

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Band: 112 (1994)
Heft: 35

Artikel: Das geordnete Chaos - "Grenzfall" Basel
Autor: Zophoniasson-Baierl, Ulrike
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78494>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

Das geordnete Chaos – «Grenzfall» Basel

Die Agglomeration Basel präsentiert sich aus der Vogelschau als «Stadtspinne» mit der dichtesten Besiedlung am geographisch markantesten Ort, am Rheinknie. Von diesem Zentrum aus wuchs die Stadt im Laufe der Zeit in die umgebenden Täler des Schwarzwalds und der Jura-Ausläufer hinein. Sie präsentiert sich wie eine typische, historisch gewachsene Stadt. Untypisch hingegen ist die politische Unterteilung eines Lebensraums, in dem heute 500 000 Menschen wohnen und arbeiten und dabei überall auf Grenzen treffen.

Die Grossstadt am Rheinknie

Der heutige Grossraum Basel ist von seiner Struktur her also keineswegs ein Sonderfall – wie der Geograph *Hartmut*

VON ULRIKE ZOPHONIASSEN-
BAIERL, BASEL

Leser in einem Diskussionsbeitrag zum Thema «DreiLänderStadtVisionen» (Regio Basiliensis, Heft 34/2, 1993) betont. Er präsentiert sich vielmehr als typische, historisch gewachsene mitteleuropäische Stadt, die dort entstand, wo unterschiedliche Landschaftsformen aufeinanderstossen. Ein für Handel und Verkehr idealer Ort deshalb, weil hier mit der Oberrheinischen Tiefebene und der Saône-Rhone-Senke zwei für den europäischen Nord-Südverkehr wesentliche Durchgangszonen zusammenreffen und er ausserdem auch über das Birs- und das Birsigtal mit dem Mittelland und der Westschweiz, über den Hochrhein mit dem Osten und durch das Wiesental mit dem Hochschwarzwald verbunden ist (Bild 1).

Grenzenlos Grenzen

Untypisch ist dann allerdings die politische Unterteilung dieser real existierenden Stadt ohne Namen, in der mehr als 500 000 Menschen leben: Zerschnitten wird die dichte Stadtlandschaft nämlich nicht nur von mehreren kantonalen Grenzen (BS, BL, AG, SO). Auch die Grenzen von drei Nationalstaaten (F, D, CH), die zudem noch in zwei unterschiedliche übernationale Wirtschaftsräume eingebunden sind (EG, Efta), treffen hier aufeinander. Dieses Gewirr von Gemeinde-, Kantons-, Staats- und Wirtschaftsgrenzen, diese schwer durchschaubare Überlagerung von Zuständigkeitsbereichen, macht ein gemeinsames Planen und Handeln praktisch unmöglich.

Grenzgebiete sind empfindliche Zonen. Die Auseinandersetzungen zwischen dem Basler Stadtkanton und dem wirtschaftlich besser dastehenden Nachbarkanton Basel-Landschaft sind denn auch keineswegs frei von Emotionen und unterschwelliger Aggressivität. Die deutschen Orte Lörrach, Weil und Grenzach verschanzen sich, wenn sie sich von Basel unter Druck gesetzt fühlen, hinter ihrem schwerfälligen Verwaltungsapparat und berufen sich auf die für sie zuständige Landeshauptstadt

Stuttgart. Im zentralistisch regierten Frankreich laufen die Entscheidungen über das weit entfernte Paris, dessen Interesse an der Entwicklung dieser Agglomeration im äussersten Südosten nicht eben ausgeprägt ist und spätestens an der – innerstädtischen – Landesgrenze endet.

Wirtschaftlich jedoch ist dieser Raum längst eng vernetzt, und im Alltag ist der Austausch über die Grenzen hinweg rege. Heerscharen von Elsässern und Badensern strömen tagtäglich zur Arbeit nach Basel. Deutsche Nachbarn nutzen eifrig die kulturellen Angebote jenseits der Grenze. Elsässer schätzen das aktuellere Konsumangebot im Basler Stadtzentrum, und Schweizer geniessen die günstigeren Einkaufsmöglichkeiten im deutschen und die hohe Qualität der Küche im französischen Teil der Agglomeration.

Dieses, in Anbetracht der komplizierten politischen Zuständigkeiten und unzähligen bürokratischen Hürden, erstaunlich harmonische und geordnete Mit- und Nebeneinander ist – dieser

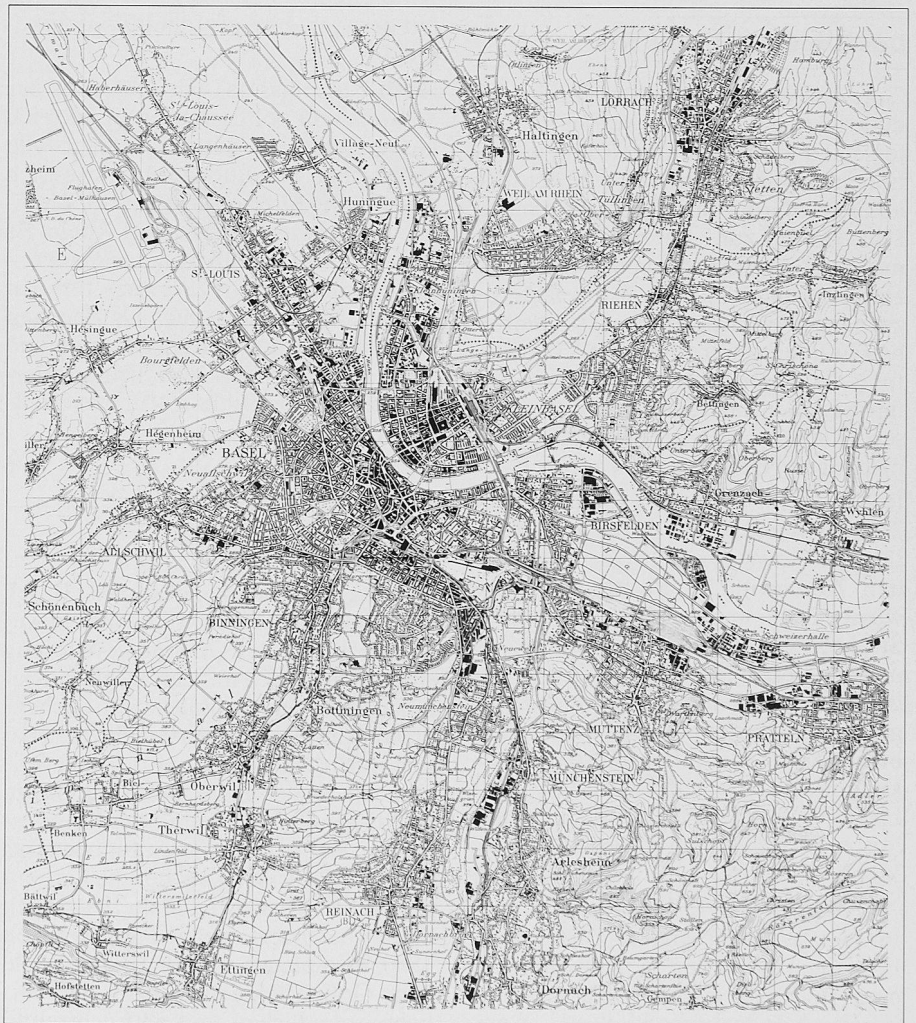


Bild 1. Grossstadt am Rheinknie – Karte der Agglomeration Basel

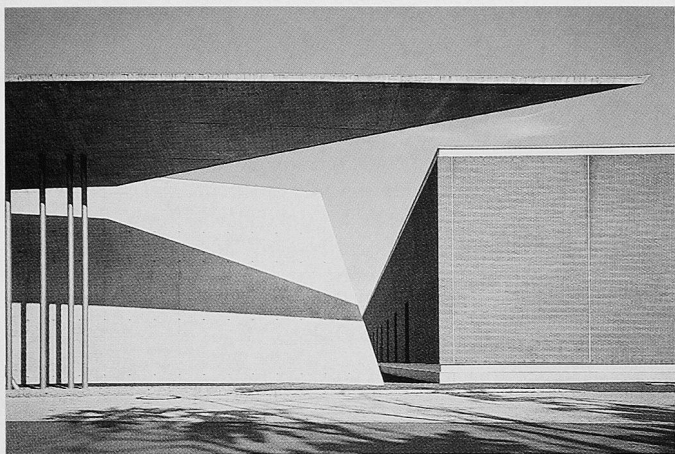


Bild 2. Urbane Industriearchitektur auf dem Vitra-Gelände in Weil am Rhein: links Feuerwehrgebäude der Architektin Zaha Hadid, rechts Fabrikgebäude von Alvaro Siza (Bild: R. Bryant)



Bild 3. St-Louis, Zentrum für den französischen Teil der Agglomeration: Verwaltungs- und Bibliotheksgebäude; Architekt R. Ullmann (Bild: Marlies Tschopp, Basel)

Überzeugung ist beispielsweise der langjährige Basler Kantonsbaumeister *Carl Fingerhuth* – nicht trotz der Grenzen möglich, sondern ist im Gegenteil ihnen zu verdanken: Sie bewahrten und bewahren diese Stadt vor der überall sonst zu beobachtenden Globalisierung und Nivellierung, vor dem Ausufern und einem unüberschaubaren Wildwuchs.

Das Ganze und seine Teile

Grenzen machen eine Stadtlandschaft übersichtlich, durch sie werden die unterschiedlichen Strukturen und Funktionen der einzelnen Stadtteile deutlich ablesbar. Grenzen fördern, so meint *Fingerhuth*, zur Auseinandersetzung mit dem Gegenüber auf und damit auch zum Nachdenken über sich selbst. Sie zwingen die Kernstadt Basel zur Selbstbeschränkung, zur Pflege und Verdichtung des Vorhandenen und geben den umliegenden kleineren Orten eine grössere Chance, sich neben dem übermächtigen Nachbarn zu behaupten.

Beispiele für funktionierende Mikrokosmen innerhalb der Grossagglomeration sind etwa die Schweizer Gemeinden Allschwil und Muttenz, die bewusst ihre ursprüngliche, dörfliche Struktur wiederentdeckten und zu neuem Leben erweckten. Auch das deutsche Weil am Rhein erkannte – aufgeschreckt durch die unerwartete Publizität, die die architektonisch spektakulären Bauten auf dem Areal der Firma Vitra mit sich brachte – in der politisch vorgegebenen Unterteilung die Möglichkeit, sich als eigenständiges Subzentrum zu profilieren.

Im Norden Weils markiert das grosse Firmengelände der Vitra-Unternehmen (Bild 2) dank seiner ausgesprochen urbanen Industriearchitektur inzwischen unmissverständlich die Grenze

zwischen Stadt und Land. Weil erkannte auf der Suche nach einem eigenen Gesicht seine strategisch bedeutsame Lage am stark frequentierten nördlichen Tor zur Gesamtstadt Basel und die ihm dadurch zufallenden übergeordneten Aufgaben. Es nennt sich nun «Stadt an Schiene, Strom und Strasse» und setzt, anders als Muttenz oder Allschwil, das Chaos als generierende Kraft ein, benutzt also gerade die Vielfalt des Angebots als Identifikationsvehikel.

Auch St-Louis, das wirtschaftlich zur Schweiz und politisch nach Frankreich ausgerichtet ist, hat als Anlaufstelle zahlreicher Speditionsfirmen westlich des Rheins für die Gesamtstadt ähnliche Funktionen wie Weil am Rhein. Es versteht sich darüber hinaus aber – hierbei ähnlich wie Lörrach für den deutschen Bereich – auch als Zentrum des französischen Teils der Region und verbessert aus dieser Verpflichtung heraus ständig sein Bildungs- und Freizeitangebot (Bild 3).

Kernstadt Basel

Kernstadt der Agglomeration ist Basel, das mit knapp 180 000 Einwohnern weniger als 40% der Gesamtbevölkerung stellt. Zusammen mit den Dörfern Riehen und Bettingen bildet es den flächenmässig kleinsten, aber am dichtesten besiedelten (Halb-)Kanton der Schweiz. Dass in Basel heute die Stadtgrenze praktisch identisch ist mit der Kantonsgrenze, sieht *Carl Fingerhuth* ebenfalls als einen Glücksfall an, der die vorhandenen Strukturen bis heute bewahren half – trotz Stadterweiterungsgesetz von 1860, dem die alten Mauern und Wälle zum Opfer fielen und trotz der verkehrsfreundlichen und abbruchfreudigen 60er Jahre dieses Jahrhunderts, die

tiefe Schneisen in das alte Gefüge schlugen.

Seit dem 14. Jahrhundert ist Basel ein autonomer Stadtstaat, eine bis ins letzte Jahrhundert durch eine Mauer deutlich von der ländlichen Umgebung abgegrenzte, multikulturelle Insel. Als Handelsstadt mit einem weitgereisten und weltgewandten Bürgertum als Kulturträger war es immer auch Zufluchtsort für Asylanten, die neue Impulse gaben. Seine Gesellschaft war also weniger geschlossen als die anderer Schweizer Städte, was sich u.a. in einer stärkeren architektonischen Bildhaftigkeit ausdrückt. Selbstbewusste, herrschaftlich anmutende Stadtpalais bürgerlicher Familien wie das Blaue und das Weisse Haus etwa sind im – ebenfalls protestantischen – Zürich kaum zu finden.

Bedingt durch seine geographische Lage war Basel aber immer auch Durchgangsort und gezwungen, seine Eigenständigkeit gegen die unterschiedlichsten Einflüsse von aussen zu behaupten. Beides, die kulturelle Offenheit sowie das Bedürfnis nach klaren Strukturen als Orientierungs- und Identifikationshilfen, lässt sich bis heute am Stadtbild ablesen.

Struktur ...

Die breiten, stark befahrenen Ringstrassen folgen dem Verlauf der alten Mauern und Wälle. Die Quartiere, die nach dem Fall der Mauer entstanden, grenzen sich durch deutlich andere Ordnungssysteme von der mittelalterlichen Stadt ab. Was in diese bestehenden Subsysteme eingefügt wird, ordnet sich der vorgefundenen Struktur unter. Selbst architektonisch für ihre Zeit so neuartig wirkende Gebäude wie die Antoniuskirche – der erste, 1926 von *Karl Moser* aus Sichtbeton erstellte Sakralbau in der Schweiz – wurde, entgegen

den ursprünglichen Plänen, schliesslich in die Häuserzeile der bestehenden Blockrandbebauung eingebunden.

Dieses additive Weiterbauen an der Stadt wahrt den spezifischen Charakter der einzelnen Quartiere und visualisiert auf diese Weise die historische Dimension des Phänomens Stadt. Dieser sorgfältige Umgang mit der gestalteten Umwelt erleichtert die Orientierung und macht das Ganze als spannungsvolle Abfolge verschiedenartigster Räume erlebbar.

... und Form

Versteht man Urbanität als Sprache, so wäre diese konservative Haltung so etwas wie deren Grammatik – ein festes Gerüst, das von jeder Generation anders ausgekleidet wird. Anders als die eher starre Grammatik, ist die Form, also die gesprochene Sprache, offen für Veränderungen: Eine Stadt ist niemals fertig. Sie ist ein lebendiger Organismus, der sich ständig den sich ändernden Bedürfnissen anpasst. Und jede Zeit hat ihre eigenen Bilder:

Bei Anbruch der Neuzeit war Basel eine Handwerkerstadt, bekannt für seine hervorragende Papierproduktion. Die leistungsfähigen Papiermühlen im St. Alban-Tal wurden die Basis für eine – wie es der Soziologe *Lucius Burckhardt* einmal nannte – eigentliche «Bildungsindustrie»: für das Konzil, die Gründung der Universität, den Humanismus und natürlich die Druckindustrie.

Im 18. Jahrhundert wurde die Seidenbandweberei tonangebend und prägte mit ihren Fabriken und den grosszügigen Herrschaftshäusern der Seidenherren das Bild der Stadt. Aus ihr entwickelte sich in der Zeit der Industrialisierung die chemische Industrie, bis heute Basels wichtigste Geld- und Arbeitsquelle.

Die einstige Handwerkerstadt wurde damit im frühen 20. Jahrhundert zur Arbeiterstadt. Am Nordostrand, in der Nähe der Fabrikareale, entstanden in der Zwischenkriegszeit die «Wohnungen für das Existenzminimum» – sorgfältig geplante Genossenschaftssiedlungen wie etwa die 1929 erstellte Siedlung Schorenmaten, die «in ihrer geometrischen Klarheit von höchster kompositorischer Qualität ist» (so nachzulesen im Basler Architekturführer von 1993).

Bauen in der Stadt

Die damaligen Architekten *Hans Bernoulli*, *Hannes Meyer*, *Hans Schmidt* u.a.m. verstanden sich nicht nur als Praktiker, sondern ebenso sehr als Planer und waren darüber hinaus auch engagierte Theoretiker und Politiker. Ber-



Bild 4. Koexistenz von alt und neu: Basler Museum für Gegenwartskunst, St. Alban-Tal; Architekten W. und K. Steib (Bild: N. Bräuning, Basel)

noulli wurde nach seiner Rückkehr von Berlin nach Basel 1912 nicht nur leitender Architekt der Basler Baugesellschaft, sondern war gleichzeitig Dozent für Städtebau an der ETH Zürich und von 1927 bis 1929 Redaktor der Zeitschrift «Das Werk». Schmidt war, während seiner Bürogemeinschaft mit *Paul Artaria*, zusammen mit *Mart Stam*, *El Lissitzky* und *Emil Roth* Herausgeber der avantgardistischen Zeitschrift «ABC, Beiträge zum Bauen», und *Hannes Meyer* verliess Basel 1928, um die Leitung des Dessauer Bauhauses zu übernehmen.

Mit dem Krieg und der nachfolgenden Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs, als Fortschritt und Wachstum ein und dasselbe zu sein schienen, trat die kulturpolitische Auseinandersetzung mit Struktur und Gestalt der Stadt zeitweise in den Hintergrund. Für die Generation der Enkel aber, die um 1970 als Studenten an der ETH Zürich auf Lehrer trafen wie *Aldo Rossi* und *Paul Hofer*, die das Phänomen Stadt wieder in den Vordergrund stellten, erwies sich die alte Diskussionstradition als fruchtbarer Boden.

Ihr urbanes Architekturverständnis, ihr Fragen nach dem «spezifischen Ort», nach den vom Ort vorgegebenen Bedingungen und den Aufgaben, die ein Bau in einer gewachsenen Stadt zu erfüllen hat, stiess in der Öffentlichkeit, bei Verwaltung, Medien und privaten Bauherren, auf wachsendes Interesse.

Das Ausbildungskonzept der 1972 gegründeten Architekturabteilung der in Muttenz beheimateten Ingenieurschulen beider Basel erregte ebenfalls Aufmerksamkeit. Auch hier wurde die

Frage nach den Bedingungen eines Baus zum Ausgangspunkt der Projektierung. Um an das im Zuge der Industrialisierung und Arbeitsteilung verlorengegangene Wissen der früheren Baumeister anschliessen zu können, werden nicht nur fundierte Materialkenntnis vermittelt, sondern auch die historischen Bedingungen von Bautypen erarbeitet und elementare Bauweisen untersucht.

Dass es zu diesem einzigartigen Synergieeffekt kam, ist zu einem guten Teil Verdienst des Basler Hochbauamts, das unter der Leitung des Kantonsbaumeisters Carl Fingerhuth die Vorreiterrolle übernahm und als wichtigstes Instrument zur Steigerung der Qualität und zur Optimierung der öffentlichen Infrastruktur den Architekturwettbewerb einsetzte. In dieser Phase zwischen 1979 und 1993 organisierte das Hochbauamt für sich selbst sowie für Dritte über dreissig Wettbewerbe. Dies ermöglichte den Jungen, ihre Ideen einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen und bot ihnen mehr als anderswo die Chance, Gedachtes in die Tat umzusetzen.

Architektur erweckte wieder allgemeines Interesse: Die von privater Seite organisierten «Basler Architektur-Vorträge» fanden nicht nur bei Fachleuten regen Zuspruch. 1984 nahm das Architekturmuseum in Basel – ebenfalls durch Privatinitiative entstanden – seinen Ausstellungsbetrieb auf. Eine unabhängige Stadtbildkommission überwachte als Mittlerin zwischen Bauherren und Architekten die Qualität von Neu- und Umbauten. Symposien und Streitgespräche sensibilisierten die Öffentlichkeit für städtebauliche Fragen.

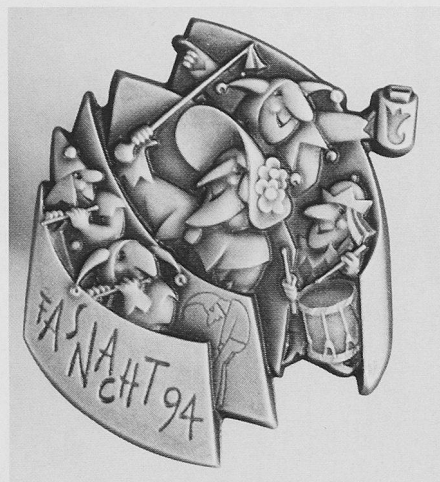


Bild 5. Basler Fasnachtsplakette 1994 «Que Serra» (Bild Th. Schürch, Basel)

Während der Grossteil der Schweizer Bevölkerung ein eher gespaltenes Verhältnis zum Phänomen Stadt hat und sich nach einem idealisierten «Heidiland» zurückzusehen scheint, betont der eng begrenzte Stadtstaat Basel seine Urbanität: Städte sind Orte der Veränderung, und kaum eine andere Stadt der Schweiz geht derart flexibel mit ihrer Altstadt um, zeigt so wenig Berührungsängste mit alter Bausubstanz: Ist der Bezug zur Geschichte lebendig, so können Altes und Neues friedlich nebeneinander existieren (Bild 4).

Sicher stossen die neuen Bauten mit ihrem spröden Charme auch in Basel nicht überall auf Verständnis. Sicher gibt es Gebäude, die sich, um im oben angesprochenen Bild zu bleiben, grammatikalisch unkorrekt verhalten. Und bis heute werden, wie das Beispiel der Garage Schlotterbeck (von 1927, Mitarbeit H. Bernoulli) zeigt, Bauten von historischem Wert und hoher architektonischer wie städtebaulicher Qualität der Spekulation geopfert. Aber dieses gleiche Beispiel führt auch vor, was eine hoch entwickelte Streitkultur bewirken kann: Zwar wird Stararchitekt Richard Meier sein Nachfolgeprojekt mit grösster Wahrscheinlichkeit realisieren können, Bedingung aber ist, dass es den historischen Kontext achtet und die bestehende Struktur wahrt.

Ebenfalls hohe Wellen schlug in den 80er Jahren die Diskussion um den Neu-

Literatur zum Thema

Stadtwanderern auf der Suche nach beispielhaften Bauten aus jüngster Zeit ist zu empfehlen:

– Daniel Burckhardt und Daniel Wittlin: «Architekturführer Basel und Umgebung 1980–1993», Wiese Verlag, Basel, 1993.

Eine ausführliche Baugeschichte der Kernstadt Basel und ihrer Umgebung gibt:

– Dorothee Huber: «Architekturführer Basel», Hrsg. Architekturmuseum Basel, 1993.

bau der Wettsteinbrücke: In einer Volksabstimmung unterlag zwar *Calatravas* Alternativvorschlag, das Projekt aber, das nun realisiert wird, gewann durch die Diskussion an Qualität. Und welche Emotionen städtebauliche Fragen in der Kernstadt Basel freisetzen können, zeigt am schönsten der monatelange Streit um den Standort für eine Plastik des amerikanischen Bildhauers *Richard Serra*, der schliesslich sogar zum Thema der diesjährigen Basler Fasnacht avancierte (Bild 5). Wer sich so stark engagiert für «sein» Quartier, für den ist die Stadt nicht unwirlich, denn wer sich mit seinem Wohnort identifizieren kann, hat ein Zuhause und fühlt sich in einer Stadt nicht verloren.

Adresse der Verfasserin: U. Zophoniason, Dr. phil., Schönenbergstrasse 14, 4059 Basel.

Sonderfall Basel?

Es entstanden zahlreiche neue Bauten, die sich nicht nur durch ihren betont sachlichen und kühlen Ausdruck deutlich als Gegenpol zur Postmoderne verstanden. Dass sie die Stadt als Prozess erlebbar machten und die ihr immanenten Widersprüche und Konflikte nicht verwischten, sondern akzeptierten und akzentuierten, machte – um noch einmal Carl Fingerhuth zu zitieren – diese Architektur im Schweizer Kontext zum vielbeachteten Sonderfall.

Umschlagbahnhof Basel Bad – ein grenzüberschreitendes Projekt

Auf dem Areal des Rangierbahnhofs Basel Bad der Deutschen Bahn AG ist ein Umschlagbahnhof (Ubf) für den kombinierten Verkehr geplant. Dieser Ubf ist Teil eines zukunftsgerichteten Konzepts der Deutschen Bahn AG, das zum Ziel hat, die Verkehrsbeziehungen im Güterverkehr auf leistungsstarke Ubf zu kanalisieren und diese durch schnelle und direkte Züge miteinander zu verbinden. Das Bemerkenswerte am Projekt Ubf Basel Bad ist die Tatsache, dass es sowohl auf deutschem als auch auf schweizerischem Hoheitsgebiet liegt. Neben den technischen Aufgaben waren deshalb noch zusätzliche zolltechnische und planungsrechtliche Probleme zu lösen.

Ausgangslage

Bis vor wenigen Jahren existierte vor den Toren Basels ein grosser Rangierbahnhof der Deutschen Bahn AG (ehemals Deutsche Bundesbahn), der dazu diente, die grenzüberfahrenden Wag-

gons im Nord-Süd- und Süd-Nord-Verkehr zielgerecht zu sortieren (Bild 1). Durch die Zunahme an Ganzzügen und eine teilweise Verlagerung des Rangierbetriebs nach Muttenz konnten die Rangieranlagen reduziert werden: die Zahl der rangierten Waggons nahm von

2700 pro Tag auf 700 bis 900 pro Tag ab.

Ebenfalls auf Gelände der Deutschen Bahn AG, aber auf Schweizer Hoheitsgebiet liegt der Güterbahnhof des Badischen Bahnhofs. Seit mehreren Jahren werden auf diesem Areal auch

VON MATTHIAS RAPP UND
KURT SÄNGER, BASEL

Güter im kombinierten Ladungsverkehr (KLV) umgeschlagen (Bild 2), wobei sowohl der Standort mitten im überbauten Stadtquartier als auch die ungenügende Grösse der Anlage zu grossen Problemen führen. Deshalb sollen die Funktionen, welche die DB heute auf dem Areal des Güterbahnhofs des Bad-Bahnhofs ausübt, in den ehemaligen Rangierbahnhof verlegt werden.

In den nächsten Jahren ist mit einer Verlagerung des Güter-Langstreckenver-