

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 10 (1997)
Heft: 4

Artikel: Eine städtebauliche Auswahlendung : Wettbewerbs-Resultate für das Gelände des Güterbahnhofs in Basel
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120583>

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: 15.03.2025

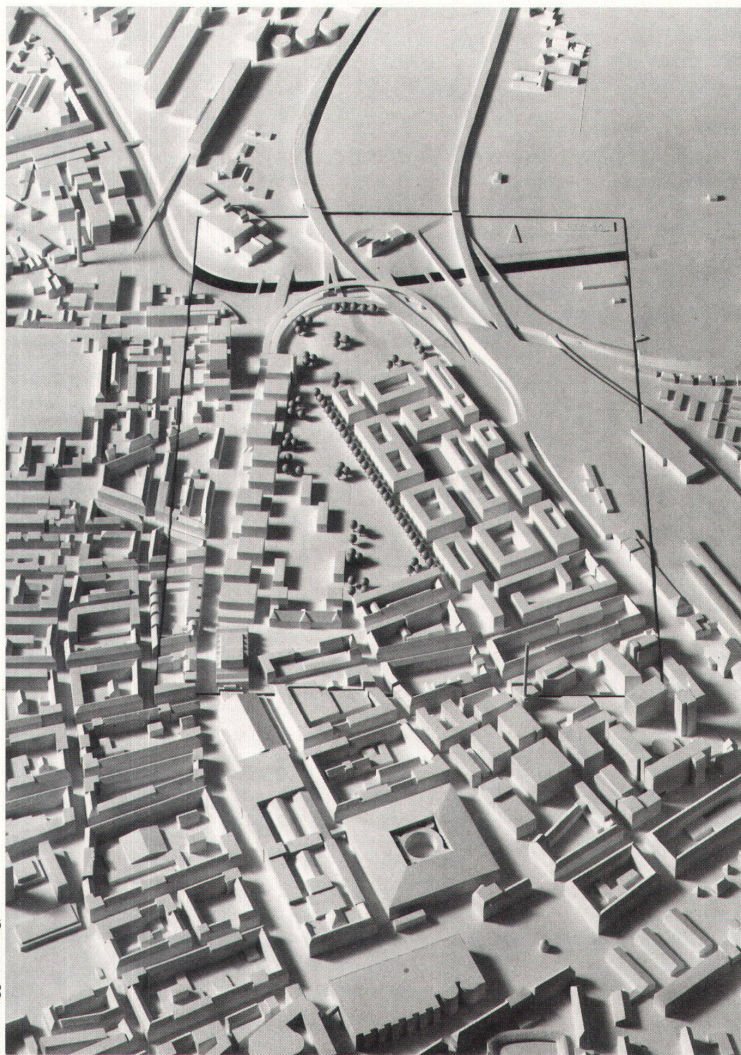
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eine städtebauliche Auswahlendung

Auch in Basel gibt es Industriebrachen. Das Gelände des Güterbahnhofs der Deutschen Bahn zum Beispiel. Welches ist das richtige Stadtmuster in einer innerstädtischen Lage? Ein planerisch-städtebaulicher Wettbewerb gab mehrere Antworten. Fortsetzung folgt.

Das Preisgericht

Planerisch-städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Neunutzung des DB-Güterbahnhofareals in Basel (nach SIA 152). **Angela Bezenberger**; Landschaftsarchitektin, Darmstadt/Stuttgart; **H. Deubzer**, Architektin, Berlin; **Carl Fingerhuth**, Architekt, Basel; **Thomas Frauchiger**, Departementssekretär, BS; **Horst Hardergasser**, Leiter Unternehmensentwicklung DB, Frankfurt; **Dorothee Huber**; Architekturstudierende, Basel; **Dieter Kienast**, Landschaftsarchitekt, Zürich/Karlsruhe; **Walter Nägeli**, Architekt, Berlin/Karlsruhe; **Peter Zlonicky**, Prof. Stadtplaner Architekt, Dortmund; **Fritz Schumacher**, Kantonsbaumeister BS



Bilder: Niggli Bräuning/PO

Der erste Preis von Max Dudler. Vorne in der Mitte die Messe Basel mit dem Quadrat des Hofmann-Baus, rechts das Geleisefeld des Badischen Bahnhofs, oben quer durchs Bild die Wiese, davor der Bogen der Autobahnzufahrt, wo künftig die Nordtangente abzweigen wird. Dudler schlägt drei Elemente vor: eine Zeile am Riehenring (senkrechte Begrenzung des Areals links), einen dreieckigen, geschützten Park in der Mitte und eine mit bewusst gesetzten Stadträumen gegliederte Blockbauung längs den Bahngeleisen. «So überzeugend die Gesamtkonzeption ist, so ... hat sie gerade in der prozesshaften Entwicklung ihre Einschränkungen» (Jurybericht). Das Preisgericht geht also von einer schrittweisen und langsamen Entwicklung aus und befürchtet gebaute Planungsruinen. Das gesuchte Ziel Stadtidentität wird hier durch ein Weiterführen und die Neuinterpretation des vorhandenen Stadtmusters erreicht.

Die Deutsche Bahn hat ihren Güterbahnhof in der Nähe des Badischen Bahnhofs und der Messe Basel verlegt. Damit wird in der näheren Zukunft ein Areal von rund 18 Hektaren frei. Nach einigen juristischen Auseinandersetzungen einigten sich der Kanton Basel-Stadt und die Deutsche Bahn, dass es sinnvoller ist, sich zu überlegen, was auf den Areal möglich wäre, als sich über die Besitzverhältnisse zu streiten. Sie vereinbarten ein gemeinsames, dreistufiges Vorgehen: städtebauliche Ideen, Nutzungsplanung, Bauvarian-

ten. Drei verschiedene Wettbewerbe nacheinander.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Bei der ersten Stufe, dem planerisch-städtebaulichen Ideenwettbewerb, durften Fachleute aus der ganzen Schweiz und dem Bundesland Baden-Württemberg teilnehmen. Die vorgeschriebenen drei A3-Blätter haben 276 Teams abgegeben. Dieser Wettbewerb ist ein Beispiel, wie trotz grosser Teilnehmerzahl ein offener und anonymer Wettbewerb erfolgreich durchgeführt werden

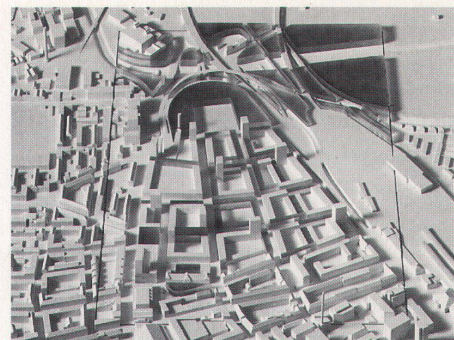
kann, und ist nachahmungswert. Ein Fünftel des Areals waren für Grün- und Freiflächen zu reservieren. Ein Ausgleich für das Freiflächendefizit in den benachbarten Kleinbasler Quartieren. Der Rest sollte zu gleichen Teilen für Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur (inkl. Strassen) genutzt werden. Die Entwürfe mussten auch auf die Lärmbelastung eine Antwort finden. Das dreieckige Grundstück wird auf zwei Seiten von der Autobahn (Nordtangente) und dem lauten Riehenring eingefasst. Gesucht wurde ein Stadtmuster,



Der zweite Preis von Ernst + Niklaus setzt fünf grosse Baukörper wie Schiffe vor Anker als eigenständige Typologie ins Areal. Sie orientieren sich radial auf den Verkehrsknoten im Norden. Auf eine Anbindung an das vorhandene Stadtmuster wird bewusst verzichtet. Zwischen den Blöcken entstehen städtische Plätze von verschiedener Grösse und Form. Gegen aussen liegen die Arbeitsplätze, im Innern die Wohnungen.



Der dritte Preis von René Stoos übernimmt die Blockrandbebauung, bildet aber kein reines Strassenraster, sondern eine Stadtraumkomposition. Die Vorteile dieser Typologie sind bekannt: Nutzungsflexibilität, Etappierbarkeit und vor allem die Fähigkeit, Stadt zu bauen. Gegen das Geleisfeld trennt ein langgestrecktes Parkhaus Lärm von Ruhe. Das Rückgrat des Projektes bildet ein mit der Umgebung verbundenes Strassenkreuz.



Der vierte Preis von Zwimfer Partner operiert ebenfalls mit einer Blockrandbebauung, allerdings der neueren Art. Die U-Formen bilden eine ineinander übergehende Mischung von Strasse, Hof und Platz. Einzelne Hochhäuser zeichnen (wie willkürlich?) Blockecken aus. Die Jury glaubt, dass die vorgeschlagene Blockstruktur «kein gutes Denkmodell für den über einen längeren Zeitraum zu entwickelnden Standort» bietet, bleibt aber skeptisch und vermisst den «stadtteilübergreifenden Park».



Weiss Pausa Cadosch schlagen mit ihrem fünften Preis wiederum ein Blockmuster vor. «Ein gelungener Versuch, die Altstadt zu Ende zu bauen» (Jury). So etwas hätte schon im 19. Jahrhundert herauskommen können. Gelobt wird auch der für die angrenzenden Quartiere richtig liegende Stadtpark. Der Platz im Norden und im Bogen der Autobahnzufahrt liegt abseits und dürfte leer bleiben. Ein Gewerberiegel gegen die Bahn und den Riehenring schützen vor Lärm.



Der sechste Preis des Teams A-Z (Büro Z, ARB, Rotzler, Süssstrunk) ist das radikalste der ersten Wahl. Ein riesiger Geleisepark wird im Süden von vier Hochhäusern begrenzt. Gegen den Riehenring sperren ein Parkhaus und eine Vergnügungsstätte den Lärm aus. Im Süden schliesslich eine Blockrandbebauung. Es gibt kein einheitliches Quartier, sondern drei verschiedene: Geleisebrache, Autobahn-Strip, und Blockrand. Aber: «Bei allem Verständnis für den radikalen Massstabswechsel des Bauvolumens wird hier das quartiererträgliche Mass bei weitem überzogen».

Die Preise

- Erste Wahl
1. Preis: Max Dudler, Zürich/Berlin
 2. Preis: Ernst + Niklaus, Zürich
 3. Preis: René Stoos, Brugg
 4. Preis: Zwimfer Partner, Basel
 5. Preis: Weiss Pausa Cadosch, Basel
 6. Preis: Team A-Z, Zürich/Bern
- Ankäufe
1. Ankauf: Argos, P. Degen, Basel
 2. Ankauf: Marcel Ferrier, St. Gallen
 3. Ankauf: Quade + Jandl, Basel
 4. Ankauf: archipel, Zürich
- Zweite Wahl
7. Preis: C. Iselin, Zürich;
 8. Preis: Eckert Morlock Rith, Stuttgart
 9. Preis: Zach + Zünd, Zürich
 10. Preis: P. Frei, Melligen
 11. Preis: Thomas Schregenberger, Zürich
 12. Preis: Burckhardt + Partner, Basel
 13. Preis: M. Morlock, Schallstadt;
 14. Preis: Vischer, Basel
 15. Preis: Baugruppe Architekten, Bern.

das «dem Abwägen zwischen hohen städtebaulichen Qualitäten und interessanten wirtschaftlichen Voraussetzungen für Investoren sowie für den Kanton Basel-Stadt grosses Gewicht» beimisst (Juryprosa). Eines ist sicher: Die ganze Überbauung des hauptsächlich von Geleisen besetzten Geländes muss sich aus dem durch Planung hergestellten Mehrwert finanzieren.

Eine Auswahlendung

Die Jury suchte nach den grundsätzlichen Lösungen und nicht nach dem al-

les beantwortenden Projekt. Sie hat den auch eine Art Auswahlendung prämiert. Es gab drei Gruppen: Erste Wahl (gutes Gesamtkonzept), Ankäufe (konsequent, aber undurchführbar) und zweite Wahl (gute Teilbereiche). Zwischen den einzelnen Preissummen dieser Gruppen sind nur 100 Franken Abstand, was die Gleichgewichtung der Projekte noch unterstreicht. Noch sind alle am Suchen. Die ausgewählten Arbeiten sollen den Roh- und Betriebsstoff für eine Diskussion hergeben. Bevor die zweite Stufe gestar-

tet wird, bei der alle 19 Ausgezeichneten teilnehmen können, wollen Kanton und Deutsche Bahn ihre Hausaufgaben machen. Die einen wollen den politischen Meinungsbildungsprozess in Gang setzen, die andern die Wirtschaftlichkeit prüfen. Im Jurybericht wird erfreulich deutlich gemacht, welche Kriterien wichtig waren. Drei Dinge standen im Vordergrund: Städtebauliche Identität, Freiraum und Erschliessung. Man sollte die Planung für das Güterbahnhofareal als eine weitere Lö-

sungsmöglichkeit für die innerstädtischen Brachen betrachten, also mit den Arealen der ABB in Baden, der Sulzer in Winterthur, der ABB in Oerlikon vergleichen. An den grossen auf in einem Zug gebauten Grosseinsatz glaubt unterdessen niemand mehr. Wie mache ich den ersten Schritt in die richtige Richtung, heisst heute die Frage.

Benedikt Loderer