

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	70 (1952)
Heft:	3
Artikel:	Erweiterungsbau der Schweizer Mustermesse Basel: Architekt Prof. Dr. h.c. Hans Hofmann, Zürich
Autor:	Hofmann, H.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-59544

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: 14.01.2026

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

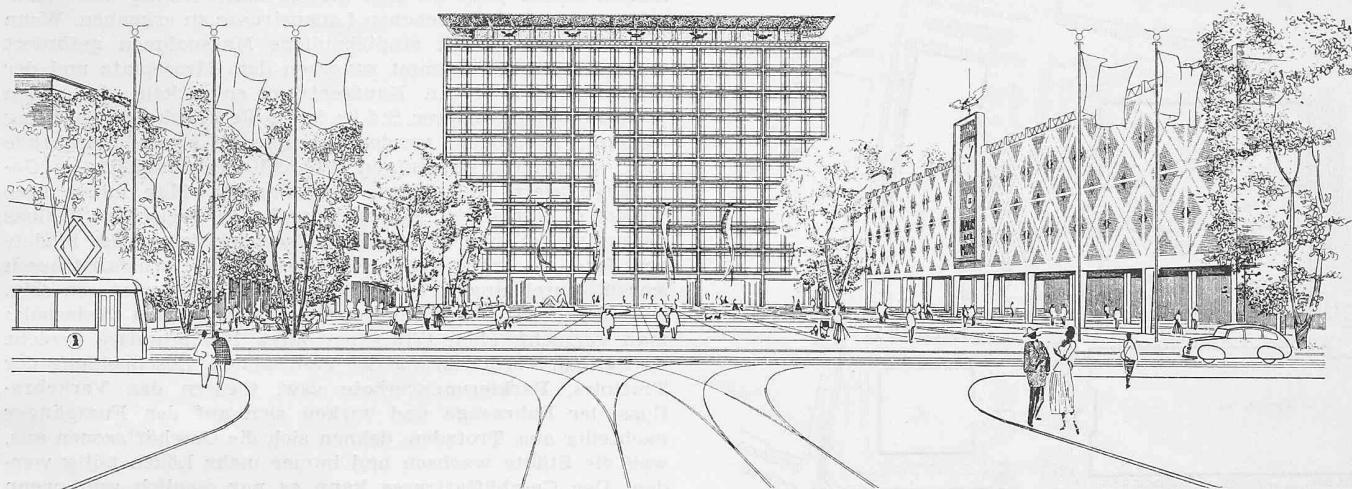


Bild 1. Messeplatz von der Clarastrasse aus. Das auf hohen Stützen ruhende Hochhaus ist als Bürogebäude oder Hotel gedacht.

Erweiterungsbau der Schweizer Mustermesse Basel

Architekt Prof. Dr. h. c. HANS HOFMANN, Zürich

Die Schweizer Mustermesse in Basel kämpft seit Jahren gegen die immer schlimmer werdende Platznot an. Halle wurde an Halle gebaut, zuletzt darf man sich sogar mit Provisorien, die z. T. heute aus verschiedenen Gründen nicht mehr verwendet werden sollten. Jahr für Jahr müssen viele Aussteller, die sich um Stände bewerben, abgewiesen werden. Bei der grossen Bedeutung, die die Muba nicht nur für Basel, sondern auch für die schweizerische Wirtschaft hat, darf dieser Zustand nicht länger andauern. Der Verwaltungsrat des Unternehmens entschloss sich daher, die bauliche Entwicklung der Messe einmal gründlich studieren zu lassen. Er beauftragte den für seine Ausstellungspraxis weit über unsere Grenzen bekannt gewordenen ehemaligen Chefarchitekten der Landesausstellung 1939, Prof. Dr. h. c. Hans Hofmann, Zürich, mit dem Studium eines generellen Entwicklungsplanes und später mit dem Projekt für den Bau einer neuen Ausstellungshalle auf dem Schappeareal, wo heute die genannten Provisorien stehen. Wir freuen uns, unsern Lesern diese uns an der Presseorientierung vom 19. Dezember 1951 bekannt gewordenen grosszügigen Entwürfe vorzulegen.

Die wichtigste Frage, die sich der Projektverfasser stellen musste, war eine städtebauliche höchster Ordnung. Die heute von den Messebauten beanspruchten Flächen sind grösser als irgendein anderes von einem Basler öffentlichen Bau belegtes Areal. Bei Berücksichtigung einer zukünftigen Entfaltung der Messe durfte zu Recht gewünscht werden, dass die Erweiterungsbauten nicht mehr wie bisher zufällig placiert werden, womit eine einmalige städtebauliche Chance verpasst würde. Die

Möglichkeiten, wirklichen Städtebau zu treiben, sind nicht nur in Basel, sondern in allen schweizerischen Städten unter den heute geltenden Gesetzen und psychologischen Voraussetzungen recht dünn gesät. Meistens müssen wir dem Verkehr neue oder bessere Bahnen schaffen; oft müssen wir nicht mehr einwandfrei funktionierende

DK 725.91 (494.23)

Plätze umgestalten und leider müssen wir auch in unsren Altstädten operative Eingriffe vornehmen, wofür wir gerade in Basel mit der Korrektionsplanung (SBZ 1949, Nr. 49, S. 691 *, Nr. 50, S. 711 *) sehr instruktive Beispiele haben.

Im Stadtteil Kleinbasel fehlt trotz dem Vorhandensein der Messebauten das eigentliche Zentrum. Es ist amorph und wird sich ohne bewusste Gestaltung in gleicher Art weiterentwickeln. Prof. Hofmann schlägt nun vor, das Messeareal so zu gestalten, dass es mit seinen Bauten zum Zentrum Kleinbasels werde. Der Platz vor dem heutigen Hauptgebäude soll vom Fahrverkehr befreit werden, damit hier ein Raum entsteht, der dem Fussgänger dient. Die zukünftigen Messebauten werden beidseits der Rosentalstrasse mit einem Bauabstand von rd. 100 m angeordnet, eine grosszügige Grünanlage begleitet die Strasse, und ein Hochhaus, das quer über die Strasse auf Stützen gebaut werden soll, bildet

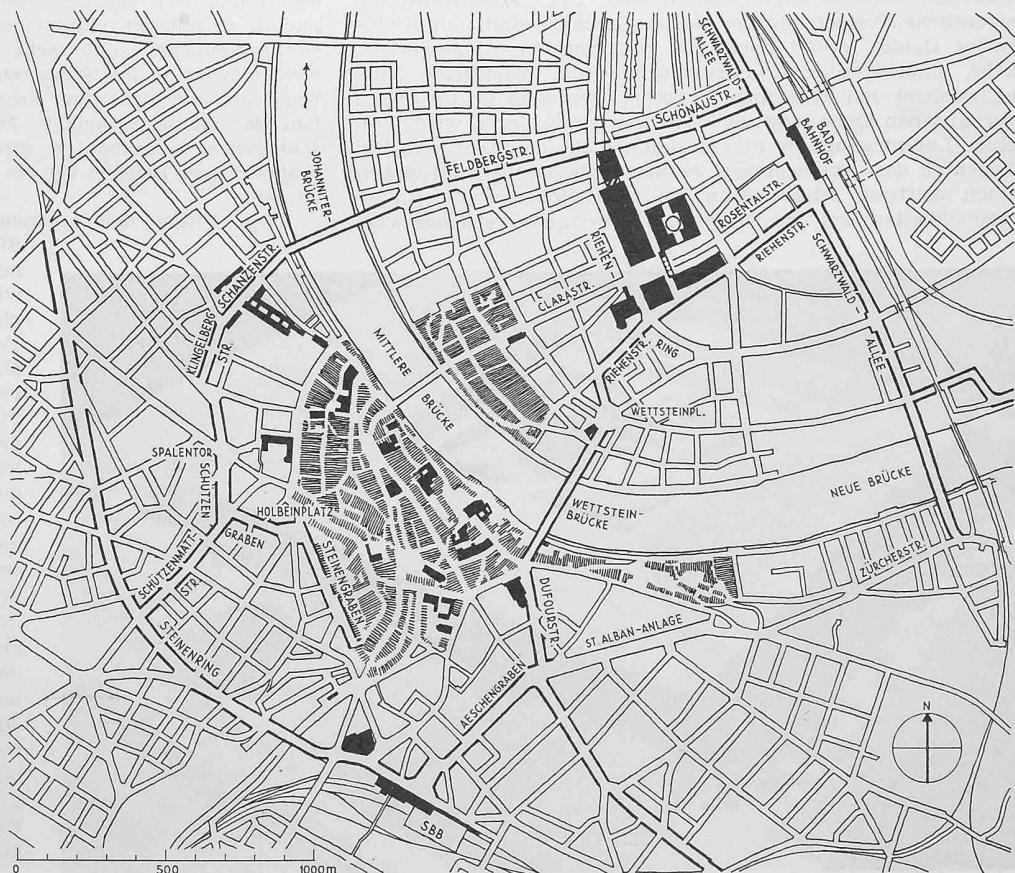


Bild 2. Ausschnitt aus dem Basler Stadtplan, öffentliche Bauten schwarz, Altstadt schraffiert. 1 : 25 000

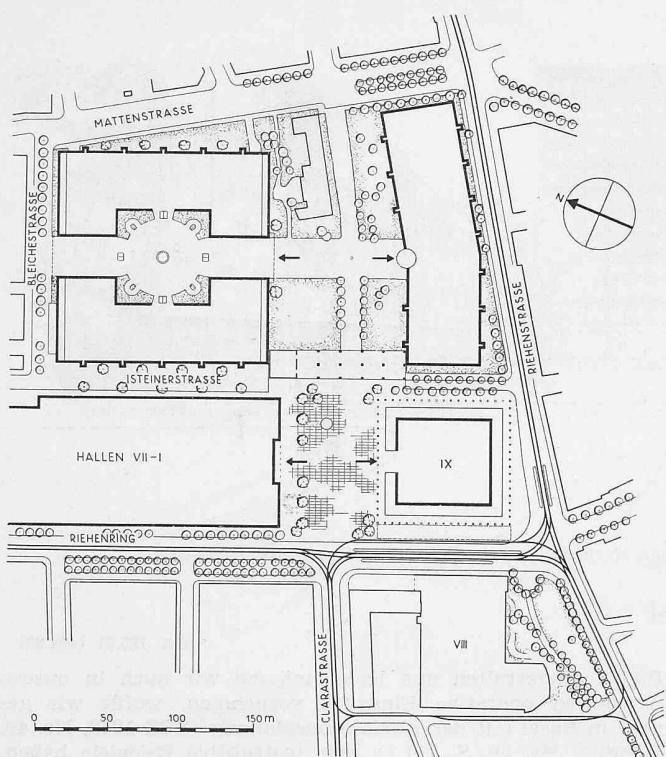


Bild 3. Lageplan des Messebezirk, 1:5000

den räumlichen Abschluss und den weithin sichtbaren Akzent.

Dieser Vorschlag bringt Folgen von grosser Tragweite mit sich. Die Clarastrasse wird vom durchgehenden Fahrverkehr, der von der Innenstadt zum Badischen Bahnhof fliesst, weitgehend entlastet. Der im Messebereich geschaffene Fussgängerbezirk zwingt den Fahrverkehr auf die an den beiden Platzen des Badischen Bahnhofs durchfahrenden Strassen, die mit Unterführungen bereits an die Wohnquartiere Riehens angeschlossen sind. Die Clarastrasse, die eigentliche Fortsetzung der Basler Geschäftsstadt auf Kleinbasler Gebiet, erhält noch den Lokalverkehr (Anliegerverkehr, Zubringerdienst, Parkgelegenheiten, öffentliche Verkehrsmittel und Fussgängerverkehr), der auch in den vielen vorhandenen Quer- und Nebenstrassen zirkulieren wird. Von einer Lahmlegung der Strasse kann nicht die Rede sein, im Gegenteil darf angenommen werden, dass das Geschäftesleben einen Auftrieb erhält, denn die zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten und das Fehlen des Durchgangsverkehrs wer-

den die heute bereits vorhandene gute Geschäftslage fördern helfen. Schon jetzt ist eine stetige Entwicklung der Clarastrasse zur ausgesprochenen Ladenstrasse zu erkennen. Wenn diese Tendenz durch städtebauliche Massnahmen gefördert wird, lässt sich bestimmt zwischen dem Messeplatz und der mittleren Brücke ein Kaufzentrum entwickeln. In vielen Ausfallstrassen anderer Städte kann die gleiche Erscheinung ebenfalls festgestellt werden. Angrenzend an die bestehende City werden die ehemaligen Wohnhäuser allmählich zu Geschäftshäusern mit Läden umgewandelt. Man muss diese Tatsache rechtzeitig erkennen und den logischen Schluss daraus ziehen, nämlich den, die Geschäftsstrasse der modernen Stadt zu entwickeln. Heute sollen diese Ausfallstrassen sowohl Durchgangsstrassen als auch Geschäftsstrassen sein. Die baulichen Massnahmen entsprechen diesem Zwiespalt; man versucht, allen Wünschen durch Kompromisse gerecht zu werden. Verbreiterung der Fahrbahnen, Beschneidung der Trottoirs, Parkierungsverbote usw. fördern den Verkehrsfluss der Fahrzeuge und wirken sich auf den Fussgänger nachteilig aus. Trotzdem dehnen sich die Geschäftszonen aus, weil die Städte wachsen und immer mehr Läden nötig werden. Der Geschäftsstrasse kann es nur dienlich sein, wenn sie keinen durchgehenden, schnellen Verkehr, dafür aber einen regen und gemächerlichen Lokalverkehr aufzunehmen hat. Man ist in Gewerbekreisen — nicht nur in Basel, sondern in der ganzen Schweiz — immer noch der Meinung, der durchgehende Autoverkehr bringe Verdienst. Ist man sich darüber im klaren, dass die Automobilisten gar nicht anhalten und in vielen Ausfallstrassen gar nicht mehr anhalten dürfen? Die Platznot verhindert auch das Auffinden von Parkplätzen in der Nähe der Geschäfte. Aus diesen Gründen wäre es gegeben, die Geschäftsstrassen und ihre nähere Umgebung mit Parkplätzen auszustatten. Dieser Gedanke und der Vorschlag Prof. Hofmanns, den Messevorplatz als eigentlichen Ruhebezirk für den Fussgänger auszubilden, wird vielen Anhängern moderner Stadtplanung sympathisch sein. Es gibt viel mehr solcher Anhänger, als man gemeinhin annimmt, sie sind vielleicht sogar in der Mehrzahl, doch kommen sie nur ungenügend zu Wort. Nur dann, wenn man ihnen, wie etwa an der 600-Jahrfeier in Zürich oder an der Landesausstellung, genügend Platz einräumt, geben sie eine machtvolle Kundgebung ihres Daseins. Sie geben sich ganz dem Genusse hin, gefahrlos und gemütlich zu schlendern, sie freuen sich darüber, ohne nach links und rechts aufpassen zu müssen, einmal bequem zu bummeln, ja viele, die es anscheinend nicht mehr wissen, merken es dann erst, welche Wohltat das Spazieren doch ist. Auch an diese Stadtbewohner und nicht nur an das Automobil muss der Städtebau der Zukunft denken. Der Messeplatz mit den vorgeschlagenen Ladenbauten im Erdgeschoss scheint uns ein realisierbares Beispiel für ein solches modernes Stadtzentrum zu sein.

Die Frage der notwendig werdenden Verlegung der Strassenbahnen auf den Rieherring und die Riehenstrasse wird gegenwärtig von der Stadtplanung geprüft. Wie sehr diese Verlegung nötig ist, wird jedem Messebesucher klar, wenn er sich zwischen den z. T. aufgestauten Strassenbahnen hindurch von der Haupthalle zu den Nebenhallen bewegen will, was sicher noch unangenehmer wird, wenn sich die Messe, wie vorgeschlagen, beidseits der Rosentalstrasse entwickelt. Sollte sich die Aufhebung des Durchgangsverkehrs im Messebezirk aber als falsch erweisen, so kann später unter dem auf Stützen ruhenden Hochhaus hindurch jederzeit wieder eine Verkehrsstrasse durchgeführt werden, was die Entscheidung erleichtern wird, einen grosszügigen städtebaulichen Entwurf der Verwirklichung entgegenzuführen.

Die für den durchgehenden

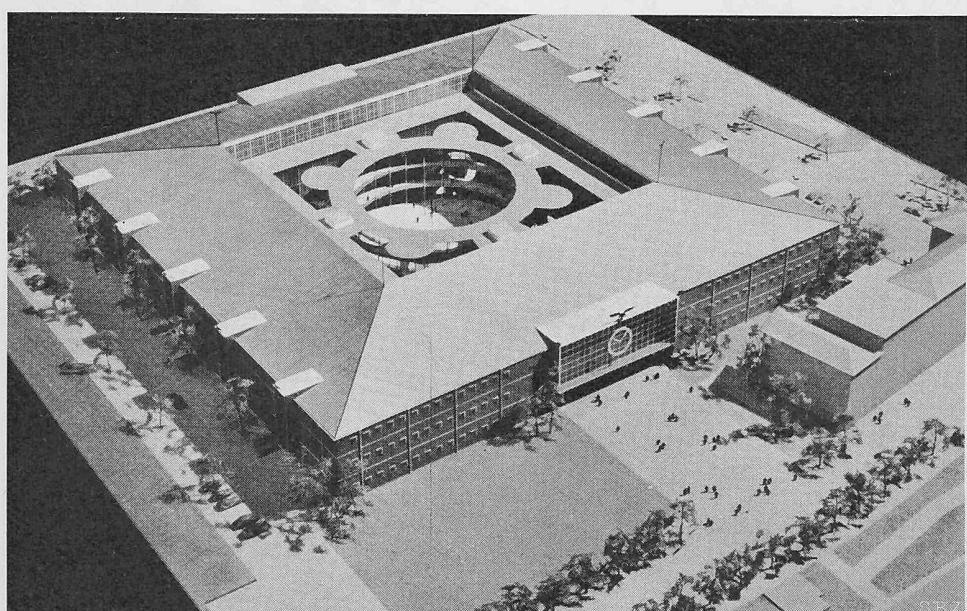


Bild 4. Fliegerbild des Modells aus Süden

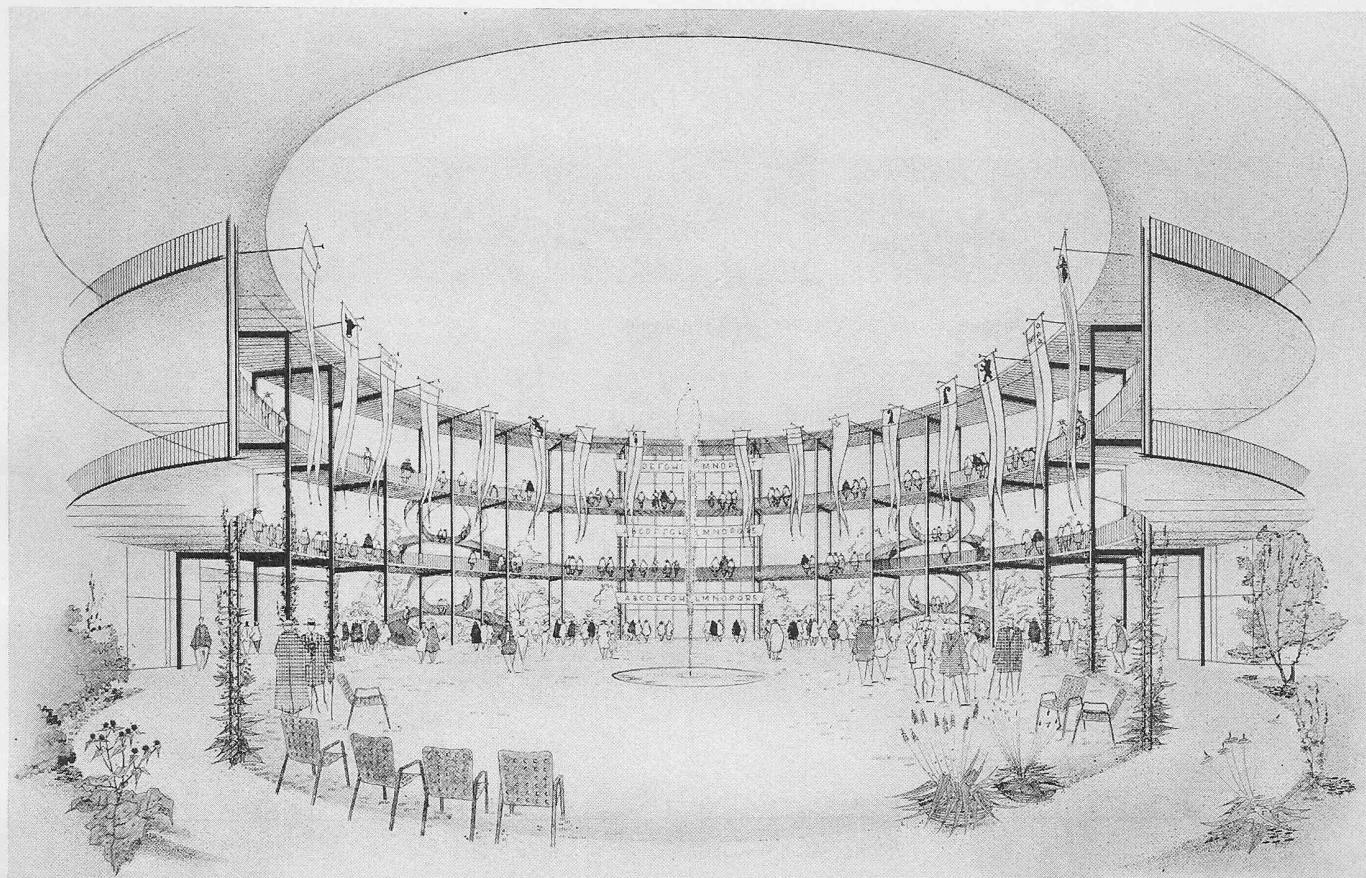


Bild 5. Perspektive des Rundhofes, Offene Treppen- und Liftführung, offene Verteilungsgalerien in den Stockwerken.

Verkehr vorgeschlagenen Strassenzüge, die den Rhein auf den ober- bzw. unterhalb der Mittleren Brücke gelegenen Brücken (Wettsteinbrücke bzw. Johanniterbrücke) überqueren, führen linksrheinisch peripher an der Innenstadt vorbei. Die Clarastrasse aber und die Mittlere Brücke führen mitten in den heute schon stark belasteten Stadt kern hinein. Wenn nun durch das Einschalten eines ruhigen Messeplatzes der durchfahrende Verkehr der Clarastrasse vermindert wird, ist diese Tatsache auch im höhern städtebaulichen Interesse nur zu begrüssen, denn sie trägt dazu bei, die Verschärfung der Verkehrskalamität in der Innenstadt zu vermindern.

Die weniger wichtigen städtebaulichen Vorschläge, wie etwa die detaillierte Platzgestaltung, die künstlerische Aus schmückung u. a. m., wollen wir nicht in allen Einzelheiten schildern, weil der zur baldigen Verwirklichung vorgeschlagene Bau (Bilder 4 bis 13) ebenfalls zu grundsätzlichen Ueberlegungen Anlass gibt. Nach eingehenden Studien und Untersuchungen wurde ein Bau von minimal 20 000 m² Standfläche projektiert. Da die rd. 10 000 m² in den provisorischen Hallen vorerst im permanenten Bau ersetzt werden müssen, beträgt der Zuwachs an Standfläche rd. 11 000 bis 13 000 m², was einem dringenden Bedürfnis

entspricht. Die knappe Landreserve erfordert einen Stockwerkbau, der nach den Erfahrungen bei eigenen Stockwerk bauten der MUBA und Bauten anderer Messen im Maximum drei Stockwerke erhalten soll. Das Gebäude ist von äusserst einfacher Grundrissbildung. Die äussere Umfassung ist ein Quadrat von rd. 145 m Seitenlänge, inwendig befindet sich ein offener Rundhof, der 44 m im Durchmesser misst. Dieser Rundhof (Bild 5) enthält je vier offen geführte Treppen und Liftanlagen und in den zwei Obergeschossen die beiden offenen Verteilungsgalerien. Entgegen der gewohnten Ausstellungsgestaltung, wo man den Besucher zwangsläufig an den Ausstellungsräumen vorbeiführte, wird ihm hier nicht vorgeschrieben, wie er zu gehen hat. Im Gegenteil, wenn er den Rundhof erreicht, wird er sich besinnen und an Hand von Anschriften und Tafeln orientieren müssen, wo er hin will. Der Rundhof, der sehr attraktiv gestaltet sein soll, ist somit als Ruheplatz gedacht, von dem aus die Verteilung zu den einzelnen Ständen und Ausstellergruppen stattfindet. Gegenüber dem Verkehrssystem in den bisherigen Hallen, wo man sich als Besucher auf einer langen Ausstellungs strasse, die durch alle Hallen hindurchführt, fortbewegen muss, stellt dieser Vorschlag eine wesentliche Verbesserung dar. Ein grosser Teil der Messebesucher will sich nur über



Bild 6. Modellbild vom Messeplatz her

Photos Eidenbenz, Basel

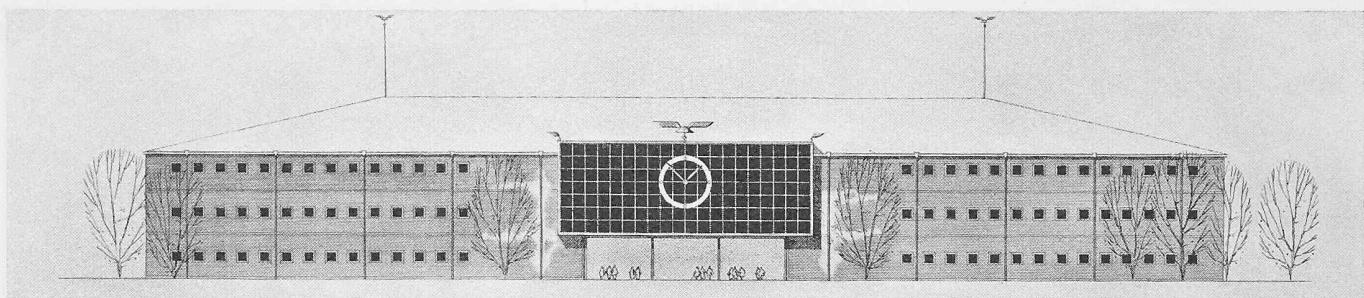


Bild 7. Haupteingangsfasade an der Rosentalstrasse (Südfassade), 1:1000

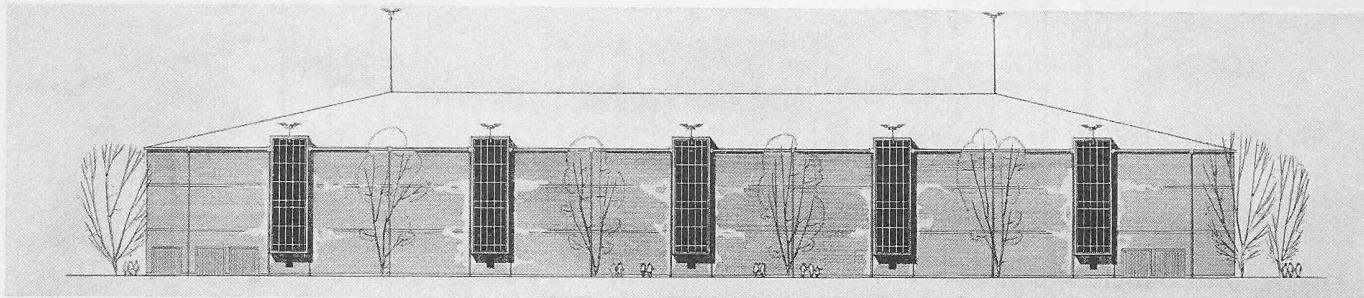


Bild 8. Westfassade, 1:1000

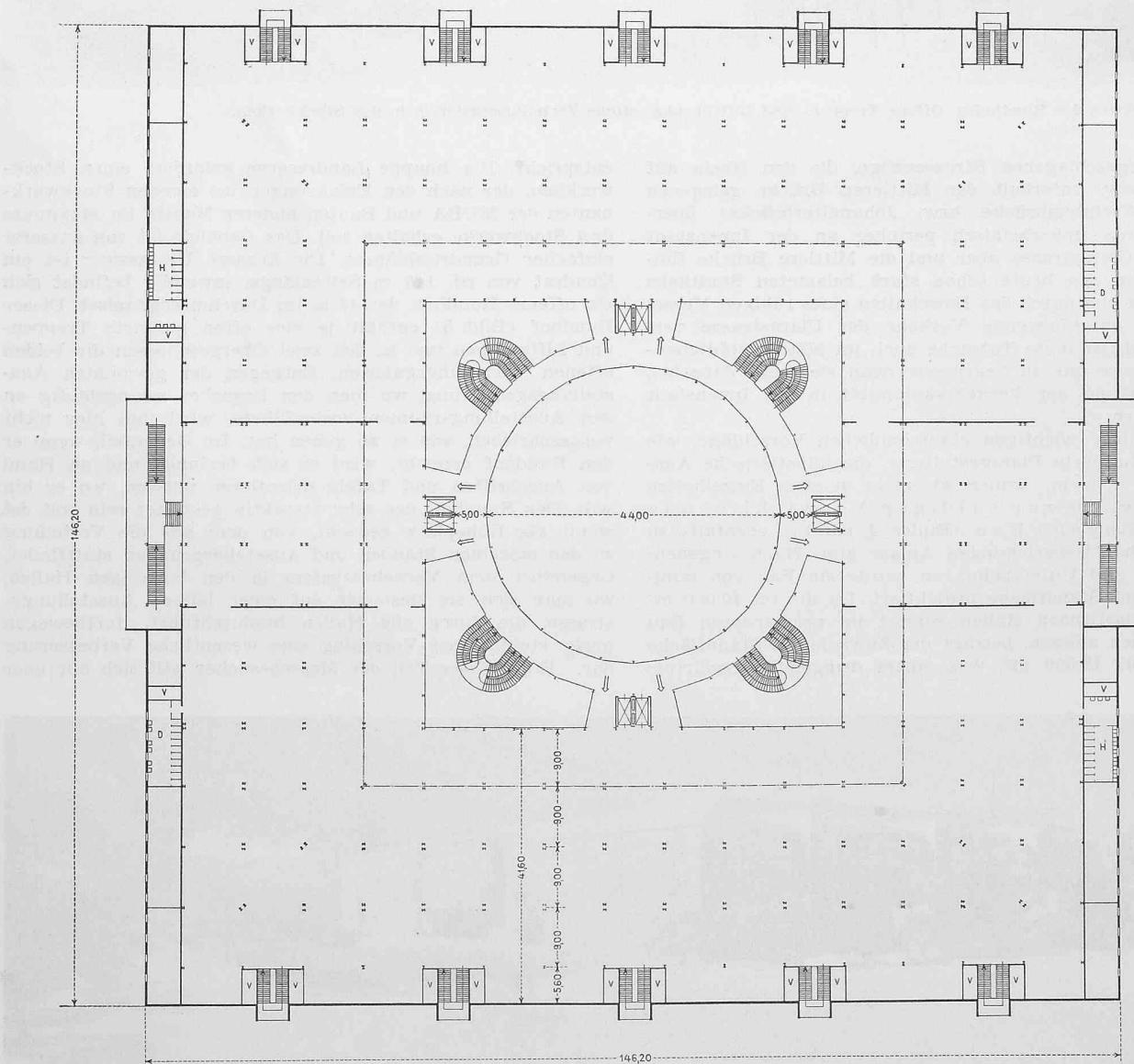


Bild 9. Obergeschossgrundriss, 1:1000, V = Ventilationsschacht.

den Stand seines Fachgebietes erkundigen und will daher möglichst schnell bei seiner Gruppe sein. Der andere Teil, der sich einen allgemeinen Eindruck über den Stand der Technik verschaffen will und von Halle zu Halle schreitend gelegentlich stehen bleibt, wird aber auch zu seinem Recht kommen, denn es steht jedermann frei, Stockwerk für Stockwerk im Rundgang zu besichtigen. Die Neugierde wird sicher jeden Besucher veranlassen, die obren Galerien zu betreten. Das Jahr hindurch soll der Hof offen bleiben. Er wird als Erholungs- und Spielhof, vielleicht als Marktplatz oder mit seinen Galerien sogar als Zuschauerraum für verschiedene

Veranstaltungen, wie Sportfeste, Konzerte, Freiluftaufführungen usw. dienen.

Die Ausstellungshallen sind auf einem klaren Raster von 9 m Stützweite aufgebaut, der dem normierten Standmaterial entspricht und eine möglichst vielseitige Gangführung erlaubt, ohne die Konstruktionskosten über Gebühr zu erhöhen. Eine Randzone für Treppen, WC-Anlagen und Nebenräume umschliesst die in Stahl und Eisenbeton konstruierten Hallen. Die hohen Baukosten, die mit 18 Mio. Franken veranschlagt sind, werden verständlich, wenn man die grossen Ausmassen (rd. 50 000 m² Bodenfläche und rd. 400 000 m³

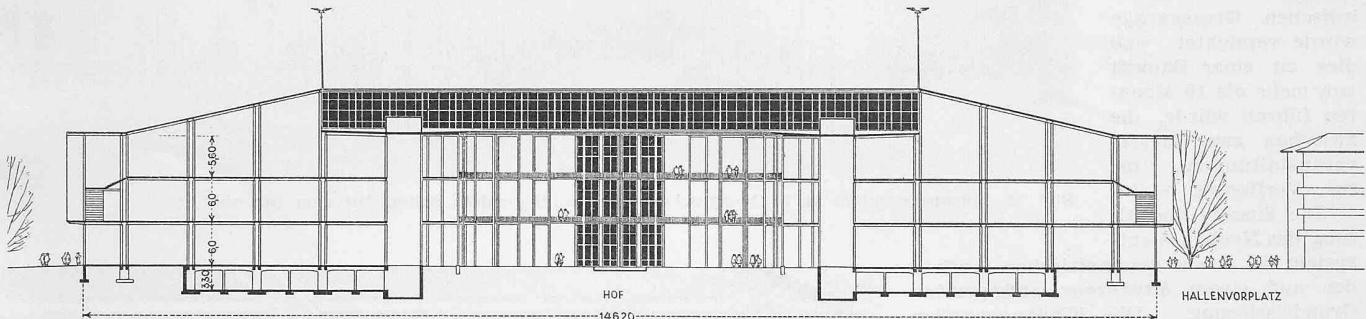


Bild 10. Schnitt längs der Eingangsaxe, 1:1000

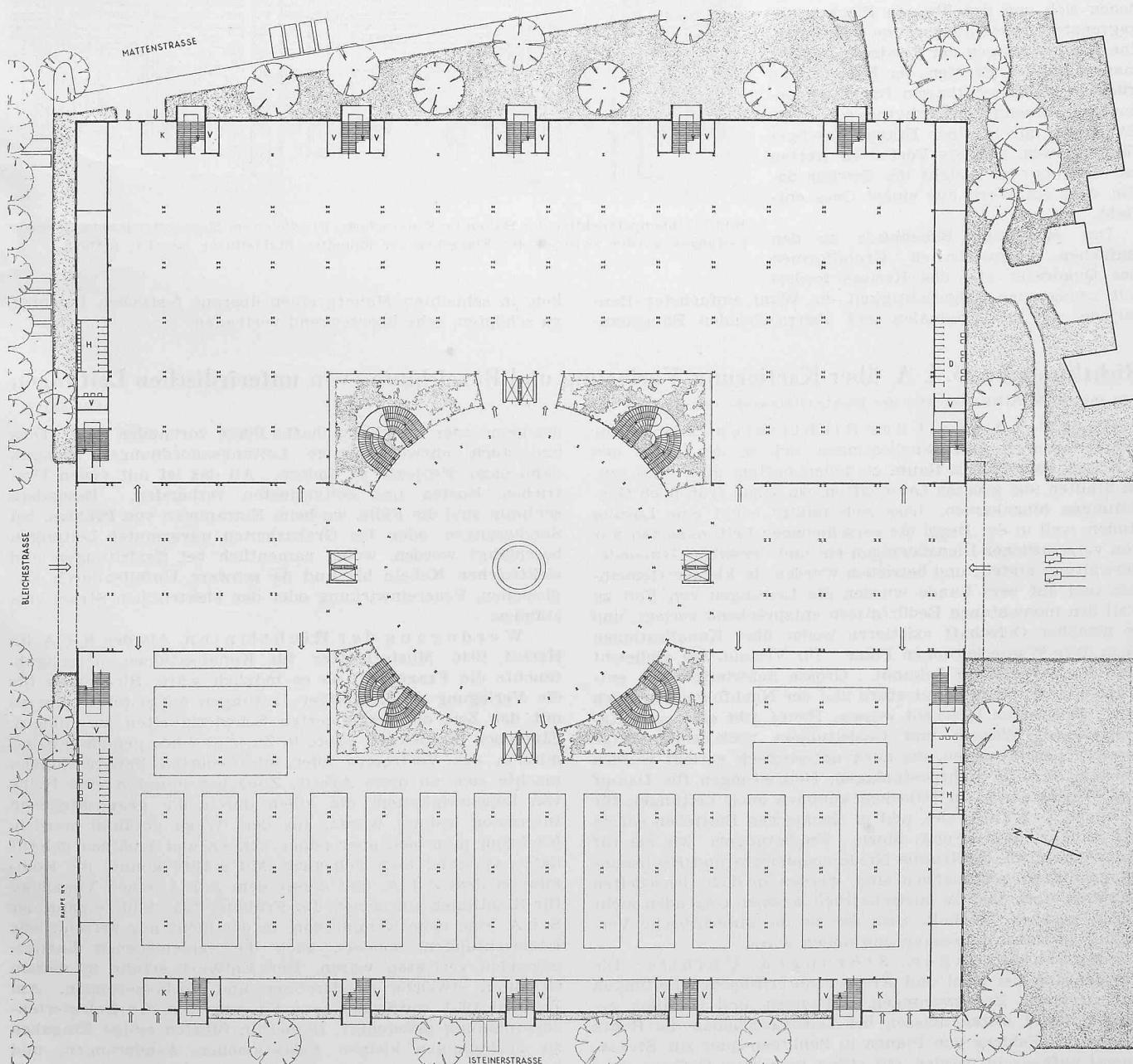


Bild 11. Erdgeschossgrundriss, 1:1000. K = Kasse, V = Ventilationsschacht.

Baukubus) berücksichtigt und weiss, dass die Ausgaben für die notwendigen Installationen allein schon 4—5 Mio Franken betragen.

Der Keller wird aus Ersparnisgründen nur soweit ausgeführt, als er für den Messebetrieb nötig ist. Auf den Einbau einer unterirdischen Grossgarage wurde verzichtet, weil dies zu einer Bauzeit von mehr als 10 Monaten führen würde, die zwischen zwei Messeveranstaltungen nie zur Verfügung steht.

Die äussere Gestaltung des Neubaues entspricht in ihrem symmetrischen Aufbau der auf einem Axenkreuz aufgebauten Grundrisslösung. Die Eingangspartien sind durch grosse, etwas vorspringende Fensterflächen gekennzeichnet, hinter denen sich von den übrigen Flächen abgrenzte Ausstellungsräume befinden. Die Treppenanlagen der Randzone und die mauerbündigen Fenster der Nebenräume gliedern die in sichtbarem Backstein gebauten Außenmauern rhythmisch. Der Bau kann nur in einer Etappe durchgeführt werden, was als Vorteil zu werten ist, denn nur so besteht die Gewähr dafür, dass ein Werk aus einem Guss entsteht.

Das eindeutige Bekenntnis zu den einfachen geometrischen Grundformen des Quadrates und des Kreises fordert mit zwingender Folgerichtigkeit die Wahl einfacher Bauformen, die den originalen und überraschenden Baugedan-

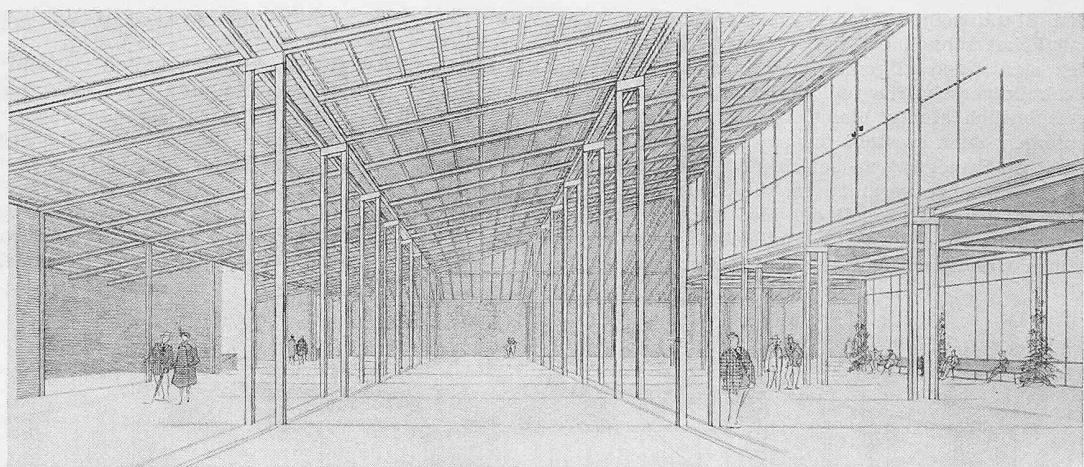


Bild 12. Innenperspektive im 2. Obergeschoss mit hochliegendem Seitenlicht vom Innenhof

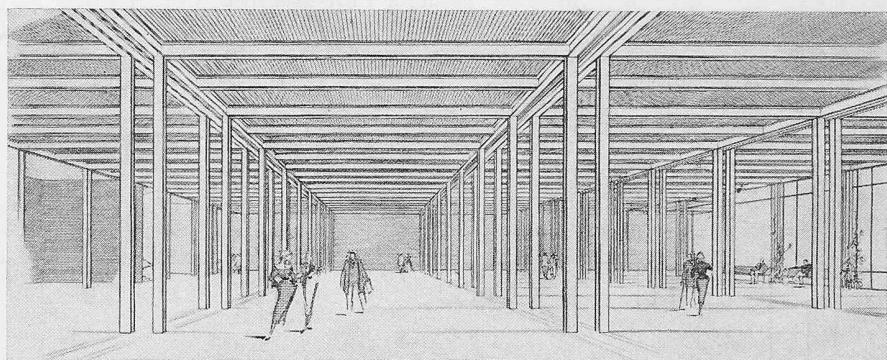


Bild 13. Innenperspektive der Hallen im Erdgeschoss. Die vielen im Messebetrieb notwendigen Leitungen werden zwischen den Flanschen der doppelten Stahlstützen sichtbar geführt.

ken, in schlanken Mauern einen überaus festlichen Innenhof zu schöpfen, sehr überzeugend vortragen.

Richtlinien des S. I. A. über Kartierung, Verlegung und Bezeichnung von unterirdischen Leitungen

Von Ing. H. WÜGER, Direktor der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

DK 625.78

N o t w e n d i g k e i t d e r R i c h t l i n i e n. Solange nur Wasserleitungen und Kanalisationen sich in den unter den Strassen befindlichen Raum zu teilen hatten, ging alles gut. In Städten und grossen Ortschaften, wo schon früh noch Gasleitungen hinzukamen, liess sich relativ leicht eine Lösung finden, weil in der Regel die verschiedenen Leitungsarten nur von verschiedenen Dienstzweigen ein und derselben Gemeindeverwaltung erstellt und betrieben wurden. In kleinen Gemeinden und auf dem Lande wurden die Leitungen von Fall zu Fall den momentanen Bedürfnissen entsprechend verlegt, und in mancher Ortschaft existieren weder über Kanalisationen noch über Wasserleitungen Pläne. Ihr Verlauf war vielleicht dem Brunnenmeister bekannt. Grosser Schwierigkeiten entstanden aber, wenn dieser starb und der Nachfolger nur noch vom Hörensagen Bescheid wusste. Heute gibt es außer Kanalisationen, Wasser- und Gasleitungen noch eine Menge anderer Leitungsarten, die auch unterirdisch verlegt werden müssen, so z. B. Rohrpostanlagen, Heizleitungen für Dampf und Warmwasser; in Fabriken kommen noch Leitungen für Vakuum, Druckluft, Öl, und in chemischen Betrieben solche für Laugen, Säuren usw. hinzu. Freileitungen, wie sie für Telephon- sowie elektrische Niederspannungs- und Hochspannungsanlagen gebräuchlich sind, werden in dicht besiedelten Gebieten, aber auch in landschaftlich schönen Gegenden nicht gerne gesehen, weshalb auch für sie die unterirdische Verlegung in Kabel notwendig und üblich wird.

E r s c h w e r u n g e n , S t ö r u n g e n , U n f ä l l e . Die Vermehrung der Zahl und Art der unterirdischen Leitungen hat zu vielen Erschwerungen, Störungen und Unfällen geführt. Nicht selten müssen bei Leitungsschäden die Rohre wegen des Fehlens von Plänen in Schlitten quer zur Strasse zuerst aufgesucht werden. Oft stösst man beim Oeffnen eines Grabens für eine neue Leitung auf eine unbekannte alte, über

die keine oder nur mangelhafte Pläne vorhanden sind. Dies und auch unzweckmässige Leitungsanordnungen zwingen dann dazu, Projekte zu ändern. All das ist mit vielen Umtrieben, Kosten und Zeitverlusten verbunden. Besonders schlimm sind die Fälle, wo beim Einrammen von Pfählen, bei Sondierungen oder bei Grabarbeiten unvermutet Leitungen beschädigt werden, wobei namentlich bei Gasleitungen und elektrischen Kabeln hie und da schwere Unfälle durch Explosionen, Feuereinwirkung oder den elektrischen Strom entstanden.

W e r d e g a n g d e r R i c h t l i n i e n . Als der S. I. A. im Herbst 1946 Musterblätter für Kanalisationen herausgab, tauchte die Frage auf, ob es möglich wäre, Richtlinien für die Verlegung unterirdischer Leitungen aufzustellen, um so mit der Zeit die geschilderten Schwierigkeiten zu mildern. Eine noch im gleichen Jahre in Zürich ad hoc gebildete Kommission aus Vertretern aller interessierten Fachrichtungen machte sich an diese Arbeit. Zunächst mussten eine Reihe von Schwierigkeiten, die allein durch die gegensätzlichen Interessen bedingt waren, aus dem Wege geräumt werden. Nachdem man sich aber näher kennen und schätzen gelernt hatte, verstand man sich auch. Mitte 1949 konnte die Kommission dem Z. I. A. und dieser dem S. I. A. einen Vorschlag für Richtlinien einreichen. Im Frühling 1950 bildete dann der S. I. A. eine neue Kommission, in der nicht nur verschiedene Fachrichtungen, sondern auch die verschiedenen Landesgegenden vertreten waren. Der Entwurf erfuhr in diesem Gremium etwelche Änderungen und Verbesserungen. Am 7. April 1951 wurde die neue Fassung von der Delegiertenversammlung genehmigt. Immerhin führten einige Eingaben zu nochmaligen kleinen redaktionellen Änderungen, und heute liegt die bereinigte Fassung vor. Viele Anfragen aus Kreisen von Planern, Werken und Aemtern zeigen, dass die