Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 16 (2003)
Heft: 11

Artikel: Gebirgszug über den Gleisen : Bahnhofpasserelle Basel
Autor: Huber, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-122203

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: 18.12.2025

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

Gebirgszug über den Gleisen

Text: Werner Huber
Fotos: Ruedi Walti

Die Bahnhofpasserelle in Basel ist ein Befreiungsschlag für den Bahnhof SBB. Statt düstere Enge begleitet nun luftiger Raum die Passagiere zu den Zügen. Das neuste Basler Architekturereignis ist von Spaniern inspiriert: Cruz / Ortiz aus Sevilla und die Schweizer Giraudi & Wettstein haben sich zu C/O/G/W zusammengeschlossen.

: «Basel. Ihre nächsten Anschlüsse», scheppert die SBB-Stimme aus dem Lautsprecher und zählt verlockende Ziele auf: Berlin Gleis 8, Brüssel Gleis 33. Doch uns zieht es nicht im Zug in die Ferne, sondern auf der Rolltreppe ein Geschoss nach oben in die Bahnhofpasserelle. Hier bereitet der Basler Bahnhof den Reisenden endlich einen der Schweizer Architekturhauptstadt würdigen Empfang. Typisch baslerisch ist dieser jedoch nicht, denn die Architektur ist spanisch angehaucht: C / O / G / W heisst die Architektengemeinschaft, die Cruz und Ortiz aus Sevilla und Giraudi & Wettstein aus Lugano gebildet haben. Die Kontakte mit Spanien knüpften Sandra Giraudi und Felix Wettstein Ende der Achtziger-, Anfang der Neunzigerjahre: Sie arbeitete für Cruz/Ortiz in Sevilla und als Assistentin an der ETH, er war für Rafael Moneo in Barcelona und Madrid tätig. Die Kombination ‹Junge Schweizer Architekten plus erfahrene Bahnhofbauer aus Spanien› kam zum Funktionieren: C / O / G / W gewann den Wettbewerb für die Passerelle.

1

Das Schema ist einfach: Eine Brücke überspannt die Gleise, an deren Anfang und Ende führen Treppen und Rampen zur Strasse, seitlich verbinden Rolltreppen und Lifte die Brücke mit den Perrons. Rechts und links säumen Läden und Cafés den Weg und machen aus dem Bahnhof eine ‹Rail-City›, wie die sieben grossen Shopping-Bahnhöfe – neben Basel noch Bern, Zürich, Luzern, Winterthur, Lausanne und Genf – auf SBB-Deutsch und CFF-Französisch neuerdings heissen. Dieses Schema haben die Architekten gegen oben mit einer Dachlandschaft virtuos abgeschlossen. Auf der Bahnhofseite schiebt sich die Passerelle unter die alte Perronhalle. Daran schliesst das gefaltete Passerellendach an, bäumt sich ein erstes Mal auf, um kurz darauf wie die Linie eines Börsenkurses abzustürzen. Nach einer weiteren Zuckung beruhigt sich die Dachlandschaft, bevor sie gegen das Ende der Passerelle an der Güterstrasse in grosse Höhen aufsteigt. Hier verbirgt sich unter dem hohen Dach ein mehrgeschossiger Geschäftsbau, der im Gundeldingerquartier das Pendant zum bestehenden Aufnahmegebäude am Centralbahnplatz bildet.

Von weitem betrachtet ist die Passerelle ein Gebirgszug, der sich über den Gleisen auftürmt. Seine räumliche Wirkung entfaltet er im Innern. Der Korridor wird zum luftigen, abwechslungsreichen Raum. Vermietungsspezialisten haben in ihrem Prospekt den langen Balken unterteilt: ‹Verpflegung & Food›, ‹Service-Zone›, ‹Magnet-Zone›, ‹Schön-und-fein-Zone› und ‹Non-Food-Zone›. Damit all die Läden wissen, wo sie hingehören. Doch für die räumliche Gliederung sorgten bereits die Architekten: Im vorderen Teil schliesst die Passerelle an die alten Perronhallen an, deren Eisenkonstruktion leider von Ladeneinbauten verstellt ist. Im Mittelteil der Passerelle hängt die Decke tiefer, wirkt der Raum enger, bevor er sich zum Ende hin seitlich und in die Höhe öffnet. Rampe und Rollband führen nach unten und schmiegen sich seitlich an den neuen Meret-Oppenheim-Platz. Am Ende der Passerelle wird der Bahnhof zum Elektronik-, Schuh- und Sportgeschäft. Leider nutzen die grossen Mieter das architektonische Potenzial des Kopfbaus nicht. Hinter der grossen Glasfassade erwartet man eine abwechslungsreiche Ladenstruktur, die einen attraktiven Weg durch das Gebäude hindurch säumen würde. Nun sind die Zugänge etwas verwirrend: Was man als Ein- und Ausgang zum Bahnhof liest, ist ein Ladeneingang, von dem nur versteckt eine Rolltreppe nach oben führt.

Auch der alte Bahnhof profitiert

Konstruktiv ist die Passerelle eine 1,1 Meter dicke Beton-Kastenkonstruktion mit einem Stahlaufbau. Das klingt einfach, war aber schwierig zu realisieren, da die Züge im Bahnhof auch während der Bauzeit ein- und ausfuhren. Also konstruierten die Ingenieure Passera & Pedretti das 185 Meter lange und 30 Meter breite Bauwerk als Schiebebrücke, die sich in Zehn-Meter-Stücken im Dreiwochentakt von der Güterstrasse her auf die vorbereiteten Pfeiler schob. Anschliessend richteten die Stahlbauer das Dachgebirge auf. Dämmtechnisch stellten sich keine grossen →

Bahnhofpasserelle, 2003

Bahnhof Basel SBB

--› Bauherrschaft: SBB, Bern, vertreten durch SBB Infrastruktur

--› Architektur: C/O/G/W Cruz/Ortiz Arquitectos, Sevilla, Giraudi & Wettstein Architekten, Lugano

--› Baurealisation: Itten Brechbühl, Basel

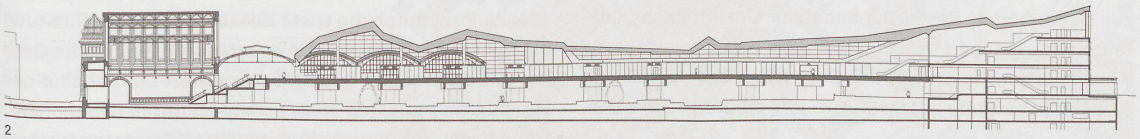
--› Bauingenieure: Passera & Pedretti, Zürich

--› Gebäudetechnik, Projektmanagement: Suiselectra, Basel

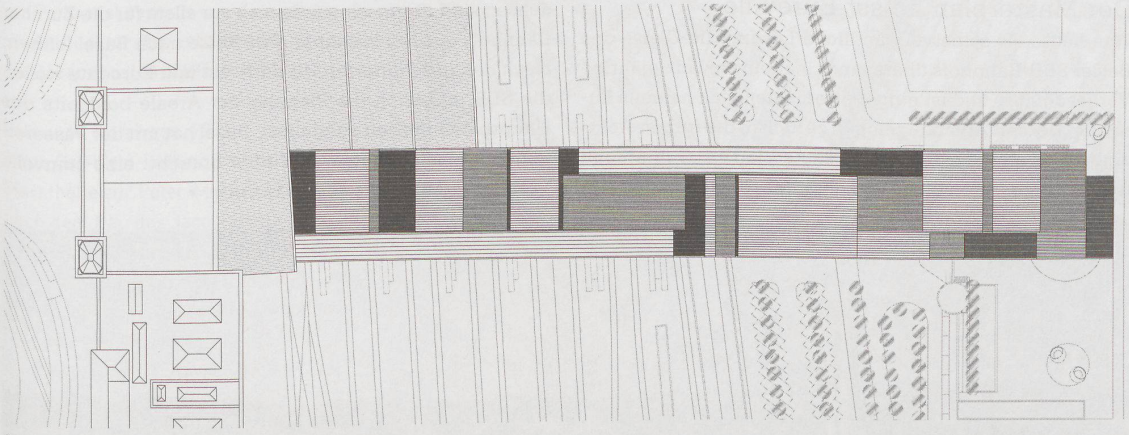
--› Wettbewerb: Studienauftrag unter 7 eingeladenen Teams, August 1996

--› Gesamtkosten (BKP 1–9): CHF 84 Mio. (Bahnhofpasserelle, Sanierung Schalterhalle, Bahnreisezentrum)

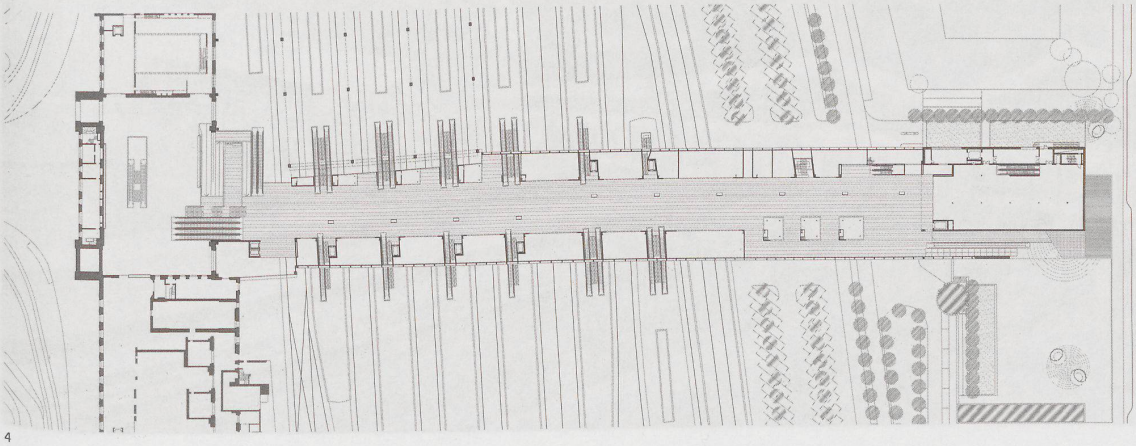
--› Gebäudekosten (BKP 2/m³): CHF 428.–



2



3



4

1 Das gefaltete Dach erzeugt einen abwechslungsreichen, lichten Raum über den Gleisen des Basler Bahnhofs.

2 Der Schnitt zeigt, wie die Passerelle an den Altbau anschliesst und jenseits der Gleise einen markanten Abschluss bildet.

3 Die Dachaufsicht macht die Kombination von gefalteten Flächen mit flach gedeckten seitlichen Streifen sichtbar.

4 Im Grundriss ist die Passerelle eine einfache, von Läden gesäumte Passage. Darunter verlaufen, leicht abgedreht, die Gleise.

→ Probleme, denn in der Passerelle herrscht Aussenklima. An der Decke fachen Holzpaneele die Stahlkonstruktion aus und nehmen ein Gestaltungselement der alten Schalterhalle auf. Die Bodenplatten aus norwegischem Quarzit – eine Referenz auch an den Bahnhof Sevilla – ziehen sich ebenfalls von der Passerelle bis in die Schalterhalle weiter.
Die Basler Passerelle ist nicht nur ein gelungenes Bauwerk, sie wertet auch das Bahnhofgebäude von Emil Faesch und Emanuel La Roche von 1907 auf. Wo früher eine Wand mit wenigen Öffnungen die Schalter- von der Perronhalle trennte, führen jetzt aus luftiger Höhe die Rolltreppen in die Halle hinunter; eine Rampe windet sich in drei Läufen nach unten. Darüber ruht auf einem hohen Stahlträger die alte Glasfassade. Nun hat die Schalterhalle endlich die Bedeutung, die ihr zusteht: die Drehscheibe des Bahnhofs zu sein. Früher war die Halle zwar hoch und gross, doch immer stand etwas im Weg: jahrzehntelang die Gepäckaufgabe, dann das SBB-Reisebüro. Wer zu den Zügen wollte, strebte der Rampe zum Untergrund zu, und wer zu Fuss aus der Innenstadt kam, tauchte bereits bei der Elisabethenanlage in die gruselige Elisabethenpassage ab.
Architektonischen Reiz im bahnhöflichen Untergrund hatte einzig das Rondell aus den Fünfzigerjahren. Die Perronunterführung war niedrig, eng und stets von einem unappetitlichen Geruch von verbrannten Brezeln durchzogen. Weil sie nicht in Perronmitte, sondern am Kopfende lag, strömten die Passagiere eines eingefahrenen Zuges über eine einzige Rampe in die Tiefe, für die Abreisenden gab es kein Durchkommen mehr. Nun korrigieren die SBB auch diesen Geburtsfehler des Basler Bahnhofs: Um ihn Bahn-2000-tauglich zu machen, verlängern sie die Perrons, sodass die Passerelle künftig die Züge in ihrer Mitte überspannt und sich die Passagiere auf zwei Auf- und Abgänge verteilen.

Der Masterplan heisst Euroville

Was heute als selbstverständliche Lösung die Gleise des Basler SBB-Bahnhofs überspannt, hat eine zwanzigjährige Vorgeschichte und ist eingebettet in den Plan namens Euroville. Dessen Anfänge reichen zurück in die frühen Achtzigerjahre, als Basel mit einem Masterplan das Gebiet rund um den Bahnhof zu einer Verkehrsdrehscheibe und einem Dienstleistungszentrum entwickeln wollte. Das Konzept 86 zum Masterplan postulierte neun Massnahmen. Daraus entstanden zwölf Projekte, von denen acht realisiert, zwei im Bau sowie zwei weitere in Planung sind. Im Vergleich zur durchzogenen Bilanz des Masterplans Bahnhof Bern (HP 6–7/03) ist das Basler Euroville eine Erfolgsgeschichte.
Für die Reisenden brachte die Führung der Tramlinien 10 und 11 über den Bahnhof wohl die grösste Verbesserung. Einen klugen Entscheid haben die Masterplaner gefällt, als sie die Fussgänger zurück an die Oberfläche geholt haben. Diese gelangen nun zu ebener Erde vom Bahnhof zu den Tramhaltestellen auf dem neu gestalteten Centralbahnplatz (HP 9/02) und in die Innenstadt. Die Bahnhofvorfahrt liegt als Teil des Centralbahnparkings unter der Centralbahnstrasse. Die überflüssig gewordene Fussgänger-Unterführung unter dem Platz stand nun für eine Velohalle zur Verfügung, die ins Radwegnetz eingebunden wurde. Die alte Perron-Unterführung mit den Rampen dient den Gepäckwagen. Östlich des Bahnhofs entstand das Peter-Merian-Haus, daneben ist das Jacob-Burckhardt-Haus im Bau, und im Westen, neben dem französischen Bahnhofsteil, entsteht das Elsässertor. Jenseits der Gleise, an der Güterstrasse, wird der Südpark mit einem siebzig Meter hohen Hochhaus den Kopfbau der Passerelle flankieren.

Basel hat, was Zürich braucht

Das Hauptübel des Basler Bahnhofs kann auch Euroville nicht lösen: Der Bahnhof befindet sich abseits der Stadt. Wer ins Zentrum will, muss entweder aufs Tram umsteigen oder zu Fuss durch die triste Elisabethenstrasse Richtung Innenstadt marschieren. Da haben es die Berner, die Genfer und die Zürcher besser; hier pulsiert am Bahnhof das Leben. Dafür tun sich diese Städte mit ihren Bahnhofplätzen schwer, die immer auch wichtige Strassenverkehrsachsen sind. Dennoch würde sich vor allem für die Zürcher Bahnhof- und Städteplaner eine Reise nach Basel lohnen. Nach den gescheiterten HB Südwest und Eurogate wollen die SBB in Zürich die Planung der Areale beidseits des Hauptbahnhofs neu aufgleisen. Basel hat mit der Passerelle genau das gebaut, was Zürich braucht: eine sinnvolle Verbindung über die Gleise hinweg. •

Die Silhouette der Passerelle unterstreicht deren Bedeutung als Verbindungselement über die Gleise hinweg.

Projekte von Euroville

1 Bahnhof SBB mit Bahnhofpasserelle
Neubau des Aufnahmegebäudes von Emil Faesch und Emanuel La Roche (1907) an Stelle des alten Centralbahnhofs. Perronhallen von Ingenieur Albert Buss (1903).
Oberirdische Passerelle zwischen Aufnahmegebäude und Güterstrasse an Stelle der Unterführung (C/O/G/W, 2003), Verlängerung der Perrons Richtung Westen bis 2004.

2 Peter-Merian-Haus, 1999
Sechsteiliges Dienstleistungsgebäude mit 45 000 Quadratmetern Fläche; unterirdischer Postbahnhof; die Kunst am Bau von 15 Künstlern war in einem frühen Stadium Teil des Projektes.
--> Bauherrschaft: Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost, Die Post
--> Architektur: Zwimpfer Partner Architekten, Basel
--> Gesamtkosten: CHF 400 Mio.

3 Centralbahnparking, 2000
Parking unter der Centralbahnstrasse auf fünf Geschossen mit Zufahrt von der Gartenstrasse; 375 Langzeitparkplätze, 44 Kurzzeitparkplätze; Bahnhofvorfahrt im 1. Untergeschoss.
--> Bauherrschaft: Basellandschaftliche Pensionskasse
--> Architektur: Dorenbach Arch., Basel
--> Gesamtkosten: CHF 44 Mio.

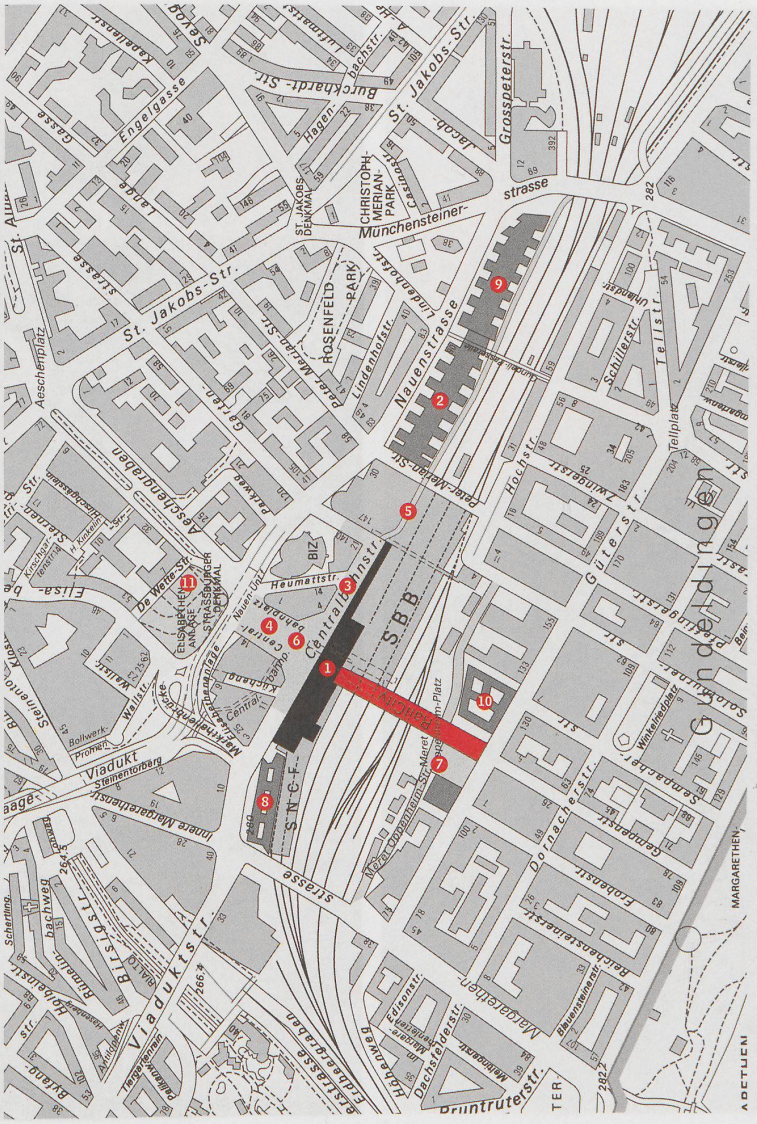
Velo- und Mofawege, 2001
Neue Ost-West-Verbindung von der Markthalle zur Peter-Merian-Brücke; nach dem Bau des Jacob-Burckhardt-Hauses Fortsetzung bis zur Münchensteinerbrücke; zwei Rampen zum Veloparking vor dem Bahnhof, eine Rampe beim Aeschengraben.
--> Bauherrschaft: Kanton Basel-Stadt
--> Planung: Baudept., Tiefbauamt
--> Kosten: grösstenteils in den anderen Krediten enthalten

4 Centralbahnplatz, 2002
Einführung Tram 10 und 11; Ausbau der viergleisigen Tramstation auf sechs Gleise; vier lang gezogene Dächer; ebenerdige Führung der Fussgänger.
--> Planer: Rosenmund + Rieder Architekten, Liestal, Oekoshop/Nateco Landschaftsarchitektur, Basel und Gelterkinden, Stierli + Ruggli, Ingenieure und Raumplaner, Lausen, Dieter Dartsch, Lichtplaner, Riehen
--> Wettbewerb 1994
--> Gesamtkosten: CHF 40 Mio.

5 Tramlinie, Centralbahnstrasse, 2002
Einbau der Tramgleise der BLT-Linien 10 und 11 zwischen Centralbahnplatz und Postgebäude; Gestaltung der Strasse als ‹Boulevard› mit einseitiger Baumreihe; Tramlinie unter dem Postgebäude; Trambrücke zwischen Münchensteiner- und Peter-Merian Brücke; Haltestelle vor dem Peter-Merian-Haus.
--> Bauherrschaft: Kanton Basel-Stadt (Centralbahnstrasse), BLT Baselland Transport, Oberwil (Trambrücke)
--> Planung: Baudept., Tiefbauamt
--> Gesamtkosten: CHF 77 Mio.

6 Veloparking, 2002
Veloparking unter dem Centralbahnplatz (teilweise in den Räumen der Elisabethenpassage); 1100 Plätze, inzwischen auf 1300 erweitert (kostenpflichtig und gratis); die Anlage ist 365 Tage im Jahr durch Personal bewacht, was für die Schweiz neuartig ist.
--> www.veloparking.ch
--> Bauherrschaft: Kanton Basel-Stadt, Baudepartement
--> Planer: Rosenmund + Rieder Architekten, Liestal (Planung und Ausführung Innenausbau), Dieter Dartsch, Lichtplaner, Riehen, Pestalozzi + Stäheli Ingenieure Umwelt und Verkehr, Basel
--> Wettbewerb: 1994
--> Gesamtkosten: CHF 12 Mio.

7 Meret-Oppenheim-Strasse, 2003
550 Meter lange Strasse zwischen Margarethen- und Solothurnerstrasse; Umfahrung des Gundeldingerquartiers, Entlastung der Güterstrasse; Anlieferung für die Bahnhofpasserelle; Taxi- und Busstandplätze; Meret-Oppenheim-Platz als südlicher Bahnhofplatz; Velo-, Mofa- und Motoabstellplätze unter der Bahnhofpasserelle.
--> Bauherrschaft Meret-Oppenheim-Strasse: Kanton Basel-Stadt
--> Planung: Baudepartement, Tiefbau
Gesamtkosten Strasse: CHF 12,5 Mio.


St. Jakobs-Str.
Grosspeterstr.
Münchensteiner-strasse
Nauenstrasse
Peter-Merian-Str.
Centralbahnstr.
S.B.B.
S.N.C.F.
Viaduktstr.
Güterstr.
Dornacherstr.
Aeschenplatz
Aeschengraben
Gartenstr.
Elisabethenanlage
Heuwaagplatz
Bahnhofplatz
Meret-Oppenheim-Platz
Strassburger Denkmal
Elisabethenstr.
Elisabethenkirche
Bruntrutersstr.
Dechsleistr.
Margarethenstr.
Hochbordstr.
Hammerstr.
Hauptbahnhof
Viaduktstr.
Stellwerk
Prohaus
Stellwerkstr.
Weilerstr.
Wettsteinplatz
Wettsteinstr.
Hebelstr.
Hebelstr.
Hebel