

Basel Euroville: eine städtebauliche Vision wird Realität

Autor(en): **Fingerhuth, Carl / Messmer, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 39: **Visionen in der Stadtentwicklung**

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80214>

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

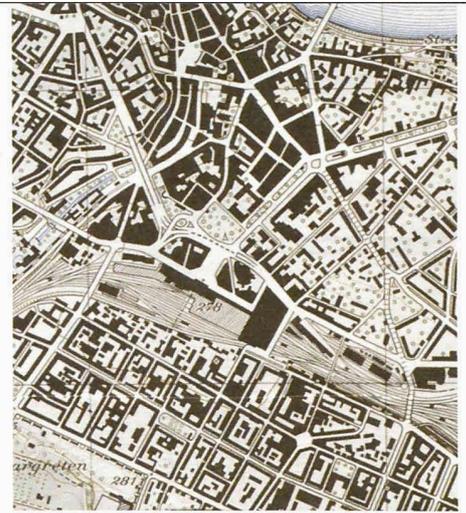
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Basel Euroville

Eine städtebauliche Vision wird Realität

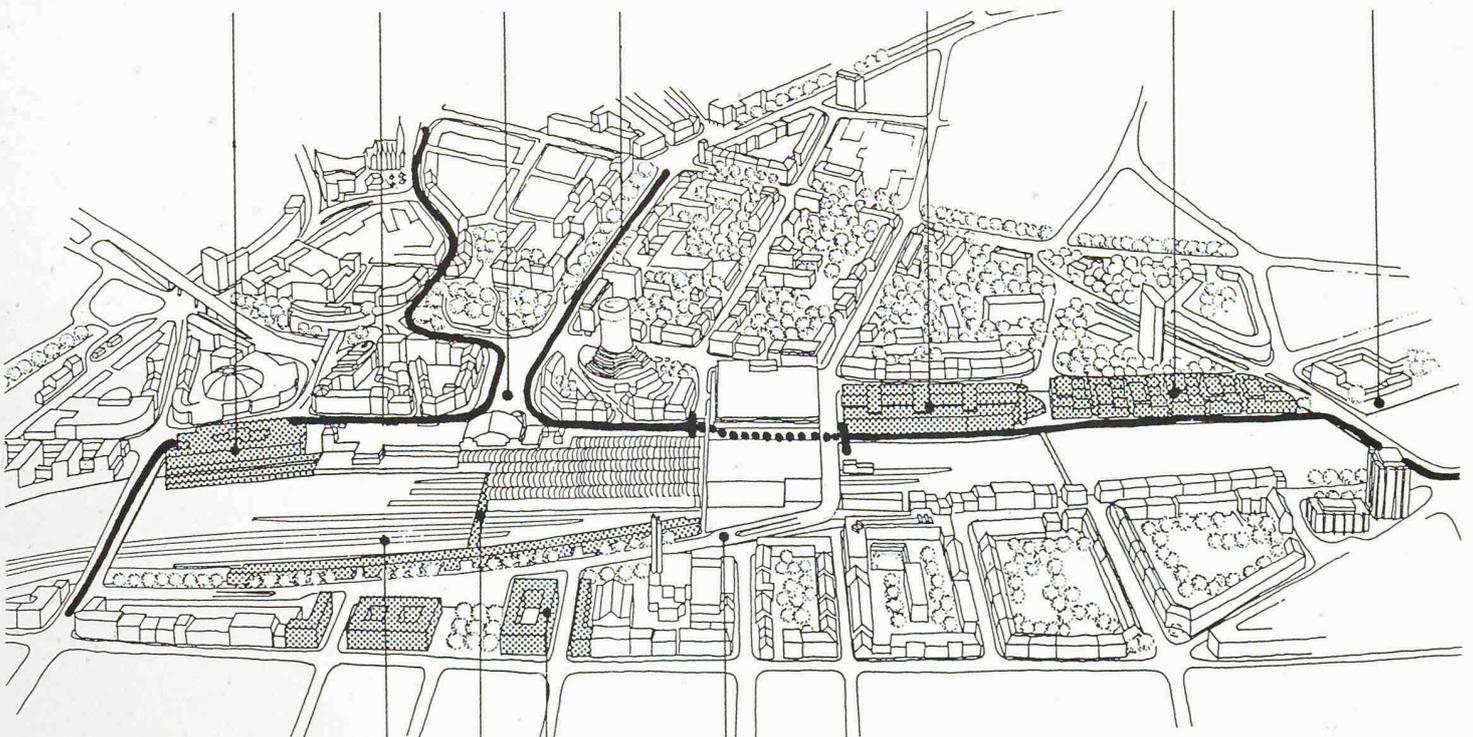
Die städtebauliche Vision für den Basler Bahnhof SBB ist 20 Jahre alt. Mit einer Verkehrsdrehscheibe sollten die verschiedenen Verkehrsträger – öffentlich und privat – verknüpft werden, und es hiess, ein attraktives Dienstleistungszentrum zu schaffen. Diese Aufgabe war von Anfang an eine gemeinsame von Basel-Stadt und Basel-Landschaft, SBB, PTT und der Wirtschaft. Trotz ihrer Komplexität ist die Realisierung dieser Vision gelungen, ein für die Schweiz seltener Vorgang.

Mit der Einführung der BLT-Tramlinien 10 und 11 zum Bahnhof SBB ist am 29. Juni 2001 ein zentraler Bereich des Konzepts Euroville Wirklichkeit geworden. Die beiden Tramlinien aus der Agglomeration Basel fahren nicht mehr am Bahnhof vorbei, sondern neu über den Centralbahnplatz. Damit können die Bewohner des Leimentals und von Birseck/Dornach mit der BLT, der Baselland-Transport AG, den Bahnhof erreichen, ohne umsteigen zu müssen. Ein Drittel der Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft erhält damit einen direkten Anschluss an den Bahnhof SBB im Sieben- respektive Zehnminutentakt. Bereits zuvor wurde unter der Cent-



1

Situation in Basel (Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie [BA013735])



ralbahnstrasse ein Parkhaus mit 450 Parkplätzen gebaut; seit diesem Sommer ist die Neugestaltung des darüber liegenden Platzes abgeschlossen, wo nun die Fussgänger Priorität haben. Die ehemalige Unterführung ist heute eine Fahrradgarage.

Fertig ist auch das Peter-Merian-Haus auf dem Gelände des ehemaligen Eilgut- und Lokomotivdepots (Zwimpher Partner mit Donald Judd), das etwa 1500 Arbeitsplätze beherbergt; hier ist ein neues Zentrum für Informatik und Logistik entstanden. Auch die Fachhochschule beider Basel wurde hierhin verlegt. Direkt anschliessend wird im Januar 2002 mit dem Bau eines weiteren Bürokomplexes begonnen. Den Wettbewerb für das Jakob-Burckhardt-Haus haben Patrick Gmür und Jakob Steib aus Zürich gewonnen.

Aus der Schaltherhalle des Bahnhofs wird eine rund 30 m breite Überführung zu den Perrons und ins Gundeldingerquartier führen, wo ein neues Stadtzentrum mit zusätzlichen 1500 Wohn- und Arbeitsplätzen entstehen wird. Mit dem Bau der Passerelle ist im Frühling 2001 begonnen worden, das Projekt stammt von den spanischen Architekten Antonio Cruz und Antonio Ortiz, zusammen mit dem Büro von Sandra Giraudi und Felix Wettstein aus Lugano.

So ist eine vor 20 Jahren durch zwei Mitglieder des Vorstands der Basler Handelskammer, Timothy Nissen und Matthias Rapp, formulierte Forderung für einen radikalen Umbau eines veralteten und vernachlässigten Stadtteils Realität geworden. Dies allerdings nicht nur dank dem Euroville-Vorhaben, sondern auch dank der dadurch ausgelösten allgemeinen Aufwertung des Bahnhofgebiets: Die UBS baute ein Ausbildungszentrum, die Bank Sarasin verlegte ihren Hauptsitz an den Centralbahnplatz und sponserte in der Folge den Wettbewerb für dessen Gestaltung. Die Bâloise erweiterte ihren Komplex, wofür Architekten aus Amerika und Japan projektierten und bauten. Herzog und de Meuron schliesslich gewannen den Wettbewerb für die Überbauung des französischen Eilgutareals: das Elsässertor steht – vorbehaltlich des definitiven Entscheids der Investoren – kurz vor der Realisierung. Gesamthaft bewegen sich die öffentlichen und privaten Investitionen im Bahnhofgebiet in der Höhe von zwei Milliarden Franken.

2

Das 1986 beschlossene städtebauliche Konzept

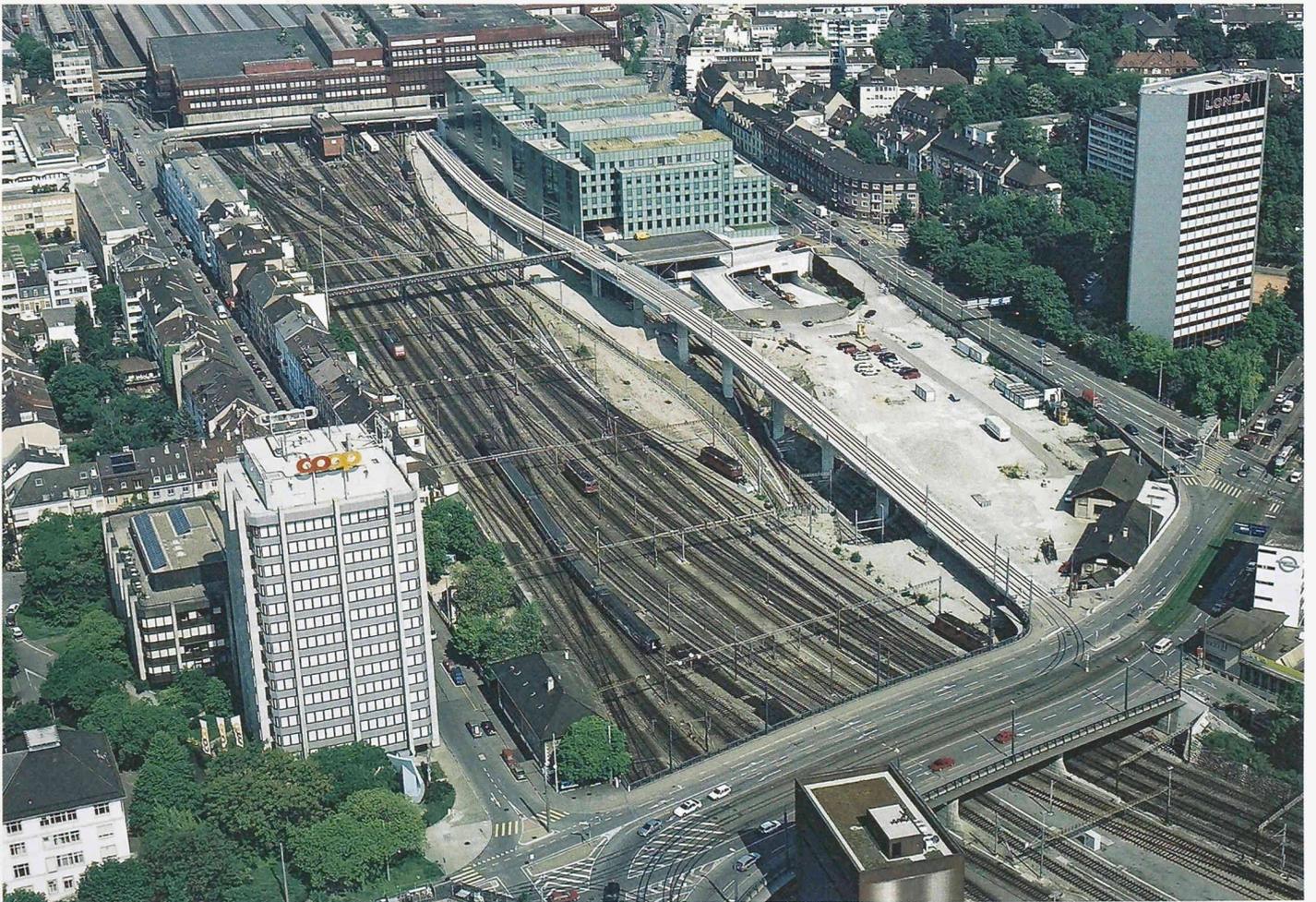
Städtebau als politische Aufgabe

Es gibt in der Schweiz der Nachkriegszeit bis jetzt kein vergleichbares Beispiel, wie über eine städtebauliche Planung eine derart umfassende und qualitätvolle Aufwertung eines zentralen Stadtteils möglich wurde. Es ist deshalb im Hinblick auf viele Anstrengungen in Dutzenden von europäischen Städten interessant zu untersuchen, wieso dies in Basel gelungen ist. Für die Umsetzung des städtebaulichen Konzepts war ein starker, kontinuierlicher politischer Wille Voraussetzung. So mussten im Kanton Basel-Stadt innerhalb der Planungsphase von vier Jahren fünf Volksabstimmungen gewonnen werden, drei davon waren Kreditvorlagen, zwei Änderungen des Zonenplans. Umso wichtiger war es, das Konzept sehr sorgfältig in allen Bereichen der Politik und der Bevölkerung zu verankern. Die erste Kreditvorlage für die Erarbeitung des Konzepts wurde vom Kantonsparlament bewusst so hoch angesetzt, dass ein Referendum möglich wurde. Dieses kam auch zustande, und es konnte eine öffentliche Diskussion über die Zweckmässigkeit des Vorhabens geführt werden.

Unter dem Namen Gruppe Bahnhof gründete man einen überparteilichen Pushing-Club aus Parlamentsmitgliedern beider Basler Halbkantone. Regierungsrat und Parlament des Nachbarn Basel-Landschaft wurden partnerschaftlich integriert, womit man sogar erreichte, dass sie sich mit wesentlichen Investitionen beteiligten. In der zweijährigen Konzeptphase wurden umfassende Zwischenberichte publiziert und in Hearings allgemein zugänglich gemacht. Auch die Quartiervereine waren in die Planung involviert. Für das am stärksten betroffene Quartier Gundeldingen wurde ein behördenverbindlicher Quartierrichtplan erstellt. Und es gab einen jederzeit ansprechbaren, in die Politik integrierten Projektleiter. Generell begünstigte schliesslich die politische Struktur des Stadtkantons Erarbeitung und Umsetzung des Konzepts. Die politische Diskussion war unbelastet von unterschiedlichen ideologischen Weltbildern bezüglich «Urbaniten» und «Agglomeriten».

Städtebau als anspruchsvolle Führungsaufgabe

Städtebau gelingt nur, wenn er als eigene Disziplin verstanden wird. Demgegenüber wird fast immer versucht, den Umbau unserer Städte als eine Addition von architektonischen und technischen Einzelprojekten zu verstehen. Projekte aber, die räumlich verknüpft sind, müssen auch konzeptionell miteinander verbunden werden. Die Einführung einer Vorortsbahn, die Überdeckung oder Neunutzung von Bahngleisen, die Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, der Ausbau eines Shoppingcenters, die Führung von Hochleistungsstrassen im Stadtzentrum, die Neugestaltung von wichtigen öffentlichen Bauten und Anlagen müssen in der Planungsphase miteinander verbunden werden, damit sie Synergien entwickeln und realisierbar werden. Nach dem politischen Beschluss über das städtebauliche Konzept müssen die Projekte unabhängig voneinander von verschiedenen Trägerschaften realisiert werden können.



Diese Verknüpfung führte in Basel in der Planungsphase zu einem sehr komplexen Netz mit vielen Konflikten. Ein zielgerichteter Entscheidungsprozess bedingt eine effiziente Führung. Dazu gehört ganz wesentlich, dass der gemeinsame Wille entwickelt und mit Störungen und Konflikten rasch und sorgfältig umgegangen wird. In Basel basierte die Prozessführung während der Planung auf folgender dreistufiger Organisation: Erstens wurden in einer Behördendelegation mit Mitgliedern der Generaldirektionen SBB und PTT sowie Regierungsräten von Basel-Stadt und Basel-Landschaft die strategischen Entscheide getroffen. Zweitens gab es eine Projektkommission mit je zwei Vertretern der vier Partner. Dieser Ausschuss traf sich jeden Monat. In der Projektkommission und in deren Ausschuss führte der Kantonsbaumeister von Basel-Stadt den Vorsitz. Er war gleichzeitig Projektleiter. Investoren waren – mit Ausnahme der BLT Baselland Transport AG – nicht in den Entscheidungsprozess eingebunden. Mit der Wirtschaft fand aber ein ständiger und enger Informationsaustausch statt.



Städtebau als offener Prozess

Traditionelle städtebauliche Planungsverfahren sind lineare Prozesse. Sie führen von ausformulierten Zielen über Konzepte zu den Projekten. Oft aber sind letztere nicht realisierbar, oder es kommt in der Schlussphase zur Abspaltung von Einzelprojekten, die das Gesamtkonzept zerstören. Die Erneuerung des Bahnhofgebiets von Basel wurde bewusst als iterativer Prozess geführt. So verschob sich während des Planungs- und Projektierungsprozesses das Gewicht wesentlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und der Fussgänger. Immer wieder wurde aber auch aus der Überprüfung der Projektkosten das Konzept vereinfacht. Exemplarisches Beispiel ist die Einführung der Vorortslinien. Aus autonomen unterirdischen wurden oberirdische Linien, die den Raum für den Individualverkehr einschränken, dafür aber fussgängerfreundlicher und kostengünstiger sind. Entsprechendes gilt für den Bahnhof. Aus den zuerst geplanten grossflächigen Gleisüberdeckungen wurde am Schluss eine attraktive Ladenstrasse, die eine hohe Aufenthaltsqualität sichert, aber realisierbar bleibt.

Die geschilderte Form der Betreuung von Stadtveränderungen bedingt einen ständigen Dialog zwischen allen Beteiligten und die Bereitschaft, stets neue Erkenntnisse zu integrieren – deshalb sind traditionelle Architekturwettbewerbe dafür ungeeignet. Diese können und sollen erst auf der Projektebene zum Zug kommen. Sie sind nur sinnvoll, wenn klare Randbedingungen vorliegen. – Die positiven Erfahrungen von Basel sind für die Zukunft europäischer Städte wichtig, denn an deren definierte Strukturen werden neue Ansprüche gestellt. Dies gilt im Speziellen für City-nahe Lagen, ganz besonders für Bahnhöfe. Ihr Umbau darf nicht nur über isolierte Hochbauprojekte und Vorhaben des Verkehrssystems erfolgen. Denn damit werden ihre Potenziale nicht genutzt und die Innenstädte zu Gunsten der Stadtrandlagen und zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs gefährdet. Um die Chancen zu nutzen, braucht es umfassende städtebauliche Konzepte, die Funktion und Gestaltung der Stadt neu definieren und machbare Wege zur Umsetzung sichern. Basel zeigt, dass es sich lohnt, diesen Weg zu gehen.

3

Der neu gestaltete Centralbahnplatz mit den Haltestellen der regionalen Tramlinien 10 und 11

4

Das Areal des ehemaligen Eilgut- und Lokomotivdepots mit dem Peter-Merian-Haus und der neuen Trambrücke

5

Die neue Fussgängerbrücke vom Bahnhof zum Gundeldingerquartier (oben rechts)

Carl Fingerhuth, Prof. und Architekt, Zürich. Von 1979 bis 1992 als Kantonsbaumeister von Basel verantwortlicher Projektleiter und Vorsitzender des Projektausschusses. Paul Messmer, Delegierter des Verwaltungsrates der Baselland Transport AG, im Ausschuss der Projektkommission bis 1995, Verantwortlicher für das Vorortsbahn-Einführungsprojekt der BLT bis zur Eröffnung im Juni 2001