

"Basel braucht diesen wichtigen Schlussstein"

Autor(en): **Meuron, Pierre de / Frank, Susanne**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **143 (2017)**

Heft 28-29: **Herzstück Basel : S-Bahn ins Zentrum**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-737389>

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.

INFRASTRUKTUR UND STADTENTWICKLUNG

«Basel braucht diesen wichtigen Schlussstein»

Das Basler S-Bahn-Projekt hat nicht nur regionale, sondern auch nationale Bedeutung. Pierre de Meuron erläutert den Gewinn für die Stadt- und Raumplanung mit Blick auf die verschiedenen Massstabsebenen und die gesellschaftlichen Dimensionen.

Interview: Susanne Frank

TEC21: Herr de Meuron, Sie engagieren sich sehr für die trinationale S-Bahn. Warum ist dieses Projekt so wichtig?

Pierre de Meuron: Das Projekt birgt beträchtliche Potenziale, nicht nur aus verkehrstechnischer Sicht, sondern besonders auch für die Stadt- und Raumentwicklung. Um diese zu erschliessen, müssen wir verschiedene Massstabsebenen in die Betrachtung einbeziehen. Unser Ansatz ist ein territorialer, d. h., wir betrachten das Territorium mit den drei Elementen – Landschaft, Siedlung und Infrastruktur – aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Wir haben die gesellschaftliche Dimension, das betrifft etwa Fragen der Mobilität und Siedlungsentwicklung, aber auch die wirtschaftlichen Themen. Basel als einer der wichtigen, dynamischen und erfolgreichen Wirtschaftsstandorte in der Schweiz braucht eine effiziente und leistungsfähige Infrastruktur. Es ist also nicht nur ein regionales Thema, es hat eine nationale Bedeutung – und dadurch auch eine internationale.

Warum ist das Projekt bedeutend für die Schweiz?

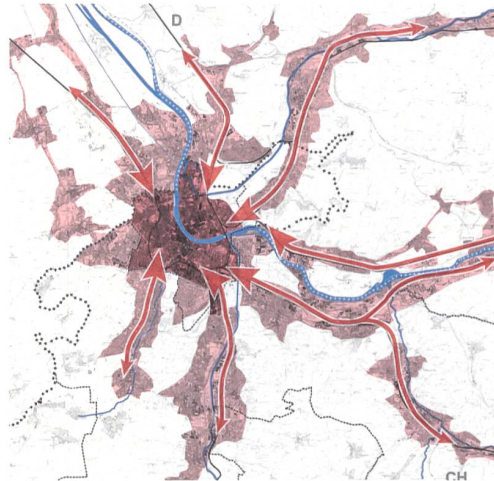
Wenn Basel erfolgreich ist und dynamisch bleibt, unterstützt das die gesamte Schweizer Wirtschaft. Effiziente Infrastrukturen fördern das Zusammenwachsen der Region, die Wirtschaft im Metropolitanraum wird so insgesamt noch schlagkräftiger. Davon profitiert das ganze Land. Doch es gilt, nicht nur den regionalen Verkehr zu betrachten, sondern auch den Güter- und Fernverkehr. International gesehen ist die Schweiz bedeutend für die Nord-Süd-Verbindung von Kopenhagen, Hamburg, Frankfurt durch die Alpen in Richtung Italien – Basel spielt hier eine Schlüsselrolle (Abb. S. 31 links).

Welche Funktion hat der Verkehrsknoten Basel in der europäischen Verkehrs- und Güterinfrastruktur?

Eine wichtige – in der Region Basel kommt infrastrukturell sehr viel zusammen. Wir müssen die verschiedenen Verkehrsströme, regional und international, sowie den Güterverkehr aufeinander abstimmen. Basel, früher das «goldene Tor zur



Mit der S-Bahn direkt ins Zentrum: ankommen an der Schiffbrände, dem zentralen Ort am Basler Rheinknie.



Der Verkehrsknoten Basel hat eine wichtige Bedeutung in der europäischen Verkehrs- und Güterinfrastruktur (ganz links). Das Projekt der trinationalen S-Bahn hilft, zentrale Ziele der Raumplanung im **Metropolitanraum Basel** umzusetzen: Auszug aus dem Raumplanungsgesetz Art. 1a, **Siedlungsentwicklung nach innen** (links).

Schweiz», ist heute noch immer einer der Haupteingangs- bzw. -ausgangsorte für den Import respektive den Export. Zudem lagern hier in Basel die Notvorräte, etwa an Getreide oder Mineralöl, über die für einige Monate der gesamtschweizerische Bedarf abgedeckt werden kann. Aus meiner Sicht wird in der Schweiz zu wenig wahrgenommen, welche Bedeutung Basel hat.

Wie wird das S-Bahn-Projekt die Entwicklung der Metropolitanregion Basel beeinflussen?

Dazu ist es wichtig zu verstehen, wie sich Siedlungen entwickeln und wo Entwicklungspotenziale zu finden sind. Die Öffnung nach Norden am Rheinknie prägt die geografische und topografische Lage von Basel. Dieser Ort ist von der Bronzezeit bis zum Mittelalter durch verschiedene Bedürfnisse der Gemeinschaft immer wieder als Zentrum bestätigt worden. Jede Stadt hat andere Energien und entwickelt ihre eigene Identität. Basel eben durch die Krümmung des Rheins – und gleichzeitig durch die Zuflüsse aus den Tälern. Durch diese Seitenarme haben sich die Siedlungsgebiete als Talschaften ausgedehnt. Vor diesem Hintergrund betrachten wir die Überlegungen zur Siedlungsentwicklung und Mobilität im Zusammenhang, um die Beziehung zum Zentrum zu stärken und das Wachstum entlang dieser Siedlungsachsen zu steuern.

Die Aufgabe war, ein im Ansatz vorhandenes S-Bahn-System zu vervollständigen. Wie sind Sie vorgegangen, um ein Konzept zu finden, das die bestehende Situation verbessert und den verschiedenen Ansprüchen gerecht wird?

Es fehlt bislang ein wichtiges Teilstück. Und nun geht es um die Frage, wie das bestehende S-Bahn-System mit diesem Teilstück in all dem, was schon da ist, topografisch und im Hinblick auf die bestehenden Siedlungs- und Infrastrukturen, verbessert werden soll. Wir haben hierzu eine Methode entwickelt und verschiedene Varianten analysiert, weil es sehr viele Dimensionen zu berücksichtigen

und viele Akteure zu verstehen und miteinzubeziehen gilt, damit wir am Schluss die Lösung finden, die am besten nachzuvollziehen ist. Den Weg der Entscheidung dazu wollten wir offenlegen und transparent machen.

Das jetzige System gilt als nicht mehr zeitgemäss. Wo liegen die Probleme?

Im Moment haben wir ein halb fertiges S-Bahn-System in Basel. Es ist wie ein Gewölbe, das seinen Schlussstein braucht, damit es tragfähig wird. Basel als eine der drei grossen Metropolitanregionen in der Schweiz braucht diesen Schlussstein, dieses kleine Stück, das so viel bewegt. Es gibt Bahninfrastrukturen entlang des Rheins und in den Tälern, allerdings nicht in allen. Diese Infrastrukturen sind jedoch nicht miteinander verbunden. Die beiden Bahnhöfe Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof sind bahntechnisch Sackbahnhöfe, obwohl sie eigentlich als Durchgangsbahnhöfe fungieren – das ist ein grosser Widerspruch, eine Unlogik im System.

« Aus meiner Sicht wird in der Schweiz zu wenig wahrgenommen, welche Bedeutung Basel hat. »

Und es behindert gleichzeitig die Vernetzung und Entwicklung der Region als Ganzes.

Genau. Es gilt, diese Sackbahnhof-Realität zu verbessern und diese S-Bahn-Linien durchzubinden. Das ist die Voraussetzung für ein effizientes S-Bahn-System im Metropolitanraum Basel. Und die Verbindung der beiden Bahnhöfe muss durchs Zentrum führen. Das ist städtebaulich wichtig. Das historische Zentrum muss erschlossen werden, sonst blutet es aus. Die Leute aus dem Metropolitanraum müssen mit der S-Bahn direkt in die Stadtmitte kommen.



Die Hauptpost bekäme als Haltepunkt eine neue Bestimmung.

Das ist nicht nur eine physische, sondern auch eine mentale Verbindung zum Zentrum – und es verbindet die Region.

Es geht also um eine physische und mentale Verbindung, aber letztendlich auch darum, dass die Siedlungsachsen entlang der Talschaften gestärkt werden, wenn die Stadt und Region wachsen?

Das ist das grosse raumplanerische Thema. Wenn wir aufzeigen wollen, was passieren soll – oder eben nicht –, brauchen wir als Gemeinschaft gemeinsame Wertvorstellungen. In der Schweiz haben wir ein interessantes rechtliches Instrument: das Bundesgesetz für Raumplanung, das Gesetz, wie sich die Raumplanung zukünftig darstellen soll. Wir haben mit unserem Konzept eins zu eins versucht, dies ins Basler Territorium zu übersetzen (Abb. S. 31). Die Siedlungen in den Tälern sollen entlang dieser Hauptachsen wachsen, die mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Wir wollen so die Entwicklung nach innen lenken – und nicht mehr endlos in die Landschaft. Die Landschaft müssen wir schützen. Dann müssen wir die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft berücksichtigen. Eine Stadt muss auch solche Flächen zur Verfügung stellen, gut erschlossen, idealerweise durch öffentliche Verkehrsmittel.

Wie wurden die Haltepunkte in der Stadt eruiert?

Wir haben auf Massstabsebene der Stadt Basel untersucht, wo welche Aktivitäten stattfinden – wohnen, arbeiten, einkaufen, sich erholen, sich bilden. Die Analyse zeigt, wie dicht diese Aktivitäten in Basels Zentrum sind. Es ist multifunktional und nicht monofunktional, das macht seine Qualität aus. Dann haben wir eruiert, welche Perimeter bislang nicht durch das S-Bahn-System erschlossen werden, diese haben wir als «Funklöcher» bezeichnet. Wir wollten

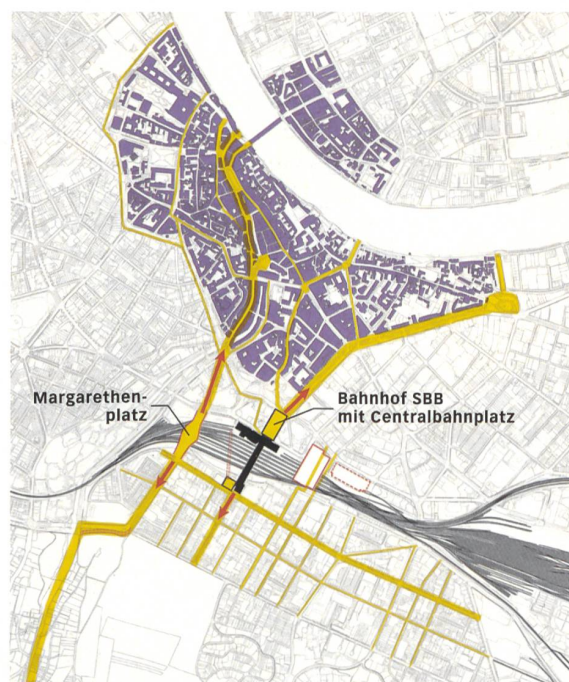
mit der Verbindungslinie möglichst viele davon anfahren. Damit schaffen wir es, die S-Bahn nicht nur direkt ins Zentrum zu bringen, sondern auch Basel Nord mit dem wichtigen Entwicklungsgebiet Klybeck direkten S-Bahn-Anschluss zu geben. Das wird für die zukünftigen Stadtquartiere im Basler Norden ein wichtiger Impuls sein.

Wie bewerten Sie die städtebaulichen Potenziale der geplanten Ausstiegspunkte im Zentrum?

Verschiedene Orte im Zentrum erhalten eine neue Bestimmung. Die Hauptpost wäre ein idealer Ort, um anzukommen, sie bekäme ein neues Leben. Dieser Post-Standort steht ja aktuell zur Diskussion. Wenn die Post nicht mehr so wichtig ist, dass sie physisch im Zentrum von Basel präsent sein muss, könnte sie Platz machen für etwas Neues. Auch der Spiegelhof (Abb. S. 28) ist jetzt nicht sehr überzeugend, er ist kaum belebt. Mit dem Ausstieg könnte dieser Ort eine neue Wertigkeit erhalten – einfach indem wir die bestehenden baulichen Gegebenheiten ausnutzen, ohne Tabula rasa zu machen. Er erschliesst direkt das Universitätsspital und die Universität, die somit auch eine Verankerung in der Stadt erleben.

Und der dritte Haltepunkt führt direkt an den zentralen Ort am Basler Rheinknie, die Schiffflände.

Hier wollen sehr viele Leute hin, um sich zu erholen. Der Rhein hat sich zu einem der interessantesten, lebendigsten und aktivsten öffentlichen Räume in Basel entwickelt. Als Angelpunkt zwischen Gross- und Kleinbasel ist dieser Punkt von besonderer Bedeutung. Man kommt hier genau am Ort an, der die Ursprünge der Stadt definiert (Abb. S. 30).



Mit dem Margarethenplatz erhält der Bahnhof SBB im Westen ein neues Portal und einen direkten Anschluss ins Zentrum.

Was bedeutet der Ausbau des Herzstücks für den Bahnhof SBB?

Als wir im Team erkannt haben, dass wir sowohl mit dem Badischen Bahnhof als auch mit dem Bahnhof SBB oberirdisch bleiben können, war das ein grosser Durchbruch. Der Bahnhof SBB ist im heutigen Zustand unbefriedigend. Er hat, geschichtlich bedingt, eine schwierige Lage. Es gibt keinen direkten Weg in die historische Kernstadt. Das ist anders als in Zürich oder Luzern, die direkten Anschluss ans Zentrum haben. Auch die Erschliessung ist unbefriedigend. Jetzt wird das in einem ersten Schritt nach Süden verbessert mit dem Meret-Oppenheim-Platz und dem Hochhaus. Damit wird der Bahnhof zweiseitig und erhält eine Anbindung an das Gundeldinger Quartier. Mit dem Herzstück erhält er einen neuen Zugang im Westen im Bereich der Margarethenbrücke, also ein drittes Gesicht.

Wie wird sich dieser Ort um den Bahnhof verändern?

Die Margarethenbrücke soll erweitert werden und einen platzartigen Charakter bekommen, in einer ähnlichen Grösse wie der Centralbahnplatz. Über den Margarethenplatz werden die Perrons direkt erschlossen. Der Bahnhof erhält so im Westen ein neues Portal. Damit eröffnet sich die grosse Chance, diesen Ort über die Innere Margarethenstrasse an die Kernstadt anzubinden sowie das Leimental über die Äussere Margarethenstrasse und den Margarethenstich. Auch die Verknüpfung vom Gundeldinger Quartier in die Innenstadt würde gestärkt. Bahninfrastrukturen sind oft trennend, wenn sie oberirdisch sind, hier gibt es nun eine neue, verbindende dritte Seite über den Margarethenplatz. Da wird es zukünftig auch ums Verdichten gehen. Ein Verkehrsknotenpunkt wie dieser wäre sicher ein guter Ort, um zu verdichten.

Die Verflechtungen mit der Stadt- und Raumentwicklung sind eklatant. Es scheint ja fast stärker ein städtebauliches, raumplanerisches Projekt zu sein als ein verkehrliches.

Das ist genau der Punkt, der uns beschäftigt. Seit der Boom in der westlichen Welt stattfindet, wurde die Stadtentwicklung hauptsächlich vom infrastrukturellen Denken her bestimmt – und viel zu wenig vom raumplanerischen, territorialen Denken. Es ist höchste Zeit, dass dies nicht nur eine Aufgabe der Infrastruktur und der Ingenieurssicht ist, sondern das Territorium, das Raumplanerische muss auch eine tragende Rolle spielen. Das ist unser Beitrag.

Also ein interdisziplinäres Projekt?

Ja, wir brauchen alle Sichten. Selbstverständlich braucht es die Ingenieure und das Bundesamt für Verkehr. Aber wir brauchen auch die raumplanerische und städtebauliche Sicht. In diesem Fall berücksichtigt die Infrastrukturplanung die städtebaulichen Bedürfnisse, das hat Modellcharakter. Wenn wir uns mit Wachstum auseinandersetzen,

müssen wir uns fragen: Was heisst das für das Gebaute? Beim Gebauten geht es um die Quartiere, die Städte und die Infrastrukturen – es muss alles miteinander koordiniert werden. Und wir müssen auch alle anderen Dimensionen miteinbeziehen, etwa das Gesellschaftliche oder Politische. Wir sind für ein vernetztes, mehrdimensionales Denken.

« Es ist höchste Zeit, dass Stadtentwicklung nicht nur eine Aufgabe der Infrastruktur ist, sondern auch der Raumplanung. »

Wenn wir über die gesellschaftlichen und politischen Dimensionen sprechen, bedeutet das auch, all diese vielfältigen Inhalte und Potenziale zu vermitteln. Was erachten Sie hier als wesentlich?

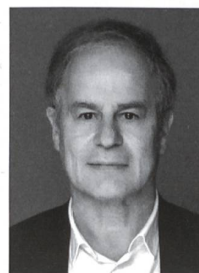
Man muss kommunizieren bei einem derart wichtigen Thema. Es geht um grosse Investitionen, wir müssen also erklären, weshalb das sinnvoll ist. Es war uns ein Anliegen, plausibel aufzuzeigen, wie wir zu einer Lösung kommen und weshalb sie besser ist als andere Ansätze. Das wollten wir auch bildlich zeigen, um die Menschen anzusprechen. So haben wir etwa mit einem Linienplan gezeigt, wie das ideale Stadtnetz funktionieren sollte und was das für die einzelnen Haltpunkte bedeutet – so als wäre es schon gebaut. Letztendlich geht es um essenzielle gesellschaftliche Fragen, die bislang zu wenig thematisiert werden: Welche urbane Zukunft wollen wir, und wie soll unser Umfeld gestaltet werden? Was wollen wir uns leisten? Das müssen wir zur Diskussion stellen. •

Das Interview führte Dr. Susanne Frank, Redaktorin Architektur und Städtebau



Herzog & de Meuron analysierten für den Synthesenbericht die raumplanerischen Anforderungen sowie Stadtentwicklungs- und Stadtgestaltungsaspekte (vgl. «Herzstück aufgeleitet», S. 22).

Mehr zum Thema Basel im E-Dossier
www.espazium.ch/basel



Pierre de Meuron wurde 1950 in Basel geboren und studierte Architektur an der ETH Zürich. 1978 gründete er sein eigenes Büro mit Jacques Herzog. Seit 1994 ist er Gastprofessor in Harvard, seit 1999 Professor an der ETH Zürich. Er ist Mitbegründer des ETH Studio Basel, des Instituts der Stadt der Gegenwart. 2001 erhielt er mit Jacques Herzog den Pritzker-Preis.