

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **115 (1997)**

Heft 18

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

Frank G. Neumann, Zürich

Basels Mut zum Wandel

Anmerkungen zum planerisch-städtebaulichen Ideenwettbewerb über die Neunutzung des DB-Güterbahnhofareals in Basel

«Basel bleibt – verändert sich so wenig, wie der Rhein durch die Schiffe, die ihn passiert haben, ein anderer wird. Obwohl Basel auf die fortschrittlichste Weise die Erscheinungen unseres 20. Jahrhunderts, zum Beispiel die industrielle Entwicklung, die wissenschaftliche Forschung, die Architektur, in seinen Kreislauf hineinorganisiert, bleibt es dennoch oder auch deshalb jenes Basel, das vor Augen hat, wer die Schriften seines grössten Sohnes, des 1897 verstorbenen Jacob Burckhardts, gelesen hat.»¹

Allerletzte Veränderungsmöglichkeiten² scheinen sich in Basel anzubahnen. Auf neue Nutzer wartet dort das 18 Hektar umfassende Areal der Deutschen Bahn AG (DB-Güterbahnhof/Bild 1). Ein planerisch-städtebaulicher Ideenwettbewerb³ soll das «einmalige Entwicklungspotential»⁴ für dieses Areal aufzeigen – «eines der letzten grösseren Entwicklungsgebiete»⁵ des Kantons Basel-Stadt (rund 1% der eingezonten Fläche des Kantons).

Einmalig ist bei diesem Gebiet nicht nur das Potential, das dort schlummert, sondern es sind vor allem die Schwierigkeiten, die als Randbedingungen daran haften. Zum Beispiel übertrifft im Norden und Osten des Areals die Lärmbelastung alle Grenzwerte; der in der Nachbarschaft stehende Containerkran gilt als der grösste Europas und lässt die wirtschaftliche Bedeutung des Gebietes errahnen und, um die Superlative abzurunden, entdeckte der Schweizer Bund für Naturschutz zwischen den Geleisen «ein Paradies aus zweiter Hand» – ein «Biotop von nationaler Bedeutung»⁶. Wo doch das Areal Eigentum der Bundesrepublik Deutschland ist⁷ – national als Schreibfehler, der sich vielleicht in Richtung international verbessern lässt?

Aber lei Ungereimtheiten finden sich noch mehr – hinter einigen scheint allerdings eine zielstrebige Politik und deren klare, planerische Umsetzung zu stecken, und das lohnt der näheren Betrachtung.

Prämissen

Sorgfältig beschreiben und kommentieren die Wettbewerbsunterlagen⁸ die örtlichen Verhältnisse, listen die angrenzenden Gebiete auf (Flussraum, Wohngebiet, Industriegebiet, Erholungsgebiet, Dienstleistungsgebiet, Messeareal) und schildern als weitere Merkmale die städtischen Ringstrassen, Nationalstrassen, Bahnareal und die Nähe zum Zentrum⁹.

Was allerdings diese Beschreibung nicht erwähnt, was auch das räumliche Konzept Basel Nord schlicht unterschlägt, ist die Lage des Areals an einem der wenigen Haltepunkte der internationalen

Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetze (Bild 2). Welche Möglichkeiten allein aus dieser Lage für ein solches Areal erwachsen, kann der aufmerksame Betrachter allerorten¹⁰ beobachten.

Als ein im Vergleich mit Basel interessantes Beispiel sei hier Lille (F) angeführt. Neben dem neuen TGV-Bahnhof am Schnittpunkt der Strecken Paris-Brüssel-London (Bild 2) entstehen dort innerhalb eines kühnen Gesamtplans boomartig eine ganze Reihe bemerkenswerter Bauwerke (Bild 3). Die Stadtväter hatten für die städtebaulich vernachlässigte Nahtstelle zwischen Kernstadt und Vorstadt Stadtrenaturierung zum politisch-planerischen



Ziel erklärt. Weil aber die Gebäude, die dort mittlerweile entstanden sind, diesen Wünschen nicht entsprechen konnten, warf man dem für die Gestalt verantwortlichen Rem Koolhaas zunächst eine monumentale, ethisch unzureichende Architektursprache vor.

Übersehen hatte man, dass es sehr wohl Gründe gibt für diesen neuartigen Stadtbau, der ohne Kontext auskommen scheint und den man deshalb erst einmal in die Ecke der Fehlplanungen der 70er Jahre zu rücken versuchte. Inzwischen aber hat man nicht nur die Vorteile erkannt, die den Kernstädten aus den TGV/ICE-Haltestellen erwachsen – Arbeitsplätze und zusätzliche Steuereinnahmen –, sondern hat auch die Ursachen dafür untersucht¹¹. An nahezu allen internationalen Transportachsen entstehen derzeit punktuell Bauten (Stadtbauten), die, ähnlich der ersten Bahnhofsgelände¹², neue Massstäbe setzen und städtebaulich den Weg ins sogenannte zweite Eisenbahnzeitalter der Schnellbahn¹³ weisen. Sie passen sich nicht dem

zufälligen Standort und seinen Problemen an – können daher keine Stadtreparatur leisten –, sondern gehören zu einem internationalen System und stehen damit auch in dessen Kräftevergleich (Bild 2). Das heisst, die historischen Städte werden zu Standorten für Ziel- und Umsteigebahnhöfe, für Kongresszentren, für Gewerbe und Handelsplätze, deren Architektur sich nicht mehr an der örtlichen Tradition orientiert, sondern am Erscheinungsbild bereits bestehender Standorte mit deren gebauter Architektur.

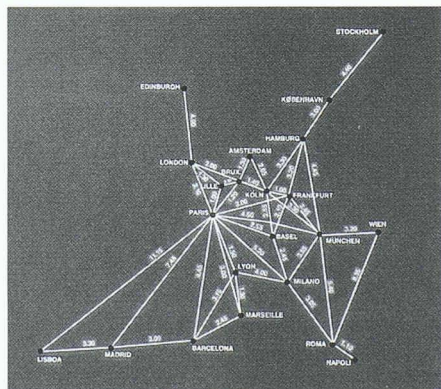
In den Wettbewerbsunterlagen in Basel sucht man vergebens nach derartigen Hinweisen. Scheint Basel diese Chance der städtischen Entwicklung zu verpassen, obwohl es, Lille vergleichbar, wichtige Station an nationalen und vor allem internationalen Transportachsen ist (Bild 2)?¹⁴ Entgegen den internationalen Entwicklungen¹⁵ hatte der Wettbewerb in Basel zum Ziel, «für den neuen Stadtteil auf dem Areal des Güterbahnhofs der Deutschen Bahn eine Gestalt zu suchen, welche

für viele Menschen zu einem Wohn- und Arbeitsort werden sollte.»¹⁶ Warum sucht man Wohnraum «in den Obergeschossen» und «ein attraktives Wohnumfeld» sowie «hohe städtebauliche Qualitäten»¹⁷ für ein Areal, direkt neben der Messe, inmitten von Hauptverkehrsstrassen und an einer Haltestelle der europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn? Warum inmitten dieses «einmaligen Entwicklungspotentials» Stadtreparatur mit «Bürgerbeteiligung»? Verwechselt Basel da nicht Ursache und Wirkung, wenn man gesellschaftliche Spannungen auf stadträumliche Verhältnisse zurückzuführen sucht?

Bei genauer Betrachtung der Aufgabenstellung¹⁸ könnte der Anschein entstehen, dass ein internationaler Ideenwettbewerb zur Bestätigung vorhandener Ideen gebraucht wurde¹⁹. Das bedeutet für die Teilnehmer im Grunde nichts anderes als freie Fahrt den Gedanken – aber bitte nur auf dem Rangiergleis²⁰. Werden somit 276 ernstzunehmende Arbeiten irgendeinem politischen Kalkül geopfert?

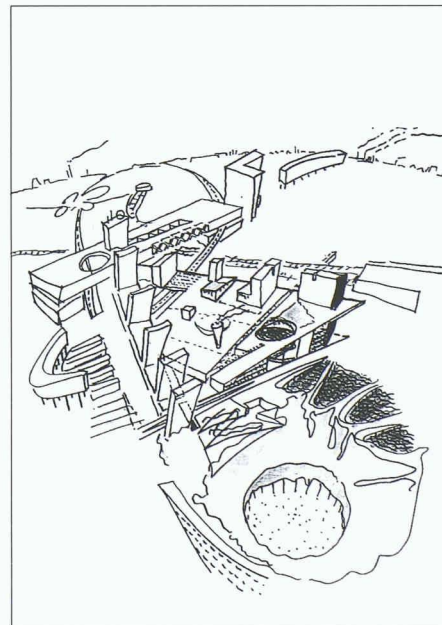
1

Ausschnitt aus dem Luftbild von Basel: Im Norden wird, einer Achterbahn gleich, der von Süden die N2 befahrende Verkehr aus seinem Tunnel unter dem Badischen Bahnhof herauskaptapultiert, über die beiden inzwischen vollendeten Brückenkurven geleitet, um anschliessend wieder in einen Tunnel unter dem Rhein in Richtung Frankreich (A35) zu verschwinden. Bei diesem Schauspiel müssen alle Fahrzeuge eine Scheitelhöhe von ca. 25 m überwinden, um in 400 m (Luftlinie) Entfernung vom Ausgangspunkt das alte Niveau zu erreichen. Zusätzlich erschwert wird der Umgang mit diesen Randbedingungen durch den Umstand, dass der Ort der grössten verkehrsbedingten Emissionen auch der Ort ist, über den die Frischluftzufuhr aus dem im Nordosten liegenden Naherholungsgebiet gesichert werden muss. Im Südosten des gekennzeichneten Areals liegt der Badische Bahnhof, dessen sämtliche Gleise zu Beginn des Jahrhunderts auf einen 5 m hohen Damm gelegt wurden, und im Südwesten schliessen die Hallen der Basler Messe an das Areal an



2

Europäisches Eisenbahnnetz der Zukunft. Wichtigste Fahrzeiten. «Die Abbildung gibt einen ersten Überblick über die Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Bahnhöfen des künftigen europäischen Netzes.» Zit. nach: Gemeinschaft der Europäischen Bahnen. Vorschlag für ein Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz. (Hrsg. für die Schweiz: W. Latscha, SBB/CFF/FFS. S. 17)



3

Euralille – Skizze von Rem Koolhaas

Der Bahnhof SBB als Knotenpunkt und die Konsequenzen

Nicht so in Basel – all diese Ungereimtheiten werden schlüssig, wenn man die Regierungsratsbeschlüsse der vergangenen Jahre hinzuzieht. Hier findet man folgendes: «Es ist und bleibt das erklärte politische Ziel des Regierungsrates, den Bahnhof Basel SBB zu einem Knotenpunkt im europäischen Hochgeschwindigkeits-Schiennetz auszubauen, was insbesondere im Rahmen von «EuroVille» erreicht werden soll.»²¹ Vom Badischen Bahnhof ist nicht die Rede. Da aber zwei Bahnhöfe in 4,5 km Entfernung (Bild 4) jeden Hochgeschwindigkeitszug zum Vorortpendler werden lassen und die Verbindungskurve zwischen beiden Bahnhöfen eher den Geschwindigkeiten ihres Entstehungsjahres (1873)²² entspricht, müsste die Streckenführung konsequenterweise direkt nach Basel SBB verlegt²³ werden²⁴. Basel SBB würde so zum Durchgangsbahnhof und das Projekt «EuroVille» erhielte eine dringend erforderliche Aufwertung. Obwohl lautmalerisch in enger Verwandtschaft zu

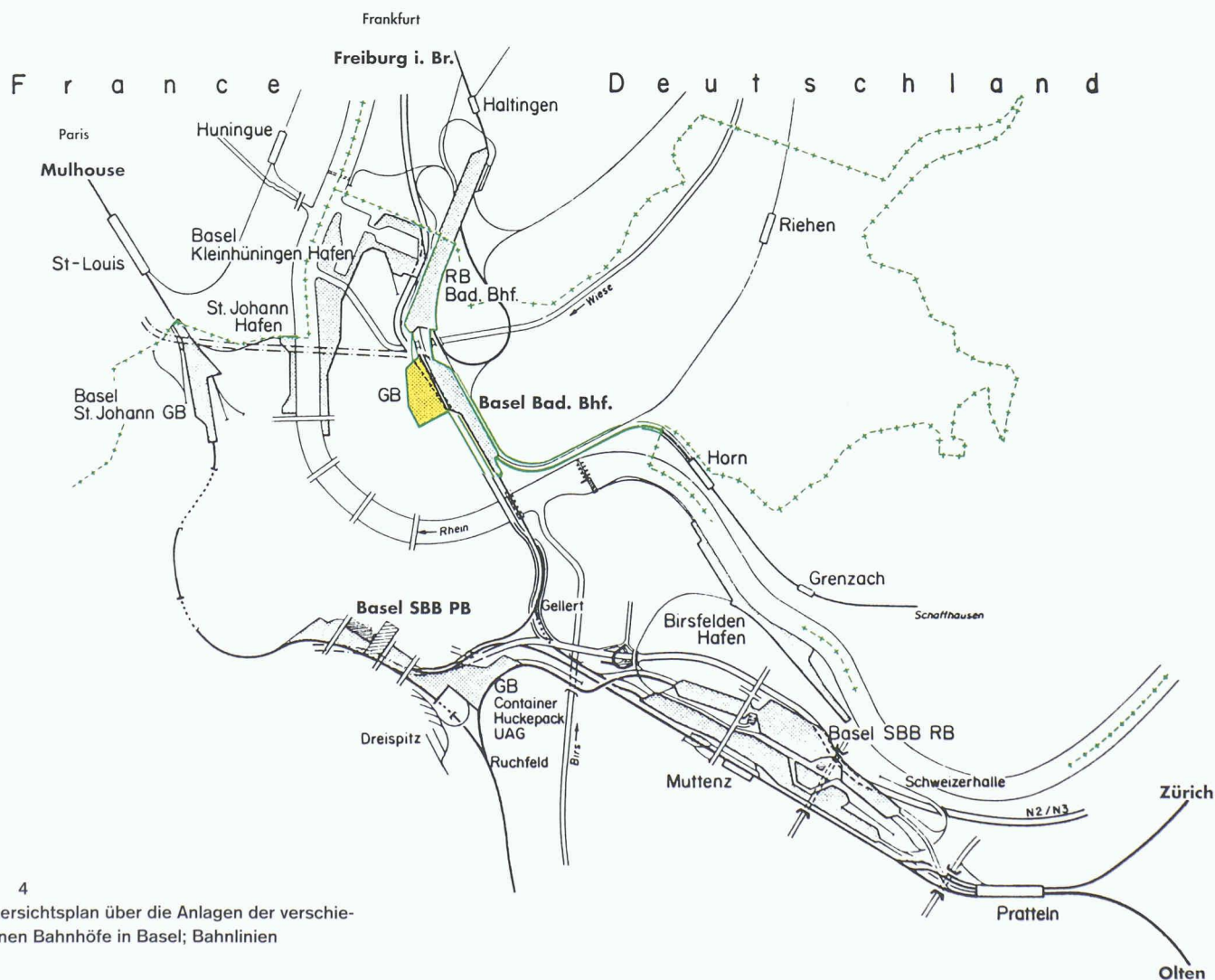
«Euralille» und ebenfalls von städtebaulichem Gewicht erster Güte²⁵, zeigen sich die Vorhaben von «EuroVille» (Basel SBB) im Vergleich bislang nur in ihrer architekturesthetisch harmlosesten Form²⁶.

Für den Badischen Bahnhof aber bedeuten diese politischen Vorgaben, nach der Verlegung des Güterumschlags ins deutsche Weil²⁷ und des Personenfernverkehrs nach Basel SBB, die Abwertung zu einem Lokalbahnstation als S-Bahn-Knotenpunkt. In deren Folge könnte durch eine Redimensionierung der Bahnanlagen im rechtsrheinischen Basel die städtebaulich sehr ungünstige Teilung durch den 5 m hohen Bahndamm (endlich) gemindert werden. Zusammen mit den ebenfalls langfristig zu erwartenden Redimensionierungen der Industrie erscheint es, vor allem beim Blick auf das Luftbild, nicht mehr abwegig, jetzt Entscheidungen zu treffen für ein Wohnen inmitten von Industrie, internationalen Transportachsen und deren Emissionen.

Hinzu kommt, dass auch die Einrichtung der Trinationalen Basler S-Bahn (Bild 5), deren erste Linie (Mulhouse-

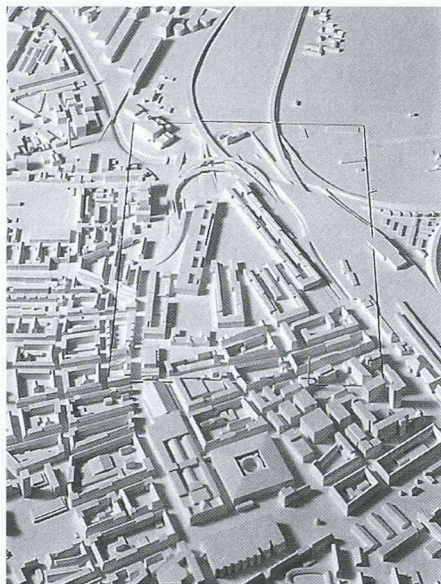
Basel-Frick) am 31. Mai 1997 eröffnet wird, zunächst gegen die Absicht der Stadt spricht und damit gegen den Inhalt des Wettbewerbs, auf dem Areal des DB-Güterbahnhofs Wohnungen zu errichten. Bekanntlich leidet Basel unter der Abwanderung – vor allem finanziell²⁸. Eine Einrichtung wie die S-Bahn verändert die Nutzungsverteilung einer ganzen Agglomeration: Indem sie ihrer Aufgabe entsprechend die Menschen schneller in die Stadt befördert, eröffnet sie andererseits Möglichkeiten für eine Niederlassung auf dem Lande und kann damit zur «Stadtflucht» beitragen. Werden aber in Folge der angeordneten Umstrukturierungen bessere Lebens- und Wohnverhältnisse in der Stadt angeboten (worin beim Wettbewerb die wesentliche Aufgabe bestand²⁹), wird eine Umkehr der Fluchttenz möglich – ja wahrscheinlich.

Das enge Korsett der Wettbewerbsausschreibung, von dem viele meinten, dass es Antworten auf entscheidende Fragen der Stadtentwicklung nicht zulässt, und das aus diesem Grund vielfach auf Unverständnis stiess, wird mit Blick auf die



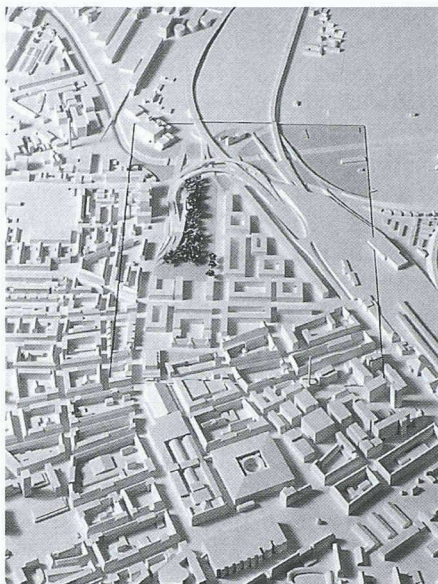
4
Übersichtsplan über die Anlagen der verschiedenen Bahnhöfe in Basel; Bahnlinien

7



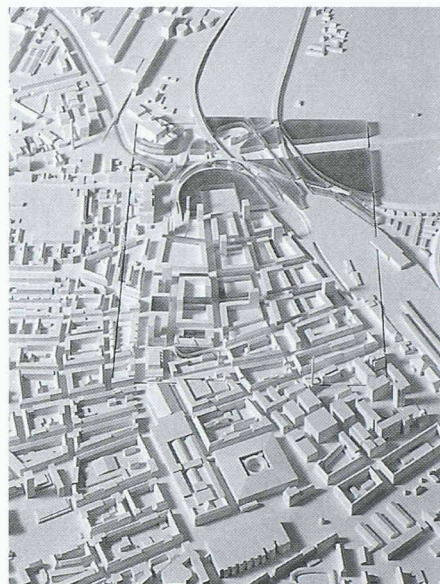
7

2. Preis: Bertram Ernst+Erich Niklaus, Zürich



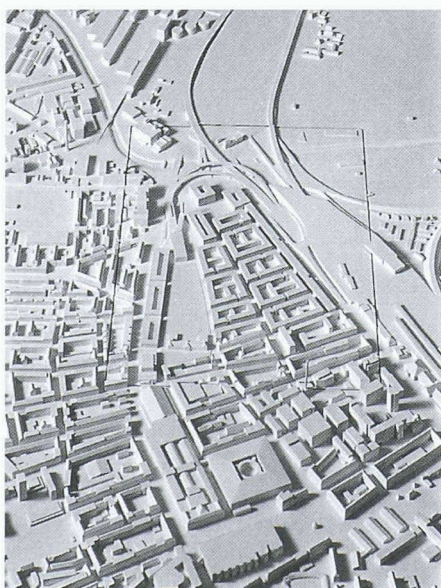
8

3. Preis: René Stoos, Brugg. Mitarbeiter: Jürg Dietiker, Thomas Melliger, Paolo Facen



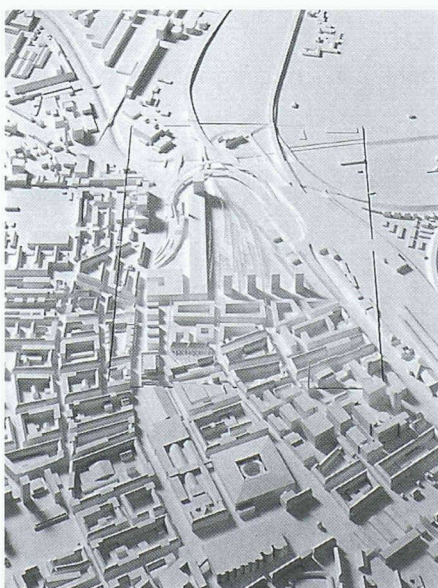
9

4. Preis: Zwimpfer Partner, Basel. Mitarbeiter: Christian Geser, Tobias Nissen, Markus Rütimann, Heinz L. Jeker, Suzanne Courvoisier. Spezialisten/-innen: ACS Partner, Zürich; Fahrni und Breitenfeld, Basel; Gruner AG, Basel



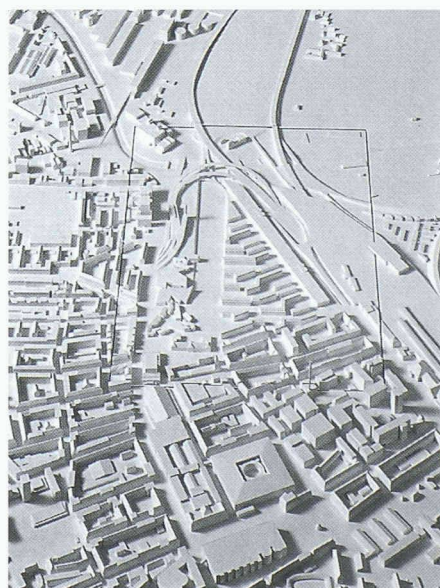
10

5. Preis: Weis Pausa Cadosch, Basel. Mitarbeiterin: Ruth Wigger



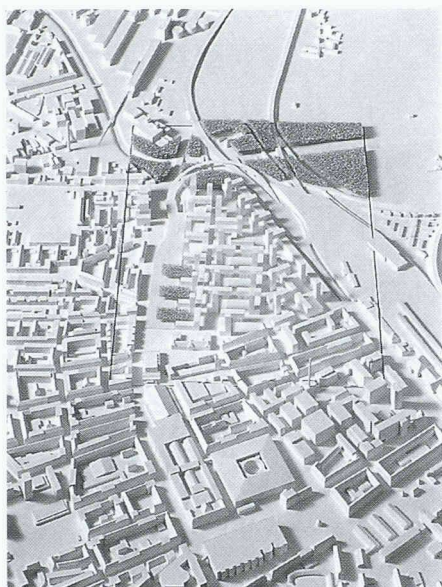
11

6. Preis: Team A-Z/c/o Büro Z, Zürich, Dr. Michael Koch; ARB Arbeitsgruppe, Bern, Franz Biffiger, Laurant Cantalou; Rotzler Landschaftsarchitekten, Gockhausen. Mitarbeit: Marie-Noëlle Adolphe; Christian Süssstrunk Architekt, Erlenbach



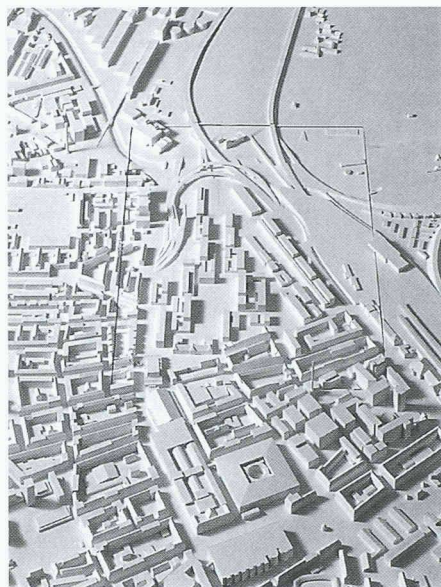
12

1. Ankauf: Argos Architektur und Städtebau, Prof. Peter Degen, Basel; Karl Bauer, Karlsruhe. Mitarbeiterinnen: Jeannette Portman, Dagmar Verdyck



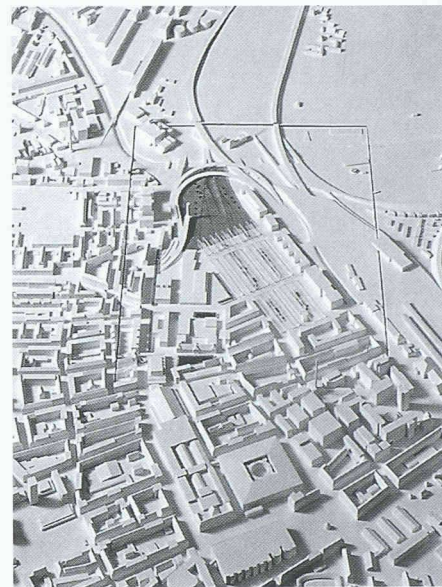
13

2. Ankauf: Marcel Ferrier, Christian Wick, St. Gallen. Spezialisten/-innen: T. Eigenmann, St. Gallen; T. Pauli, St. Gallen. Mitarbeiterin: Daniella Nüssli



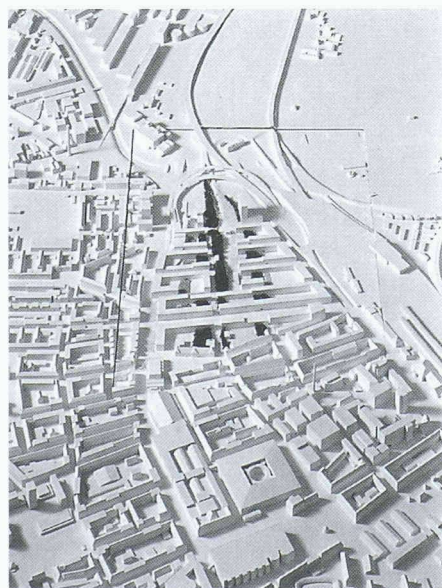
14

3. Ankauf: Carmen Quade + Markus Jandl, Basel



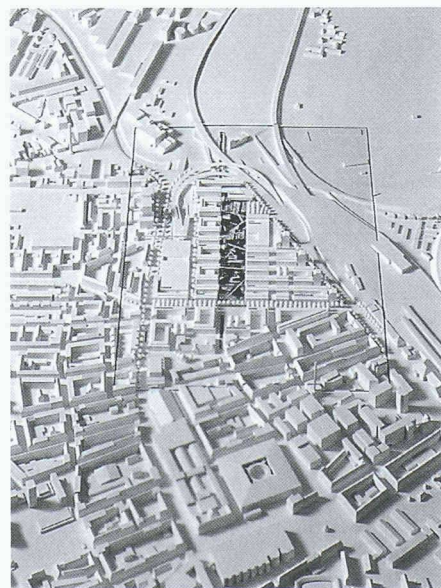
15

4. Ankauf: archipel, Zürich; A. Hofer, A. Wirz, M. Klingele, B. Widmer



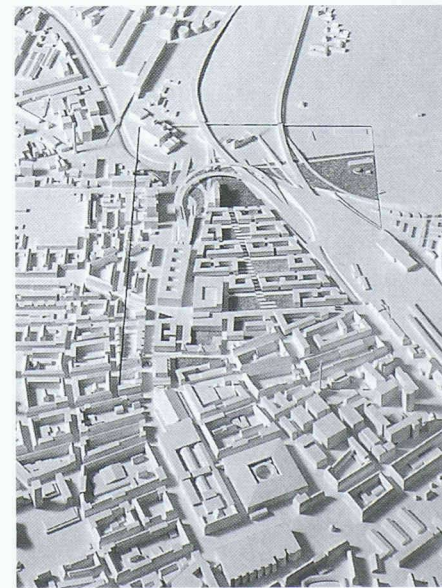
16

7. Preis: Carole Iselin. Spezialisten/-innen: Ada Yvars, Landschaftsarch., Barcelona



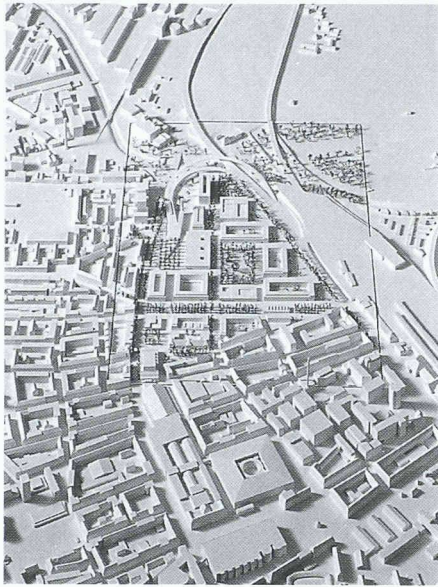
17

8. Preis: Architektengruppe H. J. Eckert, O. Morlock, H. Rith, V. Manthos, T. Eckert, Stuttgart. Mitarbeiter: Christian Schweizer



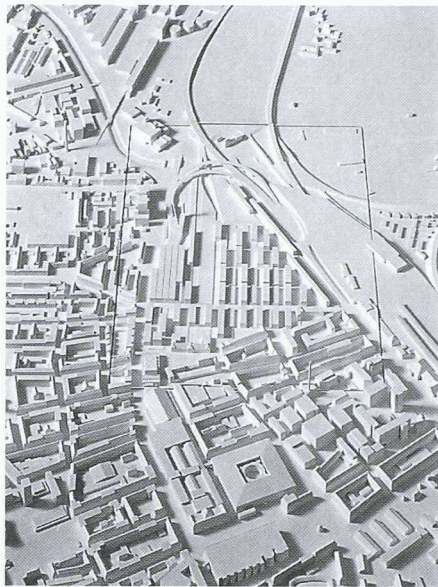
18

9. Preis: Gundula Zach, Michel Zünd, Zürich. Mitarbeiter: Michael Stütz, Mark Hirt



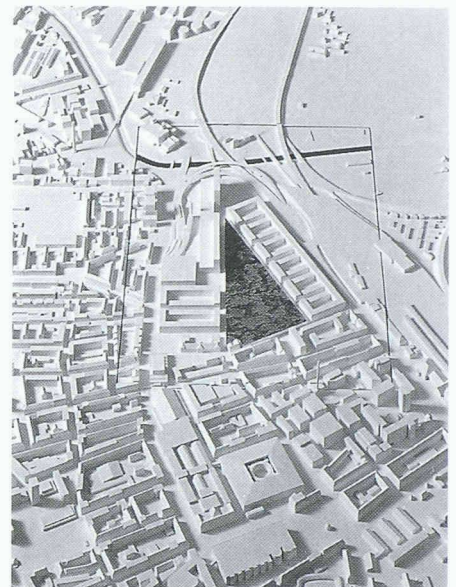
19

10. Preis: Pascal Frei, St. Margrethen



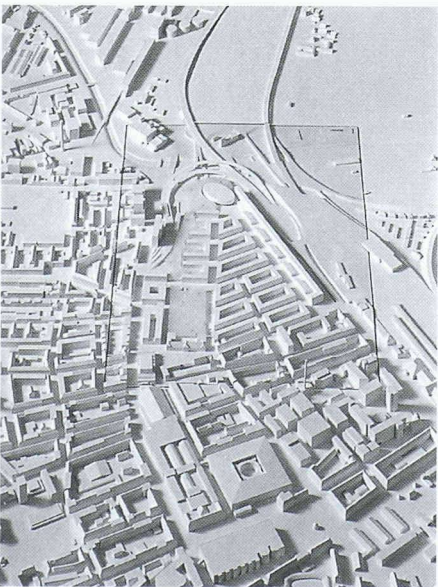
20

11. Preis: Thomas Schregenberger, Zürich.
Spezialisten/-innen: Lukas Schweingruber,
Landschaftsarch., Zürich; Planungsbüro Jud AG,
Zürich. Mitarbeiter: Lorenz Peter



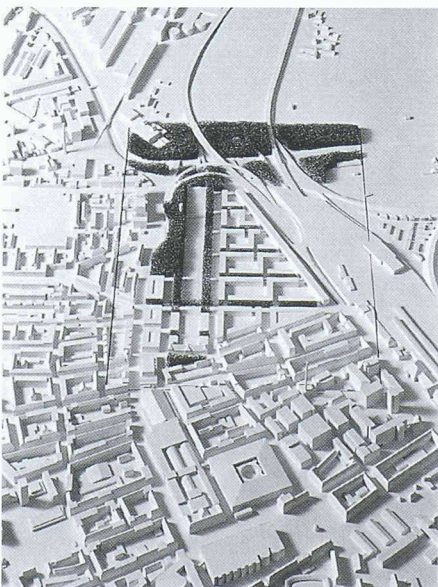
21

12. Preis: Burckhardt + Partner, Basel; Christoph
Frey, Niklaus Reinhard, Myriam Rudolf von Rohr,
Samuel Schultze, Daniel Schweizer



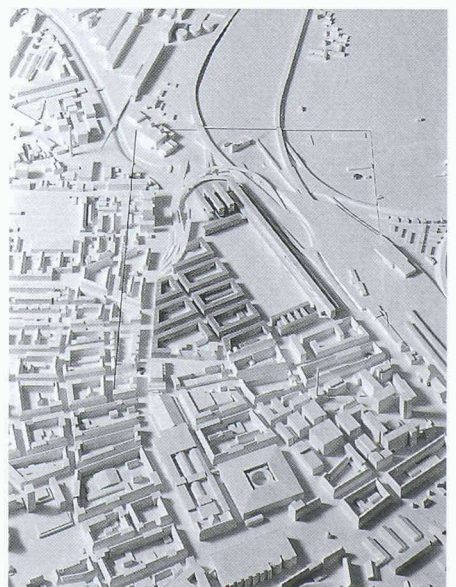
22

13. Preis: Prof. Manfred Morlock, Axel Simon,
Holger Vogg, Schallstadt



23

14. Preis: Vischer AG, Basel. Spezialisten/
-innen: Jürgen Voss, Basel; Jauslin + Stebler In-
genieure AG, Muttens; Rudolf Keller. Verantwort-
liche Mitarbeiterin: Yvonne Rudolf



24

15. Preis: Baugruppe Architekten, Bern; Konz
v. Gemmingen, Daniel Suter. Spezialisten/
-innen: Balzari + Schudel, Bern. Mitarbeiter:
Ulrich N. Delang



25/26

Die Abbildungen zeigen (stellvertretend für viele andere) die Vorschläge, die mit dem 13. Preis und 15. Preis ausgezeichnet wurden, in der im Wettbewerb vorgeschriebenen Darstellungsart – dem sogenannten Schwarzplan. Im Schwarzplan wird in erster Linie das «Masse-Raum-Verhältnis im Stadtgrundriss» abgebildet. Dass bei dieser speziellen Art der Darstellung der Aussagegehalt den tatsächlichen Informationsgehalt übersteigt und sich davon neben manchen Teilnehmern auch hie und da die Fachleute verführen lassen, zeigen die Reaktionen des Preisgerichts. Die Rede ist etwa von «Blockgrössen, harmonisch in das Stadtbild eingeschrieben». Denn die Hektik der Wettbewerbsbeurteilung vergrössert hie und da die ohnehin grosse Versuchung, diese Darstellungen nach einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Körper (schwarz) und Raum (weiss) zu befragen, statt nach ihren Reaktionen auf die Widersprüchlichkeiten des Umfelds

Ansätze des 19. Jahrhunderts?

Die Auslober des Wettbewerbs versuchen zwar der Entmischung der Stadtfunktionen ein Ende zu setzen, von mehr als drei Viertel der Teilnehmer wird die Frage nach dem Ansatz aber dennoch auf die Alternativen Blockrand- oder Zeilenbebauung reduziert. Der Block ist, nachdem er in den 70er Jahren endgültig rehabilitiert³⁵ worden war, als die eigentlich städtische³⁶ Form des Wohnens zu einem zentralen Baustein in der Rekonstruktion der europäischen Stadt³⁷ geworden. Daher plädieren Befürworter der Stadtidee des 19. Jahrhunderts für die Blocktypologie.

Die Hälfte aller Teilnehmer zählen offensichtlich zu diesem Kreis und versuchen sich an dieser Typologie, obwohl spätestens im Verlauf der Internationalen Bauausstellung Berlin in den 80er Jahren deutlich wurde, dass die formale Typologie die soziale Qualität der städtischen Vielfalt³⁸ nicht wiederherstellen kann. Weder die Blockrandbebauung noch die Zeile ermöglichen diese Vielfalt, weil sie zu undifferenziert sind.

Wunderbar harmonische Darstellungen der Wettbewerbsausstellung (etwa 13./15. Preis/Bilder 25/26) offenbaren die Gründe für die Wahl dieser Typologien. Ziel der Verfasser ist vor allem die formale, harmonische Angleichung an die Umgebung. Massgeblich beeinflusst wird dieses Verhalten von den Auslobern – durch die Forderung und Gewichtung eines sogenannten Schwarzplans³⁹.

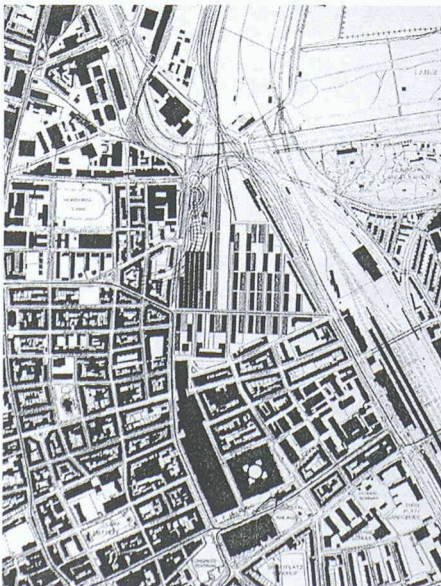
Fortsetzung Text Seite 12

Ansätze des 18. Jahrhunderts?

Eine ganze Reihe anderer Teilnehmer schlugen die Addition isolierter Baukuben vor (etwa 11. Preis). Der Ansatz ist dem spätklassizistischen Städtebau entnommen und macht die Wiederholung zu seinem Thema – als eine Aufreihung gleicher, geometrischer Gebäude, ohne Achsen (die auf übergeordnete Orte zulaufen) und ohne Hierarchie. Dahinter verbirgt sich eine städtebauliche Utopie, die im Frankreich am Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts unter dem revolutionären Ideal der Gleichheit für viel Aufsehen sorgte und damals als visionär galt. – Zweihundert Jahre später hat dieses Thema seinen sozialkritischen Inhalt verloren, und wenn als Folge die Verwendung der Form nur noch ästhetischen Gründen gehorcht, können die in der Wettbewerbsausstellung gezeigten Resultate nicht genügen und weder von seiten der Stadt noch von den künftigen Bewohnern mit Beifall rechnen. Die Herausforderung wäre enorm, aber hier liegen durchaus entwicklungsfähige Ansätze verborgen.

In einem Umfeld «der ungelösten gesellschaftlichen Probleme und der vertagten politischen Entscheidungen»⁴² verhalten sich die meisten der ausgezeichneten Projekte ähnlich, wie ein Städtebauer im 18. oder im ausgehenden 19. Jahrhundert dies getan hätte. Der Griff in die Geschichte führt nicht zur Lösung heutiger Probleme; das, was Geschichte zu leisten vermag, ist unser Denken soweit zu schärfen, dass wir Lösungen finden können.

Dass der Städtebau heutzutage mehr zu bieten hat als vordergründig historisierende Gebäudetypologien, die eine formale Angleichung an die Umgebung bewirken sollen, beweisen beispielsweise zahlreiche Projekte der European-Wettbewerbe⁴³.



33

«Areale in Basel, auf welchen in nächster Zeit eine Veränderung eintreten könnte. Die farblich gekennzeichnete Fläche bezeichnet das Areal des DB-Güterbahnhofs, das angeblich letzte Entwicklungsgebiet auf Stadtboden.» Abbildung und Abbildungstext von Prof. Lucius Burckhardt, Basel (Ich danke Prof. Burckhardt für seine Zustimmung zur Erstveröffentlichung des von ihm erstellten Planes) [oben]

34

«Schwarzplan» 11. Preis (links)



Ansätze des 20. Jahrhunderts?

Den Problemen mit idealen Stadtgestaltvorstellungen zu begegnen kann folglich trotz der zunehmenden Ästhetisierung unserer Umwelt kein tragfähiger Ansatz sein – im grossen wie im kleinen. Strukturalisten nennt man in der Fachsprache jene, die versuchen, dem vorschnell als negativ beurteilten «Durcheinander» der Umgebung mit abgeschlossenen (kleinen) Inseln (etwa 1. Preis) zu begegnen, die kaum eine Entwicklung, kaum eine Veränderung an ihren Rändern zulassen. Sie scheinen die vermeintliche Unordnung «draussen» zu akzeptieren und planen ihr Ideal im kleinen – innerhalb der Grenzen des ihnen zugewiesenen Planungsgebietes. Diesem «Fertigdenken» ist heute zunächst und vor allem für ein solches Areal die Freiheit des Weiter- und des Umdenkens gegenüberzustellen. Basels «Umbau» ist bis heute

nicht abgeschlossen, auch wenn das Wettbewerbsprogramm (wohl irrtümlich) das Gegenteil verkündet. Schon Lucius Burckhardt hat in einem Plan (Bild 33) jene Flächen festgehalten, über deren Zukunft man in Basel aufgrund des gesellschaftlichen oder technischen Wandels demnächst wieder nachdenken muss⁴⁴.

Nicht die Widersprüchlichkeit des Areals und das Potential seiner räumlichen Verwicklungen machen eine Reihe von Verfassern zur Ausgangslage ihrer Ansätze, sondern sie streben nach Harmonie. Sie suchen nach dem Ausgleich zwischen den Quartieren – einem Ausgleich, wie er heute nicht mehr stattfinden kann.

Bis sie den Gegenbeweis antreten können, ist diesen Vorschlägen mit Vorsicht zu begegnen.

Ansätze des 21. Jahrhunderts?

So gesehen haben eine ganze Reihe von Entwürfen der Stadt Basel nichts zu bieten, weil sie mit veralteten Stadtbegriffen operieren. Schon 1993 hat aber André Corboz⁴⁵ in einer bemerkenswerten Schrift aufgezeigt, dass die «Begriffe für Stadt, Zentrum, Vorstadt, Peripherie, Agglomeration und Innenstadt den Phänomenen, die sie zu bezeichnen vorgeben, nicht mehr gerecht werden»⁴⁶. Eine «auf Harmonie ausgerichtete Ästhetik, wie sie bislang für das Vorgehen bei städtebaulichen Eingriffen massgebend war»⁴⁷, baut weiter an idealen – geschlossenen – Stadt-

bildern, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts erfunden worden sind⁴⁸.

Seit mehr als hundert Jahren ist die Stadt Basel aber nicht mehr kontinuierlich geschlossen und vom Land getrennt (siehe *Titelbild*). Aus der Luft sind die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land sowie die nationalen Grenzen nicht auszumachen. Erst eine politische Karte (Bild 35) kann Basel entflechten und scheint sich damit selbst in Frage zu stellen. Was zurückbleibt, ist eine vermeintliche Unordnung, die es gilt, einerseits verstehen zu lernen und andererseits zur Ausgangslage des eigenen Ansatzes zu machen. Nur so wird es möglich, jenes einmalige Entwicklungspotential auszuschöpfen, von dem immer wieder die Rede ist.

Den Versuch, die Widersprüchlichkeit, die das Areal charakterisiert, nicht zu verdammen, wagen mehrere Teilnehmer (etwa 2./6. Preis, 3. Ankauf/vgl. ausführliche Beschriebe S.14/15)⁴⁹. Sie begegnen dem Zusammentreffen von scheinbar unvereinbaren Kräften, Absichten und Erwartungen mit einer Überlagerung und Überschneidung von Zuständigkeiten und Räumen. Eine erlebbare Beziehung zu den verschiedenartigen lokalen, regionalen und internationalen Systemen definiert den Ort neuartig. Dabei wird der Entmischung der Stadtfunktionen mit aller Konsequenz ein Ende gesetzt.

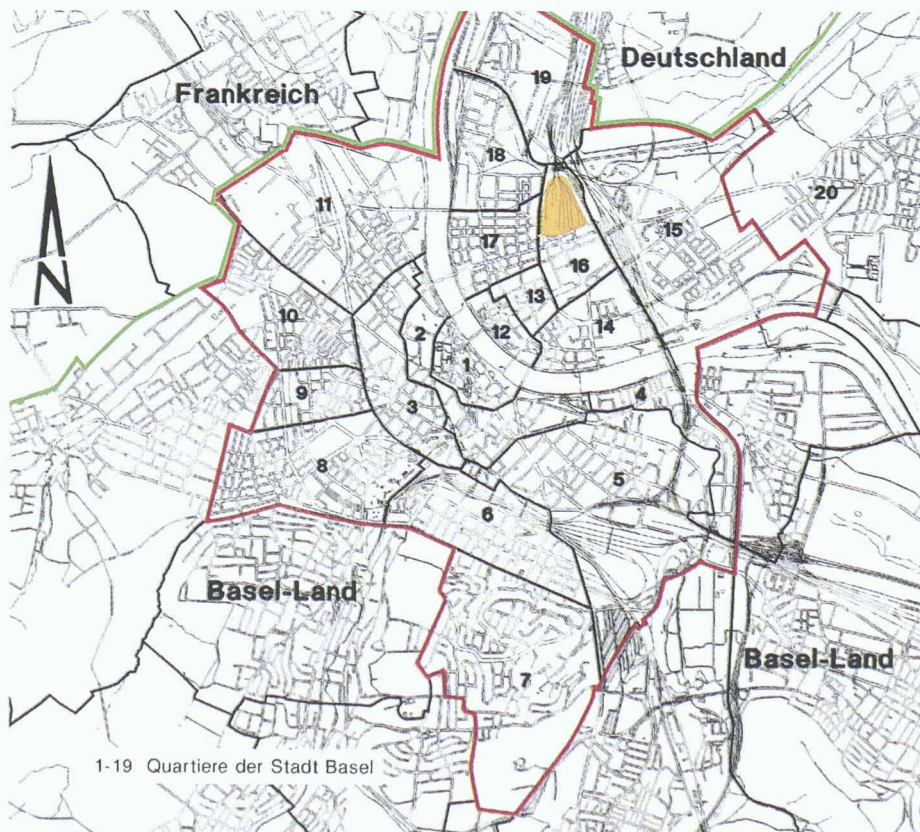
Identität im Wandel?

In Basel suchte das Preisgericht vorrangig nach städtebaulicher Identität. Adorno formulierte, dass Identität sich im Wandel findet – hat Hochhuth nicht etwas ähnliches über Basel resümiert: nur weil es sich beständig änderte, konnte es sich selbst treu bleiben?

Nachdem man in Basel bereits den Mut aufbrachte, sich für ein Wohnen inmitten von Industrie und internationaler Transportachsen zu entscheiden, bleibt zu hoffen, dass der Mut die Verantwortlichen nicht verlässt, wenn die Entscheidungen in bauliche Eingriffe umgesetzt werden müssen. Gestützt auf den Wandel der Stadtbegriffe und den Wandel der Raumvorstellungen – denn sie sind bereits formuliert – wünscht man Basel die Fähigkeit, diesen Wandel entsprechend auch in seiner Stadtgestalt auszudrücken. Die Ansätze dazu sind vielversprechend – auf die Resultate darf man wirklich gespannt sein.

Adresse des Verfassers:

Frank G. Neumann war Prof. für Stadt- und Gebäudesanierung, heute Inhaber des Büros für Stadt- und Gebäudesanierung, Pestalozzistrasse 30, 8032 Zürich



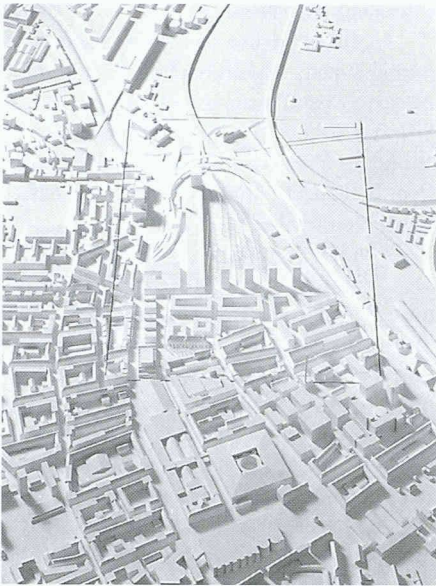
35

Die Grenzen des Kantons Basel-Stadt

Ich danke folgenden Personen, die mich beim Verfassen des Berichts freundlicherweise mit zusätzlichen Informationen unterstützt haben (in alphabetischer Reihenfolge): Dipl. Arch. ETH Inge Beckel; Annemarie Burckhardt, Basel; Prof. Dr. Lucius Burckhardt, Basel; lic. oec. Wolfgang Fleischer, Basel; Dipl. Arch. ETH Martin Isler, Basel; Dipl. Ing. Wolfram Jerra, Bern; Esther Baur Sarasin, Staatsarchiv Basel-Stadt; Dipl. Arch. ETH Marc Schwarz, Zürich. Besonderer Dank geht auch an Dipl. Arch. ETH Kerstin Valk, Basel, sowie drei Mitarbeiter des Hochbau- und Planungsamtes des Kantons Basel-Stadt.

Bilder

2: aus: Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz, Januar 1989. 3: aus: Euralille, The making of a New City Center, Basel 1996. 4: aus: Kunz, Bucher, Fingerhuth: Der Bahnhof Europas. 125 Jahre Centralbahnhof Basel 1860–1985, Basel 1985. 5: aus: Schweizer Eisenbahn-Revue 4/1996. 6–24: Niggi Bräuning, Basel. 33: Lucius Burckhardt, Basel.



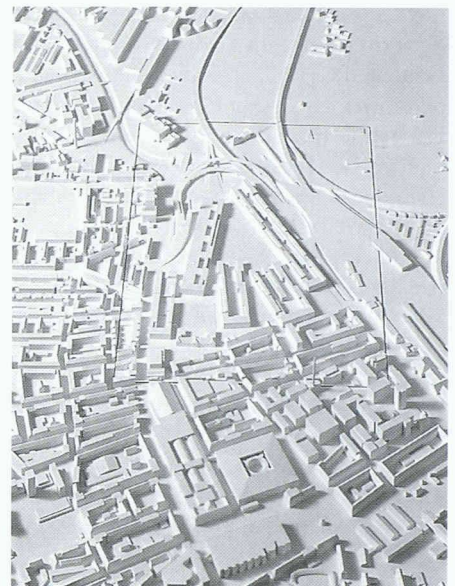
Team Büro-Z/ARB

Das, was das Preisgericht bei diesem Entwurf als «radikalen Massstabswechsel des Bauvolumens» bezeichnet, der das «quartiererträgliche Mass bei weitem überzieht», ist bei genauem Hinsehen gerade die Qualität dieses Ansatzes: In einem Bauwerk auf 400 m Länge verknotete Gewerbenutzungen, Messe- und Privatparkplätze sowie P+R und ein LKW-Terminal entsprechen den Dimensionen der hier zusammentreffenden Verkehrsnetze. Gebäude mit Zentrumsfunktionen, Kultur, Sport, Verkauf, Praxen, Quartierzentrum und Wohnen verknüpfen in direkter Nachbarschaft die lokalen Bedürfnisse der umliegenden Quartierexklaven. Die Dichte von vier 20geschossigen Wohnhochhäusern ermöglicht das Freihalten und ein kontrolliertes Überwachsen der Bahntrassen (ein Wettbewerbsergebnis also, das der Vorstand des Basler Naturschutzes bislang zu ignorieren scheint/vgl.: Stadtplanung und Stadtnatur, Ein Fallbeispiel für die offensichtliche Schwierigkeit ganzheitlichen Denkens, Dr. rer. nat. Adelheid Studer, in: Basler Zeitung Nr. 52, 3. März 1997, S. 17).

Die vielfältigen Massstäbe, die sich am DB-Güterbahnhofareal überschneiden, erfordern geradezu Massstabsprünge, wenn die neu zu errichtenden Bauwerke keine Inseln sein, sondern in aktiver Beziehung zu den lokalen, regionalen und internationalen Systemen stehen sollen. Die Gebäude definieren den Ort neuartig, indem sie eine erlebbare Verwandtschaft zu entsprechenden Grössen zeigen, in deren Austausch sie stehen. Sichtbar werden so Massstäbe, deren Unterschiedlichkeit sich beispielsweise in den verschiedenen Netzen zeigt, die sich hier treffen bzw. zusam-

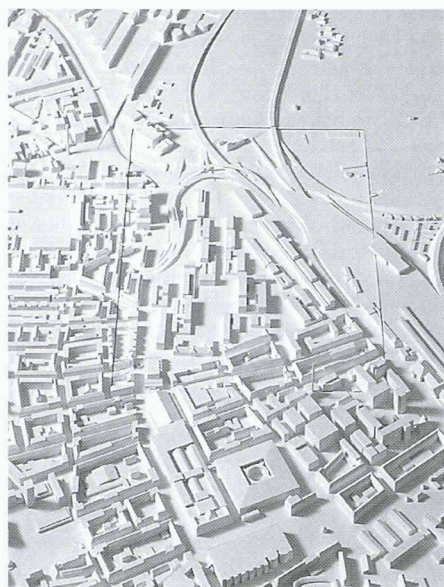
mensetzen: die Hochgeschwindigkeitseisenbahn (1. Netz - noch), die Autobahn N2 und die Nordtangente als Hauptverkehrsachsen (2. Netz), der Ring und die regionalen Verkehrsadern (3. Netz), die regionalen Zugverbindungen (4. Netz), der S-Bahn-Knoten am Badischen Bahnhof (5. Netz), das lokale Strassennetz mit dem öffentlichen Nahverkehr (6. Netz) und schliesslich in Gehdistanz zum Hafen an der meistbefahrenen Wasserstrasse Europas (7. Netz). Allein dieser Ausschnitt der Merkmale birgt immenses Potential.

Die vom Preisgericht in diesem Zusammenhang festgestellte «Verstärkung der stadträumlichen Fehlentwicklung» prügelt die zaghaften ersten Ansätze einer räumlichen Verwicklung der territorialen Schichten und meint in Wirklichkeit die Planungsgeschichte des Areals. Aber war es nicht eben diese Geschichte, die das in diesem Vorschlag aktivierte einmalige Entwicklungspotential hervorbrachte?



Team Ernst/Niklaus, Zürich

In der Erforschung der Unordnung übt sich ein weiterer der ausgezeichneten Vorschläge und setzt der Entmischung der Stadtfunktionen mit aller Konsequenz ein Ende. Die Baumasse wird in fünf grossen hybriden Gebilden konzentriert, auf die «Skulptur des Verkehrs» ausgerichtet und damit fixiert. Diese Gebilde lassen sich «in geeigneter Mischung und in zeitlicher Staffelung entwickeln» und stellen darüber hinaus hohe Ansprüche an das Basler Amt für Kantons- und Stadtplanung. Sie verbieten ausschliesslich in Zonenordnungen zu denken, weil in diesem Vorschlag auch die sogenannten zentralen Orte nicht mehr monofunktional bestimmt sind. Ein interessanter Ansatz, und man darf gespannt sein, ob sich in der zweiten Runde der bereits spürbare Wandel der Raumvorstellung, wie ihn André Corboz fordert (vgl. Werk, Bauen + Wohnen, 3/1996, S. 6-13), deutlicher formuliert werden kann und ob sich damit die topologischen Raumerfahrungen sensibler einbringen lassen, als dies Modell und Erläuterungstext bislang zeigen.



Team Quade + Jandi, Basel

Der konsequenteste Vorschlag hinsichtlich Nutzungsmischung – mit äusserst differenzierten aussenräumlichen Verflechtungen. Die «unterschiedlich grossen Baublöcke» stehen allerdings in räumlichen Beziehungen zueinander und zum Umfeld, die allein ästhetisch begründet werden kann. Sie sind daher wenig geeignet für Veränderungen oder Anpassungen und streben damit wiederum ein ideales, fertiges Bild an.

Der Ansatz ist interessant und entwicklungsfähig, soll deswegen auch hervorgehoben werden, ist leider aber noch verborgen hinter allzu formalen Kompositionen. Die von den Verfassern in ihrem Bericht erwähnten Analogien zu Blockrand und «Ville verte» scheinen als Erläuterung ebenso fragwürdig wie irreführend. Mit dem Mut zur eignen Bewertung des Umfelds und einer gezielten, subtilen Beobachtungsgabe werden die Verfasser besser gewappnet sein als mit trügerischen Analogien.

Anmerkungen

¹Rolf Hochhuth: Vom Basler Geist. Eine Stadt zum Leben und zum Arbeiten, in: Merian, 3/40; März, 1987.

²Wettbewerbsprogramm, S. 3/8 und Bericht des Preisgerichts S. 3.

³Auslober waren der Kanton Basel-Stadt und die Deutsche Bahn AG. Vgl. u.a. SI+A 3/6/1996, S. 37.

⁴Schlussbericht «Räumliches Konzept Basel - Nord», 17. 11. 1992, S. 24.

⁵Vgl. Anm. 2.

⁶Biotop von nationaler Bedeutung? Ökologische Kunstwerke beim Badischen Bahnhof, in: Basellandschaftliche Zeitung bz, 29. 2. 1992.

⁷Noch heute gültig ist sowohl der Staatsvertrag zwischen dem Grossherzogtum Basel und der Eidgenossenschaft aus dem Jahre 1852 als auch der Vertrag zwischen der Grossherzoglich Badischen Eisenbahn und dem Kanton Basel Stadt aus dem Jahre 1863. Der genaue Wortlaut findet sich (leicht zugänglich) u.a. in der Jubiläumsschrift: 125 Jahre Basel - Waldshut, Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg (Brsg.), 1981.

⁸Wer mehr wissen möchte, dem sei die ausgezeichnete Dokumentation des Planungsamtes empfohlen, die den Ausschreibungsunterlagen zum Wettbewerb beilag: «Unterlage 12.9, Zur geschichtlichen Entwicklung Kleinbasels und Bedeutung des DB-Areals im städtischen Gefüge», 24 Seiten. Ich habe in Ausschreibungsunterlagen selten etwas Sorgfältigeres gefunden!

⁹Der Wortlaut im Schlussbericht «Räumliches Konzept Basel-Nord», 17. 11. 1992, S. 24, ist wie folgt: (In Klammern Ergänzungen des Verfassers zur leichteren Orientierung.) «Das Areal DB-Güterbahnhof stellt ein einmaliges Entwicklungspotential für Basel dar. Es ist in seiner Ausdehnung vergleichbar mit der Kleinbasler Altstadt. Es ist zusammenhängend und liegt in einer Hand. Für den landarmen Kanton Basel-Stadt sind die Chancen eines Raumes dieser Grösse und Lage einmalig. Das Gebiet liegt in erfassbarer Distanz zum Zentrum; es grenzt an einen Flussraum (die Wiese im Norden), an Wohngebiet (Rosental-Quartier im Süden, das problematische Matthäus-Quartier und die Enklave Horburg im Westen), Industriegebiet (Ciba im Süden und im Westen), Erholungsgebiet («Lange Erlen» im Nord-Osten), Dienstleistungsgebiet (im Süden und im Westen), Messeareal (im Süd-Westen), städtische Ringstrasse (Westen und Osten), Bahnareal und Nationalstrassen (Bahndamm mit 5 m Höhe und N2 im Osten und Nordtangente N2-A35 eine ca. 18 m hohe Brücke im Norden).»

¹⁰Vgl. dazu die «Projekte 21» der Deutschen Bahn u.a. Frankfurt, Stuttgart, Hannover und München. Vor allem aber Lille (F) und Lyon (F). Wer es bescheidener (im städtebaulichen Gewicht aber ähnlich bedeutend) mag, der kann in Freiburg (Brsg.) das neue Schauspielhaus und die städtebauliche Entwicklung in dessen Umfeld bewundern, oder nach Karlsruhe blicken, wo das Zentrum für Kunst und Medientechnologie (von Rem Koolhaas) inmitten des Gleisfeldes geplant wurde. (Leider konnte das letztgenannte Projekt wegen der politischen und vor allem wegen der finanziellen Umorientierung infolge der 'Wende' nie realisiert werden.)

¹¹Vgl. dazu z. B.: «Banane contra Netz. Rem Koolhaas' monumentales Euralille vor dem Hintergrund unterschiedlicher Raumentwicklungs-

vorstellungen in Europa», in: Collage, Zeitschrift für Planung und Städtebau, 4/93, S. 24-27.

¹²Auch in Basel ist man damit bereits vertraut – die heutigen Gebäude des Badischen Bahnhofs beschimpfte man im Grossherzogtum Baden in den Jahren nach der Fertigstellung, zu Beginn dieses Jahrhunderts (im ersten Eisenbahnzeitalter) noch als das «Millionengrab im Ausland», weil sie für damalige Ansprüche zu gross und zu aufwendig gebaut waren.

¹³Die von der Deutschen Bahn AG bekannten «Projekte 21» sollen laut Präsidium «neue Dimensionen für städtebauliche Entwicklungen eröffnen». In Stuttgart zum Beispiel erwartet man durch das Projekt «Stuttgart 21» mehr als 24 000 Dauerarbeitsplätze. (Vgl. dazu u.a. «Das Ende der Kopfbahnhöfe», in: VDI-Nachrichten, Nr. 27, 5. Juli 1996, S. 4.)

¹⁴«Es ist mein dezidiertes politisches Ziel, dass Basel zum Verknüpfungspunkt der Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetze wird.» Matthias Feldges, ehem. Regierungsrat in der BZ, Nr. 9; 11. Januar 1992, S. 38.

¹⁵Das dies kein Phänomen neueren Datums ist, beweisen Aufzeichnungen aus den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts. Einige wenige vermuteten damals, dass die «Schweiz als Mittelpunkt Europas» sich den internationalen Entwicklungen verschliesst. Damals ging es um die Einrichtung einer Eisenbahn. Man befürchtete in einen «Verkehrsschatten» zu geraten. Das führte zwangsläufig zu jenen Eisenbahnschlachten, die Hans-Peter Bärtschi für Zürich so eindrücklich beschreibt (Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Basel, 1983).

¹⁶Bericht des Preisgerichts, S. 9.

¹⁷Wettbewerbsprogramm, 3. Kapitel, Zusammenfassung der Wettbewerbsaufgabe, S. 3.

¹⁸«Ca. 20% des Areals sind für öffentliche Grün- und Freiflächen zu reservieren. (...) Die restliche Fläche ist in etwa zu gleichen Teilen für Wohnen, Arbeiten und Infrastrukturbauten inkl. Strassenanteil vorgesehen.» Wettbewerbsprogramm, S. 3.

¹⁹Aufgrund der präzisen Vorstellungen, die es hinsichtlich Nutzung und Nutzungsverteilung für das Areal gab (s.o.), bleibt den Teilnehmern nur noch die abschliessende physische Formulierung. Kein Nachdenken also zu Problemstellung und Programm.

²⁰Und im wahrsten Sinn des Wortes finden sich denn auch in ungefähr 40 Arbeiten Hinweise (zynische? Form-Analogien) auf die Verschiebearbeiten mit den Baumassen.

²¹Regierungsratsbeschluss vom 12. Dezember 1996, Kap. 1.35, S. 11. Im Kapitel 1.3 (Planungen der Bahnen für die Region Basel) findet sich unter Punkt 1: «(...) wird sich der grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverkehr auf die Verbindungen zwischen den europäischen Grosszentren konzentrieren, bei welchen eine vergleichsweise hohe Verkehrsnachfrage besteht und der Schienenverkehr bezüglich Fahrtzeit und Distanz gegenüber dem Luftverkehr konkurrenzfähig ist.» Und weiter: «(...) Dabei liegt die Region Basel sehr verkehrsgünstig, indem hier nämlich vier HGV-Achsen aufeinandertreffen: (...)» Im Kapitel 1.1 trifft man denn auch die bereits erwähnte Banane (vgl. Anm. 11) an: «Basel und die Region am Oberrhein sind Teil eines Wirtschaftsraumes, der sich bananenförmig von London über die Räume Südostengland, Benelux, Rhein/Ruhr, Rhein/Main, Nordostfrankreich (vgl. Lille, Anm. d.

Verfassers), Süddeutschland und die Schweiz bis nach Oberitalien erstreckt, innerhalb Europas eine der dynamischen Zonen mit einem besonders hohem Entwicklungspotential ist und daher auch als die Kernwachstumszone Europas bezeichnet wird.²²

²²Nicht die dem Transportmittel entsprechenden und wünschenswerten 250 km/h können hier gefahren werden, sondern nur Geschwindigkeiten zwischen 70 und 80 km/h. Das ist in etwa so, wie wenn im Schweizer Nationalstrassennetz einzelne Kurven eingerichtet würden, die statt 120 km/h nur eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h zuließen. 1873 fuhr man auf dieser Strecke tatsächlich Tempo 30, konnte dafür aber die Entfernung zwischen beiden Bahnhöfen um ca. 100 km (Übergang Waldshut/Koblentz) verkürzen.

²³Im zuständigen Verkehrsministerium in Bonn hätte man sich dieser Lösung in den 80er Jahren nicht versperrt.

²⁴Dem widerspricht allerdings der in den neuesten Verträgen vereinbarte 4spurige Ausbau der Strecke Freiburg-Basel durch den Badischen Bahnhof und der ebenfalls beschlossene Neubau einer weiteren Rheinbrücke südlich des Badischen Bahnhofs. Ein Verkehrsknoten- und Umsteigebahnhof TGV/ICE käme damit in Muttenz/Pratteln zu liegen?

²⁵Zum Projekt EuroVille gibt eine Broschüre folgende Auskunft: «(...) Durch seine Verkehrslage begünstigt, besitzt Basel seit je die Funktion einer Verkehrsdrehscheibe von hoher Qualität und internationaler Bedeutung. EuroVille Basel will diese beiden Stärken festigen und weiterentwickeln. (...) Basel, Stadt am Rheinknie, verfügt dank direkter Grenzlage zur Europäischen Union, dank traditionellen Handelsverbindungen ins nahe und fernere Ausland, dank multinational operierenden Industrien, Banken und Versicherungen und als Messestadt über ein landesweit überdurchschnittlich hohes Entwicklungspotential. Dieses Entwicklungspotential soll jetzt ausgeschöpft werden. Euroville ist ein bedeutender Teil davon.» Vgl: EuroVille Basel – Wirtschaftsraum für die Zukunft. Tätigkeitsbericht EuroVille. (Hrsg. Projekt-Kommission EuroVille Basel, 8/94; vgl. auch: Franz Hidber, Bahnhofsüberbauung Chance oder Utopie? Masterplan Bahnhof SBB Basel, Innsbruck, 1992).

²⁶Man vergleiche das Projekt EuroVille nur allein mit den 45 Projekten zum Centralbahnhof Basel des Jahres 1901 und überprüfe, welche Bedeutung dem städtebaulichen Eingriff im damaligen Basel zugewillt wird (gemeint ist nicht allein die Frage des Massstabs). Noch 1985 wurde dem 1907 realisierten Projekt der Titel «Bahnhof Europas» verliehen – ob EuroVille da mithalten können wird?

²⁷Ein «kombinierter Verkehr» (Bahnverlad), wie er seit den 80er Jahren im Gespräch ist, liess sich nur in der nördlich von Basel gelegenen Gemeinde Weil (D) realisieren (grösster Containerkran ...).

²⁸Man müsste annehmen, dass aus diesen Gründen das Basler Finanzdepartement grösstes Interesse an der Aufhebung jener eigenartigen Linienführung hat (eigenartig vor allem für das Basel des 21. Jahrhunderts), die sich Kantons-grenze nennt. Und die Landesgrenze – setzt sie Basel ein Ende?

²⁹Bericht des Preisgerichts (S.9): «Das Verfahren hatte die wesentliche Aufgabe, für den

neuen Stadtteil auf dem Areal des Güterbahnhofs der Deutschen Bahn eine Gestalt zu suchen, welche für viele Menschen zu einem Wohn- und Arbeitsort werden sollte.»

³⁰Vorausgesetzt die politischen Richtlinien, deren Ausgangslage und deren leitende Gedanken stimmen.

³¹Verlangt waren sechs Pläne im Format A3 und ein Modell im Massstab 1 : 2.000.

³²Mitglieder des Preisgerichts (Reihenfolge aus dem Bericht des Preisgerichts übernommen): Lic. rer. pol. T. Frauchiger, Baudépt. Basel-Stadt; H. Hadergasser, Unternehmensentwicklung DB-AG, Frankfurt; Dipl. Ing. F. Schuhmacher, Kantonsbaumeister Basel-Stadt; Dipl. Ing. H. Deubzer, Berlin; Dipl. Arch. ETH C. Fingerhuth, Basel; Prof. Dr. D. Kienast, Zürich/Karlsruhe; Prof. W. Nägeli, Berlin/Karlsruhe; Prof. Ing. P. Zlonicky, Dortmund; sowie als Ersatz für Dr. Ch. Stutz, Basel, und Prof. Dr. May, Frankfurt, die Preisrichterinnen: Dipl. Ing. A. Bezzenberger, Darmstadt/Stuttgart, und lic. phil. D. Huber, Basel.

³³Als Kriterien für die Wertung wurden genannt: 1. Beurteilung des Umgangs mit der Stadtstruktur. 2. Beurteilung des Umgangs mit dem Landschaftsraum. 3. Beurteilung des neuen Quartiers. 4. Bewertung des vorgeschlagenen Verkehrssystems. 5. Beurteilung der gewählten Dichte.

³⁴Wobei nach dem Urteil des Preisgerichts wohl eher an einen völligen Neubeginn zu denken ist als an eine Überarbeitung. «Es gibt keinen Sieger», erklärte denn auch Kantonsbaumeister Fritz Schuhmacher (in der Pressekonferenz am 27. Februar in Basel).

³⁵Vgl. u.a.: Rob Krier, Stadtraum in Theorie und Praxis. Stuttgart, 1975.

³⁶Als bestes Beispiel dafür zeigt Berlin, wie schwärmerische Erinnerung an vergangene Stadtbilder in einem absurden Katalog von Regeln zur «städtischen» Architektur münden können.

³⁷Mit der gesellschaftlichen Forderung nach einer kontinuierlichen Stadtentwicklung (70er und 80er Jahre) wird in den 80er Jahren der Städtebau in seiner gesellschaftskritischen Funktion von Heimatschutz und Denkmalpflege abgelöst und heute (mit den besten Absichten) der demokratischen Mitbestimmung der Einwohner übergeben, deren Vorstellungen und Erwartungen kaum je mit dem gegenwärtigen Zustand ihrer Lebensverhältnisse vereinbar sind.

Beispielhaft nimmt man sich in Basel 10 Monate Zeit für die Öffentlichkeitsarbeit. Solange Planung, Städtebau und Architektur aber von der Allgemeinbildung ausgeschlossen sind, werden die Bürger nur das Datum der französischen Revolution kennenlernen, ohne zu wissen, dass es spätestens seit dieser Zeit keinen Gegensatz mehr gibt zwischen Stadt und Land und deswegen auch der Wunsch nach der ehemaligen Stadt erfolglos bleibt (vgl. Anm. 36).

³⁸Die in den Wettbewerbsunterlagen aber ausdrücklich gefordert war.

³⁹Die Arbeiten werden mit Hilfe des «Schwarzplans» vergleichend gegenübergestellt auf dem Ausstellungsplakat, auf einem A3-Plakat, das alle ausgezeichneten Projekte zeigt und im Bericht des Preisgerichts.

⁴²Für diese treffende Bezeichnung danke ich Michael Glasmeier: Vom Brei. Periphere Gedanken für Peripheristen. In: Daidalos Nr. 50,

An der Peripherie, S. 92.

⁴³Vgl. dazu die Publikationen «Europas» – insbesondere Vol. 4. (Z.B. die Projekte «Pixel City» für Den Haag von Bannenberg/van Dijk/Klaasse/Linnemann oder «Sequenzen» für Strassburg von Ressouche/Gonin oder «Artifizielle Landschaft» für Den Haag von van Kuilenburg).

⁴⁴Professor Lucius Burckhardt hat dies in einem Vortrag speziell für das Beispiel Basel deutlich gemacht: Basler Stadtplanung nach Novartis: Wo wollen wir wohnen? Wo wollen wir arbeiten? Öffentliche Medienkonferenz am 18. 10. 1996. Ich danke Herrn Prof. Burckhardt für seine Zustimmung zur Erstveröffentlichung des von ihm erstellten Planes.

⁴⁵Professor André Corboz, La Suisse, fragment de la galaxie urbaine européenne. In: Revue Economique et Sociale, 4/1993, S. 253–259. Eine deutsche Übersetzung des Textes findet sich in: Werk, Bauen+Wohnen, 3/1997, S. 49–56.

⁴⁶Auch der Raum kann nicht mehr als neutraler, isotroper, homogener Raum amgesehen werden, wie ihn Newton erfunden und das 19. Jh. ihn für uns 'durchgesetzt' hat. Der neutrale Raum der Technik, in dem weder Jerusalem noch Rom noch der Himmel das Zentrum der Welt sind und in dem folglich der Gesichtspunkt des Individuums das Zentrum einer Betrachtung ist und damit zum Stützpunkt einer aktiven Verwandlung wird, kann uns heute nicht mehr nützlich sein, so wie uns heute die Enzyklopädien des 19. Jahrhunderts kaum mehr helfen können.

⁴⁷André Corboz, Auf der Suche nach «dem» Raum, in: Werk, Bauen+Wohnen, 3/1996, S. 6–13.

Welche Schwierigkeiten es bereitet, gerade diese neuen Erkenntnisse in Denken und Handeln zu integrieren, beweisen beispielsweise Schriften jüngeren Datums (z.B. Wolfgang Schett, Schweizer Stadtblindheit, in: Daidalos Nr. 60, 6/1996, S. 62–73). Trotz präziser, vielversprechender Analysen und einer grundsätzlich positiven Haltung des Verfassers gegenüber den derzeitigen Lebensverhältnissen müssen wegen der fehlenden Erkenntnisse die überholten neo-rationalistischen Konzepte im Städtebau mit immer beschwörenderen Formeln und Gegenüberstellungen (etwa: Gisels Stadelhofer Passage fehle «das Geheimnis») begründet werden.

⁴⁸Vgl. Karl Gruber, Eine deutsche Stadt – Bilder zur Entwicklungsgeschichte der Stadtbaukunst, München, 1914.

⁴⁹Neben den hier aufgeführten Vorschlägen, die allesamt eine Auszeichnung erhielten, finden sich bemerkenswerte Ansätze auch bei Arbeiten, die vom Preisgericht nicht berücksichtigt wurden. Leider können sie aus Gründen des Umfangs hier nicht alle wiedergegeben und besprochen werden. Zumindest seien aber die Namen von einigen Verfassern erwähnt: z.B. der Vorschlag 7612300 der Arbeitsgemeinschaft Holzer, Jauslin, Kobler, Vehovar, Huber und Sollberger / Zürich; z.B. der Vorschlag 689375 der Arbeitsgemeinschaft Primas und Furger / Zürich/Amsterdam; ...