

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 20 (2007)
Heft: [6]: Kulturelle Wanderungen in urbanen Zonen

Artikel: Eine Geschichte der Erlenmatt
Autor: Zemp, Patrick
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123244>

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: 17.03.2025

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

Eine Geschichte der Erlenmatt

Text: Patrick Zemp

Das 20 Hektaren grosse Güterbahnhofareal der Deutschen Bahn mitten in Kleinbasel stand Ende der Neunzigerjahre zur städtebaulichen Disposition. Die exterritoriale Industriebrache entwickelt sich zum Stadtquartier, doch noch keine der Geschichten ist zu Ende geschrieben.



• Während Horden von Architekten frohgemut eine finale Stadtform in den (Modellier-)Gips meisselten, begann im Jahre 2001 auch eine Geschichte der Zwischennutzungen. Die Vereine (k.e.i.m.) und später (V.i.P) begannen, in Absprache mit der deutschen Grundeigentümerin, ihr Wirken auf dem Basler Güterbahnhofareal. Die Eroberung und Belegung der hermetisch abgeschlossenen aber stillgelegten Geleisefelder erfolgte prozesshaft – in mehreren Schritten. In einer Pionierphase wurde die Freifläche durch Kulturschaffende zum experimentellen Freiraum proklamiert. Die Künstlergruppen (Eclipse) und (Marzipan) kuratierten jeweils ein Jahr lang die Aktivitäten auf dem Areal. Dreh- und Angelpunkt aller Kunstprojekte war das kleine, ehemalige Wagenmeistergebäude.

In der leerstehenden, baufälligen Kantine der Rangierarbeiter wurde ein erstklassiges Restaurant etabliert: der (Erlkönig). Den Behörden konnte eine öffentliche Fusswegverbindung quer über das Areal zum grössten städtischen Erholungsraum (Lange Erlen) abgerungen werden. Dieser Weg ebnete das Terrain zur zweiten Phase: Jetzt starteten mikroökonomische Aktivitäten. Sonntagsmarkt, Imbissbuden und Kleintheater siedelten sich an. Diese Akteure schufen soziale Verbindlichkeiten: Es gibt ab nun von potenziellem Vandalismus und Littering direkt Betroffene. In einer dritten Phase zogen nicht-kommerzielle Projekte (Trendsportvereine, Kinderprojekt) aufs Areal. Das steigerte den Öffentlichkeitsgrad weiter. Inzwischen hat auch die nichtorganisierte Quartierbevölkerung (Besitz) vom ehemaligen Güterbahnhofareal ergriffen.

Beraten, koordinieren, unterstützen

Die Einnahmen aus Vermietungen, Marktbetrieb und Parkraumbewirtschaftung ermöglichen dem Verein (V.i.P) die finanzielle Unabhängigkeit. Um das öffentliche Treiben auf privaten Freiflächen und in den zwischengenutzten Räumen zu fördern, ist ein Gleichgewicht nötig. Der Verein (V.i.P) funktioniert als Katalysator und überlässt die Projekte möglichst bald der Selbstverantwortung. Er berät, koordiniert und unterstützt. Und er verhindert ausschliessende oder monopolisierende Tendenzen. Das feingliedrige sozio-kulturelle und vor allem auch sozio-ökonomische Umfeld bietet die notwendige Stabilität für die Einbindung der sozial schwächeren Bevölkerungskreise. Eine veritable Integrationsmaschine ist entstanden.

Ein kurzer Blick auf eine andere Geschichte. Das (Baufeld B) auf der Erlenmatt steht im Bewilligungsverfahren. Ein erster, architektonisch homogener Block soll 240 Wohnungen umfassen. Hier sollen – so die Vorstellung der Investoren und Planer – später je zu rund einem Drittel US-Amerikaner, Asiaten und Europäer als (gute Steuerzahler) wohnen – hochgradig mobile Mitarbeitende der Industrie. Zu wünschen ist allerdings, dass hier auch ortsverbundene Menschen einziehen. Ihr Besitz kann ein kleineres oder grösseres Gewerbe oder Eigenheim sein. Ob dieses Engagement persönlich, genossenschaftlich oder anders verbrieft wird, ist zweitrangig. Eine Mindestzahl von stark verwurzelten und damit engagierten Menschen ist notwendig, um die soziale und somit auch öffentliche Stabilität des Gemeinwesens zu gewährleisten. •

Patrick Zemp, ist Architekt und Präsident (V.i.P.), Zwischennutzungen auf dem Erlenmattareal, Basel. patrick.zemp@atelier-architekten.ch

Infrastrukturen aus der Industriezeit stehen zur Disposition. In Basel das Gelände der Deutschen Bahn, in Thun das Selve-Areal.