Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 39: **Visionen in der Stadtentwicklung**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

STANDPUNKT

Philippe Cabane

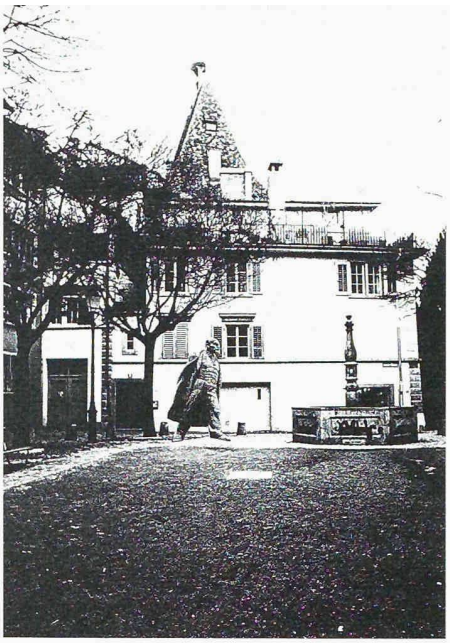
Das verpasste Kriterium

Das Projekt Euroville in Basel nimmt allmählich Gestalt an. Und tatsächlich konnten am Bahnhof SBB eine Reihe erstklassiger Bauten mit der Handschrift international renommierter Architekten projektiert und realisiert werden. Hier entsteht Architektur, die sich sehen lässt. Es zeichnet sich tatsächlich das Bild einer kulturellen Vision ab. Offenbar hat auch die Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft gut funktioniert.

Den Ausschlag für Euroville gab die in den 80er-Jahren beschlossene Verknüpfung der Vorortslinien des Basler Trams mit dem Bahnhof SBB zu einer «Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs». Bald gesellte sich die Idee hinzu, das Bahnhofgebiet zu einem Dienstleistungszentrum von höchster Güte aufzuwerten. In der Folge wurde viel Verkehrstechnik und Objektplanung betrieben, während die verantwortlichen Planer dem eigentlichen städtebaulichen Haken mit beinahe systematischer Akribie aus dem Weg gegangen sind. Ein altes Problem des Basler Bahnhofs ist nämlich sein offensichtlich fehlender stadträumlicher Bezug zur Basler Innenstadt. Anfang der 1970er-Jahre wurden dann Bahnhof und Stadt stadträumlich vollends getrennt, als mit dem Cityring das Ensemble von Centralbahnplatz und der zur Stadt führenden Elisabethenanlage noch stärker voneinander abgekoppelt wurden. Die Fussgänger und Fussgängerinnen hat man – wie damals üblich – unter den Boden geschickt!

Während im Rahmen der folgenden «Masterplanung» viel Energie in technische Studien, Architekturwettbewerbe und in das Abschätzen der Auswirkungen auf das rückseitige Gundeldingerquartier floss, blieb die Anbindung an die City eine rein verkehrstechnische Aufgabe. Erst die Lancierung eines Wettbewerbs durch eine Basler Privatbank Mitte der 1990er-Jahre löste eine stadtgestalterische Auseinandersetzung mit dem Centralbahnplatz aus. Doch zu diesem Zeitpunkt waren die verkehrsplanerischen Entscheidungen bereits getroffen und zum Tabu erklärt worden. Und wenn in diesem Zusammenhang alt Regierungsrat Christoph Stutz nicht über die Köpfe seines verkehrstechnischen Beraterstabs hinweg einen Fussgängerstreifen erzwungen hätte, so würde sich das Fussvolk heute noch durch die enge und niedrige Unterführung hin zur Stadt zwängen.

Der Centralbahnplatz steht nun kurz vor seiner «Vollendung». Das Ganze wirkt unbeholfen und kleinstädtisch. Und auch beim soeben entschiedenen Wettbewerb zur Neugestaltung der Elisabethenanlage hat die Jury den stadträumlichen Bezügen kaum Beachtung geschenkt. Es bleibt auch hier bei der isolierten Gestaltung des Parkinneren ohne Bezug zu den angrenzenden Strassenräumen. Euroville hätte nicht einmal eine Vision zur Lösung für die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt gebraucht. Ein gut gewichtetes und entsprechend vertretenes stadträumliches Kriterium bei den verkehrsplanerischen Entscheidungsprozessen hätte genügt, um ein Stück ganze Stadt zu realisieren und nicht nur ein Ballenberg für zeitgenössische Architektur.



Ruedi Weidmann
7 **Visionen in der Stadtentwicklung**
Gespräch mit drei Stadtplanern, einem Historiker und einem Sozialutopisten über Stadtplanung in der Schweiz

Michael Hanak
19 **Bezwingbare Innenstadt?**
Visionen und Wirklichkeit – Zürich gestern und heute

Carl Fingerhuth
28 **Basel Euroville**
Eine städtebauliche Vision wird Realität

Iris Scholl
35 **Vögel und Glas – eine tödliche Kombination**
Glasscheiben aus der Vogelperspektive