

Der Heuwaage-Viadukt - eine gute städtebauliche Lösung

Autor(en): Max Wullschleger

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1965

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/c3f57266-e158-4d69-9509-9a1975255905>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Der Heuwaage-Viadukt — eine gute städtebauliche Lösung

Von Max Wullschlegler

Grundsätzlich richtige Ideen setzen sich durch, mögen sie vorerst auf noch so heftigen Widerstand stoßen. Das erleben wir heute besonders auf dem Gebiete der Verkehrsplanung und der Verkehrssanierung. Schon Ende des letzten Jahrhunderts wurde für den kommenden Straßenverkehr in Basel die großzügige Lösung eines *äußeren Ringes* propagiert und konzipiert. Ende der zwanziger Jahre in diesem Jahrhundert verdichtete sich diese Idee zu Vorstößen im Großen Rat und zu Volksinitiativen für die Erstellung der Dreirosenbrücke und später der St. Alban-Brücke. Leider ist die Idee des äußeren Ringes nur teilweise realisiert worden. Die Krisenjahre und der Krieg waren Hemmschuhe für eine optimistische Einschätzung der Verkehrsentwicklung und für großzügige, weitblickende Lösungen. Immerhin ist der äußere Ring in den Westquartieren der Stadt derart angelegt worden, daß die dortigen Straßen auch den heutigen sehr stark angewachsenen motorisierten Verkehr zu bewältigen vermögen und sogar der Anschluß der französischen Expresstraße Mülhausen—Basel keine großen Schwierigkeiten bietet. Die Schwarzwaldallee mußte vor einigen Jahren, als weiteres Glied der Ringstraße, ausgebaut werden, damit sie in der Lage ist, den aus den Rheinhäfen und dem Industriegebiet stark angestiegenen Verkehr und gleichzeitig den internationalen Durchgangsverkehr zu bewältigen, solange wenigstens, bis die autobahnmäßige Lösung verwirklicht werden kann.

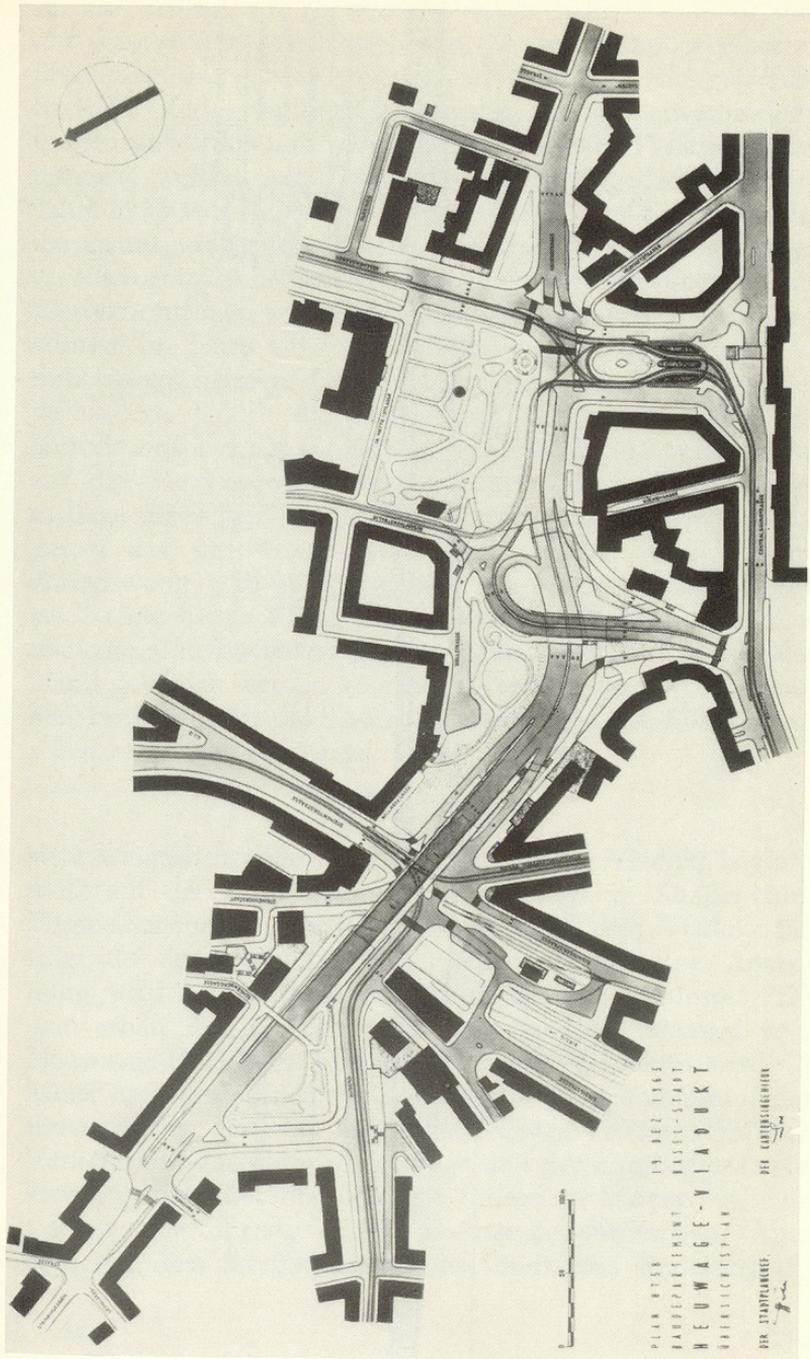
Heute ist für die Bedürfnisse der Gegenwart und der Zukunft die Ringlösung von den Basler Fachverbänden wieder aufgegriffen worden, indem durch den Bau von städtischen Expresstraßen für den motorisierten Verkehr ein neuer Ver-

kehrsträger gebaut wird und so die Quartierstraßen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Regierung und Großer Rat haben dieser Idee grundsätzlich ihre Zustimmung gegeben.

Zu dieser Konzeption gehört aber auch ein innerer Ring, der sogenannte *Cityring*. Während der äußere Ring, als Expreßstraße ausgebildet, die Aufgabe hat, den Durchgangsverkehr zu bewältigen und die eigentlichen Wohnquartiere von diesem lästigen Verkehr zu befreien, besitzt der Cityring die Aufgabe, unser Stadtzentrum, das identisch ist mit dem eigentlichen Geschäftsviertel und mit unserer Altstadt, vom unnötigen Durchgangsverkehr zu schützen. Der Cityring wird aber nicht als Expreßstraße ausgebildet, d. h. er wird nicht ein Autobahn-Tracé erhalten und auch nicht nur dem motorisierten Verkehr offen stehen. Die Wettsteinbrücke und die Johanniterbrücke sowie der geplante Heuwaage-Viadukt bilden wichtige Elemente dieses Cityringes. Der Cityring wird jedoch nur funktionieren, wenn gleichzeitig mit seiner Ausgestaltung genügend Parkfläche geschaffen werden kann. Nur so kann der Motorisierte veranlaßt werden, sein Vehikel abzustellen und zu Fuß oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel das Stadtzentrum zu erreichen. Da der Cityring verhältnismäßig klein ist, bietet es keine Schwierigkeiten, von überall her bequem in wenigen Minuten sämtliche Geschäfte oder Arbeitsplätze im Stadtzentrum zu erreichen. Nebenbei bemerkt befinden sich gegenwärtig im Stadtzentrum, also zwischen Wettsteinbrücke, Johanniterbrücke, Heuwaage und Claragraben, 38 000 Arbeitsplätze, wie die kürzlich durchgeführte Zählung des Stadtplanbüros ergab. Der Neubau der Johanniterbrücke ist bereits durch den Großen Rat beschlossen; mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich gegen Ende 1964 begonnen. Die Projekte für den Heuwaageviadukt und das Parking unter dem Petersplatz werden zur Zeit noch durch eine Großratskommission geprüft.

Lange dauerte es . . .

Auch die Idee des Heuwaage-Viadukts ist alt. Schon im Jahre 1889 legte Ingenieur E. Riggenbach dem Regierungs-



Heuwaage-Viadukt
 Übersichtsplan

Baudepartement
 Basel-Stadt

Plan 8758
 19. Dez. 1963

rat ein Projekt vor für einen Viadukt beim Steinentor, um auf diese Weise das Westplateau mit dem Bahnhofgebiet zu verbinden. Im Jahre 1903 konnte dann der Birsigviadukt, nach der Verlegung der Elsässerbahn, zur Straßenverbindung umgebaut werden und wenigstens teilweise die Funktion übernehmen, welche dem Heuwaage-Viadukt zugedacht war. Im Jahre 1933 aber tauchte der Plan des Heuwaage-Viaduktes wiederum auf, indem der damalige Stadtplanchef dem Regierungsrat einen entsprechenden Vorschlag unterbreitete. Nachdem die Korrektilionslinien vom Großen Rat genehmigt worden waren, wurden im Jahre 1937 die Arbeiten für den Heuwaage-Viadukt ausgeschrieben. Der Ausbruch des zweiten Weltkrieges verhinderte jedoch die Ausführung. Im Ratschlag für den Korrektilionsplan für Großbasel vom Jahre 1946 wurde dann auf den Heuwaage-Viadukt verzichtet mit der Begründung, es liege dafür kein Bedürfnis vor. Man glaubte damals nicht daran, daß der motorisierte Verkehr jemals einen solchen Aufschwung erleben werde, wie das heute zu konstatieren ist. Zudem hatten sich gegen diesen Vorschlag starke heimat-schützlerische Bedenken geltend gemacht, die nicht von der Hand gewiesen werden konnten. Es war nämlich vorgesehen, den Heuwaage-Viadukt hoch zu führen von der Elisabethenschanze zur Steinenschanze.

Das neue Projekt

sieht wesentlich anders aus. Der eigentliche Viadukt beginnt nicht auf der Elisabethenschanze, sondern im Straßenraum Elisabethenanlage. Die lichte Höhe unter dem Viadukt beträgt auf der Heuwaage nur 5 Meter. Durch diese Anordnung wird eine Störung des Stadtbildes ausgeschlossen; zudem erhält der Viadukt einen angemessenen Abstand vom Heuwaage-Hochhaus. Die Fahrbahn des Viaduktes wird 14 Meter breit und erhält vier Fahrspuren. Dazu kommt auf der südwestlichen Seite ein vier Meter breites Trottoir. Um den Verkehr von der Elisabethenanlage und der Elisabethenstraße kreuzungsfrei über den Viadukt führen zu können, ist eine weitere Überführung zur Viaduktstraße vorgesehen. Aber auch vor dem Straßburgerdenkmal muß eine Änderung er-

folgen. Die Nauenstraße, welche heute unterhalb des Bahnhofplatzes in den Äschengraben einmündet und so ein gefährliches «Bajonett» erzeugt, wie sich die Verkehrsfachleute ausdrücken, soll auf die Korrektionslinie nach Süden verlegt werden. Dadurch entsteht eine gerade Linienführung der Nauenstraße zum Heuwaage-Viadukt. Durch die Anlage von Fußgänger-Unterführungen mit Rolltreppen soll in großzügiger Weise den Fußgängern ermöglicht werden, das Kreuzungsgebiet Elisabethenanlage und Heuwaage-Viadukt gefahrlos zu durchqueren. So stellt das jetzige Projekt nicht nur einen entscheidenden Schritt zur Ausbildung eines Cityringes und zur Sanierung der heute unmöglich gewordenen Verkehrsverhältnisse auf der Heuwaage dar, sondern auch den ersten Schritt für die Verkehrssanierung im Bahnhofgebiet. Den weiteren und wichtigsten Schritt wird man dort allerdings erst tun können, wenn der Entscheid über die Verlegung des öffentlichen Verkehrsmittels in eine zweite Ebene getroffen ist.

Im östlichen Brückenkopf des Heuwaage-Viaduktes ist ein *öffentliches Parking* vorgesehen mit 900 Einstellplätzen. Die Kosten des Viadukts und der dazugehörigen Straßenkorrekturen sowie des Parkings belaufen sich je auf rund 25 Millionen Franken. Der Regierungsrat hat beschlossen, zur Finanzierung der verschiedenen Parkings, die sich jetzt in Projektierung befinden, ein separates Konto zu bilden, dem dann die zu erwartenden Einnahmen gutgeschrieben werden. Der Bau der Parkings wird also gewissermaßen von der Staatskasse bevorschusst. Sie sollten jedoch so betrieben werden können, daß eine Amortisation und bescheidene Verzinsung des angelegten Kapitals möglich wird.

Es ist nur zu hoffen, daß das großzügige Projekt des Heuwaage-Viaduktes Zustimmung findet und mit seiner Realisierung bald begonnen werden kann. Zwar wäre es bedeutend billiger gekommen, wenn man den Viadukt bereits in den dreißiger Jahren gebaut hätte. Städtebaulich und für die heutige und zukünftige Verkehrsentwicklung ist jedoch das jetzige Projekt sicher bedeutend besser. Womit sich schließlich das baslerische Zaudern doch noch gelohnt hätte . . .