Güterbahnhofareal Basel

Autor(en): **Schnyder, Thomas / Bachmann, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **114 (1996)**

Heft 12

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-78937

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

Thomas Schnyder, Peter Bachmann, Basel

Güterbahnhofareal Basel

Einige grössere Industrieareale und Hafenanlagen in Basel werden in den kommenden Jahren umgenutzt, so auch das Areal des Güterbahnhofs der Deutschen Bahn. Dadurch ergibt sich die interessante Möglichkeit, Kleinbasel städtebaulich zu reaktivieren.

Die Deutsche Bundesbahn wird in absehbarer Zeit die Bahnnutzung vom Güterbahnhofareal des Badischen Bahnhofs abziehen. An den Rändern des Areals haben sich 150 Jahre europäischer und regionaler Verkehrsgeschichte in Form gigantischer Dämme, Stahlbrücken und Flusskorrekturen aufwühlend und ablagernd verewigt. Auch unsere Zeit wird mit der Vervollständigung der Autobahnbrücken einen bleibenden Beitrag leisten. Das Gebiet umfasst Bahnanlagen auf verschiedenen Ebenen, die von einer Autobahn auf der vorerst höchsten Ebene gegen Norden abgerundet wird. Das Areal liegt im Spannungsfeld verschiedenster Interessen. Auf der einen Seite die Interessen von Gewerbe, Industrie und Messe Basel, auf der anderen Seite die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung nach Grünanlagen und einer erweiterten Ausstattungsstruktur. Gegenwärtig ist das Güterbahnhofareal eine ökologisch wertvolle Brache, und es gilt abzuwägen, inwieweit die Ansprüche der Ökologie sich mit dem für Kleinbasel notwendigen Ausbau verbinden lassen.

Geschichte

Die zentrale Lage auf der europäischen Nord-Süd-Verbindung sowie die gute Anbindung an das Mittelland und die Westschweiz haben Basels Entwicklung entscheidend geprägt. Die Industrialisierung und der damit einhergehende Zuzug von Arbeiterinnen und Arbeitern führten im letzten Jahrhundert zu einem enormen Wachstum Kleinbasels.

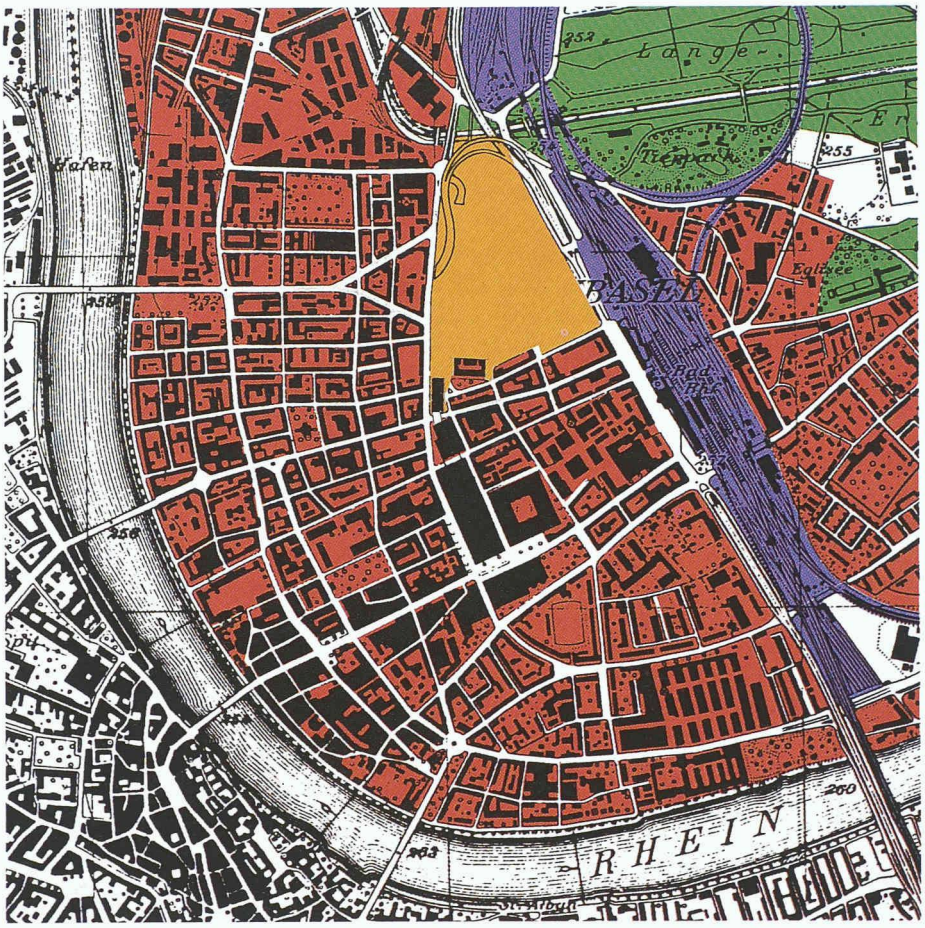
Mitte des 19. Jahrhunderts wurden der Fluss Wiese wasserbaulich korrigiert und Versickerungsteiche und Grundwasserpumpstationen für die Trinkwasserversorgung angelegt. Die Lange Erlen wurde durch die Anlage eines Tierparks als Naherholungsgebiet Kleinbasels aufgewertet. 1860 wurde die Badische Bahn an den Kleinbasler Stadtrand gelegt. Schon bald zeigte es sich, dass das Bahnhofgebäude und der Güterbahnhof dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen waren, so dass die Generaldirektion der Badischen Bahn 1884 ein Erweiterungsprojekt vorlegte. Die Basler Regierung brachte in der Folge Vorschläge zur stadtverträglicheren Gestaltung des Projekts ein, deren eine wichtige Forderung ebenerdige Verbindungen der Strassen und somit das Höherlegen des gesamten Bahnhofs um sechs Meter beinhaltete. Durch die Verlegung des Badischen Bahnhofs auf einen künstlichen Damm an der Schwarzwaldallee kam die Stadt in den Besitz des heutigen Messeareals. Prof. Karl Moser, hochbautechnischer Referent beim Eisenbahnministerium in Karlsruhe, plante das Aufnahmegebäude, das 1913 vollendet wurde. Die Realisierung der Autobahn entlang des Bahndamms mit der damit verbundenen Zerstörung der Schwarzwaldallee und dem Wirrwarr an Zubringern führten in den siebziger Jahren in eine Sackgasse, die man heute mit dem Bau der Nordtangente zu verlassen glaubt.

Analyse

Kleinbasel gehört zu den dichtest besiedelten Gebieten der Schweiz und verfügt über eine grosse Anzahl günstiger Wohnungen. Das radial und parallel zum Rhein verlaufende Strassennetz definiert die Blockrandbebauungen, Grünflächen beschränken sich auf wenige unüberbaute Gevierte, die Rheinpromenade und das Naherholungsgebiet Lange Erlen. Kleinbasel ist ein Schmelztiegel mit allen bekannten Begleiterscheinungen. Der Anteil an Ausländerinnen und Ausländern in Kleinbasel betrug 1860 32,2%, stieg bis 1910 auf 48,6% an und liegt heute, nach einem Einbruch während den Kriegen, wieder auf dem Wert von 1860. Da die ausländische Bevölkerung über kein Stimmrecht verfügt, ist das Stimmgewicht Kleinbasels unterproportional, die Bevölkerung weist

1

1
Ausschnitt Übersichtsplan 1:8000, 1911, Badischer Bahnhof 1911 und projektierte heutige Lage



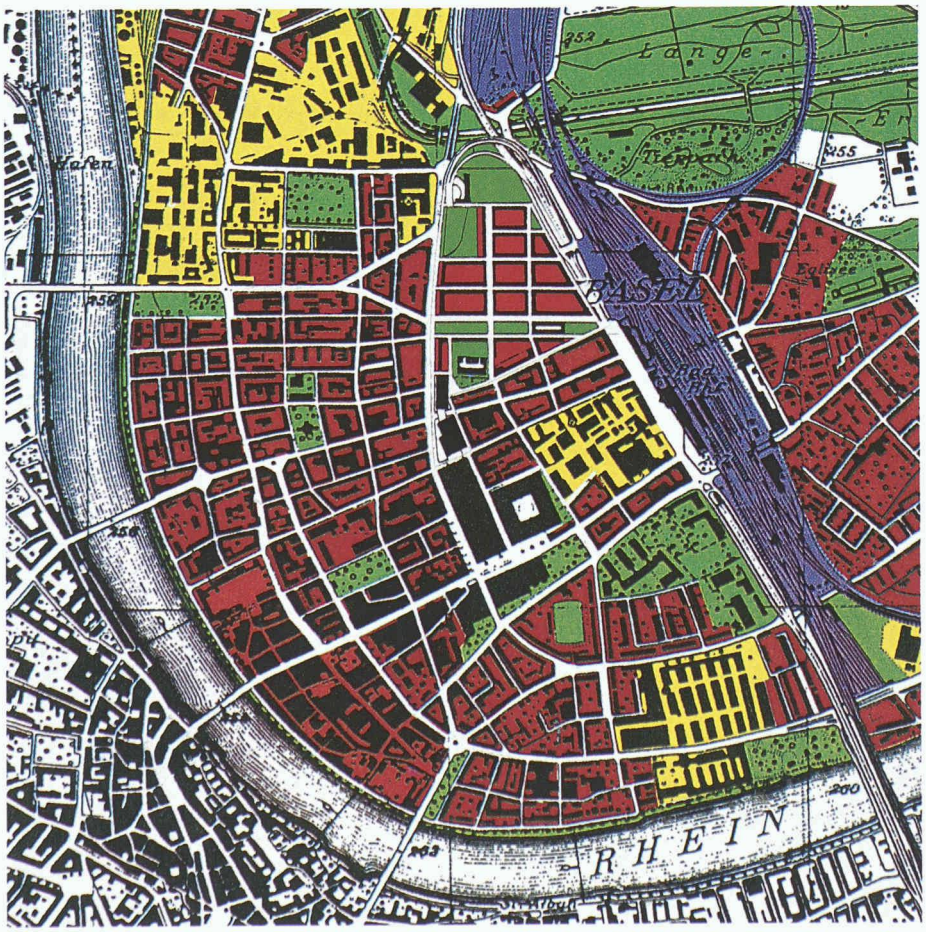
2

2
Ausschnitt Landeskarte 1:25 000, 1990, Lage des Güterbahnhofs. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 13. 2. 1996

4
Legung mit Umgebung, Modell 1:2000

6
Ausschnitt Landeskarte 1:25 000, 1990, Legung mit Grün- und Bahnflächen und Strassennetz. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 13. 2. 1996

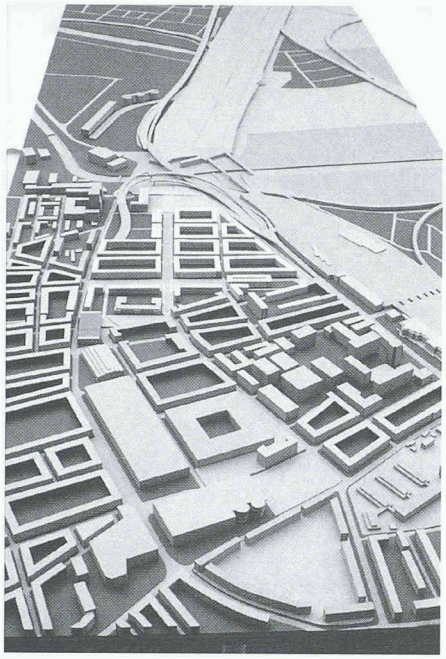
3



3
Ausschnitt Landeskarte 1:25000, 1990, Nutzungsplan, rot: Wohn- Gewerbezone, grün: Grünflächen, gelb: Industriezone, violett: Bahnanlagen. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 13. 2. 1996

5
Blick Richtung Lange Erlen, Modell 1:500

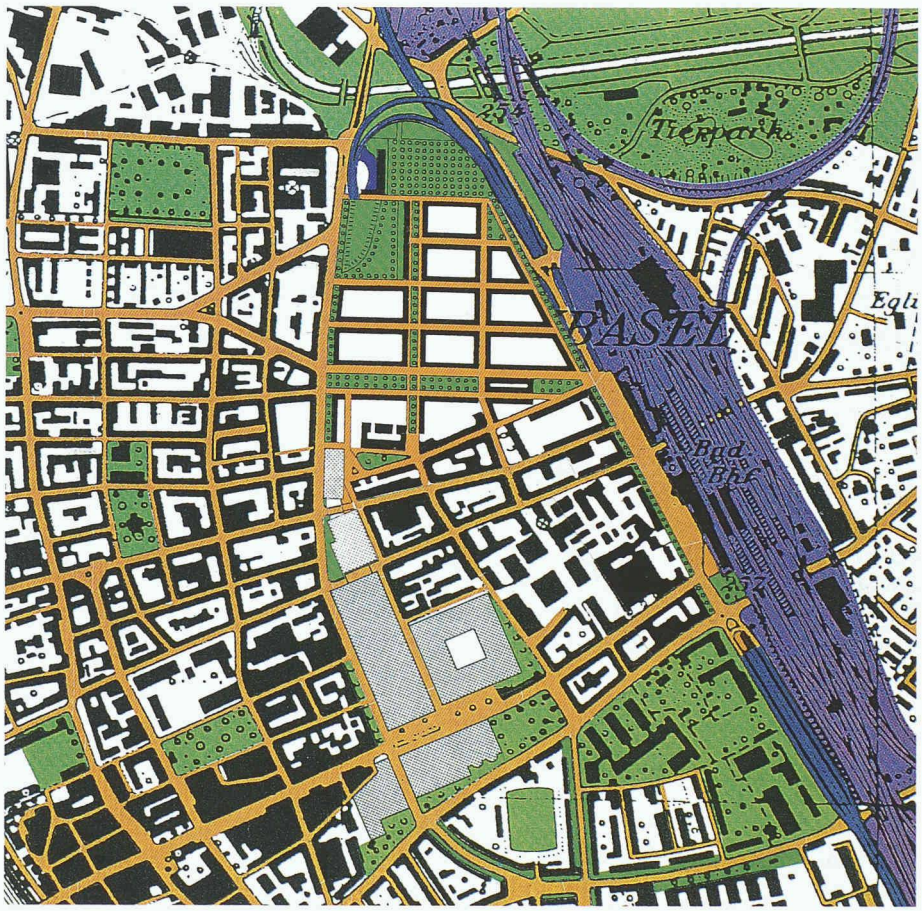
7
Übersicht Wiesenknoten mit Legung, Modell 1:500



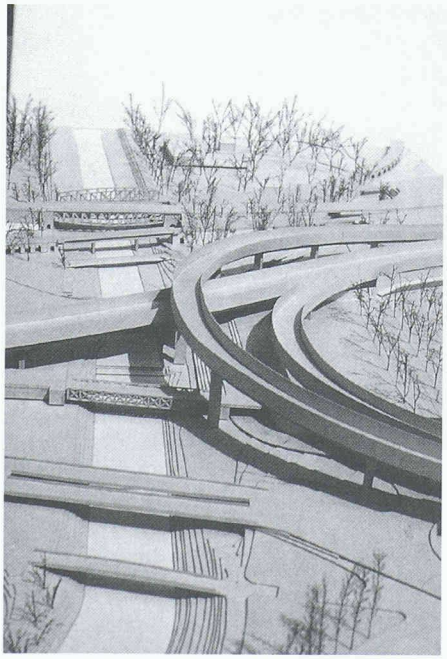
4

Zahlen:

Arealfläche	204 000 m²	
Nordtangentenbauten	16 000 m²	
Nutzungsziffer	111%	
Wohnanteil	80%	180 000 m² BGF
Gewerbeanteil	20%	45 000 m² BGF



6



5

Projektverfasser:
Christoph Schlemmer, dipl. Arch. ETH/SIA
Thomas Schnyder, dipl. Arch. ETH
Martin Schaffner, dipl. Arch. ETH
Peter Bachmann, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI
Walter Bieri, Ökonom
Hans Ruedi Engler, Arch. HTL
Hanspeter Christen, Arch. HTL

dafür das jüngste Durchnittsalter aller Basler Quartiere auf.

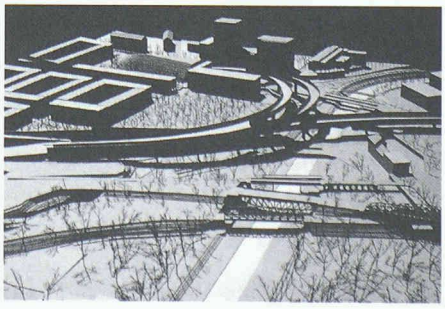
Güterbahnhof

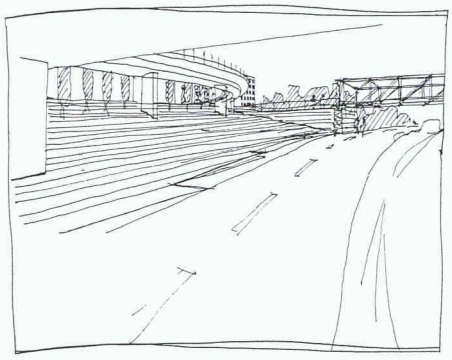
Das Güterbahnhofareal gehört zu den potentiell am besten erschlossenen Arealen Basels. Seine Standortgunst erhöht sich noch durch die Einführung von S-Bahnlinien in den Badischen Bahnhof. Das 20 ha grosse Areal bietet Raum für Wohn- und Arbeitsflächen wobei der Schallschutz entlang der Autobahn besonders beachtet werden muss. Die Erschliessung des Areals selbst aber ist mangelhaft, da in der Planung des Übergangs von der Hoch- in die Tieflage der Autobahn eine künftige Weiterführung des Kleinbasler Strassennetzes auf das Areal offensichtlich kein Thema war. Die Ästhetik der Ingenieurbauten und die komplexe künstliche Geometrie sind aber auch Ressourcen des Ortes, die eine hohe städtische Qualität ergeben können. Die Deutsche Bahn wird ihre Nutzungen bis ca. 1998 aufgeben. Einige langjährige Mietverträge von Gebäuden entlang der Schwarzwaldallee werden bis ca. 2020 weiterlaufen.

Legung

Kleinbasel braucht Impulse. Die Bebauung des freiwerdenden Güterbahnhofareals kann eine positive Entwicklung fördern. Bisher haben der Bund für Naturschutz und das Hochbau- und Planungsamt Studien über die zukünftige Nutzung erarbeitet. Im folgenden wird unsere Legung (Überlagerung einer möglichen Nutzung auf das Areal) vorgestellt, die die Infrastrukturbauten in eine gebietsübergreifende Planung integriert. Die hohe Künstlichkeit des Ortes entsteht durch Überlagerungen von Wasser- und Verkehrsbauten: scheinbar planlos wird durch die Kunstbauten eine Aussenraumfolge von hoher Qualität gebildet. Die Legung bindet diese Aussenräume in ein Grünflächen-Kontinuum vom Naherholungsgebiet Lange Erlen bis zum Längenplatz, dem Zentrum des neuen Quartiers, ein. Ermöglicht wird diese Kontinuität durch die Überbrückung der Fasanenstrasse mit

7



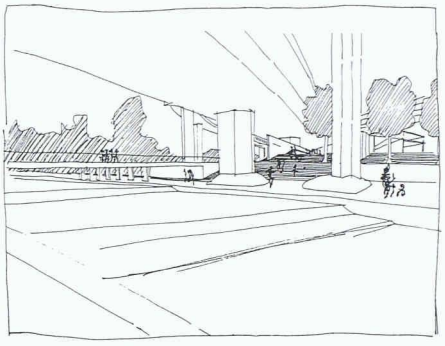


8

8
Blick flussabwärts: bestehender Veloweg und Fussgängersteg ehem. Bahnbrücke

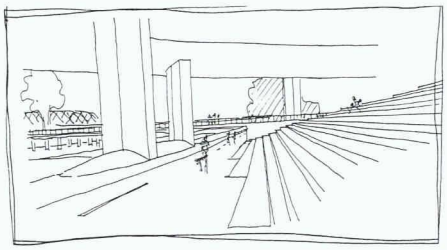
9
Raum unter den Autobahnbrücken, Blick über die Wiese in das Areal und in die Langen Erlen Blick Richtung Lange Erlen, Modell 1:500

10
Blick Richtung Lange Erlen mit neuer Treppenanlage, Raumfolge unter den Brücken



9

einer Treppenanlage zur Wiese. Die attraktive Fussgängerverbindung in das Naherholungsgebiet wird die Wohn- und Lebensqualität im unteren Kleinbasel wesentlich verbessern. Im weiteren wird eine Eisenbahnbrücke, als Fussgängerbrücke umgenutzt, das heutige Rangiergelände und - beispielsweise - künftige Sportgelände jenseits der Wiese mit dem Areal verbinden. Das neue Quartier fügt sich in das Kleinbasler Stadtgewebe ein. Die auf das Gelände zulaufenden, von den Nordtangentenbauten nicht berührten Strassenzüge werden auf dem Areal weitergeführt. Der Badische Personenbahnhof wird wieder angemessen erschlossen, die Tramlinie 1 über den Längenplatz zur Schwarzwaldallee geführt, was einen künftigen Kreiskurs ermöglicht, und die Buslinie 36 wird ebenfalls über den Längenplatz zum Badischen Bahnhof geführt. Die grossen unterirdischen Parkings für die Bewohnerinnen und Bewohner des Areals sowie die der Messe Basel erlauben es, mit minimalen oberirdischen Parkflächen auszukommen. Eine beispielhafte Wohnsiedlung, die den sich ändernden Wohnbedürfnissen und Haushaltformen anpassbar bleibt, wird das nördliche Kleinbasel aufwerten. Die Blockrandbebauungen sind fünfgeschossig und reihen sich natürlich in die Kleinbasler Stadtstruktur ein. Die Innenhöfe bilden einen wichtigen Teil des halbprivaten Grünraums und sollen von den Bewohnerinnen und Bewohnern mitgestaltet werden können. Privates Wohneigentum wird die Fluktuation eindämmen und Kleinbasel stabilisieren. Gewerbeflächen sind über das feine Strassennetz gut erschlossen und profitieren von der einzigartigen Verkehrslage des Geländes. Eine effiziente Versorgung der Messehallen ist für den Fortbestand des heutigen Messestandortes von grosser Wichtigkeit. Im Zusammenhang mit der Beplanung des heutigen Rangiergeländes jenseits der Wiese sollten entsprechende stand-by-Zonen für Lastwagen geschaffen werden. Die Etappierung der vorliegenden Legung sieht vor, dass die Lagerhäuser entlang der Schwarzwaldallee bis um das Jahr 2020 über eine vereinfachte Zufahrt versorgt werden können.



10

Ausblick

Wettbewerbe können weitere Aufschlüsse über Nutzung und Gestaltung des Güterbahnhofareals geben. Wir hoffen, mit unserer Legung eine weitere Sensibilisierung für das städtebauliche Potential des Güterbahnhofareals zu bewirken und wünschen der Stadt Basel gedeihliche nächste Schritte in Richtung erneuertes Kleinbasel.

Adresse der Autoren:
Thomas Schnyder, dipl. Arch. ETH, *Peter Bachmann,* dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, Architeam 4, Freie Strasse 3, 4001 Basel