

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 20 (1933)
Heft: 11

Artikel: Der Basler Korrektionsplan
Autor: Schuhmacher, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86438>

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

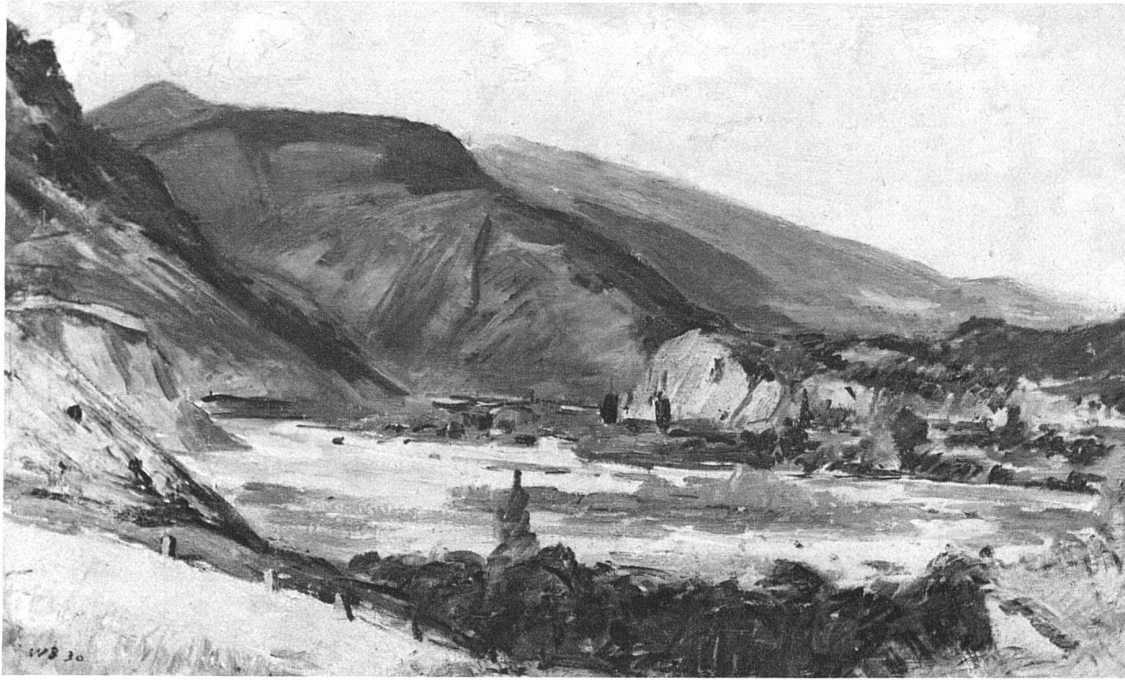
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.01.2026

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



Wilfried Buchmann, Zürich, 1878–1933 Rhonelandschaft, 1930, im Besitz von Herrn Dr. H. E. Mayenfisch, Zürich

Der Basler Korrektionsplan Chef des Stadtplanbüros Basel: A. Schuhmacher, Arch. BSA

Aus dem «Ratschlag, betreffend die Festsetzung eines allgemeinen Korrektionsplanes für die innere Stadt», der am 31. August 1933 dem Grossen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt wurde (stark gekürzt):

Die Innerstadtkorrektion Grossbasel

Für die Innerstadt bestehen zwei Verkehrszüge in der Längsrichtung des Tals: die eigentliche Talstrasse, die von der Clarastrasse her über die Mittlere Brücke durch die Talsohle über die Steinvorstadt nach Binningen ins Leimental führt, und die Freiestrasse, die als ideal geführte Hangstrasse von der Brücke her über Marktplatz-Aeschenvorstadt das Ostplateau gewinnt. Die konsequente Querverbindung durch das Tal stellt die Linie Steinenberg-Kohlenberg her, die einerseits in ihrer Verlängerung über die Aeschenvorstadt an die ostwärts gerichteten Hauptlinien anschliesst und anderseits am Holbeinplatz die Fortsetzung an die Umgehungsstrasse findet.

Das genauere Studium der Altstadt bestätigt, dass verhältnismässig viel Strassenfläche in der Altstadt vorhanden ist. Es wird zu prüfen sein, ob nicht durch Ausscheidung von Strassen mit Parkverbot und Verlegung des Lastwagenverkehrs eine wesentlich bessere Verkehrsabwicklung gewährleistet werden könnte.

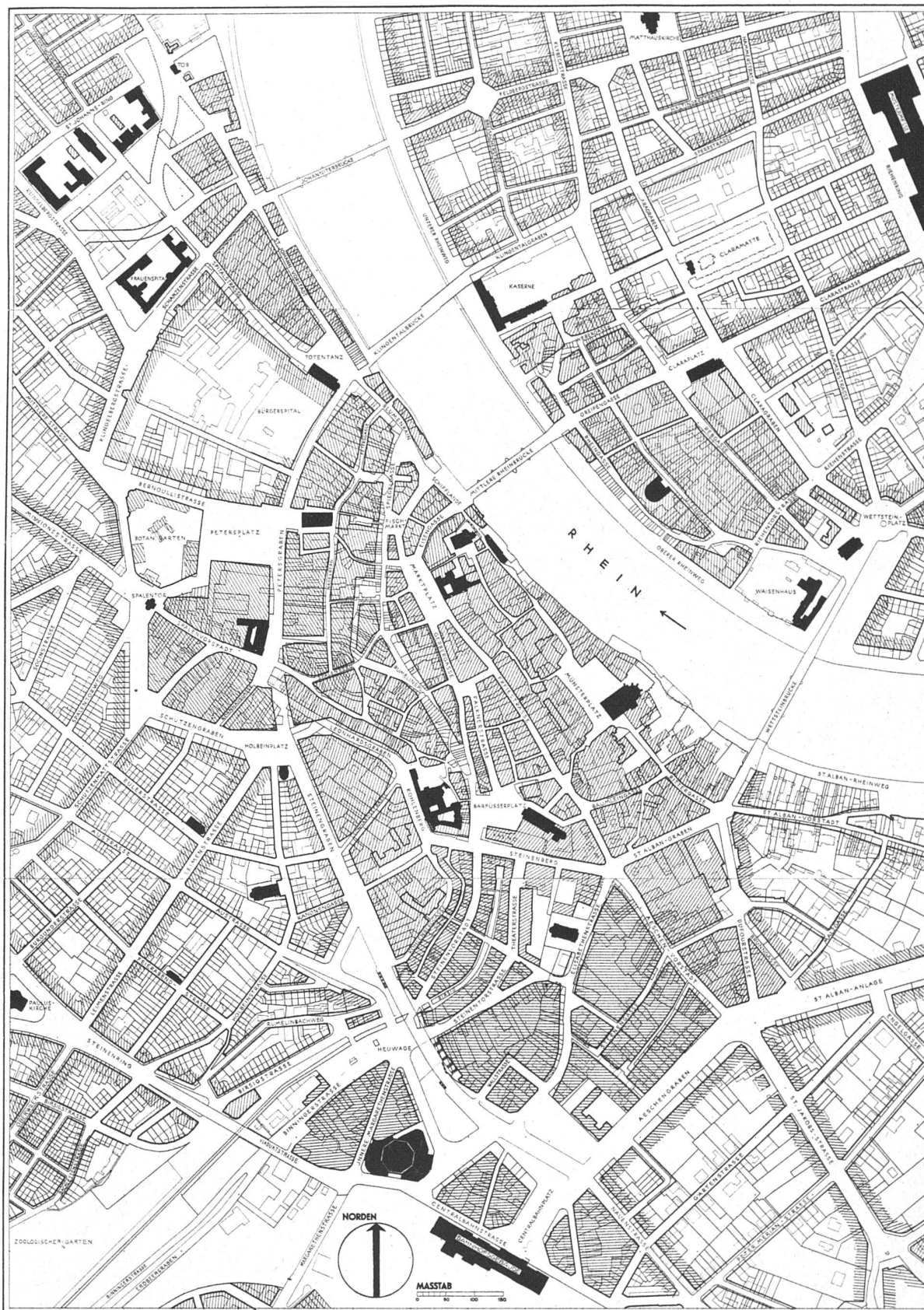
Die flüssige Linienführung der hochgelegenen westlichen Randstrasse macht die Verbindung des Steinengrabens und Petersgrabens erforderlich. Die allgemeine Breite der Strasse ist mit 28 Meter angenommen, die sich am Steinengraben als Verbreite-

rung auf der östlichen Seite verhältnismässig wirtschaftlich durchführen lässt.

Der Holbeinplatz wird in Zukunft das wichtigste Verkehrsgelenk des Westplateaus werden. Hier schneidet die Querverbindung des Tals (Steinenberg-Kohlenberg) die westliche Randstrasse.



Wilfried Buchmann, Zürich
Frau mit Kind, 1906, Tempera
im Besitz von Herrn Alphons Magg, Zürich



Basel, Korrekptionsplan für die innere Stadt, ausgearbeitet vom Stadtplanbüro Original 1:2000, Wiedergabe 1:10000, Text S. 345
 Aménagement du centre de la ville de Bâle



Basel, Holzmodell der Bebauung, Original 1:500, der Ausschnitt entspricht dem weiss eingerahmten Feld des Fliegerplanes auf Seite 349. A Münsterplatz, B Marktplatz, C Schiffplände (die Rheinbrücke ist nicht im Modell eingetragen), D Bürgerspital, E Petersplatz, F Spalentor, G Holbeinplatz, H Lohnhof, J Barfüsserplatz

Modèle en bois de la ville de Bâle, exécuté sous la direction du bureau d'extension du canton de Bâle-Ville. Echelle de l'original 1:500

Die *Leonhardsstrasse*, zwischen dem Kohlenberg und dem Steinengraben, ist gegenwärtig viel zu schmal. Ihre Bedeutung als kürzeste Verbindung zwischen dem Barfüsserplatz und dem Steinering wird durch die vorgesehene Gefällsverbesserung des Kohlenbergs wesentlich gesteigert werden.

Die Lage des *Steinengrabenviadukts* ist durch die Achse des Steinengrabens und der Nauenstrasse bestimmt. Die Pläne für diesen Viadukt sind in Bearbeitung und werden dem Grossen Rat in einer Spezialvorlage unterbreitet werden.

Die Untersuchungen über die Gestaltung des *Centralbahnplatzes* sind noch nicht abgeschlossen. Vorerst ist die vorhandene Strassenbahnlinienführung beibehalten.

Gegen Norden hin wird im Zuge der Umgehungsstrasse die Erstellung der *Totentanzbrücke* in der Achse des Petersgrabens und der Sperrstrasse notwendig.

Die *östliche Randstrasse* des Innerstadtgebiets von Grossbasel wird durch den Strassenzug *Elisabethenstrasse-Albangraben* resp. *Elisabethenstrasse-Freiestrasse* gebildet. Der Albangraben ist heute schon breit genug, und für die Elisabethenstrasse ist eine Breite von 20–24 m vorgesehen. Die Verbreiterung erfolgt auf der Westseite. Die Elisabethenstrasse stellt mit der Freiestrasse zusammen die kürzeste Verbindung vom Bundesbahnhof über den Marktplatz zur Schiffplände dar. Dieser Strassenzug wird an Bedeutung gewinnen, sobald die Korrekturen an der Elisabethenstrasse vorgenommen sein werden, und die Einmündung der Elisabethenstrasse in den Centralbahnplatz verbessert sein wird.

Leider lässt sich die *Freiestrasse*, welche die gegebene Aufstiegsstrasse auf das Ostplateau mit flüssigem Anschluss an die St. Jakobstrasse darstellt, nicht verbreitern. So bleibt als

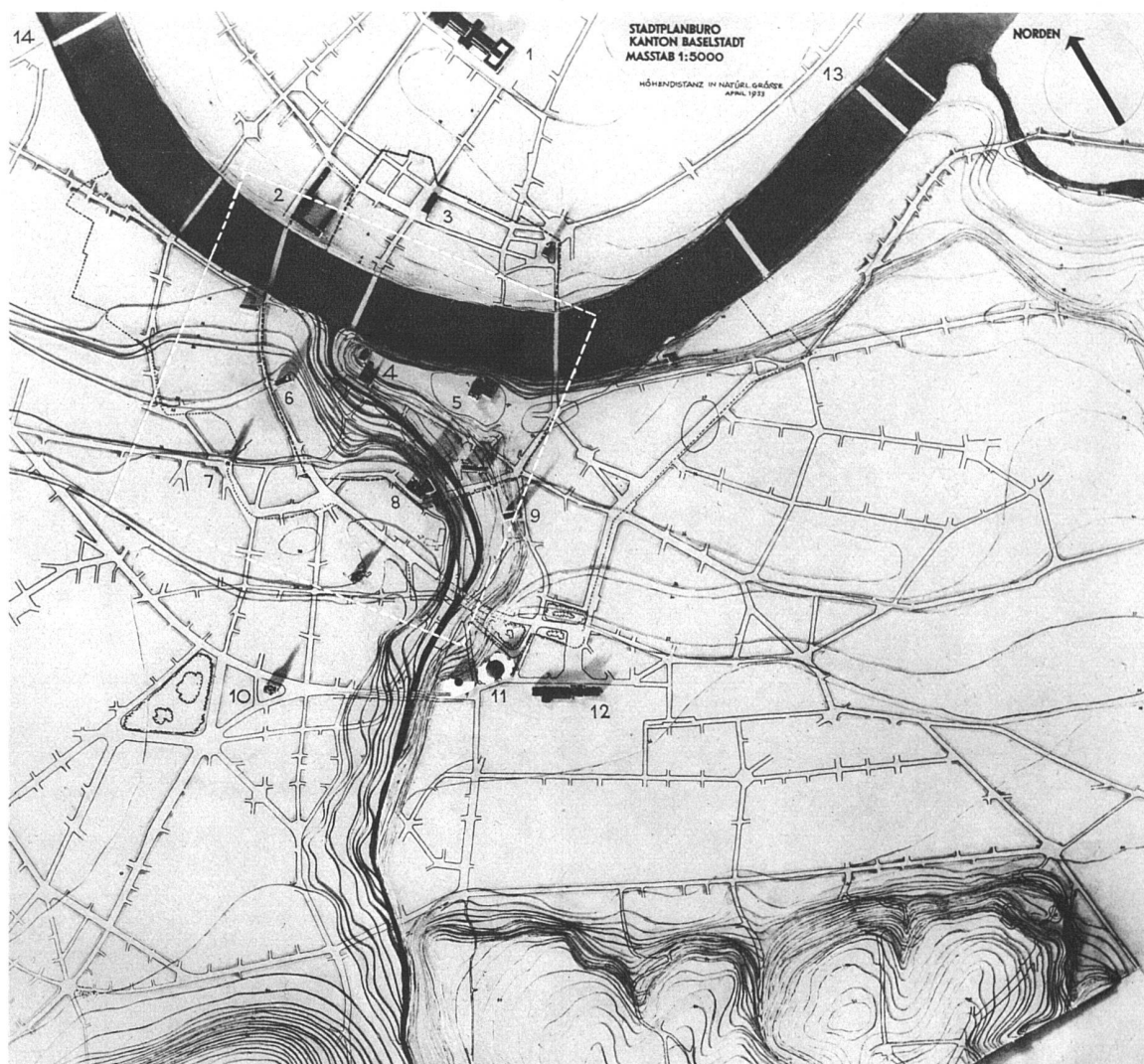
Talentlastungsstrasse der bereits in früheren Projekten vorgeschlagene Strassenzug Spiegelgasse-Schneidergasse-Münzgasse-Gerbergässlein.

Es wäre für die Talstrasse zweifellos das Gegebene gewesen, den in seiner Lage in der Talsohle verkehrstechnisch einwandfreien bestehenden Strassenzug von der Mittleren Rheinbrücke über Gerbergasse und Steinenvorstadt zu einer geräumigen Strasse auszubauen. Ein solches Beginnen ist jedoch angesichts der Grundstückspreise und der mit dem starken baulichen Eingriff verbundenen Entschädigungsforderungen aussichtslos.

Die Entlastungsstrasse, die als Ersatz für die von der Natur gegebene Talstrasse geplant ist, führt durch weniger wertvolles Gebiet und nimmt den Zug der Spiegelgasse-Schneidergasse-Münzgässlein-Gerbergässlein auf. Sie dient der Verkehrsentlastung und gleichzeitig der Sanierung und Erschliessung heute nicht voll genützter Baugebiete.

Von einer *Aufstiegstrasse Marktplatz-Gewerbeschule* wurde abgesehen. Die besonderen Untersuchungen haben ergeben, dass bei dieser Aufstiegstrasse mit 6,5–7% Steigung gerechnet werden muss, was auch für eine innere Verkehrsstrasse als unzweckmässig erscheint. Die Strasse würde ausserdem eine Niveauänderung sämtlicher anstossender Strassen bedingen. Der Verkehr dieser Strasse würde die Talstrasse etwa in der Mitte zwischen Barfüsserplatz und Schiffplände mit starkem Verkehr von der Seite her belasten.

Die Folge der Durchführung dieser Strasse wäre die Kasierung des *Spalenbergs*. Der Strassenzug Spalenberg-Spalen-vorstadt-Spalenberg-Hutgasse-Marktplatz ist eine prädestinierte Fussgänger Verbindung mit bevorzugter Lage für kleine



Basel, Reliefmodell der topographischen Situation, erstellt im Maßstab 1:5000 vom Stadtplanbüro des Kantons Basel-Stadt. Maßstab der Abbildung 1:12500. Der Fliegerplan auf der folgenden Seite entspricht dem weiss eingerahmten Viereck. Als Orientierungspunkte für den Beschauer sind im Modell einige markante Gebäude angegeben, es sind dies 1 Mustermesse, 2 Kaserne Klingental, 3 Klarakirche, 4 Rathaus, 5 Münster, 6 Peterskirche, 7 Spalentor, 8 Lohnhof, 9 St. Elisabethen, 10 Pauluskirche, 11 Grossmarkthalle, 12 Bahnhof SBB.

Modèle en relief de la configuration topographique de la ville de Bâle, exécuté par le bureau d'extension du canton de Bâle-Ville (échelle de l'original 1:5000, échelle de la reproduction 1:12500). Le carré marqué de blanc indique le secteur du plan aérophotographique de la page suivante.

Geschäfte. Es ist kein Grund vorhanden, hier unnötige Eingriffe in eine gegebene, nicht unerwünschte Entwicklung zu machen.

Der *Barfüsserplatz* wird auf das Strassenniveau abgesenkt. Die Kirche bleibt auf einer schmalen Basis stehen, die in ihrer ganzen Länge durch Freitreppen mit dem abgesenkten Barfüsserplatz verbunden ist. Die Baulinie an der Ostseite des Platzes erfährt eine leichte Verschiebung. Die Baulinien der Westfront des Casinos werden um zirka 7 m in östlicher Richtung zurückverlegt. Ueber die Bauhöhen am Barfüsserplatz werden mit Rücksicht auf das Stadtbild (Lohnhof, Barfüsserkirche, Münster) spezielle Bauvorschriften erlassen.

Von besonderer Wichtigkeit ist hier die Verbreiterung, die im untern Teil des *Steinenberg* vor dem Kasino zwischen Theaterstrasse und Steinenvorstadt geplant ist.

Der *Steinentorberg* soll in der Zukunft als Ersatz für die innere Margarethenstrasse dienen und auch die Strassenbahnlinie aufnehmen.

Der *Kohlenberg* weist heute zu starke Steigung, zu schmale

Fahrbahn und zu steile Kurven auf. Die Steigung lässt sich auf 5,5% absenken. Die Verbreiterung ist durch Anlegung von Arkaden in der Stützmauer möglich.

Der Anschluss des Westplateaus an den Kohlenberg erfolgte bisher über die Spalenvorstadt. Deren Verbreiterung entsprechend dem heutigen Verkehrsbedürfnis würde erhebliche Kosten verursachen, das Altstadtbild beim Spalentor zerstören und nicht den gewünschten Verkehrseffekt bringen. Deshalb wird der *Leonhardsgraben* im nördlichen Teil in den Holbeinplatz und in den Schützengraben hineingeführt.

Damit werden der heute brachliegende *Holbeinplatz* und der geräumige *Schützengraben* dem Verkehr in grossem Umfange dienstbar gemacht und eine Verkehrsentslastung mit verhältnismässig geringen Kosten ermöglicht.

Die Strassenbahn im Korrekptionsplan

Die in früheren Plänen geforderte Durchführung aller Linien durch die Innerstadt ist aufgegeben worden. Es genügt, wenn die Hauptlinien an den Stadtkern herangeführt



Basel, Fliegerplan, erstellt durch die Eidg. Landestopographie Bern. Der Plan umfasst das weiss eingerahmte Viereck auf dem Reliefmodell der Seite 348. Das auf diesem Fliegerplan weiss eingerahmte Feld entspricht dem Ausschnitt des Bebauungsmodells Seite 347. Original 1:2500, Abbildung ca. 1:3333

Plan aérographique de la ville de Bâle, exécuté par le service topographique fédéral, Berne. Ce plan concerne le carré marqué de blanc du modèle topographique sur la page précédente. Le carré marqué sur ce plan aérographique indique le secteur du modèle urbanistique reproduit page 347

werden. Die Verwaltung der Strassenbahnen denkt heute nicht daran, die Strassenbahnlinie aus ihrer Führung in der Altstadt herauszunehmen; sie steht einer Entlastung über die Gräben zustimmend gegenüber.

Die Durchführung der Korrektur

Für die Durchführung der Korrektur wird als erste Etappe vorgesehen: Durchführung der Entlastungsstrasse über die Gräben, Blumenrainkorrektur, Korrektur des Holbeinplatzes, Bau des Steinengrabenviaduktes und Anschluss an die Nauenstrasse. Dies dürfte eine fühlbare Verkehrsentslastung der Innenstadt ergeben.

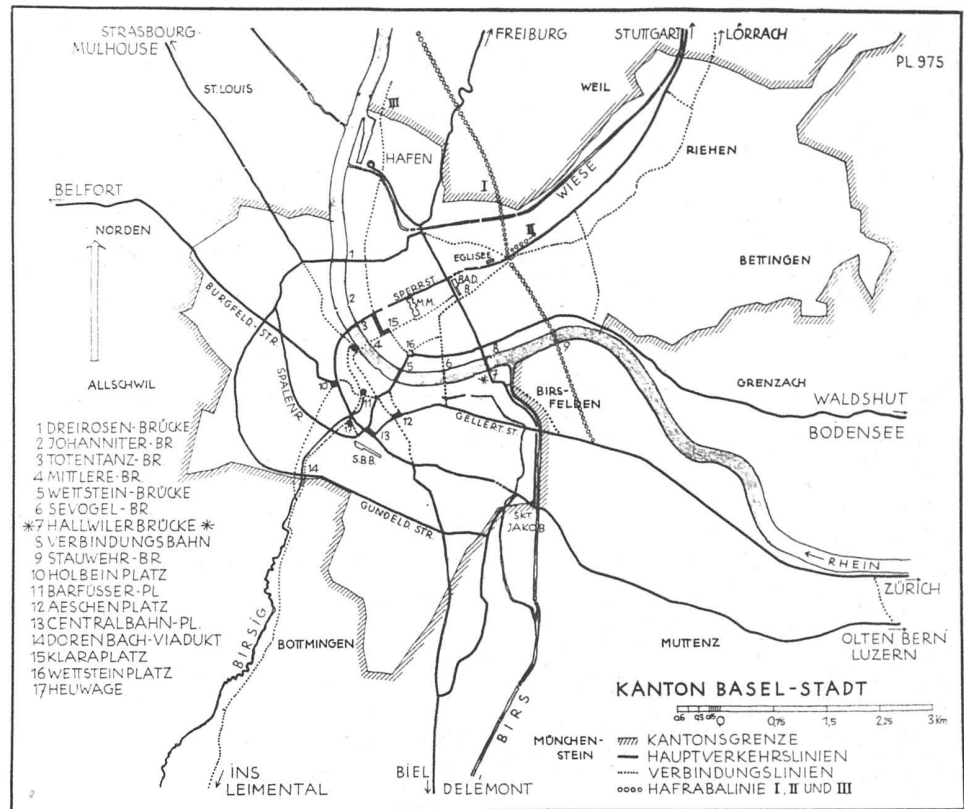
Zur I. Etappe gehören ferner: Kasinoneubau und Ecke Kohlenberg/Barfüsserplatz. Durchführung der Streitgassekorrektur.

Verkehrswege (zum Plan auf S. 350)

Die Strassen von Strassburg und Freiburg nach dem Bodensee und nach Zürich ergeben die Verkehrslinien im Rheintal auf beiden Ufern des Stroms. An diese finden die Strassen den Anschluss, die aus der Richtung der Burgunder Pforte (Belfort) und aus den Nebentälern herausführen.

Während die vollausgezogenen Linien dem Durchgangsverkehr und dem Zubringerverkehr der Stadt dienen, sollen die punktierten Linien zur Bewältigung des Innerstadtverkehrs und zur Verbindung der Hauptlinien miteinander dienen. Naturgemäss kann nicht davon die Rede sein, heute diese Regelung durchzuführen. In der Zukunft indessen steht es im Bereich der Verkehrspolizei, durch entsprechende Regelung und Umleitung zu stark überfahrene Gebiete zu entlasten.

Basel
Verkehrslinienplan
ausgearbeitet vom
Stadtplanbüro
Original 1:15000
Wiedergabe 1:100000
Bâle
Réseau des grandes
communications



So sehr dieser Durchgangsverkehr erwünscht ist, so muss doch vermieden werden, ihn ins hochwertige innerste Stadtgebiet hineinzulegen. Dementsprechend sind die Hauptverkehrslinien so geführt, dass sie die City berühren, ohne sie zu durchqueren.

Die Umgehungsstrasse der innern Stadt, welche am Petersgraben und am Steingraben an die City angrenzt, hat über die Rheinbrücke beim Totentanz durch die Sperrstrasse-Maulbeerstrasse-Eglisestrasse Anschluss an eine allfällige Hafrabalinie; sie beginnt mit dem Petersgraben und setzt sich fort über den Holbeinplatz-Steingrabenviadukt-Central-

bahnplatz. Die östliche Fortsetzung ist durch die Nauenstrasse in der Richtung nach St. Jakob und Münchenstein gegeben.

Ueber die künftige Verkehrsbasis von Kleinbasel über die Schwarzwaldallee erreicht man flüssig den Hafen, die Wege nach Frankreich, zum Bodensee und über die Hallwilerbrücke in die innere Schweiz.

Die Hafrabalinie ist in den Varianten I und II über den Otterbach und über die Lucke Lörrach eingezeichnet, die zur Zeit erwogen werden. Es braucht zu ihnen im Zusammenhang mit der Korrektur der innern Stadt nicht Stellung genommen zu werden.

Ein neuer Plan für die Altstadt von Basel

besprochen von Prof E. T. H. Hans Bernoulli BSA, Basel

Für die Fremden ist eine Altstadt immer eine amüsante Sache — je enger die Strassen, um so schöner, je älter die Häuser, um so interessanter; aber für die Angewohnten, die in solcher Stadt wohnen, geschäften und verkehren müssen, hat das Ding ein ganz anderes Gesicht.

In Basel behilft man sich bis auf den heutigen Tag mit den Strassen und Gassen, die für die Verkehrsansprüche des XI. und XII. Jahrhunderts geschaffen worden sind. Kein Wunder, dass eine solche Altstadt pittoresk, aber so gut wie unbrauchbar ist.

Es sind Korrekionspläne entstanden und auch einzelne Korrekturen durchgeführt worden — und jene Korrekturen waren grossartig für die Zeit, die das Automobil noch nicht kannte — aber inzwischen sind die Schwierigkeiten von Tag zu Tag gewachsen. Ein neuer offizieller Korrekionsplan — 1930 — und seither viele private Vor-

schläge zeigten endlich die Grösse und Dringlichkeit der Aufgabe — die Grösse: denn bei Licht besehen, bedeutet solch ein Plan nicht eine Korrektur, sondern einen Neuaufbau der Altstadt — die Dringlichkeit: denn jeder Versuch eines Kostenüberschlags machte es von neuem klar, dass die Neubauten jedes Jahres die Kosten einer Niederlegung um Hunderttausende steigern.

So ist denn endlich — auf Betreiben des SIA und des BSA — ein Stadtplanbüro entstanden und mit der Aufgabe betraut worden, einen richtigen Plan aufzustellen. Diesen Plan legt heute Adolf Schuhmacher, der Chef des Stadtplanbüros, dem Grossen Rat der Stadt Basel vor.

Wie der Plan den Verkehr leitet und die Baugevierte bemisst, ist von lokalem Interesse.

Wir fragen nach dem Prinzip, nachdem diese neueste