Im Gespräch mit Barbara Schneider : vom Masterplan zur Euroville

Autor(en): **Schneider, Barbara / Ryser, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): **- (2003)**

Heft 3

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-843548

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Im Gespräch mit Barbara Schneider

Vom Masterplan zur Euroville

Am Anfang war eine kleine keltische Siedlung am Rhein. Nicht viel mehr als ein paar ebenerdige Fachwerk- und Holzbauten, mit festgestampften Fussböden und Wänden aus lehmbestrichenem Flechtwerk. Es folgte ein befestigtes Oppidum auf dem Münsterhügel. Die Römer kamen, nach ihnen die Alemannen und Franken. Eine erste Stadtmauer entstand, später eine zweite und dann, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts explodierte die Stadt, innerhalb ihrer engen Grenzen wucherte sie, wie eine steinerne Metastase.

Man versteht Ursula Koch, die ehemalige Zürcher Stadträtin, die sich seinerzeit gegen eine grössere Überbauung in Zürich wandte mit dem Argument, die Stadt sei gebaut. Barbara Schneider, die Basler Baudirektorin, würde diesen Satz so nicht unterschreiben:

Es stimmt: Wir haben in unserem engen Stadtkanton keine freien Felder mehr. Aber die bebaute Stadt muss nach den Vorstellungen und Bedürfnissen der jeweils aktuellen Generation immer wieder neu ausgerichtet werden. Eine Stadt ist nie fertig gebaut, sie muss über das Bauen weiterleben.

Aber der Traum von der grünen Wiese ...

... den kenne ich. Wir können diesem Traum ein Stück weit nachleben, indem wir Areale umnutzen. Beispielsweise beim Güterbahnhof der Deutschen Bahn im Kleinbasel, der nicht mehr in seiner ursprünglichen Funktion genutzt wird. Unser Bestreben war es, den Grundeigentümern zu sagen, dass wir hier gemeinsam mit ihnen ein Stück Stadt weiterbauen möchten, und zwar so, dass man mit grossen Grün- und Freiflächen auch gewisse Defizite des Kleinbasels auffangen kann.

Das gilt auch für das Dreispitzareal, das früher ein Lagerplatz war. Heute hat sich dort wirtschaftlich viel verändert und so gilt es, den Fuss hinein zu stellen und auch die Wünsche der Stadt zu formulieren. Wir wollen aufzeigen, dass man in der Partnerschaft zwischen Privaten und Staat einen doppelten Gewinn herausholen kann.

Nicht das Gesetz steht für Barbara Schneider im Vordergrund. Sie spricht von der «guten Adresse», die Basel anzubieten habe und dass der Kanton ein verlässlicher Partner sein will. Es ist ihr wichtig, die gemeinsamen Interessen des Gemeinwesens und der jeweiligen Bauherrschaft zu finden und damit die Basis, für eine erfolgreiche Partnerschaft zu schaffen. Bei all diesen grossen Projekten, auch der geplante Campus von Novartis im St. Johann gehört dazu, tritt ja nicht der Kanton als Bauherr auf. Denn ...

... es würde alles nichts nützen, wenn wir keine Partner hätten. Wenn wir die Betroffenen nicht mit einbeziehen, scheitert ein Projekt letztlich am Widerstand einer Gruppe. Es gilt, die «Mitspieler» wahrzunehmen. Sie ändern sich, die Zeit ändert sich. In diesem Prozess ist der Kantonsbaumeister eine zentrale Figur. Er muss wahrnehmen, was sich ändert. Er ist Steuermann und er muss schauen, wohin das Schiff fährt.

Barbara Schneider über Barbara Schneider

Ich bin dankbar für die biografischen Stationen in meinem Berufsleben. Nach meinem Studium arbeitete ich im Verein Neustart mit drogenabhängigen Menschen und mit Strafentlassenen. Das war eine wichtige Phase in meinem Leben, die sehr meinem sozialen Verständnis entsprach. Später war ich im Erziehungsdepartement im Bereich der Kultur tätig. Es folgte die Arbeit in der Christoph Merian Stiftung, wo soziales und kulturelles Engagement Hand in Hand mit Baufragen gehen. Der Wechsel ins Baudepartement war für mich ein neuer Schwerpunkt. Ich möchte keine dieser Stationen missen. Sie tragen dazu bei, dass ich meine Aufgabe immer auch unter dem Gesichtswinkel des kulturellen und sozialen Aspektes wahrnehme.

Ein Kantonsbaumeister, Carl Fingerhut, war es auch, der am Anfang des wohl grössten Bauprojektes des vergangenen Jahrhunderts stand: der Neugestaltung des städtischen Raumes im Gebiet des Bahnhofs SBB. Unterstützt wurde er dabei von Ingenieuren und Bahnfreaks, die sich in einer privaten

(Fortsetzung auf Seite 9) ►►

«Gruppe Bahnhof» gefunden hatten. Später stiessen weitere Gruppierungen dazu: private Investoren, Interessenvertreter – kurz, das Grossprojekt mit dem Namen Masterplan Bahnhof SBB wurde im wahrsten Sinne des Wortes zur Baustelle, an der eine Vielzahl von Menschen, Firmen und Organisationen mitdachten, mit entwickelten, mitarbeiteten. Worum ging es?

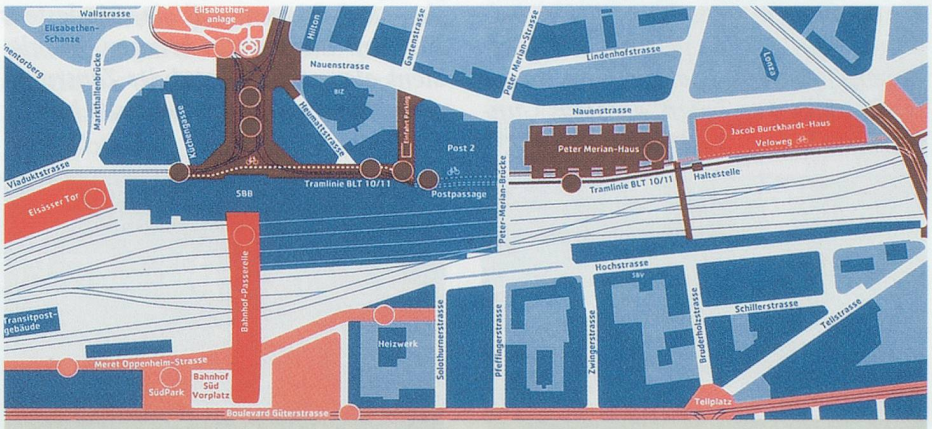
Der Bahnhof sollte zur zentralen Verkehrsdrehscheibe werden. Gleichzeitig wollte man auch Raum schaffen für Gewerbebauten und Arbeitsplätze. Das Peter Merian Haus, das Jacob Burckhardt Haus, das Elsässertor, der SüdPark – das alles ist Ausdruck des Masterplans.

Mit diesen neuen Dienstleistungszentren sollen die Innerstadt und die Wohnquartiere am Rande der Innerstadt, die zu begehrten Bürostandorten geworden sind, entlastet werden. Wir sagen: Der Bahnhof mit seinem dichten Netz von Öffentlichem Verkehr sei der ideale Ort für Arbeitsplätze.

Deutlich wird: Für Barbara Schneider bedeutet Bauen im städtischen Umfeld immer auch Wohn- und Wirtschaftspolitik. Es sollen attraktive Geschäftslagen entstehen, die der Stadt Betriebe erhalten und neue anziehen. Gleichzeitig sollen durch «die gute Adresse» die Nachfrage nach Büroflächen aus den Wohnquartieren ins Zentrum am Bahnhof umgelenkt werden. Aber gibt es für die vielen neuen Arbeitsplätze überhaupt eine Nachfrage?

Das ist ein Problem. Allein im Peter Merian Haus hat es in den fünf Jahren seines Bestehens verschiedene Wechsel gegeben – Danzas hat sich verändert, auch die Post, aber es kamen neue Mieter. Offensichtlich gelten Arbeitsplätze am Bahnhof als attraktiv. Selbstverständlich darf man nicht «auf Halde» bauen. Gleichzeitig öffnen sich auch immer neue Chancen. Zum Beispiel das Elsässertor. Ursprünglich entstand dieser Bau für eine ganz andere Nutzung – jetzt will SBB-Cargo selber einziehen. Die waren vorher nicht in Basel. Für sie war der attraktive Standort das entscheidende Argument.

Keine Frage: Der Zugang zum Bahnhof von der Südseite war schlecht. So gehörte es zur erklärten Absicht des Masterplans, die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich auch dort private Initiative entwickeln kann. Das Niemandsland hinter dem Bahnhof mit seinen Schuppen und Lagerplätzen wurde durch die Meret Oppenheimstrasse erschlossen. Man schuf die



Euroville

Die Umsetzung des Masterplans Bahnhof SBB, an dem Hunderte, wenn nicht Tausende von Menschen beteiligt waren und sind, nimmt langsam Gestalt an. Die Ideen sind zu Stein und Glas geworden und mit der Realisierung wird auch der Begriff Masterplan wieder frei für neue Grossprojekte. Der Raum rund um den Bahnhof soll Euroville heissen, weil hier Züge von und nach Frankreich verkehren; es gibt einen Schienenstrang nach Deutschland. Menschen aus drei Ländern leben und arbeiten hier. Basel und Europa ist keine gewagte Kombination. Der Name Euroville soll dem, was rund um den Bahnhof entsteht, eine gewisse Identität geben.

rechtlichen Grundlagen für neue Hochbauten und so entstand das Projekt des Pyramidenhochhauses der Architekten Herzog & de Meuron, das unter dem Namen SüdPark das Gebiet um die Güterstrasse aufwerten wird.

Der Raum Bahnhof als Dienstleistungszentrum. Das ist das Eine. Das andere ist die Verkehrsdrehscheibe für den Fernverkehr, den Mittel- und Feinverteiler bis hin zu Tram Velos und Fussgänger.

Bereits in den Achtzigerjahren sagte man, es sei schlecht, dass im Bahnhof die Menschen unter den Boden verbannt würden. Wir wollen sie heraufholen. Gleichzeitig liessen wir uns vom Grundgedanken leiten, dass das Gundeli besser an die Innerstadt angebunden und der Bahnhof besser mit der Stadt verbunden werden soll. In der Feinsteuerung des Masterplanes kamen dann neue Ideen dazu. Beispielsweise die Passerelle, die im August eröffnet wird, und die Räume verbindet, die durch die Schienenstränge getrennt werden.

Für mich ist entscheidend, dass Ankommende nicht zuerst unter den Boden müssen, in einen Schacht. Sie sollen auf den Bahnhofplatz hinaustreten dürfen oder auf die Passerelle, um wahrzunehmen, wo sie sind. Jedes Tram das sie besteigen, soll sie mindestens bis zum Bankverein bringen, mindestens also an den Rand des Zentrums, wenn nicht gerade ins Zentrum hinein.

Stichwort Bahnhofplatz. Die grosse Fläche mit ihrem Schwarzbelag war, so Barbara Schneider, heftig umstritten. Aus diesem Grund habe man inzwischen auch Oleander in Töpfen, «ein Element von mobilem Grün», hinzugefügt. Aber:

Man soll den Blick frei haben auf das Bahnhofsgebäude. Andererseits hilft der freie Raum sich zu orientieren, wenn man aus dem Bahnhof kommt.

Tatsächlich gibt es Menschen, die haben mit grossen leeren Räumen Schwierigkeiten. Was der Orientierung dienen soll, wird zum Konfliktfeld, in dem man nicht mehr weiss, für welche Richtung man sich entscheiden soll. Es stellt sich die Frage, ob diese Situation nicht zu einer erhöhten Unfallgefahr führt.

Darauf werde ich oft angesprochen. Sehen Sie: Dies ist ein neuer Ort, mit neuen Tramlinien und neuen Verhältnissen für Fussgänger und Velofahrer. Mit den Leitlinien für Sehbehinderte brachten wir ein Element einer gewissen Fussgängerführung auf den Platz. Aber: Wir müssen lernen, mit neuen Situationen fertig zu werden. Nicht nur am Bahnhof, das gehört ganz allgemein zum Leben. Es geht darum, zu lernen, konfliktfrei miteinander umzugehen, langsam zu fahren, zu schauen, aufeinander Rücksicht zu nehmen. Das Üben des Miteinander braucht ein wenig Zeit.

Lernen, miteinander umzugehen, lernen, mit neuen Situationen fertig zu werden – hier wird etwas deutlich von der Philosophie einer Regierungsrätin, die nicht «nur» Baudirektorin ist, einer Magistratin, der es darum geht, für die Einwohnerinnen und Einwohner und gemeinsam mit ihnen, die Stadt weiterzuentwickeln.

Auch wenn sie es für durchaus richtig hält, in unserem Stadtkanton Wohnraum anzubieten, der Menschen mit einer hohen Steuersubstanz nach Basel bringt ...

... ist mir das Thema Familien und Kinder in der Stadt, auch wenn sie nicht die attraktivsten Steuerzahler sind, sehr wichtig. Wenn wir von Nachhaltigkeit reden, sind wir doch gefordert, die Aufgaben, die uns gestellt werden unter verschiedenen Aspekten zu betrachten. Das soziale Element spielt eine zentrale Rolle. Das steht für mich beim Wohnungsbau im Vordergrund. Wenn, um ein aktuelles Beispiel zu nehmen, im Landhofareal Genossenschaften Familienwohnungen bauen wollen, so betrachten wir es als unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass hier Grünflächen entstehen, auf denen Kinder spielen können. Was hilft es uns, wenn wir nur noch gute Steuerzahler haben und die Stadt nicht mehr lebt, weil keine Kinder und Familien mehr hier sind.

Interview: Werner Ryser

S Stroossburger Dänggmool

Wär vom Baanhoof här iber dr Centralbaanplatz luegt, gseet uff dr äänere Syte vor dr Grienaalaag e Dänggmool. Doo hebt d Helvetia e Schutzschild iber e Frau und e bar Kinder, und en Aengel hilft au no bim Beschitze. D Frau, wo in Schutz gnoo wird, isch e Symbool fir d Stadt Stroossburg.

In de Joor 1870/71 isch Grieg gsi zwische Franggryych und Dytschland. Dä het drzue gfiert, ass die dytsche Truppe im Spootsummer 1870 Stroossburg ygschlosse, belaageret und gnaadeloos mit Artillerie beschosse hänn. Doo het z Basel dr Staatsschryyber Dr. Gottlieb Bischoff, dr speeter Regierigsroot, gfunde, me miess de Fraue, de Kinder und de Granggen in däre Fyyrhell hälfe. Zämme mit em Gmaindschryyber vo Bäärn und em Stadtpresidänt vo Ziiri isch er am 8. Septämber 1870 bim Kommandant vo dr Belaagerigsarmee, em dytsche General von Werder, erschiinen und het drum ersuecht, ass me d Fraue, d Kinder und die grangge Lyt uus Stroossburg derf evakuiere. Sy Bitt isch erheert worde, und vom 15. Septämber bis 15. Oktoober sinn 1'778 Persoonen uff Basel transportiert und e Dail von ene no wyter in d Schwyz yynen in Sicherhait brocht worde. D Basler Bivelggerig het no Grefte ghulfe; die maischte Schutzbefoolene sinn privat uffgnoo worde, bis dr Grieg umme gsi isch.

Das het em Baron Hervé Gruyer, eme Colmarer, wo z Montpellier als Schatzmaischter gwirggt het, soon en Yydruggg gmacht, ass er im Mai 1891 via Schwyzer Gsandtschaft z Paris em Bundesroot offeriert het, er well zem Aadänggen an die Aktion e Dänggmool stifte. Dr Bundesroot het bschlosse, das Dänggmool miess uff Basel, und unsere Regierigsroot het im Oktoober entschiide: s kunnt uff dr Centralbaanplatz, und d Regierig zaalt d Uffstellig. Dr Baron Gruyer het em Bildhauer Auguste Frédéric Bartholdi – au e Colmarer – dr Uffdraag fir s Dänggmool gää. Dasch notabene dr Glyych, wo au dr «Lai vo Belfort» und d Freyhaitsstaatuen im Haafe vo New York gschaffe het. Aer hätt s Wärgg gäärn uff dr Mitti vom Platz ghaa, aber d Stadtbildkommission und dr Kunschtgschichts-Profässer Heinrich

Wölflin hänn dr Standort vor dr Aalaag fir besser aagluegt. Dä Diskurs isch jo vor e bar Joor wider uffgnoo worde.

Am 20. Oktoober 1895 isch s «Dänggmool vo dr Menscheliebi» fyyrlig yygweyt worde.

Carl Miville-Seiler