

<b>Zeitschrift:</b>	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
<b>Herausgeber:</b>	Hochparterre
<b>Band:</b>	6 (1993)
<b>Heft:</b>	11
<b>Artikel:</b>	Das Basler Puzzle "Euroville" : das städtebauliche Mammutprojekt um den Basler Bahnhof
<b>Autor:</b>	Billerbeck, Ewald
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-119842">https://doi.org/10.5169/seals-119842</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.02.2026

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

# Das Basler Puzzle «EuroVille»

**Aus dem Masterplan wird «EuroVille»: Das städtebauliche Mammutprojekt einer Umgestaltung und Erweiterung der Basler Bahnhofzone zu einer optimalen Verkehrsdrehscheibe und einem Dienstleistungszentrum mit über 4000 Arbeitsplätzen nimmt Gestalt an. Am 1. Januar 1994 ist erster Spatenstich für das Teilprojekt Bahnhof Ost.**

Wenn es um Bahnprojekte geht, spricht man in Basel von «EuroVille Basel – Zentrum des Oberrheinischen Wirtschaftsraums». Gemeint ist: SBB, PTT, die Kantone Basel-Stadt und Baselland sowie Private gestalten in Planungsunion den Bahnhof Basel SBB und sein Umfeld neu, verknüpfen dort die Verkehrswege und errichten auf dem SBB-Areal ein grosses Dienstleistungszentrum. Für die Bahnhofsüberbauung mit geschätzten Kosten von rund 1,5 Milliarden Franken und mit einer Kapazität von über 4000 Arbeitsplätzen werden jetzt Investoren gesucht.

Als der erste Basler Bahnhof gebaut wurde, nannte man ihn zwar Centralbahnhof, zentral gelegen war er jedoch keineswegs. Er kam an den südlichen Stadtrand zu stehen, bedingt durch den Anschluss an die französische Bahn. Heute ist das Gebiet überbaut, aber zentral wie etwa in Zürich, Bern oder Luzern ist der Bahnhof in Basel auch jetzt nicht. Für das Grossprojekt einer Bahnhofsüberbauung mit Verkehrsdrehscheibe hat das Vorteile: Die geschützte Bausubstanz in der Innenstadt wird nicht tangiert, die Verkehrswege sammeln sich nicht in der Enge der City, und es hat Platz für Wirtschaftskomplexe, ohne dass Wohnungen wei-

chen müssen. Gleichzeitig bleibt das Bahnhofszentrum urban mit der Stadt verbunden und braucht nicht – eine Tendenz etwa bei neuen TGV-Bahnhöfen – ausgelagert zu werden.

Diese Standortgunst führte vor zehn Jahren zum «Masterplan Bahnhof SBB Basel», einem ebenso ehrgeizigen wie komplexen Unternehmen, bei dem alle Aspekte des Städtebaus ineinandergreifen. Ordnen wir grob nach vier Begriffen: Der Knoten, das Netz, die Bausteine, das Puzzle.

## Der Knoten

Durch eine Erweiterung der Gleisanlagen wird die Kapazität des Bahnhofs erhöht; der französische Bahnhof wird in den südlichen Raum verlegt. Verlegt wird auch das Lok-Depot der SBB; an seine Stelle kommt, verbunden mit der bestehenden Post 2, die erste Etappe des Bahnhofs Ost zu stehen, die internationale Schaltstelle der PTT. Unterirdisch soll ein Parkhaus mit 400 Plätzen gebaut werden; im südlichen Rückraum des Bahnhofs entlastet eine Umfahrungsstrasse das Wohnquartier Gundeldingen und erschliesst den Zugang zum Bahnhofszentrum von hinten. Von dort führt eine Fussgänger-Passerelle quer durch die Bahnhofsanlage zum vorderen Eingang und zum Centralbahnhofplatz, der völlig umgestaltet wird.

## Das Netz

Nach dem Masterplan werden alle Verkehrsträger miteinander vernetzt und höhere Kapazitäten geschaffen. Priorität bekommen die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Tram-Vorortslinien aus den Pendlergebieten des Birstals und Leimentals werden neu über den Bahnhof geführt; S-Bahnlinien sollen dereinst die Region er-

schliessen, wofür mehrere Varianten vorliegen. Die SBB haben nationale und internationale Ausbauprojekte mit der Bahn 2000 sowie den TGV-, ICE- und Flughafenanschlüssen. Der im Projekt '91 geplante Zubringer von der Nationalstrasse N2 wurde unterdessen kräftig abgespeckt. Vom Zubringer blieb nur noch eine rund 500 m lange zweispurige Verbindungsstrasse. Statt 300 kostet das Projekt nur noch 17 Millionen. Damit ist die Südumfahrung Basels endgültig in den Planerschubladen versenkt worden. Die Variante «Nullplus» macht aus einer grossräumigen Verkehrsplanung eine lokale Erschliessung. Doch sind sich die Beteiligten unterdessen einig, dass «EuroVille» auch ohne N2-Zubringer funktioniert.

## Die Bausteine

Das «EuroVille»-Dienstleistungszentrum besteht aus drei Hochbaukomplexen. Schon der kleinste Komplex, das «Elsässer Tor» im Westen, weist eine Bruttogeschossfläche von 180 000 m<sup>2</sup> auf. Für den Büro- und Ladenkomplex Bahnhof Süd sind vier Blockrandbauten und eine Geleiserandbebauung mit je 40 000 m<sup>2</sup> BGF geplant. Hauptstück aber ist der Bahnhof Ost-Komplex, wo in zwei Etappen für die PTT und für Dienstleistungen 18 000 m<sup>2</sup> BGF gebaut werden.

## Das Puzzle

Knoten, Netz und Bausteine bilden als Ganzes ein städtebauliches Puzzle, in dem die einzelnen Teile ineinandergreifen, sich bedingen und passen müssen. So ist zum Beispiel die Gundeldinger Umfahrung Bedingung für eine optimale Verkehrsverknüpfung des Bahnhofs Süd und des Bahnhofs Ost. In einem entscheidenden Punkt allerdings hinkt der Vergleich mit dem

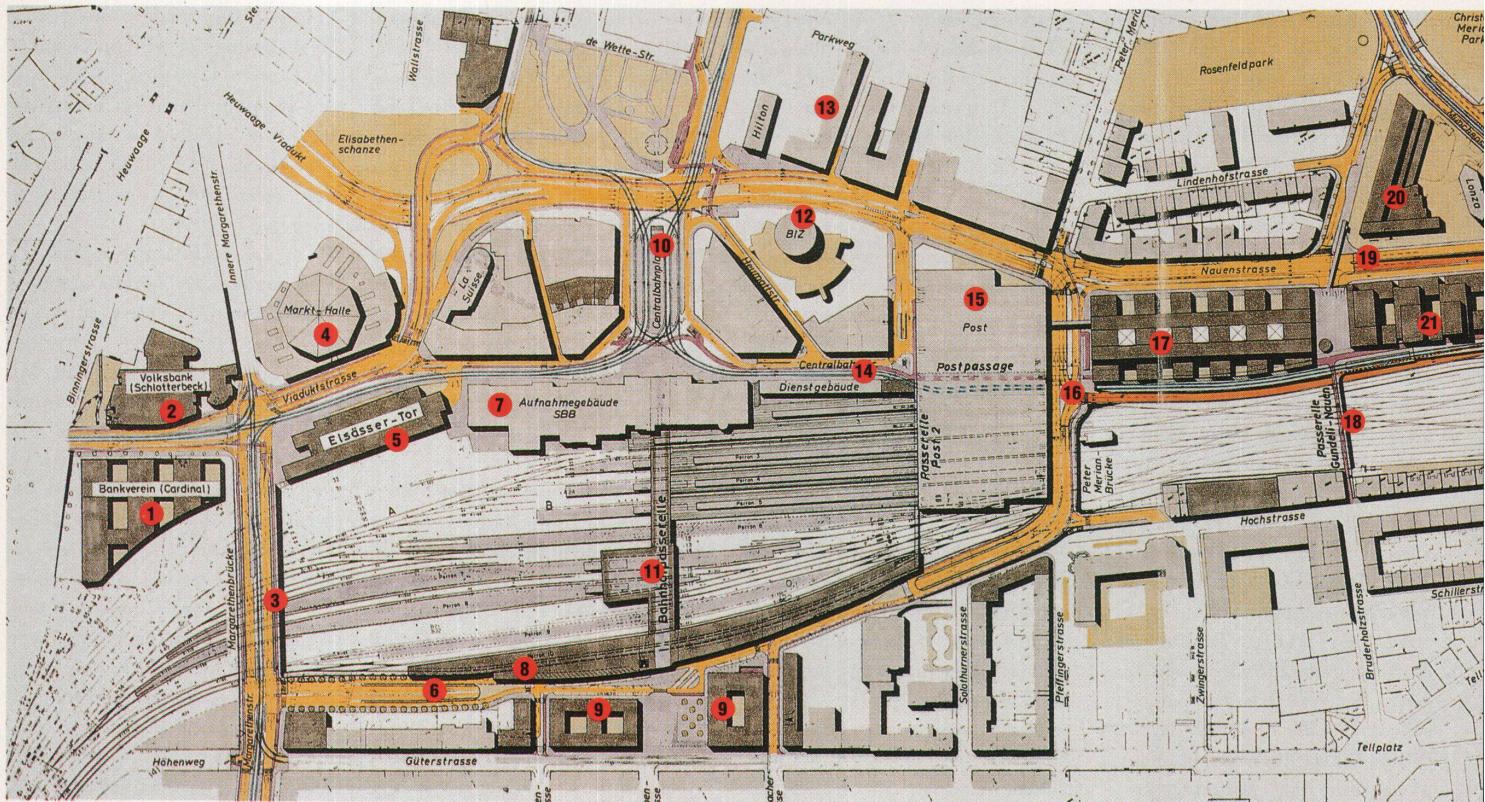
Puzzle: Das «Spiel» wird nicht wertlos, wenn einzelne Teile fehlen. Die Konzeption ist im Gegenteil so angelegt, dass einzelne Teile unabhängig voneinander und in Tranchen realisiert werden können.

Neben den Planungspartnern SBB, PTT, Basel-Stadt und Baselland kümmert sich eine Reihe von Interessengemeinschaften um das Grossprojekt. Die Initialzündung zum Masterplan gab vor über zehn Jahren die überparteiliche «Gruppe Bahnhof». Eine «IG Masterplan» aus Gewerbekreisen fördert vor allem die Verwirklichung des Wirtschaftszentrums. Im vergangenen Jahr hat sich eine kritische Arbeitsgruppe «Masterplan-Fachleute» gebildet. Sie bemängelt die baulichen Eingriffe im Verkehrsbereich zu Lasten der Fussgänger, wendet sich gegen das Centralbahnparking, fordert eine rasche Realisierung der S-Bahn und eine alternative Einführung der Vorort-Trams und plädiert aus städtebaulichen Bedenken überhaupt für einen Marschhalt. Masterplan/«EuroVille» – eine Planungsleiche?

Doch im Hochbaubereich ist die Planung zum Teil bereits weit fortgeschritten. Als erstes wird von 1994 bis 1998 die erste Etappe des Projekts Bahnhof Ost gebaut. Mit Investitionen von 500 Millionen Franken (inkl. Infrastruktur) entsteht hier ein Baukörper für PTT und Postbahnhof im unteren Bereich auf 70 000 m<sup>2</sup> und darüber für Bürogebäude auf 40 000 m<sup>2</sup>. An der Planung beteiligt sind: Zwimpfer/Partner sowie Bürgin Nissen Wentzlaff und die Ingenieure Rapp sowie Zschokke Schäfer.

Der 200 m lange, 70 m breite und total 40 m hohe Baukörper erinnert an einen ruhenden Schiffsrumph. Ein grosser freier Platz,

Eigentümer / Bauherr	Objekt	Architekt	Stand
1 Bankverein (Cardinal)	Ausbildungszentrum Bankverein	Diener + Diener	im Bau, Eröffnung 1994
2 Volksbank	Neubau Volksbank (Schlotterbeck)	Richard Meier	Baubewilligung erteilt
3 SBB / Kanton BS	Margarethenbrücke		gegenwärtig Sanierung der bestehenden Brücke, Neubau gemäss Projekt '91 noch offen
4 Markthallen AG	Markthalle		bleibt am bisherigen Standort
5 SBB	Elsässertor	Herzog + de Meuron	Wettbewerb abgeschlossen, Realisierung voraussichtlich 1996
6 Kanton BS	Südumfahrung		in der vorliegenden Form sistiert, Studium einer einfacheren Erschliessung der Objekte 8 und 9 in Bearbeitung
7 SBB	Aufnahmegebäude		bestehend, teilweise unter Denkmalschutz
8 SBB Bahnhof Süd	Randbebauung		Städtebauliche Studien in Arbeit
9 SBB	Bahnhof Süd		Studien für Überbauung und Platzgestaltung in Arbeit
10 Kanton BS	Centralbahnhplatz		Städtebaulicher Wettbewerb Herbst 93 / Frühjahr 94
11 SBB	Bahnhofpasserelle		Studien in Arbeit
12 BIZ	Planung der Erweiterung in Richtung Centralbahnhplatz / Gartenstrasse		Studien in Arbeit
13 Basler Versicherung	Erweiterung Hauptsitz	Burckhardt + Partner	im Bau
14 Kanton BS / Basellandschaftliche Beamtenversicherungskasse	Bahnhofsvorplatz / Centralbahnparking		Baubeginn 1994
15 PTT, Basel II	Postverwaltungsgebäude		bestehend
16 SBB / Kanton BS	Peter Merian-Brücke		vorläufig keine Veränderung der bestehenden Brücke
17 Interessengemeinschaft Bahnhof Ost	Nauen Ost, Westteil Dienstleistungen/ Büroflächen	Projektgruppe Bahnhof Ost	Baugesuch eingereicht, Baubeginn 1994
18 SBB / Kanton BS	Gundeli-Passerelle		Ersatz / Sanierung in Diskussion
19 Kanton BS	Grosspeterstrasse / Nauenstrasse		Ausbau auf Gegenverkehr als Sofortmassnahme in Arbeit
20 Lonza AG	Erweiterung	Burckhardt + Partner	spezielle Bauvorschriften (entsprechend Gestaltungsplan) rechtskräftig, Baubeginn offen
21 Interessengemeinschaft Bahnhof Ost	Nauen Ost, Ostteil Dienstleistungen/ Büroflächen		spezielle Bauvorschriften (entsprechend Gestaltungsplan) rechtskräftig; Realisierung nach Wettbewerb, zeitlich noch nicht fixiert
22 SBB / Kanton BS	Münchensteinerbrücke		Neubau 1993-1996
23 Kanton BS	N2-Zubringer		vorläufig sistiert
24 SBB	Neubau Lokomotivdepot	Herzog + de Meuron	im Bau (ausserhalb des Planes)



bei dem eine Fussgängerpassage über die Geleise beginnt, trennt die erste von der zweiten Etappe. Durch ökonomische Bauweise, Verwendung umweltschonender Technologien, Licht- und Lärmschutz wird ein hoher Öko-Effizient angestrebt. Und die architektonische Gestaltung wurde schon in der Projektierung mit Kunst verbunden. So gelang es Projektleiter Hans Zwimpfer, für die Fassadengestaltung den amerikanischen Künstler Donald Judd zu gewinnen.

#### Nochmals: Planungsleiche?

Die Frage zielt auf das derzeitige Überangebot an freier Bürofläche und ruft auch nach einem Vergleich mit dem wohl gescheiterten Zürcher Projekt HB Südwest. Für Franz Hidber, Gesamtprojektleiter von «EuroVille» und einst Verwaltungsrat bei HB Südwest, ist ein Scheitern in Basel nicht denkbar, setzt man nicht den unwahrscheinlichen Fall eines europäischen Wirtschaftszusammenbruchs voraus. Bei «EuroVille» liegen ganz andere Rahmenbedingungen vor: Hier sind nur vier Partner beteiligt, beim HB Südwest waren es 18. Das Zürcher Projekt war ein Ganzes, während hier 21 Teilprojekte bestehen, die teilweise voneinander abgekoppelt werden kön-

nen. Diese Abkoppelungsstrategie ermöglicht eine gestaffelte Realisierung je nach Wirtschaftslage. Franz Hidber: «Wir schaffen die Voraussetzungen, damit die privaten Investoren am Tag X die Baubewilligung bekommen.»

Während das Projekt HB Südwest vor allem als Informatik-Center «verkauft» wurde, soll hier die Standortgunst locken: Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel, Anschluss an die internationalen Verbindungen, wirtschaften am Puls der Stadt und gleichzeitig in der Nähe der regionalen Landschaft mit attraktiven Wohnlagen. Hidber: «Die Verkaufsförderung der Standortgunst Basels und der Region ist jetzt das Allerwichtigste.»

#### Komplexe Methoden verlangt

Zehn Jahre wird nun schon am Masterplan gebastelt. Damit aber ein komplexes urbanes Vorhaben sich nicht verselbständigt und sich von der Stadt ablöst, braucht es komplexe Methoden, die über einspurige Planung durch die Verwaltung und isolierte Interessengruppen hinausgehen. Eignet sich bei einem definierten Projekt das klassische Instrument des Wettbewerbs, so müssen bei komplexen Projekten, in die Staat, öffentliche Institutionen und Private involviert sind,

andere Lösungen gefunden werden. Carl Fingerhuth, früherer Basler Kantonsbauvorstand und heutiger Berater von «EuroVille»: «Der städtebauliche Auftrag heisst hier nicht Perfektion, sondern die beste Lösung aus dem Vorhandenen; es sind nicht Erfindungen, sondern Prozesse.»

Die Methoden müssen querschnittsorientiert sein; gefordert sind Organisationen und Personen, die sich breit engagieren und dafür Kompetenzen haben.

Prozess heisst also auch Erdauen. Und es liegt in der Natur dieses städtebaulichen Grossunternehmens, dass Termine über den Hauen geworfen werden müssen, in grossen Zeiträumen geplant und manches erst nach der Jahrtausendwende konkret wird. Wer kann schon die dannzumalige Wirtschaftslage abschätzen? Fix jedenfalls ist der Spatenstich zur 1. Bauetappe Bahnhof Ost am 1. Januar 1994, und zwar auf die Minute genau – punkt 00.30 Uhr.

Ewald Billerbeck

#### Basel ohne Südumfahrung

Im Basler Strassenbau wird abgespeckt. Aus Kostengründen wird das Strassenprojekt beim Bahnhof SBB, ein Bestandteil des «Projekts 91» des Masterplans «EuroVille», massiv reduziert. Anstelle des vorgesehenen vierspurigen N2-Autobahnzubringers mit anschliessender Bahnhofsumfahrung im südlichen Raum soll nur noch eine 500 Meter lange zweispurige Verbindungsstrasse entlang dem Bahnhofgelände gebaut werden. Dies bedeutet eine erhebliche Kostenreduktion von geschätzten 300 bis 350 Millionen auf 17 Millionen Franken und kommt einem Verzicht auf eine eigentliche Basler Südumfahrung gleich. Und damit trifft das Sparprogramm der neuen baselstädtischen Regierung, das bisher vor allem durch angekündigte Subventionskürzungen im Kulturbereich (Theater, Orchester, Musikakademie) für Wirbel gesorgt hatte, nun auch die Verkehrsplanung. Der Entscheid, vom Basler Baudirektor Christoph Stutz anfangs Juli bekanntgemacht, stützt sich auf eine Expertise von Prof. Carl Hidber (ETH Zürich), in der mehrere Strassenvarianten überprüft wurden. Nun soll die von Hidber empfohlene Variante «Nullplus» mit der kurzen Verbindungsstrasse realisiert werden, womit namentlich der N2-Anschluss zumindest auf lange Zeit aus den Traktanden fällt und die grossräumige Strassenplanung auf eine lokale Erschliessung zurückgestutzt wird. Gleichwohl soll das neue Projekt die wichtigsten Planungsvorgaben erfüllen: keine zusätzliche Umweltbelastung, Entlastung des Wohnquartiers Gundeldingen vom Durchgangsverkehr und guter Zugang zum geplanten «EuroVille»-Dienstleistungszentrum Bahnhof Süd mit attraktivem Standort.

