

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2006)
Heft: 6: Gellert : vom Galgenhügel zum Villenquartier : Luftmatt - die
Wirtschaftsschule mit Zukunft : Max kämpft und der Schnurrbart Stalins

Artikel: Der Karl Barth-Platz soll umgestaltet werden : mehr Sicherheit für
Fussgänger
Autor: Frauchiger, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843519>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Karl Barth-Platz soll umgestaltet werden

Mehr Sicherheit für Fussgänger

Er befindet sich mitten im «grünen» Gellertquartier, ist aber alles andere als beschaulich: der Karl Barth-Platz. Nicht nur morgens und abends während der Verkehrsspitzen wird er stark frequentiert, sondern auch generell. Denn die Hard- und die Adlerstrasse, die auf den Karl Barth-Platz führen, gelten als Ein- und Ausfahrtsstrassen in und aus der Stadt. Nun müssen dringend die Tramgleise ersetzt werden – ein guter Anlass zur Umgestaltung des Platzes zugunsten von mehr Sicherheit für Fussgänger.

Der Karl Barth-Platz ist das Verkehrszentrum des Gellertquartiers. Die Hardstrasse, die in die Adlerstrasse übergeht, bildet die grosse Durchfahrtsachse in und aus der Stadt. Der St. Alban-Ring im Westen und Osten sowie die Karl Jaspers-Allee und die Urs Graf-Strasse münden ebenfalls auf den Platz. Die Zeit der Basler, die mit ihren Pferdekutschen gemütlich vorbeiratterten, ist aber längst vorbei: Besonders während der Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend zeigt sich, dass viele Autos die Strecke befahren. Dicht auf dicht passieren sie den Platz – und gefährden Fussgängerinnen und Fussgänger, die an der Haltestelle aufs Tram Nummer 14 warten.

Das Problem ist schnell erkannt: Fussgänger müssen auf beiden Seiten des Platzes, wenn sie auf die sehr engen Traminseln gelangen wollen, die Fahrbahn überqueren. Gleichzeitig versuchen Automobilisten, das haltende Tram zu überholen, im Wissen darum, dass sie sonst bis zum Aeschenplatz hinter dem Tram herfahren und mit ihm halten müssen. Die Überholmanöver führen auf dem Platz regelmässig zu gefährlichen Situationen. Verschärfend kommt hinzu, dass sich in Spitzenzeiten Hunderte von Schülerinnen und Schülern der umliegenden Schulen – Primarschulen, Orientierungsschule, Fachschulen und Gymnasien – auf den schmalen Traminseln drängen und warten, bis sie die Fahrbahnen überqueren können.

Die unbefriedigende Verkehrssituation ist von Behörden und Betroffenen schon vor Jahren erkannt worden. Es wurden Lösungen zur Verbesserung der Gesamtsituation erarbeitet. Auf Anregungen aus der Anwohnerschaft wurden im Januar 2001 erste Planungsarbeiten in Angriff genommen. Man entschied sich in der Folge für eine Umgestaltung des Platzes in dem Sinne, dass beidseitig die Trottoirs bis zu den Tramgleisen herangeführt werden. Als Folge der Sparbemühungen des Regierungsrates wurde aber auf die Verwirklichung des Projekts verzichtet.

BVB als Auslöser

Den Stein ins Rollen gebracht haben die Basler Verkehrs-Betriebe. Die Gleise auf dem Karl Barth-Platz müssen zwingend bis zum Jahre 2008 saniert werden. Die Gleiserneuerung ist oft ausschlaggebend für längst fällige und geplante Sanierungs- und Umgestaltungsvorhaben; aktuelles Beispiel dafür ist der Wettsteinplatz.

Das bereits im Jahre 2001 angedachte Projekt ist inzwischen konkretisiert worden. Die Pläne für die Verlängerung und Verbreiterung der Trottoirs bis zu den Gleisen und die Schaffung auch einer Mittelinsel für Fussgänger zwischen den Gleisen liegen vor. Die Ausgestaltung der Haltestelle ermöglicht es, den Individualverkehr auf den selben Fahrspuren zu führen, wie den öffentlichen Verkehr. Wenn auf der einen Fahrspur ein Tram in der Haltestelle steht, kann der Individualverkehr auf der gegenüberliegenden Fahrspur ungehindert passieren. Die Mittelinsel ermöglicht den Fussgängern, die heranfahrenden Fahrzeuge rechtzeitig zu sehen. Bei den Zebrastreifen wird die Mittelinsel mit abgesenkten Randsteinen versehen.

Viel mehr Grünfläche

Die Pläne für die Umgestaltung des Karl Barth-Platzes sehen ferner vor, die Einfahrten in die umliegenden Strassen, die in die Wohngebiete führen, anzuheben. Damit wird die, für die Tempo-30-Zonen geforderten Torsituationen gebildet. Die Strasse zwischen der Karl Jaspers-Allee und der Adlerstrasse wird aufgehoben. Dies aus zwei Gründen: Erstens gibt es dadurch ausreichend Platz für eine behindertengerechte ausgestaltete Haltestelle und zweitens kann die bestehende Grünfläche von heute 500 auf 1250 Quadratmeter vergrössert und für Fussgänger zugänglich gestaltet werden.

In der grünen Mitte des Platzes sind bekieste Wege und kniehohe Hecken vorgesehen. Mehr noch: Auf dem grünen Platz gibt es Sitzgelegenheiten und ausreichend Platz zum Verweilen und sogar zum Boulespielen. Platz wird auch für saisonal unterschiedlichen Blumenschmuck geschaffen – wie dies bereits bis anhin der Fall war. An der Rückseite des bestehenden Tramwartehäuschens wird auf der gesamten Länge eine Sitzbank montiert.





Stichwort: Karl Barth

In den historischen Stadtplänen ist die Hardstrasse als wichtige Ausfallstrasse bis an die Stadtgrenze geführt und dementsprechend entwickelt worden. Erst 1970 kamen zwei wichtige Namen ins Spiel: Ein Teilstück der Hardstrasse wurde in die heutige Karl Jaspers-Allee umbenannt, und der mehr zufällig entstandene, nicht bewusst konzipierte Platz an der Hardstrasse hiess nun Karl Barth-Platz.

Karl Barth, der einmal zu den grossen Theologen gehören sollte, wurde am 10. Mai 1886 in Basel geboren.

Schon sein Vater war Theologe und Pfarrer, später auch Dozent an der Universität Bern für Dogmatik, Kirchengeschichte und Neues Testament. Karl Barth wuchs im Kreise mehrerer Geschwister in Bern auf, las viel, schrieb Gedichte, Dramen und historische Aufsätze und machte 1904 sein Abitur.

Als lebenslustiger junger Mann – er lernte als Mitglied der Studentenverbindung Zofingia das Biertrinken und Pfeiferrauchen schätzen – musste Karl Barth auf Geheiss seines besorgten Vaters mehrfach die Studienorte wechseln. Die Wege führten ihn von Bern nach Berlin, Tübingen und Marburg. Nach seiner Ordination wurde er 1909 Vikar in Genf. Von 1911 bis 1921 war er Pfarrer in der damaligen Aargauer Arbeiter- und Bauerngemeinde Safenwil. Sein Einsatz galt auch der Arbeiterbewegung und dem «Religiösen Sozialismus». 1913 heiratete Barth eine ehemalige Konfirmandin, Nelly Hoffmann. Es folgten intensive Jahre der theologischen Auseinandersetzung mit den Krisen der Zeit und mit der Arbeit am Römerbrief. Das Werk ist 1919 erschienen.

1921 erhielt Barth einen Ruf an die Theologische Fakultät der Universität Göttingen. Dort lehrte er bis 1930, ab 1925 noch dazu in Münster, Dogmatik und neutestamentliche Exegese. Von 1930 bis 1935 lehrte und publizierte Barth in Bonn. In seinen Vorträgen und Vorlesungen bekämpfte er den Nationalsozialismus. Im November 1934 wurde Barth suspendiert und erhielt Redeverbot.

In der Folge lehrte er an der Universität seiner Heimatstadt Basel, wo er sich vor allem mit der Dogmatik auseinandersetzte. Er, der im Laufe des 2. Weltkriegs zum Widerstand gegen den Nationalsozialismus aufgerufen hatte, setzte sich nach dem Krieg für die Versöhnung mit Deutschland ein. Seine Themen in den folgenden Jahren waren insbesondere die Ökumene und der Ost-West-Konflikt. Bis zu seinem Tod am 10. Dezember 1968 nahm er aktiv am kirchlichen, wissenschaftlich-theologischen und politischen Geschehen teil.

Die markante, zweieinhalbfache Erweiterung der Grünfläche auf dem Karl Barth-Platz kommt besonders den beiden bestehenden grossen Blutbuchen zugute. Zusätzlich werden weitere sechs bis acht neue Bäume gepflanzt. Eine Vergrösserung der Grünflächen ist auch vor den Liegenschaften Karl Barth-Platz 2 bis 10 und St. Alban-Ring 210 vorgesehen.

Kompensation für Parkplätze

Die neuen Wege im Grünbereich des Platzes sollen mit Hilfe einfacher Kandelaberleuchten erhellt werden, ebenso der Abschnitt des aufgehobenen Strassenbereichs vor der Liegenschaft Nr. 9 am Karl Barth-Platz. Die neue Haltestellenlösung und die neue Platzgestaltung erfordern die Aufhebung von 29 Parkplätzen. Für sie ist eine Kompensation im nächsten Umfeld geplant.

Der Grosse Rat wird voraussichtlich im ersten Quartal 2007 über das Vorhaben entscheiden. Dabei geht es um einen Kredit von 1,1 Mio. Franken für die Verbesserung, Umgestaltung und Vergrösserung des Karl Barth-Platzes. Die weiteren Kosten bedürfen keines speziellen Grossratsbeschlusses. Die BVB wenden für die Gleissanierung rund 1,4 Mio. Franken auf. Das Amt für Umwelt und Energie (AUE), die Industrielle

Werke Basel (IWB) und die Swisscom als Leitungseigentümer investieren etwa 2,1 Mio. in das Projekt. Rund 320 000 Franken werden vom Tiefbauamt für die Erneuerung des Fahrbahnoberbaus am Karl Barth-Platz benötigt und 540 000 Franken gehen zu Lasten des Rahmenkredits Wohnumfeldaufwertung. Die Pflanzung von neuen Bäumen verursacht Kosten im Betrag von 93 000 Franken.

Mit der Realisierung der vorgeschlagenen Änderungen auf dem Karl Barth-Platz soll bereits in der zweiten Jahreshälfte 2007 begonnen werden. Die Fertigstellung ist für Frühjahr 2009 geplant.

André Frauchiger

