

Handel, Schiene, Luftverkehr

Autor(en): Lutz Windhöfel
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1997

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/420851d8-2935-44f5-86cd-fcbd8214c27a>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Lutz Windhöfel

Handel, Schiene, Flugverkehr

Um- und Ausbau bei Messe, Bahnhof, EuroAirport

Dem Handel und dem Verkehr gelten die grössten Neubauprojekte, die man in Basel und im benachbarten Saint-Louis in den nächsten Jahren errichten will. Addiert man die veranschlagten Kosten für das neue Gebäude der Messe Basel (170 Millionen Franken), für die Passarelle im Bahnhof SBB (67 Millionen Franken) und für die Neubauten des EuroAirport (200 bis 250 Millionen Franken), so ergibt sich ein Bauvolumen von rund einer halben Milliarde Franken – in finanziellen Krisenzeiten ein erstaunlicher Betrag. Wo werden diese Bauten realisiert? Welches ist ihr gestalterisches Konzept, was die Geschichte der einzelnen Bauplätze?

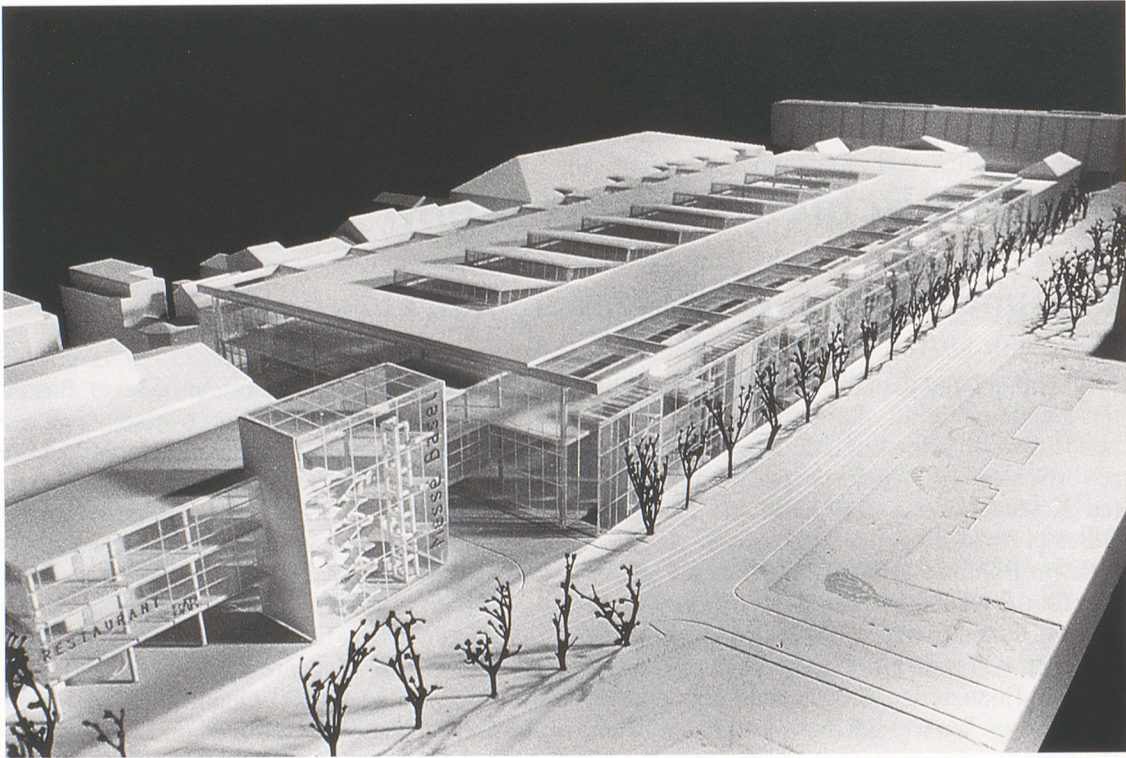
Ein Fenster zur Stadt

Messen waren immer Marktplätze für Handel und Gewerbe gewesen. Im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts stiess auch die rasch wachsende Industrie dazu. Ein halbes Jahrhundert später führte man 1895 in Leipzig erstmals eine «Museumsmesse» durch, weil es schlicht nicht mehr möglich war, die immer grösser werdenden Industrieprodukte oder gar ganze Erzeugerpaletten auf den Messeplatz selbst zu bringen. Man zeigte stattdessen nur noch Muster, damit sich industrielle Partner, Händler oder Klienten am «pars pro toto» einen Eindruck für ihre Entscheidung machen konnten.

Als die provisorischen Bauten der «Schweizer Museumsmesse» in Basel, die man an Stelle des ersten Badischen Bahnhofs errichtet hatte, 1923 abbrannten, baute man für die Zukunft. Der Zürcher Stadtarchitekt Hermann Herter entwarf das grosse Empfangsgebäude an der Ecke Messeplatz/Riehenring und einen Hallenkomplex. In den achtziger Jahren begann dann ein jahrelanges Tauziehen um die Modernisierung

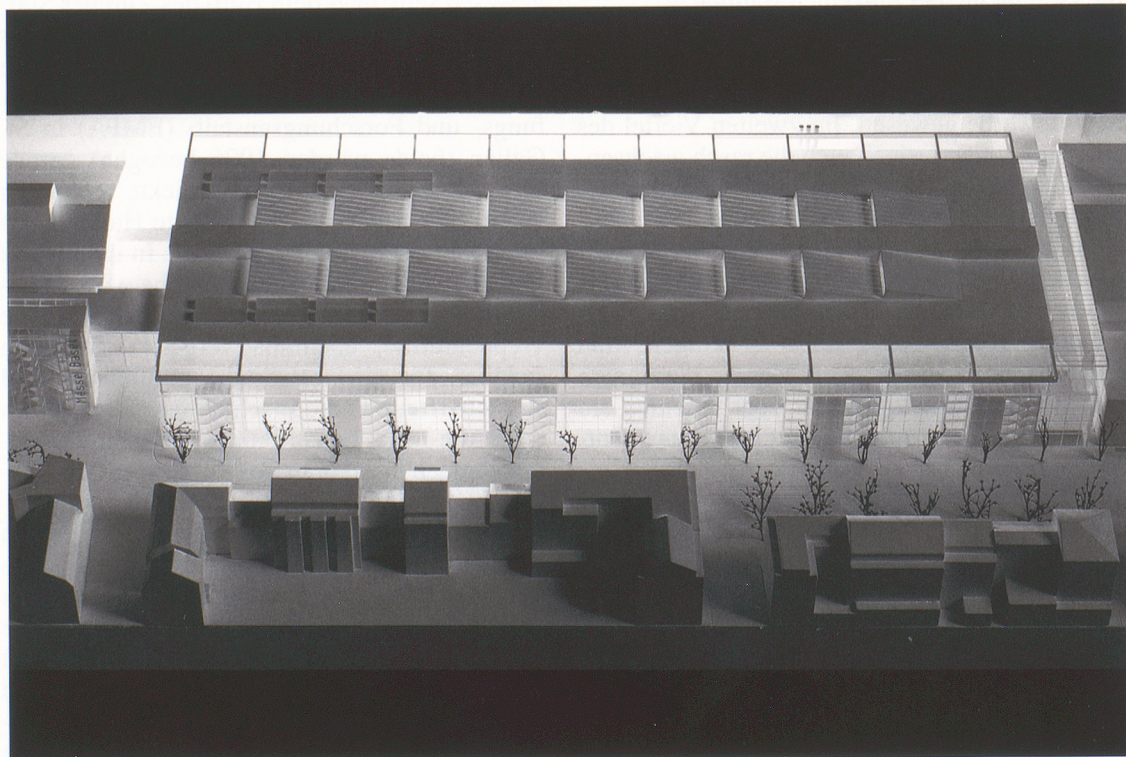
und einen neuen Standort der «Messe Basel». Der bisherige Standort der Messe zwischen Riehenring und Mattenstrasse siegte. Man lobte einen Wettbewerb aus, bei dem der Kopfbau von Hermann Herter erhalten bleiben sollte, und entschied sich 1996 für das Neubauprojekt des Zürcher Architekten Theo Hotz.

In Richtung Westen will man nun ein Signal für die Zukunft des Unternehmens setzen. Theo Hotz wird eine elegante Kubatur mit 210 Metern Länge und 36 000 Quadratmetern Fläche auf drei Stockwerken realisieren. Die Entscheidung der Jury mag vom Umstand beeinflusst gewesen sein, dass dem Büro des Zürcher Star-Architekten mit dem Betriebsgebäude der «Städtischen Werke» in Winterthur und dem Neubau der «Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt» (EMPA) in St. Gallen (beide wurden 1996 bezogen) gerade zwei überzeugende Grossprojekte gelungen waren. Die rund 100 Meter breite Halle ist auf ihren Längsseiten völlig verglast. In ihrer Mitte fällt Tageslicht durch eine Reihe von Shed-dächern, auf beiden Seiten sorgen sechs kleine Treppentürme, ebenfalls verglast und offen sichtbar, für eine effiziente, publikums- und ausstellerfreundliche Erschliessung. Im Westen endet die neue Konstruktion in einem Restaurant, dessen Glaskubus auf Pilotis steht und elegant in den Strassenraum des Riehenrings auskragt. Nur wenige hundert Meter weiter wollen die Deutsche Bahn AG und die Stadt Basel die grossen Gleisanlagen nach einem Masterplan überbauen, der im Frühjahr 1997 in die zweite Runde ging. Gegenüber der fast geschlossenen Fassade, mit der die heutigen Messehallen zum Riehenring hin abschliessen, ist das neue Projekt leicht und einladend: Das transparente



Die zukünftige
Messehalle ist auf
den Längsseiten
verglast und
erhält in der Mitte
Tageslicht durch
eine Reihe von
Sheddächern.

◁



Das beleuchtete
Modell.
Im Vordergrund
der Riechenring.

◁



△
△

Urban und elegant wird der Bahnhof SBB die Reisenden empfangen (Fotomontage).

Haus wird wie ein Schaufenster zur Stadt wirken und, sollte die grosse Kubatur nachts von innen her beleuchtet sein, die Atmosphäre eines ganzen Quartiers verändern.

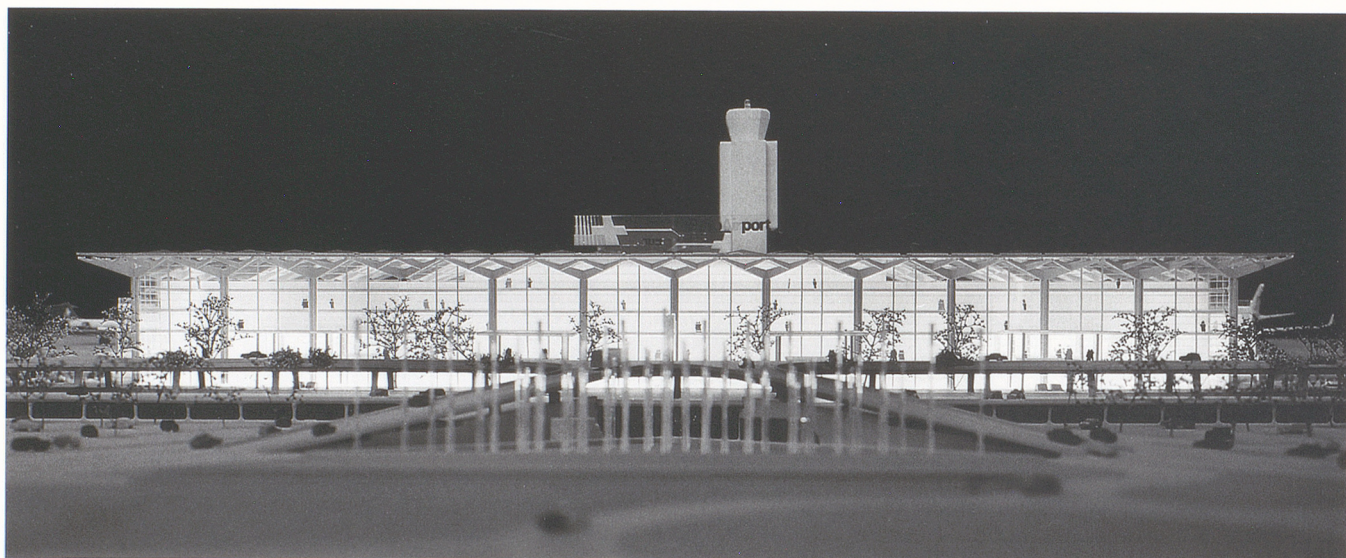
Ein Brückenschlag am Bahnhof SBB

Bemerkenswertes soll auch mit dem Bahnhof SBB geschehen, den sich Architekten aus Lugano (Giraudi & Wettstein) und Sevilla (Cruz & Ortiz) genau angeschaut haben. Ihr Augenmerk richtete sich auf die Kundenorganisation mit den Billetschaltern, die Möblierung des Rau-

mes durch das SBB-Reisebüro und die stimmungsvolle, anarchische Installation «Luminator» von Jean Tinguely. 1996 gewannen Giraudi & Wettstein gemeinsam mit Cruz & Ortiz den Wettbewerb für eine Passerelle über die Gleisanlagen. Ihre Konstruktion soll über mehr als 170 Meter Länge und rund 16 Meter Breite führen. Der Raum, der beim heutigen Bahnhof beginnt, erhält bis hinauf zum Dach monumentale Dimensionen und ist auf beiden Seiten völlig verglast. Zum Wohnquartier Gundeldingen, das bisher über einen Fussgängertunnel mit

△

Die neue Bahnhof-Passerelle von Westen. Links die alte Bahnhofshalle (Fotomontage).



dem Bahnhof und der Innenstadt verbunden war, entsteht eine regen- und windgeschützte Flanierstrasse.

Die Architekten wollen die grosszügige Schalterhalle (1904–07) von Emil Faesch und Emanuel La Roche «demöblieren». Sie war in den achtziger Jahren zu einer Art Disneyland der Innenarchitektur verkommen und beherbergt heute ein gestalterisches Chaos, dem Tinguelys «Luminator» die Krone aufsetzt. Was hier entstehen soll, lässt sich am neuen Hauptbahnhof von Sevilla ablesen, den Cruz & Ortiz 1991

fertigstellten, und der im darauffolgenden Jahr während der Weltausstellung zur Visitenkarte der andalusischen Stadt wurde. Charakteristika für das monumentale Bauwerk mit seiner kühlen Eleganz sind transparente Zonen für die Reisenden und die Bahnangestellten, eine effiziente Führung mittels intelligent geplanter Wege, Rampen, Treppen, Rolltreppen und Lifte, Klarheit, statt Wirrarr vieler Piktogramme, sowie ein grossflächiger Einsatz und eine sorgfältige Kombination der Materialien.

In der Schalterhalle, unterhalb des lanzettförmigen

Die künftige
Empfangspartie
des EuroAirport.
◀

gen Fensterbogens, entsteht in Richtung der Gleise ein grosser Schlitz im Mauerwerk, der die gesamte Breite der Fussgängerbrücke in den Bahnhof «hereinholt». Der Personenstrom wird über grosse Treppenläufe und vier Rolltreppen vom Niveau der heutigen Billettschalter sanft nach oben geführt. Analoges erfolgt von der Passerelle hinab auf die Perrons. Damit wird auch der Bahnsteig der Regio-S-Bahn, der heute erst unterirdisch zu erreichen ist, an nationale und internationale Züge angeschlossen sein. Die Grundform der Passerelle gleicht jener Brücke, die Cruz & Ortiz im niederländischen Maastricht über die Maas gebaut hatten (1992–95). Die Dachkonstruktion erinnert an eine Welle, deren Bewegung durch den ansteigenden Meeresgrund an der Küste gebrochen wird. Diese organoide Formensprache haben die Teams aus Lugano und Sevilla von der Dachform und der subtilen Fensterornamentik des historischen Baus von Emil Faesch und Emanuel La Roche übernommen. Sollte der Bahnhofsvorplatz wieder ohne Baustelle und die Passerelle einmal fertig sein, müsste nur noch die Bahnhofsfassade gereinigt werden, und die allegorischen Frauengestalten auf beiden Seiten der grossen Uhren kämen wieder zum Vorschein ...

Happy landing ...

Parallel zum Bahn- soll auch der Flugverkehr am Oberrhein neue, zukunftsweisende Infrastruktur erhalten. Den Wettbewerb für einen trinationalen Flugplatz gewann das Dreigestirn aus Dietschy (Bartenheim/Frankreich), Vischer (Basel/Schweiz) und Von Busse & Partner (München/Deutschland). Das Bayern-Team hatte hauptverantwortlich schon den neuen Grossflughafen «Franz Josef Strauss» im Erdinger Moos nahe München geplant. Beim Neubauprojekt am «EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg», der 1946 als erster binationaler Flughafen der Welt entstand, verbindet

sich ästhetische Qualität mit unternehmerischer Weitsicht. Bei einem Personenaufkommen von 2,5 Millionen Passagieren (1996) ist hier nach dem letzten Flughafenneubau im Jahre 1970 eine Vergrösserung des Terminals von derzeit 32 500 auf nahezu 90 000 Quadratmeter geplant.

Die bisherige Anlage bleibt weitgehend erhalten, erhält jedoch völlig neue Strukturen. Kleinere Gebäudeteile werden abgerissen, das bestehende Ensemble wird in einen langen Baukörper integriert. An die Schmalseiten des heutigen Baus schiebt man grosse Abfertigungshallen, die mit Shopping-Geschossen, Restaurationsbetrieben und Räumen für weitere Funktionen, die das Publikum eines internationalen Flughafens heute erwartet, ausgestattet werden. Die wichtigste Neuerung des «Euro-Airport» wird – neben einem grosszügigen Ausbau der Personenterminals – ein Fingerdock sein. Der heute im rechten Winkel zum Hauptbau auskragende Arm wird auf mehr als das Doppelte verlängert und erhält an seinem Ende zwei leicht abgewinkelte Arme, die aus der Vogel- und Flugperspektive die Morphologie des griechischen Ypsilions ergeben. 23 Maschinen sollen hier künftig gleichzeitig andocken können, Sitzplätze für 1200 Personen werden den Kunden ein angenehmes Warten und eine bequeme Zirkulation ermöglichen.

Schon heute dauert ein Flug von Basel-Mulhouse nach Lissabon etwa gleich lang wie nach St. Petersburg. Bei Flügen nach London und Neapel, nach Prag und Berlin verhält es sich ähnlich. Nur für Kurzstrecken wie nach Mailand, Frankfurt/Main oder Paris bleibt der Zug die angenehmere (weil schnellere oder komfortablere) Variante. Denn in Basel wird der Flughafen nicht erst nach langen Fahrten erreicht, sondern in rund 10 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom zentralen Bahnhof SBB aus.

Am neuen
Fingerdock sollen
23 Flugzeuge
gleichzeitig
anlegen können.
◀