

Über den Gleisen : die neue Passerelle im SBB-Bahnhof Basel

Autor(en): **Janser, Andres**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **90 (2003)**

Heft 12: **Bahnhöfe = Gares = Railway stations**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

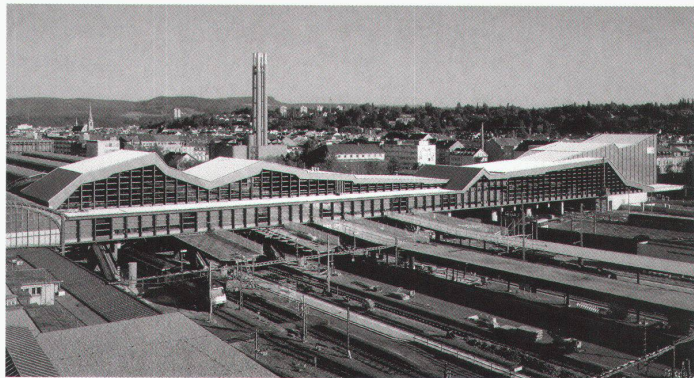
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67167>

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.



Über den Gleisen

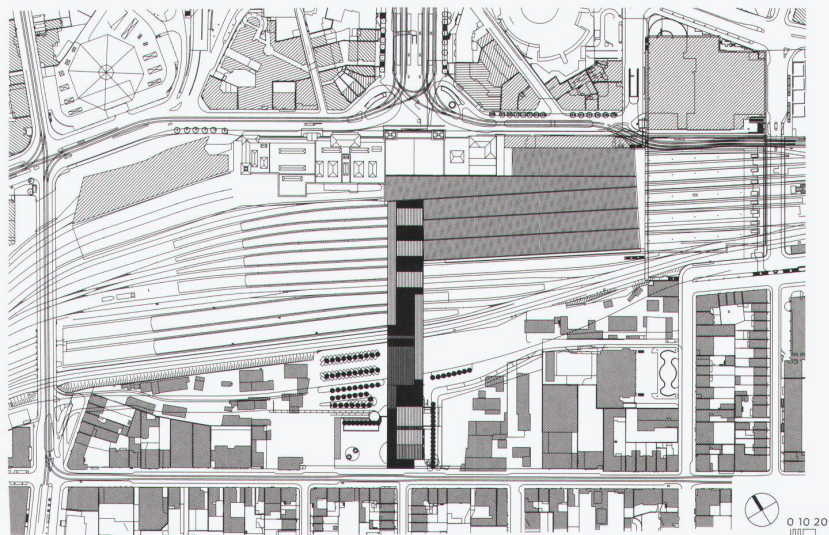
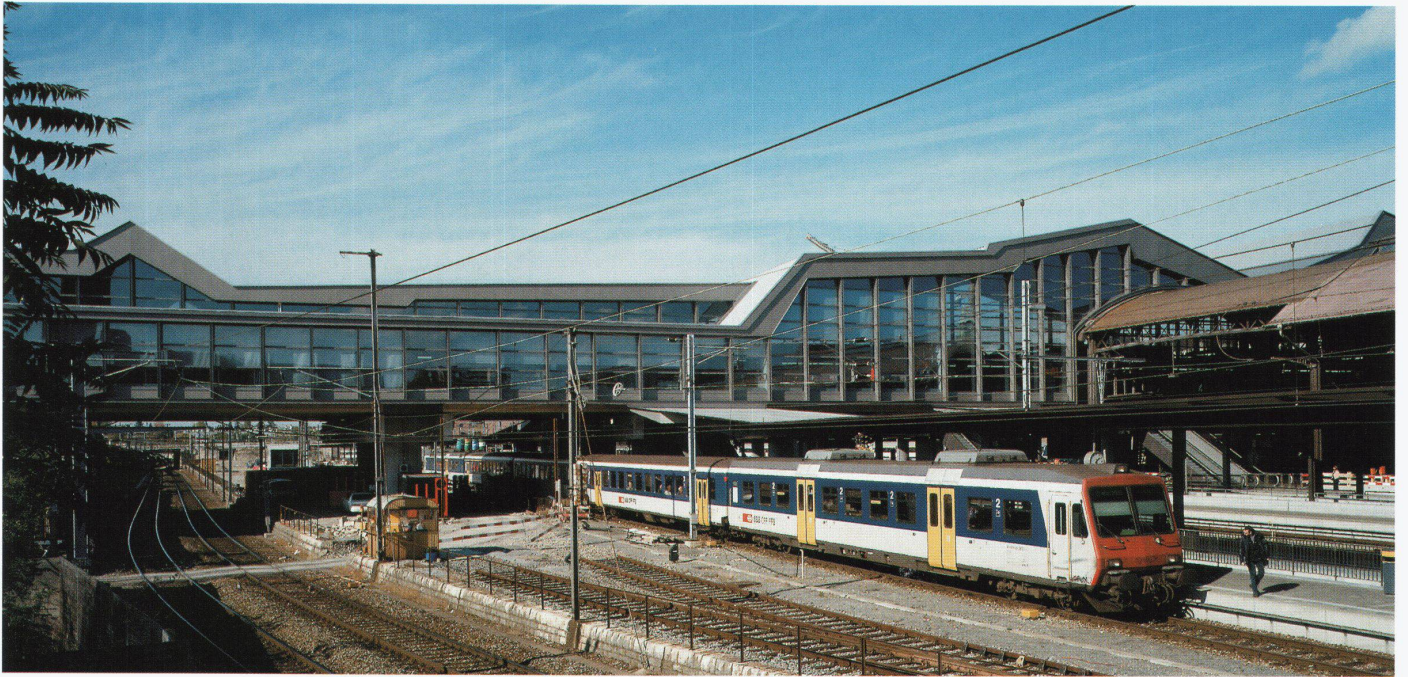
Die neue Passerelle im SBB-Bahnhof Basel

Text: Andres Janser, Bilder: Ruedi Walti Die Passerelle des Basler Bahnhofs SBB der Architektengemeinschaft Cruz/Ortiz und Giraudi & Wettstein erschliesst den Luftraum für die Wege von und zu den Zügen. Und sie formuliert eine städtebauliche Verbindung zwischen dem Empfangsgebäude am Centralbahnplatz und dem südwestlich der Gleise liegenden Gundeldinger Quartier. Diese zweifache Aufgabe erfüllt sie mit unangestrebter Prägnanz.

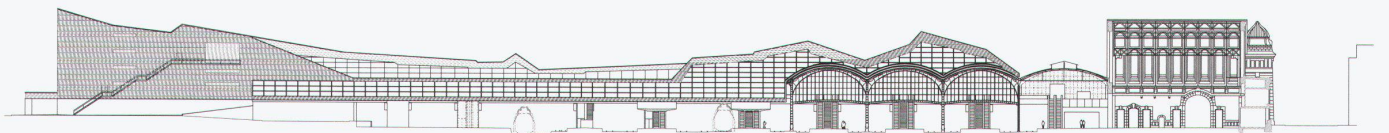
Das Raumprogramm der Passerelle erfuhr nach dem bereits 1996 entschiedenen Studienauftrag einzelne Änderungen, die jedoch rückblickend unwesentlich erscheinen. Am einschneidendsten sind die grösseren Flächen für die kommerziellen Nutzungen, die auf der Passerelle eingefügt werden mussten, ohne dass dies jedoch den Entwurf im Kern erschüttert hätte – kein geringes Verdienst, wohlverstanden. Ebenso bewegen sich die Verzögerungen mit etwa zweieinhalb Jahren im Rahmen des Üblichen.

Erhalten geblieben ist jene Qualität, die das siegreiche Projekt der Arbeitsgemeinschaft um die Architekten Cruz/Ortiz und Giraudi & Wettstein von Beginn an auszeichnete: die Figur des schmalen Reiterbauwerks, die weniger auf einem formalen Muster oder Schema beruht, als auf einem Prinzip, das äusserst raumwirksam ist. Der lineare Grundriss wird von einem unregelmässig gefalteten Dach begleitet, das die Passerelle in eine Folge von Abschnitten mit je charakteristischen Eigenschaften gliedert. So entsteht im Inneren eine gerichtete Raumsequenz, und gleichzeitig ermöglicht diese Formulierung des Daches ein differenziertes Verhalten gegenüber dem vorgefundenen heterogenen Kontext, der durch unterschiedliche Typen von Peronhallen und -dächern aus mehreren Epochen sowie das quer dazu orientierte Empfangsgebäude geprägt ist.

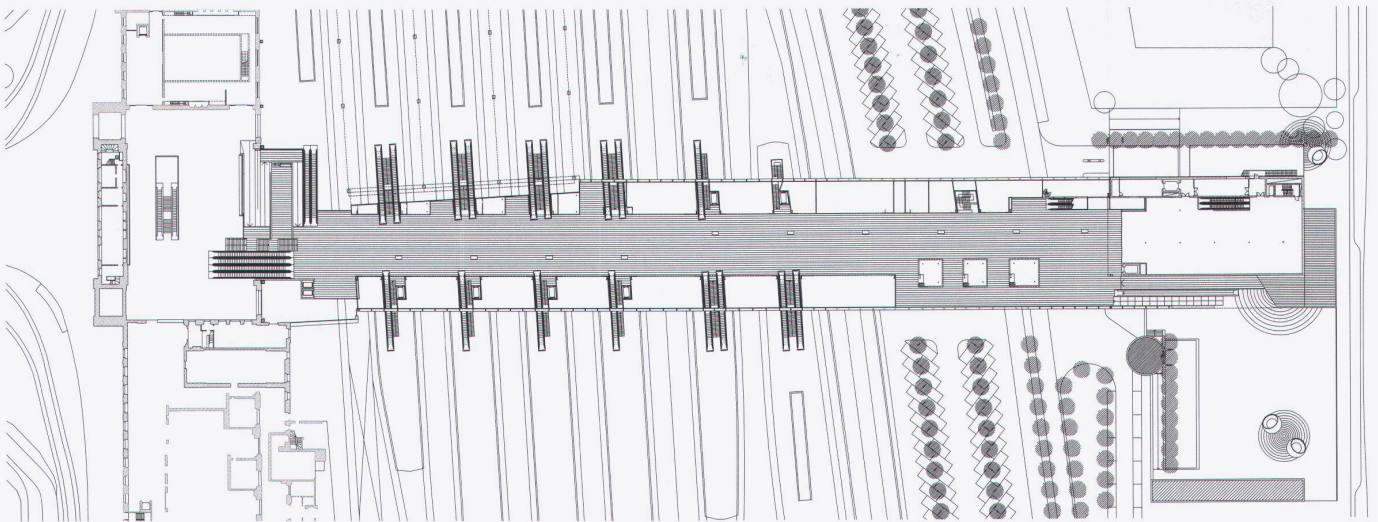




Situation

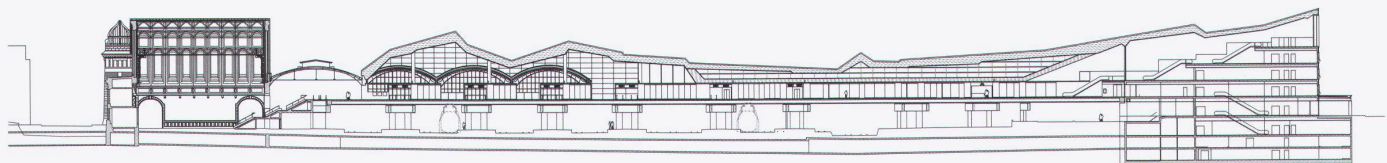


Ansicht/Schnitt Ost



Passerellenebene

0 5 10



Schnitt

0 5 10



Lineare Raumsequenz

Die Raumsequenz hebt in der historischen Halle am Centralbahnplatz an, deren neue Leere auf den heutigen Betrachter wohltuend wirkt, und integriert geschickt die bestehende Überdachung des dahinter liegenden, ersten durchgehenden Gleises. Die Blendmauer zwischen diesen beiden Bereichen musste zum Teil weichen, was angesichts des Gewinns an Raumqualität mehr als nur vertretbar scheint. Zudem konnte das grosse Tudorbogenfenster als Hauptelement der Halle unangetastet bleiben.

Die Passerelle selber, die über Rolltreppen sowie eine Treppe und eine Rampe mit der Halle verbunden ist, wurde nicht in der Hallenachse, sondern seitlich verschoben dazu angelegt. Damit entspricht sie der schon im ursprünglichen Grundriss von 1907 angelegten Asymmetrie, die immer in unterschiedlichen Ausprägungen bestanden hatte. Darüber hinaus kommt die Passerelle annähernd tangential zu den Stirnseiten der weiteren drei bestehenden Gleishallen zu liegen. Deren im Grundriss etwas ausgedrehte Abschlüsse konnten so zu einem eigenständigen Teil der einen Passerellenfassade ausgebildet werden.

Auf der Gundeldinger Seite schliesslich markiert ein Kopfbau den zweiten Zugang zum Bahnhofsbereich. Er erreicht die gleiche Höhe wie der First des Empfangsgebäudes am Centralbahnplatz, wodurch er sich über seine unmittelbare Umgebung erhebt. Doch der auftragende Bau enthält keine Halle, sondern ein Kleinwarenhaus. Die kommerzielle Nutzung, die die Passerelle neben ihrer infrastrukturellen Funktion innerhalb des Bahnhofskomplexes ebenfalls wahrnehmen muss, zeichnet sich auch in der weitgehend geschlossenen äusseren Erscheinung des Kopfbaus ab. Dessen Hauptbezug ist denn auch nicht die Gempenstrasse in der Verlängerung der Passerelle – auch wenn er dieser Quartierstrasse mit seiner Stirnseite zu einem räumlichen Abschluss verhilft –, sondern vielmehr der neue Bahnhofplatz Süd, der zwischen Güterstrasse und Gleisfeld liegt. Die Platzfassade ist hier zurückversetzt, um einer angenehmen Rampe für die Bahnpassagiere Raum zu geben, die vom Strassenniveau auf die Ebene der Passerelle führt. Insgesamt entsteht durch die lange Raumsequenz eine prägnante architektonische Figur, eine starke Form, die gut neben den alten Bahnhofsteilen besteht.



Umdeutung der Hierarchien

Der Kopfbahnhof, den man – von der Innenstadt her kommend – hinter der markanten Centralbahnplatz-Fassade der beiden Basler Architekten Emil Faesch und Emanuel La Roche vermuten könnte, ist auch durch die neue Passerelle nicht Realität geworden. Aber die Uminterpretation der wellenartigen Addition traditioneller Hallendächer in eine um neunzig Grad gedrehte, schmale und lineare Abwicklung gibt dem historischen Kernbau eine sinnfällige Fortsetzung in die Raumtiefe. Es ist denn auch die figurale Qualität dieser Geste, die, bei aller Unterschiedlichkeit der formalen Themen, an den Bahnhof in Sevilla (1988–91) der am Projekt beteiligten Architekten Antonio Cruz und Antonio Ortiz erinnert.

Die Geschichte des Bautyps Bahnhof klingt nicht nur in der sorgfältigen Lektüre der örtlichen Gegebenheiten an, sondern auch in der Materialisierung: Die grosszügigen Glasflächen der Passerelle sind von Metalloberflächen in grauem Glimmer gefasst. Und im Innern erinnert der warme Farbton der MDF-Akustikelemente der ondulierenden Decke an das Holz früherer Hallendächer, das auf diese Weise neu interpretiert wird.

Die Abkehr von unterirdischen Perron-Erschliessungen, bei anderen Bahnhöfen bereits erprobt, bietet auch in Basel erhebende räumliche Eindrücke. Es überrascht vielleicht, dass beim Hauptzugang in der historischen Halle zwei Rolltreppen pro Richtung im Wesentlichen genügen sollen, um ein Dutzend Gleise zu erschliessen; doch sollte man hier wohl den Fachplanern vertrauen. Ausdruck eines allzu grossen Optimismus seitens der Architekten war wohl der Gedanke, die Ladenbetreiber, die die finanzielle Last für die Bauherrschaft mindern sollen, von der schönen Gestaltungsregel zu überzeugen, die niedrig gehaltenen Glasfassaden ihrer Lokale nicht nur auf der Eingangs- und Einblicksseite, sondern auch auf der Ausblicksseite zu den Gleisen frei zu lassen. Der Blick schweift nun nur stellenweise ungehindert hinab zum Französischen Bahnhof. Überzeugend jedoch sind die hinter die Glasflächen gelegten Beschriftungen der Ladenlokale, wodurch sich ein angemessen einheitlicher Gesamteindruck einstellt.

Heterogener Gesamtkomplex

Im Laufe der Jahrzehnte erfuhr der SBB-Bahnhof Basel eine lange Reihe von Eingriffen. Jüngst kamen etwa die



Umgestaltung des Centralbahnplatzes sowie verschiedene Bebauungen entlang des Gleisfeldes dazu. Dem heterogenen Gesamtkomplex verhilft die Passerelle zu einem neuen Herzstück, das für weitere Entwicklungen offen ist. Zunächst sollen die Haltebereiche in Richtung des Französischen Bahnhofes verschoben werden, so dass die Züge sinnvollerweise in etwa mittig unter der Passerelle zu stehen kommen. Und wenn die Perons verbreitert sein werden, dürften auch die Vorteile betrieblicher Art allen Beteiligten zugute kommen. Sollten schliesslich die Grenzkontrollen dereinst abgeschafft werden, würde vielleicht sogar der Französische Bahnhof überflüssig und die Passerelle zum alleinigen Bindeglied zwischen Stadt und Zug.

Auf der Gundeldinger Seite können zudem weitere Gleise von der Passerelle her erschlossen werden, falls das zukünftige Verkehrsvolumen dies notwendig machen sollte. Dazu trägt möglicherweise auch die geplante Bebauung SüdPark bei, die auf den beidseits angrenzenden Arealen entlang der Güterstrasse entstehen soll. In einem Studienauftrag für dieses Gelände waren Herzog & de Meuron anfangs 2003 siegreich (wbw 4/2003). Ihr Entwurf sieht ein abgestuftes Hochhaus

und eine grossmassstäbliche Blockrandbebauung mit drei Höfen vor. Passerellenkopf und Bahnhofplatz Süd versprechen so – zusammen mit Blockrand und Hochhaus – zu einem Ensemble zu werden, das jenem am Centralbahnplatz zumindest ebenbürtig ist. ■

Andres Janser, Dr. des. phil., Studium der Architektur, der Kunstgeschichte und Filmwissenschaft. Redaktor von *archithese* und Mitarbeit am Institut gta der ETH Zürich. Lehrtätigkeit an der Hochschule für Gestaltung und Kunst Zürich und an der Universität Zürich. Seit 2003 Kurator am Museum für Gestaltung in Zürich.

Wettbewerb: 1996

Bauzeit: 2001–03

Architekten: C/O/G/W Architektur: Cruz/Ortiz Arquitectos, Sevilla (Mitarbeit: Luis Gutierrez, Juan Carlos Mulero, Miguel Velasco) und Giraudi & Wettstein Architetti, Lugano (Mitarbeit: Cleto Balmelli, Monica Delmenico, Thomas Radczuweit, Pietro Vitali)

Baurealisation: Itten + Brechbühl AG, Basel

Bauingenieure: Passera & Pedretti AG, Zürich

Projektmanagement: Suisselectra AG, Basel

Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen AG, Bern und Kanton Basel Stadt



Bild: Christoph Wieser

Au-dessus des voies *La nouvelle passerelle dans la gare CFF de Bâle* La passerelle de la gare CFF de Bâle de Cruz/Ortiz et Giraudi & Wettstein remplit une double fonction: elle assure la desserte de et vers les trains et, sur le plan urbanistique, crée un lien entre le bâtiment d'accueil historique sur la place centrale de la gare et le quartier Gundeldingen situé au sud-ouest des voies.

Bien que des usages commerciaux durent être intégrés après coup au projet issu du mandat d'études réalisé en 1996, la qualité essentielle du projet a été préservée: la figure d'une construction étroite à cheval sur les voies qui repose moins sur un modèle formel que sur un principe d'effet spatial. Le plan linéaire est accompagné d'un toit plissé de manière irrégulière qui scinde la passerelle en une succession de parties dont chacune revêt un caractère différent. Alors qu'à l'intérieur, cette forme de toit définit une séquence spatiale orientée, elle permet, à l'extérieur, de réagir de manière différenciée à un environnement hétérogène. La séquence spatiale s'élève dans la halle historique de la gare et se termine du côté du quartier de Gundeldingen dans la construction de tête où se trouve un petit centre commercial. La nouvelle passerelle se distingue par une forme prégnante qui s'accorde aux parties anciennes de la gare. ■

Over the railway tracks *The new crossover in the Basel SBB Bahnhof* The bridge-like crossover in the Basel SBB railway station by Cruz/Ortiz and Giraudi & Wettstein fulfils a double purpose: it gathers together the routes to and from the trains and, in terms of town planning, formulates a connection between the historical reception building on Centralbahnplatz and the Gundeldinger neighbourhood to the southwest of the railway track.

Although it was necessary to add some commercial uses to the original project that was the result of a 1996 study assignment, the basic quality of the design was preserved: the shape of the slim bridge-like crossover building spanning the tracks and platforms, based less on a formal pattern than on a space-forming principle. The linear layout is accompanied by an irregularly shaped roof, which divides the crossover into sections of varying character. This roof shape creates a purposeful spatial sequence in the interior and results in a differentiated exterior response to the heterogeneous surroundings. The spatial sequence begins in the historical station hall and ends in the head building on the Gundeldinger side, which accommodates a small department store. The new crossover is characterised by its eloquent form, which stands up well to the old parts of the station. ■