SBB Bahnhof Basel - Passerelle

Centralbahnstrasse 18
4051 Basel, Schweiz

ARCHITEKTUR
Cruz y Ortiz
Giraudi & Wettstein

BAUHERRSCHAFT
SBB
Kanton Basel-Stadt

TRAGWERKSPLANUNG
Passera Pedretti & Partners

öRTLICHE BAUAUFSICHT
Itten+Brechbühl AG

FERTIGSTELLUNG
2003

SAMMLUNG
Steeldoc

PUBLIKATIONSDATUM
20. April 2005

Ein Gebirgszug aus Stahl

Quer über die Geleise des Bahnhofs Basel spannt sich ein Gebirgszug aus Stahl. Die neue Durchgangs- und Verbindungshalle schafft luftigen Raum und Ordnung hoch über den windigen Perrons und lässt Altes und Neues zusammenwachsen. Hier lässt sich flanieren und verweilen, während der Strom der Reisenden geschickt in alle Himmelsrichtungen umverteilt wird.

von Evelyn C. Frisch

Am Anfang stand ein Problem. Wie bei jedem Durchgangsbahnhof liegt das Hauptgebäude des Bahnhofs Basel längs zu den Gleisen. Die axiale Ordnung zur Stadt hin und die damit verbundene Absicht der Repräsentation reichte also nur bis in die Schalterhalle, während sich im Gleisbereich alles in unattraktiven, unterirdischen Dunkelzonen abspielte. 1996 führte die SBB einen Architekturwettbewerb durch, dessen Anforderung die Lösung dieses Problems war: nämlich eine repräsentative und dennoch funktionelle Verteilung der Reiseströme und gleichzeitig eine Verbindung der durch die Bahngleise getrennten Stadtteile zu schaffen.

Die neue Bahnhofpasserelle ist eine überirdische Shopping- und Verkehrszone, welche über den Perronbereich hinaus bis ins gegenüberliegende Stadtquartier reicht. Damit wird der Bahnhof wieder als Tor zur Stadt wahrgenommen und zudem als Bindeglied zwischen zwei getrennten Stadtteilen. Ankommende Bahnreisende fahren per Rolltreppe hinauf in diesen lichten Durchgangsraum, orientieren sich und fahren per Rolltreppe wieder hinab in die monumentale, historische Schalterhalle des Altbaus von 1904. Diese hat durch den funktionalen Befreiungsschlag ihre räumliche Ausstrahlung als repräsentative Empfangshalle zurückgewonnen. Die neue Passerelle über den Gleisen dient nicht nur als Verkehrsraum, sondern beherbergt zudem eine Ladenzone mit Cafés und Dienstleistungsangeboten. So wird der Weg zur Bahn gleichzeitig zur Flaniermeile und zum Einkaufserlebnis. Es versteht sich von selbst, dass die kommerzielle Nutzung ihren Beitrag zur Kostenoptimierung des Baus geleistet hat.

Die architektonische Antwort auf die komplexen funktionalen, städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen findet sich in der Schnittlösung, denn der Grundriss war durch die Gleisgeometrie weitgehend bestimmt. Die gefaltete Dachlandschaft legt

sich über die bestehenden Hallendächer und folgt dabei einer wie zufällig entstandenen topographischen Linie. Diese Bewegung könnte endlos fortgesetzt werden, doch spannt sie sich über die vormals triste Grauzone des Gleisareals und gibt dieser neue städtebauliche Prägnanz und Schärfe. Im Innenraum entstehen durch die Dachbewegung Sequenzen, welche durch die unterschiedliche Lichtverhältnisse akzentuiert werden.

Konstruktiv ist die Passerelle eine 1 Meter dicke Beton- Kastenkonstruktion mit einem Stahlaufbau – als Brücke konzipiert. Die leichte Stahl-Glaskonstruktion orientiert sich in der Materialisierung an der eleganten Stahlkonstruktion der Perronhalle. Die aussenliegende Stahlstruktur ist in Anlehnung an die bestehende Perronhalle eisenglimmergrau gestrichen und verleiht der Fassade Tiefe, Kraft und eine klare Vertikalgliederung. Der Stahlbau bleibt insbesondere im Bereich der Fassade sichtbar und wird damit zum generierenden Element der Gestaltung. Das Dach wurde aussen mit Aluminium eingedeckt, im Innenraum sind die Kassetten mit MDF-Holz-Platten ausgefacht und nehmen damit wiederum Bezug auf die historische Schalter- und Perronhalle.

Konstruktiver Seiltanz in mehreren Akten

Während der Bauphase musste der Bahn- und Personenverkehr ungehindert fliessen. Deshalb wurde das 185 Meter lange und 30 Meter breite Bauwerk als Schiebebrücke im Dreiwochentakt konstruiert. Die Stahlbeton-Hohlkastenplatte wurde in Abschnitten von 17 Metern gefertigt und hydraulisch vom Rangiergleisareal an ihren heutigen Standort verschoben. Anschliessend richteten die Stahlbauer das Dachgebirge aus Stahl auf. Die Haupttragelemente in Längsrichtung sind aus zusammengeschweissten Kastenträgern gebildet, welche von einer minimalen Höhe von 60 Zentimetern bis auf 2,60 Meter anwachsen. Sie ruhen auf einer Reihe von freistehenden Stahlpfeilern und tragenden Fassadenpfeilern. In Querrichtung kommen Stahlwalzträger (HEB 240) zur Anwendung. Diese Querträger sind im Bereich der alten Perronüberdachung auf der Westseite etwa 7,50 Meter auskragend und mussten deshalb entsprechend verstärkt werden um elastische Verformungen zu vermeiden. Die Bewegungen der Brückenplatte wurden sowohl auf die Stahltragstruktur als auch auf die Fassadenkonstruktion übertragen.

Das anspruchsvolle Brückenbauwerk wurde innerhalb von rund zwei Jahren erbaut, währenddem der Bahnbetrieb ununterbrochen lief. Dafür waren eine differenzierte

Etappierung und ein entsprechend effizienter und trotzdem beweglicher Ablauf zu planen. Die Stahlkonstruktion wurde im Werk so weit als möglich vorfabriziert und auf der Baustelle innerhalb kürzester Zeit montiert. So hat Basel heute nach rund 100-jähriger Geschichte einen neuen Bahnhof, der mit einem Geniestreich das Alte mit dem Neuen, die eine Stadthälfte mit der anderen und die Bahnreisenden mit der Welt verbindet.

DATENBLATT

Architektur: Cruz y Ortiz (Antonio Cruz, Antonio Ortiz), Giraudi & Wettstein (Sandra Giraudi, Felix Wettstein)
Bauherrschaft: SBB, Kanton Basel-Stadt
Tragwerksplanung: Passera Pedretti & Partners
örtliche Bauaufsicht: Itten+Brechbühl AG

Maßnahme: Erweiterung
Funktion: Gemischte Nutzung

Fertigstellung: 2003

AUSFüHRENDE FIRMEN:

Stahlbau: Josef Meyer Stahl & Metall AG, Emmen (CH)

PUBLIKATIONEN

Steeldoc Transitzonen, Hrsg. Stahlbau Zentrum Schweiz, Stahlbau Zentrum Schweiz, Zürich 2005.
werk, bauen + wohnen Bahnhöfe, Verlag Werk AG, Zürich 2003.

WEITERE TEXTE

Wege über die Geleise, Hubertus Adam, Neue Zürcher Zeitung, 03.10.2003