



Zukünftig zwei Tramhaltestellen in der Spalenvorstadt ?



**Die mittelalterliche Spalenvorstadt mit modernem Tramzug.
Die zweite Haltestelle ist zwischen Tram und Stadttor geplant.**

Editorial

Wir beschäftigen uns in diesem Mitteilungsblatt mit den Themen Strassengestaltung und Strassenbeläge in der Altstadt. Anlass dazu bildet die geplante Umgestaltung der beiden historischen Vorstädte Spalen und St. Alban.

In der Spalenvorstadt soll die heutige Tramhaltestelle der Linie 3 beim Spalentor in die Vorstadt hinein verlegt werden, direkt vor die Fassade des einzigartigen Stadttors. Also ins unmittelbare Blickfeld eines unserer berühmtesten Baudenkmäler. Für den von der Innerstadt kommenden wirkt das Spalentor heute noch überzeugend als Begrenzung der mittelalterlichen Stadt, denn es wird im Zusammenhang mit den dazugehörigen Häuserzeilen gesehen, eine in Basel einmalige Situation. Diese darf nach unserer Ansicht nicht durch grosse stehende Tramzüge beeinträchtigt werden.

Auch gibt es dann in der mittelalterlichen Vorstadt insgesamt zwei Tramhaltestellen, die in unverständlich kurzem Abstand

(ca. drei Tramlängen) zu einander liegen. Sie besetzen damit den Anfang und das Ende dieser schönen Strasse. Die Spalenvorstadt hat sich in den letzten Jahren zu einer attraktiven Geschäftsstrasse mit vielen kleinen originellen Läden entwickelt. Wieso muss man sie jetzt mit einer zusätzlichen Tramhaltestelle belasten?

Eine weitere Änderung betrifft die Gestaltung der Trottoirs. Sie sollen mit Wackepflaster ausgestattet werden. Dasselbe gilt auch für die St. Alban-Vorstadt. Hier allerdings wird ausserdem die Unterscheidung von Fahrbahn und Trottoir aufgehoben und eine einheitliche Flächengestaltung wie an der Rittergasse eingeführt. Sehr zum Leidwesen der Anwohner, die dies gar nicht schätzen. Auch kommt uns das Ganze als eine Massnahme in übertrieben historisierendem Stil vor, denn dem modernen Verkehr ausgesetzte Strassen brauchen die Unterscheidung von Fahrbahn und Trottoirs, zur Sicherheit ihrer Benutzer.

Eine weitere Tramhaltestelle in der Spalenvorstadt?

Auch der Spalenvorstadt stehen umstrittene Änderungen bevor: Die BVB-Haltestelle Spalentor soll vor die Rückseite des Tors verlegt werden. Dies im Kontext der Neugestaltung der Verkehrsfläche der Achse Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt (Kostenpunkt 36 Millionen). Das Geschäft liegt beim Grossen Rat. Damit würde der Weg frei für die Velos im Gegenverkehr, und die Haltestelle soll behindertengerecht ausgestaltet werden. Gleichzeitig wird die Spalenvorstadt gemäss dem Gestaltungskonzept Innenstadt umgestaltet: Fussgängerbereiche mit abgeschliffenen Rheinwacken und ein Fahrstreifen in Schwarzbelag, analog zur Rittergasse.

Die neue Tramhaltestelle würde mit einer Stele, einer digitalen Fahrgastinformation und einem Billettautomaten ausgestattet. Für den behindertengerechten Zugang zu den Tramwagen muss die Fahrbahn um 27 cm abgesenkt werden, dies im Kontrast zu den Kopfsteintrottoirs. Die grossen Niveauunterschiede sind ein technischer „Sachzwang“, den auch die Strassengestalter im Baudepartement eigentlich als unschön empfinden. Ironischerweise erschweren oder verunmöglichen sie den Gehbehinderten das Überqueren der Tramfahrbahn.

Für den Heimatschutz stellt sich vor allem die Frage: Verträgt das städtebauliche erstklassige Ensemble eine weitere Tramhaltestelle? Die Spalenvorstadt ist integral der Schutzzone

zugeteilt und weist mehrere denkmalgeschützte Gebäude auf, darunter natürlich das Spalentor, das möglicherweise schönste gotische Stadttor Europas. Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) verleiht der Spalenvorstadt das höchste Prädikat. Sie ist nur vergleichbar mit der St.Alban-Vorstadt (keine Tramlinie) und der St.Johanns-Vorstadt (keine Haltestelle im Kernbereich).

Eine Haltestelle vor der Rückseite des Spalentors bringt zweifellos mehr gestalterische Unruhe in das Strassenbild. Die erwähnten BVB-Installationen und die Absenkung der Fahrbahn verstärken den technischen Charakter einer Tramlinie in der historischen Vorstadt. Kritiker monieren auch, dass der Touristenblick auf das Spalentor durch die alle drei Minuten einfahrenden voluminösen Tramwagen verstellt würde.

Seitens des Bau- und Verkehrsdepartementes weist man darauf hin, dass sich die Prunkfassade des Tors ja auf der äusseren Seite befindet und dass die bisherige seitliche Tramhaltestelle ja auch keine Augenweide sei. Die Anwohner und Geschäftsinhaber an der Spalenvorstadt lehnen den neuen Haltestellensstandort mehrheitlich und vehement ab. Sie kritisieren auch den kurzen Abstand zur Haltestelle Universität (Lyss) am inneren Eingang zur Vorstadt.

Christof Wamister, Obmann

Zur Gestaltung der Fahr- und Fussgängerbereiche in Basels Altstadt



Abb. 2 // Fünf Poller am Heuberg, als „Markierungsklötze für den Strassenverkehr“.

Der Umgang mit historischen Strassenbelägen in Basel ist ein schwieriges Kapitel. Historisches Pflaster ist wenig beliebt. Während in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts in Zürich das Niederdorf beinahe durchgehend gepflastert wurde, blieb man in Basel beim Asphalt. Gewöhnlich in der feinen kohlschwarzen Version, die damals Mode war. Als in den späten 1970er Jahren dann das obere Imbergässlein sogar betonierte wurde, wurde der neue Kantonsbaumeister Carl Fingerhuth bei der Denkmalpflege vorstellig: So gehe das in einer Altstadt doch nicht. Das führte 1979 zu einem ganztägigen Symposium über „Strassenbeläge und Strassenraumgestaltung“ an dem alle beteiligten Ämter (Denkmalpflege, Stadtbildkommission, Hochbauamt, Tiefbauamt, Stadtplanbüro, Allmendverwaltung etc.) teilnahmen. In der Folge gab es mehrere Begehungen in der Altstadt und zahlreiche Diskussionen darüber, wie die historischen Strassen aussehen sollten.

Ein Grundproblem in Basel ist das historische Pflastermaterial, das den Charakter der Altstadt prägt und nach Ansicht der Fachleute nicht aufgegeben werden sollte. Es besteht aus Rheinkieselsteinen. Sie sind leider weitaus unbequemer zu begehen als z. B. kubische Kleinpflastersteine (siehe Zürich). Aber sie sind nun einmal unser historisches Material, das zu den Farben der Altstadt Häuser vorzüglich passt. So einigte man sich damals schliesslich darauf, eine Kompromisslösung zu versuchen. In der Altstadt sollten den Hausfassaden entlang schmale Streifen aus Rheinwacken gelegt, der Rest der Strasse aber asphaltiert werden. Die Strassenfläche selbst war, wie jahrhundertlang üblich, als einheitliche Ebene vorgesehen, also ohne von der Fahrbahn abgesetzte Trottoirs.

Mit dieser Kompromisslösung wollte man einmal für die Bevölkerung fussgängerfreundlich bleiben, zum anderen aber den Charakter der historischen Altstadt bewahren. Gedacht war diese Altstadtvariante damals nur für die schmalen Gassen des inneren Mauerrings der Stadt.

Ein erster Versuch wurde am Nadelberg gemacht, und dort hat er sich auch gut bewährt. Die Pflasterstreifen dienen hier nicht wirklich als Trottoir, sondern eher als Signet: Altstadt. Zu den mittelalterlichen und barocken Liegenschaften sehen sie sehr gut aus. Eine Voraussetzung für diese Gestaltung war allerdings eine weitgehende Verkehrsberuhigung, damit sich Fussgänger, Velofahrer und Autos nicht in die Quere kommen.

Was beim Nadelberg bald einmal gut funktionierte, brachte am Oberen Heuberg rechte Schwierigkeiten. Die Aufhebung der Trottoirs zugunsten der neuen Gestaltung führte zu echten Problemen für die Anwohner. Denn der Obere Heuberg war sehr lange ein äusserst beliebter Schleichweg für Autofahrer, und die Bewohner mussten die Situation schlucken, von der Haustüre aus, ohne den Schutz eines Trottoirs, direkt im fließenden Verkehr zu stehen, von den wild parkierten Autos ganz zu schweigen.

Dies hat mit der Zeit dazu geführt, dass sie entweder Blumentröge verschiedenster Art und Grösse vor ihre Häuser stellten oder aber Abweissteine einrichten liessen. Heute ergibt das ein relativ groteskes Bild: Manchmal erscheinen diese Prellböcke zum Schutz eines Hauseingangs, ein andermal wie eine Spezialzone zur Markierung eines Eingangsbereichs, oder als Hindernis-Reihen gegen wild parkierende Autos und sogar nur als Einzelgänger.

Wenn nun heute die sog. Altstadtvariante auf die Vorstädte ausgedehnt werden soll, so ergibt das weitaus grössere Probleme als am Heuberg, der mittlerweile durch Spezial-Poller vom Autoverkehr geschützt wird. Aber sowohl in der St. Alban-Vorstadt wie in der Spalenvorstadt gibt es Auto-, Velo- und in der letzteren dazu noch den Tramverkehr. Wo sollen sich die Fussgänger da noch sicher fühlen? Dem Vernehmen nach sollen es in der St. Alban-Vorstadt dann wieder Poller richten. Poller sind, gemäss Grosser Duden (Bd.5, 1980) „Markierungsklötze für den Strassenverkehr“. Das Beispiel Heuberg zeigt, was da auf uns zukommen wird. Bereits an der Rittergasse hat sich gezeigt, dass die genannte Altstadtvariante für Strassenräume dieser Breite ungeeignet ist. Dass die Fussgänger dort, gemäss der neu eingeführten Bege-

nungszone, Vortritt haben, weiss bis jetzt noch beinahe niemand. Und die Autofahrer freuen sich über die viel zu breiten Wackestreifen, auf denen sie bequem ihre Fahrzeuge abstellen können. Sie laden ja geradezu dazu ein.

Wir sind der Meinung, die im letzten Jahrhundert eingeführte Altstadtvariante für Strassenbeläge sollte den schmalen Gassen des inneren Mauerrings vorbehalten bleiben. In Strassen wie der St. Alban- und der Spalenvorstadt, deren Häuser im späten 19. Jahrhundert viele Ladeneinbauten bekamen, sollte auch die Strassengestaltung dieser Zeit vorherrschend bleiben: Mit Trottoirs, die den Fussgänger vor dem fließenden Verkehr schützen. Die Anwohner und die Besucher unserer Stadt würden es den Planern danken. Und ein Wackepflaster schliesslich wirkt in diesen beiden Strassen heute doch nur als ein übertrieben anmutendes historisierendes Element.



Abb. 3 // Der Obere Heuberg mit Wackestreifen den Häusern entlang. Verkehrsgeschützte Fussgängerpfade für Stadtwanderer?

Uta Feldges

Historisches zu Basels Strassenbelägen

Das traditionelle Basler Strassenpflaster besteht aus Rheinkiesel, die der Fluss, als es noch keine Kraftwerke gab, aus verschiedenen Landesteilen hierher brachte. Ursprünglich wurden die Kiesel unbearbeitet, also senkrecht, in den Boden gesetzt, was im Volksmund gern mit Katzenkopfpflaster bezeichnet wird. Erste Pflasterungen in Basel werden schon 1387 erwähnt und seit 1410 ist das «Besetzwerk» ein ständiger Posten in der Staatsrechnung.

Enea Silvio Piccolomini, der spätere Papst Pius II, bezeichnet in seiner berühmt gewordenen Stadtbeschreibung Basels, von 1438, dieses Kieselplaster als «holprig und schmerzhaft für die Füsse». Dieser Meinung sind viele Basler heute noch, auch wenn im Lauf der Jahrhunderte das Kieselmaterial verändert wurde. Bald einmal spaltete man die Kiesel nämlich der Längsseite nach und verlegte sie mit der flachen Seite nach oben (siehe Münsterplatz). Und in allerneuester Zeit schleift man diese Oberseite

noch ab, so dass die Rheinwacken zu einem relativ gut zu begehenden Material mutiert sind.

Kubisch behauene Kleinpflastersteine mit gerader Oberfläche kamen in Basel erst im späten 19. Jahrhundert auf. Sie waren gewöhnlich grau (aus Alpnach) oder seltener rot (aus dem Elsass). Mit der Erstellung des neuen Strassennetzes nach dem Abbruch der Stadtmauern führte man auch bereits Asphaltstrassen nach dem System Macadam ein.

Trottoirs wurden erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts üblich. In der Freien Strasse z. B. wurden sie mit deren Verbreiterung ab 1853 eingeführt. Damit unterteilte man die verbreiterten Strassenflächen funktional in Fahrbahn und Gehsteig. Die letzteren dienten zum Schutz der Fussgänger vor dem fahrenden Verkehr. In Deutschland heissen sie bezeichnenderweise bis heute Bürgersteig.

Kommentar

In den letzten Jahrzehnten ist das Verständnis für historische Strassenbeläge in Basel deutlich grösser geworden. So konnte der Münsterplatz, der lange Zeit durch eine Asphaltfahrbahn verunstaltet war, wieder ganz gepflastert werden und in einzelnen kleinen Gassen (Unt. Heuberg, Gerbergässlein) hat man sogar mutig durchgehendes Wackepflaster gelegt, so wie das jahrhundertlang üblich war.

Ein Erfolg war aber vor allem die Kompromissvariante: Wackestreifen den Häusern entlang, mit Asphaltflächen in der Strassenmitte. Sogar am Spalenberg, dessen Anwohner über die Neugestaltung vor einigen Jahren nicht sehr glücklich waren, hat sich gezeigt, dass man mit dieser Gestaltung leben kann. Sie wirkt gut, wenn die Pflasterstreifen schmal bleiben und sich den Hausfassaden anschmiegen. Als Trottoir-Ersatz dagegen sind sie ungeeignet. Der Fussgänger weicht automatisch in die bequemer zu begehende Strassenmitte aus. Und wenn dort, wie an der Rittergasse, reger Fahrverkehr herrscht, dann wird die Sache problematisch.

Die Vorstädte St. Alban- und Spalen sind nicht, wie der Spalenberg, verkehrsberuhigt. Es verkehren Autos, Velos und in der Spalen sogar noch das Tram, zusammen mit den Fussgängern. Hier sollte man unbedingt bei den bewährten Trottoirs für Fussgänger bleiben. Und auch bei deren bequemen Asphaltbelag. Er erspart enormen Kosten und ist bei den Fussgängern beliebt.

In Zürich hat man um 2000 in mehreren Strassen den sog. Mischverkehr eingeführt, also Fahrverkehr und Fussgänger teilen sich den Strassenraum, so ähnlich wie bei uns heute an der Rittergasse. Nun gibt man in Zürich dieses Modell wieder auf, aus Sicherheitsgründen! (Siehe NZZ vom 14.9.2018). Und Köbi Gantenbein, der Chefredaktor des „Hochparterre“, schreibt in der vorletzten Nummer dieser Zeitschrift einen grossen Artikel zum Thema: „Retten wir das Trottoir“.

Wir können uns dieser Forderung nur anschliessen.

Uta Feldges

Einspruch zum Ratschlag..... von Dr. Thomas Christ

Obwohl der Grosse Rat am 19. September der Neugestaltung der St. Alban-Vorstadt bereits zugestimmt hat, bringen wir hier die vorzügliche Argumentation von Thomas Christ, in der Hoffnung, dass zukünftig den Bedenken der Anwohner mehr Rechnung getragen wird.

Einspruch zum Ratschlag zur Realisierung von Massnahmen zur Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt etc.

Die Anwohner der St. Alban Vorstadt stellen fest - wie in der Basler Zeitung vom 23. August 2018 zu recht bestätigt -, dass die Diskussionen der letzten Monate zu keinerlei Einsicht seitens der Regierung geführt haben:

1. Eine einwandfreie Strassenführung wird aufwendig saniert, verändert und Sicherheitszonen (Trottoirs) werden geschleift
2. Es soll auf engem Raum zugleich eine Durchgangsstrasse (80% Fremdverkehr Richtung Breite) und eine Fussgängerzone eingerichtet werden.
3. Der historische Kopfstein - ‚Rückbau‘ soll in der Strassenmitte einen schwarzen Asphaltstreifen erhalten.

Nun, alle Betroffenen, inklusive der Basler Heimatschutz haben sich mit sachlichen Argumenten gegen diese Ansinnen gewehrt, wie es scheint erfolglos. Die Anliegen werden hier nicht nochmals ausgebreitet.

Was jedoch seitens der staatlichen Befürworter auffällt, ist, dass es keine wirklichen Argumente für die Schleifung der Sicherheitsbereiche unter gleichzeitiger Beibehaltung des Durchgangsverkehrs gibt. So bedient man sich des Begriffes der ‚Normgerechtigkeit‘ - keiner will die Abschaffung der Trottoirs, aber die Norm verlangt

dies mit einer unergründlichen Unerbittlichkeit, denn die Norm steht über allen Überlegungen aller Bürger. Da lohnt es sich der Sache auf den Grund zu gehen: Mit dem normgerechten Nutzen des Trottoirs ist hier vornehmlich, wie mir erklärt worden ist, die ‚Rollstuhlgängigkeit‘ gemeint, sie ist in der Altstadt nicht überall gewährleistet. In der St. Alban Vorstadt ist sie teilweise nur mit einem Trottoirwechsel auf die gegenüberliegende Seite zu erreichen, das wiederum gilt offenbar als unzumutbar.

Die Regierung macht sich so in doppelter Hinsicht auf widersinnige und unzulässige Weise ein Normargument zu Nutze: denn zum einen wird durch die unsägliche Normdiskussion die Strasse nicht breiter und zum andern hat die Norm zum Inhalt die Sicherheit der Passanten zu garantieren. Die Unmöglichkeit der Normeinhaltung führt nun dazu, dass die Sicherheitszonen abgeschafft und der Verkehr erhalten bleiben soll - wahrscheinlich sollen künstliche Staus einen Lernprozess aller Strassenbenutzer provozieren.

Dies hat die Regierung nun nach reiflicher Überlegung teilweise erkannt und ergreift - ohne Not - die Flucht nach vorne. Es sollen statt Trottoirs Steinpoller aufgestellt werden. Damit schafft sich der Verkehrs- und Gestaltungsplaner wiederum unnötig neue Probleme. Denn die aufgegebene Trottoir-Sicherheit soll auf der Ausfallachse Wettsteinbrücke/Mühlenberg mit 10 Poller wettgemacht werden. 5 davon werden bereits für den Schöneck-Badebrunnen gebraucht. Wer kriegt die anderen 5, wer hat überhaupt Anrecht auf einen Poller? Nur die Schule, nur die Mietshäuser, nur die Privaten? Klar ist schon heute, statt 10 müssten etwa 100 Poller aufgestellt werden, um just jene ‚Normgerechtigkeit‘ zu erreichen, für welche jetzt die Fussgängersicherheit abgeschafft wird.

Nicht Betroffene mögen denken, schön, dass wir in Basel keine anderen Probleme haben - die politischen Vertreter unseres Kantons müssten jedoch parteiübergreifend dem absurden und kostspieligen Treiben ein Ende setzen. Dies hat der Grosse Rat am 19. September leider nicht getan.

Pro Memoria:

Basler Heimatschutz „www.feiern-im-baudenkmal.ch“ und Schweizer Heimatschutz, Ferien im Baudenkmal „www.magnificasa.ch“

IMPRESSUM:

Herausgeber: Heimatschutz Basel
Redaktion: Uta Feldges
Fotos: M.F. Basel
Layout: Philipp Ryffel
Druck: Werner Druck & Medien AG
Auflage: 1400 Exemplare

Heimatschutz Basel
Hardstrasse 45, Postfach
4010 Basel
T 061 283 04 60
www.heimatschutz-bs.ch
info@heimatschutz-bs.ch
PC 40-3727-4
Danke für Ihre Unterstützung!