

Der mysteriöse Nachklang

Autor(en): Lutz Windhöfel
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1998

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/bc7dbbd2-76af-481a-9cd3-092860aad45b>

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>

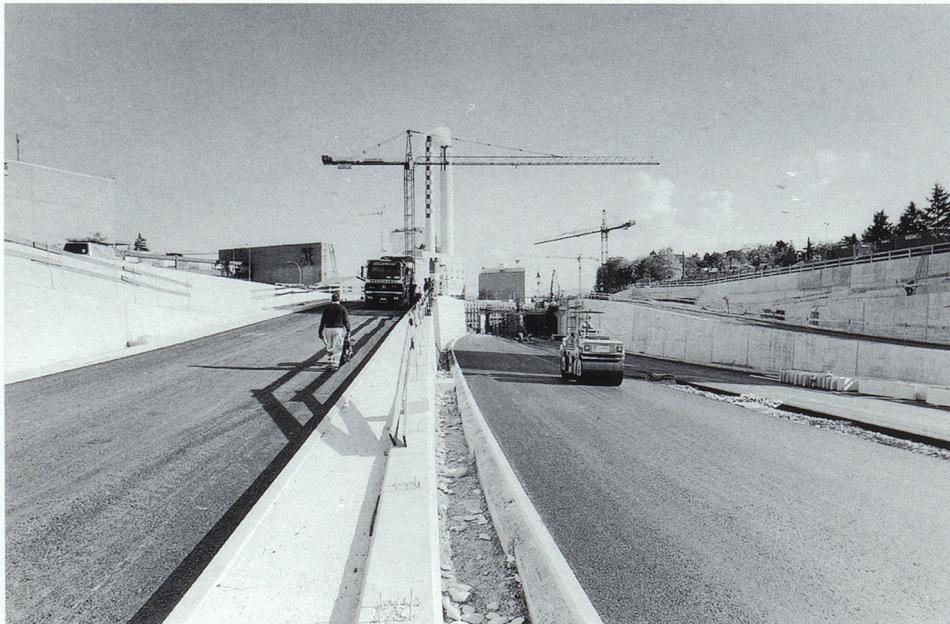
<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Der mysteriöse Nachklang

Lutz Windhöfel

Bauen verändert die Stadt. Eine Binsenweisheit mit mysteriösem Nachklang. Die Tatsache, dass irgendwo in Basel neue Kubaturen aus Stein, Metall, Glas oder Holz entstehen, dass dazu über Monate, manchmal auch Jahre Menschen und Maschinen tätig sind, dass an diesen Orten später andere oder mehr Menschen wohnen, arbeiten und im Alltag zirkulieren: all das verändert eine Stadt.

*Die Nordtangente
im Blick von
Westen, kurz vor
dem St. Johann-
Quartier.*



Beim mysteriösen Nachklang dieser Binsenwahrheit ist es etwas komplizierter, denn er wirkt subkutan: unter der Haut. Und er entzieht sich meist dem ersten Blick. Häufig auch den folgenden. Das Bauen ist nicht nur die morphologische Veränderung einer Strasse, eines Platzes, einer Häuserzeile oder Freifläche, ist nicht nur das Errichten eines neuen Wohn-, Verwaltungs-, Gewerbe- oder Fabrikhauses, sondern auch der Umgang mit einem fragilen Aussen- und Innenraum. Nach aussen ist jede neue Architektur ein Gesicht, mit dem Benutzer oder Passantinnen leben müssen – nach innen ist ein neues Haus Teil einer privaten, intimen Situation beim Wohnen und ein halböffentlicher Raum bei der Arbeit, der Freizeit und deren Dingwelt. Das Bauwerk einer Brücke, eines Tunnels oder einer Strasse ist Teil der öffentlichen Organisation des Alltags. Ob eine neue Architektur als schön oder hässlich empfunden wird, ist dabei eine Frage des Geschmacks, betrifft die Ästhetik und bleibt eine philosophische Kategorie. Ob jedoch etwas schön durch die

Praxis der Anwendung ist, ob ein neues Bauwerk Distanzen oder Nutzungen optimiert, ob es Annehmlichkeiten ausstrahlt oder die störenden, technischen Begleiterscheinungen des modernen Lebens erträglicher macht, entscheiden erst der Gebrauch und die Zeit. Dies ist der mysteriöse Nachklang, und diese Eigenschaft von Architektur sollte jedes Urteilen in der Gegenwart nachdenklicher machen. Eine schwierige Angelegenheit, denn schon jede Baustelle fordert uns zu einer spontanen Reaktion heraus.

Nehmen wir vier davon, die derzeit das Basler Stadtbild beherrschen und für die meisten Menschen der Stadt Konsequenzen haben werden: das Strassen-, Tunnel- und Brückenprojekt der Nordtangente, das Bürohaus und der neue Postbahnhof-Ost, die neue Halle der Messe und eine Wohnüberbauung – fast – vis-à-vis des Badischen Bahnhofs.

Eingriffe in die Stadt

Die Nordtangente greift auf 3,18 Kilometern Länge in das Stadtbild zwischen den Quartieren Horburg (im Norden) und St. Johann (im Südwesten) ein. Der Bahnhof-Ost tut dies auf knapp 500 Metern zwischen Peter Merian- und Münchensteiner-Brücke, wobei ein grosses Bürohaus mit 46 800 Quadratmetern Nutzfläche entsteht. Mit 36 000 Quadratmetern sind die beiden Stockwerke der neuen Halle der Messe zwischen Riehenring und Isteinerstrasse nur wenig kleiner und auch nur geringfügig niedriger als der Koloss am Bahnhof mit seinen fünf Geschossen. Bei einem Rauminhalt von 400 000 Kubikmetern wird das neue ausstellerische Herz der Messe einen Raum von 215 Metern Länge, 10 Metern Höhe und nahezu 90 Metern Breite erhalten. Kaum eine Industriearchitektur der Stadt wird damit konkurrieren können.

Die Tunneleinfahrt auf dem heutigen DB-Areal mit dem Entlüftungskamin.



Auch die Wohnüberbauung zwischen Schönau- und Erlenstrasse ist mit einer Nutzfläche von 18 000 Quadratmetern imposant. Allerdings entsteht neben der Schwarzwaldallee und dem Badischen Bahnhof mit über 160 Wohnungen, Ateliers, einem Kindergarten und einem Café ein vielgliedriger Baukörper mit kleinteiligerer Nutzung. Hier reduziert sich die monumentale Form des öffentlichen und halböffentlichen Bauens auf die private Dimension des menschlichen Lebens.

Neubau der Messe Basel

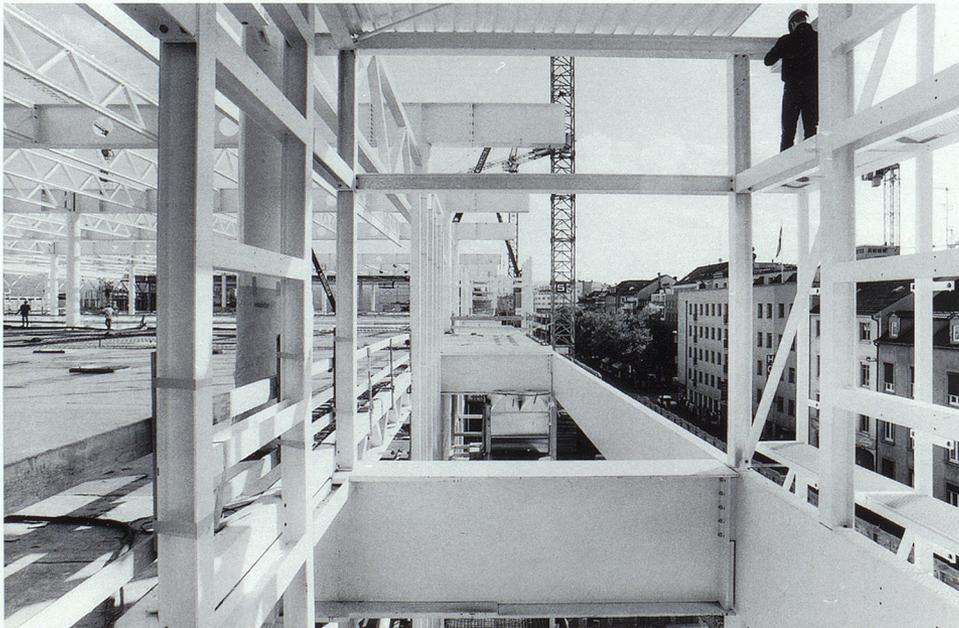
Bei der Baustelle der Messe jagen sich die Rekorde. Projektleiter Pierre Dietziker weiss, dass ein Haus dieser Grösse in der Schweiz noch nie in so kurzer Zeit errichtet worden ist. Insgesamt verbaut man 11 000 Tonnen Stahl und 30 000 Kubikmeter Beton. Dem Vorhaben stehen zehn Monate zur Verfügung. Nach dem Abriss des Vorgängerbaues waren es

noch acht. In zwei Schichten wird gearbeitet, um die elegante Stahl-Glas-Konstruktion zu realisieren. Damit der Eröffnungstermin im März 1999 eingehalten werden kann, muss der Bauprozess nach einer exakten Logistik ablaufen. Das gezeichnete Zeitdiagramm für die Baustelle gleicht einer Treppe und die Arbeitsetappen auf dem Bau einer sanften Welle. Kaum haben die ausführenden Bauhandwerksfirmen ihre Arbeit in einem Segment beendet, folgt an gleicher Stelle ein ergänzender Bau- oder Ausbauabschnitt. Dem Fortschritt der Baustelle kann man fast zuschauen.

Verkehrsader Nordtangente

Solche Zahlen für die Baustelle der Nordtangente zu nennen, macht wenig Sinn, denn die Volumina sind so gewaltig, dass sie sich dem normalen menschlichen Vorstellungsvermögen entziehen. Die Riesenkubatur wird zudem mehrheitlich unter der

An den beiden Längsseiten der Messehalle (rechts die Isteinerstrasse) befinden sich je drei Lift- und Treppentürme.



Durch die Glasfassade wird die Helligkeit der Halle hier auf den Riehenring ausstrahlen.



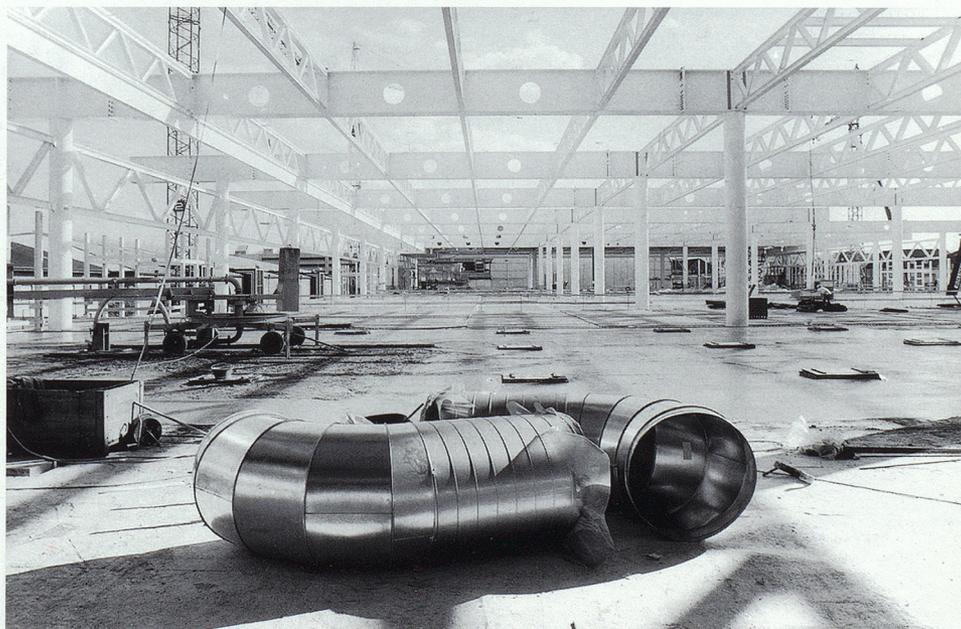
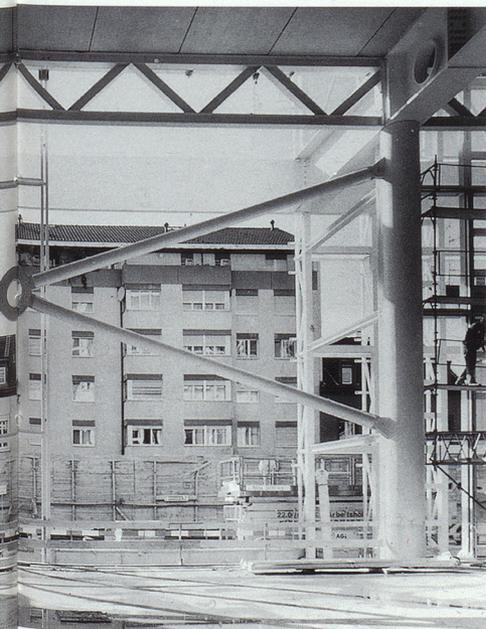
Erde entstehen: Auf Grossbasler Seite beginnt der neue Strassentunnel kurz nach der französisch-schweizerischen Zollanlage und wird 1432 Meter lang, auf Kleinbasler Seite führt die unterirdische Autobahn vom Riehenring Richtung Rhein und taucht nach 1092 Metern wieder auf. Die doppelstöckige neue Dreirosenbrücke ist mit 266 Metern Länge das Verbindungsstück. Die Logistik dieses Bauprojektes ist noch komplexer, da der enorme Strom des Nah- und Fernverkehrs aufrechterhalten werden muss; dies erfordert an den Kopfbaustellen der Brücke (insbesondere an jener im Klybeck) bis zur Fertigstellung sieben bis acht provisorische Bauzustände. 1994 wurde mit der Nordtangente begonnen. Im Juli 1999 schliesst man die Dreirosenbrücke für drei Tage, verschiebt die alte Konstruktion um 15 Meter flussaufwärts und beginnt anschliessend mit dem Bau des neuen Rheinübergangs. Am 6. Dezember 1999 soll die Tunnelröhre-

Süd für den Verkehr freigegeben werden. Dann ist das Werk in einer Richtung in seiner ganzen Länge befahrbar.

Business-Center/Bahnhof-Ost

Der Neubau Bahnhof-Ost entsteht auf bisherigem Brachland. Gewiss waren dort zuvor Lok-Remisen, Abstell- und Transportgeleise, aber die Fläche zwischen dem Gundeldinger- und dem südlichen Gellertquartier wirkte weitgehend unbelebt. Dies wird sich durch das neue, sechstellige Haus ändern. Über dem neuen PTT-Bahnhof im untersten Geschoss, wo man mit drei Bahngeleisen und einer LKW-Verladestation künftig den postalischen Gütertransport der Stadt abwickeln wird, liegt die Tiefgarage; darüber folgen sieben Geschosse für Büros oder analog genutzte Räume. Der Bau war besonders durch den hallenartigen PTT-Bahnhof auf der untersten Ebene statisch

Die obere Ebene hat eine Tiefe von 215 und eine Breite von 90 Metern.



heikel, und die weit kleinteiligere Nutzung über der Erde machte eine raffinierte Konstruktion notwendig. 16 Tonnen schwere Stahlträger fangen nun im Erdgeschoss das enorme Gewicht der Kubatur auf und leiten es in die Fundation. Das über 150 Meter lange, rund 60 Meter breite und über 20 Meter hohe Gebäude ist so rhythmisch in serielle Baukörper gegliedert, dass es den Ort stark verdichtet, aber nie massiv wirkt. Der Komplex wird ab Sommer 1999 mehrheitlich von Dienstleistungsbetrieben bezogen.

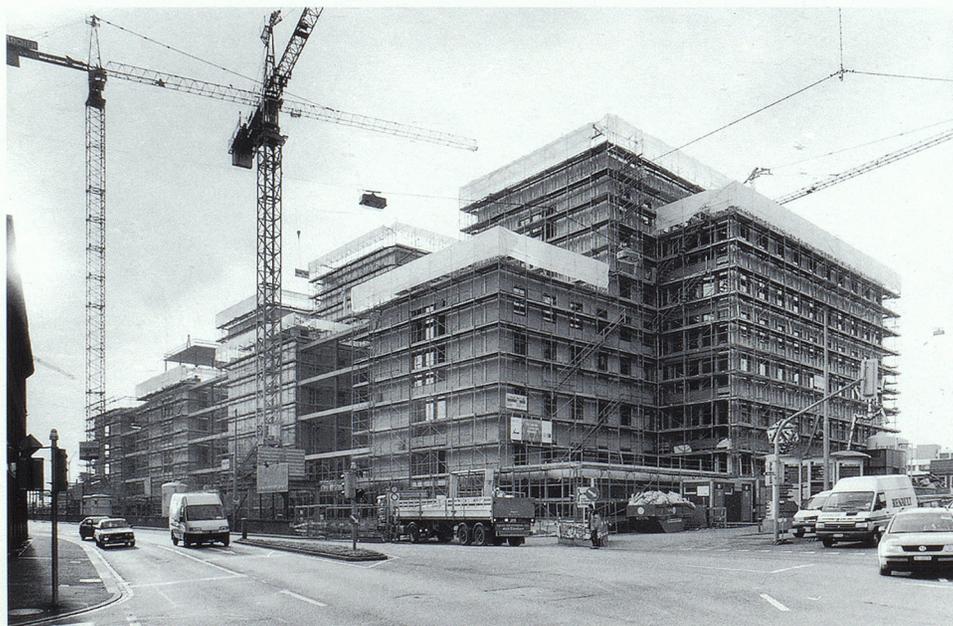
Ein Haus wie ein Quartier

Bei der Wohnüberbauung zwischen Schönau- und Erlenstrasse, die ab Herbst 1999 bezugsbereit sein soll, steht man (Oktober 1998) mit der Mietersuche gerade am Beginn. Mit 40 Zwei-, 74 Drei- und 33 Vierzimmer-Wohnungen lässt die Pensionskasse des Basler Staatspersonals Mietraum für

mehrere hundert Menschen errichten. Die 12 integrierten Maisonette-Wohnungen werden als Eigentumswohnungen verkauft. Mit 4 Ateliers, einem Kindergarten und weiteren ebenerdigen, zu Verkaufszwecken nutzbaren Räumen erhält die mehrteilige Kubatur den Charakter eines neuen Quartiers. Die Hauptbauten bilden einen Innenhof, der mit 60 auf 50 Metern die Qualität eines dicht begrünten Platzes haben wird. Auffallendstes Kriterium ist eine grossflächige Durchfensterung, die überall – wo möglich – Licht- und Blickachsen über die ganze Tiefe der fünfgeschossigen Wohnkubatur schafft.

Basels neues Gesicht

Und wie «stehen» diese künftigen Bauten in der Stadt? Das neue «Business Center/Bahnhof-Ost» aus dem Büro Zwimpfer Partner urbanisiert ein grosses, innerstädtisches Grundstück mit einem mächtigen



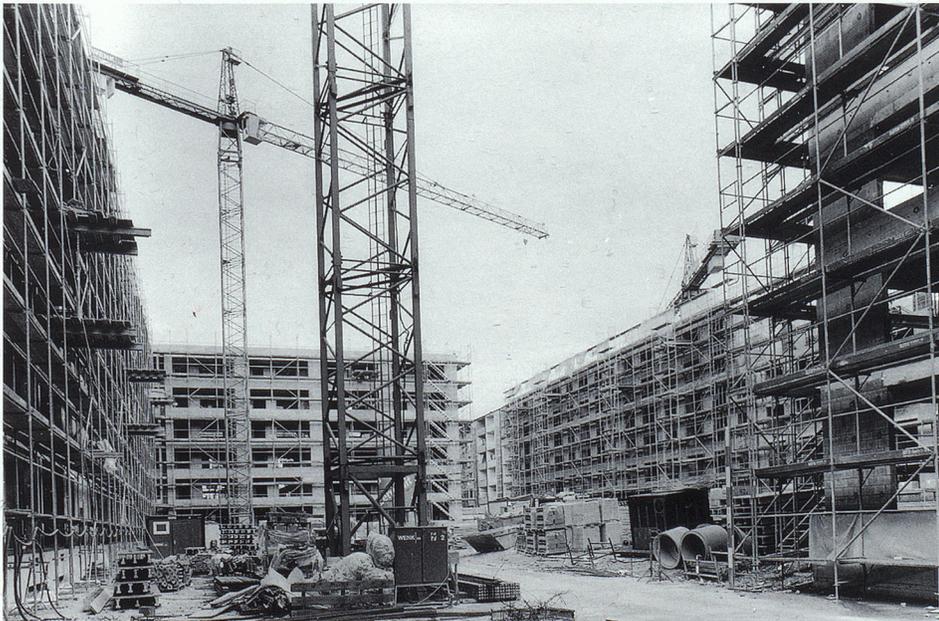
An der Nauenstrasse betont die grünliche Glasfassade des neuen Business-Center/Bahnhof-Ost die urbane Gestaltung.

gen Haus, dessen vorgeblendete, leicht grünliche Glasfassade einen sachlichen und sinnlichen Eindruck machen wird. Mit dem Lonza-Hochhaus (Suter & Suter, 1960–62) und dem neuen Stellwerksturm von Herzog & de Meuron (direkt neben der Münchensteinerbrücke im Bau) entsteht mit dem neuen Haus im Gebiet des Bahnhofs ein sehr beachtenswertes architektonisches Dreieck. Da die grosse Kubatur für Fussgänger von Süden her mit einem Weg zwischen Gundeldinger-Passierelle und Peter Merian-Brücke erschlossen ist und die BVB-Linien 10 und 11 hier eine neue Haltestelle haben werden, kann dies ein lebendiger Ort im städtischen Nahverkehr werden. Für die Bahnreisenden aus der Schweiz oder Deutschland entsteht eine neue Visitenkarte der Stadt.

Dies wird auch bei der Messe der Fall sein, denn die elegante und transparente neue Halle des Architekturbüros von Theo Hotz wird das Reprä-

sentationsbedürfnis des Unternehmens befriedigen und zudem das Quartier am Riehenring heller und freundlicher machen. Der Bau wird, wie «Euregio» von Richard Meier, ein Zeichen kosmopolitischer Offenheit in Basel setzen. Die neue Architektur ist integrierend und solistisch zugleich. Denn die äussere Kontur der Messe bleibt nahezu unverändert, aber mit der Sprache des Materials und den heutigen Möglichkeiten von Technik und Industrie wird das Haus so auffällig wie eine freistehende Kubatur. Hans Hofmanns Rundhofgebäude (von 1953/54) erhält damit edle Nachbarschaft.

Die Konsequenzen, die die vollendete Nordtangente haben wird, sind heute kaum abzusehen. Alle Formen des Verkehrs, des Wohnens und des Alltags auf beiden Seiten des Rheins werden davon betroffen sein. Der augenscheinlichste Teil des Bauwerks wird die doppelstöckige Brücke, wo die Architekten Wilfrid und Katharina Steib eine ge-



Die Dächer der Überbauung Schönaustrasse/ Erlenstrasse werden intensiv begrünt, der Innenhof erhält grosse Bäume.

stalterische Hand in der komplexen Sache der Ingenieure im Spiel haben. Glaubt man den Computersimulationen, so wird ein sanfter Bogen der Brücke einen japonistischen Charakter geben. Sie wird wesentlich leichter wirken als die heutige Konstruktion, die wie ein Brett über dem Wasser liegt.

Häuser mit grossen Fenstern sind hell und strahlen Offenheit aus. Bei neu erstellten Wohnhäusern an der Sevogelstrasse (von Bürgin, Nissen, Wentzlaff) wurde dies gerade realisiert – bei der neuen Wohnüberbauung von Proplaning zwischen Schönau- und Erlenstrasse wird es ähnlich sein. Das Kleinbasler Quartier am – noch existierenden – grossen Güterbahnhof der Deutschen Bahn wurde in den letzten Jahrzehnten von der Stadtentwicklung nicht verwöhnt; die Stümpfe der Nordtangente symbolisierten die Stagnation. Der Bahnhof soll nun geschlossen werden. Ein 1997 entschiedener

Ideenwettbewerb sieht für das 18 Hektaren grosse Grundstück eine Wohn-, Gewerbe- und Grünzone vor. Die Realisierung ist völlig offen, aber die Wohnqualität dieser Ecke der Stadt würde enorm aufgewertet. Und die Wohnhäuser von Proplaning lägen dann direkt daneben.

An der Horburgstrasse erhält man einen Eindruck, wie der Strassenraum nach dem Bau der Nordtangente aussehen kann. Der Tunnel ist hier zugedeckt, die Tramgeleise sind verlegt, die Bahnhöfe und die Trottoirs geteert. Auf den wesentlich breiteren Streifen der Fussgänger sind die Plätze erkennbar, wo bald im Rhythmus einer Allee auf beiden Strassenseiten Bäume gepflanzt werden. So soll es später auch in der Voltastrasse aussehen. Im Jahr 2005, wenn das ganze Bauwerk fertig sein wird, werden diese Bäume schon mehrere Jahre alt sein. Und das gehört beim Bauen in der Stadt zum mysteriösen Nachklang.