Stadtchronik

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **47 (1960)**

Heft 11: **Formprobleme 1960**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Stadtchronik

Basler Chronik

Es ist die beste Entlastung der Innenstadt, wenn an ihrem unmittelbaren Rande Parkingflächen geschaffen werden. Wer gar ein Parkhaus mit 1800 Boxen zu 20 Rappen die Stunde erstellt, der darf der Sympathien der ganzen Stadt gewiß sein. So dachte auch der Inhaber eines bekannten Abbruchunternehmens und erwarb zu diesem Zweck den Roßhof, Nadelberg 20, nahe den Spezialgeschäften am Spalenberg und zweihundert Meter vom Marktplatz. Einfahrt und Ausfahrt münden auf den Petersgraben; eine zusätzliche Einfahrt soll unterirdisch den Andreasplatz mit dem Parkinghaus verbinden.

Aber statt der erhofften und durch eine diskrete Claque vorbereiteten Begeisterung verbreitete das Projekt weitherum Unbehagen. Der Nadelberg ist ein wohlerhaltener mittelalterlicher Straßenzug. Hier stehen die letzten übriggebliebenen Stadtsitze des vorreformatorischen Adels; mit ihren burgartigen Hintergebäuden bildeten sie die innere Stadtbefestigung gegen den Petersgraben. Der Roßhof selbst ist ein würdiges, breitgelagertes Patrizierhaus mit malerischen Stallungen, als Barockbau ein jüngeres Glied der Kette.

Bisher lief die offizielle Baupolitik in der Altstadt unter dem Schlagwort «Auskernung». Hier zerstört man zweifellos mit dem Kern die Schale. Im übrigen ist der Glaube an die Auskernung im Schwinden, da alle ihre bisherigen Aktionen den Verkehr in der Altstadt nur vermehrten. So hat sich nun nach Bekanntwerden des Roßhofprojektes eine «Wiederstandsbewegung» gebildet, die weit über die Heimatschutzkreise hinausgreift und einen festen Stützpunkt in der Basler Gewerbeschule hat.

Der Gesamtverkehrsplan für Basel von Prof. Leibbrand sieht an der Stelle des Roßhofs eine Parkanlage für 600 Wagen vor. Nun ist es wohl verständlich, daß eine Abstellgarage von nur 600 Plätzen auf so teurem Land privatwirtschaftlich unrentabel ist, besonders in Verbindung mit der unterirdischen Zufahrt. Trotzdem darf man aber das Fassungsvermögen nicht einfach verdreifachen, ohne sich Gedanken über den Verkehrsabfluß zu machen.

In der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 12. September 1959* wird ein Beispiel einer Parkinggarage angeführt, die in 16 Stunden viermal ihre Kundschaft umsetzt. Das ergäbe schon bei gleichmäßiger Verteilung alle 8 Sekunden eine Ausfahrt. In Stoßzeiten ergeben die 1800 Wagen eine Kolonne von mehreren Kilometern, die sich in den laufenden Verkehr einzufügen hat und teilweise – am Blumenrain – den eigenen Gegenverkehr kreuzt. Daß Rückstauungen in diesem Gebiet auch die Feuerwehr und den Krankentransportdienst blockieren, die nur je hundert Meter entfernt sind, sei am Rande vermerkt.

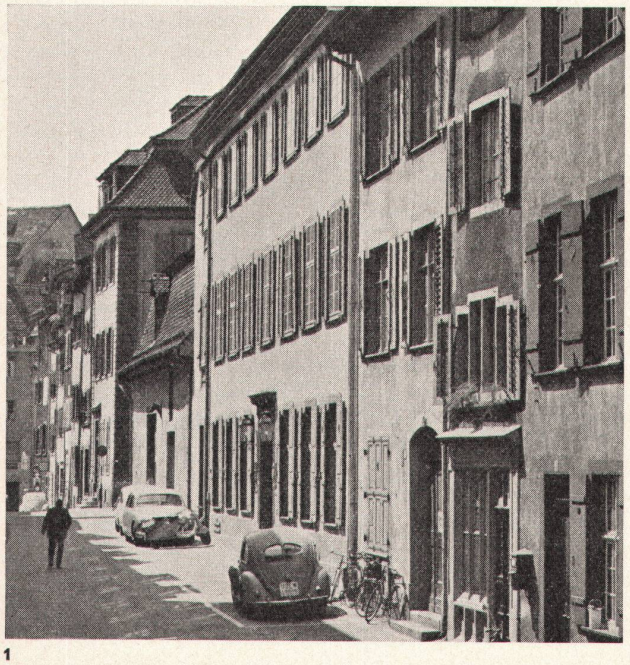
Hundert Meter südlich des Roßhofs endet auch nach dem Plan Leibbrand die kreuzungsfreie Stadteinfahrt – am Holbeinplatz. Die dort entlassenen Autos zielen, das Roßhofareal berührend – auf den Petersgraben und auf die Totentanzbrücke. Gibt es diese? – Auch nur auf dem Leibbrandplan. Und auch dort, wie man hört, nur fakultativ. Wenn es sie aber nicht gibt, so hat der hier freigelassene Verkehr nur die Wahl, über den äußeren Graben zur Johanniterbrücke zu fahren – was nachts verboten ist – oder sich am unteren Ende des Petersgrabens in jene innerstädtische Verstopfung einzugliedern, die er mit dem Umweg über den Holbeinplatz umgehen wollte.

Der Versuch, unsere alte Innenstadt laufend den Anforderungen des Verkehrs anzupassen, muß scheitern. Viel weitsichtiger ist es, die Altstadt geschlossen zu erhalten, das anschließende Spital- und Universitätsquartier vor Motorenlärm zu bewahren und dem Durchgangsverkehr mit einem äußeren Ring den Weg zu weisen.

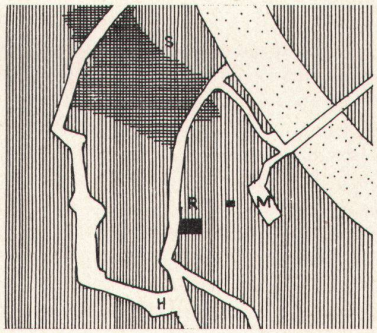
Richtig bleibt das Prinzip, den motorisierten Stadtbesucher durch eine Reihe gut placierter kleinerer Parkinghäuser zum Aussteigen und Zufußgehen zu bringen. Aber diese Abstellgaragen dürfen nicht aus bloßen Renditegründen ihre Entlastungsfunktion ins Gegenteil verkehren.

Lucius Burckhardt

* Die Nummern 2723, 2733, 3156 und 3374 des Jahrgangs 1959 der «Neuen Zürcher Zeitung» behandeln das Problem der Standortwahl und der Rentabilität von Parkinghäusern.



1



2

1
Der Nadelberg mit Blick gegen den Spalenberg; links der Mitte der Roßhof und seine Stallanbauten an der Roßhofgasse

Photo: Peter Heman, Basel

2
Die westliche Basler Altstadt. M = Marktplatz, H = Holbeinplatz, R = Roßhof; links der äußere Mauerring, heute Schützgraben/Schanzenstraße; Mitte: innerer Mauerring, Petersgraben; kreuzweise schraffiert: Spitalgebiet

Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

Entschieden

Schweizerische Landesausstellung 1964 in Lausanne

Die Direktion der Landesausstellung 1964 hat im März die schweizerischen Architekten und Graphiker eingeladen, an der Gestaltung dieses nationalen Unternehmens mitzuwirken. Um einen möglichst vollständigen Überblick über die verfügbaren Kräfte zu gewinnen und auch den noch unbekannten jungen Talenten ihre Chance zu bieten, hat die Ausstellung im weiteren einen Ideenwettbewerb eröffnet, in dem von den Teilnehmern die Darstellung des Themas «Zeitmessung» in Form von drei Lösungen verlangt wurde, von denen die erste sehr strengen architektonischen und organisatorischen Bedingungen zu unterwerfen war, die zweite den Teilnehmern erlaubte, ein Konstruktionssystem vorzuschlagen, und die dritte ihnen völlige Freiheit ließ. Es wurden 166 Projekte, Gemeinschaftsarbeiten von Architekten, Graphikern oder anderen