Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 1-2: Neue Stadt am Rhein

Artikel: Metron: "Stadtarchipel"
Autor: Engler, Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-108350

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: 14.07.2025

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

Daniel Engler

Metron: «Stadtarchipel»

Der städtebauliche Entwurf der Metron versucht eine zeitgemässe Interpretation der Agglomeration. Die Heterogenität der Ausgangslage soll als Qualität übernommen, mehr noch, kultiviert werden. Der so genannte Rheingarten bildet dabei ein fliessendes, verbindendes räumliches Element, in dem Nutzungsinseln verteilt sind (Archipel = Inselgruppe). Diese unterscheiden sich sowohl in der Nutzung als auch städtebaulich und sollen damit einen eigenständigen Charakter, eine eigene Identität erlangen. Der «People Mover» als neues Nahverkehrsmittel ist gleichzeitig Symbol des neuen Stadtteils.

1
Vorschlag Metron, Ansicht von Westen. Einzelne Nutzungsinseln entstehen aus der heutigen Nutzung (z. B. diejenige mit der Abwasserreinigungsanlage ARA oberhalb der Bildmitte), andere werden auf bisher unüberbautem Gelände von Grund auf neu geplant (Bilder: Metron)

Nach der Interpretation der Metron ist das Planungsgebiet heute durch einige grosse und zahlreiche kleinere «Inseln» mit eigenständigen Stimmungen geprägt: Bewegt man sich durch die Agglomeration, durchfährt man Gebiete wie den Güterbahnhof, das Industriegebiet Schweizerhalle, weitere Industriefelder, Einfamilienhausquartiere und Landwirtschaftsgebiete. Für die PlanerInnen räumliche Stimmungen und Charaktere, die heute noch sehr klar spürbar sind. Nach ihrer Ansicht kann hier keine gesamthafte «Harmonisierung» erreicht werden. Eine Verdichtung im Sinne der bisherigen Zonenpläne würde diese Charaktere aufheben und zu einem indifferenten Agglomerationsteppich führen. Vielmehr seien die stadträumlichen Qualitäten differenziert zu suchen und auszubilden.

Der Stadtarchipel

Metrons Leitidee ist es, bestehende und neue Nutzungen als gleichwertige Bestandteile einer neuen Struktur zu behandeln. Eingebettet in fliessende Zwischenräume bilden Nutzungsinseln die städtebauliche Struktur. Die Zellen sind bezüglich Morphologie und Nutzung bewusst unterschiedlich ausgeprägt. Zusammen ergeben sie das Nutzungsspektrum einer «Stadt».
Kombiniert mit der Priorität des öffentlichen Nahverkehrs soll das Grundprinzip des Stadtarchipels Spielräume für erlebnisreiche Wege und Linienführungen ermöglichen. Mobilität – vor allem die langsame Mobi-

2
Vorschlag Metron, Ansicht von Osten. Im Vordergrund der Teilbereich des Freilichtmuseums Augusta Raurica. Die Gestaltung des Umfeldes geht von den Monumenten der ehemaligen Römerstadt aus. Dahinter erkennt man den Flusslauf der Ergolz, entlang der sich eine Naturschutzzone entwickelt

3
Vorschlag Metron, Ansicht von Südwesten. Im Vordergrund die Autobahnraststätte Pratteln, links die Kläranlage, dahinter ein Gewerbegebiet. Rechts im Vordergrund erkennt man eine Insel mit Zwei- bis Vierfamilienhäusern und den S-Bahnhof Längi (rot), rechts vom Flusskraftwerk die bestehende Siedlung Längi

lität (zu Fuss und mit dem Rad) und die ruhige Mobilität (automatisches Transportsystem People Mover) – werden als Charakteristikum, ja als städtebauliche Ikonen behandelt.

Fliessender Grünraum

Das Planungsgebiet unterteilt sich in drei verschiedene Bereiche: die Rheinebene, das Tal des Flüsschens Ergolz und das Freilichtmuseum Augusta Raurica ganz im Osten. Metron schlägt auf der Niederterrasse der Rheinebene eine Wiesenfläche vor, auf der grosse, hochstämmige Parkbäume wachsen. Dieser Zwischenraum wird «Rheingarten» genannt und übernimmt verschiedene Funktionen: Er schafft einen zusammenhängenden Freiraum und stellt die darauf verteilten Nutzungsinseln in eine Beziehung. Die Nutzung orientiert sich am Charakter einer Allmend, auf der alle Flächen öffentlich zugänglich sind. Entlang des Rheins wird eine Promenade vorgeschlagen, ergänzt durch drei «Balkone», in den Flussraum ragende Aussichtsplattformen mit Schiffsanlegestellen.

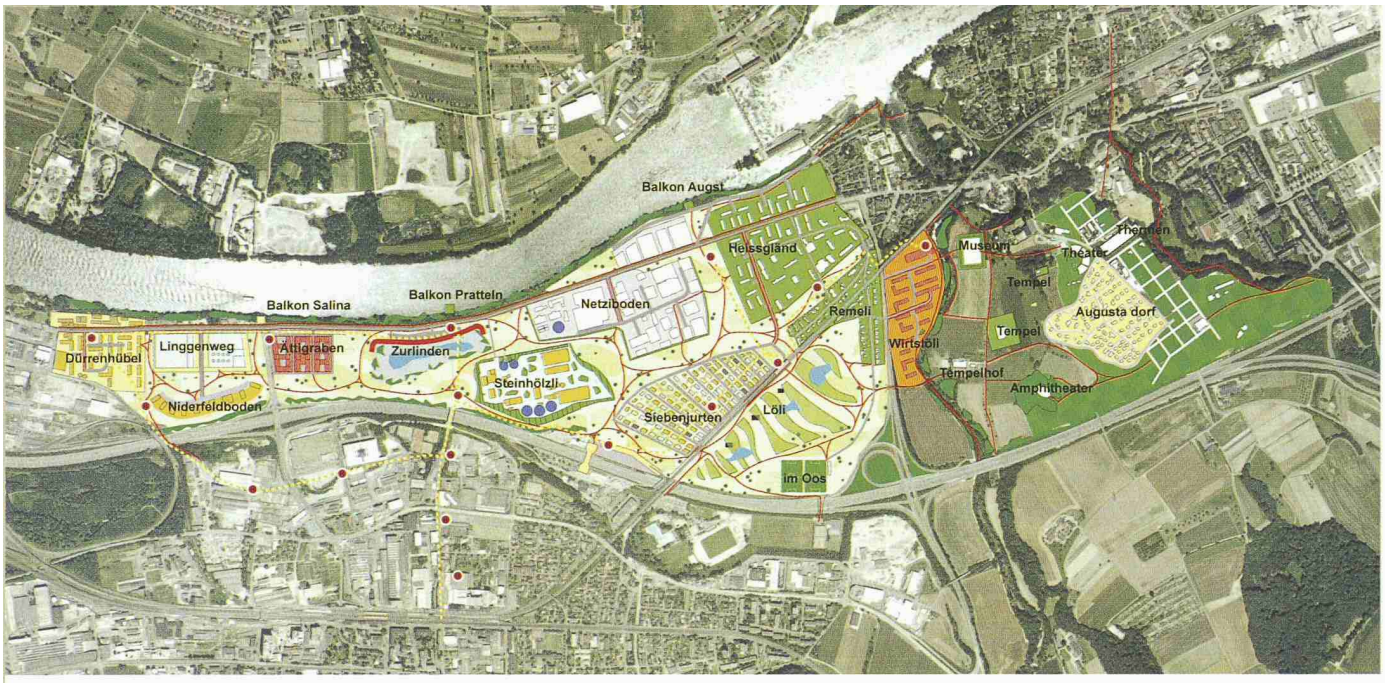
Das Ergolztal wird charakterisiert durch die weiterhin betriebene landwirtschaftliche Nutzung, den Flussraum und ökologische Massnahmen.

Einen dritten, speziell ausgeprägten Bereich des Rheingartens bildet das Freilichtmuseum im Zentrum der Gemeinden Augst und Kaiseraugst. Hier schlägt Metron im Quincunx (Orthogonalstruktur) stehende Bäume vor, die das Volumen des ehemaligen Augusta Raurica nachbilden. Die Monumente der Römerstadt sind eingebettet in die Park- und Landwirtschaftsflächen und durch ein zusammenhängendes Wegnetz erschlossen. Das neue Museum ist Teil dieser Parklandschaft, die vorhandenen archäologischen Stätten dienen zur Orientierung und als Ausgangspunkt der Freiraumgestaltung.

Die Inseln

Die Nutzung der verschiedenen Inseln definieren die PlanerInnen differenziert nach den Potenzialen des jeweiligen Standorts und dessen Umfeld. Das Konzept Stadtarchipel erlaubt grundsätzlich eine flexible Nutzungszuordnung, allerdings sollte jede Insel für sich eine gewisse Homogenität haben, damit die angestrebte Qualität und spezifische Charakterisierung entstehen können. Mit dem Zusammenspiel der neuen Zellen untereinander und mit den bestehenden Strukturen werden die qualitativen und funktionalen Vorteile einer urbanen Siedlung verfolgt.

Als wichtige gestalterische Entscheidung wird die Ausbildung der Ränder der Inseln eingeschätzt. Sämtliche Inseln werden begrenzt von einem Strauchgürtel aus einheimischen standortgerechten Gehölzen. Einige würden von einem Wassergraben (Retention, Versickerung, Überlauf in den Rhein), einem Skaterkreis oder von Fuss- und Radwegen umschlossen.



4

Planungsgebiet Salina Raurica mit dem Vorschlag von Metron. Die ÖV-Erschliessung (Linienführung gelb) erfolgt mit einem fahrerlosen automatischen Bussystem namens People Mover, das in Pratteln und bei der projektierten S-Bahn-Haltestelle Längi ans übergeordnete Netz angeschlossen ist. Inseln mit unterschiedlicher Nutzung sind klar eingegrenzt und vom so genannten Rheingarten umgeben. Masstab 1:25 000 (Bild Metron)

Verkehr

Die in Zellen angeordneten Nutzungen erscheinen prädestiniert für die Erschliessung durch ein unkonventionelles öffentliches Verkehrsmittel: Vorgeschlagen wird die Bedienung mit fahrerlosen automatischen Kleinbussen (People Mover). Die batteriebetriebenen Kabinen orientieren sich an Magneten in der Fahrbahn, mit Hilfe von Laserscannern können sie Hindernisse erkennen, ausweichen oder anhalten. Sie wurden bisher in industriellen Umgebungen angewandt sowie auf dem Flughafen Schiphol in Amsterdam als Parkplatz-Shuttle. Das System ermöglicht eine freie Trasseeführung, ein feinmaschiges Netz und viele Haltestellen. Der People Mover verkehrt nach Bedarf – bestellbar wie ein Lift – oder im dichten Takt und garantiert so eine flächen- und zeitdeckende Erschliessung. Mit seiner Hilfe will Metron einen nahezu städtischen ÖV-Anteil erreichen. Neu und einzigartig, soll er überdies für Salina Raurica zu einem unverwechselbaren Symbol werden.

Die Erschliessung der Nutzungsinseln für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt auf kürzestem Weg von den Hauptstrassen. Die innere Erschliessung der Nutzungsinseln kann unterschiedlich aussehen: breite, für Lkw geeignete Stichstrassen, Ringstrassen, eine zentrale Sammelstrasse mit u-förmigen Erschliessungsstrassen oder allenfalls auch eine unterirdische Erschliessungsstrasse mit direkten Anschlüssen an die Parkgaragen. Der Langsamverkehr wird innerhalb der Nutzungsinseln im Strassenraum zusammen mit dem MIV geführt. Im Rheingarten hingegen verlaufen die kombinierten Fussgänger-/Velowege unabhängig von den Strassen.

Aufgrund der heutigen Verkehrsproblematik kann das Areal im Ist-Zustand nicht oder höchstens teilweise als erschlossen bezeichnet werden. Metron geht davon aus, dass somit in jedem Fall mit Investitionen für die Erschliessung zu rechnen ist.

Entwicklung

Der gesamte Perimeter wird in Bezug auf die Zonierung, Erschliessung und Parzellierung überprüft und grundlegend angepasst werden müssen. Der neue Zonenplan und die Neuparzellierung bilden die Voraussetzung für die etappenweise Realisierung.

Für die Entwicklung des Areals schlägt Metron vor, folgende Optionen zu prüfen: Entweder werden einzelne Nutzungsinseln unabhängig von der Lage als gemeinsame Entwicklungszonen von Augst und Pratteln entwickelt. Das heisst, dass die erforderlichen öffentlichen Investitionen und die späteren (Steuer-)Erträge geteilt würden. Oder dann wird mit dem Grundeigentum ein Pool gebildet und eine gemeinsame Trägerschaft eingesetzt. Investitionen und Erträge würden im Verhältnis der eingebrachten Flächen aufgeteilt.