

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 16 (2003)

Heft: 12

Artikel: Übergang zur Tagesordnung : Passerelle Bahnhof Basel

Autor: Huber, Werner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122242>

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: 06.02.2026

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

• Im Takt der Züge strömen die Pendler durch den Basler Bahnhof und eilen zur Arbeit. Seit September führt ihr Weg nicht mehr durch die düstere Unterführung, sondern sie gleiten auf Rolltreppen nach oben in die Bahnhofpasserelle (HP 11/03). Das Bauwerk, das die schweizerisch-spanische Architektengemeinschaft C/O/G/W, Cruz/Ortiz und Giraudi & Wettstein, entworfen hat, macht den Basler Bahnhof zur Rail-City, einem Einkaufszentrum mit Gleisanschluss. Doch jetzt, am frühen Morgen, versteht die Rail-City nur Bahnhof: Die Pendler nehmen von den Geschäften rechts und links wenig Notiz. Nur die Cafébar und der Kiosk haben stets Betrieb und in den Konditoreien und Take-Aways kaufen sich die Leute die Kalorien für den Tag ein. In den drei Monaten seit der Eröffnung der Passerelle ist der Alltag über den Basler Gleisen eingezogen. Markus Streckeisen, der Leiter der Rail-City Basel, zieht Bilanz: «Das grosse Interesse der Baslerinnen und Basler an ihrem Bahnhof hat sich schon an der Eröffnung der Passerelle gezeigt: Rund eine halbe Million Besucher zählten wir an dem Wochenende. Erfreulich ist auch, wie schnell sich das Bauwerk in den Bahnhofsbetrieb integriert hat.» Die Rückmeldungen der Geschäfte seien positiv, resümiert Streckeisen, der als Centerleiter den Puls der Mieter (seiner) Rail-City fühlt. Auch André Naef, der sich als Leiter der Kunden-Services der SBB um das Wohl der Passagiere kümmert, ist zufrieden: «Die Reisenden haben die Passerelle gut aufgenommen, der Betrieb hat sich eingependelt.»

Die alte und die neue Welt

In der entrümpten Schalterhalle bietet ein Stand heisse Marroni, Magenbrot, Mässmöggé, Glühwein und die obligaten Basler Leckerli feil. Daneben steigen zwei metallisch glänzende Rolltreppenpaare nach oben. Sie verbinden die alte mit der neuen Bahnhofswelt, die Bahnhofshalle mit der Passerelle. Ob die Rolltreppen den Ansturm in den Stoßzeiten bewältigen können? Das fragten sich die SBB lange vor der Passerelleneröffnung. «Ja, die Kapazität genügt», ist die beruhigende Antwort von Markus Streckeisen. Und bald werde auch die Rampe, deren unteres Ende erst provisorisch in die Halle führt, eine attraktive Alternative zur Rolltreppenfahrt darstellen.

Und die Stimmen, die in den Tagen nach Betriebsaufnahme der Passerelle allen Ernstes verlangten, die Unterführung wieder zu öffnen? Sie sind verstummt. Obwohl: «Am Anfang fühlten sich diese Rufer bestätigt», gibt André Naef zu, denn es gab Staus unten an den Rolltreppen auf den Perrons – und es gibt sie teilweise immer noch. Doch Naef verspricht Besserung: Die Perrons werden Richtung Westen verlängert. Dann können die Züge mittig unter der Passerelle anhalten und die Passagiere werden sich auf zwei Aufgänge verteilen. Außerdem werden die alten Rampen, auf denen die Gepäck- und Minibar-Wagen in den Untergrund abtauchen, verschmälert. Der erste Perron ist bereits umgebaut, die anderen folgen in den nächsten Monaten. Inzwischen ist es Mittag geworden. Nicht mehr nur Pendler bevölkern die Passerelle, sondern auch Passantinnen, die auf dem Weg von der Innenstadt ins Gundeldingerquartier.

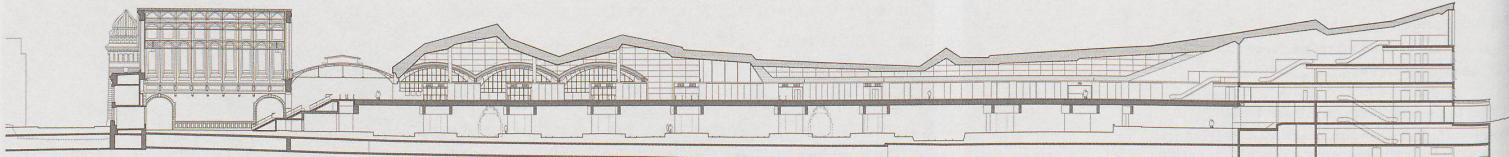
Übergang zur Tagesordnung

Architektur: Hase in Silber

Text: Werner Huber

Fotos: Derek Li Wan Po

Seit drei Monaten geht Basel am Bahnhof nicht mehr unten durch, sondern oben drüber. Die Bahnhofpasserelle hat ihre Feuertaufe bestanden, die unvermeidlichen Kinderkrankheiten halten sich im üblichen Rahmen. Über Basels Gleisen ist der Alltag eingezogen. Ein Augenschein.



1



2



3

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 sieben eingeladenen Teams, August 1996
- > Gesamtkosten (BKP 1–9): CHF 84 Mio. (Bahnhofpasserelle, Sanierung Schalterhalle, Bahnreisezentrum)
- > Gebäudekosten (BKP 2/m²): CHF 428.–

das «Gundeli» (HP 4/03), den Bahnhof queren. Es kommt Leben in die Geschäfte. Franziska Wolf von der Import-Parfümerie ist zufrieden: «Das Geschäft läuft gut und es wird noch besser», meint sie mit Blick auf das Weihnachtsgeschäft. Bis sich eine Stammkundschaft aufgebaut habe, die regelmässig und unabhängig von einer Bahnfahrt ins Geschäft kommt, brauche es seine Zeit, meint Franziska Wolf. Stosszeit herrsche in der Parfümerie vor allem am Abend und am Wochenende. Schlechtes Wetter und der Zahltag am Monatsende lassen den Rubel über den Gleisen rollen. Dieselben Erfahrungen macht auch Mila Carrillo vom «Läckerli-Huus». Ab zehn Uhr morgens belebe sich das Geschäft und zur allabendlichen Stosszeit herrsche Hochbetrieb. «Am meisten Leute hat es aber an einem verregneten Sonntag.» Im Modegeschäft Tom Tailor klingt es ähnlich. Das Geschäft laufe gut und an den Wochenenden noch besser. Es sei ein schöner Arbeitsort, hell und mit Blick auf die Gleise, meinen eine Verkäuferin und ein Verkäufer. Beide betonen jedoch, dass abends ab sieben Uhr nicht mehr viel los sei und die zwei Stunden bis Ladenschluss um 21 Uhr seien lang! Gibt es etwas, das in der Passerelle fehlt? «Öffentliche Toiletten», kommt es bei allen Befragten wie aus der Kanone geschossen. Mc Clean, die offizielle Bahnhofstoilette, liegt weit ab von der Passerelle, beim «Franzosenbahnhof» in der alten Bahnhofswelt.

Telefonkabinen als Ärgernis

Am Abend wechseln die Pendlerströme ihre Richtung. Zwei Geschwindigkeiten sind auszumachen: Die einen hetzen die Rolltreppen hoch – rechts stehen, links gehen, bitte – und zwängen sich energisch nach vorn. Andere hingegen nehmen sich Zeit, kaufen noch etwas ein, um sich den →

1 Seit drei Monaten gelangen die Baslerinnen und Basler durch den Gebirgszug über den Gleisen zu ihren Zügen.

2 Das gefaltete Dach schliesst den langen lichten Raum gegen oben ab. Es verbreitert südländisches Flair am Rheinknie.

3 Über die Rolltreppe tauchen die Passagiere in die Perronhalle ab. Die schmalen Rampen führen in die alte Unterführung.

1 Zwischen dem Faltdach der Passerelle und den Bogendächern der Perronhalle geht der Blick in den Himmel.

2 Die Passerelle rückt zwar sehr nahe an die historische Perronhalle, doch die beiden Bauwerke berühren einander nicht.



→ Abend zu versüßen. Ein regelmässiger Passerellengänger ist auch Bernhard Gysin. Täglich durchmisst er, ohne einen Zug zu besteigen, das Bauwerk zweimal. Der Architekt wohnt auf der Rückseite des Bahnhofs und arbeitet bei der Elisabethenschanze. Dank der Passerelle hat er seinen Arbeitsweg geändert: «Früher ging ich von zu Hause geradewegs über die Postpasserelle und lief dann dem Bahnhof entlang ins Büro. Heute spaziere ich im «Gundeli» nach vorne bis zur Passerelle. Sie bietet einen viel attraktiveren Weg.» Dass es in der Stosszeit auf den Rolltreppen mitunter etwas eng wird, stört ihn nicht, im Gegenteil: «Endlich kommt hier etwas Grossstadt-Feeling auf. Da sollten wir Basler uns doch nicht beklagen», findet er. Sein Ärger gilt zwei Telefonkabinen, die am Ende der Passerelle stehen und die Sicht auf den Ausgang versperren. Ohnehin findet Bernhard Gysin die Wegführung auf der Gundeldinger-Seite etwas diffus: Wer von Osten herkommt und sich nicht auskennt, landet im Media-Markt, wo nur eine versteckte Rolltreppe auf die Passerelle führt. «Doch noch ist der Meret-Oppenheim-Platz nicht fertig gebaut. Dann wird wohl vieles besser», ist er optimistisch.

Auch die SBB haben festgestellt, dass beim «Bahnhofeingang Gundeldingen», wie die ehemalige Tramhaltestelle «Unterführung» neuerdings heisst, noch nicht alles rund läuft: «Auf der Seite «Gundeli» überprüfen wir noch die Signaletik, damit alle den Bahnhofeingang auf Anhieb finden», sagt Markus Streckeisen. Er gibt aber zu bedenken, dass die Verflechtung von Geschäften und Dienstleistungen mit dem Bahnhof Teil des Konzeptes von Rail-City sei.

Ein Wahrzeichen

Abends, wenn es im Bahnhof ruhiger wird, treten die Putzkolonnen in Aktion. Mit dem rauen Boden aus norwegischem Quarzit ist Markus Streckeisen noch nicht ganz zufrieden: «Die Reinigungsmaschine arbeitet noch nicht so, wie sie sollte; doch Fortschritte sind ersichtlich», bilanziert er. Ausserdem gebe es im Boden noch unebene Stellen, die zurzeit ausplaniert werden. Sorgen bereitet noch das Blindenleitsystem – nicht den Blinden, sondern den Sehenden: Manche achten nicht auf die im Boden eingefrästen Rillen und stolpern. Doch Markus Streckeisen und André Naef betonen, dass sich die Kinderkrankheiten des Grossbauwerks in einem üblichen Rahmen bewegen. «Die Passerelle ist ein bereicherndes Objekt für Basel und für die SBB» meint Streckeisen, und für André Naef zeigt sich in der Grosszügigkeit und Offenheit der südliche Einfluss des schweizerisch-spanischen Architektenteams. Er ist überzeugt: «Die Passerelle wird ein Wahrzeichen werden.» •

Kommentar der Jury

Die Jury hat der städtebauliche Eingriff der Passerelle beeindruckt. Quer über die Gleise wird die Verbindung als Bergkamm sichtbar und bindet die beiden Stadtteile auch im Bildergedächtnis der Basler zusammen. Etwas, was ein unterirdischer Fussgängerkorridor nie vermag. Die Jury lobt, dass gezeigt wird, was in der Schweiz sonst versenkt wird. Über den wirren Fluss der Gleise spannt sich das Brückengebirge und definiert damit den Ort des Bahnhofs. Die Bahnhofshalle wird

zum Ausgleichsbecken des Fussgängerstroms und kann ihre Aufgabe als Empfangshalle nun nach rund hundert Jahren endlich erfüllen. Sie ist nicht länger das Anhängsel einer Fussgängerrampe. Die Verkehrslenkung auf der gegenüberliegenden Seite allerdings hat die Jury viel weniger überzeugt. Auch die Detaillierung fand nicht ungeteilten Beifall. Den Silbernen Hasen gewann die Passerelle, weil mit der Infrastruktur Städtebau betrieben wurde.