

12. Shopping über den Gleisen: die neue Bahnhofspassierelle setzt auch Akzente für die Stadtentwicklung

Autor(en): **Rota, Aldo / Szczesiak, Tadeusz**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 3-4: **Basler Schauplätze**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108711>

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.

12 Shopping über den Gleisen

Die neue Bahnpasserelle setzt auch Akzente für die Stadtentwicklung



1

Visualisierung der Ansicht von Westen (Bilder: Passera & Pedretti)

Die Erweiterung des SBB-Bahnhofes Basel war 1996 Gegenstand eines internationalen Wettbewerbs. Das Schlüsselbauwerk des Siegerprojektes EuroVille der Architekten Cruz/Ortiz und Giraudi/Wettstein mit den Bauingenieuren Passera & Pedretti ist die multifunktionelle Fussgängerverbindung über den Gleisen vor der bestehenden Perronhalle. Die geschlossene, am 29.11.02 im Rohbau fertig gestellte Passerelle verbindet die historische Schalterhalle an der Nordseite des Bahnhofs mit einem neuen Einkaufszentrum mit unterirdischem Parkhaus im Gundeldingen-Quartier auf der Südseite. Die Brückenplatte ermöglicht den Zugang zu allen Perrons über Rolltreppen und Lifte und wird auch als Einkaufsfläche genutzt.

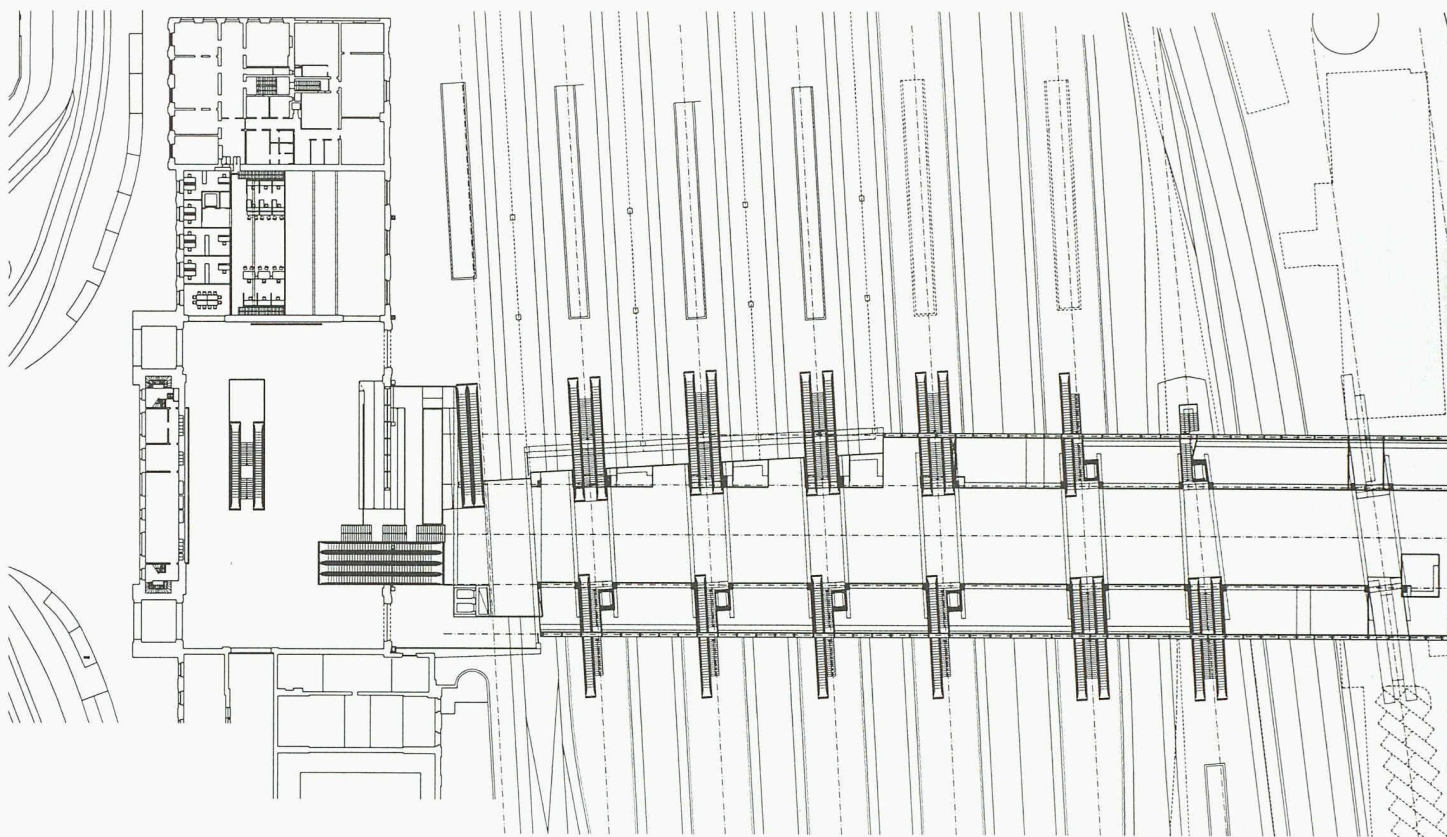
Die Tragkonstruktion der Passerelle ist als 183 m langer, vorgespannter Durchlaufträger über 10 Felder mit Stützweiten zwischen 10 und 27 m ausgebildet. Der 1,1 m hohe Hohlkastenquerschnitt mit Konsolen ist bei der maximalen Breite von 30 m in Längsrichtung in 12 Zellen unterteilt. An der schmalsten Stelle beim Abstieg in die Schalterhalle weist der Plattenquerschnitt 5 Zellen mit ca. 13 m Gesamtbreite auf. Auf der Spannbetonplatte ist die gebäudeabschliessende Stahlkonstruktion mit transparenten Fassaden aufgebaut.

Bei den Perrons wird die Brückenplatte durch beidseitige Aussparungen für die senkrecht zur Passerellenachse aufsteigenden Rolltreppen unterbrochen. Zwischen diesen etwa 5 m breiten Einschnitten verbleibt ein

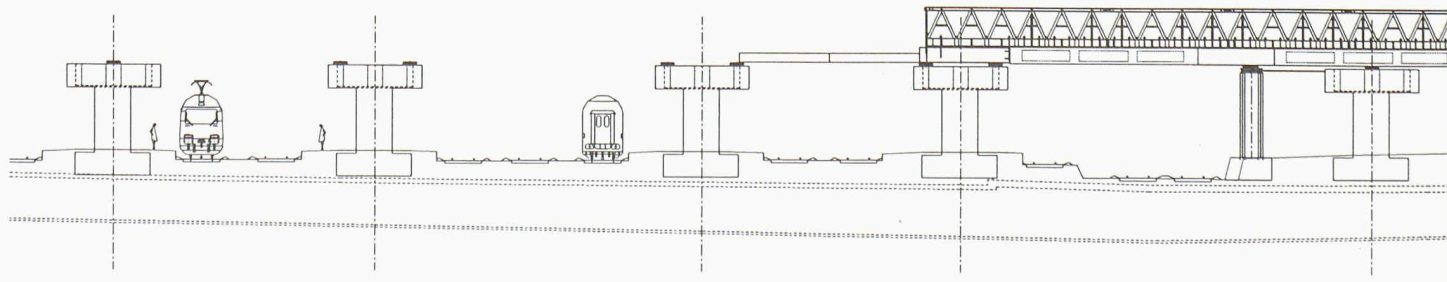
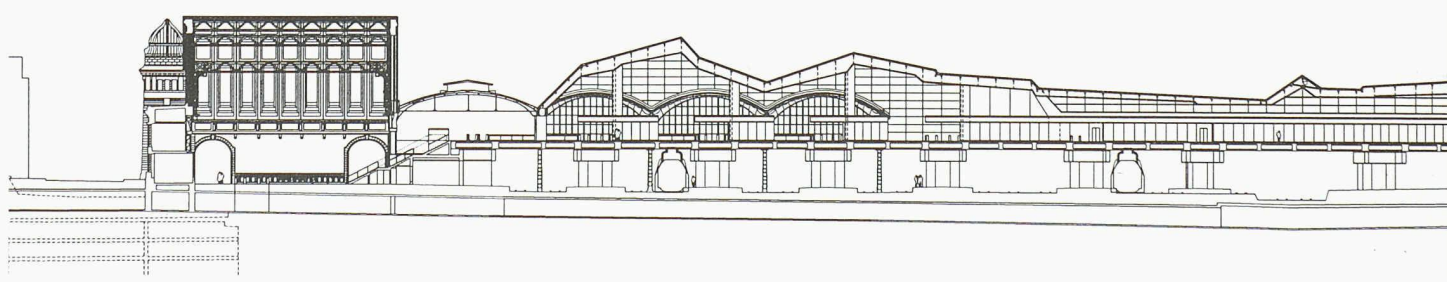
ca. 12 m breiter Restquerschnitt der Platte mit 4 Zellen. Die Kastenquerträger beidseits dieser Aussparungen sind auf ca. 24 m langen und 1,62 m hohen Longarinen gelagert, die mit den hammerkopffartigen Stützen verbunden sind. Die Pfeiler tragen ihre Lasten über Flachfundamente in den grobkiesigen Baugrund ab.

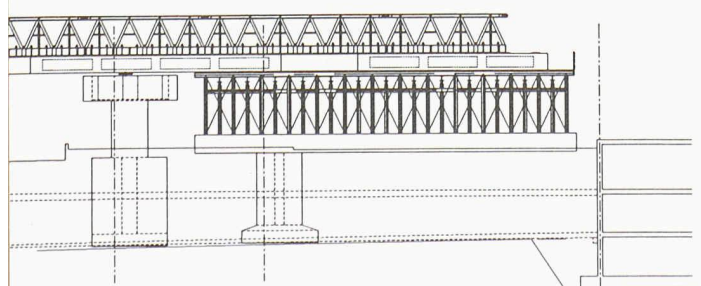
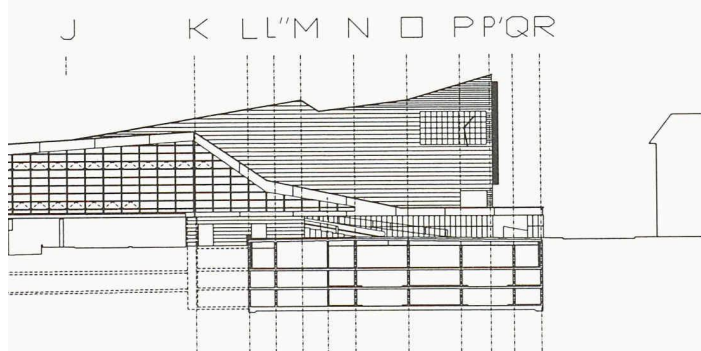
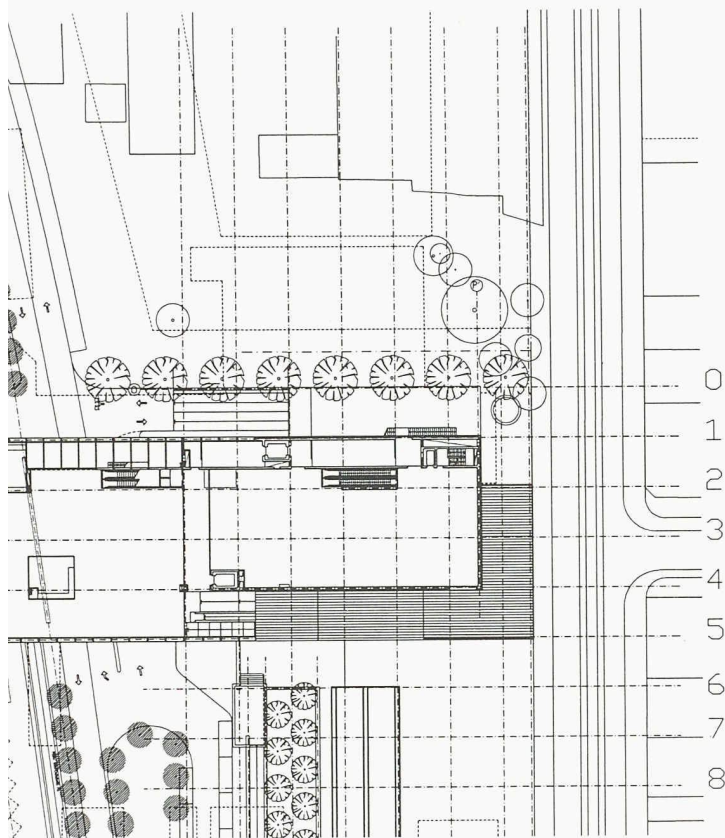
Das Einkaufszentrum mit 5 Ober- und 3 Untergeschossen, das auch als Zugang zur Passerelle dient, wird in konventioneller, flach fundierter Stahlbeton-Massivbauweise mit vorgespannten Flachdecken und vorfabrizierten Stützen erstellt. Die Tragkonstruktionen der Passerelle und des Einkaufszentrums sind unabhängig voneinander und durch Dilatationen getrennt.

Die gesamte Brückenplatte der Passerelle wurde segmentweise in 10 Etappen am südlichen Ende in Ortsbeton erstellt. Von dort aus wurde sie im Taktschiebepverfahren mit Hilfe von zwei Stahl-Vorbauschnäbeln unter Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs eingeschoben. Für den Bau- und den Endzustand der Tragkonstruktion waren unterschiedliche statische Systeme erforderlich. Während der Bau- und Einschiebephase wurde die Brückenplatte durch zwei temporäre Stahl-Hilfsträger auf der Oberseite in Längsrichtung getragen. Die Längsvorspannung wurde erst nach Erreichen der Endposition eingebaut und aktiviert. Die Kastenquerträger wurden hingegen nach dem Betonieren vorgespannt, da sie bereits während des Einschiebens als Teile des statischen Systems fungierten.



A B C D E F G H





2

Grundriss/Situation. Links die historische Schalterhalle, am rechten Ende der Passerelle das neue Einkaufszentrum

3/4

Ansicht (oben) und Längsschnitt von Westen

5

Herstellung der Segmente der Passerellenplatte im Bereich des Einkaufszentrums (rechts) und Einschub über den Gleisen im Taktschiebverfahren

BAUDATEN

BAUHERRSCHAFT

SBB AG Infrastruktur

Anlagen-Management und Liegenschaften, Bern

PROJEKTLEITUNG

SBB Anlagen-Management, Olten

ARCHITEKTUR

C/O/G/W

Cruz y Ortiz Architectos, Sevilla

Giraudi & Wettstein Architetti, Lugano

BAUINGENIEUR

Passera & Pedretti, Zürich und Lugano

BAUREALISIERUNG

Itten + Brechtbühl AG, Basel

TECHNISCHE AUSRÜSTUNG

Suiselectra, Basel

PROJEKTMANAGEMENT

Suiselectra, Basel

PROJEKT / AUSFÜHRUNG

2000 / 2001–2003

BAUKOSTEN

Fussgängerbrücke ca. 79 Mio. Fr.

Gesamtprojekt ca. 90 Mio. Fr.

WEITERE INFOS

www.passerelle-basel.ch

www.ppeng.ch

Tadeusz Szczesiak, dipl. Bauing. ETH,

Passera & Pedretti, Zürich und Lugano

ppengzh@bluewin.ch