

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 127 (2001)
Heft: 39: Visionen in der Stadtentwicklung

Inhaltsverzeichnis

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: 07.02.2026

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

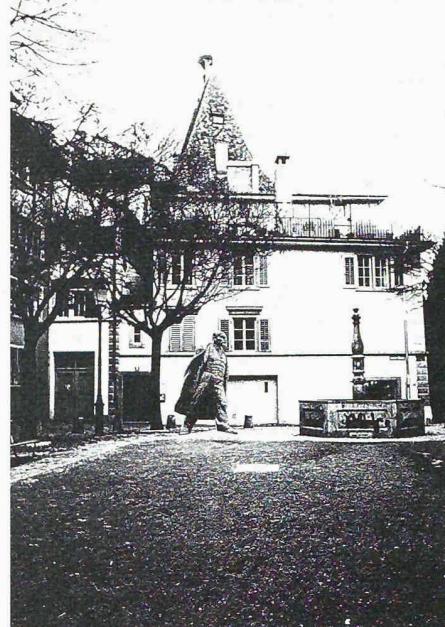
Das verpasste Kriterium

Das Projekt Euroville in Basel nimmt allmählich Gestalt an. Und tatsächlich konnten am Bahnhof SBB eine Reihe erstklassiger Bauten mit der Handschrift international renommierter Architekten projektiert und realisiert werden. Hier entsteht Architektur, die sich sehen lässt. Es zeichnet sich tatsächlich das Bild einer kulturellen Vision ab. Offenbar hat auch die Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft gut funktioniert.

Den Ausschlag für Euroville gab die in den 80er-Jahren beschlossene Verknüpfung der Vorortslinien des Basler Trams mit dem Bahnhof SBB zu einer «Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs». Bald gesellte sich die Idee hinzu, das Bahnhofsgelände zu einem Dienstleistungszentrum von höchster Güte aufzuwerten. In der Folge wurde viel Verkehrstechnik und Objektplanung betrieben, während die verantwortlichen Planer dem eigentlichen städtebaulichen Haken mit beinahe systematischer Akribie aus dem Weg gegangen sind. Ein altes Problem des Basler Bahnhofs ist nämlich sein offensichtlich fehlender städträumlicher Bezug zur Basler Innenstadt. Anfang der 1970er-Jahre wurden dann Bahnhof und Stadt städträumlich vollends getrennt, als mit dem Cityring das Ensemble von Centralbahnhof und der zur Stadt führenden Elisabethenanlage noch stärker voneinander abgekoppelt wurden. Die Fussgänger und Fussgängerinnen hat man – wie damals üblich – unter den Boden geschickt!

Während im Rahmen der folgenden «Masterplanung» viel Energie in technische Studien, Architekturwettbewerbe und in das Abschätzen der Auswirkungen auf das rückseitige Gundeldingerquartier floss, blieb die Anbindung an die City eine rein verkehrstechnische Aufgabe. Erst die Lancierung eines Wettbewerbs durch eine Basler Privatbank Mitte der 1990er-Jahre löste eine stadtgestalterische Auseinandersetzung mit dem Centralbahnhof aus. Doch zu diesem Zeitpunkt waren die verkehrsplanerischen Entscheidungen bereits getroffen und zum Tabu erklärt worden. Und wenn in diesem Zusammenhang alt Regierungsrat Christoph Stutz nicht über die Köpfe seines verkehrstechnischen Beraterstabs hinweg einen Fussgängerstreifen erzwungen hätte, so würde sich das Fussvolk heute noch durch die enge und niedrige Unterführung hin zur Stadt zwängen.

Der Centralbahnhof steht nun kurz vor seiner «Vollendung». Das Ganze wirkt unbeholfen und kleinstädtisch. Und auch beim soeben entschiedenen Wettbewerb zur Neugestaltung der Elisabethenanlage hat die Jury den städträumlichen Bezügen kaum Beachtung geschenkt. Es bleibt auch hier bei der isolierten Gestaltung des Parkinnersen ohne Bezug zu den angrenzenden Strassenräumen. Euroville hätte nicht einmal eine Vision zur Lösung für die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt gebraucht. Ein gut gewichtetes und entsprechend vertretenes städträumliches Kriterium bei den verkehrsplanerischen Entscheidungsprozessen hätte genügt, um ein Stück ganze Stadt zu realisieren und nicht nur ein Ballenberg für zeitgenössische Architektur.



Ruedi Weidmann

7 Visionen in der Stadtentwicklung

Gespräch mit drei Stadtplanern, einem Historiker und einem Sozialutopisten über Stadtplanung in der Schweiz

Michael Hanak

19 Bezwingerbare Innenstadt?

Visionen und Wirklichkeit – Zürich gestern und heute

Carl Fingerhuth

28 Basel Euroville

Eine städtebauliche Vision wird Realität

Iris Scholl

35 Vögel und Glas – eine tödliche Kombination

Glasscheiben aus der Vogelperspektive