

Basels städtebauliche Probleme

Autor(en): Johannes Gass
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1960

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/24fbd95c-f9bc-43fd-add2-68a6c61a273d>

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>

Basels städtebauliche Probleme

Von Johannes Gaß

Man braucht nicht unbedingt Architekt zu sein, um auf einem Rundgang durch unsere Stadt festzustellen, daß unser altgewohntes Stadtbild in Bewegung geraten ist, daß alte Quartiere sukzessive niedergerissen werden, daß neue Akzente aus dem Dächermeer auftauchen. Wir leben seit 1945 in einer endlosen Baukonjunktur; zahllose Neubauten sind seither entstanden, ganze Quartiere, ja ganze Stadtteile sind auf der letzten Landreserve des Kantons in einer schematischen, städtebaulich unvorbereiteten Art bedenkenlos aus dem raren Boden geschossen. Wir laufen Gefahr, zu einer recht langweiligen Stadt zu werden mit gestaltlosen, riesigen Wohnquartieren, mit einer vom Verkehr vollständig verstopften Innerstadt und den wenigen unter Heimatschutz stehenden, z. T. unzusammenhängenden, historischen Bauwerken im alten Stadtkern.

Dabei war Basel eine Stadt mit lebendiger und eigenwilliger Tradition, die sie sich als Stadtstaat im Laufe von Jahrhunderten immer neu zu erringen und zu bewahren bestrebt war. Die jeweiligen Blütezeiten sind heute noch ablesbar an den alten Herrschafts- und Bürgerhäusern der Vorstädte, am Spalenberg und am Münsterhügel, oder an den beiden einzigartigen Rheinufern, und ihr Zusammenklingen über Jahrhunderte ihrer Erstellungszeit hinweg erfüllt uns auch heute noch mit Freude und Bürgerstolz.

Und was brachten uns die letzten hundert Jahre? Die erste Industrialisierungswelle brachte uns nach der Jahrhundertwende die häßlichen Quartiere in Horburg, im Gundeldingen, im St. Johann usw. Die zweite Welle nach dem 2. Weltkrieg stand im Zeichen der Baugenossenschaften und des staatlichen Dirigismus, der sich durch das Medium der Subventionen breitmachte und Nivellierung und Mittelmäßigkeit sozusagen von Staats wegen im Gefolge hatte. Zu diesen unerfreulichen Er-

scheinungsformen, die sich übrigens ganz innerhalb der baugesetzlichen Bestimmungen abwickelten, gesellt sich nun noch das Verkehrsproblem, dieser Moloch, der historische Bauten, ganze Straßenzüge, heimelige Plätze, ja gewissermaßen unser Basler Cachet bedroht. Bereits sind eine bedeutende Anzahl alter, ehrwürdiger Bauten dem Verkehr geopfert worden. Weitere tiefgreifende Eingriffe in unser Stadtgefüge sind von den Verkehrsfachleuten geplant.

Wie kann man zu einer Lösung kommen, die den Basler Stadtcharakter vor dem endgültigen Verfall bewahrt und gleichzeitig Fortschritt und Entfaltung von Industrie und Handel und den dauernd steigenden Wohnungsbedarf fördert?

Was unserer Stadt fehlt, ist eine Stadtplanung auf weite Sicht. Planung ist heute nicht mehr wegdenkbar aus Technik und Industrie; sie ist jedermann bekannt als Grundlage rationaler, im voraus überlegter Arbeitsmethoden, um zu einem optimalen Resultat zu gelangen. Planung ist aber auch im Städtebau heute eine dringende Notwendigkeit. Länder, die vom Krieg mitgenommen wurden, machten gewaltige Anstrengungen, ihre zerstörten Städte nach modernen und zeitgemäßen Gedanken neu aufzubauen. Der Zufall in der baulichen Entwicklung wird durch eine Lenkung nach städtebaulichen Gesichtspunkten ersetzt. In Holland, Deutschland und den nordischen Ländern gibt es Musterbeispiele neuer Stadtanlagen, die zukunftsweisend sind. Und was geschieht in dieser Hinsicht in unserer Stadt? Gewiß, wir haben auch unsere Stadtpläne, Richtlinien, Zonenvorschriften, baupolizeilichen Gesetze.

Doch wir haben keine städtebauliche Konzeption. Unsere Vorschriften beschränken sich auf nivellierende Bauhöhen, auf das Legen von Straßenlinien und Festsetzen von Bauabständen. Aber mit dieser Methode, die aus dem Anfang des Jahrhunderts stammt, kommen wir den rasch anwachsenden Problemen einer sprunghaft zunehmenden Bevölkerungsmasse nicht mehr bei. Der Verkehr sprengt die engen Gassen unseres Stadtkerns und verlangt nach rigorosen Eingriffen. Diese Forderungen des ständig zunehmenden Verkehrs versuchten schon der «alte» Schuhmacher-Plan und der diesen ablösende Trüdinger-Plan vom Jahre 1950 zu erfüllen.

Daß beide Planungen nicht zum Ziel führten, die städtebaulichen Aspekte einerseits, den Verkehrsfragenkomplex andererseits so zu lösen, daß das Gesicht unserer Stadt nicht durch eine einwandfrei funktionierende Verkehrsführung bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt wird, beweist der Entscheid des Regierungsrates vom Jahre 1956, einen neuen Generalverkehrsplan ausarbeiten zu lassen, der alle hängigen Verkehrsprobleme in großzügiger Weise lösen soll, unter weitgehender Schonung des alten Stadtkerns. Dieser Verkehrsplan liegt heute vor. Aber auch diesem Plan haftet die große Versuchung an, einseitig die Stadtplanung, wie dies schon seine Vorgänger taten, nur vom Gesichtspunkt der Verkehrsführung aus aufzugreifen, und die städtebaulichen Notwendigkeiten zu übersehen.

Was heißt Stadtplanung auf weite Sicht?

Ein Beispiel guter, städtebaulich überlegter Planung ist z. B. die großzügige Überbauung im Gellert auf dem Areal der Chr. Merianschen Stiftung. Dank der Tatsache, daß hier eine größere Landreserve in einer Hand vereinigt war, konnte ein Bebauungsvorschlag geschaffen werden, der großräumig und spannungsvoll niedere und hohe Baukörper so zueinander in Beziehung bringt, daß trotz seiner Vielheit eine einheitliche Idee, eine klare phantasievolle Konzeption sichtbar wird.

Die Einsicht ist heute bei der Behörde wie bei den privaten Landbesitzern, bei den Architekten wie bei den Bauherren vorhanden, daß unsere letzten, wertvollen Landreserven vor Uniformität und Schematismus gerettet werden sollten, und so sind denn heute Bestrebungen im Gange, große zusammenhängende Grundstücke wie das Bäumlihofareal, das Stetter Feld in Riehen, das Lehenmattstraßen-Gebiet und das Gebiet von Kloster Fiechten auf dem Bruderholz nur noch nach einem Gesamtbebauungsplan überbauen zu lassen. Leider sind diese Bemühungen, die wirklich noch den Begriff Städtebau verdienen, vereinzelt. Sie sind aber außerordentlich wertvolle Experimente und zeigen den Weg in eine zukünftige gesunde und zeitgemäße Bauentwicklung.

So wie für diese städtebaulichen Inseln nach einer großzügigen, einheitlichen Gesamtkonzeption geplant werden kann, sollte auch eine Planung, die den ganzen Stadtorganismus im Auge hat, möglich sein, wobei neben den Aufgaben des reinen Wohnungsbaus eben auch die Probleme des Gewerbes, der Industrie, der Laden- und Bürozentren, der Grün- und Erholungsflächen und schließlich des Verkehrs einbezogen werden. Erst wenn ein Gesamtwille in der Planung zum Ausdruck kommt, zuerst als Idee konzipiert, dann zum Gesetz erhoben, auf Verkehr und Wirtschaft abgestimmt, kann wirklich von einer städtebaulichen Konzeption gesprochen werden.

Die Planung konzentriert ihre Aufmerksamkeit aber nicht allein auf die zukünftige Entwicklung der baulichen Expansion. Zu ihren edelsten Aufgaben zählt auch die Erhaltung unserer Altstadt, womit Tradition und Heimatgefühl, Individualität und Persönlichkeitsgefühl des Baslers aufs engste verbunden sind. Daß wir in dem Restbestand der alten Stadtteile ein Kulturgut von unersetzbarem Wert besitzen, wird einem erst so richtig bewußt, wenn wir im Ausland Städte durchwandern, denen trotz imponierendem Wiederaufbau der Charme und die Gemütlichkeit der alten, heimeligen Gassen und Plätze verlorengegangen ist. Aus diesem Grunde sollen bestehende alte Straßenzüge in ihrer Ganzheit bewahrt, dem Durchgangsverkehr entzogen und als ruhige Wohnzonen, dem Stadtorganismus in lebendiger Form, und nicht museenhaft, eingegliedert werden. Notwendige Neubauten sollen den Charakter einer Auswechslung haben und sich dem Gesamtcharakter unterordnen.

Neben diesen schützenswerten Stadtteilen gilt es diejenigen Straßenzüge zu retten, deren Form und Linienführung noch die alte Veranlagung verraten, während die alten Liegenschaften längst durch Geschäftshäuser neueren Datums ersetzt wurden. Hier geht es darum, die persönliche Note, die eine solche Straße in der City, z. B. die Freiestraße, noch aufweist, in ihrer Maßstäblichkeit und Lebendigkeit zu erhalten, wenn auch durchaus moderne Fassaden den Straßenraum begrenzen dürfen. Hier gilt es, den Forderungen des Verkehrs nach Straßenverbreiterungen entschieden entgegenzutreten, da gerade

die Enge unserer Einkaufsstraßen im Stadtzentrum zur Eigenart unserer City gehört.

Von der städtebaulichen Warte aus betrachtet, brauchen wir eine Entlastung des Verkehrs in der Innerstadt. Das sollte in erster Linie durch eine Dezentralisation des Geschäftslebens, was Büro und Verwaltung betrifft, gefördert werden. Planung auf weite Sicht heißt daher Bereitstellung von Bebauungsplänen auf Stadtgebieten, die für die Entfaltung neuer Büro-City-Schwerpunkte außerhalb der Altstadtzone, z. B. am Aeschengraben, prädestiniert sind. Durch ein Bauverbot für Hochhäuser innerhalb des Altstadtgürtels könnte die jetzige bauliche Silhouette der Stadt weitgehend erhalten bleiben, mit dem Münsterhügel im Schwerpunkt.

Um so berechtigter zeichnet sich dafür ein anderer Schwerpunkt ab, nämlich derjenige der Industriebauhäuten und Wohnhochhäuser. Gleich einem Kranz legen sich diese Gebäude um die Peripherie der Stadt und sind Zeugnis moderner Technik und Wohnkultur. Diese Bauten stören und belasten die Altstadt nicht. Sie können dafür Ansatzpunkt zu neuen Quartierschwerpunkten werden.

Unsere Quartiere haben z. T. einen ausgeprägten Eigencharakter. Diese Eigenart könnte auch durch eine bauliche Schwerpunktbildung gesteigert werden, wobei die dabei entstehenden Geschäfte zu Einkaufszentren als Entlastung der City zusammengefaßt werden könnten. Eine Quartierplanung müßte der baulichen Entwicklung beratend zur Seite stehen. Manche Verbesserungen wären möglich; denken wir nur an den amorphen Komplex des «Gundeli». Außer der wirtschaftlichen Entwicklung eines solchen Quartiers gehört auch die Bereitstellung von Grünflächen, von Schulhäusern, von Spielplätzen in den Aufgabenbereich einer derartigen Planung.

Neben den Wohn- und Geschäftsquartieren haben die Industriezonen eine für unsere Stadt lebenswichtige Bedeutung. Hier zeichnet sich eine katastrophale Situation ab, indem die Industrie vor der unbarmherzigen Alternative steht: Landerwerb zur Erweiterung auf Stadtboden oder Umsiedlung in andere Kantone.

Aus diesen Feststellungen springt einem immer die gleiche

Frage entgegen: Haben wir eine Gesamtkonzeption, die weit-
sichtig genug ist, den konjunkturbedingten Druck in gelenkte
Bahnen aufzufangen?

Die bisherige Praxis unserer Ämter steht in ihrer jetzigen
Form zur Diskussion. Im Zusammenhang mit dem diesjähri-
gen Wechsel der obersten Beamten, des Kantonsbaumeisters
und des Stadtplanchefts, wäre der Moment gekommen, eine
Neuorganisation des Baudepartements an die Hand zu neh-
men, wobei auch eine Koordination von Baudepartement und
Finanzdepartement, was den Liegenschaftsverkehr anbelangt,
möglich werden sollte.

Vorschläge zu einer Reorganisation werden zurzeit von
freien Fachleuten aus eigener Initiative ausgearbeitet. Es ist
nur zu hoffen, daß all der gute Wille, der sich besorgt um
das Wohl unserer Stadt Basel bemüht, in absehbarer Zeit zu
einem positiven und konkreten Resultat führt, da sonst unser
Stadtgefüge Gefahr läuft, in kurzer Zeit in einer babylonischen
Wirrnis zu ersticken.