

Begrenzte Stadt?

Autor(en): Carl Fingerhuth

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1998

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/6846410a-4b0e-4583-ba96-a261e5831a74>

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>

Die trinationale Agglomeration Basel aus städtebaulicher Sicht

Carl Fingerhuth

Von Goethe soll das Zitat stammen «Architektur ist gefrorene Musik». In diesem Verständnis wird die städtebauliche Gestalt zur gefrorenen Geschichte. Die Energien, die in jeder Zeit wirksam waren, haben sich in den Formen und Strukturen der Stadt kristallisiert.

kommen, die in der vorhandenen städtebaulichen Situation liegen. Dabei interessieren hier in erster Linie die trinationalen, grenzüberschreitenden Formen und Strukturen.

Diese Formen und Strukturen liegen in Schichten übereinander. In Basel zuunterst die keltischen Ordnungssysteme, darüber die römischen, die mittelalterlichen und die neuzeitlichen Spuren. Die meisten Schichten haben die alten Ordnungssysteme aufgenommen. Einige haben gegen den Strich der Vergangenheit gebürstet und Neues und Anderes entstehen lassen.

Die städtebauliche Geschichte eines Ortes ist aber auch das Potential des Ortes für die Zukunft. Die vorhandene städtebauliche Struktur erleichtert vielleicht Neues, sie kann aber auch zum Widerstand gegen Veränderungen werden.

Ein Blick zurück

Es sollen exemplarisch drei wichtige Spuren deutlich gemacht werden, dann aber vor allem die Potentiale zur Sprache

Die keltische Spur

Im Vorfeld der SUN21, der ersten Aktions- und Kongresswoche für eine nachhaltige Stadtentwicklung Ende Juli 1998, luden die Veranstalter die Bevölkerung von Basel zum 21. Juni auf 05.41 Uhr ins Münster ein. Während der Sommer-sonnenwende fällt bei Sonnenaufgang das erste Licht in der Achse der «Linea Sacra» durch das zentrale Chorfenster in das Münster ein.

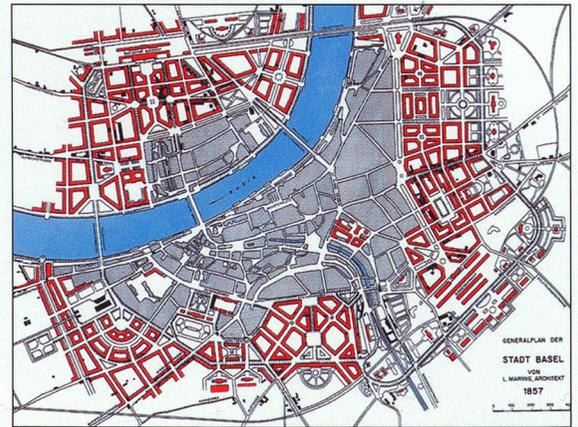
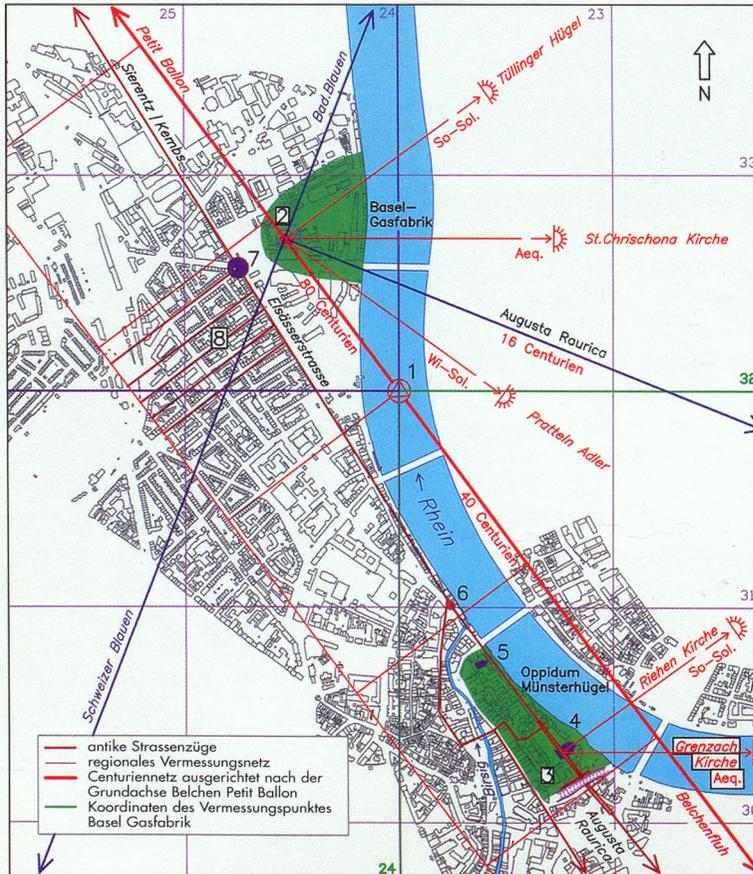
Diese «Linea Sacra» liegt genau rechtwinklig zu einem antiken Strassenzug, der in ein komplexes geomantisches Orientierungssystem eingefügt ist. Rolf d'Aujourd'hui schreibt davon, dass «die Landschaft das «Zifferblatt» einer topografisch-astronomischen Uhr»¹ sei. In der keltischen Zeit waren offensichtlich die wichtigen städtebaulichen Festlegungen metaphysisch bestimmt. Das städtebaulich

wichtigste Element, die Strasse, welche die Menschen miteinander verbindet, war nicht nur ein funktionales Instrument, sondern es wurde auch zum Symbol eines kosmischen Bewusstseins. Es sollte physisch dokumentiert werden, dass der Mensch sich als Teil eines grösseren Ganzen verstand, das sich für ihn im präzis geordneten Lauf der Gestirne manifestierte.

Die Spur des Grossherzogs von Baden

1855 erreichte die Grossherzogliche Badische Bahn Basel. Am heutigen Messeplatz wurde der erste Badische Bahnhof gebaut, der Riehenring wurde als «Bahnhofstrasse» angelegt, mit einer doppelreihigen Lindenallee bis zur Sperrstrasse. Die Ecke

Clarastrasse/Riehenring gestaltete sich zum «Wart-Eck» für die Angehörigen der Bahnreisenden. Wieder wurde durch eine «Linie» die städtebauliche Struktur eines Stadtteiles von Basel festgeschrieben. Es ging auch hier um die Umsetzung von Bedürfnissen der Gesellschaft in der physischen Welt. Struktur und Form des städtebaulichen Eingriffs waren primär von funktionalen Aspekten bestimmt. Im Raum stand aber auch die Inszenierung des neuen Selbstverständnisses des Basler Bürgertums. Der Plan von 1857 zeigt, wie es hätte weitergehen können. Aber die politische Kraft reichte nicht aus, um die durch die binationalen Bahnhöfe ausgelösten städtebaulichen Impulse im grösseren Kontext wirken zu lassen. So sind alle



Die Spur des Grossherzogs von Baden zeigt sich im Generalplan der Stadt Basel (Ausschnitt) von Ludwig Maring (1857).

Die Achse Elsässerstrasse-Rittergasse als heutige Fortsetzung der keltischen Spur.

Bahnstandorte in Basel nie richtig an die vorhandene Stadt angebunden worden. Sie haben Verkehrslinien, aber keine in die Stadt integrierten Orte geschaffen.

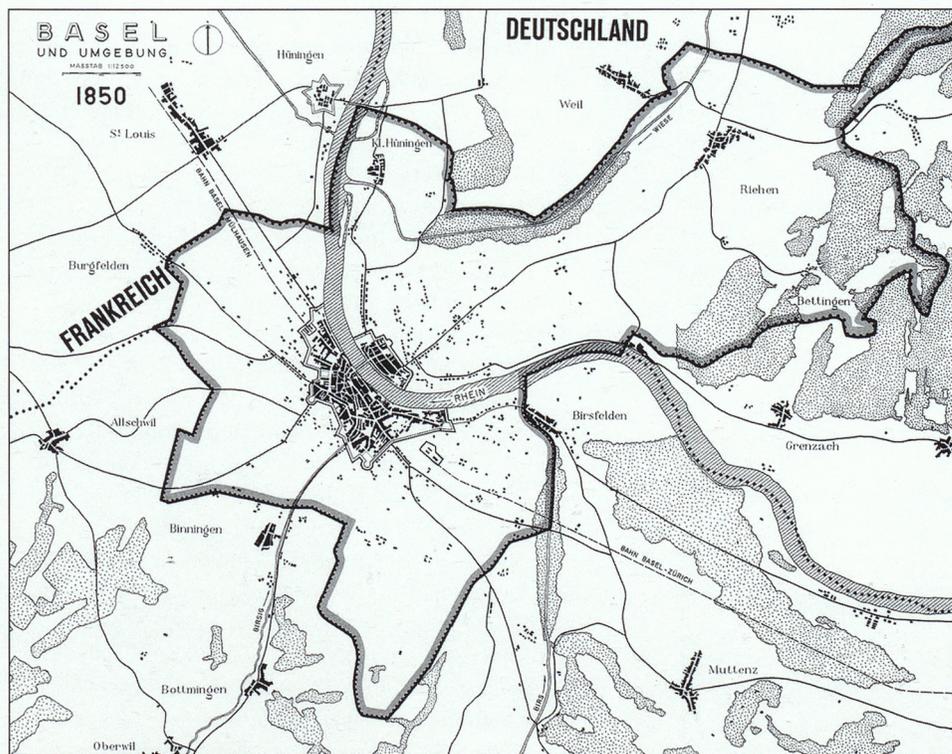
Die Spur der Nationalstaaten

Auf dem Plan von Basel und Umgebung von 1850 sind zwei befestigte Orte sichtbar: Basel und Hüningen, sowie ein paar grössere Dörfer: St-Louis, Klein-Hüningen, Weil, Riehen, Grenzach, Birsfelden, Binningen, Allschwil, Bourgfelden. Dazwischen liegen nationale und kantonale Grenzen. Es ist kein Zusammenhang zwischen städtebaulichen Strukturen und politischen Grenzen erkennbar. Diese erscheinen vorläufig als willkür-

lich über das offene Feld gezogene Linien. Selbstverständlich hat die grossräumige politische Situation die Entwicklung des Raumes geprägt, eine Festung Hüningen entstehen lassen, Strassen- und Bahnprojekte gefördert oder beeinträchtigt. Für jenen Zeitpunkt hat man den Eindruck, die Grenzen könnten auch anders verlaufen, ohne dass dies einen Einfluss auf die städtebauliche Struktur haben würde.

Die Landeskarte von 1997 zeigt dagegen ein ganz anderes Bild:

- Im Norden von Basel ist die Landesgrenze zu Frankreich wie zu einer neuen Stadtmauer geworden. Nördlich der Grenze liegen offene Felder und Kiesgruben, öffentliche Anlagen von St-Louis,



Im 19. Jahrhundert decken sich die Landesgrenzen noch nicht mit der städtebaulichen Struktur: Plan von Basel und Umgebung (1850).

So drastisch wie die Wirkung der Landesgrenzen sind diese Grenzen aber im Raum Basel nicht lesbar.

Ein Blick nach vorn

Alle städtebaulichen Strukturen und Formen sind Widerspiegelungen der in der Vergangenheit wirksamen Energien oder eben: die gefrorene Geschichte des Ortes. Sie leisten Widerstand gegen neue Energien, sie schaffen aber auch günstige Voraussetzungen für die Veränderung des Raumes im Hinblick auf neue Bedürfnisse, Ziele oder Visionen der Gesellschaft.

Dies scheint mir um so faszinierender, als diese trinationale Agglomeration vor grossen neuen Herausforderungen steht. Vordergründig sind es Veränderungen der Arbeitswelt, Bedeutungsverlust der nationalen Grenzen, neue Technologien der Kommunikation, vom Internet bis zum Flugverkehr. Im Hintergrund stehen aber auch Veränderungen der Menschen, die mehr und mehr anders denken und fühlen. Dies äussert sich in ökologischen Themen, in der Auseinandersetzung des Einzelnen mit kollektiven Institutionen oder seinen eigenen Bedürfnissen und Wünschen. Diese Veränderungen wirken auf die Stadt. Es wird nach einer anderen, besseren Stadt gesucht, ohne dass die neue physische Stadt schon genau definiert und gezeichnet werden könnte.

Weil mit dem Weicherwerden der Grenzen sich neue Spielräume eröffnen, könnte gerade der Grenzraum mit seinen Brüchen, aber auch seinen grossen grenzüberschreitenden Spuren zum Territorium werden für diese neue Stadt. Vier Territorien verdienen spezielle Aufmerksamkeit.

Das grosse Vakuum

Zwischen Hégenheim, Bourgfelden und Allschwil liegt ein grosser offener Raum, vorläufig ohne städtebauliche Orientierung und Prägungen, umgeben von den verschiedensten Erscheinungen der europäischen Stadt. Im Norden befindet sich der Flugplatz mit seiner extrem dynamischen Unruhe, im Osten die klassischen Industrieareale mit ihren Unsicherheiten in den Veränderungen der gegen-



Vakuum zwischen Flughafen, Industrie und Gewerbe – Chance für ein Stück Stadt im 21. Jahrhundert (Landeskarte 1997).

wärtigen Arbeitswelt, im Süden eine Mischung von chaotischer Gewerbe- und altmodischer Wohnstadt und im Westen entwurzelte Dörfer.

Dieser Raum bietet eine einzigartige Chance zu zeigen, wie mit Kreativität und Intelligenz ein Stück Stadt im 21. Jahrhundert gestaltet werden könnte. Er enthält aber auch das Potential für eine grosse Banalität: das Entstehen eines weiteren Stadtraumes, wo Menschen leben, ohne das Gefühl zu haben, dass das ihre Stadt sei, ohne dass sie sich hier beim Wohnen oder beim Arbeiten wirklich wohl fühlen, ohne dass dieser Ort im Gefüge der ganzen trinationalen Stadt eine wichtige Rolle spielt.



Die Verbindungen Basel–St-Louis und St-Louis–Weil a. Rh. könnten zum Symbol der Öffnung werden (Landeskarte 1997 mit den möglichen Verkehrsachsen).

Die lange Achse

Wir sind ihr schon begegnet. Es ist die keltische Spur, die sich unter dem Münster durchzieht, den Rheinsprung hinunter, Totentanz, St. Johannis-Vorstadt, Elsässerstrasse, vor St-Louis die Rue de Bâle, hinter St-Louis die Rue de Mulhouse. In anderen Schweizer Städten hat das 19. Jahrhundert neue städtische Orientierungslinien gebaut. Sie wurden von der Moderne gefordert, um die alten Eselswege zu ersetzen: in Zürich die Bahnhofstrasse, in Genf die Rue du Montblanc, in St. Gallen die Verbindung vom Multertor zum Bahnhof.

Basel hat damals die Chance verpasst, die Stadt lesbar zu machen. Die Gründerzeit erscheint im städtebaulichen Massstab nur in den neuen Wohn-

quartieren am Rande der historischen Stadt, als flächige Überbauungen, die nur beschränkt verständlich mit dem Rest der Stadt verknüpft sind.

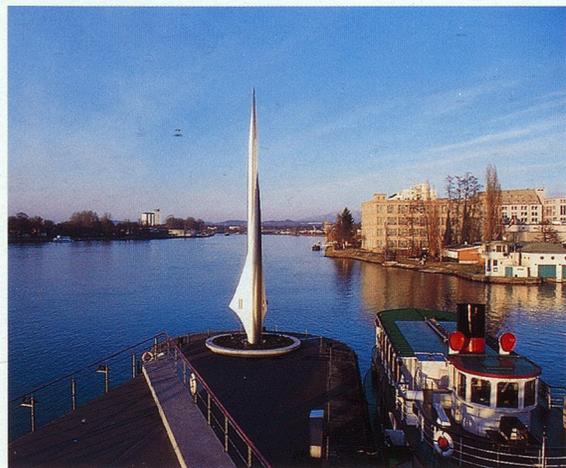
Diese lange Achse könnte zum Symbol der Öffnung von Basel zu Frankreich werden. St-Louis ist dafür bereit. Das Zentrum von St-Louis hat um die Jahrhundertwende den der Bedeutung dieser Achse angemessenen Massstab ausgelegt. Der Raum ist gegenwärtig zwar etwas vergammelt, aber die grosse Ordnung stimmt. Wir können mit unseren Nachbarn sogar noch weiterdenken: Mit einer Achse, die das Zentrum von St-Louis mit Weil verbindet, über eine neue Rheinbrücke in der Verlängerung der Hauptstrasse von Friedlingen, könnte zwischen dem französischen und dem deutschen

Teil der trinationalen Agglomeration eine zweite lange Achse gebaut werden, nicht als Leistungsträger für den Motorfahrzeugverkehr, sondern als Träger für eine gemeinsame Identität – und vielleicht auch noch als Trasse für das Tram zwischen St-Louis und Weil.

Der breite Flussraum

Auf der Ebene des Städtebaus hat Basel erst in den letzten Jahrzehnten den Flussraum entdeckt. Basel kehrte nicht nur den Landesgrenzen den Rücken zu, schon viel früher hat man sich auch vom Fluss abgewandt. Die Stadt hat erst vor 15 Jahren die Kleinbasler Ufer und das Schlachthofareal zugänglich gemacht, die Christoph Merian Stiftung kümmert sich jetzt um die Grossbasler Ufer. An der Dreirosenbrücke enden aber alle Fusswege, und die heutigen Nutzungen versperren alle Öffnungen dieses Raumes. In einer trinationalen Agglomeration müsste die Chance des grossen Flussraumes, wie es ihn in der Schweiz sonst nicht gibt, besser genutzt werden können.

Bislang nur von der Schweiz aus direkt zugänglich: Dreiländereck in Kleinhüningen.



Der keltische Baumkreis von Barbara Meyer und Markus Gadiant, Geschenk der Stadt Basel an die Stadt Weil a. Rh.

Der grosse Park

Im Westen der trinationalen Agglomeration Basel wird hingegen jetzt schon ein lange ungenutztes Potential der Region über die Grenzen weg realisiert. Mit der Landesgartenschau in Weil wird auf der deutschen Seite das hinter den Geleisen liegende Landwirtschaftsgebiet von Weil zu einem grossen Erholungsraum umgestaltet. Es entsteht ein gemeinsamer, ausgedehnter Landschaftspark in der Mitte der Agglomeration, mit einer Grösse und Qualität, wie ihn wenige Städte besitzen.

Die Stadt Basel leistete für diesen Park schon 1989 einen grenzüberschreitenden Beitrag. Im Rahmen des Basler Kunstcredits haben Barbara Meyer und Markus Gadiant als Geschenk der Stadt Basel an die Stadt Weil in jenem Gebiet einen keltischen Baumkreis entworfen und gepflanzt.² Er ist ein symbolisches Zeichen in Hinblick auf die gemeinsame Suche nach Veränderungen der vorhandenen trinationalen Stadt, von denen alle Teile der Agglomeration profitieren werden.

Anmerkungen

- 1 Rolf d'Aujourd'hui, Zum Genius Loci von Basel, Basler Stadtbuch 1997, Basel 1998, S. 125ff.
- 2 Siehe auch: Barbara Maria Meyer und Markus Gadiant, Haingedicht, Basel 1998, S. 28.