

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 101 (2014)
Heft: 1-2: Kulturräume = Des espaces culturels = Spaces for culture

Artikel: Echt authentisch
Autor: Schärer, Caspar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-515143>

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: 22.12.2024

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



Adresse
 Uferstrasse, Basel
Bauherrschaft
 Schweizerische Rheinhäfen / Stadt Basel
Landschaftsarchitektur
 Fontana Landschaftsarchitektur, Basel
 Mitarbeit: Massimo Fontana, Doreen
 Wippermann, Robert Adam, Roman
 Stroebel
Bausumme total
 CHF 1.2 Mio.
Termine
 Planungsbeginn 2009, Baubeginn August
 2013, Eröffnung Oktober 2013

Freie Sicht nach Norden: Das umgestaltete
 Klybeckufer am Rand der Oberrheinischen
 Tiefebene, im Hintergrund das französische
 Huningue.

Promenade Klybeckquai in Basel von Fontana Landschaftsarchitektur

Der Rhein in Basel muss sich über man-
 gelnde Inszenierung und «Erlebbarkeit»
 nicht beklagen. Majestätisch vollzieht er
 zu Füßen der Münsterplattform den gros-
 sen Schwenk nach Norden, während drü-
 ben am Kleinbasler Ufer die Flaneure un-
 gehindert die drei Kilometer von der
 Schwarzwald- zur Dreirosenbrücke direkt
 am Wasser spazieren können – von Roche
 nach Novartis, vom unaufhaltsam in die
 Höhe kletternden «Bau 1» von Herzog &

de Meuron bis zum im Rohbau fertig ge-
 stellten «Asklepios 8» auf dem Novartis-
 Campus gegenüber auf der Grossbasler
 Seite, ebenfalls von Herzog & de Meuron.
 Im Grunde ist damit bereits recht viel
 über Basel gesagt, glücklicherweise aber
 noch nicht alles.

Denn seit dem Frühsommer 2013 geht
 es ab der Dreirosenbrücke dem Fluss ent-
 lang weiter. Dort, wo Basel schon immer
 anders war als der Rest der Schweiz, dort,
 wo die Kähne aus Rotterdam anlegen, wo
 es laut ist und manchmal seltsam riecht,
 wurden gut anderthalb Kilometer Hafenu-
 fer in eine Promenade umgewandelt.
 Zwar könnte mit «Promenade» kaum ein
 Begriff weniger zutreffen für diesen schma-



Mobile Begrünung: In den Stahlcontainern wachsen Pionierpflanzen heran; bei Bedarf können die Behälter einfach verschoben werden.

len Streifen Industrieland zwischen ein paar Geleisen, den das Basler Landschaftsarchitekturbüro von Massimo Fontana mit sparsamen Mitteln gestaltet hat, und doch steckt in dieser an sich anmassenden Bezeichnung ein Kern Wahrheit: Man kann durchaus promenieren, sogar am Wasser, und wer Augen hat für den herben Charme eines Hafengebietes mit seinen Containerstapeln, Öltanks und Drahtzäunen, dem ist sogar richtig wohl – er braucht zum Flanieren kein Opernhaus in Blickweite, keine Sicht auf die Schneeberge, keinen schmucken See und keine malerische Landschaft. Dafür erstrecken sich ab hier vierhundert Kilometer Oberrheinische Tiefebene bis hinunter nach

Wiesbaden. Das ist der Rand der Insel Schweiz, und wer sich das vorstellen kann, wird es vor Ort auch spüren.

Wasser und Schienen

Jahrzehntlang wurde das Hafengebiet als solches behandelt; es war ein funktionaler Raum von beträchtlichen Dimensionen, eine Sonderzone am Rand der Stadt. Mittlerweile ist nicht nur die Stadt über sich hinaus gewachsen, sie wälzt sich in ihrem inneren Zusammenhang um, wird von der Chemie- zur Life-Sciences-Stadt, und auch das Geschäft der Logistik ist davon betroffen. Der Standard-Frachtcontainer betreibt mittelbar und unmittelbar Städtebau, indem er andere Umschlags- und Stapelinfrastrukturen erforderlich macht; Die schnelle und direkte Verknüpfung von Wasser und Schiene wird immer wichtiger. Deshalb denken die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) über ein neues Hafenbecken mit Containerterminal nach, neben dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn. Dadurch würden am Klybecker Rheinufer weitläufige Ländereien im Umfang etlicher Hektaren frei. Zwischenzeitlich kursierten ob dieser Möglichkeiten gewagte Visualisierungen des niederländischen Architekturbüros MVRDV, jemand warf den Begriff «Rheinhattan» in die Runde, und schon erzeugten die vielen Hochhäuser nicht Vorfreude, sondern Angst und Ablehnung.

Stadt- und Hafenbehörden planen inzwischen kleinere Schritte. Noch ist bezüglich Containerterminal nichts entschieden, einzig der Hafen St. Johann beim Novartis-Campus wurde stillgelegt und bis 2012 abgebrochen. Das Klybecker Ufer zwischen der Dreirosenbrücke und der Mündung der Flüsleins Wiese wird weiter von der Hafenlogistik genutzt, allerdings nicht mehr so intensiv wie auch schon. Bevor in fünfzehn Jahren die Hochhäuser vielleicht kommen – oder auch nicht –, lässt sich ganz pragmatisch schauen, was jetzt schon möglich wäre. In



Improvisation, Kreativität und ein Hauch Anarchie: Das Barackendorf des Vereins «Landestelle» wurde aus den Baumaterialien des «Favela-Cafés» des japanischen Künstlers Tadashi Kawamata neu zusammengezimmert.

zählen Verhandlungen, in die auch Massimo Fontana massgeblich involviert war, gelang es, den für die Sicht vom Land auf das Wasser so störenden Sicherheitszaun von 1300 Metern auf ein Minimum von noch zweihundert Metern zu reduzieren. Im Februar 2013 wird schliesslich zwischen dem Kanton Basel-Stadt und dem Basler Hafen mit dem Verein I-Land eine Nutzungsvereinbarung unterzeichnet, die das weitere Geschehen bis vorerst 2017 regelt. Es handelt sich also um eine so genannte Zwischennutzung, ein nicht ganz einfaches Unterfangen, denn es muss eine beachtliche Menge an behördlichen Auflagen eingehalten werden.

Im Frühling 2013 begannen der sanfte Umbau und die «Besiedlung» des Landstreifens. Nichts wurde abgerissen, lediglich eine weitere Schicht hinzugefügt,

denn das Gerüst ist schon da: Zwei, an einer Stelle auch drei Schienenstränge folgen parallel der Uferlinie. In einem Wechselspiel von Voll und Leer wurde ein Teil der Stränge mit einem festen Belag aufgefüllt und damit begehbar gemacht, andere Teile bleiben wie sie sind und der wilden Spontanvegetation überlassen. Auf und neben den Gleisen platzierte Fontana in lockerer Folge insgesamt 290 kleine Stahlcontainer, darin Birken oder Zitterpappeln, mit Unterwuchs aus Lampenputzergras, manchmal nur das Gras alleine. Dazu kamen einige Stapel aus Europaletten, auf die man sich setzen oder legen kann. Derart einfache, «improvisierte» Elemente der Landschaftsarchitektur werden da und dort gerne verwendet, um einer frisch gestalteten Fläche einen Hauch Verwegenheit zu verleihen. Soviel

Improvisation könnte etwas angestrengt wirken, gerade in der Schweiz, in der es nicht mehr viele Quadratmeter gibt, die nicht kontrolliert (und gestaltet) sind. Am Klybeckquai ist aber die Verbindung zum Thema der Fracht und der Umgebung des Hafens derart augenfällig und offensichtlich, dass das Gebot der Authentizität ohne Weiteres eingelöst wird.

Rohstoff Kunst

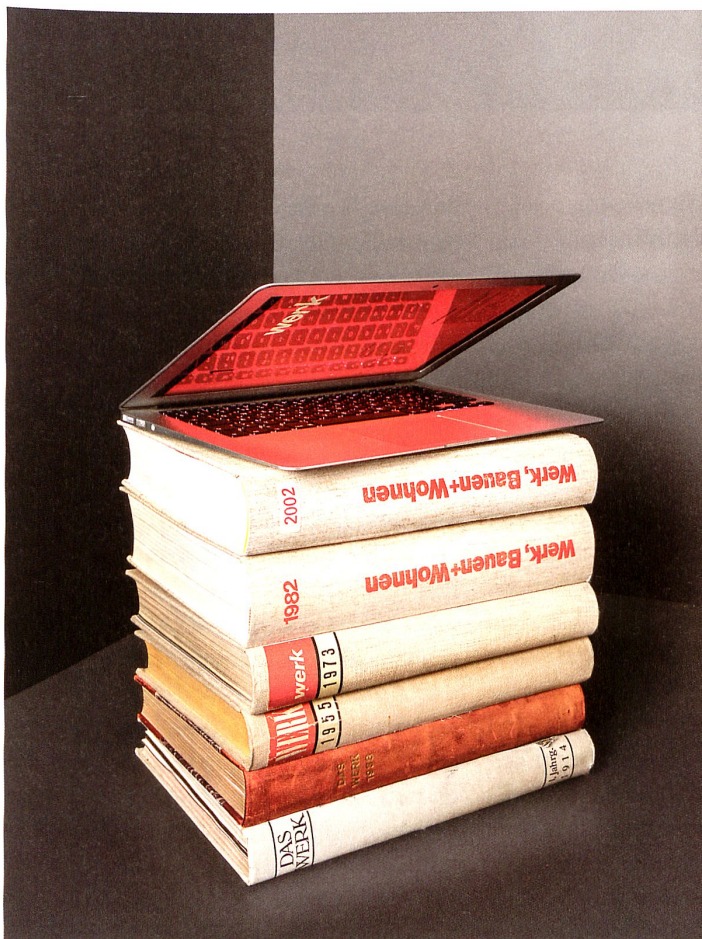
Ungefähr auf halbem Weg, vor der imposanten Kulisse mächtiger Lagertanks, haben einige urbane Pioniere einfache Holzhütten zu einer lockeren Gruppe aufgestellt. Was nach einem Robinsonspielplatz für Grosse aussieht, hat in Basel und darüber hinaus fast so etwas wie Berühmtheit erlangt: Es handelt sich um das «Favela

Café» des japanischen Künstlers Tadashi Kawamata, das im Juni während der Kunstmesse Art Basel auf dem Messeplatz stand, und um das in einer warmen Sommernacht eine kleine Strassenschlacht ausgetragen wurde. Die Hütten wurden am Klybeckquai in anderer Form wieder zusammengesetzt und neu «programmiert».

Es gibt jetzt ein «Marina Café», von dem aus die Stadtindianer wehmütig auf den träge dahin fliessenden Rhein blicken können, während in ihrem Rücken eine der Baracken gerade mal wieder umgebaut wird. Überhaupt wird hier viel selbst gezimmert und gepflanzt – vermutlich nicht immer haargenau nach jeder Vorschrift, aber so viel Freiraum darf dann doch sein. Noch ist die neue Promenade nicht optimal an das Quartier angeschlossen: Ledig-

lich an den beiden Enden im Norden und Süden ist ein Zugang möglich, eine Quer-Verbindung über die Geleise des Hafengüterbahnhofs gibt es nicht. Eine solche Brücke hingegen wäre dann ein richtiges Bauvorhaben mit den einschlägig bekannten Fristen und Prozessen und vermutlich nicht einmal bis 2017 realisiert. Wie angenehm, dass für einmal nicht alle denkbaren und undenkbbaren Ansprüche sofort und vollständig befriedigt wurden. So kann sich hier unter Umständen sogar noch etwas entwickeln, von dem man heute noch gar nichts weiss.

— Caspar Schärer, Robert Adam (Bilder)



werk,

bauen+wohnen

Architektur finden

Im Baugedächtnis Schweiz sind alle Ausgaben seit 1914 digitalisiert und kostenlos über unsere Webseite zugänglich. www.wbw.ch/arch