

Planung im City-Randgebiet: "Beispiel einer Quartierplanung" in Basel

Autor(en): **Brandenberger, R.B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **94 (1976)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73044>

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.

Planung im City-Randgebiet

«Beispiel einer Quartierplanung» in Basel

Von R. B. Brandenberger, dipl. Arch. ETH, Burckhardt Planconsult, Basel

DK 711.5

1. Planungsgebiet

Das Quartier Gartenstrasse, von dessen Entwicklungsplanung in Form einer «Quartierplanung» hier die Rede sein soll, zeichnet sich durch seine zentrale Lage innerhalb der Stadt und Region Basel aus. Diese zentrale Lage ist nicht nur räumlich, sondern auch von der Verkehrserschliessung her zu verstehen. Das Quartier liegt zwischen dem Bahnhofplatz SBB, der Verkehrsdrehscheibe Aeschenplatz sowie der Münchensteinerbrücke über dem Geleiseareal des Eilgutes. Dies bedeutet, dass sich in unmittelbarer Nähe des Quartiers Stationen der SBB, der das Birs- und Birsigtal erschliessenden Vorortsbahnen BEB und BTB befinden, und zusätzlich das Gebiet von Stationen der Basler Trams umgeben ist. Die Erschliessung durch den privaten Verkehr ist durch die Lage am Cityring sowie an zwei Hauptradialachsen zum nahen Autobahnanschluss zur N2/N3 städtisch und regional optimal.

Die Fläche des Quartiers, begrenzt durch die Nauenstrasse, den Aeschengraben, die St. Jakobs-, Münchensteiner- und Lindenhofstrasse, umfasst rund 14 ha. Innerlich wird das Quartier durch die Garten- und Peter Merian-Strasse in drei Sektoren gegliedert. 1973 lebten oder arbeiteten in diesem Gebiet rund 1400 Einwohner und 2800 Beschäftigte; letztere sind



Bild 1. Anlass zur Planung

Bild 2. Lage des Quartiers in der Stadt Basel

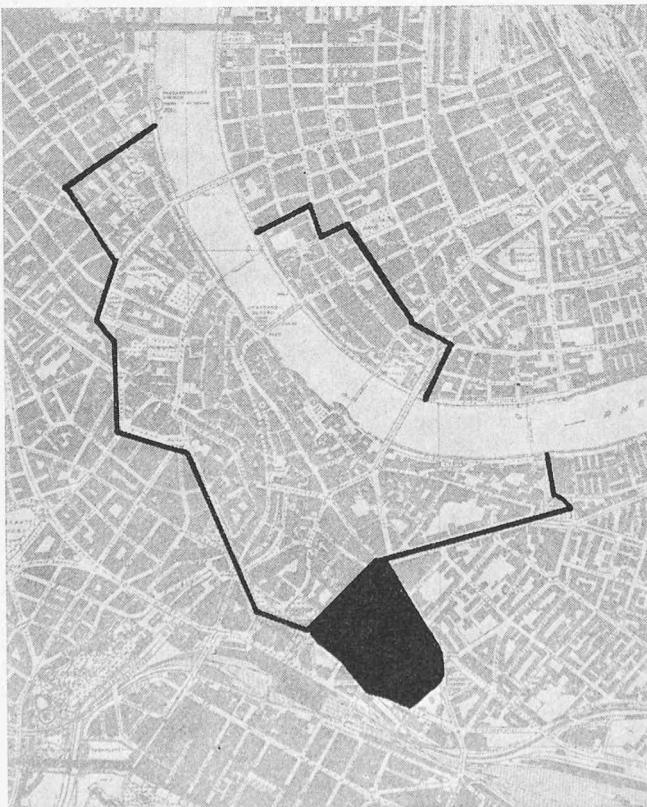


Bild 3. Das Planungsgebiet heutiger Baubestand

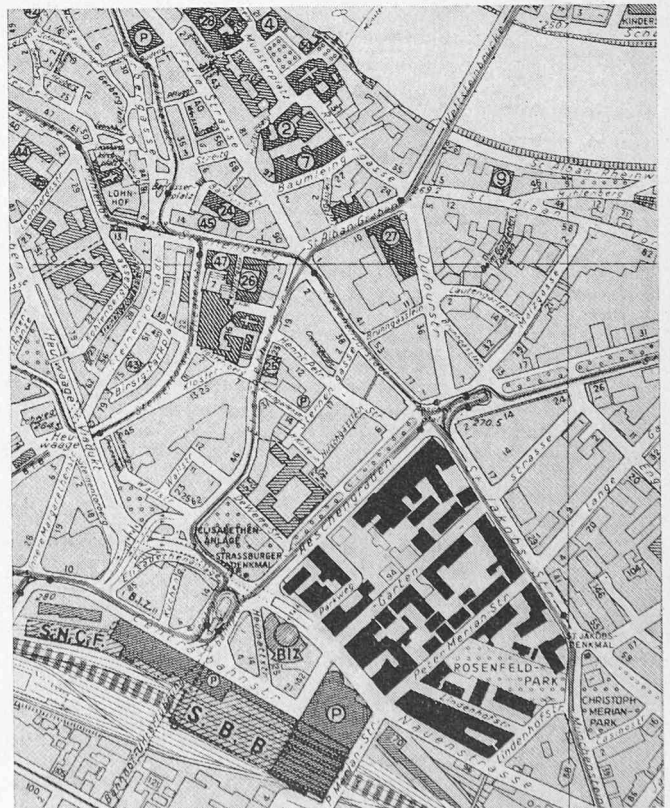




Bild 4. Verdrängung von Wohnnutzung

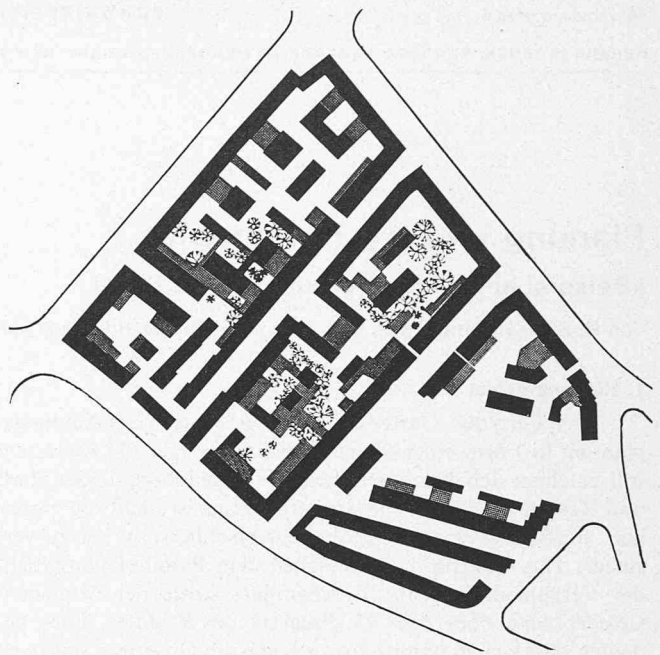
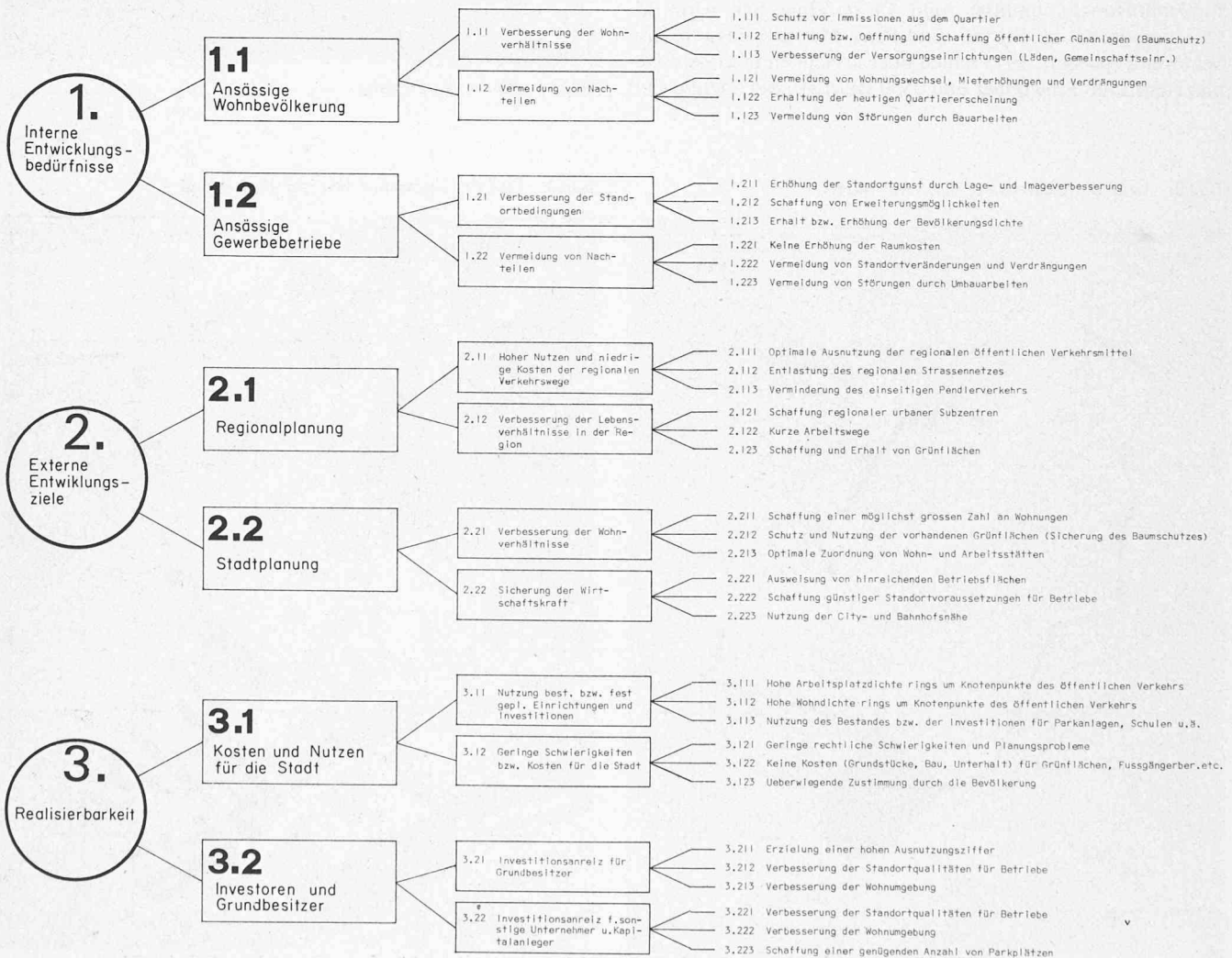


Bild 5. Bebauungsmöglichkeiten nach geltendem Gesetz

Bild 6. Zielhierarchie



zu über 90% im tertiären Sektor tätig. Auch heute noch zeichnet sich das Quartier durch grosse Privatgärten sowie einen öffentlichen Park mit altem Baumbestand aus.

2. Anlass zur Planung

Anlass zur Planung gaben augenfälligste Wirkungen wie starke Bautätigkeit, Verdrängung von Wohnnutzung, Verkehrsimmissionen usw., hervorgerufen durch tiefere Ursachen.

Diese Ursachen liegen in einer regionalen Entwicklung mit den erwähnten Folgen für den innerstädtischen Bereich, die auch bei anderen Grossstädten im In- und Ausland abzulesen ist: stagnierende oder sinkende Wohnbevölkerung mit spezifischem Alters- und Sozialaufbau, starke Zunahme der Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor, bauliche Verdichtung, Verkehrszunahme in Rush-hour-Spitzen und Verlust an Grünräumen.

Im Quartier nahm die Einwohnerzahl von etwa 1600 im Jahre 1960 auf etwa 1400 im Jahre 1973 ab. Gleichzeitig stieg

die Zahl der Arbeitsplätze erheblich. Über die Hälfte der ansässigen Betriebe hat sich nach 1960 im Quartier angesiedelt. Parallel zur Betriebsansiedlung erhöhte sich die Baudichte und schwanden Grünflächen.

Ohne eine planerische Einflussnahme musste mit einer Fortsetzung dieses Trends gerechnet werden.

Im oder am Rande des Quartiers sind Grossprojekte wie ein Hilton Hotel, ein Bahnhofpost-Reiter, die Bank für internationalen Zahlungsausgleich und eine Versicherungsverwaltungsgebäude im Bau oder in Planung.

Da das heute geltende Hochbautengesetz des Kantons BS nicht ausreicht, um diese Entwicklung aktiv beeinflussen zu können, beschloss das Stadtplanbüro, mittels eines Richt- und Quartierplanes ein neues Bebauungsreglement für dieses Gebiet ausarbeiten zu lassen. Insofern hat diese erste Quartierplanung in Basel auch *Modellcharakter* in bezug auf die künftige Entwicklung des Hochbautengesetzes.

Bild 7. Entwicklung alternativer Konzepte anhand des morphologischen Kastens

Konzept - Merkmale		Ausprägungen					
		1	2	3	4	5	6
1. Nutzungsmasse	1.1 durchschn. Ausnutzungsziffer	Nach Ausnahmebewilligung 1.6-1.7	1.8-1.9	Nach Zonenprofil (theoretisch) 2.0-2.1	2.2-2.3	2.4-2.5	2.6-2.7
	1.2 Verhältnis Arbeits- zu Wohnfläche	A : W 80 : 20	A : W 70 : 30	A : W 60 : 40	A : W 50 : 50	A : W 40 : 60	A : W 30 : 70
2. Verteilung der baulichen Nutzungen	2.1 Konzentr. Wohnen	überall, wo vertretbar 	Im gesamten Quartierkern 	Im Sektor B und C massiv 	Im Kern von Sektor B und C 	Massiv im Sektor C 	Im Kern von Sektor C
	2.2 Konzentr. Arbeiten	Überall im Quartier 	Überall mit Aus- nahme Kern Sektor C 	Konzentration Sektor A und am Rand 	Konzentration am Rand 	Teile des Randes 	
	2.3 Konzentr. Läden	Grosses P 	Grosses T 	Kleines T 	2-Pol-Achse 	Eckpunkte 	Henkel und Eckpunkte
3. Grünflächen	3.1 öffentliche Grünanlagen (Zusammenhängend)	Bürgerpark 	Breiter Grünzug 	Grünzug mit Sektor A-Taille 	Grünzug mit Sektor B-Taille 	Grünzug in Sektor B und C 	Keine Ausweitung der öffentl. Grünanlagen
	3.2 Baum- schutz	Voll einzuhalten 	Im Wesentlichen einzuhalten 	Teilweise einzuhalten 	Stark beschnitten 		
4. Erschliessungs- systeme	4.1 Strassen- systeme	Bestand 	Interner Ring 	Mittel-Achse 	Schlaufen und Querstrasse Peter-Merian-Str. 	Schlaufen und Querspange Gartenstr. 	Schlaufen
	4.2 Fussweg- systeme	Fein verastelt 	Gestrecktes K 	T-Form 	Querachse Sektor A 	Langsachse 	

3. Problemschwerpunkte

Um die Probleme und Lösungen im Quartier strukturieren zu können, mussten wir ergründen, was überhaupt durch die Planung und deren Durchführung erreicht werden sollte.

Dadurch, dass die gegensätzlichsten Ziele durch verschiedenste Interessengruppen im Hinblick auf die künftige Quartiersentwicklung aufeinanderstießen, wurde die Strukturierung und vor allem die Prioritätensetzung in den Zielen schwierig. Wichtige Zielkonflikte waren zum Beispiel der Wunsch der heutigen Quartiersbewohner einerseits, möglichst wenig Arbeitsplätze im Quartier zu haben und weitgehend vor Immissionen aller Art geschützt zu sein, und andererseits das Ziel von Handel und Gewerbe, das Quartier als Cityerweiterungsgebiet zu betrachten, oder der Wunsch der Grundeigentümer, die Grundstücke so intensiv wie möglich zu nutzen gegen das Ziel der Stadt, im Quartier zusätzliche Wohnungen zu schaffen und Grünräume zu erhalten oder gar zu erweitern.

Neben dem Problem der Zielkonflikte bestand das besondere Problem, dass das Quartier heute schon intensiv bebaut, bewohnt und durch Betriebe genutzt wird. Es ging also keinesfalls darum, einen vom Bestand weitgehend unabhängigen Idealplan zu entwickeln, der in einem Zuge gebaut werden kann und soll, sondern es musste ein langfristig angelegter, beliebig punktuell realisierbarer Umgestaltungsprozess geplant werden, der die Planungsziele zwar anstrebt, der aber nicht statisch und kurzfristig fixiert ist. Ferner sollte das Quartier während der Umstrukturierung funktionstüchtig und ansehnlich bleiben.

4. Planungsablauf

Dem erwähnten Modellcharakter der Planungsarbeiten und deren Ergebnissen im Rahmen der Basler Stadtplanung entsprechend, wurden auch die Planungsorganisation, Planungsmethoden und Planungsabläufe der Bedeutung der Aufgabe angemessen eingesetzt.

Durch die Planungsorganisation wurde eine teamartige Zusammenarbeit mit dem Stadtplanbüro, anderen Abteilungen des Baudepartements und in einzelnen Phasen mit Vertretern der verschiedenen genannten Interessen erreicht. Der Planungs-

ablauf gliederte sich in drei Planungsphasen mit mehreren Schritten.

Eine *Vorstudie* diente ersten Datensammlungen, der allgemeinen Ideenentwicklung und einer Grundeigentümerbefragung, die ein reges Interesse an der Planung erwiesen hat.

In der *Richtplanung*, deren Bericht seit ein paar Monaten vorliegt und auf die hier im besonderen eingegangen wird, wurde das Konzept zur Nutzungs- und Ausnutzungsverteilung, des Verkehrs und der Grünräume entwickelt.

In der *Quartierplanung* konnte das Richtplanungskonzept konkretisiert und in einem Quartierplan rechtlich fixierbar ausgearbeitet werden.

Im folgenden sind die Planungsschritte in der Richtplanung Gartenstrasse kurz dargestellt:

Der *erste Schritt, Zustandsanalyse und Prognose*, erstreckte sich auf Datensammlungen und Analysen zu den äusseren und inneren Entwicklungsfaktoren. Dabei wurde bei den äusseren Faktoren die Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerung, der Wohn- und Arbeitsplätze sowie des Verkehrsausbauens in der Region, Zustand und Entwicklung in der Nachbarschaft des Quartiers sowie grosse Projekte in der direkten Umgebung erhoben und im Zusammenhang analysiert.

Bei den inneren Faktoren erfasste man Zustand und Entwicklung der Wohnbevölkerung und Wohnungen mittels einer Haushaltsbefragung, unter Mitarbeit des soziologischen Instituts der Universität Basel durchgeführt und anhand statistischer Programme EDV- ausgewertet.

Die Betriebsstruktur erfassten und analysierten wir mittels einer Betriebsbefragung. Desgleichen wurden die Grundbesitzstruktur, die Grundstücksnutzung und -ausnutzung, Gebäudealter und -qualität, Verkehrserschliessung im Quartier sowie öffentliche Einrichtungen und Grünanlagen erhoben und untersucht.

Der *zweite Schritt* diente der *Problemdefinition*. Die Beteiligten diskutierten und formulierten für das Quartier Prämissen und Ziele der Planung, die in einer Zielhierarchie geordnet wurden. Gleichzeitig musste man die heutige Ausgangslage rechtlich und städtebaulich planerisch abstecken. Damit waren die zu bewältigenden Probleme als Diskrepanz zwischen Aus-

Bild 8. Konzept 1 «Trend»



Bild 9. Konzept 2 «Cityerweiterung»

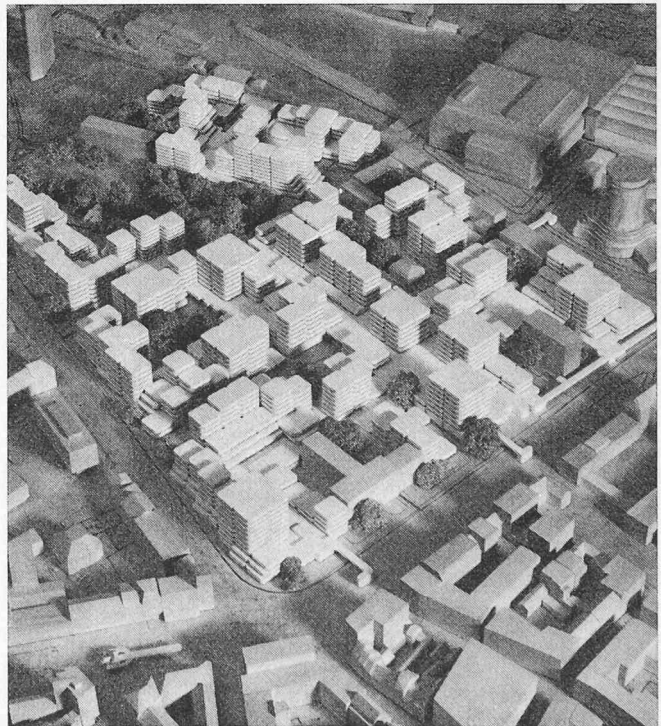




Bild 10. Konzept 3 «Citywohngebiet»

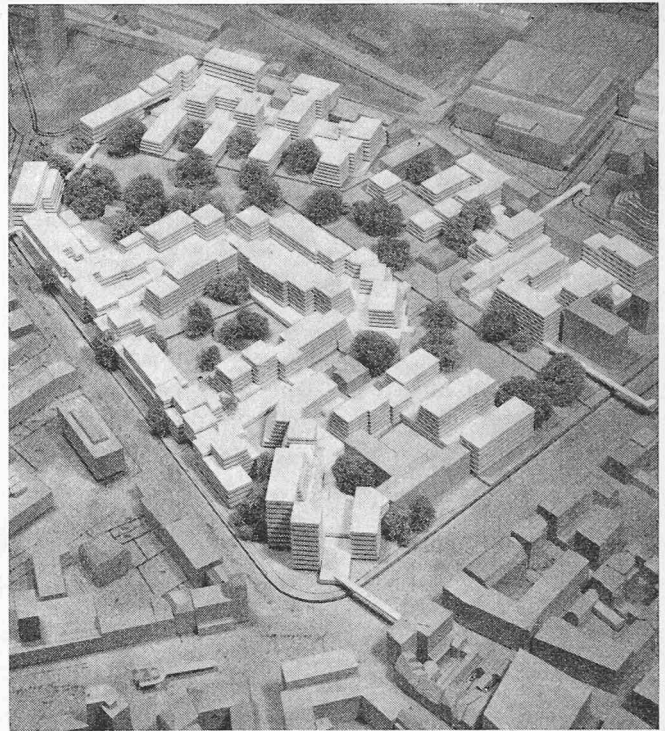


Bild 11. Konzept 4 «Grünzug»

gangslage, Trendentwicklung einerseits und den Wünschen und Zielen andererseits klar definiert. Man konnte sich alternativen Massnahmen zur Zielerfüllung zuwenden.

Dies geschah in einem *dritten Schritt*, in dem mittels eines morphologischen Kastens *alternative Konzepte* entwickelt wurden. Aus den so aufgezeigten Möglichkeiten konnten nun auf Grund der Ziele vier Alternativen, in Visualisierungsentwürfen dargestellt, ausgewählt werden. Der Inhalt dieser Konzepte betraf die Ausnutzung und deren Verteilung, Nutzungsarten und -verteilung, Fussgänger-netze und Grünräume, Verkehrserschliessung sowie Etappierung.

Im *vierten Schritt*, der *Konzeptanalyse und Bewertung*, untersuchte man die Konzepte quantitativ und qualitativ. Diese Analysen bestanden in Kennziffern und Beschreibungen.

Zur Bewertung diente eine Nutzwertanalyse, an der in einem Planspiel Vertreter der verschiedensten widersprüchlichen Interessen im Quartier am Entscheidungsprozess beteiligt waren. Entsprechend den Zielen waren die folgenden Interessen vertreten: ansässige Wohnbevölkerung, ansässige Betriebe, Wohngenossenschaften, Haus- und Grundbesitzer, Regionale Planung, Stadtplanung, Hochbauamt, Baupolizei. In der Nutzwertanalyse wurden die Zielhierarchie gewichtet,

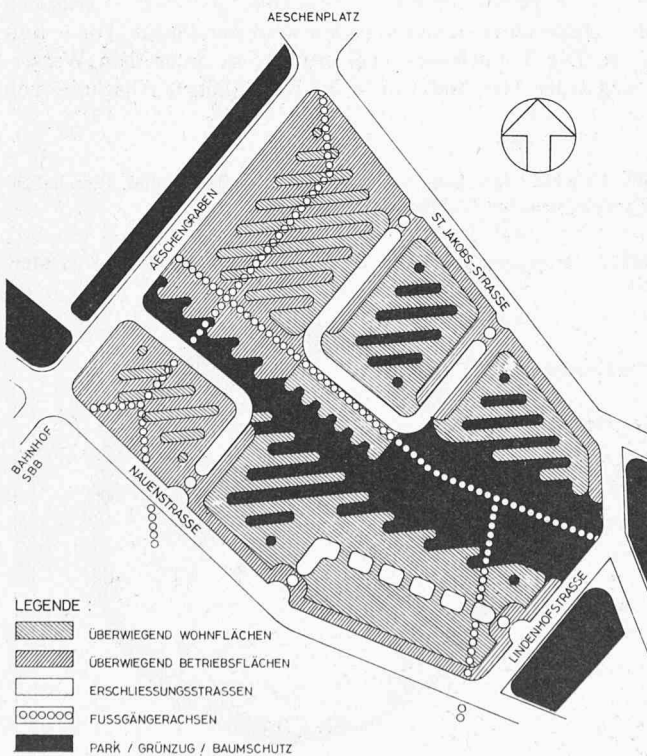
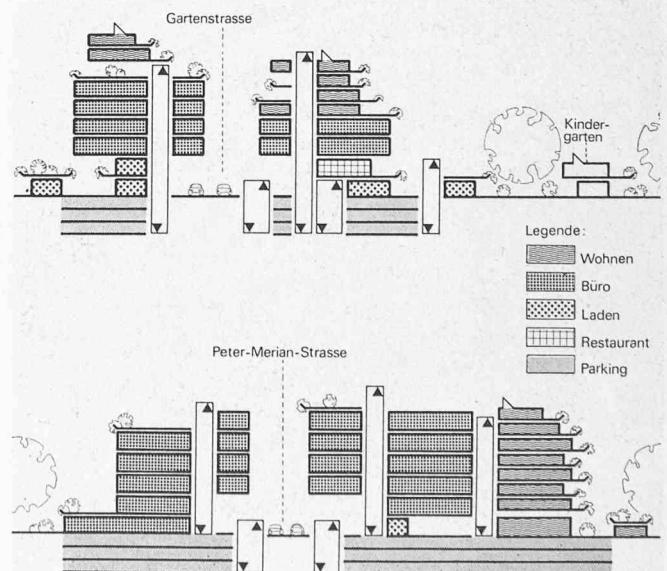


Bild 13 (links). Richtplan

Bild 14. «Flexible Bauprofile»



die vier Konzepte mittels der Zielkriterien beurteilt und in der Wertsynthese die Nutzwerte der einzelnen Konzepte ermittelt.

In einem *letzten Schritt* der Richtplanungsstufe, der eigentlichen *Richtplanung*, konnte auf Grund der Folgerungen aus Konzeptanalyse und -bewertung ein Nutzungsprogramm für den Richtplan aufgestellt werden. Die Inhalte des ausgewählten Konzeptes mussten in Diskussionen modifiziert und differenziert werden, so dass Prämissen für die Quartierplanungsstufe formuliert werden konnten, die wir zusammenfassend im Richtplan darstellten.

Die wichtigsten Ergebnisse, dargestellt durch den Richtplan, sind der Vorbehalt von 50% aller Nutzflächen für das Wohnen, Erhaltung und Erweiterung der Grünräume, Berücksichtigung der ausgezeichneten Lage des Quartiers durch eine Ausnut-

zungserhöhung gegenüber dem bestehenden Zonenplan, Immissionsschutz des Quartiersinneren gegen die Quartiersumgebung durch eine geschlossene Randbebauung und das Verkehrskonzept mit Erschliessungsschlaufen.

Die kurz vor dem Abschluss stehende Quartierplanungsphase vertiefte das ausgewählte Konzept in rechtliche Festlegungen der Nutzungsart, -lage und -verteilung sowie der Ausnutzungen und deren Verteilung usw. in Form von baureglementartigen Sonderbauvorschriften (öffentlich-rechtliche Beschränkungen), Aufsichtsplänen und Profilschnitten. Problematisch war dabei die Festlegung des angestrebten Wohnschutzes bei gleichzeitiger Wahrung grösstmöglicher Entwicklungsflexibilität im Quartier.

Wir glauben, hierfür eine allseits befriedigende Lösung gefunden zu haben.

Einschaliger Tunnelausbau mit Stahlbetontübbings

Nach einem Vortrag von Dipl.-Ing. Volker Meldner, Wayss & Freytag AG, Frankfurt/Main, am 14. Mai 1975 auf dem Deutschen Betontag in Hamburg

DK 624.191.6

Das Schildvortriebsverfahren erlebte in Deutschland in den sechziger Jahren einen Aufschwung, der auch heute noch ungebrochen anhält. Eine der wesentlichen Voraussetzungen hierfür war das Anwenden wirtschaftlicher Tunnelausbauarten, wie zum Beispiel der Einsatz von Stahlbetontübbings. So wurden in den vergangenen zehn Jahren in Berlin, Frankfurt am Main und München zusammen etwa 15 km U-Bahn-Tunnel mit Stahlbetontübbings und einer wasserabsperrenden Ortsbetoninnenschale ausgekleidet, also nach dem inzwischen üblichen Verfahren zweischalig ausgebaut. In jüngster Zeit wurden auch einschalige Auskleidungen mit Stahlbetontübbings ausgeführt, wobei die Einsparung der Innenschale die Herstellungskosten der Tunnelauskleidung wesentlich senkt.

In Stuttgart wurden 1970 als erste Ausführung dieser Art 790 m des bis zu 8 m tief im Wasser gelegenen *Hauptsammlers West* mit 4220 mm Aussendurchmesser in einschaliger Bauweise aus wendelförmig versetzten Stahlbetontübbings erstellt. Durch Ausfüllen der Fugen mit Zementmörtel konnte der Sammler einwandfrei gegen einfließendes Wasser abgedichtet werden. In gleicher Art wird derzeit der 1972 begonnene und das Freihafengelände in 20 m Tiefe

unterquerende 4,6 km lange *Hauptsammler Wilhemsburg* mit 4340 mm Aussendurchmesser als Verbindung des Sammlers Ost mit dem Klärwerk Köhlbrandhöft erbaut. Bis Mai 1975 waren etwa 1,2 km dieses Sammlers vorgetrieben, und zwar vollmechanisch mit einem Hydroschild und Bentonitsuspension-gestützter Ortsbrust. Wegen des grossen Wasserdruckes werden höhere Anforderungen an die Massgenauigkeit der Tübbings gestellt, den Tübbings umlaufende Neopreneleisten aufgeklebt, die durch Verschraubung gegeneinander gepresst werden und damit das Wasser am Einfließen hindern; die Fugen werden später an der Tunnelinnenseite versiegelt.

Die erste Ausführung im *Verkehrstunnelbau* findet in München im Baulos 7.1 der U-Bahnlinie 8 statt (1,2), das sich vom Startschacht in der Schlotthauerstrasse am südlichen Isarufer bis zum Sendlinger Tor in Zentrumsnähe erstreckt und zwei eingleisige, rd. 1320 m und 990 m lange Tunnelröhren von 6900 mm Aussendurchmesser (Bild 2) mit dem Bahnhofbauwerk Frauenhoferstrasse – zwischen den Haltestellen Kolumbusplatz und Sendlinger Tor – umfasst. Die Tunnelröhre liegt etwa 15 m unter dem Wasserspiegel der Isar und wurde im wesentlichen Abschnitt von



Bild 1 (links). Streckentunnel von Bild 2 im Bauzustand. Einschaliger Tunnelausbau mit Stahlbetontübbings

Bild 2. Regelquerschnitt für das Los 7.1 der U-Bahnlinie 8 in München

