

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 34 (1993)
Heft: 2

Artikel: Das DB-Güterbahnhofsareal in Basel : Planungsideen eines Stadtökologie-Seminars
Autor: Leser, Hartmut / Wehrli, Magdalena
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088591>

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: 15.01.2026

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

Das DB-Güterbahnhofsareal in Basel

Planungsideen eines Stadtökologie-Seminars

Hartmut Leser und Magdalena Wehrli

Zusammenfassung

Ein Stadtökologie-Seminar beschäftigte sich mit Planungsvarianten für das Areal des Güterbahnhofs der Deutschen Bundesbahn (kurz: DB-Güterbahnhofsareal) am Riehenring in der Stadt Basel (Schweiz). Voneinander unabhängige studentische Arbeitsgruppen lieferten fünf ganz verschiedene Planungsvarianten. Diese werden vorgestellt und bewertet. – Es zeigt sich, dass mit einer wohlüberlegten Planung eine Weiterentwicklung der Stadtstruktur möglich ist, ohne dass human- und stadtökologische Grundsätze über Bord geworfen werden müssen. Es wird nicht nur "gebaut", sondern auch die Chance zur wirklichen Stadtviertelerneuerung ergriffen, ohne die ursprüngliche Lagefunktion des Güterbahnhofgebiets zu verschleiern. So lassen sich Stadt- und Verkehrsgeschichte mit stadtökologisch gewichteter Planung vereinigen.

1 Einleitung

Im Wintersemester 1989/90 fand im Rahmen einer lockeren *Folge von Seminaren zur Stadtökologie* eines zum Thema des z.Z. ungenutzten Gleisareals des Güterbahnhofs der Deutschen Bundesbahn in Basel/Schweiz (kurz: DB-Güterbahnhofsareal) statt. Aufgabe war, neben der Behandlung von Sachthemen, auch Alternativvorschläge für eine Neunutzung des DB-Areals vorzulegen. Dabei sollte "extrem" gedacht werden. Das Seminar erarbeitete fünf Planungsvarianten, die hier vorgestellt werden. Der Beitrag kann damit als Bestandteil der Diskussion um die Veränderung der Stadtstrukturen im Bereich der Nordtangente verstanden werden. Da weder das Problem der "Neuen Messe" noch jenes des städtischen Umfeldes der Nordtangente um die Wiese-Verkehrsspinne gelöst ist, betrachten Seminarleiter und -plenum nachstehende Ideen-skizzen durchaus nicht als blosse Sandkastenübung.

Adresse der Autoren: Professor Dr. Hartmut Leser und cand. geogr. Magdalena Wehrli, Abteilung Physiogeographie und Landschaftsökologie, Forschungsgruppe Stadtökologie, Geographisches Institut der Universität Basel, Klingelbergstr. 16, CH-4056 Basel.

2 Das DB-Güterbahnhofsareal

Der räumlich beengte Kanton Basel-Stadt verfügt über keine Landreserven für die Weiterentwicklung baulich-städtischer und städtisch-funktionaler Infrastrukturen. Durch *Neunutzung von Altflächen* des Gewerbes, der Industrie und des Verkehrs bieten sich jedoch auch künftig Möglichkeiten, die Stadt weiterzuentwickeln. “Weiterentwickeln”, darüber war sich das Seminarplenum im klaren, bedeutet nicht unbedingt “Überbauung”, sondern “Nutzungsänderung im weiteren Sinne”. Extremfall: Schaffung einer Grossgrünfläche auf dem DB-Güterbahnhofsareal.

Das DB-Güterbahnhofsareal (= DBGA) stellt eine solche Landreserve dar, unabhängig von den damit verbundenen Rechts- und Eigentumsverhältnissen. Das DBGA wird nur noch peripher bzw. gar nicht genutzt. Es steht an sich im Rahmen verschiedener Basler Stadtstrukturplanungen und -änderungen zur Disposition. Dazu gehören:

- Bau der *Nordtangente* mit den bereits vorhandenen Hochstrassen-Rampen (Autobahnabzweiger Richtung Flughafen/Frankreich) im Bereich der Wiese-Verkehrsspinne und die diskutierte
- Ausweitung des Geländes der *Schweizer Mustermesse* Richtung DBGA, also über die Querachse der Erlenstrasse hinaus, die das heutige alte DBGA nach Süden abschliesst.

Auf diese Projekte, die in Stadt und Kanton Basel bereits ausführlich diskutiert wurden, wird hier nicht eingegangen. Für all jene, die an zusätzlichen Anregungen für die Weiterplanung des Nordtangenten-Umfeldes interessiert sind, enthalten die Planungsideenskizzen vielleicht doch Bedenkenswertes. – Im übrigen hatten sich schon verschiedene Interessensgruppen mit dem Problem des DBGA auseinandergesetzt. Ein Artikel der “Basler Zeitung” (Nr. 34, 09.02.1990) nahm unter der Überschrift “Mit Provisorium Wohngebiet umfahren?” auf das DBGA Bezug. Schlagwörter aus diesem Artikel:

- “Neues, attraktives Quartier”
- “Volksinitiative ‘Statt Grau Stadtgrün’ in Kleinbasel”
- “Gesamtheitliche Planung”
- “Günstiges Wohnen, Erholung und Gewerbe”
- “Naturnahe Grünverbindung” [zu den Langen Erlen].

Von diesen – und anderen – Stichwörtern liessen sich die Projektbearbeiter und bearbeiterinnen inspirieren.

3 Die Aufgabenstellung im Seminar “Stadtökologie”

Die Seminarsitzung vom 09.01.1990 hatte das Thema “Stadtökologische Bedeutung städtischer Freiflächen”, verbunden mit der Gruppenarbeitsaufgabe, das DBGA einer neuen Nutzung zuzuführen. Die kontrovers geführte Diskussion veranlasste, für die Schlussitzung durch fünf Bearbeitergruppen Alternativen für das DBGA auszuarbeiten. Vorgaben gab es keine, wenn davon abgesehen wird, dass die bereits bestehenden baselstädtischen Raumstrukturen und deren ökologische Probleme mitzuberücksichtigen waren. Ausdrücklich hiess es im Aufgabenpapier: “Denken und planen Sie *unkonventionell* und denken Sie vor allem an den *Menschen*, der in der Stadt wohnen soll.” Konkret bestand die *Aufgabe* in

- Vorlage einer *Planskizze* (Format DIN A 4) mit ausführlicher Legende der Planungsinhalte der Karte, und – zusätzlich zur Karte eine
- *Begründung* von genau 15 Zeilen, die kurz und bündig, aber zugleich gut belegt ist, um von der Konzeptidee zu überzeugen, sowie der
- *Präsentation* und der Überzeugungsarbeit im Plenum, für die jeder Gruppe exakt fünf Minuten zur Verfügung standen.

Diskutiert wurden die Vorschläge nach der Präsentation. Leitlinien waren zwei Fragen:

- Was sind die Alternativen zur konventionellen Stadtplanung?
- Wird das Ziel einer “ökologisch ausgewogen funktionierenden Stadt” – was immer das auch sei! – erreicht?

Das Plenum stellte fest, dass vor allem Frage zwei ad hoc präzisiert werden musste, denn man wollte die vorgelegten fünf Projektideen auf “*Stadtökologisch richtig!*” bewerten. Aus den Seminarerfahrungen konnten sehr rasch drei Kriterien für die Beurteilung der stadtökologischen Verträglichkeit der Projekte festgelegt werden. Ist die Projektidee, vorbehaltlich späterer Detailabklärungen, stadtökologisch verträglich, dann muss das geplante Quartier “wohnlich”, “rekreativ wertvoll” und “verkehrsberuhigt” sein. Diese *drei Kriterien* wurden genauer definiert:

- ❑ “*Wohnlich*” bedeutet, dass nicht nur Wohnraum angeboten werden muss, sondern dass dieser auch preisgünstig zu sein hat; die Wohnqualität muss gut sein; es soll Quartiergefühl vermittelt werden; integrationsfähige Gewerbe, soweit sie die Wohnfunktion nicht nachhaltig stören, sind nicht nur zugelassen, sondern auch erwünscht, um einen Durchmischungseffekt zu erreichen bzw. zur Quartierdiversifizierung und -belebung beizutragen.
- ❑ “*Rekreativ wertvoll*” bedeutet, dass bei der Quartierplanung und -gestaltung der Naturaspekt mitberücksichtigt sein muss; die Diversität biogener und abiotischer Geoökofaktoren muss gross sein; es soll eine humanökologisch wertvolle Ausstattung mit Natur- und Kulturelementen vorhanden sein; das Bioklima ist gut; die psychischen Effekte, die von den Naturresten und anderen Quartierstrukturelementen ausgehen, müssen positive Wirkungen zeitigen.
- ❑ “*Verkehrsberuhigt*” bedeutet keinen Durchgangs- und keinen Parkiersuchverkehr; Fuss- und Velowege herrschen vor; es ist eine Abschirmung gegen Strassen-, Bahn- und Autobahnlärm gegeben; die Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr wird verbessert, z.B. auch durch Bus- und Tramlinienverlegungen bzw. S-Bahnanschluss.

4 Die Projektideen

In diesem Beitrag werden die Varianten mit einem *Schlagwort* versehen, um über ein Verständigungsmittel zu verfügen. Zugleich werden die Namen der Bearbeiter und Bearbeiterinnen, auf welche die Idee zurückgeht, genannt:

1. Variante "Natur-Park", Magdalena Wehrli & Stefan Hartmann
2. Variante "Freizeit-Park", Beatris Heinzmann & Peter Beerli
3. Variante "Wohnen und Erholen", Franziska Siegrist & Beat Zahno
4. Variante "Wohnen am See", Felix Rätz
5. Variante "Quartier im Quartier", Regine Fricker, Michael Emmenegger & Stefan Fricker

Variante 1: Planung eines Parks mit naturnahen und natürlichen Vegetationssukzessionen ("Natur-Park") (Abb. 1):

Die Bearbeiterguppe begründet ihren Vorschlag mit den bekannten stadtoökologischen und stadtklimatischen Problemen von Basel und dem allgemeinen *Mangel an Freiflächen* (beispielsweise kommt im Matthäusquartier auf jeden Einwohner 0.5 qm Grünfläche). Diesem müsse durch ein radikales, auf Naturschaffung in der Stadt abzielendes Konzept entgegengehalten werden, um gegenüber anderen Flächennutzungen in der Gesamtstadt und speziell in Kleinbasel einen *Ausgleich* zu schaffen, der für die Bewohner der angrenzenden Quartiere auch wirklich spürbar wird. Das nach dem Plan naturnah gestaltete DBGA soll zugleich eine Verbindung von Kleinbasel in die Langen Erlen schaffen.

Die im "Basler Naturatlas" für das DBGA erwähnten Flächen soll man möglichst so belassen. Die Sukzessionsstadien werden verschiedene Vegetationsstadien zeigen und sichtbar machen, wie sich die Natur weiterentwickelt und sich selbst

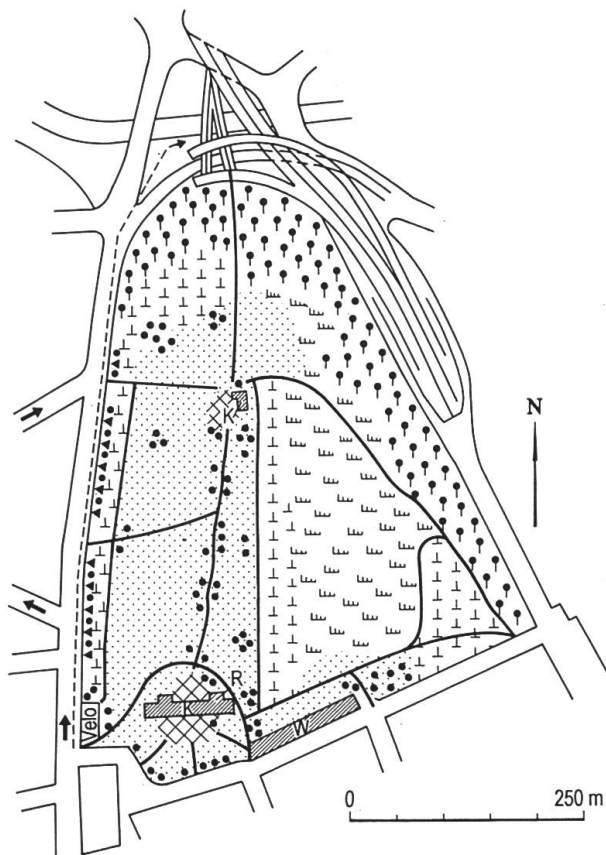


Abb. 1 DB-Güterbahnhofsareal in Basel: Gestaltungsvariante "Natur-Park" von M. Wehrli und S. Hartmann. Die Variante (1) nimmt von der bestehenden Struktur ganz bewusst Abstand und versucht eine ökofunktional relevante Raumgestaltung, die den Quartierbewohnern ein bioklimatisch und rekreativ höchst wertvolles Gebiet beschert. Der Gedanke an eine "natürliche Natur", städtisch wenig verfälscht, beherrscht das Konzept.

	Wald
	Wiese, Rasen, Begrünung allgemein
	See, Weiher
	Ruderalflora (Geleiseschotterstandorte)
	Natürliche Sukzessionsflächen
	Spielplatz
	Platz mit Sitzgelegenheiten
	Fläche zur freien Gestaltung
	Aussensportanlage
	Überdachte Autobahn mit Solarzellen
	Parkplatz
	Unterirdisches Parkhaus
	Gebäude
	Recycling-Sammelstelle
	Freiluftbühne
	Skateboardbahn
	Fischzuchtanlage
	Lärmschutzwand
	Einzelbaum
	Hecke
	Bach
	Felsen
	Strasse geteert
	Fussweg, z.T. Velos gestattet
	Veloweg
	unterirdische Strassenführung
	Tramlinie mit Station
	Buslinie mit Station
	S-Bahn mit Station
W	Wohnen
K	Öffentliche, kulturelle Nutzung (z.B. Veranstaltungen, Konzerte, Kleinkunst, Information, Quartierverein, Jugendzentrum, Werkstätten, Ausstellungen etc.)
L	Laden, Post etc.
R	Restaurant
S	Schule, Kindergarten
G	Gewerbe, Büros
T	Turnhalle
V	Verwaltung
M	Mustermesse Basel (MUBA)
B	Tankstelle, Garage
A	Kantine
U	Pumpwerk
C	Schwebebahnstation

stabilisiert. Die naturnahe Vegetation, die sich selbst entwickeln und weiterentwickeln darf, verursacht auch kaum Pflegekosten. Eine gewisse Beschilderung soll das Konzept des Parks deutlich machen und Biotop oder Einzelobjekte kennzeichnen.

Peripher wird eine *Verkehrsberuhigung* des Quartiers vorgesehen, damit der Park gefahrlos erreicht werden kann, aber auch, um die Lärmemissionen zu dämmen. Die Frage des Lärmschutzes durch Wände entlang der Autobahn bleibt zunächst offen. – Das ehemalige (historische) *Bahnhofsgebäude* und ein altes Betriebsgebäude werden einer öffentlichen Nutzung zugänglich gemacht. Die Gebäude könnten sich zu einem wichtigen kulturellen Treffpunkt von Kleinbasel entwickeln. Die Bearbeitergruppe sieht durch diese Idee generell die Lebensqualität in den angrenzenden Wohnquartieren angehoben, erwartet speziell aber eine Stadtklimaverbesserung sowie neue oder gesicherte Lebensräume für Flora und Fauna in der Stadt. Ein so genutztes Areal dieser Grösse wäre *europaweit ein Unikum* für eine Großstadt. Diese Vorteile, so die Bearbeitergruppe, rechtfertigen diese Art der Flächennutzung in der Stadt, die sich bewusst nicht an ökonomisch bzw. monetär bezifferbaren Massstäben orientiert.

Bewertung: Sieht man die Stadtökologie als Instrument, "richtige" Natur grossflächig in die Stadt hineinzutragen, weist die Idee sicherlich den höchsten Standard auf. Die hohen ethischen Normen, die man mit der Idee verfolgt, sind anzuerkennen. Unter den gegenwärtigen ökonomischen Bedingungen ist die Idee eines stadtoökologischen idealen Naturparks jedoch fast nicht zu realisieren.

	Wohnstrasse
	Einbahnstrasse
	Fussgängerstreifen
	Veloparkplatz
	Verkehrsberuhigte Strasse

Legende zu den fünf DBGA-Karten

Variante 2: Planung eines Naherholungsgebietes mit teilweise naturnahem Charakter ("Freizeit-Park") (Abb. 2):

Die Bearbeitergruppe geht von den *Bedürfnissen einer Quartierbevölkerung* aus, der sehr wenige Freizeit- und Naturerlebnismöglichkeiten zur Verfügung stehen. Durch die Dreiteilung der geplanten Flächennutzung des DBGA möchte man die Gruppen Kinder, Jugendliche und Erwachsene ansprechen. Sie sollen möglichst viel " *kreativen Freiraum*" haben, in dem noch Gestaltungsmöglichkeiten bestehen. Damit sind auch Begegnungs- und Kennenlernmöglichkeiten geschaffen.

Ein konventioneller *Grünanlagenbereich* geht in einen freien bzw. naturnahen über, dem ein Spielparadies (Robinsonplatz) angegliedert ist. Eine Gliederung in visuell erkennbare Freiräume wird nicht nur durch Bepflanzungen erreicht, sondern auch durch die Anlage eines Sees, der mit der Wiese verbunden wird. Wesentliche Überbauungen sind nicht vorgesehen, sondern der Freiflächencharakter des gesamten Areals soll betont bleiben. Auf Bedürfnisse der Messe könnte auch noch Bezug genommen werden, was aber der Detailplanung vorbehalten bleiben muss. Eine gewisse *Selbstverwaltung*, wegen der bevölkerungsautonomen Gestaltungsmöglichkeiten wohl auch erforderlich, ist vorgesehen. Sie stellt auch die funktionalen Beziehungen mit der Stadtverwaltung (Stadtgärtnerei etc.) her. Die *Zugänglichkeit* mit dem Öffentlichen Nahverkehr soll verbessert werden durch Umleitung der Buslinie aus der "unbewohnten" Schwarzwaldallee über die Erlenstrasse in den Riehenring. Zusätzliche Bushaltestellen wären zu begrüßen.

Bewertung: Ähnlich dem "Natur-Park" wird relativ viel "Natur" geschaffen, aber demgegenüber viel mehr gestaltet, woraus auch Unterhaltsmassnahmen resultieren. Der "Freizeit-Park" kommt sicherlich der altersunterschiedlichen Quartierbevölkerung in

der Nachbarschaft entgegen. Stadt- und humanökologisch ist die Anlage sehr wertvoll, weil sie den Kriterien "Wohnlichkeit" (in der engeren und weiteren Nachbarschaft), "rekreativ wertvoll" und "verkehrsberuhigt" Rechnung trägt. Aus Kleinbasler Sicht sicherlich ein sehr wertvolles Konzept.

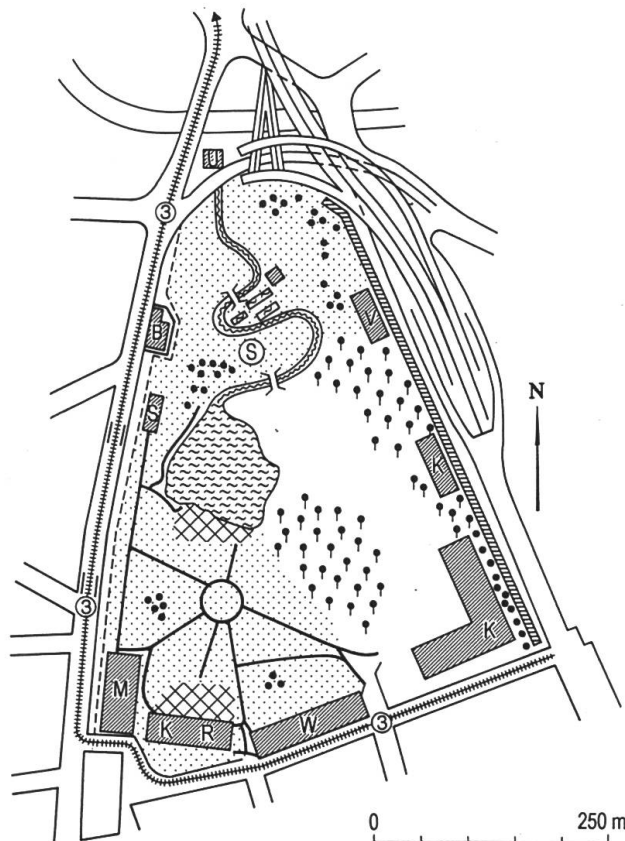


Abb. 2 DB-Güterbahnhofsareal in Basel: Gestaltungsvariante "Freizeit-Park" von B.Heinzmann und P.Beerli
Die Variante (2) schafft durch Bauwerke an der Peripherie einen schmalen Übergang zu den dicht überbauten Vierteln der Nachbarschaft, strebt aber zu grossen Teilen Freiflächen an, die Erholung und Freizeit dienen sollen. Sie schaffen nicht "wilde Natur", sondern "Stadtnatur".

Variante 3: Planung eines Wohn- und Erholungsgebietes mit parkartigen und naturnahen Bereichen ("Wohnen und Erholen") (Abb. 3):

Die Bearbeitergruppe strebt einen Kompromiss an, der *verkehrsfreies Wohnen am Rande eines Erholungsgebietes* möglich macht, das ohne bauliche Begrenzungen an das dicht überbaute Horburg- bzw. Matthäusquartier stösst. Sie bezieht in die Planung des DBGA auch das weitere Quartier-"Hinterland" mit ein. Daraus resultieren vor allem *verkehrliche Massnahmen* im Bereich des Riehenringes und der dort einmündenden Strassen. Der Riehenring wird zwischen Mauer- und Feldbergstrasse geschlossen, ebenso die Verbindung Mauer-/Fasanenstrasse (aufschütten!). Lärmschutzwände an der Nordtangente und Überdachung der Strassen im Osten sind ebenso vorgesehen wie verschiedene Verkehrsbau- und Lenkungs-massnahmen in den Wohnquartieren.

Das Wohngebiet wird gegen das Verkehrsband Autobahn/Eisenbahn/Badischer Bahnhof/Schwarzwaldallee durch einen ausgedehnten *Gewerbe- und Bürogebäuderiegel* gegen Emissionen abgeschirmt. Im Wohngebiet selber ist verdichtetes Bauen (2-4 Stockwerke, 1-5-Zimmer-Wohnungen mit Balkon oder Hintergärten für alle) vorgesehen. Ins Quartier gehören Bäckerei, Café, Kindergarten und ein zentraler Platz. Die Bauwerke im Winkel Erlenstrasse/Riehenring nehmen mit ihren Funktionen nicht nur auf das neue Wohnviertel neben der Schwarzwaldallee, sondern auch auf die angrenzenden Quartiere Rücksicht und Bezug. Auf deren Gesamtheit ist das höchst diverse Raum- und Dienstleistungsangebot abgestellt (Altersheim, Freiluftbühne, Sportplatz,

Kulturzentrum, Mehrzweckhalle, Spielplatz etc.).

Die naturbürtigen Stadtelemente finden sich gegen die Nordtangente/Riehenring hin mit dem lufthygienisch wichtigen *neuen Wald* (!), natürlichen Verwilderungsbereichen und einem Weiher. Sie weisen eine Flächengrösse auf, von der auch ökologische Nachbarschaftswirkun-

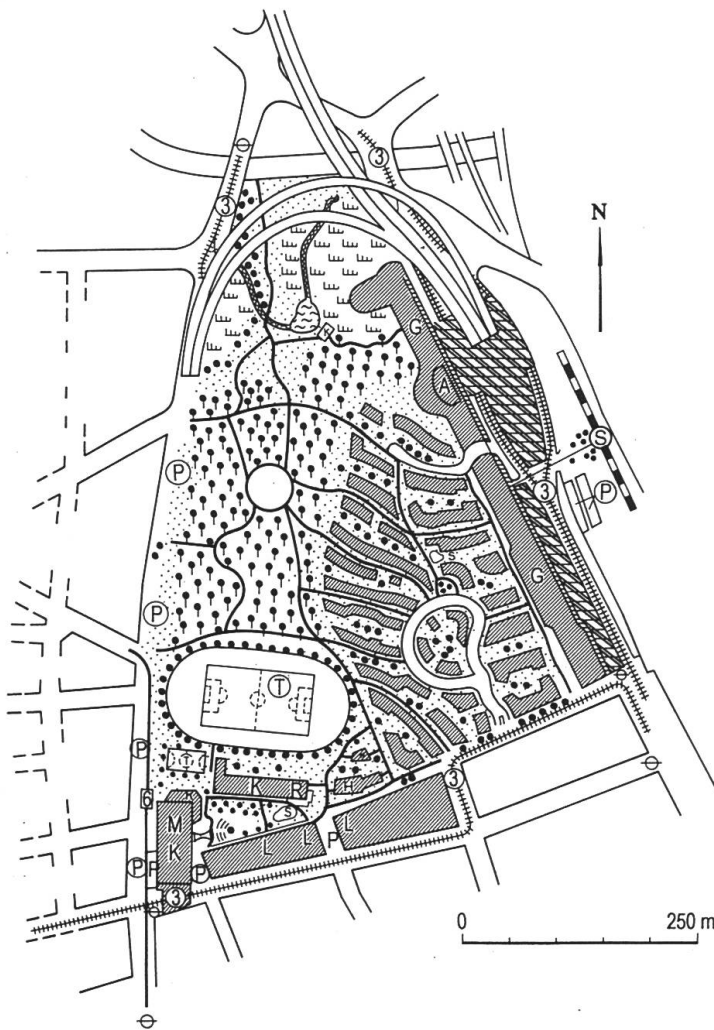


Abb. 3 DB-Güterbahnhofsareal in Basel: Gestaltungsvariante "Wohnen und Erholen" von F.Siegrist und B.Zahno Die Variante (3) sucht einen guten Kompromiss, indem eine lockere Überbauung mit hohen Wohnqualitäten den immer noch grosszügigen Freiflächenbereich gegen die Verkehrsachse Autobahn/Strassen/Eisenbahn abschottet. Das naturnahe Grüngebiet wird durch periphere Verkehrsumlenkungen zugänglicher gemacht.

gen ausgehen können. Eine *Frischlufschneise* – als Verbindung zu den Langen Erlen – ist ebenfalls vorgesehen.

Bewertung: Auch dieses Projekt unterscheidet sich von den Strukturen der umliegenden Quartiere, versucht aber bewußt, Stadtentwicklung für verschiedene Interessen zu betreiben. Stadt- und humanökologisch ist das Projekt wertvoll. Es wird für das DBGA eine Struktur geplant, die sich in das gesamtstädtische Muster Basels gut einpasst, das aber trotzdem für Kleinbasel eine Besonderheit und ein Novum darstellt, obwohl "Natur" nicht so massiv eingeführt wird wie in den Varianten 1 und 2. Es kommt durch die klare Schwerpunktsetzung – hier verkehrsfreies Wohngebiet, dort Freiflächen – eine gewisse Grosszügigkeit zustande, die auch stadtökologische – besonders auch stadtklimatische – Folgen haben wird.

Variante 4: Planung einer konventionellen Wohnüberbauung an einem See im Grünen ("Wohnen am See") (Abb. 4):

Der Bearbeiter hatte sich das Ziel gesetzt, ein Quartier entstehen zu lassen, das genügend Freiräume bietet und auch geländeklimatische Verbesserungen bewirkt. Dazu setzt er am Bestehenden an – der *Charakter der angrenzenden Quartiere* wird mit anderen Mitteln *fortgesetzt* und zu einer Grünanlage mit See übergeleitet. Die Planungs-idee nimmt die bestehenden Strassenmuster auf und besetzt einen Grossteil des DBGA mit Bauwerken, die sich gegen die Erlenstrasse auch auf die unmittelbare und weitere Nachbarschaft beziehen, jenseits der neuen Quartierstrasse auf die Grünanlage und den See. Die *Grünflächen* ("Seelandschaft") umfassen Wald und Wiesen und können damit stadtklimaökologisch wirksam werden. Zugleich sind diese Areale Spiel-, Erholungs- und Kontaktbereiche auch für die benachbarten, schon bestehenden Quartiere.

Die *Wohnblocks* mit 3- und 4-Zimmer-Wohnungen haben *grüne Innenräume*, Solardächer, Grillstellen etc.. Sie werden von Sportanlagen und Quartiersschulhaus flankiert, aber auch von einem Geschäfts- und Ladenblock (Dienstleistung, Restaurant,

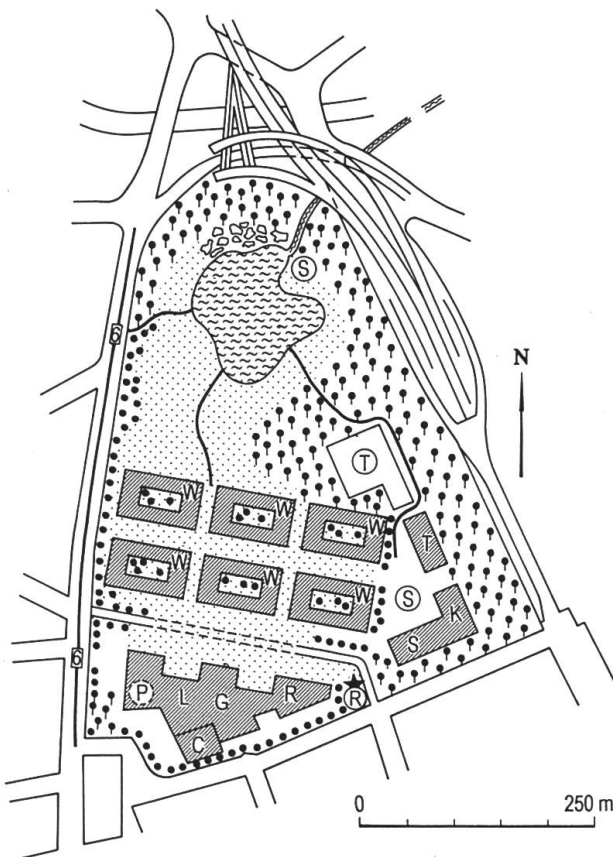


Abb. 4 DB-Güterbahnhofsareal in Basel: Gestaltungsvariante "Wohnen am See" von F.Rätz

Die Wohnfunktion, in Fortsetzung an Bestehendes geplant, steht im Mittelpunkt. Der Grünbereich ist kleiner und weniger attraktiv als bei den Varianten (1) bis (3) und geht eher in Richtung des konventionellen Stadtgrüns, dessen ökologischer Wert mit der geplanten Struktur auch geringer ist.

Einkauf), wo sich auch die Tiefgarage des Quartiers befindet.

Bewertung: Der stadtökologische Wert der Planung ist sicherlich ein anderer als der des heutigen DBGA, aber er nähert sich durch seine Struktur den Verhältnissen in den bestehenden Quartieren an. Er ist deren – wenn auch sanftere – Fortsetzung mit anderen Mitteln. Dadurch mindert sich der ökologische Wert der Freiflächen, die aber immerhin noch mehr als die Hälfte des DBGA ausmachen. Humanökologisch wird nicht der Effekt erzielt, den Variante 3 erreicht, die zudem auch die weitere Umgebung in die Planung miteinbezieht und für diese Areale ebenfalls Qualitätsverbesserungen vorsieht.

Variante 5: Planung eines mischgenutzten, stark gegliederten Quartiers mit Grünanlagen ("Quartier im Quartier") (Abb. 5):

Die Bearbeitergruppe lässt die Umgebung des DBGA weitgehend unberührt und versucht vor allem "zu bauen". Ähnlich Variante 4, aber mit einer differenzierteren Struktur, wird das *Quartierstrukturmuster aus der Umgebung* aufgenommen und mit anderen Mitteln fortgesetzt. Die Grünelemente sind gegenüber den anderen Varianten stärker geschrumpft. Ein ausgebautes Wegenetz zerstückelt die Flächen relativ stark. Ein Wohngebiet aus locker stehenden und nicht ganz niedrigen Blöcken (6 Geschosse) steht einem geschlossenen Gewerbegebiet am Verkehrslinienbündel um die Schwarzwaldallee gegenüber.

Ein schmaler Waldstreifen sorgt für die Trennung zwischen Gewerbe-/Verkehrs- und Wohn-/Grüngebiet. Ein *multifunktionales Erholungs- und Freizeitgebiet* grenzt an die dicht bewohnten Gebiete jenseits des Riehenringes. Es bezieht bestehende Baracken, die für Freizeit Zwecke genutzt werden sollen, mit ein. Der Riehenring wird

verkehrsberuhigt und die Erlenstrasse zur reinen Wohnstrasse. Zahlreiche *Naturwege* (Fussgänger, Radfahrer) sorgen für eine intensive Verbindung zwischen allen Teilquartieren des DBGA. Auch eine künftige S-Bahnstation – jenseits der Schwarzwaldallee – kann erreicht werden.

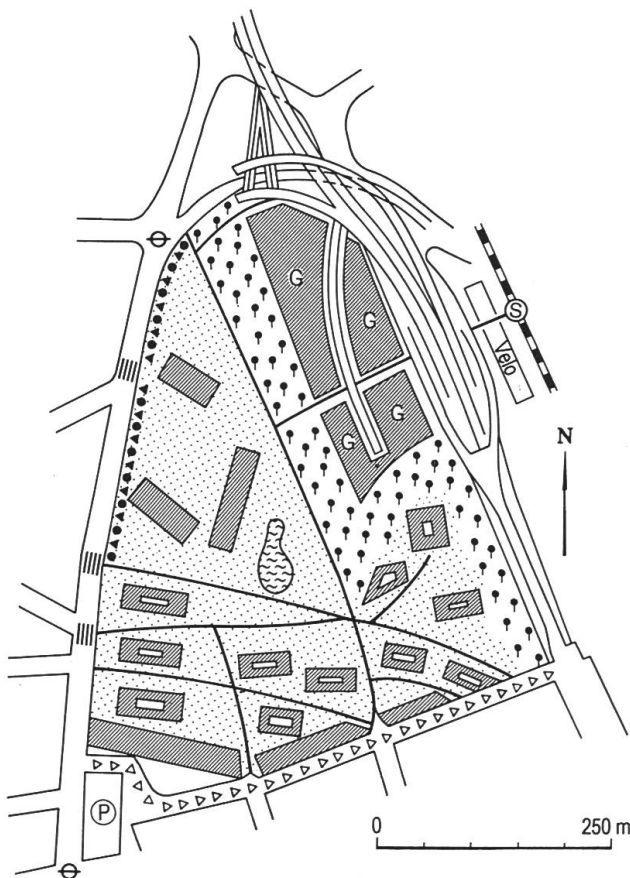


Abb. 5 DB-Güterbahnhofsareal in Basel: Gestaltungsvariante "Quartier im Quartier" von R.Fricker, M.Emmenegger und S.Fricker

Im Mittelpunkt der Idee steht eine vielfältige Siedlungs- und Nutzungsstruktur, die jedoch den Freiflächenanteil aufzehrt und damit auch die ökologische Aufwertefunktion für die angrenzenden bestehenden Quartiere herabsetzt. Ökologisch bewusste Detailplanung könnte dieses Konzept optimieren.

Bewertung: Die Schlagwort-Bezeichnung "Quartier im Quartier" versucht, das Wesen der Idee zu verdeutlichen. Verschiedene städtische Flächennutzungstypen finden sich – nach diesem Plan – auf dem DBGA wieder. Es wird eigentlich nichts grundsätzlich Neues bewirkt, sondern die Basler Quartierstruktur, etwas verfeinert und durch Grün bereichert, auf dem DBGA fortgesetzt. Damit werden auch nicht jene human- und stadtökologischen Effekte erreicht, die z.B. Variante 3 erzielt. Die Wohngüte liegt sicherlich über jener in den angrenzenden Altquartieren, wird aber durch die zersplitterten Flächen, das Gewerbegebiet und die Nähe zum Verkehrsband der Schwarzwaldallee wieder teilaufgehoben. Damit sind sowohl Wohnlichkeit als auch Rekreativität geringer. Auch die stadtklimatische Ausgleichwirkung ist gemindert.

5 Versuch eines Fazits durch vergleichende Beurteilung

Jede Bearbeitergruppe hatte respektable Gründe, ihre Projektidee so zu konzipieren, wie sie hier vorgelegt wurde. Die Diskussionsbemerkungen des Seminarplenums konstatierten, dass die Projekte z.T. recht extrem verfahren. Der im Seminar vorgenommene Versuch einer *Gewichtung* zeigte Variante 3 ("Wohnen und Erholen") als die am meisten genannte. Warum?

Es wird bei *Variante 3* weder ein komplett natürliches Gebiet geplant, noch eine Überbauungsstruktur vorgesehen, die sich an die bestehenden Raummuster der Nachbarschaftsquartiere anlehnt. Vielmehr erfolgen deutliche *stadtplanerische Schwerpunktsetzungen*, die den klassischen Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Sicherholen, Arbeiten und Verkehren entsprechen. Die vorgesehene neue Gebietsstruktur des DBGA schafft, trotz der verschiedenen Nutzungen, eine *Grünachse*, die ganz bewusst auch die angrenzenden Quartiere kontaktiert. Die Neuplanung verwischt auch nicht die alte Gestalt des DBGA, sondern behält sie – sozusagen als stadtstrukturhistorische Reminiszenz – im Basismuster bei. Gegen die andersartig genutzten Gebiete, die an das DBGA angrenzen, wird durch die Neuplanung ein Übergang ohne Bruch geschaffen, ohne aber zu verschleiern, dass hier etwas Neues gedacht und geplant wurde.

Auch die anderen Varianten enthalten Elemente, die es wert wären, über die Ideenskizze hinaus verfolgt zu werden. Gemessen an der Variante 3 haben aber fast *alle anderen Varianten zu gewichtige Einseitigkeiten*. Bedeutsame Einzelheiten, die bei einer Detailplanung auch klarer und überzeugender würden, könnte man jedoch verwenden, um Variante 3 zu optimieren.