

Im Schatten von Denkmälern

Autor(en): **Mäder, Ueli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **23 (2008)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727128>

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.

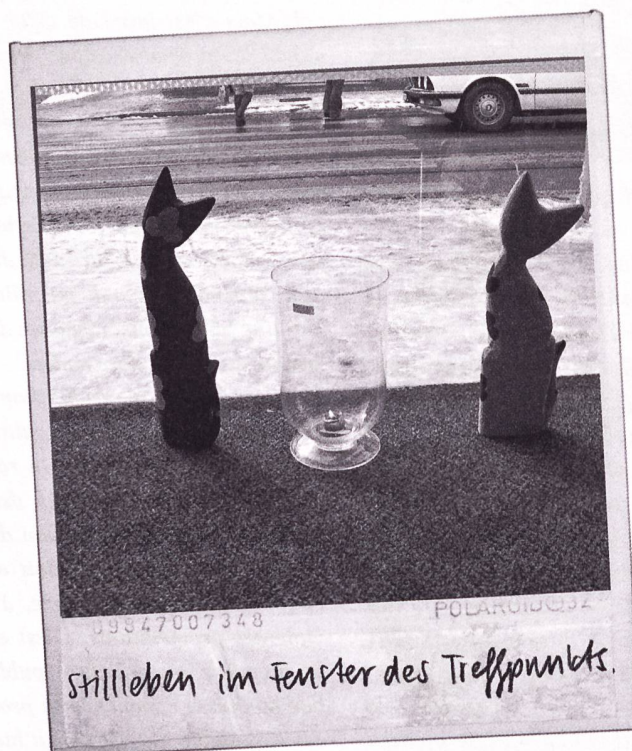
Haftungsausschluss

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.

Im Schatten von Denkmälern

Von Ueli Mäder

Am Mittwochabend, 12. Dezember 2007 lud der Basler Verein für Gas-senarbeit «Schwarzer Peter» zu seinem 25-jährigen Jubiläum ein. Die Veranstaltung fand im «Soup&Chill» statt. Das ist kein Nobelhotel, sondern ein einfacher Treffpunkt beim Hinterausgang der neuen, im Jahr 2003 eröffneten Passerelle des Basler Bahnhofs. Der Treffpunkt befindet sich in einer Abbruchliegenschaft, die, wie der ganze Bahnhof, den Schweizerischen Bundesbahnen SBB gehört.



Der erste Bahnhof der Schweiz entstand in Basel, der Rheinstadt am Dreiländereck. Das war anno 1845. Die Elsässerbahn fuhr bis zur Spitalstrasse. Dort betrieb die Schweizerische Central Bahn eine kleine Station. 1860 errichtete sie dann einen grossen Durchgangsbahnhof am heutigen Standort, der sich damals noch am Rande der Stadt befand. Südlich schloss das Gundeldinger Feld an, das als freies Kulturland quasi unbewohnt war, wenn wir von den vier Herrschaftshäusern absehen. Das Feld umfasst 118 Hektaren Land und beherbergt heute über 18 000 Personen.

Tradition und Moderne

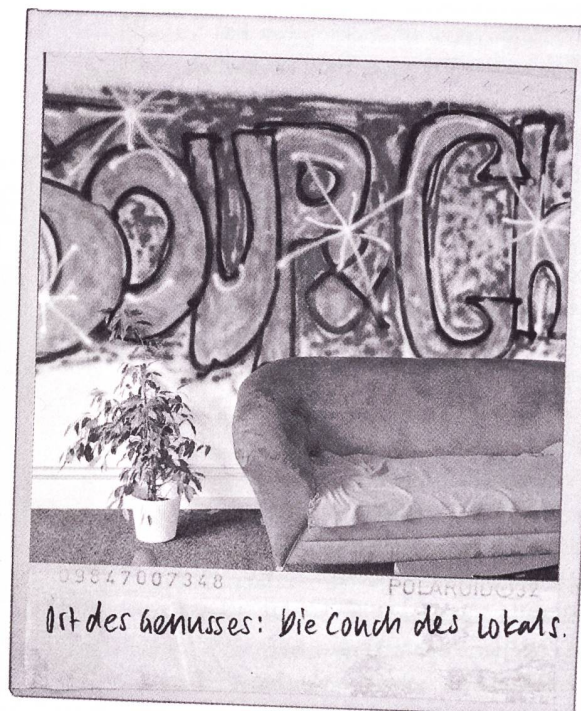
Der altherwürdige Basler Bahnhof ist ein Prunkstück. Turm- und Tormotive gehen ineinander über. Renaissance- und Barockstil ergänzen sich. Das Monument steht als klassischer Bau für Tradition. Die dynamisch wirkende Geleisehalle dokumentiert als weiteres Element mit ihrer funktionellen Konstruktion den Fortschritt der Technik. Die SBB, die 1903 den Bahnhof übernahmen, achteten mit ihren Stararchitekten bei allen Neuerungen darauf, Kontinuität zu wahren und mit modernen Elementen zu vereinbaren. Dieses Prinzip galt nicht nur für die Fassade. Die Denkmalpflege greift auch im Innenbau, besonders bei der imposanten Schalterhalle, deren Grundstruktur

bis heute erhalten geblieben ist.

Der Umbau des Bahnhofs im Jahr 2003 brachte viele Veränderungen mit sich. Eine Passerelle löst seither das System der Unterführungen ab. Die Traverse führt vom Haupteingang Nord zum Haupteingang Süd. Sie verbindet die Geleise und das Fussvolk. Rolltreppen führen die Fahrgäste zu den Zügen. Die Passerelle richtet sich aber nicht nur auf den Transit aus. Sie ist auch ein Dienstleistungs- und Shoppingzentrum, in dem mehrere Bars und Cafés zum Verweilen einladen. Das Projekt Euroville konzipiert zudem die weitere Umgebung des Bahnhofs als modernes Dienstleistungszentrum. Da entstehen neue Bauten. Sie bieten vor allem Büroflächen an.

Sicherheit und Freiheit

Rund 130 000 Personen halten sich täglich am Basler Bahnhof auf, der neu RailCity heisst. Vierzig Geschäftsräume befinden sich hier. Die SBB vermieten sie an private Unternehmen, die offenbar recht erfolgreich Kleider, Schmuck, Pralinen oder sonst etwas anbieten. Die Kasse scheint zu stimmen. Die Rendite ist für die SBB wichtig. Sie investierten in den letzten fünf Jahren 200 Millionen Franken, um sieben Bahnhöfe in RailCities zu verwandeln, die sich ähneln. Die gängige Funktionserweiterung führt von der primären Funktion (Verkehr)

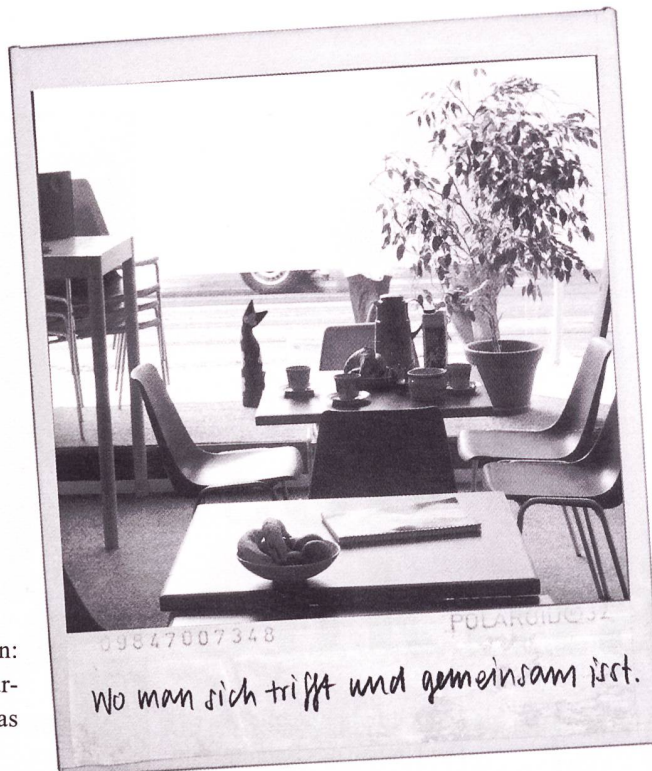


über die sekundäre (Konsum, Erlebnis) zur tertiären (städtisches Zentrum).

Je homogener die Räume werden desto mehr fällt auf, was die Ordentlichkeit stört. Abweichungen von der Norm gelten als suspekt. Denn der Umsatz kommt nicht von alleine. Die Kunden der RailCity wollen ein gepflegtes Ambiente, die Fahrgäste einen reibungslosen Ablauf. So legen die SBB grossen Wert auf Sicherheit. Die Ordnung des Video überwachten Bahnhofs verbietet «Sitzen und Liegen auf Boden und Treppe», ebenso «Unterschriftenaktionen, Betteln sowie Abspielen von Tonträgern». Generell untersagt ist «ungebührliches Verhalten». Die Securitrans kontrolliert als SBB-Tochterunternehmen die Bahnhöfe. Ihr stehen etwa 250 vereidigte Bahnpolizisten und über hundert Sicherheitsspezialisten für den Objektschutz zur Verfügung.

Soup&Chill

Als ich den Bahnhoftreff Soup&Chill im Dezember 2007 erstmals betrat, staunte ich sehr. Da sassen, dicht gedrängt, rechts- und linksorientierte Jugendliche beisammen, Punks, ältere Alkoholiker und alleinerziehende Erwerblose. Von mir auf die vielfältige Zusammensetzung angesprochen, er-



klärte ein Jugendlicher in Springerstiefeln: «Hier macht niemand Stress. Wer die Türschwelle überschreitet, gehört dazu. Das ist ein Raum der Wärme.»

Bahnhöfe haben eine hohe soziale Funktion. Sie dokumentieren den gesellschaftlichen Wandel, inspirieren zum Sinnieren, zum Schreiben und ziehen seit jeher auch so genannt Randständige an. Nach dem Umbau des Basler Bahnhofs häuften sich Konflikte mit den Ordnungshütern. Es kam zu Wortgefechten und Wegweisungen. Da schaltete sich der Verein für Gassenarbeit «Schwarzer Peter» ein. Die Präsidentin Claudia Adrario initiierte einen runden Tisch. An dem treffen sich seit dem Jahr 2004 regelmässig Vertretungen von der RailCity, den SBB, Mc Clean, der Bahnhofshilfe, dem Kanton Basel-Stadt und dem «Schwarzen Peter». Sie besprechen zusammen anfallende Probleme und handeln gemeinsam immer wieder weiterführende Kompromisse.

Eine miteinander vereinbarte «Sommerlösung» erlaubt beispielsweise den Randständigen, drei der fünf Sitzbänke zu benutzen, die sich auf dem Centralbahnplatz befinden. Mit einem speziellen Ausweis dürfen sie auch die Toiletten gratis benutzen. Als «Winterlösung» betreibt der «Schwarze Peter» am Hinterausgang der Passerelle den offenen Treffpunkt «Soup&Chill». Von 16–21 Uhr gibt es dort, von zwei Mitarbeiterinnen betreut, kostenlos Suppe, Fruchtsäfte und Tee. Die Miete

beträgt 500 Franken im Monat. Schon im ersten Monat fanden sich über vierhundert Gäste ein, im zweiten fast fünfhundert. Rund hundert Personen bilden die Stammkundschaft. Der Kanton unterstützt das Projekt neu mit 30 000 Franken im Jahr. Die SBB stellen den Raum bis Ende März 2008 zur Verfügung. Was nachher geschieht, ist noch offen.

Urbanität und Konformität

Grosse Bahnhöfe erfahren heute einen Funktionswandel. Die Veränderungen veranschaulichen konzentriert, was die gesamte Stadtentwicklung charakterisiert. Sicherheitsstrategien regulieren die Räume. Die Bahnhöfe avancieren als Einkaufszentren zu Konsumräumen. Verschiebungen ergeben sich auch im Verhältnis zwischen dem Öffentlichen und Privaten. Zentrales Merkmal eines öffentlichen Raums ist die Zugänglichkeit für alle Menschen. Sie impliziert die unumgängliche Begegnung mit Fremden, was wiederum die Frage der Sicherheit tangiert.

Florian Jenzer untersucht in seiner Lizentiatsarbeit «Der Bahnhof als öffentlicher Raum» (Institut für Soziologie, Basel, Dezember 2007) den Basler SBB-Bahnhof als paradigmatisches Beispiel für

die Entwicklung öffentlicher Räume in Schweizer Städten. Die gewählte Ordnungsstrategie vollzieht sich laut Jenzer teilweise auf Kosten

der sozialen Funktionen des Bahnhofs als Treffpunkt und kostenloser Aufenthaltsort. In Basel hat die Intervention des «Schwarzen Peters» eine Korrektur dieser Entwicklung gebracht. Durch sein Eingreifen avancierte die Hausordnung zu einem anwendbaren Werkzeug für Verhaltensstandards. Der Dialog der verschiedenen Akteure im Bahnhof hat zu Regeln geführt, die zwar mehr Zugangsbeschränkungen enthalten als andere öffentliche Räume, aber randständigen Menschen trotz Ökonomisierung und Privatisierung zumindest einzelne Nischen garantieren. Das ist nicht selbstverständlich. So macht ein Verantwortlicher der RailCity keinen Hehl daraus, dass er Mühe mit dem errungenen Kompromiss hat und im neu gestalteten Bahnhof eigentlich keinen Platz für Randständige sieht. «Am besten nimmt man dort einfach die Bänke weg, wo sie immer herum hängen, und dann ist nämlich schon Vieles gelöst», sagte er im Gespräch mit Florian Jenzer.

Aktuelle Sicherheitsstrategien zielen laut Jenzer weniger darauf ab, tatsächliche Gefahren abzuwehren; zumal nur ein Fünftel der befragten Personen angibt, sich von den Randständigen bedroht zu fühlen. Die Strategien wollen eine Raumordnung durchsetzen, in der Randständige

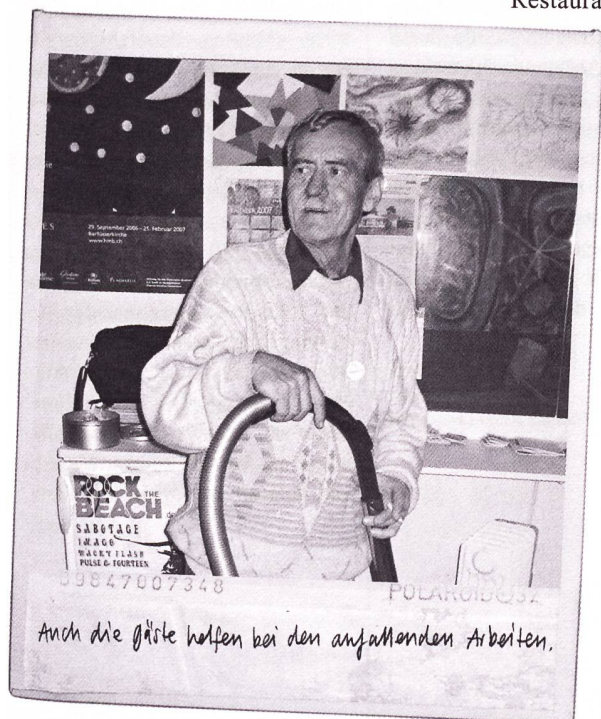
möglichst wenig Platz haben. So soll ein Gefühl der Sicherheit erzeugt werden, das den Konsum stimuliert. Die angestrebte Konformität erzeugt eine selektive soziale Homogenität. Sie widerspricht teilweise den Grundsätzen der Urbanität und Öffentlichkeit, zu denen der offene Umgang mit Fremdheit und Ambivalenz gehört.

Alternative Kultur

Das Konzept Euroville will über den Bahnhof hinaus die gesamte Umgebung modern gestalten. Eindrückliche Neubauten wie der Merian-Komplex zeugen davon. Eine alternative Kultur gedeiht ferner auf dem Areal des Gundeldinger Felds. Engagierte Ansässige und die alternative Kantensprung AG

erwarben im Baurecht das Areal der Maschinenfabrik Sulzer, das einen Marktwert von weit über zehn Millionen Franken hat. Sie dürfen nun während 90 Jahren alles Vorhandene in eigener Regie nutzen.

Das seit Jahren von steigendem Durchgangsverkehr geplagte Quartier verfügt nun in seiner Mitte über einen grösseren Freiraum, in dem sich das Quartierleben manifestiert. 335 Bewerbungen konkurrierten sich um die alternative Nutzung: 58% kamen aus dem Bereich Arbeit (Büros, Werkstätten), 24% aus dem Bereich Freizeit (Kultur, Vereine, Veranstaltungen) und 18% aus dem Bereich Wohnen. Das kulturelle Zentrum beinhaltet heute in den alten Fabrikhallen unter anderem ein Restaurant, einen Quartiertreff, ein Familienzentrum, ein Gasthaus, ein Spielfeld, eine Bibliothek, eine Zirkusschule, ein Zentrum für Tanz und Theater, einen Raum für Musikschaffende, eine Musikschule sowie diverse Büros, Schulungsräume, Handwerksbetriebe und auch eine Gärtnerei, die Menschen mit einer psychischen Behinderung einen Erwerbsplatz sichert. Durch den Abbruch der Halle 9 ist zusätzlicher Raum entstanden, der, für eine weitere Öffentlichkeit bestimmt, vor allem auch für Jugendliche wichtig ist.



Résumé

La Gare de Bâle – la première construite en Suisse – est un joyau. Lors de toutes ses rénovations, les CFF ont veillé à combiner harmonieusement éléments anciens et nouveaux. Des transformations importantes ont été réalisées en 2003, avec la création de la passerelle qui garantit aujourd'hui l'accès aux voies et abrite de nombreux commerces. Ainsi, architecture, voyage et consommation font ensemble de cet édifice un «lieu de délices». La gare est un espace public: chaque jour, 130 000 personnes passent par ici; elles souhaitent un cadre soigné, dans lequel tout se déroule sans anicroches et en toute sécurité. Mais plus l'homogénéité du lieu est grande, plus l'on est frappé par tout élément hétérogène, par exemple par la présence des marginaux. Ainsi, depuis la rénovation de 2003, le nombre de conflits avec ces personnes a augmenté.

L'association pour le travail de rue «Schwarzer Peter» (Pierre le Noir) a lancé une table ronde où des représentants de toutes les parties concernées se rencontrent régulièrement, pour résoudre les problèmes qui se présentent et élaborer des règles permettant une utilisation collective de cet espace. Une des solutions trouvées est la création du «Soup&Chill», un endroit de rencontre logé dans un immeuble désaffecté des CFF près de la sortie arrière de la gare. C'est ici que se rencontrent des chômeurs, des alcooliques d'un certain âge, des punks, des skinheads: qui passe le seuil est des leurs. Ce genre d'interventions des travailleurs de rue apporte des corrections à une évolution qui, en cherchant à stimuler la consommation, menace les fonctions sociales de l'espace public. Selon une étude récente, ce que visent les stratégies sécuritaires actuelles, c'est en effet surtout le développement de la consommation.

En créant des endroits de rencontre et en négociant certaines règles, on parvient aussi à mettre à la disposition des marginaux certains espaces dans des lieux tels que la gare. Or, ces espaces sont nécessaires pour qu'une culture alternative puisse se développer. Les jeunes, les vieux et les marginaux ont également besoin d'endroits où ils se sentent bien: c'est là aussi une exigence de la culture urbaine et de la notion d'espace public. Ces espaces ne doivent pas nécessairement être des «joyaux».