

**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

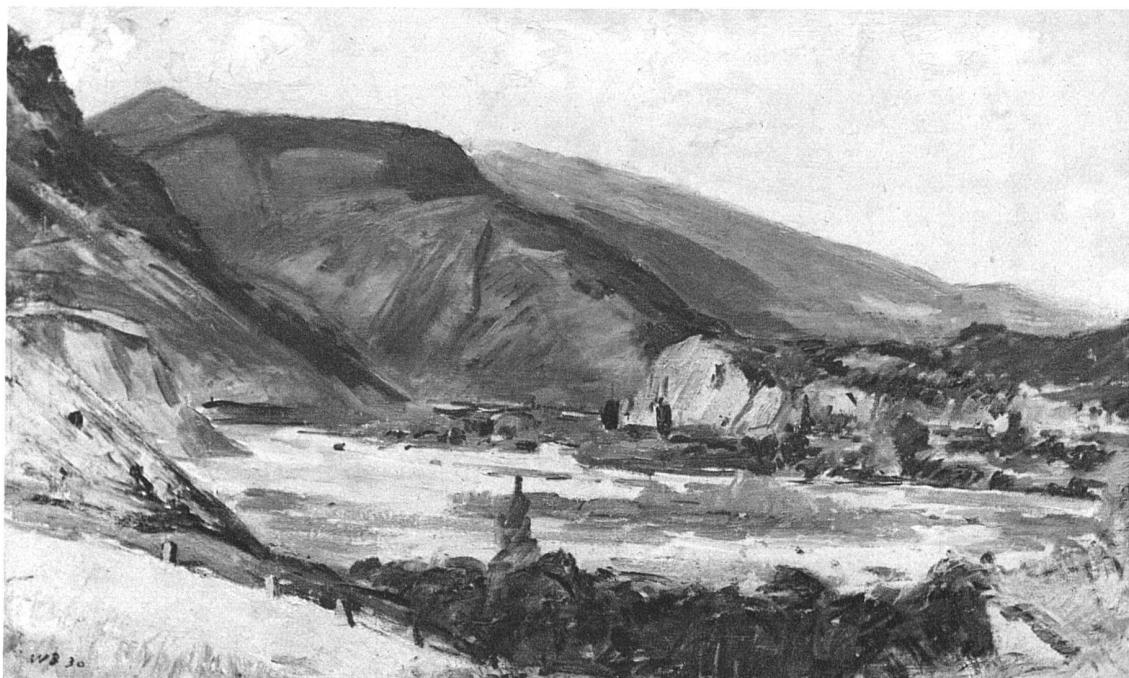
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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 Rhonetalschaft, 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 Rat des Kantons Basel-Stadt vorgelegt wurde (stark gekürzt):

### Die Innerstadtkorrektion Grossbasel

Für die Innenstadt 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 Steinenvorstadt nach Binningen ins Leimental führt, und die Freistrasse, 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 andererseits 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.

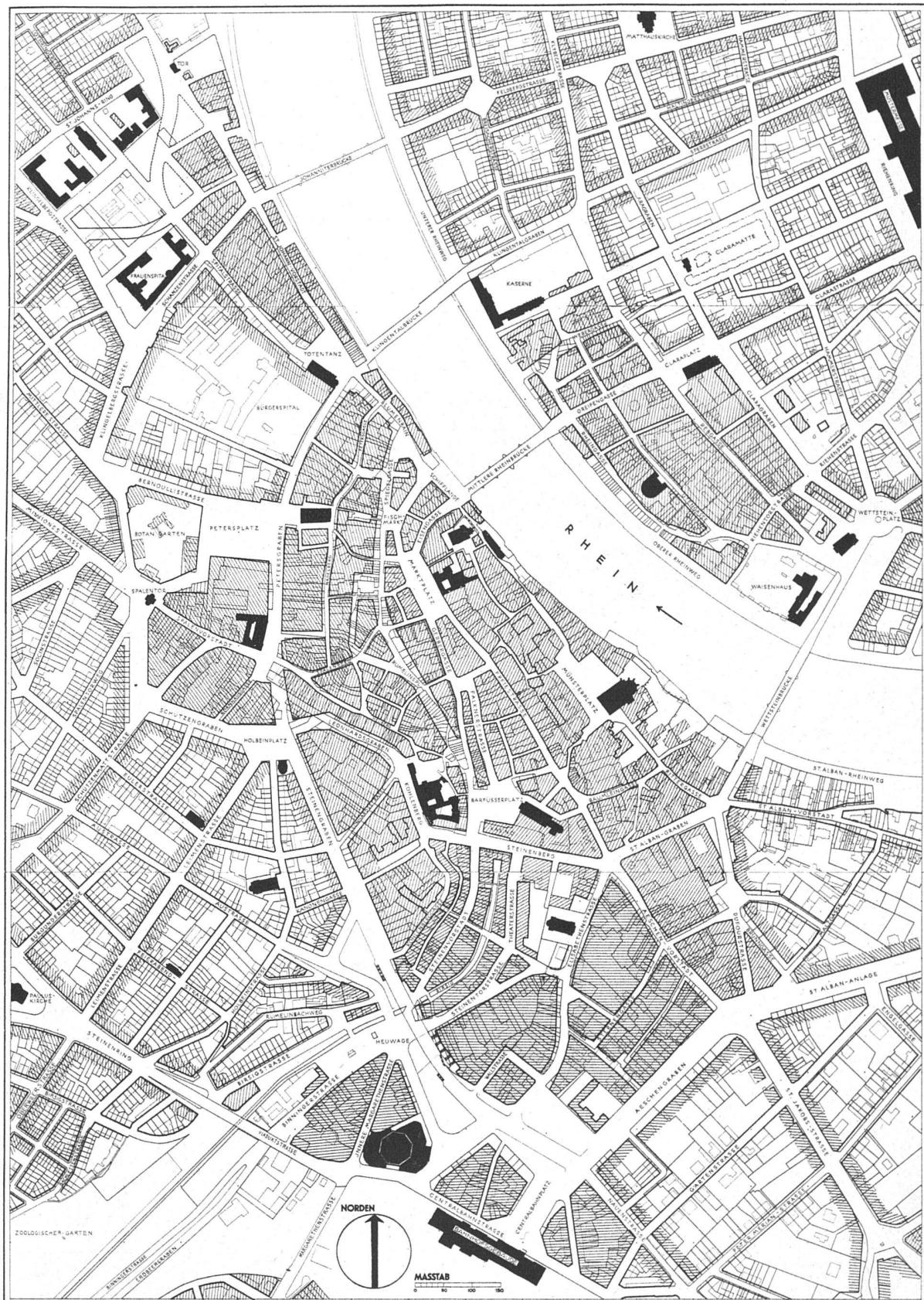
Die flüssige Linienführung der hochgelegenen westlichen Randstrasse macht die Verbindung des Steinengrabens und Petersgrabens erforderlich. Die allgemeine Breite der Strasse ist mit 28 Meter ange nommen, die sich am Steinengraben als Verbreite-

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, Korrektionsplan 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 eingeraumten Feld des Fliegerplanes auf Seite 349. A Münsterplatz, B Marktplatz, C Schifflände (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 Steinenring wird durch die vorgesehene Gefällsveränderung 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 Centralbahnhofplatzes sind noch nicht abgeschlossen. Vorerst ist die vorhandene Strassenbahnliniendurchführung 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 Innerstadtgebietes von Grossbasel wird durch den Strassenzug Elisabethenstrasse-Albanguaben resp. Elisabethenstrasse-Freistrasse gebildet. Der Albanguaben 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 Freistrasse zusammen die kürzeste Verbindung vom Bundesbahnhof über den Marktplatz zur Schifflände dar. Dieser Strassenzug wird an Bedeutung gewinnen, sobald die Korrekturen an der Elisabethenstrasse vorgenommen sein werden, und die Einmündung der Elisabethenstrasse in den Centralbahnhofplatz verbessert sein wird.

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

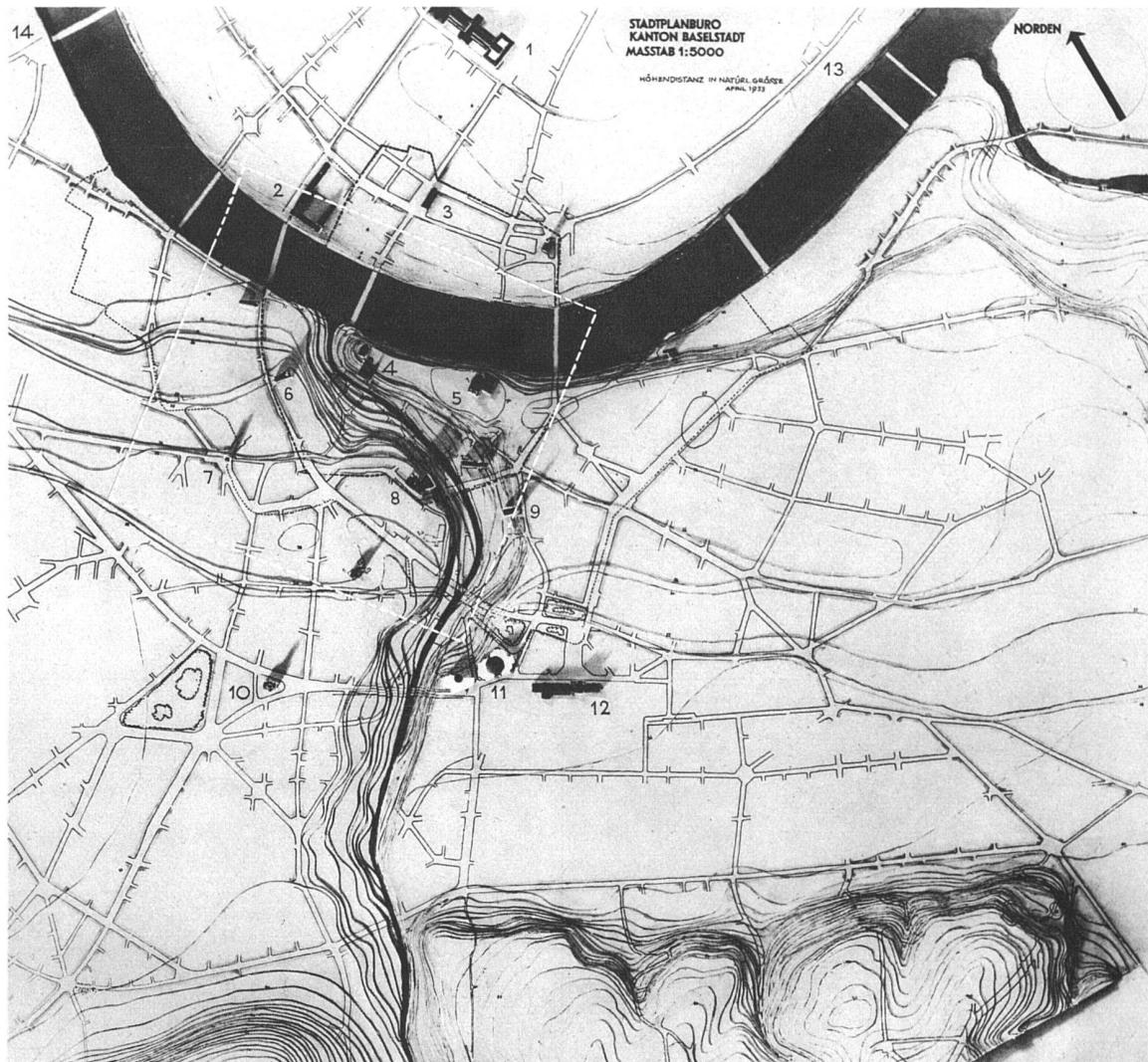
Talentlastungsstrasse der bereits in früheren Projekten vorgeschlagene Strassenzug Spiegelgasse-Schneidergasse-Münzgasse-Gerbergässlein.

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 geräumigeren Strasse auszubauen. Ein solches Beginnen ist jedoch angesichts der Grundstücksspreise 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 Errichtung 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 Schifflände mit starkem Verkehr von der Seite her belasten.

Die Folge der Durchführung dieser Strasse wäre die Kasierierung des Spalenbergs. Der Strassenzug Spalenberg-Spalenvorstadt-Spalenberg-Hutgasse-Marktplatz ist eine prädestinierte Fußgängerverbindung 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 Besucher sind im Modell einige markante Gebäude angegeben, es sind dies  
1 Mustermesse, 2 Kaserne Klingental, 3 Klara Kirche, 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 Strasseniveau abgesenkt. Die Kirche bleibt auf einer schmalen Basis stehen, die in ihrer ganzen Länge durch Freitreppe mit dem abgesenkten Barfüsserplatz verbunden ist. Die Baulinie an der Ostseite des Platzes erfährt eine leichte Verschiebung. Die Baulinien der Westfront des Kasinos 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 unteren 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 Verkehrsentlastung mit verhältnismässig geringen Kosten ermöglicht.

#### Die Strassenbahn im Korrektionsplan

Die in früheren Plänen geforderte Durchführung aller Linien durch die Innerstadt ist aufgegeben worden. Es genügt, wenn die Hauptlinien an den Stadt kern 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 aérophotographique 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 aérophotographique 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 Korrektion**

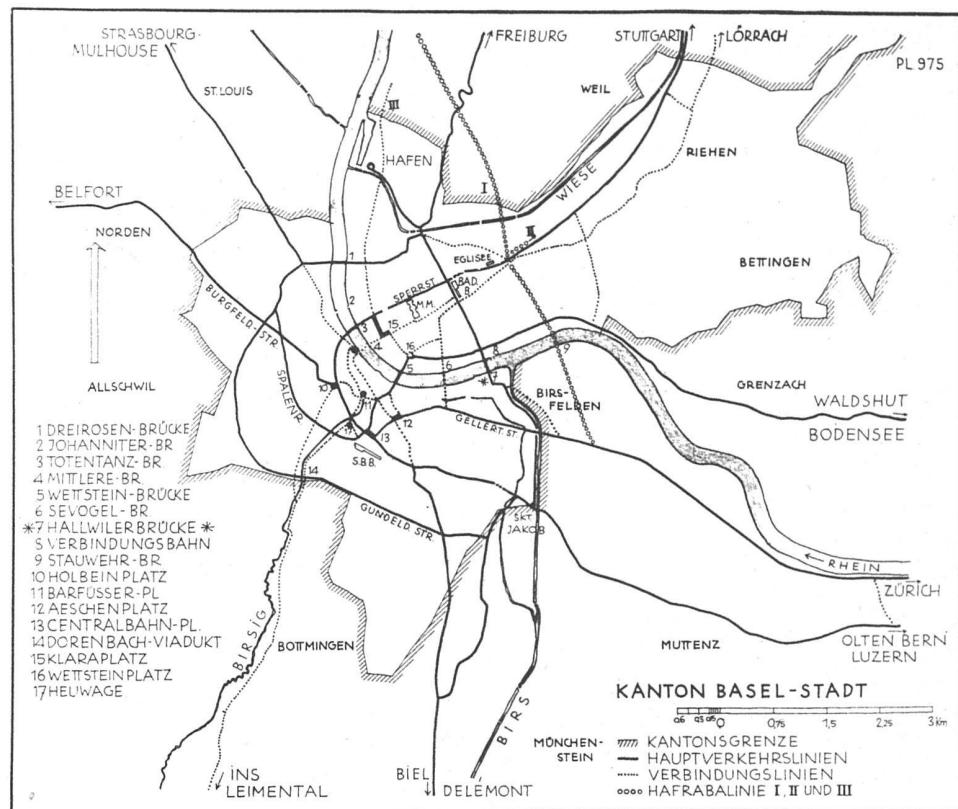
Für die Durchführung der Korrektion wird als erste Etappe vorgesehen: Durchführung der Entlastungsstrasse über die Gräben, Blumenrainkorrektion, Korrektion des Holbeinplatzes, Bau des Steinengrabenviaduktes und Anschluss an die Nauenstrasse. Dies dürfte eine fühlbare Verkehrsentlastung der Innenstadt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

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

#### **Verkehrswwege (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.



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 inneren Stadt, welche am Petersgraben und am Steinengraben an die City angrenzt, hat über die Rheinbrücke beim Totentanz durch die Sperrstrasse-Maulbeerstrasse-Egliseestrasse Anschluss an eine allfällige Hafrabalinie; sie beginnt mit dem Petersgraben und setzt sich fort über den Holbeinplatz-Steinengrabenviadukt-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 Korrektion der inneren 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 Angesessenen, 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 Verkehrssansprüche des XI. und XII. Jahrhunderts geschaffen worden sind. Kein Wunder, dass eine solche Altstadt pittoresk, aber so gut wie unbrauchbar ist.

Es sind Korrektionspläne 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 Korrektionsplan — 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