

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 62 (1964)

Heft: 10

Artikel: Der Gesamtplan von Basel

Autor: Bachmann, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-219232>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Gesamtplan von Basel

E. Bachmann

Zusammenfassung

Eine Gruppe von Basler Ingenieuren und Architekten hat den Versuch unternommen, einen Gesamtplan für die weitere Entwicklung ihrer Stadt aufzustellen. In mehrjähriger Arbeit haben sie die soziologische, verkehrstechnische und städtebauliche Struktur der Region Basel untersucht und, gestützt auf die Auswertung, einen Richtplan aufgestellt. Sie legten um die Stadt einen kreuzungsfreien Expreßstraßenring, verbanden die Vororte mit der City durch ein System radialer Ausfallstraßen, grenzten die einzelnen Wohnquartiere durch Grüngürtel voneinander ab, schufen im Stadtkern ein Fußgängerzentrum und wiesen das öffentliche Verkehrsmittel auf eine zweite Verkehrsebene.

Résumé

Un groupe d'ingénieurs et d'architectes bâlois s'est efforcé de concevoir un plan d'ensemble pour le développement ultérieur de leur ville. Pendant plusieurs années ils ont étudié la structure sociologique, la technique du trafic et l'urbanisme de la région de Bâle puis, se basant sur ce travail d'étude, ils ont élaboré un plan directif. Ils ont pourvu la ville d'une auto-route de ceinture sans croisements, relié les localités de banlieue au centre au moyen d'un système radial d'artères à grande circulation, séparé les quartiers d'habitation les uns des autres par des bandes de verdure, créé dans la cité une zone pour piétons et ouvert des voies souterraines pour les transports publics.

Die Stadtplanung rückt seit Ende des Zweiten Weltkrieges mehr und mehr in den Vordergrund des öffentlichen Interesses. Die gewaltige Bewegung, welche seit Mitte der vierziger Jahre die Menschheit ergriffen hat und vorwärtsträgt, drückt sich wohl am sichtbarsten in den zahllosen baulichen Neuanlagen aus, welche sozusagen überall entstehen und das Gesicht ihrer Umgebung verändern, ja revolutionieren. Wohnbauten, Fabriken, Büros, Schulen, Kirchen, Sportplätze, Spitäler, Bahnen, Straßen usw., vor allen Dingen Straßen, werden überall in einem noch bis vor kurzem unvorstellbaren Maße «Mangelware» und sollten so rasch, so billig und so leistungsfähig wie möglich beschafft werden. Die Nachfrage nach Bauwerken aller Art ist trotz intensiver Bautätigkeit nach wie vor dringend, und die Gefahr ist groß, daß ihre rasche Befriedigung zu kurz-sichtigen und unbefriedigenden Lösungen, in extremen Fällen zu chaotischen Zuständen führt. Verschiedene Zeichen dieser Gefahr sind schon bedenklich weit über den Horizont aufgestiegen: Verkehrsmisere, Verschmutzung der Gewässer, Verunstaltung von Stadt- und Landschaftsbild machen sich nicht erst seit kurzem in einer Lautstärke bemerkbar, welche auch dickhäutige Fortschrittsanbeter zum mindesten in besinnlicheren Momenten zu gewissen Fragen zwingt: Wo soll dies alles noch hinführen? Was muß hier getan werden, um Abhilfe zu schaffen? Wie kann das überbordende Wachstum menschlicher Anlagen im allgemeinen,

der Städte und Ortschaften im besonderen, in geordnete Bahnen geleitet und wieder unter Kontrolle gebracht werden?

Die Antwort auf diese und ähnliche Fragen ist gegeben: Sie heißt Planen. Stadt-, Orts-, Regionalplanung, Verkehrsplanung usw. sind Begriffe, welche mit wachsender Not einem immer breiteren Publikum wenigstens dem Namen nach geläufig werden. Die Resultate solcher Bemühungen sind vor allem in Ländern, wo Neu- oder Wiederaufbau die Hauptprobleme der Planung darstellen und wo genügend Raum zur Verfügung steht, zum Teil beachtlich. Die Blicke eines interessierten Publikums schweifen beispielsweise nach Südamerika, wo in der Pampas eine komplette, auf modernste Anforderungen zugeschnittene Hauptstadt mit allem Komfort – Brasilia – entsteht, oder nach Schweden, wo in der Weite der Stockholm umgebenden Wälder saubere, geschlossene Satellitenstädte nach einheitlicher Planung erstellt werden, oder nach Holland, wo über dem zerstörten Rotterdam eine neue, auf das 20. Jahrhundert zugeschnittene Handels- und Industriemetropole geschaffen wird. Die Urteile der Besucher solcher Orte sind des Lobes voll. «Das ist großzügig und fortschrittlich, wirklicher Städtebau», hört man, und dann: «Ganz anders als bei uns ...»

Ja, warum kann man bei uns nicht so bauen? Auf diese Frage gibt es viele naheliegende Antworten. Wir wollen hier eine wesentliche herausgreifen: Der an sich enge Lebensraum der Schweiz ist schon weitgehend mit Anlagen belegt, welche ihren Ursprung auf Jahrzehnte, ja Jahrhunderte zurückdatieren und welche entsprechend dem freiheitlichen und föderativen politischen Aufbau des Landes im Laufe der Zeit gewachsen sind.

In dem architektonisch und politisch weitgehend präjudizierten Gebilde Schweiz eine wirkungsvolle, auf den «Patienten» zugeschnittene Planungstechnik einzuführen, an deren Durchführung der Patient nicht zugrunde gehen soll, ist ein Problem, welches stark im Vordergrund der Diskussionen um schweizerische Städte- und Ortsplanungen geht. Wir wissen: Ein unbeschwertes Gestalten ohne Rücksichtnahme auf gewachsene Gegebenheiten ist nur in den allerseltensten Fällen möglich. Das Neue muß im wesentlichen mit Rücksicht auf das Bestehende, besser: aus dem Bestehenden heraus, entwickelt werden. Trotz dem viel größeren Tempo, welches das 20. Jahrhundert gegenüber allen früheren Jahrhunderten angeschlagen hat, muß alle gesamtplanerische Arbeit in der Schweiz aus der Gesinnung erfolgen, natürlich Wachsendes in gesunde Bahnen zu lenken, alles Unnatürliche oder Einseitige, dem lebendigen Bedürfnis nicht entsprechende jedoch zu bekämpfen. Basel hat nun diesen Versuch gemacht und mit Hilfe der Fachverbände eine Gesamtplanung entwickelt, die weitgehend den obigen Forderungen gerecht wird.

Im Jahre 1958 erstellte Professor K. Leibbrand im Auftrage der Basler Regierung einen Gesamtverkehrsplan der Stadt. Er hatte zum Ziel, eine umfassende Planungsbasis für die Lösung der auch in dieser Stadt unter dem Druck der Entwicklung immer akuter werdenden Verkehrsprobleme zu schaffen. Der Plan wurde dem Großen Rat und dem Volke von Basel

vorgelegt. Nach der Veröffentlichung des Verkehrsplanes beschlossen die drei Basler Fachverbände (Ingenieur- und Architektenverein, Bund Schweizer Architekten, Freierwerbende Schweizer Architekten), in gemeinsamer Arbeit zu diesem Planvorschlag Stellung zu nehmen.

Wenn dabei anfänglich lediglich die Absicht bestand, den vorgelegten Verkehrsplan Leibbrand kritisch zu beleuchten, so wurde im Verlauf der Bearbeitung klar, daß diesem Plan trotz seiner lobenswerten Bemühung um eine Gesamtschau bessere und dem Wesentlichen Basels näherkommende Planungsideen gegenübergestellt werden konnten. Vor allem entstand die eindeutige Erkenntnis, daß der Gesamtverkehrsplan die spezifischen Gegebenheiten Basels nicht oder viel zu wenig berücksichtigt und sich ferner nur mit Fragen der Verkehrssanierung befaßt, die zahlreichen andern Belange der Stadtplanung außer acht lassend. Die Fachverbände haben aus dieser Erkenntnis die Konsequenzen gezogen, selbst einen Vorschlag für die zukünftige Gestaltung Basels zu konzipieren.

In vier Teilberichten, von denen der erste im Jahre 1960, der vierte Ende 1962 erschienen ist, haben die Fachverbände ihre umfassende, ehrenamtlich geleistete Arbeit den Behörden und den Mitbürgern zur Kenntnis gebracht. Der bekannte Planer Hans Marti beurteilte diesen Planungsvorschlag wie folgt: «Erstmals in der Geschichte des modernen schweizerischen Städtebaus liegt ein Gesamtplan für eine Stadt vor, der nicht nur den Verkehr mit all seinen Erscheinungen, sondern auch die in die Landschaft hinauswachsende Siedlung berücksichtigt. Die Bedürfnisse des Wohnens, der Arbeit und der Erholung, das Wachstum der Stadt, ihr Strukturwechsel und die berechtigten Forderungen des Verkehrs sind aufeinander abgestimmt und in Einklang gebracht worden. Die Stadt und ihre Umgebung wurden als lebendiges Ganzes untersucht, Vorschläge wurden fürs Ganze gemacht. Diese wertvolle und richtunggebende Arbeit, die von den Basler Fachverbänden in selbstloser Art zum Wohle ihrer Stadt geleistet worden ist, fand in Fachkreisen große Anerkennung.»

Die Grundprinzipien, die hier einmal umfassend dargelegt worden sind, gelten nicht nur speziell für Basel, sondern treten bei jeder Ortsplanung auf. Die nachfolgenden Erläuterungen dürften daher viele Fachleute interessieren.

Die städtebauliche Konzeption

Die planerische Bearbeitung einer Stadt darf sich nicht auf das eigentliche Stadtgebiet beschränken. Sie muß die Beziehungen des Stadtgebildes zu seiner näheren und weiteren Umgebung mit untersuchen; das heißt, sie ist in die Regionalplanung einzuordnen. Politische Grenzen dürfen primär nicht berücksichtigt werden, da sie in ihrer Wirkung veränderliche Größen darstellen. Der Kontakt mit den Planungsstellen politischer Nachbarn ist unumgänglich.

Basel ist eine Handelsstadt mit vorwiegend internationalen Beziehungen. Es ist trotz seiner Grenzlage im schweizerischen Raum nach allen

Seiten gleichmäßig und erstklassig an das europäische Verkehrsnetz anzuschließen. Die zentrale Stadt soll nicht mit den Vororten zusammenwachsen. Diese sind vielmehr als Satelliten aufzufassen, welche ihrerseits geschlossene und selbständige Einheiten bilden. Um Basel legt sich ein Kreis von historischen Dörfern. Da sich diese ebenfalls ausbreiten, sind sie gegen die Stadt durch Grünzonen abzugrenzen.

Um die Stadt nicht zum amorphen Häusermeer entarten zu lassen, ist ihr Raum funktionell zu gliedern. Das Stadtgebiet selbst ist aufzuteilen, zunächst nach Funktionen in Wohnzonen, Geschäftszonen, Industriezonen usw., in den Wohnzonen wiederum in Quartiere, welche ähnlich zu behandeln sind wie Satelliten.

Basel als Stadtbild ist zentral aufgebaut. Kreisförmig haben sich im Verlaufe der Jahrhunderte die Quartiere um das Zentrum des Münsterhügels gelegt. Bis in die jüngste Zeit hat sich daraus ein Straßensystem von radialen Ausfallstraßen und tangentialem Ringstraßen entwickelt. In diesem kreisförmigen Ausbau liegt für die Stadt- und Verkehrsplanung Basels eine große Chance, die nicht selbstverständlich ist.

Die aus den engen Vorstädten im Stadtinnern über weiträumige, meist begrünte Radialstraßen zu markanten Nahzielen und Grünflächen führenden historischen Ausfallstraßen werden nicht nur als Quartierserschließungsstraßen verwendet. Sie unterteilen gleichzeitig den Wohngürtel in einzelne selbständige Quartiereinheiten. Diese die Stadt dergestalt gliedernden Straßenräume sollen entsprechend ihrer Funktion städtebaulich hervorgehoben werden.

Während der Wohngürtel sich aus einer Reihe ähnlicher Quartiere zusammensetzt, wird das Gebiet der City, welches naturgemäß alle Funktionen zentralen Interesses enthält, in Funktionszonen (Ladenviertel, Verwaltungsviertel, Universitätsviertel usw.) unterteilt. Die Altstadtgebiete innerhalb der City sind als Ganzes zu erhalten. Es ist falsch, nur einzelne als wertvoll erachtete Bauten zu bewahren und aufzuputzen, deren bescheidene Nachbarn jedoch, die für das Cachet des Ganzen genau so wichtig sind, dem Schicksal des Abbruches zu überlassen. Basel ist eine Kulturstadt mit wertvollen und lebendigen Überlieferungen. Dieser Umstand verpflichtet zur Erhaltung und Pflege der noch vorhandenen geschlossenen Altstadtteile. Was ist nun aber im einzelnen unter Altstadt zu verstehen? Es handelt sich offenbar um einen Sammelbegriff, der einmal das historische Stadtgebiet innerhalb der Gräben umfaßt, dessen charakteristische Struktur, auch wo der Baubestand längst ausgewechselt wurde, sich in der einmaligen Verbindung von Topographie und Bebauung in den wesentlichen Zügen bis heute erhalten hat. Kein Zweifel, das Stadtbild Basels ist unverkennbar geprägt dank der Großbasler Rheinfront, der Hangbekrönung über dem Birsig, dem Rathaus und dem Münster mit den anliegenden Plätzen. Es sind also gerade die monumentalen Reste der beim Anbruch des technischen Zeitalters voll entfalteten alten Stadt, die als Zeichen eines noch nicht zerlegten Lebens symbolischen Gehalt annehmen und auch beim zehnfachen größeren, modernen Gemeinwesen noch immer die *vita communis* repräsentieren. Wenn die

Altstadt bei der Planung als unveräußerliches Erbgut bewertet wird, so nicht aus Neigung zur Altertümerei, auch nicht nur aus dem Hang zum Sentimentalen, sondern weil mit der Altstadt eine unersetzbliche Substanz der Stadt schlechthin auf dem Spiele steht.

Grünzonen, die für jede Stadt als «Lungen» von großer Bedeutung sind, sollen wo immer möglich nicht nur als Schmuck, sondern gleichzeitig als gliedernde Elemente zwischen einzelnen Teilen des Stadtganzen dienen. Die schönen Alleen, welche längs den Radialstraßen bestehen, sind unbedingt zu erhalten oder weiter auszubauen. Wo längs der bezeichneten Ausfallachsen heute Grünflächen fehlen, sind nach Möglichkeit solche zu schaffen.

Die Verkehrsführung in einem städtischen Raum hat sich dessen organischem Aufbau anzupassen. Sie darf diesen Aufbau nicht um vermeintlicher technischer Vorteile willen stören oder zerstören. Die Gegebenheit des kreisförmigen Aufbaus der Stadt und der radialen Ausfallstraßen ist als Grundlage der Planung zu übernehmen. Um das Zentrum, die City, legt sich ein aus einzelnen Quartieren bestehender Wohngürtel. An diesen schließt im Norden und Osten halbkreisförmig eine große, im Süden eine kleinere Industriezone an. Über diesen Stadtplan wird ein aus Durchgangs- und Erschließungsstraßen, Radien und Ringen zusammengesetztes Straßensystem gelegt. Im Rahmen einer solchen einfachen und übersichtlichen Ordnung ist es leicht, in Detailfragen eine klare städtebauliche Linie zu verfolgen und das bauende Publikum von der Notwendigkeit zu überzeugen, sich einer solchen Linie unterzuordnen.

Eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten (individueller Verkehr, öffentlicher Verkehr und Fußgängerverkehr) ist anzustreben, und aus ihren spezifischen Eigenschaften sind die Konsequenzen zu ziehen. Auch in Basel können diese drei Verkehrsarten unterschieden und auseinander gehalten werden:

Der *individuelle Fahrverkehr* (Lastwagen, Personenautos, Motorräder und Velos), der prinzipiell in der Lage ist, alle Straßen zu benutzen. Es ist jedoch möglich, ihn zu kanalisieren und damit im Rahmen der Gesamtplanung zu disziplinieren. Er transportiert mit großem Raumaufwand kleine Menschenmengen, ist jedoch allein in der Lage, den Transport von Menschen und Gütern von Haus zu Haus zu übernehmen.

Der *öffentliche Verkehr* (Eisenbahn, Tram und Bus), der an ein relativ starres Netz von Fahraxen gebunden ist. Er wird fixiert durch die Folge von Stationen, Gleisanlagen oder Fahrleitungen. Er transportiert mit kleinem Raumaufwand große Menschenmengen.

Der *Fußgängerverkehr*, welcher zunächst frei ist. Der Fußgänger kann sich theoretisch im Netz von Straßen, Plätzen, Höfen und Gärten, welche in ihrer Summe eine Stadt ergeben, kreuz und quer bewegen.

Da sich die verschiedenen Verkehrsarten ganz wesentlich voneinander unterscheiden und sich in den ihnen gemeinsam und gleichzeitig zur Verfügung stehenden Verkehrsräumen gegenseitig stören, sind sie wo immer möglich getrennt voneinander zu führen. Dies gilt vor allem

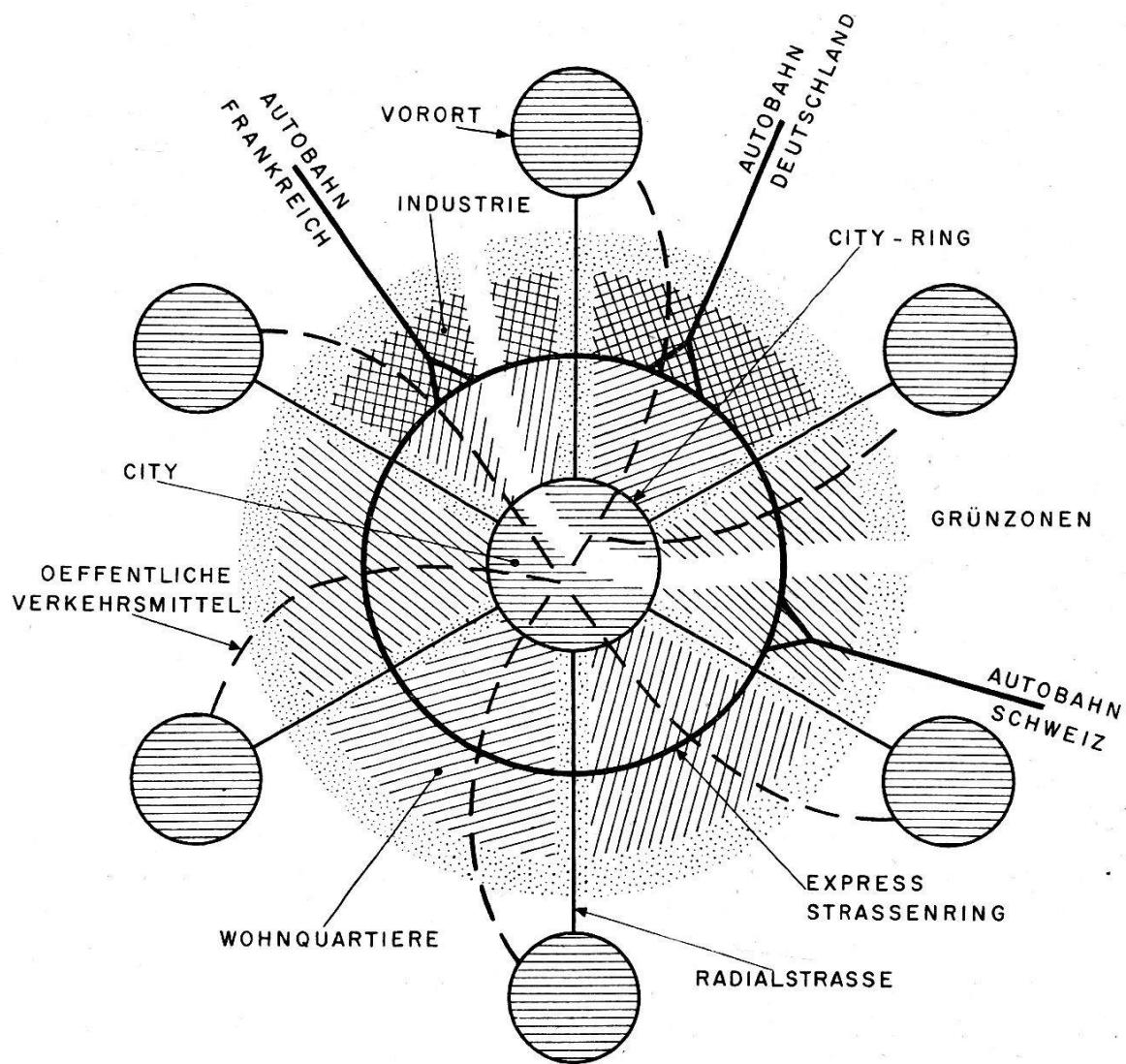


Bild 1. Schematische Darstellung des idealen Aufbaues einer Stadt

für den öffentlichen und individuellen Fahrverkehr. Den Fußgänger vom individuellen Fahrverkehr zu trennen fällt im allgemeinen schwerer.

Auf Grund der vorgenannten Überlegungen haben die Fachverbände einen schematischen Idealplan für Basel aufgestellt und anschließend versucht, ihre Planungskonzeption in die Wirklichkeit umzusetzen (Plan 1).

Der individuelle Verkehr

Die Entwicklung des motorisierten Verkehrs wurde bisher unterschätzt. Auch die neueren Prognosen werden durch die Entwicklung laufend überholt. Eine Beurteilung des Tempos der weiteren Verkehrs zunahme ist schwierig, da es stark von den Konjunkturschwankungen beeinflußt wird. Dagegen ist es mit annähernder Genauigkeit möglich, das künftige Verkehrsvolumen für den zeitlich nicht genau abgegrenzten Zustand der baulichen Sättigung abzuschätzen. Unter Sättigung ist dabei jener Zustand zu verstehen, in dem das ganze Verkehrsgebiet entspre-

chend den heute maßgebenden Bau- und Zonenvorschriften voll überbaut und der Motorisierungsgrad seinen praktischen Endwert erreicht haben wird. Bei der Schätzung des Verkehrsvolumens im Zeitpunkt der Sättigung sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

1. *Bevölkerungszahl*. Auf Grund der geltenden Bauvorschriften wird der Verkehrsraum Basel im Zeitpunkt der Sättigung rund 650 000 Einwohner umfassen. Die heutige Bevölkerung zählt im Vergleich dazu rund 375 000 Einwohner.

2. *Motorisierungsgrad*. Gestützt auf die Erfahrungen in Amerika kann angenommen werden, daß bei maximaler Motorisierung auf 1000 Einwohner 280 Motorfahrzeuge (Personenautos, Lastwagen und Motorräder) vorhanden sein werden. Heute trifft es auf 1000 Einwohner bereits 180 Motorfahrzeuge. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergibt sich, daß die Zahl der Motorfahrzeuge von 1960 bis zum Zeitpunkt der Sättigung im Mittel um das 2,75fache und der Fahrverkehr unter Berücksichtigung einer um 25 % höheren Fahrleistung um das 3,5fache zunehmen wird (Bild 2). Da die Baureserven in Stadt- und Vorortsgebieten sehr unterschiedlich sind und sich die Erhöhung der Fahrleistung vor allem in den Vororten auswirkt, sind die Zunahmefaktoren für Stadt- und Vorortgebiete verschieden. Für die Zeitspanne zwischen 1960 und 1980 läßt sich für die Stadtgebiete eine 2,3fache, für die Vororte dagegen eine 4fache Verkehrszunahme errechnen.

Die Planung muß dieser voraussehbaren Entwicklung des motorisierten Verkehrs Rechnung tragen und, mindestens als Richtplan, die Möglichkeit zur Bewältigung des Verkehrsvolumens im Zeitpunkt der Sättigung zeigen. Die Hoffnung, die künftige Entwicklung des motorisierten Verkehrs durch einen besseren Ausbau des öffentlichen Verkehrsmittels beeinflussen zu können, ist trügerisch. Das individuelle Verkehrsmittel ist für den Transport von Haus zu Haus normalerweise bequemer und rascher. Er würde deshalb erst dann zugunsten des öffentlichen Verkehrsmittels aufgegeben werden, wenn infolge eines immer größeren Verkehrschaos diese Vorteile verlorengehen würden. Eine Planung, die als Regulativ das Verkehrschaos benötigt, ist aber unhaltbar. Die Lösung des motorisierten Verkehrs liegt deshalb nicht nur in seinem eigenen Interesse, sondern auch in demjenigen der Velofahrer, Fußgänger und des öffentlichen Verkehrs.

Die Ursache der heutigen Verkehrskalamität ist der motorisierte Verkehr. Seine Sanierung ist die primäre Aufgabe unserer Generation. Die Lösung dieser Aufgabe ist von großer Tragweite für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt. Denn ohne ein gut ausgebautes Straßennetz wird die City im Verkehr ersticken und entwertet werden, die Rheinhäfen werden an Bedeutung verlieren, die Industrien werden nach verkehrstechnisch günstiger gelegenen Standorten umziehen. Eine rasche und großzügige Anpassung des Straßennetzes an den modernen Verkehr ist deshalb unumgänglich, wenn dem wirtschaftlichen Leben Basels nicht unermeßlicher Schaden zugefügt werden soll.

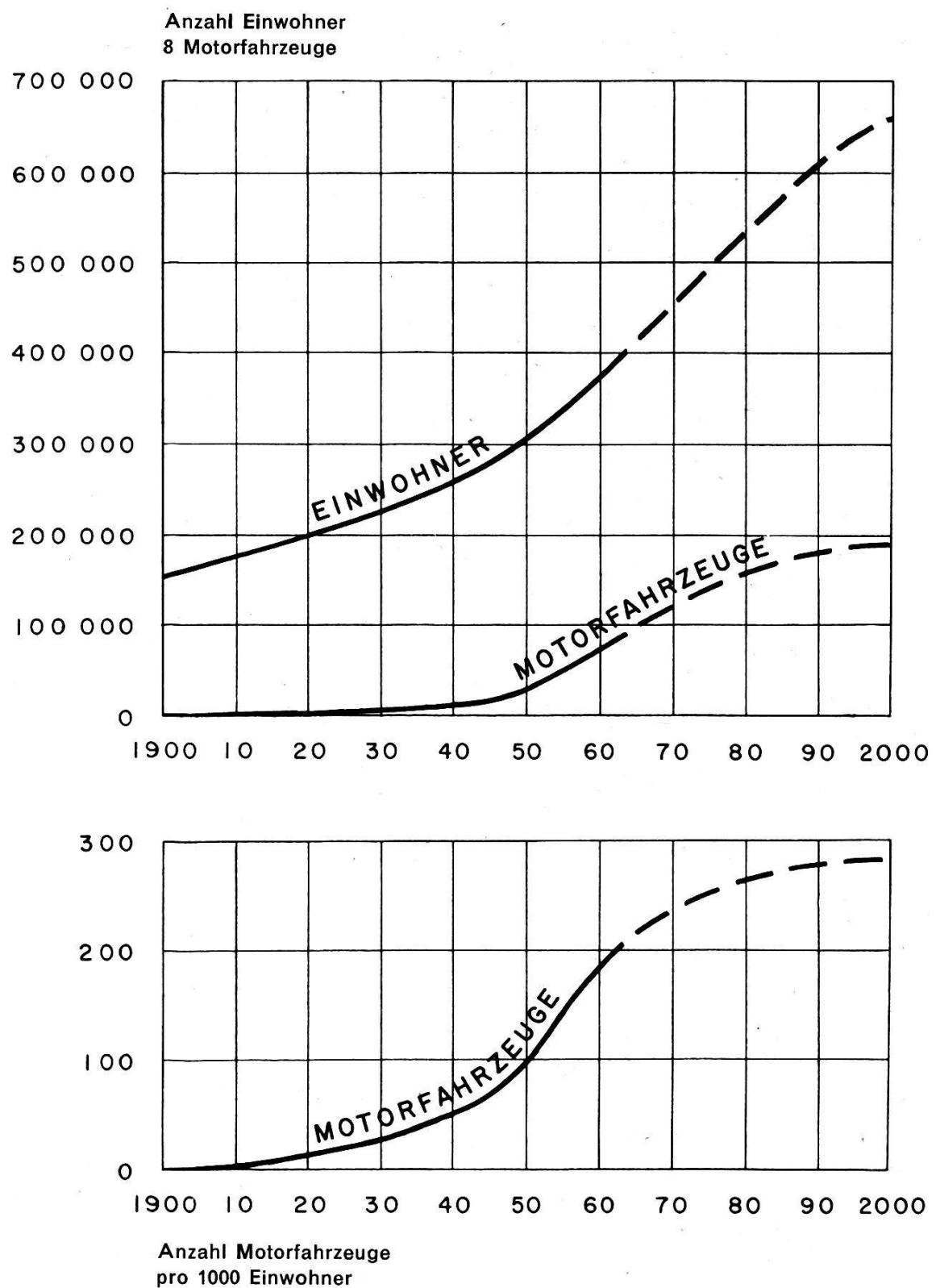


Bild 2. Entwicklung der Bevölkerungszahl und des Motorfahrzeugbestandes im Verkehrsraum Basel

Die Probleme, die die Entwicklung des motorisierten Verkehrs stellt, sind in der City besonders dringend, aber auch ganz besonders schwer zu lösen. Die City ist mit ihren Geschäfts-, Läden-, Kultur- und Verwaltungszentren, den höheren Schulen und der Universität Sammelort für aber Tausende von Berufstätigen und Besuchern. Fußgänger, Velofahrer, Auto und Tram bilden hier einen verwirrenden Verkehrsknäuel. Bei Arbeitsbeginn und Feierabend und an den besonderen Einkaufstagen ist jeder Quadratmeter Straßen- und Trottoirfläche voll ausgenutzt. Nirgends ist die Vermischung von Fußgänger- und Autoverkehr so dicht und so nahe ineinander verzahnt wie in der City. Inmitten dieser konzentrierten, großen Menschenmassen ist aber auch – bedingt durch die engen und verwinkelten Straßenschluchten und die topographische Lage – die Konzentration der Abgase und des Lärms so groß wie sonst nirgends in der Stadt.

Aus hygienischen Gründen und damit das Leben in der Altstadt nicht erstickt, muß gegen diese immer noch zunehmende Ballung des Verkehrs vorgegangen werden. Die Fachverbände haben daher vorgeschlagen, die City vom Autoverkehr zu befreien, zwar nicht absolut, aber doch soweit, als dies wirtschaftlich und praktisch tragbar ist. Eine Maßnahme zur Abschirmung der City bildet der *Cityring*. Dieser Ring, praktisch heute schon bestehend, der nur an einigen wichtigen Knotenpunkten durch Unter- oder Überführungen flüssiger und leistungsfähiger ausgebaut werden muß, fängt alle Autos am Cityring ab, führt sie entweder in die am Cityrand zu erstellenden Auffanggaragen ab oder um die City herum. Nur der kurzparkierende, lebensnotwendige Zubringerverkehr wird noch in die City hineinfahren.

Der Cityring allein genügt jedoch nicht für die Abschirmung des Stadtkerns, denn er würde sehr bald überlastet sein. Der nicht citygebundene Verkehr muß deshalb wenn möglich schon weiter außen abgefangen und um die Innerstadt herumgeleitet werden. Die Fachverbände haben dafür neben dem Cityring einen weiter außen liegenden *Expreßstraßenring* vorgeschlagen. Dieser sammelt allen von außen über die Hauptradialstraßen und Autobahnen zur Stadt strömenden Verkehr und führt ihn, soweit er nicht zur City will, im Bogen um die Innerstadt herum direkt zu den wichtigen Verkehrszielen, den Industrien, Häfen, Güter- und Personenbahnhöfen und den Wohnzentren.

Der Expreßstraßenring ist als städtische Hochleistungsstraße kreuzungs- und gegenverkehrsfrei und für eine Betriebsgeschwindigkeit von etwa 60 km/h ausgebildet. Der Cityring wird demgegenüber als normale städtische Gemischtverkehrsstraße nur eine mittlere Betriebsgeschwindigkeit von rund 30 km/h und die Citystraßen selber mit der Priorität für den Fußgänger sogar nur noch einer solchen von etwa 15 km/h zulassen. Durch die von innen nach außen zunehmende Betriebsgeschwindigkeit ist Gewähr geboten, daß die City auch dann umfahren statt durchfahren wird, wenn die Umfahrung einen gewissen Mehrweg mit sich bringen wird (Bild 3).

Die nächstfolgende und letzte Verkehrsstufe ist eine noch weiter außen liegende Umfahrungsautobahn mit etwa 100 km/h Betriebs-

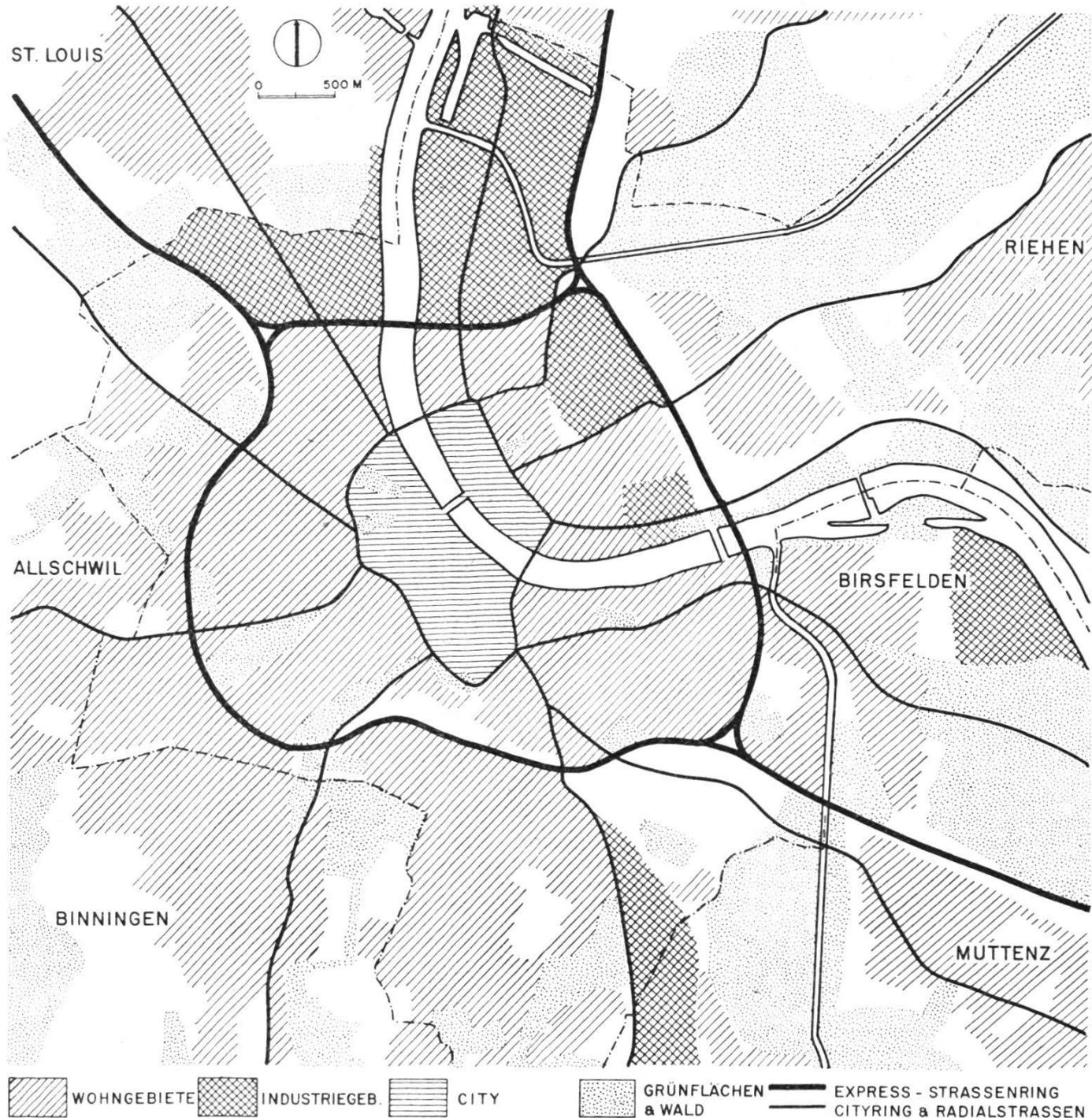


Bild 3. Vorschlag der Fachverbände für das städtische Verkehrsnetz von Basel,
ohne öffentliche Verkehrsmittel

geschwindigkeit. Sie soll als Umfahrungsstraße dem schnellen regionalen und internationalen Durchgangsverkehr dienen. Sie kann keine städtische Verkehrsaufgabe mehr erfüllen und sollte deshalb nicht nur das engere, sondern auch das weitere Stadtgebiet einschließlich der Vororte umfahren. Ihre entlastende Wirkung auf das städtische Straßennetz ist gering und auf die City praktisch gleich Null.

Die Parkierung

Die Automobile sind eigentlich zum Fahren da. Aber die meiste Zeit fahren sie nicht, sondern stehen herum. Im Laufe eines Tages fährt ein Auto durchschnittlich nur 1,25 Stunden; während der übrigen 22,75 Stunden steht es auf einem Parkplatz. Im günstigsten Fall steht es in einer Garage, häufiger aber an einem Straßenrand, in einem Hinterhof oder auf einem öffentlichen Parkplatz. Jeder Autofahrer braucht am Anfang und am Ende seiner Fahrt einen Parkplatz. Die Parkplätze müssen daher dort liegen, wo die Fahrer ihre «Quellen» und ihre «Ziele» haben. Ihre Quellen liegen meist weit zerstreut außerhalb der Stadt, in den Wohnquartieren und Vororten. Ihre Ziele aber liegen zum großen Teil konzentrisch im Stadtgebiet, längs dem Industriegürtel und in der City.

Obwohl der hinterste Platz mit Autos bereits belegt ist, hat es in der Stadt viel zu wenig Parkplätze. Der Mangel an Parkfläche ist meist größer als derjenige an Straßenfläche. Am größten ist die Parknot in der City. Hier ist tagsüber jeder Quadratmeter erlaubter – und oft auch unerlaubter – Parkfläche besetzt. Zudem zirkulieren unzählige Fahrer auf der Suche nach einem Parkplatz. Sie vergrößern damit nur noch die allgemeine Verkehrsmisere.

Im Citygebiet stehen heute nur etwa 3000 Parkplätze zur Verfügung. Bis zum Jahre 1980 sollten es aber mindestens 10000 sein. Da schon heute jeder verfügbare Quadratmeter belegt ist, kann neuer Parkraum nur noch durch die Erstellung von Parkgaragen gewonnen werden. Zum Glück besitzt Basel, dank seiner topographischen Lage und dem günstigen, meist auch grundwasserfreien Baugrund, eine Vielzahl von Möglichkeiten für die Erstellung von ausgezeichnet gelegenen Parkgaragen. Die Fachverbände haben die Erstellung einer größeren Anzahl von solchen Citygaragen für insgesamt 8000 Parkplätze vorgesehen. Alle diese Garagen liegen ringförmig um die City verteilt. Die Ein- und Ausfahrten sind aber nicht in der City selbst angeordnet, sondern stehen in direkter Verbindung mit dem Cityring.

Neben den am Cityring liegenden Garagen haben die Fachverbände die Erstellung einer Anzahl weiter vom Stadtzentrum entfernt liegender Großgaragen mit insgesamt 10000 Parkplätzen vorgesehen. Zusätzlich zu diesen öffentlichen Parkplätzen benötigen die Basler Industrien für ihre Angestellten rund 10000 Parkplätze. Eine Großgarage mit etwa 1200 Plätzen ist bereits gebaut, weitere sind in Planung. Auch diese privaten Garagen der Industrien sollen möglichst nahe am Expressstraßenring liegen, damit der bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluß stoßweise anfallende Verkehr möglichst flüssig und ohne zu starke Belastung des Straßennetzes über die Expressstraßen zu- und abfließen kann.

Die Vorschläge der Fachverbände zeigen, daß das Parkproblem gelöst werden kann, aber auch wieder nur dann, wenn die Lösung nicht isoliert, sondern im Rahmen einer Gesamtkonzeption gesucht wird, bei der die Lage und das Fassungsvermögen der Garagen und die Lage und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes aufeinander abgestimmt sind.

Der öffentliche Verkehr

Die öffentlichen Verkehrsmittel haben die Aufgabe, der Bevölkerung regelmäßige und billige Beförderungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsraumes anzubieten. Da trotz teilweiser Dezentralisierung die City nach wie vor Zentrum des geschäftlichen, administrativen und kulturellen Lebens bleibt, wird sich auch in Zukunft das Bedürfnis nach öffentlichen Verkehrsmitteln nach dem Stadtzentrum richten, so daß den Radialverbindungen das Prinzip zukommt.

Im innerstädtischen Verkehr steht das öffentliche Transportwesen im Wettbewerb mit den individuellen Verkehrsmitteln. Diese nehmen als Folge der guten Wirtschaftslage und des Drängens nach ungebundener Bewegungsmöglichkeit unaufhaltsam zu. Der individuelle Verkehr entzieht einerseits dem öffentlichen Transportwesen Fahrgäste und gefährdet dadurch seine wirtschaftlichen Grundlagen. Andererseits macht der individuelle Verkehr dem öffentlichen Transportmittel den Verkehrsraum streitig und behindert dessen Abwicklung. Es stellt sich daher die Frage, ob das öffentliche Verkehrsmittel, dessen Eigenwirtschaftlichkeit längst zu bestehen aufgehört hat, diesen Wettbewerb überhaupt aufnehmen soll. Die Erfahrungen in hochmotorisierten Ländern sprechen eindeutig dafür.

Kein innerstädtisches Straßennetz ist in der Lage, dem Bedarf an individuellem Verkehrs- und Parkraum zu genügen, selbst wenn riesige Summen für Verbreiterungen, Durchbrüche und Parkräume aufgewendet werden. Dabei ist zu bedenken, daß in den meisten europäischen Städten bei dieser Tendenz unersetzliche Werte zum Opfer fallen müssen.

Das öffentliche Verkehrsmittel kann dieselbe Transportleistung mit wesentlich geringerem Raumbedarf erfüllen. Um 200 Personen zu befördern, benötigt ein Tramzug mit einem Anhänger 180 m² Straßenfläche. Für die gleiche Personenzahl müssen zwei Großautobusse eingesetzt werden, die hiefür 230 m² Straßenfläche beanspruchen, oder gar 50 Personenautos, die zusammen 3800 m² einnehmen. Eine mit einem vollbesetzten Tram oder Bus beförderte Person beansprucht nur einen Fünfzigstel der von einem Automobilisten benötigten Straßenfläche. Ein Stadtzentrum, in dem sich das wirtschaftliche, kulturelle und geistige Leben sammeln soll, braucht ein Massenverkehrsmittel. Die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsbetriebe einer Stadt ist deshalb unbedingt notwendig.

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs könnte die City für den individuellen Verkehr gesperrt werden. Damit würde der Straßenraum dem öffentlichen Transportmittel wieder uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Diese radikale Maßnahme hätte jedoch eine schwere wirtschaftliche Schädigung des Geschäftslebens zur Folge und ist daher abzulehnen. Durch Verbot des Parkierens in Straßen mit öffentlichem Verkehr kann zwar der Verkehr verflüssigt werden. An den Knotenpunkten ändert sich jedoch nichts.

Die dem öffentlichen Verkehrsmittel zufallende Aufgabe kann grundsätzlich sowohl durch schienengebundene wie durch schienenfreie Verkehrsmittel gelöst werden. Viele tramfreie Städte mittlerer Größe – be-

sonders in Frankreich und England – beweisen, daß das Schienenfahrzeug entbehrlich werden kann. Anderseits macht sich zum Beispiel in Deutschland eine deutliche Tendenz zur Erhaltung der Straßenbahn bemerkbar. Der Entscheid über die Art des öffentlichen Verkehrsmittels ist vom verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und örtlichen Gesichtspunkten aus zu betrachten.

Das schienenfreie Verkehrsmittel kann sich dem übrigen Verkehrsfluß leichter anpassen als das schienengebundene Tram. Es nimmt an der Vorsortierung teil und kann Kurven und Abzweigungen schneller befahren. Die Flüssigkeit des privaten Verkehrs dürfte bei reinem Busbetrieb im allgemeinen zunehmen. Die Wirkung darf aber nicht überschätzt werden. In den schmalen Straßen der City bringt eine Umstellung von Tram auf Bus keine durchgreifende Sanierung.

Durch Zuweisung eines besonderen Verkehrsstreifens kann der öffentliche Verkehr beschleunigt werden. Dieses Prinzip ist auf den bestehenden Außen- und Überlandlinien bereits verwirklicht. In der City ist es wegen Platzmangels nicht anwendbar.

Grundsätzlich kann der individuelle oder der öffentliche Verkehr in eine zweite Ebene verlegt werden. Aus verkehrstechnischen Gründen ist jedoch erwünscht, daß die zweite Ebene möglichst wenig Kreuzungen und Verflechtungen aufweist. Die zweite Ebene kommt daher für den privaten Verkehr nur selten in Frage. Das an wenige bestimmte Fahrspuren gebundene öffentliche Verkehrsmittel ist hiefür besser geeignet.

Die Fachverbände haben darum für das Gebiet der City ein Tiefbahnnetz vorgeschlagen, das den vorhandenen Straßenzügen folgt und von den vorhandenen Straßenbahnen befahren werden kann. Diese Tramlinien sind radial angeordnet, treffen sich auf einer gemeinsamen Basis in der City und haben den Massenverkehr zu bewältigen. Im Gegensatz dazu werden die einzelnen Wohnquartiere durch Buslinien, aber ringförmig miteinander verbunden.

Die Baukosten: Alle Projekte bleiben utopisch, wenn es den Projektverfassern nicht gelingt, wenigstens annähernd die mit der Planung zusammenhängenden Kosten anzugeben. Die Fachverbände haben sich auch diese heikle Aufgabe nicht leicht gemacht, sondern durch ihre erfahrenen Baufachleute sorgfältige Kostenberechnungen angestellt. Der Vorschlag der Fachverbände beläuft sich auf rund 700 Millionen Franken. Hier von entfallen auf den Expressstraßenring und die Autobahnanschlüsse 386 Millionen, auf die Tiefbahn 256 Millionen und für die Verbesserung der Stadtstraßen 48 Millionen.

Es sind enorme Summen, die für die Sanierung der Stadt Basel benötigt werden. Kann die Stadt dieses Geld in den nächsten 15 bis 20 Jahren bereitstellen? Die Optimisten glauben dies. Die verantwortlichen Behörden prüfen gegenwärtig die Vorlage der Fachverbände und scheinen den dargelegten Planungsideen nicht unsympathisch gegenüberzustehen. Gleichgültig, wie schließlich die verantwortlichen Behörden entschei-

den werden; eines bleibt festzuhalten: Es wurde einmal ein Stadtplan in enger, freiwilliger Zusammenarbeit zwischen Planern, Architekten, Ingenieuren, Betriebsfachleuten entwickelt, der in seiner Gesamtkonzeption alle Achtung verdient.

Schweizerische Gesellschaft für Photogrammetrie

Protokoll der 37. Hauptversammlung

vom 11. April 1964 im Restaurant Bürgerhaus, Bern

Kurz vor drei Uhr wird die Versammlung in Anwesenheit von 40 Mitgliedern von Präsident Howald eröffnet. Verschiedene Herren haben sich für ihre Abwesenheit entschuldigt. Es werden keine Wünsche zur Änderung der Traktandenliste angebracht.

1. *Protokoll der Herbstversammlung vom 30. November 1963.* Dieses Protokoll wird diskussionslos genehmigt.

2. *Tätigkeitsbericht des Vorstandes.* Der Präsident ruft den Hinschied unseres Mitgliedes Dr. G. Frischknecht im vergangenen Herbst in Erinnerung. Die Versammlung gedenkt des Verstorbenen. Der Vorstand hat 7 neue Mitglieder aufgenommen, nämlich die Digital AG Zürich als Kollektivmitglied und die Herren Jeanrichard, Klingenberg, Knöpfli, Dr. Löscher, Maulaz und Stotzer als Einzelmitglieder. Die Herren Egolf und Zarzycky gaben ihren Austritt aus der Gesellschaft. Damit beträgt der Mitgliederbestand im gegenwärtigen Zeitpunkt 4 Ehrenmitglieder, 21 Kollektivmitglieder und 106 Einzelmitglieder.

Der Präsident gratuliert Herrn Professor Dr. Bachmann zu seiner Ernennung zum Präsidenten der Eidgenössischen Geometerprüfungskommission sowie Herrn Spiess zu seiner Wahl zum Assistenzprofessor für Kartographie an der ETH.

Der Tätigkeitsbericht erwähnt im besondern die angeregten Diskussionen am runden Tisch über das Thema «Entwicklungshilfe auf dem Gebiete des Vermessungswesens», welche die letzte und die heutige Versammlung belebten. Für die Organisation des festlichen Abends im Herbst wird den Herren Hunsperger, Leupin und Spieß der beste Dank ausgesprochen.

Der Vorstand hatte sich in fünf Sitzungen mit den laufenden Geschäften der Gesellschaft zu befassen. Er entsandte seine Vertreter auch an die Versammlung des Vereins Vermessung – Grundbuch – Kartographie der Landesausstellung und an die Sitzungen der Schweizer Gruppe der OEEPE, die noch keine Beschlüsse über ihre zukünftige Tätigkeit gefaßt hat. In Verbindung mit dem kommenden Kongreß von Lissabon haben sich eine ganze Reihe administrativer Geschäfte aufgedrängt. Herr Spiess hat es übernommen, unsere nationale Ausstellung zu koordinieren. Die Eidgenössische Landestopographie wird wieder die technische Durchführung übernehmen.

Das meistdiskutierte Thema der letzten Zeit betrifft die Tätigkeit und Organisation der Gesellschaft selbst, vor allem nach dem Antrag von Herrn Dr. Matthias in der letzten Versammlung. Der Vorstand ist der Auffassung, daß die Gesellschaft unter der Leitung eines in leitender Stellung tätigen Herrn vermehrtes Gewicht auf internationalem Boden haben würde. Der Hauptakzent sollte aber heute eher auf eine allgemeine Belebung des Gesellschaftslebens gelegt werden, im Sinne der Förderung