

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 6 (1993)
Heft: 1-2

Artikel: Die Messe zügelt
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119756>

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: 30.03.2025

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



SWISSAIR, PHOTO UND VERMESSUNGEN AG

Die N

Von Benedikt Loderer

Nicht mehr konkurrenzfähig ist die Schweizerische Mustermesse in Basel. Wo aber soll die Neue Messe Basel hinkommen? Ins Elsass oder auf die Entwicklungsachse Basel-Weil? Das ist mehr als nur eine Standortfrage.

In einem sind sich alle einig: Die Messe Basel ist veraltet. Klar ist auch, dass sie nicht am jetzigen Standort zu kurieren ist. Die Entwick-

lungsreserven sind aufgebraucht. Denn der Standort der seit 1920 in Etappen gewachsenen Schweizerischen Mustermesse hat schwerwiegende Nachteile:

- Das Gelände in Kleinbasel ist nicht abgeschlossen. Öffentliche Strassen durchziehen es, 64 Eingänge müssen überwacht werden.
- Mitten in der Stadt fehlt der Stauraum für die Lastwagen. Bis zu 250 müssen an verschiede-

Der Raum Basel und seine Verkehrsverbindungen:

die Strassen sind rot und die Schienen grün dargestellt

1. Reserve Nord Grande Sablière 19 ha
2. Erste Etappe Grande Sablière 34,5 ha
3. Reserve Süd Grande Sablière 31,9 ha
4. Autobahnzoll Burgfelden
5. Nordtangente
6. Autobahnzoll Weil am Rhein
7. Areal Rangierbahnhof 13 ha
8. Areal Otterbach 17 ha
9. Areal Güterbahnhof
10. Mustermesse heutiger Standort



Messe zügelt

nen Orten warten und mit grossem Aufwand zu den Umschlagsplätzen dirigiert werden. Nur 40 Lastwagen können gleichzeitig be- und entladen werden.

– Nur 16% der Ausstellungsflächen sind ebenerdig. Die heutigen Hallen haben vier Stockwerke und können mit den Lastwagen nicht befahren werden.

– Die Hallen lassen sich schlecht unterteilen.

Daneben sind die Hallen zu niedrig, und trotz zu vieler Stützen ist die Tragfähigkeit der Böden zu gering.

Zusammenfassend: Die Messe Basel wird für die Aussteller zu teuer. Heute dauert eine Ausstellung rund einen Monat, auch wenn die Veranstaltung selbst nur 10 bis 14 Tage offen ist. Das Auf- und Abbauen dauert zu lang, Löhne und Spesen werden dadurch zu hoch. Anders-

wo ist alles bequemer. Jeder Quadratmeter der Basler Messe wird zum heutigen Zeitpunkt von fünf Ausstellungen im Jahr benützt, acht bis zehn Ausstellungen jedoch würden dem heutigen Standard entsprechen. Nur rund 40% der vorhandenen Bruttoflächen können wirklich vermietet werden. Zuwenig, sagt die Direktion, eine moderne Messe kommt auf 60%. Wir sind nicht mehr konkurrenzfähig, behauptet die



Skizze einer möglichen Neuen Messe: beidseitig des Rückgrats einzelne Messehallen, rechts die 8000 Parkplätze, links der Stauraum für die Lastwagen; ein Monorail verbindet den Messebahnhof mit dem Kopfgebäude für zentrale Dienste und mit dem Flughafen



COPYRIGHT: NEUE MESSE BASEL

Luftaufnahme des Standorts Grande Sablière: die Baggerseen und das Gelände dazwischen gehören dazu

Messeleitung, und bisher hat ihr niemand widersprochen.

Das Bequeme ist der Feind des Guten

Wie eine moderne Messe aussehen soll, darüber sind sich die Planer von der Hauptabteilung «Neue Messe Basel» einig. In Düsseldorf zum Beispiel ist das in natura zu besichtigen, wie eine moderne neue Messe aussieht.

– Sie steht auf einem geschlossenen Gelände ausserhalb der Stadt. Wichtigster Punkt: genügend Platz.

– Der Stauraum für die 250 Lastwagen befindet sich auf dem Messegelände selbst. Daneben hat es selbstverständlich genügend Parkplätze für Aussteller und Besucher, im ganzen rund 8000. Autobahnanschluss und Messebahnhof gehören ebenfalls dazu.

– Alle Hallen sind ebenerdig und eingeschossig. Jeder Standplatz kann direkt mit dem Lastwagen erreicht werden.

– Die Hallen sind möglichst stützenfrei, der Raster sollte nicht kleiner als 30 x 30 Meter sein. Ihre Höhe beträgt 8 bis 10 Meter, bei 10% der Flächen sogar 15 Meter. Die Hallen müssen in autonome Einheiten von rund 10 000 m² Bruttofläche zu unterteilen sein.

In Basel kommt noch eine Spezialität dazu. Geplant ist ein «trinationales Messezentrum». Aus der Schweizerischen Mustermesse, die hauptsächlich auf den schweizerischen Markt ausgerichtet war, soll die Messe Basel von europäischem Zuschnitt werden.

Doch niemand besitzt eine Messe. Die Messeplaner sprechen darum auch von einer Überlebensstrategie für die nächsten 50 Jahre. Grösser als die bestehende Messe allerdings soll die neue nicht werden. In einer ersten Etappe sollen 100 000 besser nutzbare Quadratmeter erstellt werden, die später auf 150 000 m² aufgestockt werden können. Heute sind es rund 174 000 m².

Kiesgrube oder Rangierbahnhof?

Jetzt brauchen wir nur noch einen Standort. Im Sommer 1992 schien alles klar. Die neue Messe sollte nach dem (Vor-)Beschluss des Verwaltungsrates der Messegenossenschaft ins Elsass zu stehen kommen. Zwischen dem Flughafen Basel-Muhlhouse und der Eisenbahnlinie Basel-Strasbourg liegt heute ein Baggersee. Name des Geländes: Grande Sablière, hauptsächlich auf dem Boden der Gemeinde St. Louis gelegen.

Doch sind die Basler Verhältnisse stets verwikelt und kompliziert. Rund drei Monate nach dem Standortentscheid merkten die Basler Gewerbler, dass die Messe ins Ausland verschoben werden sollte und setzten den politischen Apparat in Bewegung. Dieser gebär einen zweiten Standort, der schon vorher von den Messeplanern begutachtet worden war: die Entwicklungsachse Basel-Weil. Weniger geschwollen ausgedrückt sind dies drei Grundstücke nördlich der heutigen Mustermesse, die rittlings auf der Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland liegen. Sie heissen Güterbahnhof, Otterbach und Rangierbahnhof.

Beide Standorte sind nicht unproblematisch. Für die rund 74 Hektaren grosse Kiesgrube La Grande Sablière müsste ein Realersatz her. Der Baggersee muss aufgefüllt werden und das Gelände auf die «cote centenaire» gebracht werden, einen Meter über dem höchsten Grundwasserstand der letzten hundert Jahre.

Die betroffenen Gemeinden und das Département Haut-Rhin haben eine Gesellschaft gebildet, die einen Teil des Landes bereits besitzt, und auf den Rest gibt es eine Option. La Grande Sablière wird von der elsässischen Politik tatkräftig unterstützt. Die Industrie- und Handelskammer von Muhlhouse offerierte im Oktober einen Bankkredit von rund 125 Mio. Schweizerfranken (500 Mio. FF) «zu günstigem Zinsfuß». Überzeugend ist der Landpreis. Dem Kieswerk haben die Gemeinden das Land für 50 französische Franc abgekauft, es kommen aber noch die Erschliessungskosten dazu. Was von der Entwicklungsachse Basel-Weil auf Schweizerboden liegt, gehört zum grössten Teil der Deutschen Bundesbahn. Eine Verschiebung des Rangierbahnhofes ist seit einiger Zeit geplant, nur ist noch offen, wie schnell das gehen wird. Das Areal Güterbahnhof ist heute bereits leer. Das Areal Otterbach liegt auf deutschem Boden, gehört aber dem Kanton Basel-Stadt und wenigen Privaten. Es wäre als Reserve brauchbar und ist heute landwirtschaftlich genutzt, liegt aber in einer Gewerbezone. Die Eisenbahnareale auf Basler Boden müssten umgezont werden. Immerhin: Die Entwicklungsachse Basel-Weil kann als Fortsetzung der heutigen Mustermesse verstanden werden.

Sie hat mit dem Zipfel deutschen Gebiets ein Tor zur EG und liegt trotzdem zum grössten Teil auf Schweizer Boden. Der Baden-Württembergische Ministerpräsident Teufel war im Herbst in Basel und hat sich für Basel-Weil stark gemacht. Er versprach einen Bankkredit von rund 85 Millionen Schweizerfranken (100 Mio. DM) zu «günstigen Bedingungen». Die Deutsche Bundesbahn sieht das jedoch etwas anders: Sie möchte für ihr Land rund 1000 Franken pro Quadratmeter, die Basler stellen sich hingegen nur die 200 Franken vor.

Alles oder ein Kompromiss?

Für beide Gelände hat die Messeleitung erste Studien durchgeführt. Die moderne Messe aber, die sich die Messetechnokraten wün-

schen, glauben sie nur am Standort Grande Sablière verwirklichen zu können. Die Erschliessung würde über die französische Autobahn A 35 und einen Messebahnhof an der Strecke Basel-Strasbourg erfolgen. Ob dazu ein Ausbau auf vier Geleise nötig würde, darüber streiten sich derzeit die Experten. Es besteht die Gefahr, dass der Schienenanschluss nicht realisiert wird.

Die ersten Überlegungen sehen die Anordnung der Messehallen beidseitig eines zentralen Rückgrates vor. Ein Parkhaus ist nicht nötig, die 8000 Parkplätze bleiben im Freien. Alle Wünsche der Messeplaner gehen in Erfüllung, doch ein Nachteil bleibt: Die erste Etappe von 100 000 m² muss in einem Zug gebaut werden, sonst ist die neue Messe nicht betriebsfähig.

Flugaufnahme der Entwicklungsachse Basel-Weil



Projektskizze Standort Basel-Weil: gelb der langegezogene Streifen der Hallen auf dem Areal Rangierbahnhof links und die multimodale Verkehrsdrehscheibe auf dem Areal Güterbahnhof rechts, violett die Reserve auf dem Areal Otterbach, das grüne Feld ist für Erholungsraum und Wohnungsbau der Stadt Basel reserviert, rot ist die bestehende Mustermesse ganz rechts

Am Standort Basel-Weil soll auf dem Nordabschnitt des Areals Güterbahnhof, zwischen dem bestehenden und dem kommenden Standort, eine «multimodale Verkehrsdrehscheibe» gebaut werden. Diese verbindet alles mit allem: die heutigen und die neuen Messeareale, den öffentlichen Verkehr von Tram und Bus mit der neuen Messe, die schweizerische Autobahn N 2 und deren Fortsetzung, die deutsche A 5 mit der Nordtangente (siehe Kasten) und damit mit der französischen A 35. Ein Parkhaus für 4000 Autos gehört ebenfalls dazu. Die restlichen 4000 notwendigen Parkplätze sind bereits in der Umgebung vorhanden und sollen mit einem Bussystem erschlossen werden. Der Stauraum für die 250 Lastwagen ist ebenfalls ein Teil der multimodalen Verkehrsdrehscheibe. Auch hier würde ein Messebahnhof auf der Strecke Basel-Karlsruhe den Anschluss an das Bahnnetz garantieren.

Auf dem Gelände des Rangierbahnhofs können nur rund 85 000 m² Ausstellungsflächen erstellt werden anstelle der gewünschten 100 000 m² wie in Grande Sablière. Sonst wären die Anforderungen der Messeplaner zu erfüllen, wenn auch mit einigen Kompromissen. Die einen halten das für Schönheitsfehler, die andern für eine betriebliche Beeinträchtigung. Leben könnten die Messeplaner mit beiden Alternativen. Ein Vorteil aber hat Basel-Weil gegenüber Grande Sablière: es könnte in Verbindung mit der bestehenden Messe leichter in Etappen gebaut werden.

Wie ernsthaft europäisch?

Die Messebauten allein dürften an beiden Standorten ungefähr gleichviel kosten, nämlich rund 400 Millionen Schweizerfranken. Die Landkosten weichen erheblich voneinander ab. In beiden Fällen wird ein Beitrag von 120-150 Millionen des Kantons Basel-Stadt an die Messegenossenschaft notwendig sein. Das erfordert eine Volksabstimmung.

Alle sind für die Neue Messe Basel, und trotzdem fürchten die Gewerbler der BMW-Koalition (Bäcker, Wirte, Metzger) für ihre Pfründen. Ihnen ist die Schweizerische Mustermesse genug, sie wollen keine Neue Messe Basel im Ausland. Die Messedirektion rechnet ihnen vor, um wieviel der Gesamtkuchen grösser würde und damit auch ihr Anteil. Sie findet wenig Glauben. Denn trotz Regio Basilensis: Die Grenzen in den Köpfen sind geblieben.

Die Messeleitung versichert bei jeder Gelegenheit, die alte Messe werde nicht verschoben, sondern nur um ein zweites Standbein erweitert. Am alten Standort wolle man bleiben und dort die Besonderheiten abhalten, während die

grossen Gewöhnlichkeiten am neuen Standort stattfinden sollten. Das wird am Anfang auch so sein, doch mittelfristig geht's nicht mehr auf. Denn im Grunde genommen haben die Messeverantwortlichen bereits vom alten Standort Abschied genommen. Sie wollen eine komplette neue Messe bauen, die auf die alte nicht mehr angewiesen sein wird. Es ist ein Ersatz, keine Erweiterung.

Kehren wir an den Anfang zurück. Wenn es wahr ist, dass die heutige Basler Mustermesse nicht mehr konkurrenzfähig ist, dann braucht es die Neue Messe Basel. Ob sie in Grande Sablière oder in Basel-Weil steht, ändert nichts daran. Die Messe zügelt. Vorausgesetzt allerdings, dass die Basler noch den Ehrgeiz haben, einer der bedeutendsten Messeplätze Europas zu bleiben. Für die zweite Liga genügt das Vorhandene.

Beide Standorte sind möglich, Grande Sablière ist vom betrieblichen Standpunkt aus besser. Aber es ist eine politische, keine betriebswirtschaftliche Entscheidung. Will und kann der Kanton Basel-Stadt überhaupt im Ausland investieren? Welche Steuererträge verliert er? Ist er in der Lage, die Verkehrsprobleme, sprich «Nordtangente» in der notwendigen Zeit zu lösen? Anders herum: woher die Kraft?

Es ist aber heute schon abzusehen, dass eine Chance, die die Verlegung bietet, im politischen Kleinkrieg vertan wird. Was kann man nämlich mit den freiwerdenden heutigen Messearealen mitten in Kleinbasel Intelligentes anfangen? Für die Gesamtstadt, nicht für die Pfründenverteidiger. Scheibchenweise verhökern werden die Basler jedoch diese Areale, um die jeweiligen Sonderinteressen zu befriedigen. In Basel wird Politik in der Enge betrieben.

Jetzt erst recht

Die Ablehnung des EWR-Vertrags am 6. Dezember sei eine «Katastrophe fürs Unternehmen», erklärte die Messeleitung. Doch habe sich das Ziel nur bestätigt. Jetzt müsse erst recht mit der Europäisierung der Messe Basel weiter gemacht werden. Auf die Standortwahl allerdings habe der EWR-Entscheid keinen Einfluss.

Nordtangente

Unabhängig von der Neuen Messe Basel geplant, mit ihr aber eng verknüpft ist die Basler Nordtangente. Sie ist beschlossene Sache, denn sie hat 1986 eine Volksabstimmung knapp überstanden und gehört zum Nationalstrassenprogramm.

Drei Autobahnen kommen auf Basel zu. Von Süden die schweizerische N 2, von Norden die deutsche A 5 und aus dem Elsass die französische A 35. Während die A 5 und die N 2 durch die Osttangente bereits miteinander verbunden sind, endet die A 35 am Zoll in Burgfelden. Das offizielle Projekt «Dreirosen tief» des Basler Baudepartements soll nun die Lücke schliessen. Rund drei Kilometer lang soll diese innerstädtische Expressstrasse werden, und fünf Anschlüsse an das städtische Strassennetz soll sie haben (Grenze, St. Johann, Fabrikstrasse, Klybeck, Wiese) und den Rhein mit einer zweigeschossigen Brücke überqueren. Die Kosten sind gewaltig: 1,25 Milliarden Franken oder mehr als 400 Millionen pro Kilometer. Zum Vergleich: In St. Gallen kostete 1987 ein Kilometer Stadtautobahn im Tunnelbauverfahren 154 Millionen.

Dem offiziellen Projekt hat die Basler Arbeitsgemeinschaft für Stadtentwicklung einen Gegenvorschlag entgegen gestellt. Anstelle des Tagbauverfahrens soll ein Tunnel die Verbindung schaffen. Von fünf Anschlüssen bleiben noch drei (Grenze, Luzernerring, Wiese), kurz: an Stelle der Expressstrasse eine direkte Verbindung der beiden Autobahnen. Die geschätzten Kosten betragen 600 Mio. bei einer Röhre ohne und 950 Mio. bei zwei Röhren mit dem Anschluss Luzernerring.

Hinter dem offiziellen Projekt steckt ausserdem eine überholte Planungsphilosophie. Die Nordtangente soll zwei Dinge gleichzeitig können: die Autobahnen verbinden und das hausgemachte Basler Verkehrsproblem lösen. An die durchschnittenen Quartiere, die die offene Baustelle und anschliessend den Trenngraben der Autobahn zu erdulden hätten, denkt beim Baudepartement kaum jemand. Ans viele Geld hingegen wohl. Dem Vernehmen nach soll der Anschluss Klybeck gestrichen und der Anschluss St. Johann vereinfacht werden, damit die Kosten nicht mehr doppelt so hoch sind wie bei der Tunnelvariante.

Für die Neue Messe aber ist an beiden Standorten die Nordtangente lebenswichtig. Doch nicht gleichermassen. Ist für Basel-Weil ein Zustand der verkehrlichen Notdurft noch denkbar, so fragt sich, wie der Privatverkehr der Schweiz

durch Basel hindurchgeschleust werden soll, um die A 35 zu erreichen.