

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 45 (1929)

Heft: 15

Artikel: Zum Wettbewerb Barfüsserplatz Basel

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-582355>

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: 10.02.2026

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

war das Referendum ergriffen worden. Die Abstimmung ergab eine Mehrheit von 61 Stimmen für den Bau von Gemeindehäusern.

Kirchenneubau in Muri (Aargau). Die katholische Kirchengemeinde Muri hat das Projekt zum Bau einer neuen Kirche im Kostenvoranschlag von 340,000 Franken gutgeheissen. Für den Kirchenbau gingen aus der etwas über 2000 Seelen zählenden Kirchengemeinde an freiwilligen Beitragern 173,000 Fr. ein.

Gemeindehausneubau in Amriswil (Thurgau). Die Gemeindeversammlung Amriswil beschloß einen Gemeindehausneubau nach Projekt von Prof. Hes in Zürich mit 330,000 Fr. Kostenaufwand.

Die erste Baustappe des Genfer Bahnhofes. Am 25. Juni ist, wie kurz gemeldet wurde, die Mittelhalle des neuen Bahnhofes der Schweizerischen Bundesbahnen in Genf dem Verkehr übergeben worden. Dieser Raum zeichnet sich durch Einfachheit und Harmonie der Linien, sowie durch eine Fülle von Licht aus, das durch das große Mittelfenster hereinströmt. Hier finden sich die mit Rhonemarmor verkleideten Billetschalter, und zwei vorläufig noch in Holzkonstruktion gehaltene Treppen markieren die künftigen Aufgänge zu den Bahnsteigen und zu den Restaurationsräumen. Damit ist die erste Etappe des Bauprogramms erreicht. Die zweite, der Bau des rechten Flügels, soll bis Ende dieses Jahres beendet sein. Dann wird der linke Flügel in Angriff genommen, der in der Hauptsache zur Aufnahme der neuen Restaurationsräume bestimmt ist und vermutlich auf Ende 1930 vollendet sein dürfte. Ende Juli dieses Jahres gedenkt man den bisherigen Straßendurchgang von Montbrillant zu schließen und von da an den Verkehr durch den weiter westlich gelegenen neuen Durchgang der Rue des Amis zu leiten.

Über den geplanten Ausbau des rechten Zürichsee-Ufers in der Stadt Zürich

lässt sich die bezügliche stadtärtliche Weisung wie folgt aus:

Es handelt sich nicht um die Festlegung neuer Straßenzüge, sondern es ist durch zweckmässige Abänderung der Baulinien bereits bestehender oder projektierte Straßenzüge dafür zu sorgen, daß der für die Aufnahme des Hauptausfall-Berkehrs auf dem rechten Seeufer bestimmte Straßenzug den zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut und flüssig durchgeführt werden kann. Gleichzeitig sind auch bei den Querstraßen die Baulinien derart festzusetzen, daß die Möglichkeit einer geordneten Abwicklung des Verkehrs gewahrt bleibt. Es war notwendig, die vier bestehenden Straßenzüge — Seefeldstraße, Dufourstraße, Bellerivestraße und Seefeldquai — einer sorgfältigen Prüfung in bezug auf ihre Eignung als Hauptverkehrsstraße zu unterziehen. Eine 12 m breite Fahrbahn wird dem zu erwartenden Verkehr auf eine Reihe von Jahren genügen können. Der spätere Ausbau auf 17—18 m Fahrbahnbreite muß aber möglich sein. Rechnet man noch mit zwei je 4 m breiten Trottoiren, so ergibt sich ein notwendiger Baulinienabstand von mindestens 26 m. In bezug auf die Wahl einer der bestehenden Straßen als rechtsufrige Hauptausfallstraße bemerkt der Stadtrat folgendes:

Die genügende Verbreiterung der Seefeldstraße ist auf absehbare Zeit wirtschaftlich nicht möglich. Zudem sind die vielen Kreuzungen durch Querstraßen verkehrstechnisch nachteilig. Es empfiehlt sich daher, eine strassenbahnenfreie Straße für den Ausfallverkehr zu benutzen und auf

diese Weise den Straßenbahn- und den Autodurchgangsverkehr soweit möglich zu trennen. Die Dufourstraße kann auf der Höhe des Stadttheaters nur unter großen Opfern flüssig in die Theaterstraße eingeführt werden. Sie weist außerdem wie die Seefeldstraße viele Straßeneinmündungen und Kreuzungen auf. Auch die Befestigung der Bäume in der Dufourstraße wäre zu bedauern. Aus diesen Gründen empfiehlt sich die Erhaltung der Dufourstraße mit dem heutigen Ausbauprofil als Nebenverkehrsstraße.

Die Bellerivestraße oder der Seefeldquai eignen sich weit besser für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs. Von diesen beiden Straßenzügen hat der Seefeldquai den Vorteil, daß er auf der Seeseite keine Straßeneinmündungen aufweist; zudem kann sein Baulinienabstand ohne harte Eingriffe in die anstoßenden Liegenschaften auf das erforderliche Maß gebracht werden. Den verkehrstechnischen Vorteilen des Seefeldquais stehen Rücksichten auf die Quaianlage gegenüber. Auch die mit einer Verkehrsstraße für die in den Quaianlagen spielenden Kinder verbundene Gefahr darf nicht übersehen werden. Auf Grund der von der Verwaltung des Bauwesens I durchgeföhrten Beratungen wurde unter eingehender Abwägung aller Vor- und Nachteile die Bellerivestraße für den späteren Ausbau als Ausfallstraße in erste Linie gestellt. Mitbestimmend war dabei der Umstand, daß auch der Baulinienabstand der Bellerivestraße ohne zu harte Eingriffe in die anstoßenden Liegenschaften auf das erforderliche Maß gebracht und die Kreuzung durch Querstraßen leicht auf ein Minimum beschränkt werden kann. Die neue Straßeführung bringt gleichzeitig den Vorteil, daß zwischen Zürichhorn und Tiefenbrunnen eine wesentlich grössere Breite für die Quaianlagen zwischen Straße und See zur Verfügung stehen wird. Die breiteren Uferanlagen werden es ermöglichen, daß das heutige unerfreuliche Bild der wilden Bebauung des Quartiers nördlich des Tiefenbrunnens vom See aus besser maskiert werden kann.

Für die Verkehrsregelung auf dem Bellevueplatz wird der Stadtrat dem großen Stadtrat eine besondere Vorlage einbringen.

Zum Wettbewerb Bafüßerplatz Basel.

(Korrespondenz.)

Nicht von demselben Umfang wie der gegenwärtig im Flusse befindliche Wettbewerb über den Bahnhofplatz in Zürich, aber von nicht geringerer Schwierigkeit in der Lösung, war die Aufgabe, geeignete Planunterlagen für eine Umgestaltung des bestehenden Bafüßerplatz Areals in Basel zu schaffen.

Der fortwährend zunehmende Straßen- und Straßenbahnverkehr erfordert dringend einer Reorganisation der ganzen Platzverhältnisse. Die Hauptaufgabe bestand darin, für den Fahrverkehr insl. Verkehr der Straßenbahnen genügende Fahrbahnen herzustellen. Weiter galt es den Fahrzeugen, den Taximetern und Privatautomobilen, die im Innern der Stadt längere Zeit Aufenthalt nehmen wollen, ausreichende Parkplätze anzugeben. Die jetzt im Bau befindliche neue Markthalle auf dem alten Kohlenplatz beim Bundesbahnhof wird bekanntlich bald räumlichen Ersatz bieten für den noch heute täglich stattfindenden Markt auf dem Bafüßerplatz. Auch die Messe soll in Zukunft vom im Basler Volksmund so benannten „Seiplatz“ verbannt werden.

Auf die heute dort dominierenden Gebäude, wie Bafüßerkirche, Kasino und die Baugruppe Lohnhof Leonhardskirche war schonende Rücksicht zu nehmen. Selbstverständlich war auch der Durchführbarkeit der Welt-

bewerbsvorschläge in finanzieller Hinsicht weitgehende Beachtung zu schenken. Die Vorschläge für den Bebauungsplan und für die architektonische Gestaltung des Platzes sollten sich möglichst an die zur Zeit gültigen Vorschriften des Straßengesetzes und des Hochbautengesetzes anlehnen. Immerhin war es erwünscht neue Vorschläge über besondere Bauvorschriften aufzustellen.

Beim näheren Studium der Aufgabe stellte sich bald heraus, daß des Budels Kern an der alten verkehrskritischen Casino Ecke lag. Hier an der engen Passage laufen alle Tramlinien für eine kurze Strecke in dieselben Gleise zusammen. Gleichzeitig kreuzen sich hier die beiden starken Verkehrslinien Steinenberg—Kohlenberg und Bahnhofplatz—Steinenvorstadt. Die Programm-Forderung „Auf das Casino ist Rücksicht zu nehmen“ schien bis zu einer gewissen Elastizitätsgrenze dehnbar. Von besonderem Wert war daher eine Anfrage eines Bewerbers an das Preisgericht um genauere Umschreibung dieses Passus. Die Antwort gestattete denn auch den prinzipiellen Umbau am Casino, — das außer dem Restaurationsbetrieb in seinem tiefer zurückliegenden Teile die beiden Musikäle enthält, — „unter dem Vorbehalt der Rücksichtnahme auf die finanziellen Folgen baulicher Veränderungen. Bei Umbau oder teilweiser Niederlegung des jetzigen Casinobaus kann nur eine Lösung in Frage kommen, welche eine rationelle Benützung der Musikäle sicherstellt und im Ganzen die Erhaltung eines zweckdienlichen, den heutigen Verhältnissen mindestens ebenbürtigen Wirtschaftsbetriebes gestattet.“ Das hieß also mit anderen Worten etwaige wegräumende Gelüste einzudämmen und die primitiven Abbruchtriebe zurückzuschneiden. Wollte man sich seinen Preis nicht verscherzen, so war es geraten, sich auf möglichst beschädigte Umbauten zu beschränken.

* * *

Auf den festgesetzten Termin waren 28 vollständige Projekte eingelaufen, von denen eines später wegen Verstoß gegen die Merkblatt Grundsätze des S. J. A. (Abhängigkeitsverhältnis des Urhebers zu zwei Preisrichtern) ausgeschieden werden mußte. Sie wurden in der Turnhalle an der Rittergasse ausgestellt und, nachdem die Preisgerichts-Verhandlungen ihren Abschluß gefunden hatten, auch während circa zwei Wochen der weiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Den ersten Preis (2400 Fr.) errang Architekt Ernst Mutschler in Basel. Er schlägt — wie übrigens andere

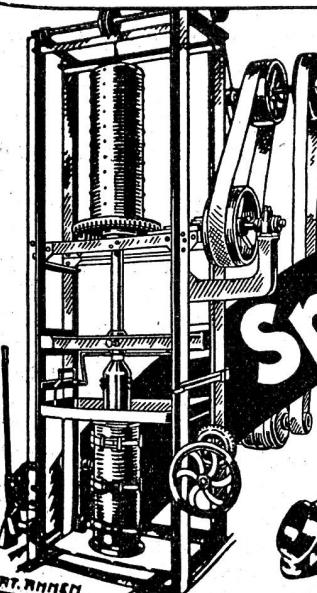
Bewerber auch — vor, den Casinobau an der entscheidenden Schmalseite zu verkürzen und dafür nach der Platzseite hin zu verbreitern, sodaß er bis auf die Flucht der Gartenfassade des Musiksaales kommt. Oder mit anderen Worten: Die Musikäle und der Mittelbau bleiben unangetastet, das eigentliche Stadtcasino wird abgerissen und etwas weiter zurück neu aufgebaut. Zugleich disponiert erscheinen die langgestreckten Perrons für die Straßenbahnen samt der Wartehalle. Die Jury lobt im übrigen noch die Vorschläge für die einheitliche bauliche Umrahmung des ganzen Bahnhofplatzes, wogegen sie besonders die Belassung des Parkplatzes vor der Kirche auf dem bisherigen erhöhten Niveau rügt.

Der Entwurf von Jakob Hohloch in Basel gewann sich seinen Platz im zweiten Rang (2200 Fr.). Sein Wert liegt in der verständnisvollen Gestaltung des Platzes. Die Bahnhofskirche auf der einen Seite und die Bauten der Lohnhofgruppe ihr gegenüber werden mit großer Rücksicht behandelt. Dadurch aber, daß der Platz vor der Kirche dem Verkehr entzogen wird um hier eine ruhige Umgebung zu schaffen, wird die kostbare Verkehrsfläche zu stark beschnitten. Damit entstehen an allen Enden Schwierigkeiten, Parkplätze und Straßenlinien werden zu knapp und das ganze Projekt kann in verkehrstechnischer Hinsicht ohne Änderungen nicht den Anforderungen entsprechen.

An dritter Stelle (2000 Fr.) steht ein Vorschlag von Architekt Hans Mähly in Basel. Er behandelt den Umbau des Casinos nach einem dem ersten Preis ähnlichen Prinzip, legt jedoch im Gegensatz zu jenem den Parkplatz tiefer und damit günstiger. Es gelingt ihm einen zusammenhängenden, langen Tramperron für sämtliche Stadtlinien zu schaffen. Das Preisgericht macht aber auf die ungünstigen Verkehrskreuzungspunkte aufmerksam, die zwischen Straßenbahnführungen und Fahrverkehrslinien entstehen.

Es folgte ein Ankauf (1000 Fr.) eines weiteren Entwurfes, dessen Verfasser Ernst Stockmeyer in Zürich ist und der hinsichtlich der Platzgestaltung eine neue Idee bringt. Er legt das Casino vollständig nieder und baut es breit zwischen Kirche und Lohnhofgruppe neu auf, sodaß es die Platzfläche in zwei Teile trennt: Einen intimeren Innenhof vor der Bahnhofskirche, der dem Parken dienen soll, aber leider viel zu winzig wird, und einen reinen Verkehrspunkt, eigentlich nur eine breite Verkehrsstraße, die aber auch zu knapp wird, weil sie teilweise ebenfalls als Stellfläche benutzt werden muß.

2451



*Graber's
patentierte*

Spezialmaschinen u. Modelle

ZUR FABRIKATION
tadeloser Zementwaren

J. Graber & C°
MASCHINENFABRIK
NEFTENBACH-ZH.
Telephon 35

Als Urheber zweier weiterer angekaufter Entwürfe (je 700 Fr.) zeichnen Architekt P. Lutz in Feuerthalen und A. Kölleter i. J. Kölleter & Springer in Hannover. Ersterer plant einen Kreisverkehr um die Tramhaltestelle und legt auch einen tiefliegenden Parkplatz an. Letzterer beläßt das bestehende Kino im ganzen Umfang, erhält dadurch ungenügende Fahrstreifenbreiten und schafft keine Verbesserungen der wichtigsten Verkehrsverbindung und Parkflächen. Die Juroren erteilen allerdings den architektonischen Qualitäten dieser Arbeit eine gute Note.

* * *

Es wäre nun noch auf eine ganze Reihe wertvoller Ideen in den unprämierten Entwürfen hinzuweisen, die aber meist deshalb keine Aussicht auf Verwirklichung in sich tragen, weil sie zu arg ins gute Tuch schnellen. Eines dieser Projekte räumte z. B. mit der ganzen langen Häuserreihe zwischen der oberen Gerbergasse und der Falknerstraße auf, verlängerte also quasi den Barfüßerplatz bis zur Post hinunter. Ein anderer großzügiger Entwurf verbreiterte die ganze obere Gerbergasse (setzte die eine Häuserflucht zurück) und leitete auf diese Art eine Verkehrslinie vom Barfüßerplatz zum Rümelinsplatz und, in Verquellung mit einem älteren städtebaulichen Projekt, weiter via Spalenberg-Rothofgasse zur Gewerbeschule. Wieder ein anderer Bewerber schlug vor, den Barfüßerplatz teilweise zu überbauen und die Straßenbahnen durch eine Untergrundbahn zu ersetzen, welche im Bett des Virfig Raum finden könnte. (Tatsächlich decken sich heute der Lauf des Virfig und der Verkehrsweg Geweage-Barfüßerplatz-Marktplatz miteinander).

Schließlich gab es noch solche Vorschläge, welche, um zu verkehrstechnisch besser en Lösungen zu gelangen, das ganze Kino mit der Hauptfront gegen den jetzigen Platz direkt neben die Barfüßerkirche stellten. Der ungeheuren Kosten wegen mußten alle diese Ideen, die mit zu stark einschneidenden Umgestaltungen verbunden waren, in den Hintergrund treten.

Erhebliche Schwierigkeiten löste die Projektierung der Straßenbahnperrons in genügender Länge, sowie die Zugänge zu diesen, ohne daß das Publikum große Fahrflächen zu überschreiten hätte. Ja, an vielen Entwürfen — sogar bei einigen preisgekrönten — waren die Anlagen von Wartehalle und Tramperrons durch Auto-Fahrbahnen zerschnitten. Im allgemeinen zeigte sich der große Mangel viel zu kleiner Parkplätze. Was bedeuten durchschnittlich 60—80 Plätze für Taxameter und Privatauto-mobile in einem Stadtzentrum wie hier? Sie reichen heute kaum aus. Welche Kalamität muß sich aber schon in fünf bis zehn Jahren auswirken!

* * *

Wenn auch der Wettbewerb keinen unmittelbaren Ausführungsentwurf zeitigte, so lauten doch, die auf den prämierten Lösungen fußenden, zusammenfassenden Vorschläge des Preisgerichts sehr bestimmt. Sie besagen, daß

es zur Erzielung einer befriedigenden Verkehrsregelung, zur Schaffung hinreichender Straßenbahnperrons und zur glatten Führung der Straßenbahn nicht ohne einen prinzipiellen Eingriff in die bestehenden baulichen Verhältnisse geht. (Zurücksetzung der Schmalseite des Kinos bis zum Mittelbau, Abbruch des „Stöckli“ mit Zurücksetzung der Baulinie bis ungefähr auf die Höhe des Metropolis sowie Zurücksetzung der Baulinie am Kohlenberg beim Restaurant Farnsburg). Die Baulinie zwischen Streitgasse und Barfüßergasse darf nicht weiter als bis zur Ecke der Centralhalle vorgezogen werden.

Die beidseitig der möglichst langgezogenen Straßenbahnperrons liegenden Straßen dürfen nur im Einwegverkehr befahren werden. Die Streitgasse mit Zweibahnverkehr soll eine flüssige Verbindung mit der Gerbergasse aufweisen.

Es hat sich gezeigt, daß nur das liefer zu legende Areal des Barfüßerplatzes als geeigneter Parkplatz in Frage kommt. Dank dieser Maßnahme wird es möglich sein, die Kirche aus dem Verkehr herauszuheben. Für den Fußgängerverkehr setzt das Preisgericht die ungefähre Lage der neu zu führenden Trottoirs fest.

Hinsichtlich der architektonischen Gestaltung des Platzes empfahl es außerdem besondere Bauvorschriften, nämlich:

1. Eine Beschränkung der Gesims- und Firsthöhen der unterhalb des Lohnhofes gelegenen Häuser auf die Höhe des Restaurants zum Brauen Muuz.
2. Eine ebensohle Beschränkung des Eckgebäudes an der Streitgasse auf die Höhe des zu belassenden Hotel Metropol.
3. Für den Baublock Kino-Musiksaal die bisherigen Höhen im allgemeinen beizubehalten.

Man sieht, daß Ergebnis der Barfüßerplatz-Konkurrenz lautet positiv. Trotz der zu bezwingenden Schwierigkeiten und den vielen ineinander greifenden Faktoren, die es zu ordnen galt, resultierten befriedigende Lösungen. Diese lagen nicht zuletzt im Bereich der Möglichkeiten, weil das Programm im Grunde doch klar umrisen war und jeder Entwerfer mit sachlichen Voraussetzungen und gegebenen Kräften zu operieren hatte. (Was z. B. beim kürzlich hier besprochenen Wettbewerb Kunstmuseum Basel in keiner Weise der Fall war, weshalb auch die ganze Angelegenheit trotz zahlreichen Versuchen und Anläufen seit Jahren auf keinen grünen Zweig gelangt). Man darf also erwarten, daß unter durchaus erschwinglichen Kosten, die Verkehrsanierung des Barfüßerplatzes bald in die Wege geleitet und in geraumer Zeit durchgeführt wird.

(Rü.)

Vor der eidgenössischen Betriebszählung.

(Mitgeteilt.)

Am 22. August 1929 wird in der Schweiz vom eidgenössischen statistischen Amt eine eidgenössische Betriebszählung durchgeführt werden. Es ist dies die zweite Betriebszählung, die in der Eidgenossenschaft vorgenommen wird, da schon vor bald einem Vierteljahrhundert, nämlich am 9. August 1905 eine solche Erhebung stattfand.

Was will die Betriebszählung?

Bekanntlich werden in der Schweiz alle 10 Jahre (das nächste Mal bereits am 1. Dezember 1930) Volkszählungen durchgeführt, durch die Größe der Bevölkerung, ihr Wachstum, ihre Altersgliederung, ihre Berufsgliederung usw. festgestellt wird. Nun werden durch eine Betriebszählung teilweise die gleichen Verhältnisse untersucht, die auch die Volkszählung in einem Momentbild festzustellen trachtet. Dennoch ist eine Betriebszählung nicht mit einer Volkszählung zu verwechseln.

Asphaltlack, Eisenlack

Ebol (Isolieranstrich für Beton)

Schiffskitt, Jutestricke

roh und geteert [5393]

E. BECK, PIETERLEN
Dachpappen- und Teerproduktfabrik.