Ein Herzstück, drei Implantate

Autor(en): **Fehlmann, Deborah**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **32 (2019)**

Heft [15]: **113 Hektar Chancenland**

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-868296

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

Ein Herzstück, drei Implantate

Der Bahnhof SBB strapaziert die Nerven von Nutzern, Anwohnerinnen und Betreibern. Ein Netzumbau und mehrere Arealentwicklungen versprechen Besserung.

Text:
Deborah Fehlmann

Die Ankunft in Basel bleibt Bahnreisenden verwirrend in Erinnerung. Auf das Gleisfeld mit Aussicht auf Gebäuderückseiten folgt der Tiefgaragencharme unter dem Postreitergebäude, bevor der Zug das Perron erreicht. Ist der Weg durch die Bahnhofshalle und das Gewusel des Centralbahnplatzes geschafft, liegt noch die breite Nauenstrasse zwischen Fussgängern und Elisabethenanlage. Hier sitzen Studentinnen im Café und ältere Herren mit Bierdosen auf der Bank. Dass der schnellste Weg ins Stadtzentrum quer durch den Park führt, erschliesst sich Ortsfremden nur bedingt. Nebenan lärmen Baumaschinen. Zwischen Aeschengraben und Nauenstrasse baut die Baloise ein ganzes Geviert neu. Ein fast neunzig Meter hoher Büro- und Hotelturm wird den Höhepunkt des Ensembles bilden. Entworfen haben ihn, wie auch den Masterplan des Areals, die Basler Architekten Miller & Maranta. Zusammen mit weiteren Bauten von Diener & Diener und Valerio Olgiati wird das Hochhaus einen Platz zur Strasse fassen. Damit erhält der Aeschengraben einen städtebaulichen Auftakt.

Auch südlich der Gleise empfängt das Gundeli, wie die Bewohner ihr Quartier Gundeldingen liebevoll nennen, die Reisenden mit einer neuen Landmarke. Auf dem Meret-Oppenheim-Platz vor dem gleichnamigen Hochhaus von Herzog & de Meuron verweilen seit diesem Sommer Pendlerinnen, spielen Kinder am Brunnen und treffen sich Anwohner zum Kaffee. Dass die Einheimischen den Ort auf Anhieb angenommen haben, bestätigt Beatrice Isler, die sich seit Jahrzehnten in Quartierarbeit und Politik engagiert. Die Ur-Gundeldingerin lobt den neuen Stadtraum, kritisiert aber: «Die SBB vermarkten den Platz als Geschenk, das die Öffentlichkeit frei bespielen kann. Tatsächlich verlangen sie aber Miete.» Mit der ‹Neuen Gruppe Bahnhof› vertritt Isler die Anliegen der Bevölkerung rund um den Bahnhof. So forderten die Gundeldinger seit jeher eine bessere Fuss- und Veloverbindung über die Gleise.

Alte Probleme und neue Chancen

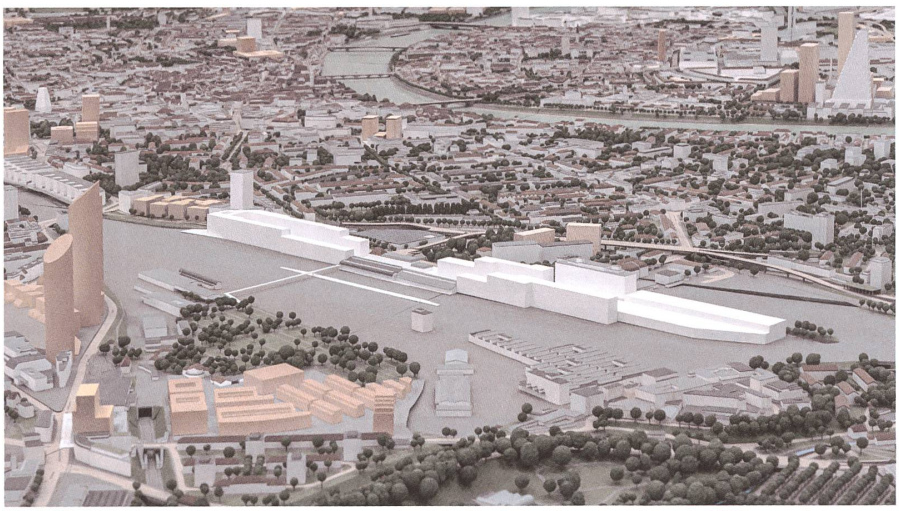
Die vertrackte Situation hat eine lange Geschichte: Als die Arbeiter 1859 den ersten Basler Centralbahnhof bauten, verlegten sie die Gleise nach Saint-Louis und über den Rhein zum Badischen Bahnhof, der damals auf der grünen Wiese stand. Der heutige Bahnhof SBB lag südlich der Stadtmauern. Als diese verschwanden, entstand der Aeschengraben als städtische Achse mit dem Centralbahnplatz als Auftakt. Schon bald wuchs südlich davon das Arbeiterquartier Gundeldingen. Den östlich angrenzenden Dreispitz erschloss man über einen Gleisbogen und nutzte ihn als Materiallagerplatz. Der Güterverkehr wurde noch weiter ostwärts verlagert, auf den Wolf. Mitte des 20. Jahrhunderts hatte sich die Bebauung dicht →

Ankunft in Basel: Der Centralbahnplatz ist mehr Knoten als Platz. Im Hintergrund wachsen die Neubauten des Baloise Parks.

Nordspitze Dreispitz
Städtebaulicher Wettbewerb 2017, Bebauungsplan 2021, Baubeginn offen
Eigentümerin: Christoph Merian Stiftung, Basel; Migros Basel
Planer: Herzog & de Meuron, Basel (Architektur); Michel Desvigne, Paris (Landschaft); ZPF Ingenieure, Basel (Baustatik); Basler & Hofmann West, Basel (Nachhaltigkeit); Rapp Trans, Basel (Verkehr); Odinga Picenoni Hagen, Zürich (Wirtschaftlichkeit)

Perimeter: 59 000 m²
Bruttogeschossfläche Projekt: 185 000 m² (inkl. Bestand, exkl. Parking)
Ausnützungsziffer: 3,2
Nutzung: Wohnen 47 %, Einkaufszentrum 22 %, Büro / Dienstleistung 16 %, Bildung / Freizeit / Gastro / Kultur 13 %, Gewerbe 2 %

Die Nordspitze bringt dominante Hochhausrotunden und öffentliche Freiräume. Visualisierung: Herzog & de Meuron



Wolf
Städtebaulicher Studienauftrag 2017, Richtprojekt und städtebauliches Konzept 2018, Bebauungsplan in Arbeit, Baubeginn 2024
Eigentümerin: SBB
Planer Richtprojekt: Christ & Gantenbein, Basel mit EM2N Architekten, Zürich; Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekt, Bern; Cabane Partner, Basel; ewp, Effretikon
Perimeter: 167 000 m²

Bruttogeschossfläche: 182 000 m²
Ausnützungsziffer: 1,09
Nutzung: Wohnen 40 %, Gewerbe / Logistik 34 %, Büro / Dienstleistung 20 %, öffentliche Einrichtungen / Verkauf / Gastronomie 6 %, Umschlagplatz / Freiverlad bestehend

Ein Steg verbindet die langgezogene Hofraumfigur des SBB-Areals Wolf mit dem Dreispitz. Fotografie Stadtmodell

Am Walkeweg
Arealentwicklungsstudie 2018, Bebauungsplan zweite Stufe 2020, Baubeginn 2022
Eigentümerin: Einwohnergemeinde der Stadt Basel, vertreten durch Immobilien Basel-Stadt; SBB Immobilien
Planer: Camponovo Baumgartner, Zürich (Städtebau); extrā Landschaftsarchitekten, Bern; Edelmann Energieberatung, Thale (D); Dencity, Burgdorf (soziale Beratung)
Perimeter: 61 000 m²

Bruttogeschossfläche Projekt: 56 000 m²
Ausnützungsziffer: 1,1
Nutzung: Wohnen 70 % (vor allem 2½-Zimmer- bis 4½-Zimmer-Wohnungen, Clusterwohnungen), Primarschule und Kindergarten 13 %, Büro- / Gewerbeflächen 8 %, Tramdepot 8 %, Werkhof Stadtgärtnerei 1 %

Am Walkeweg entsteht eine Gartenstadt im Gleisbogen. Plan: Camponovo Baumgartner

Der neue Meret-Oppenheim-Platz mit Brunnen und Hochhaus bildet einen grossstädtischen Auftakt in das beschauliche Quartier Gundeldingen.

→ um das Gleisfeld geschlossen, das den Stadtkörper noch heute teilt. Derweil scheinen die Ansprüche an die Bahninfrastruktur und ein qualitätsvoller Städtebau nur schwer vereinbar. Seit 2003 ist die Passerelle zwischen Bahnhofshalle und Meret-Oppenheim-Platz in Betrieb. Im Vergleich zur früheren Unterführung ist sie leistungsfähiger und attraktiver, doch zu Stosszeiten schon heute überlastet. Eine zusätzliche Unterführung ist frühestens 2035 fertig. Darum denken die SBB aktuell nicht nur darüber nach, die alte Unterführung zu öffnen, sondern wollen auch eine provisorische zweite Passerelle für Fussgänger bauen. «Die Velofahrer sollen nun wieder Jahre auf eine bessere Anbindung warten», sagt Beatrice Isler. Die ‹Neue Gruppe Bahnhof› setzt sich dafür ein, dass das Provisorium eine Velospur erhält.

Was Basel bräuchte, ist ein Befreiungsschlag. 2011 scheiterte die Idee, das Gleisfeld als ‹CentralParkBasel› zu überdecken, an der Urne. Bessere Chancen hat die aktuelle Studie ‹Bahnknoten Basel› von den Kantonen beider Basel, den SBB und der Deutschen Bahn. Sie schlägt vor, die städtischen Bahnhöfe mittels Durchmesserlinie zu einem Herzstück zu verbinden und das regionale S-Bahn-Netz trinational auszubauen. Im Juni hat der Bund den Projektierungskredit bewilligt. Das birgt die Möglichkeit, die Situation um den Bahnhof zu entwirren: Die Planer von Herzog & de Meuron regten an, die Margarethenbrücke zum städtischen Platz mit Gleisanschluss auszubauen. Damit entstünde nicht nur ein neues Bahnhofsportal, sondern auch eine attraktive Verbindung von Gundeldingen über die Heuwaage in die Altstadt.

Unabhängig von der Infrastrukturplanung entstehen derzeit am Gleisfeld neue Gelegenheiten, den Gordischen Knoten zu lösen. Beim Bahnhof wollen Post und SBB das Postreitergebäude, das über den Gleisen liegt und im Volksmund auch ‹Rostbalken› genannt wird, umbauen. Das neue Nauentor soll die Gleisquerung mit mehreren Einkaufs-, Dienstleistungs- und Gastronomiegeschossen verbinden, aus denen drei Wohnhochhäuser wachsen.

Urbaner Acker

Der Spaziergang durch Gundeldingen zum Dreispitz dauert eine Viertelstunde, doch nach einer Querstrasse ist der grossstädtische Empfang vergessen. Das Gründerzeitquartier mit dem rechtwinkligen Strassenraster und der homogenen Blockrandbebauung ist städtebaulich eine Welt für sich, geprägt von Kleingewerbe, entspannten Cafés und Kneipen. An der Reinacherstrasse endet diese Idylle abrupt. Wie ein Keil schiebt sich das Dreispitz-Areal von Süden bis ans Gleisfeld. Der Baumarkt und der MPark Dreispitz, die seine Spitze besetzen, haben je die Dimension eines Gundeldinger Häuserblocks. Der Grund für diesen markanten Bruch: Der Dreispitz ist in Privatbesitz. Nach →

Heute von Logistik und Infrastruktur geprägt soll der Güterbahnhof Wolf sich in wenigen Jahren in ein lebendiges Stadtquartier verwandeln.

→ dem Willen von Christoph Merian und seiner Frau gingen die fünfzig Hektar Ackerland, die etwa hälftig in den beiden Basler Halbkantonen liegen, nach deren Tod 1886 in den Besitz der Christoph Merian Stiftung (CMS) über. Diese vergibt das Land heute im Baurecht und fördert mit den Erträgen gemeinnützige Projekte in ganz Basel.

Um die Jahrtausendwende begann die Stiftung mit der Umstrukturierung des abgeschlossenen Waren- und Zollfreilagers. Den Anfang machte das Gebiet um den heutigen Freilagerplatz in der Mitte des Dreispitz, wo sich der Vision der CMS folgend Wohnraum, Kreativwirtschaft, Bildungseinrichtungen und Kulturinstitutionen wie das Haus der elektronischen Künste versammeln. Alte Hallen wurden umgenutzt, daneben entstanden Neubauten wie ‹Helsinki Dreispitz› von Herzog & de Meuron, ‹Oslo Nord› von ffbk und das Transitlager, das der Däne Bjarke Ingels umbaute und erweiterte. Derzeit nimmt die CMS die sechs Hektar grosse Nordspitze in Angriff. Hier plant sie ein gemischtes Stadtquartier mit hohem Wohnanteil, das Gundeldingen und den Dreispitz verbinden soll. 2017 gewannen Herzog & de Meuron den städtebaulichen Wettbewerb. Den Auftakt bilden drei zylinderförmige Türme, die das Quartier und die Umgebung dominieren. Eine bebaute Achse mit Büroflächen und Wohnungen über öffentlichen Erdgeschossen führt die Strassenflucht der Güterstrasse fort. Zentraler Bestandteil des Projekts sind zwei grosse Freiflächen. Die nördliche ist eine nach Margaretha Merian benannte Grünanlage. Die südliche soll als Adele-Duttweiler-Feld zum sozialen Zentrum des Quartiers werden. Auf dem Dach der Parkgarage ist eine öffentliche Nutzung geplant. Visualisierungen aus dem Wettbewerb zeigen Pflanzenzucht, Kinderbetreuung und Beachvolleyball.

Der Entwurf verbindet zwei Hauptanliegen der CMS und der grössten Baurechtsnehmerin auf dem Areal, der Migros Basel: Gemäss der Entwicklungsvereinbarung mit dem Kanton soll das Quartier bei hoher baulicher Dichte ein grosszügiges Freiraumangebot aufweisen. Von diesem wird auch Gundeldingen profitieren, dem es zurzeit an öffentlichen Grünflächen mangelt. Über die grossen Bauvolumen erhält die CMS im Gegenzug die für ihre Fördertätigkeit notwendigen Erträge und die Migros genügend Entwicklungsspielraum. Das Bauen in die Höhe ist angesichts der knappen Platzverhältnisse in Basel wohltuend und angemessen.

Einige Fragen bleiben spannend: Werden alteingesessene Gundeldinger und zuziehende Dreispitzlerinnen das Adele-Duttweiler-Feld tatsächlich gemeinsam beackern? Wird das Gundeli nicht vielmehr zum Durchgangsquartier zwischen Dreispitz und Bahnhof? Mit dem Ausbau der Haltestelle Dreispitz im Osten des Areals will der Kanton das verhindern. Der Irène-Zurkinden-Platz mit Einkaufsmöglichkeiten und Bike & Ride soll als Gegengewicht zum Meret-Oppenheim-Platz im Westen funktionieren.

Gartenstadt im Hinterland

Die Anbindung des Trams an die S-Bahn existiert bereits. Die städtebauliche Qualität des Knotenpunkts Dreispitz lässt indes auf sich warten. An der Kreuzung, wo die Warteck Invest bis 2022 ein vierzig Meter hohes Wohn- und Geschäftshaus und den Irène-Zurkinden-Platz baut, liegt derzeit eine Brache. Kaum einsehbar erstreckt sich im Bereich des Gleisbogens dahinter das Areal der künftigen Siedlung ‹Am Walkeweg›. Im Rahmen zweier Studienaufträge wünschte sich der Kanton, der das Land besitzt, hier ein ökologisch nachhaltiges Wohnquartier mit durchschnittlichen Mietpreisen. Das Siegerprojekt entwarfen Camponovo Baumgartner Architekten aus Zürich. «Hier ist Niemandsland, und doch kommt vieles zusammen», sagt Luca Camponovo. «Ein Friedhof trifft auf eine Drogenabgabestelle, daneben liegen Familiengärten und ein Wohnheim für Asylsuchende.» Der eigentümliche Ort faszinierte die Architekten. Ihren Entwurf leiteten sie deshalb aus seiner Geschichte ab. «Der Gleisbogen prägt die Ausrichtung fast der gesamten umliegenden Bebauung. Mit dieser starken Form wollten wir arbeiten», führt Camponovo aus. Die künftige Siedlung liegt im Halbrund, die Fläche zwischen Gleisbogen und Walkeweg wird zum Park, das Wegnetz der Familiengärten gibt die Gliederung der Baufelder vor. Um die neue Schule und den mittigen Quartierplatz gruppieren sich flache Zeilenbauten, deren Höhe zum Irène-Zurkinden-Platz ansteigt. Indem ihre aussenliegenden Erschliessungen und Vorgärten sich mit dem öffentlichen Raum verweben, verkörpern sie die Idee des bodennahen Wohnens im Grünen. Wie passt die Gartenstadt-Romantik in die raue Umgebung zwischen Gewerbe und Gleisfeld? Camponovo sieht den Kontrast positiv: «Das Reihenhaus, wie wir es hier vorschlagen, ist in Basel beliebt, kommt aber selten vor. Soll das Wohnungsangebot der Stadt viele Bevölkerungsschichten ansprechen, ist typologische Vielfalt entscheidend.»

Hortus conclusus am Gleisfeld

Jenseits des Gleismeers arbeiten die SBB auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf an einer dritten Vision für ein neues Stück Basel. Den kaum hundert Meter breiten und über einen Kilometer langen Streifen spielen sie dafür frei, wenn der internationale Containerterminal voraussichtlich 2021 ins ‹Gateway Basel Nord› umziehen wird. Umgeben von einem Autobahnzubringer im Norden, Gleisen im Süden und Logistik im Osten ist das Areal vordergründig unwirtlich. «Angesichts der vielen Lärm- und Gefahrenquellen musste der städtebauliche Studienauftrag zuerst beantworten, ob es sich hier qualitätsvoll leben lässt», sagt SBB-Projektleiter Philippe Marti. Weil kein Entwurf die Jury auf Anhieb überzeugte, synthetisierten zwei Teams ihre Ideen in einem Richtprojekt: Die langgezogene Hofraumfigur lieferten Christ & Gantenbein. Der abgeschirmte Freiraum ist unverzichtbar, denn die Störfallvorsorge verbietet Aussenräume auf die Gleise. Der Vorschlag, die verschiedenen Funktionen nebeneinander anzuordnen, anstatt sie zu stapeln, stammt von EM2N. Die klar getrennten Schwerpunkte von Wohnen im Westen und Gewerbe im Osten ermöglichen eine Umsetzung in Etappen.

Das historische Dienstgebäude und zwei denkmalgeschützte Hallen in der Arealmitte bleiben erhalten. Hier ziehen Gastronomiebetriebe und öffentliche Dienstleistungen ein. Mit Taxistation, Velogarage und Fernbusbahnhof werden sie zur Verkehrsdrehscheibe des neuen Stadtteils. In einer der Hallen deutet Philippe Marti auf die Überreste einer Fussgängerbrücke zwischen dem Dachwerk: «Diese Verbindung, die früher zum Dreispitz führte, wollen wir wiederbeleben. Sie soll auch die künftige S-Bahn-Haltestelle Wolf im Gleisfeld erschliessen.»

Mit der direkten Verbindung über die Gleise rücken die drei städtischen Implantate im Südosten Basels zusammen und dank des neuen S-Bahnhofs Wolf näher ans Zentrum. Ob die Vernetzung auch in den Köpfen der Bewohnerinnen und Bewohner gelingt, wird sich zeigen. Was bedeuten die Veränderungen für die heutige Stadt? «Natürlich bereiten sie manchen Sorgen, beispielsweise sind die Mieten im Quartier bereits gestiegen», sagt Beatrice Isler. «Aber Veränderungen gehören zum Gundeli. Früher war es das Quartier der Arbeiter, heute ist es jenes der Pendler. Hier kommen Menschen aus hundert Ländern, allen Altersgruppen und sozialen Schichten zusammen. Das Quartier wandelt sich und bleibt doch das gleiche.» ●

Quartieridylle und Shoppingtempel: Am Dreispitz treffen grossmassstäbliche Gewerbebauten auf die kleinteilige Bebauung von Gundeldingen.