



Kanton Basel-Stadt

 SBB CFF FFS

Studienauftrag

Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke

Schlussbericht
18. Juni 2025

Studienauftrag Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke Schlussbericht



SBB AG
Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Münsterplatz 11
4001 Basel

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Einleitung	7
Aufgabenstellung	10
Informationen zum Verfahren	12
Vorprüfung	15
Beurteilungskriterien	16
Beurteilung	17
Genehmigung	20
Projektbeschriebe	21
Penzel Valier	22
ARGE Margarethen	32
MABA	38
StadtBahnhofBrücke	44
GP uas ag	50
Margarethen 2024	56

Vorwort

Es ist äusserst erfreulich, dass es in einem zweijährigen Prozess gelingen konnte, die stark divergierenden Anforderungen an Denkmalschutz, Betrieb, Städtebau und Architektur rund um den Neubau der Margarethenbrücke und dem dortigen neuen Perronzugang in einem sehr konstruktiven Prozess zu einer Lösung zusammenzuführen. Als validierte Grundlage lag eine technische Machbarkeitsprüfung in der Basisvariante vor, an welcher sich die Aufgabenstellung schärfen liess. In einem anschliessenden moderierten Prozess gelang es der SBB und dem Kanton Basel-Stadt gemeinsam, eine solide Ausgangslage zu schaffen, die komplexe Aufgabenstellung klar zu formulieren und einen schrittweisen Vorgehensplan festzulegen. Durch diesen konnten die noch offenen Herausforderungen erfolgreich abgearbeitet werden. Wichtiges Ziel des Verfahrens war es, für die gestellte Fragestellung eine genehmigungsfähige Lösung herbeizuführen.

Die sechs Teams, die aufgrund ihrer fachlichen Kompetenzen ausgewählt wurden, haben im oben angedeuteten Prozess ihre Entwürfe schrittweise entwickelt. Die Zwischenpräsentationen ermöglichten es, die Komplexität der Aufgabe zu erfassen, die Projektarbeit durch das Gremium zu begleiten und verschiedene Lösungsansätze zu testen. Zum Abschluss des Verfahrens lagen sechs ausgereifte und vielfältige Entwürfe vor, die sorgfältig geprüft und beurteilt wurden.

Das Beurteilungsgremium übernahm, im Auftrag der SBB und des Kantons Basel-Stadt, die Verantwortung, sowohl für den Nah- und Fernverkehr als auch für den öffentlichen urbanen Raum der Stadt Basel langfristig möglichst optimale Weichen zu stellen. Mit dem ausgewählten Projekt dürfte ein wichtiger Meilenstein für die Grossregion Basel gelingen. Das

über Generationen den Stadtkörper trennende Gleisfeld wird mit der allseitigen Verknüpfung der Bahn mit dem Stadtraum in ein quartierverknüpfendes Momentum verwandelt und der heutige Bahnhof SBB aus seiner stadträumlichen Randlage befreit. Gleichzeitig erhält der neue Perronzugang Margarethen eine seiner Bedeutung angemessene architektonische Gestalt im öffentlichen Raum.

Die Grundlagen für dieses komplexe und langfristige Gesamtprojekt sind mit dem heutigen Entscheid gelegt. Es werden naturgemäß manche Jahre vergehen, bis dieses neue Stadtgetriebe seine volle Wirkung entfalten wird. Die grosse Vorfreude darauf nährt sich aus der Gewissheit, mit Sorgfalt und Massstab die aus heutiger Sicht beste Lösung für den Basler Bahnhof Basel gesucht und gefunden zu haben.



Für das Beurteilungsgremium, Quintus Miller



Luftbild Bahnhof Basel SBB



Einleitung

Ausgangslage

Bund, Kanton Basel-Stadt und SBB wollen im Westen des Bahnhofs Basel SBB den Zugang zur Bahn und zum städtischen Nahverkehr ausbauen. Einerseits verschiebt die SBB im Auftrag des Bundes die Halteorte der Züge künftig mehr nach Westen. Dadurch werden die Anforderungen des langfristigen Bahnausbau erfüllt und die Hauptpasserelle entlastet. Andererseits will der Kanton Basel-Stadt bei der Markthalle einen Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr realisieren. Über diesen können Fahrgäste schnell und bequem vom Zug aufs Tram umsteigen – und umgekehrt. Damit soll mittelfristig auch der Centralbahnhof entlastet werden.

Zwei Grossprojekte sind dazu in Planung und verbinden diese beiden Ziele: der Perronzugang Margarethen und ein Neubau der Margarethenbrücke. Der Perronzugang Margarethen erschliesst mit einer Personenbrücke parallel zur Margarethenbrücke alle Perrons, welche dazu teils verlängert werden. Die neue Margarethenbrücke schafft die nötigen Voraussetzungen für den Ausbau des Tramverkehrs und einer besseren Entflechtung von Velo- und Strassenverkehr.

Der Perronzugang Margarethen und die Margarethenbrücke befinden sich in stadträumlich zentraler Lage und erfüllen wichtige Verkehrs- und Erschliessungsfunktionen. Aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe und ihrer sich gegenseitig ergänzenden Funktionen sind die beiden neuen Bauwerke sehr eng aufeinander abzustimmen und sollen idealerweise gemeinsam geplant und realisiert werden. Gleichzeitig muss es möglich sein, sie bei Bedarf modular, d.h. einzeln und nacheinander zu bauen. Im Endzustand müssen sie zusammen als Gesamtes aus städtebaulicher, architektonischer, ingenieurtechnischer, landschaftsarchitektonischer und denkmalschützerischer Sicht als eine Einheit überzeugen.

Die beiden Projekte befinden sich in unterschiedlichen Phasen: Der Perronzugang Margarethen ist Teil des Ausbauschritts 2035, welchen das Bundesparlament 2019 beschlossen hat. Er ist somit grundsätzlich finanziert. Der Bund und der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt haben die Finanzierung für die Projektierung der neuen Margarethenbrücke zugesichert. Für die Realisierung liegen noch keine Finanzierungszusagen von Bund und Kanton vor.

Ziel der SBB und des Kantons Basel-Stadt ist es, die beiden Projekte Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke eng miteinander abzustimmen. Mit dem Bund als wichtigstem Auftrag- und Geldgeber für beide Projekte ist diese Zielsetzung abgestimmt.

Die Planungen sind aufwärtskompatibel auf den Zielzustand abzustimmen, auf welchen sich Bund, SBB, Deutsche Bahn und Kantone in der Studie Fünfpunkteplan geeinigt haben (im Weiteren «Zielzustand 2050+» genannt). Hauptaspekte des Zielzustands sind die Gleis- und Perronanlagen sowie die Personenunterführung West. Diese ist zusammen mit dem Tiefbahnhof Basel SBB geplant und wird die provisorische Passerelle dereinst ersetzen.

Die SBB und der Kanton Basel-Stadt sind sich einig, dass alle Projektierungen der beidseitigen Vorhaben im Stadtraum Bahnhof Basel SBB in enger Kooperation und mit intensiver gegenseitiger Abstimmung der Inhalte und Vorgehen erfolgen müssen. Hierzu führten sie gemeinsam den Studienauftrag «Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke» durch.

Perronzugang Margarethen

Das Projekt Perronzugang Margarethen beinhaltet zum einen die Personenbrücke, die auf der Ostseite der Margarethenbrücke liegt, direkt an diese angrenzt und alle Perrons mit Treppen, Rolltreppen und Liften erschließt. Hinzu kommen umfangreiche Anpassungen der Gleis- und Perronanlage der SBB. Ziel ist, dass Reisende sowie Passantinnen und Passanten auch künftig sicher und pünktlich an ihr Ziel gelangen.

Neue Margarethenbrücke

Die bestehende Margarethenbrücke muss aufgrund heutige geltender statischer Normen und wegen der Anforderungen des langfristigen Bahnausbau ersetzt werden. Dabei will der Kanton Basel-Stadt eine sichere und komfortable Veloverbindung über die Brücke sowie eine barrierefreie, rasch erreichbare Tramhaltestelle in der Brückenmitte realisieren. Das führt dazu, dass die Brücke künftig deutlich breiter sein wird. Zudem plant der Kanton zusätzliche, unterirdische Veloabstellanlagen beidseits der Brückenzugänge. Aus all dem resultieren vielfältige Anforderungen bezüglich der Verkehrsflüsse, dem Tragwerk und der Integration der neuen Brücke in den Stadtraum.

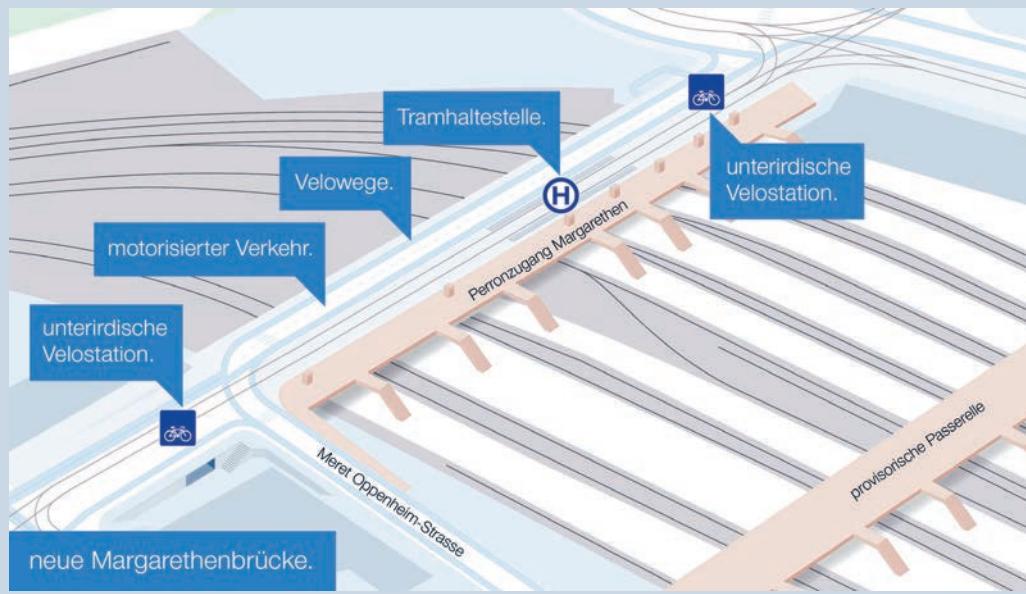
Zielsetzung des Studienauftrages

Im Studienauftrag wurde eine städtebaulich, architektonisch, funktional, ingenieurtechnisch und bezüglich Denkmalpflege und Landschaftsarchitektur überzeugende Lösung mit hohen Nutzungsqualitäten gesucht. Diese Lösung muss bezüglich der Bahninfrastruktur die unter Federführung des Bundes beschlossenen Anforderungen der verschiedenen Zeithorizonte Zustand 2035 und Zielzustand 2050+ aufwärtskompatibel (Etappierung) erfüllen. Es wird eine gemeinsame Projektierung und Ausführung vom Perronzugang Margarethen und neuen Margarethenbrücke angestrebt. Die modulare und zeitlich unabhängige Umsetzbarkeit musste aufgezeigt werden.

Die SBB und der Kanton Basel-Stadt suchten im Studienauftrag einen Entwurf für das Bauwerk, und ein Planungsteam für die weitere Zusammenarbeit gemäss Folgeauftrag. Das Bauwerk im Studienauftrag umfasst:

- Neue Margarethenbrücke mit Velostationen und Städteräume am Süd- und Nordende der Brücke
- Perronzugang Margarethen
- Witterungsschutz aller Perronbereiche westlich der bestehenden Passerelle inklusive der Halle SNCF bzw. angrenzende Dächer
- Verlängerung der provisorischen Passerelle

Die Vorgaben gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG), Ortsbildschutz (ISOS) bzw. Denkmalschutzgesetz (Schutzobjekte) brachten weitere hohe Anforderungen an die Projektentwicklung mit sich. Im Rahmen des Studienauftrags wurde die später notwendige Interessenabwägung bereits bestmöglich antizipiert. So sollte bei Eingriffen in Schutzziele im Verfahren aufgezeigt werden, dass nicht nur ein öffentliches Aufgabeninteresse an einem Eingriff in ein Schutzziel besteht, sondern auch ein Eingriffsinteresse. Der Studienauftrag wurde so ausgelegt, dass die Schutz-, Gestaltungs- und Nutzungsinteressen möglichst umfassend berücksichtigt werden konnten und nur in begründeten Fällen Abweichungen möglich waren. Dies erfolgte in enger Abstimmung mit dem Denkmalrat des Kantons Basel-Stadt und dem Bundesamt für Kultur.



Neue Margarethenbrücke



Perronzugang Margarethen

Aufgabenstellung

10

Gesamtkonzept

Der Bahnhof Basel SBB wird in den nächsten Jahrzehnten umfassend um- und ausgebaut. Es war daher ein städtebauliches und architektonisches Gesamtkonzept zu entwickeln, welches den Bahnhof SBB allseitig mit dem Stadtraum verknüpft und die Verbindungen zwischen der Nord- und Südseite des Bahnhofs stärkt. Die Umsetzung ist komplex und erfordert innovative Lösungen, welche vielfältige Anforderungen vereinen.

Im Rahmen des Studienauftrags wurde ein Projektentwurf gesucht, der die komplexen Rahmenbedingungen aus städtebaulicher, architektonischer, betrieblicher, denkmalpflegerischer und gesellschaftlicher Sicht für den Zustand 2035 am besten zusammenfasst und eine Entwicklungsperspektive Zielzustand 2050+ visualisiert. Der Bahnhofsbetrieb muss im Zustand 2035 und im Zielzustand 2050+ einzeln genehmigungsfähig sein. Der Studienauftrag liefert hierfür eine tragfähige, langfristige Grundlage.

Der Zustand 2035 kann mit verschiedenen Modulen angereichert werden, was die Aussicht auf eine Entwicklungsperspektive für den Zielzustand 2050+ und darüber hinaus eröffnet. Der Zustand 2035 ohne Module muss volumänglich funktionieren. Das Interesse an der Vision, bzw. den Wunsch, diesen Zustand zu erreichen, soll angestossen werden, auch wenn deren Umsetzung erst durch die nächste Generation erfolgt.

Bauwerk

Die Anforderungen an die Bauwerke (Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke etc.) sind aus städtebaulicher, architektonischer, funktionaler, ingenieurtechnischer Sicht und bezüglich Denkmalpflege und Landschaftsarchitektur äußerst hoch. Die Teams waren daher gefordert, gleichzeitig eine machbare und der Gesamtheit der vielfältigen Anforderungen gerecht werdende Lösung zu entwickeln. Aufgrund der im Stadtraum Basel zentralen und empfindlichen Lage war ein Bauwerk zu entwickeln, das «mehr als die Summe der Einzelteile» ist.

Kern der Aufgabe war eine neue Straßenbrücke und ein neuer Perronzugang zum Bahnhof. Darüber hinaus sollte das Bauwerk:

- ein übersichtlicher, sicherer und städtebaulich hochwertiger Ankunfts- und Umsteigeort für Bahitreisende sein.
- die Verbindung des Quartiers Gundeldingen und der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden wesentlich verbessern.
- die Anforderungen seitens Ortsbildschutz und Denkmalpflege bestmöglich und schonend erfüllen.
- den Stadtraum «Bahnhof West» mit einem neuen, der wichtigen Aufgabe angemessenen Bauwerk als Ankunftsadresse bereichern.

Städtebauliche Einbettung

Die heutige Margarethenbrücke wird als schlanke Brücke gelesen. Das neue Bauwerk (Margarethenbrücke und Perronzugang Margarethen) wird im Stadtraum viel stärker wahrgenommen werden, unter anderem aufgrund der für den Witterungsschutz benötigten Dächer. Auch die Verschiebung respektive Erweiterung der Perrons in Richtung Westen und insbesondere die höhere Lage des neuen Bauwerks am Südkopf werden den Stadtraum massgeblich verändern. Dies erforderte eine fundierte städträumliche Betrachtung und ein darauf aufbauendes Verständnis der zukünftigen Bedeutung des Gesamtbaus.

Das neue Bauwerk sollte sich harmonisch ins Umfeld einfügen. Dabei war der Bezug zur bestehenden Passerelle, zu den historischen Bauten und Dächern sowie zu den jüngeren Neubauten um den Bahnhof elementar. Nach der Fertigstellung sollte der Bahnhof und der daran angrenzende Stadtraum als Einheit von hohem architektonischem Wert wahrgenommen werden.

Aufwärtskompatibilität

Mit dem Gesamtkonzept war sicherzustellen, dass 2035 ein funktionierender und bewilligungsfähiger Zustand erreicht wird, der den vielschichtigen Anforderungen genügt. Gleichzeitig war die Aufwärtskompatibilität zum im Gesamtkonzept entwickelten Zielzustand zu gewährleisten.

Massgebender Ausgangszustand

Der Ausbauschritt 2025 in Basel (AS25 bzw. «Leistungssteigerung Knoten Basel») umfasst die provisorische Passerelle, das Anpassen und Erweitern der Gleisanlage sowie deren Anbindung an die Hauptpasserelle. Der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB ist seit Januar 2023 im Bau. Diese Planung wurde für den vorliegenden Studienauftrag als Ausgangszustand angenommen.

Massgebender Zustand 2035

Der Zustand 2035 der SBB umfasst:

- den Perronzugang Margarethen für alle Gleise inkl. Witterungsschutz
- die Verlängerung der provisorischen Passerelle für die Gleise 4 bis 5
- die neue Gleisgeometrie der Gleise 4 bis 9: Durchbindung der Gleise (nicht Teil der Aufgabenstellung)
- den Witterungsschutz für die Gleise 4 bis 9 sowie die Ergänzung für die Gleise 10 bis 20
- die neue Margarethenbrücke (Strassenbrücke inkl. Tram mit Haltestelle)

Der Zustand 2035 von Basel-Stadt umfasst:

- die neue Margarethenbrücke (Strassenbrücke inkl. Tram mit Haltestelle)
- die Velostationen Nord und Süd
- die Knoten Nord und Süd
- die Anpassung des Markthallenplatzes und weitere grossräumige Anpassungen resultierend aus der Vorstudie Stadtraum Basel SBB (nicht Teil der Aufgabenstellung)

Massgebender Zielzustand 2050+

Der Zielzustand der SBB umfasst:

- Witterungsschutz
- Anpassung der Gleise 10 bis 20
- Rückbau der provisorischen Passerelle
- Personenunterführung West

Module

Module sind Entwicklungsschritte/Massnahmen zusätzlich zum Zustand 2035 oder zum Zielzustand 2050+, welche diese aufwerten, jedoch nicht für den Bahnhofsbetrieb sowie das Funktionieren des öffentlichen Raums zwingend notwendig sind. Deren Realisierung bzw. Finanzierung ist noch nicht gesichert.

Flexibilität

Eine grosse Herausforderung stellte der langfristige Planungsprozess dar, in dem der hier vorliegende Studienauftrag nur ein Baustein bildet. Gesucht waren daher robuste Lösungen, die auch nach Abschluss des Studienauftrags Anpassungen an sich verändernde Anforderungen und neue Erkenntnisse aus den laufenden Planungen ermöglichen, ohne das Gesamtkonzept in Frage zu stellen.

Die Tragkonstruktionen der neuen Margarethenbrücke und des Perronzugangs Margarethen sollten so konzipiert werden, dass in einem späteren Zeithorizont (nach dem Zielzustand) die Stützen der Brückenkonstruktionen verändert werden können. So soll – im Sinne der Nachhaltigkeit und für eine Nutzungsdauer des Bauwerks von 100 Jahren – auf eine geänderte Gleislage reagiert werden können, wenn es die Verhältnisse erfordern (Verschiebungen im Bereich eines Gleisachsabstands).

Nachhaltigkeit

Das Bauwerk soll gesamthaft nachhaltig geplant und umgesetzt werden. Basierend auf den Nachhaltigkeitsanforderungen der SBB und von Basel-Stadt wurden im Studienauftrag nach gesellschaftlich, wirtschaftlich und ökologisch nachhaltigen Lösungen gesucht. Die Beurteilung erfolgte anhand dieser Nachhaltigkeitskriterien.

Informationen zum Verfahren

12

Auftraggeberin

Die SBB, vertreten durch die Division Infrastruktur, und der Kanton Basel-Stadt, vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement, waren die Auftraggeberinnen und führten den Studienauftrag durch. Die Projektführung lag bei der SBB AG.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Projektorganisation Ausbau Knoten Basel
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Münsterplatz 11
4001 Basel

Organisation und Betreuung

Bei der Vorbereitung und Begleitung sowie bei der Vorprüfung der Projekteingaben wurde die Auftraggeberin unterstützt durch:

KEEAS AG
Sihlstrasse 59
8001 Zürich

Verfahren

Zur Entwicklung des Perronzugangs Margarethen und der neuen Margarethenbrücke wurde ein Studienauftrag im selektiven, nicht anonymen Verfahren offen ausgeschrieben. Im Rahmen der Präqualifikation wurden sechs Anbieter für die Teilnahme selektiert. Der Studienauftrag umfasste eine Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen sowie die Schlussabgabe der Projektentwürfe.

Das Verfahren untersteht den Vorschriften über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB und VöB) und erfolgte in Anlehnung an die Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143 (Ausgabe 2009).

Ablauf und Termine

Öffentliche Publikation der Präqualifikation und

Bereitstellung der Unterlagen über simap.ch

12. Dez 2023

Schlusstermin für Einreichung der Teilnahmeanträge
(Bewerbungsfrist)

15. Feb 2024

Bekanntgabe Ergebnisse Präqualifikation
27. März 2024

Start Studienauftrag / Abgabe Unterlagen
17. April 2024

Erste Zwischenbesprechung
5. Juli 2024

Zweite Zwischenbesprechung
14. Jan 2025

Schlussabgabe der Unterlagen
27. März 2025

Schlussabgabe Modell
30. April 2025

Beurteilung der Projektbeiträge
14. und 21. Mai 2025

Veröffentlichung der Ergebnisse
18. Juni 2025

Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die SBB folgendes Gremium ein:

- Quintus Miller, Dipl. Architekt ETH BSA SIA, Prof. AAM (Vorsitz)
- Christine Binswanger, Dipl. Architektin ETH BSA SIA
- Lorenzo Giuliani, Dipl. Architekt ETH BSA SIA
- Dr. Aurelio Muttoni, Dipl. Bauingenieur ETH SIA, Prof. em. EPFL
- Beat Meier, Dipl. Bauingenieur ETH SIA
- Martin Boesch, Dipl. Architekt ETH BSA SIA, Prof. em. AAM (Ersatz Fachperson)
- Christof Roggeli, Anlageneigentümer SBB
- Thomas Staffelbach, Gesamtkoordination SBB
- Marko Kern, Gesamtprojektleiter SBB (Ersatz SBB)
- Roger Reinauer, Leiter Tiefbauamt, Kanton Basel-Stadt
- Beat Aeberhard, Leiter Städtebau + Architektur, Kanton Basel-Stadt
- Marco Galli, Bahnkoordination, Kanton Basel-Stadt (Ersatz Basel-Stadt)

Entschädigung

Für die vollständige und termingerechte Schlussabgabe einer dem Programm entsprechenden Arbeit erhält jedes Planungsteam eine Entschädigung von pauschal CHF 120'000.- (exkl. MwSt., inkl. Nebenkosten).

Teilnehmende

Folgende sechs Teams wurden für den Studienauftrag selektiert:

- MABA
- StadtBahnhofBrücke
- Margarethen 2024
- Penzel Valier
- GP uas ag
- ARGE Margarethen

Expertinnen, Experten

Die folgenden Expertinnen, Experten und weitere Vertretungen wurden beratend hinzugezogen und unterstützten die Vorprüfung. Sie nahmen themenbezogen an den Veranstaltungen teil, besassen jedoch kein Stimmrecht.

Externe Expertinnen und Experten

- Vera Scartazzini, Ortsbildschutz und Denkmalpflege, Bundesamt für Kultur BAK
- Peter Trute, Mikrolimatische Prüfung, Geo-Net
- Thomas Suter, Basisvariante/Baukosten, Aegerter & Bosshardt
- Florian Meier, Basisvariante/Stadtraum Bahnhof SBB, Aegerter & Bosshardt
- Yanick Barth, Bauphasenplanung, Drees & Sommer Basel
- Philipp Rüegg, Bahnzugang/Architektur, Atelier 231 GmbH
- Irene Gruber, Dimensionierung Perronzugang, Emch+Berger AG
- Andreas Liesen, ingenta, BHU Vorprojekt, Honorar
- Christian Boos, Tramplanung und –betrieb, BLT
- Andreas Berwick, Tramplanung- und betrieb, BLT
- Jonas Kühnert, Tram- und Busplanung und –betrieb, BVB
- Toni Stucki, Tram- und Busplanung und –betrieb, BVB
- Sabine Friedrich, Begleitung Studienauftrag, KEEAS AG
- Seraina Schwizer, Begleitung Studienauftrag, KEEAS AG

Quartierexpertin, Quartierexperten

- Christian Aeschlimann
- Irene Wigger
- Holger Stünitz

Expertinnen, Experten von Basel-Stadt

- Daniel Schneller, Denkmalpflege, Bau- und Verkehrsdepartement
- Jürg Degen, Städtebau, Bau- und Verkehrsdepartement
- Marc Février, Städtebau, Bau- und Verkehrsdepartement
- Philippe Noger, Fachstelle umweltgerechtes Bauen und Planen, Bau- und Verkehrsdepartement
- Dirk Förster, Mobilität/Verkehrsplanung, Bau- und Verkehrsdepartement
- Christian Nägele, Kunstbauten, Bau- und Verkehrsdepartement
- Björn Lindemann, Stadtgärtnerei, Bau- und Verkehrsdepartement
- Salome Lustenberger, Bahnkoordination, Bau- und Verkehrsdepartement

Expertinnen, Experten der SBB

- Reto Bieli, Denkmalpflege, SBB
- Stefan Wassmer, Ingenieurbau, SBB Infrastruktur
- Kathrin Hagmann, Architektur/Bahnzugang, SBB Infrastruktur
- Rachel Puentener, Architektur/Bahnzugang, SBB Infrastruktur
- Alain Liechti, Technologieexperte Ingenieurbau, SBB Infrastruktur
- Michael Schlegel, Kompetenzzentrum Nachhaltigkeit, SBB Infrastruktur
- Urs Stäbler, Anlageneigentümer Publikumsanlagen, SBB Infrastruktur
- Christoph Fessler, VKKB TP1/TP0, SBB Infrastruktur
- Heike Martin, VKKB, SBB Infrastruktur
- Marco Scandaglia, Netzentwickler, SBB Infrastruktur
- Mark Schaffner, Kommerzflächen, SBB Immobilien
- Roger Bubendorf, Gleisgeometrie, SBB Infrastruktur
- Roland Riner, Gleisgeometrie, SBB Infrastruktur
- Roger Zeier, Bahninfrastruktur/Bauphasenplanung, SBB Infrastruktur
- Astrid Nägeli, Umwelt, SBB Infrastruktur
- Margarita Osses, Umwelt, SBB Infrastruktur
- Danica Garajova, Beschaffung, SBB Infrastruktur
- Reto Brägger, Beschaffung, SBB Infrastruktur
- Kathrin Scognamiglio, Recht & Compliance, SBB Konzern

Vorprüfung

Ablauf

Nach der Schlussabgabe erfolgte die formelle Vorprüfung der Projektentwürfe durch die KEEAS AG in Zusammenarbeit mit SBB, Division Infrastruktur. Die inhaltliche Vorprüfung erfolgte durch die Expertinnen und -experten, unterstützt und koordiniert durch die KEEAS AG. Das Ergebnis wurde in einem Vorprüfungsbericht zuhanden des Beurteilungsgremiums zusammengefasst.

15

Eingereichte Beiträge

Alle sechs Teams haben einen Projektbeitrag eingereicht.

Ergebnis formelle Vorprüfung

Die Beiträge aller Projektteams wurden rechtzeitig sowie vollständig abgegeben. Die Beiträge aller sechs Projektteams sind zur Beurteilung zugelassen und sind für die feste Entschädigung berechtigt.

Ergebnis inhaltliche Vorprüfung

Das Gesamtbild zeigt, dass alle Projekte Abweichungen zu den Vorgaben des Programms und der weiteren Unterlagen aufweisen. Die Abweichungen wurden dem Beurteilungsgremium erläutert.

Nach der vertieften Auseinandersetzung mit allen Beiträgen hat das Beurteilungsgremium entschieden, dass die Abweichungen als unwesentlich eingestuft werden. Kein Projekt hat sich dadurch einen wesentlichen Vorteil verschafft. Die Abweichungen werden, sofern sie Einfluss auf die Erfüllung der Aufgabenstellung haben, im Rahmen der Beurteilung bewertet.

Beurteilungskriterien

16

Die eingereichten Beiträge wurden gemäss den folgenden Beurteilungskriterien (BK) beurteilt:

Anforderungen an das Bauwerk zur gesellschaftlichen Nachhaltigkeit (BK1)

- Das Bauwerk (gemäss der Zielsetzung dieses Studienauftrags) gliedert sich städtebaulich und architektonisch gut in das Stadtgefüge ein und erfüllt die Anforderungen Ortsbild-, Umgebungs- und Denkmalschutz Kanton Basel-Stadt.
- Das Bauwerk ist architektonisch und konstruktiv hochwertig gestaltet.
- Das Bauwerk bietet eine hohe Aufenthaltsqualität und ermöglicht die Inklusion aller Bevölkerungsgruppen (u.a. BehiG).
- Die neuen Bauten und Anlagen im und über dem Gleisfeld, deren Anschlüsse an die Bestandsbauen und -anlagen sind sehr gut gestaltet und insbesondere ist der räumlich prägende Witterungsschutz mit den Anforderungen des Ortsbild-, Umgebungs- und Denkmalschutzes optimal abgestimmt.
- Das Bauwerk gliedert sich funktional gut in das Stadtgefüge ein. Eine optimale Führung der Personenflüsse ermöglicht die Intermodalität, eine gute Orientierung bzw. Sichtbarkeit und erzeugt eine hohe Qualität bei den Zugängen zu Bahn, Velostationen, Tram und MIV.
- Der Perronzugang Margarethen erfüllt die Anforderungen von Bund und SBB bzgl. Perronzugang, Personenfluss, Konstruktion, Gleisinfrastruktur etc. (Zustand 2035 und Zielzustand 2050+).
- Der Perronzugang Margarethen erfüllt die Anforderungen des Angebotsschritts 2035 des Bundes termingerecht, ist aufwärtskompatibel zum Zielzustand 2050+ der Anlagen der SBB sowie Horizont 2050+ gemäss Stadtraum Bahnhof Basel und ist genehmigungsfähig im Sinne PGV (Plangenehmigungsverfahren) unabhängig vom Zeitpunkt der Erstellung der neuen Margarethenbrücke.
- Die neue Margarethenbrücke erfüllt die Anforderungen von Basel-Stadt bzw. der BVB bzgl. Querschnitt und der Verbindungen vom Quartier Gundeldingen mit der Innenstadt.
- Die neue Margarethenbrücke erfüllt die Anforderungen von Bund und SBB bzgl. Gleisinfrastruktur (Gleisgeometrie, Abstützung, Anprallschutz, Berührschutz etc.) und betriebliche Anforderungen im Unterhalt (minimale Gleissperrungen Tram/SBB etc.).

- Das Brückentragwerk muss robust sein und Tragwerksreserven aufweisen. Die Brücke führt über eine Gleisanlage von erheblicher Bedeutung. Daher impliziert die Lage des Bauwerks ein hohes Schadenspotential bei Beeinträchtigungen oder gar Zerstörungen am Bauwerk.
- Das Bauwerk ist flexibel für zukünftige Entwicklungen.

Anforderungen an das Bauwerk zur wirtschaftlichen Nachhaltigkeit (BK2)

- Der Perronzugang Margarethen und die neue Margarethenbrücke sind statisch getrennte Objekte.
- Die technische Machbarkeit ist für beide Szenarien nachgewiesen: a) der Perronzugang Margarethen und die neue Margarethenbrücke werden gemeinsam errichtet und in Betrieb genommen. b) der Perronzugang Margarethen geht in Betrieb und später wird die neue Margarethenbrücke errichtet.
- Die Bauphasenplanung entspricht den bahntechnischen Anforderungen von Bund, SBB, BVB und vom Kanton Basel-Stadt und beeinträchtigt die Verkehrs- und Personenflüsse nur wenig (beschränkte Möglichkeiten für Stützkonstruktionen, laufender Tram- und Bahn-Betrieb).
- Das Bauwerk erfüllt Aspekte der ökonomischen Nachhaltigkeit (Baukosten, möglichst ohne Sprungkosten, Aufwärtskompatibilität).
- Das Bauwerk hat einen minimierten Betriebs- und Unterhaltsaufwand (möglichst ohne Sperrungen von Gleisen der SBB und Tram). Ein unterhaltsfreundliches Tragwerk und ein möglichst guter konstruktiver Schutz aller Bauteile trägt der erschwerten Zugänglichkeit, Inspektion und den Instandsetzungsarbeiten Rechnung. Die Umbau- und Rückbaubarkeit ist gegeben.

Anforderungen an das Bauwerk zur ökologischen Nachhaltigkeit (BK3)

- Das Bauwerk erfüllt die umweltrechtlichen Vorgaben.
- Die Klimawirkung des Bauwerks ist möglichst gering. Das Bauwerk ermöglicht die Produktion erneuerbarer Energien und berücksichtigt die Aspekte der Kreislaufwirtschaft.
- Das Bauwerk mindert den Hitzeinsel-Effekt und fördert die Biodiversität.

Honorar (BK4)

Das Honorar ist als Bestandteil der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit zu verstehen und wurde durch das Gremium entsprechend gewichtet. Aus beschaffungsrechtlichen Gründen soll dies separat ausgewiesen sein.

Beurteilung

Ablauf der Beurteilung

Das beschlussfähige Beurteilungsgremium tagte am 14. und am 21. Mai 2025. Alle Beiträge wurden in drei Gruppen à je zwei Projekte studiert und anschliessend dem Plenum vorge stellt und diskutiert. Dabei wurden die Stärken, Chancen, Herausforderungen und kritischen Aspekte herausgeschält und über alle Projekte hinweg diskutiert. Die Erkenntnisse aus der Vorprüfung wurden in die Diskussion miteinbezogen und stellenweise durch die Experten detailliert erläutert.

Im Rahmen der projektübergreifenden sowie projektspezifischen Diskussion und Beurteilung wurden vertiefte Erkenntnisse zum Gesamtprojekt erlangt.

→ Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt einstimmig den Auftraggeberinnen SBB und Basel-Stadt, das Projektteam «Penzel Valier» mit der Weiterbearbeitung ihres Projektes zu beauftragen.

Für die Weiterbearbeitung des Siegerbeitrags sind der Projektbeschrieb sowie nachfolgende Hinweise zu berücksichtigen.

Hinweise zur Weiterbearbeitung

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

- Sowohl aus städträumlicher als auch aus funktionaler und technischer Sicht sind beide Brückenteile (Margarethenbrücke und Perronzugang) bauzeitlich gemeinsam zu erstellen.
- Der Witterungsschutz für die Tramhaltestelle ist zu optimieren.
- Die V-förmig angeordneten Rolltreppen ergeben einen Konflikt beim Personenfluss auf Perronebene. Sie sind anzupassen.
- Es gilt ein schonendes Konzept und Vorgehen zur Verschiebung der Halle SNCF, das die bahnbetrieblichen Anforderungen berücksichtigt, zu erarbeiten.
- Die Halle SNCF kann aufgrund der zu grossen Einschränkungen im Bahnbetrieb, nicht am Stück verschoben werden. Die Halle SNCF ist daher vermutlich in Teilen zu demontieren und remontieren. Die vorgeschlagene Verschiebung der Halle SNCF in einem Stück mit ihren Auswirkungen auf den Bahnbetrieb muss vertieft geprüft werden. Eine grosstmögliche Schonung der Halle SNCF unter Berücksichtigung der bahnbetrieblichen Rahmenbedingungen ist zu untersuchen. Das Projekt muss hinsichtlich Fahrstrom, Berührungsschutz, Fahrzeogrückhaltesystem, Befestigungen, Ausstattungen, Verkehrsführungen, Bauprozess etc. präzisiert werden.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

- Der vorgeschlagene Verzicht auf die Hilfsbrücke ist weiter zu untersuchen. Dabei sind die Höhenlagen der An schlussbereiche sowie die Tramgleisgeometrien vertieft zu analysieren.
- Die Materialeffizienz ist bei der Brückenkonstruktion zu optimieren.
- Die Schweißnähte in Längsrichtung über den Fahrleitungen sind problematisch und müssen durch eine andere Lösung ersetzt werden.

Ökologische Nachhaltigkeit

- Ein sparsamer und ressourcenschonender Umgang mit Baumaterialien im Sinne des Klimaschutzes ist zu verfolgen und wo möglich zu verstärken.
- Im Vorprojekt ist sicherzustellen, dass die gezielte Verwendung von Hochleistungsmaterialien (UHFB-Belag) und Technologien (Spannweite der Halle) die von den Verfassern postulierten Ziele (wie Demontierbarkeit, Wiederverwendbarkeit, Sortenreinheit etc.) nicht weiter gefährden.
- Es ist anzustreben, mittels Begrünungen die Massnahmen zur Klimaanpassung und zur Förderung der Biodiversität zu verstärken. Die vorgeschlagenen Begrünungsmaßnahmen sind hinsichtlich Machbarkeit, Unterhalt, etc. zu überprüfen bzw. zu optimieren.
- Photovoltaik-Anlagen sind auf allen Dächern zu prüfen und in die Gesamtgestaltung zu integrieren.

Weiteres Vorgehen

- Die Module der begehbaren Grünplateaus generieren eine differenzierte städtebauliche Einbindung und erhöhen die Akzeptanz durch die Quartierbewohner. Sie sind deshalb weiterzuverfolgen und die dafür nötige Finanzierung durch Basel-Stadt zu klären.
- Damit die aufgezeigten Qualitäten im Projekt gesichert und zukünftige Veränderungen im Projekt zugunsten einer Verbesserung eingearbeitet werden, ist spätestens im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) ein qualitätssicherndes Gutachten von unabhängigen Fachpersonen aus dem Beurteilungsgremium zu erstellen. Das Gutachten dient der Genehmigungsfähigkeit.

Allgemeine Erkenntnisse zum Umgang mit der Halle SNCF

Ein Eingriff in die Halle SNCF, einem kantonalen Schutzbauwerk, ist aufgrund von nationalen Aufgaben- und Eingriffsinteressen nicht zu vermeiden. Die SBB hat im Vorfeld viele Varianten zu möglichen Gleisgeometrien untersucht. Der Nachweis dieser Interessen wurde im Vorfeld des Verfahrens erbracht. Es zeigte sich, dass aufgrund der Enge im Westkopf wichtige betriebliche Funktionen eine Spreizung der Gleise und Anpassungen an der Gleisgeometrie verlangen. Die SBB suchte die schonendste Variante im Bahnsystem des Knotens Basel und wollte grössere Eingriffe in die städtebaulichen Strukturen unbedingt vermeiden. Die angepasste Gleisanlage steht im Konflikt mit der Halle SNCF, insbesondere den Stützen, und bedingt in jedem Fall einen Eingriff in die Halle. Das nationale Aufgabeninteresse des Bahnzugangs verlangt nach einer Querung und Perronzugang in der Achse der provisorischen Passerelle, was im Konflikt mit dem Dach der Halle SNCF steht. Insofern ist ein starker Eingriff in die Halle unvermeidlich. Im Studienauftrag war ein Gesamtkonzept in Hinblick auf die grösstmögliche Schonung der Halle SNCF gemäss Art. 3 und Art. 6 NHG zu entwickeln. Die Auswirkungen der Eingriffe in die Halle SNCF wurden in ihrer Gesamtheit beurteilt. Die Bewilligungsfähigkeit der Bahnanlage muss gegeben sein.

Im Verfahren konnte ein breitgefächertes Variantenspektrum an Lösungsansätzen diskutiert werden. Ziel der ersten Phase war, die Rahmenbedingungen für die Ausarbeitung der Projektentwürfe zu präzisieren und für alle Projektteams eine einheitliche Grundlage zu formulieren. Das Ziel wurde mit den Rückmeldungen zur ersten Zwischenbesprechung erreicht.

Die an der ersten Zwischenbesprechung präsentierten Lösungsansätze hinsichtlich Halle SNCF wurden dem Denkmalrat des Kantons Basel-Stadt präsentiert. Es fand eine vertiefte Auseinandersetzung mit der geschützten Halle SNCF und den Konsequenzen für den Bahnbetrieb statt. Das Gremium hat basierend auf der Einschätzung des Denkmalrates die Rahmenbedingungen für eine genehmigungsfähige Lösung präzisiert und den Projektteams für die Ausarbeitung der Projektentwürfe mitgegeben.

Bis zur Schlussabgabe wurden drei verschiedene Ansätze im Umgang mit der Halle SNCF von den Projektteams weiterverfolgt, welche alle vom Gremium als mögliche Lösungen unterstützt wurden:

- Abknicken, minimale Kürzung und leichte Verschiebung am heutigen Ort
- Umplatzierung vor den Westflügel und minimale Kürzung bis Zustand 2050+
- Umplatzierung auf die Brücke

Um die Rahmenbedingungen von Bahnbetrieb und Bauprozess zu erfüllen, muss die Halle SNCF in jedem Fall in Teilstücke zerlegt, demontiert und am neuen Ort wieder aufgebaut werden.

Bei der Beurteilung der Projektentwürfe waren für das Gremium die Auswirkungen der unterschiedlichen Lösungsansätze sowie der Umgang mit den sich daraus ergebenden Chancen und Herausforderungen von besonderer Bedeutung.

Allgemeine Erkenntnisse zu den Baukosten und Honorare

Die Baukosten aller Projekte wurden von den Experten im Auftrag des Gremiums gleichartig erhoben und mit den bisherigen Kostenschätzungen verglichen. Die Baukosten für den Zustand 2035 ohne Module aller Projekte gemäss aktuellem Kenntnis- und Projektstand liegen mit 107% bis 113% gegenüber der zugrundeliegenden Schätzung der Basisvariante in einem ähnlichen Bereich, wobei die Basisvariante noch keiner genehmigungsfähigen Lösung entspricht.

Die Honorarangebote aller Projektteams wurden von den Experten überprüft, wurden als eine gute Grundlage für den Folgeauftrag eingeordnet und sind in die Beurteilung eingeflossen.

Allgemeine Erkenntnisse zum Klima und Ökologie

Die CO₂-Emissionen, die bei der Errichtung der Bauwerke entstehen, sind vergleichbar. Einzig das Projekt der ARGE Margarethen verspricht dank dem effizienten Materialeinsatz reduzierte CO₂-Emissionen. Vorschläge für Materialeinsatz wie Green Steel, Clark-Beton, Eco-Zement etc. können bei allen Projekten angewendet werden und sind unabhängig vom jeweiligen Projektentwurf bzw. abhängig von der Einkaufsstrategie des Bauherrn.

Die Begrünungsmassnahmen und Photovoltaikanlagen unterliegen erhöhten technischen und funktionellen Anforderungen und können zum jetzigen Projektstand nicht in jedem Fall garantiert werden (bspw. Begrünung Tramgleistrassee, Bäume in Gleisnähe, intensive Begrünung der Perrondächer).

Gesamtwürdigung und Dank

Das Studienauftragsverfahren hat gezeigt, dass es in betrieblich, denkmalpflegerisch und städtebaulich äusserst komplexen Zusammenhängen sehr hilfreich ist, hochwertige Lösungen über ein sorgfältig kalibriertes Varianzverfahren zu ermitteln. Dazu braucht es die Bereitschaft und Mitarbeit aller Beteiligten, an eine überzeugende Lösung zu glauben und diese dann in einem iterativen Prozess schrittweise zu entwickeln. Diese interdisziplinäre Zusammenarbeit mit den Projektteams, den Expertinnen und Experten, den Quartiervertreterinnen und dem Beurteilungsgremium war konstruktiv und zielführend.

Mit dem ausgewählten Projekt konnte diese grosse Herausforderung aus heutiger Sicht herausragend gemeistert werden. Dem sehr differenzierten Entwurf gelingt es, dem neuen Mobilitätsknotenpunkt eine angemessene städtebauliche und architektonische Gestalt zu verleihen und den Bahnhof SBB allseitig mit dem Stadtgewebe zu verknüpfen. Es bleibt, dieses vielversprechende Projekt in den kommenden Jahren zu projektieren und umzusetzen und damit der Stadt Basel einen angemessenen Bahnhof zu bieten.

Das Beurteilungsgremium bedankt sich – auch im Namen der Auftraggeberinnen – sehr herzlich bei allen Projektteams für die Bereitschaft zur Teilnahme an diesem Verfahren und anerkennt das ausserordentliche Engagement über die ganze Dauer der Bearbeitungszeit ausdrücklich.

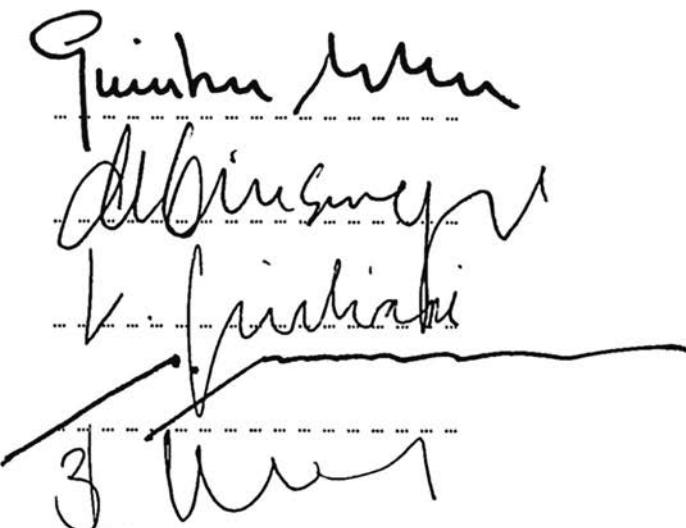
Genehmigung

20

Der vorliegende Schlussbericht wurden vom Beurteilungsgremium genehmigt:

Zürich, 21. Mai 2025

Quintus Miller



Quintus Miller

Christine Binswanger

Lorenzo Giuliani

Dr. Aurelio Muttoni

Beat Meier

Martin Bösch



M. Bösch.

Christof Roggli



C. Roggli

Thomas Staffelbach



T. Staffelbach

B. Schenck

Roger Reinauer



R. Reinauer

Beat Aeberhard



B. Aeberhard

Marko Kern



M. Kern

Marco Galli



M. Galli

Projektbeschriebe

Penzel Valier

22

PENZEL VALIER AG

Christian Penzel, Martin Valier,
Frederik Lønow, Juliet Ishak, Balazs Kutas,
Julian Nieciecki, Sébastien Fischer, Mathis
Goschenhofer, Eiril Stensaker, Christopher
Neuwirth, Sebastian Stein, Pascal Bach,
Simon Joller, Lucas Lamberti, Ryszard
Rzadki, Käthe Vulpi

MAURUS SCHIFFERLI

LANDSCHAFTSARCHITEKTEN AG
Maurus Schifferli, Gabriel Fürst

BERGMEISTER GMBH

Josef Taferner, Andreas Taras, Patrick Studer,
Roland, Atzwanger, Mattia Puddu, Manuel
Troger, Matthias Gebhard

TONI HÄFLIGER

B+S INGENIEURE AG
Urs Dubach

BASLER HOFMANN AG

Varinia Sutter

REFLEXION AG

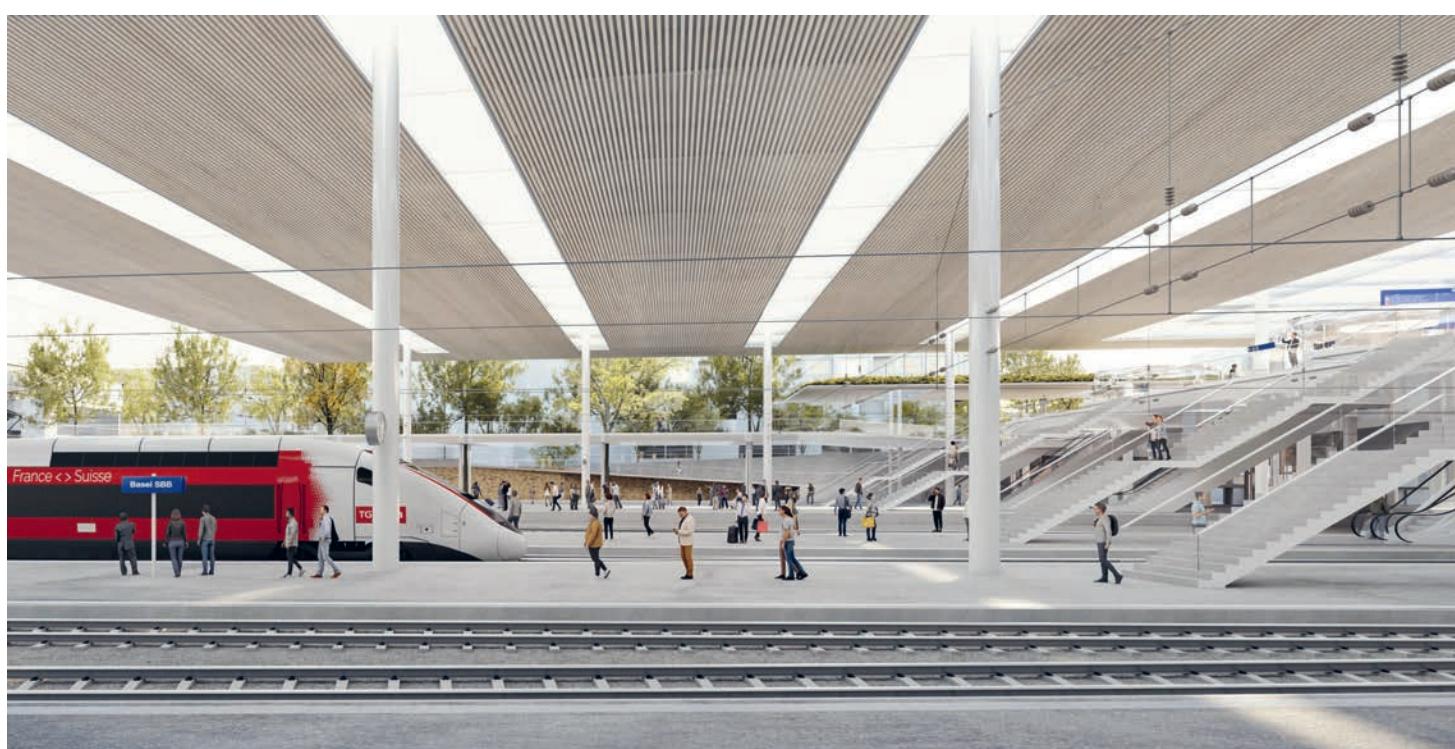
Thomas Mika, Arno Lampe,
Anna-Lena Bast

SUN DESIGN

Christian Roeske



Visualisierung Margarethenbrücke Nord mit Velozufahrt



Visualisierung Perronzugang

Ein grosses Dach schafft bereits im Zustand 2035 eine neue Basler Bahnhofshalle. Gleichzeitig deckt es alle stadtseitigen Bedürfnisse inklusive des Witterungsschutzes der Tramhaltestelle ab. Seitliche, tiefer liegende Dächer stellen den Übergang ins Quartier Gundeldingen und zum Elsässertor her. Die Grosszügigkeit des Hallendaches lässt den tatsächlich schmalen Raum von Margarethenbrücke und Perronzugang dennoch weiträumig erscheinen.

Zwei Aspekte stechen ingenieurtechnisch hervor: erstens ein Tragsystem für das grosse Dach, welches eine Verschiebung der Stützen als Reaktion auf sich verändernde Gleisgeometrien auch nach dem Zielzustand 2050+ erlaubt. Zweitens wird für die Brücken eine sehr schlanke Tragstruktur vorgeschlagen, was zu stadträumlich angenehmen tiefliegenden Anschlüssen an den Stadtraum im Norden und im Süden führt.

Im Zielzustand 2050+ wird das grosse Dach bis zur heutigen Hauptpasserelle verlängert und damit eine äusserst grosszügige Bahnhofshalle geschaffen.

Als Module werden intensiv bepflanzte und begehbarer Grünplateaus über den seitlichen Gleisen vorgeschlagen. Diese leisten zusätzlich zur Begrünung des Hauptdachs einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtclimas rund um den Bahnhof und schaffen neue, quartierbezogene Aufenthaltsräume. Weiter werden detaillierte bau- und materialtechnische Massnahmen als Module zur möglichen Reduktion des CO₂-Fussabdrucks bei der Erstellung vorgeschlagen.

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

Die klaren architektonischen und konstruktiven Elemente dieses Entwurfs sowie deren räumliche Wirkung in der neuen Bahnhofshalle und im Stadtraum überzeugen. Die Offenheit und Luftigkeit auf den Perrons sowie die einladende Geste beim Perronzugang auf der Margarethenbrücke verleihen dem erweiterten Basler Bahnhof eine neue, starke Identität. Das Versprechen, durch einen zweiten attraktiven Gleiszugang die Hauptpasserelle und den Centralbahnhofplatz zu entlasten, wird mit diesem Vorschlag glaubwürdig eingelöst. Die neue Bahnhofshalle gibt dem Bahnzugang den erforderlichen öffentlichen Ausdruck.

Durch die Absenkung der seitlichen, tieferen Dächer wird der Bezug zum angrenzenden Stadtraum hergestellt und es eröffnen sich Ausblicke aus der neuen Haupthalle in die angrenzenden Quartiere.

Die Halle SNCF wird vor den Westflügel versetzt und für den Zustand 2035 leicht gekürzt. Sie bleibt damit im Kontext des französischen Bahnhofsteils und in ihrer Funktion als Perronü-

berdachung erhalten. Die grosse, neue Bahnhofshalle westlich der Hauptpasserelle und der daraus resultierende Mehrwert rechtfertigen eine Translokation der denkmalgeschützten Halle SNCF. Die Eingriffe in das Ortsbild, in die historisch bedeutende Substanz und in den historischen Kontext werden mit diesem Vorschlag möglichst gering gehalten. Aus Sicht des Gremiums berücksichtigt diese Variante ein Maximum an unterschiedlichen Interessen in sehr hohem Mass. Der Zielzustand 2050+ stellt eine logische, einfache und überzeugende Fortsetzung der ersten Phase dar und ist aufwärtskompatibel zu den künftigen Entwicklungen am Bahnhof SBB.

Die Lifte und Kommerzflächen auf dem Perronzugang sind geschickt ostseitig, im Bereich der Rolltreppen zu den Gleisen platziert. Dadurch wirkt die Westseite der Brücke aufgeräumt, offen und einladend, obwohl sie im Quervergleich der Vorschläge schmal und somit wirtschaftlich ist.

Das Projekt verspricht eine echte Aufwertung der Verbindung zwischen Gundeldingen und der Innenstadt. Der «Margarethenboulevard» ist grosszügig und unverstellt. Die vorgeschlagenen, schräg aufeinander zulaufenden Rolltreppen sind für den Personenfluss auf den Perrons noch zu optimieren. Die räumlichen und städtebaulichen Qualitäten, welche durch das neue Bahnhofsdach entstehen, schliessen an die räumliche Wirkung der historischen Perronhalle an. Dieses Raumerlebnis auf der Westseite fortzusetzen, hat überzeugt. Die Perronebene wird dank identischen Dach- und Brückensteinen als gestalterische Einheit wahrgenommen und verfügt über eine hohe Aufenthaltsqualität. Die ökonomische Machbarkeit wird durch intelligente Entscheidungen, beispielsweise die insgesamt schmalere Brücke, glaubhaft nachgewiesen. Die Stützengliederung der Bahnhofshalle korrespondiert harmonisch mit jener der Halle SNCF.

Das grosse Dach versorgt nicht nur die Perrons mit Tageslicht, sondern bietet gleichzeitig Begrünung und Energieproduktion. Der Witterungsschutz auf der Tram-Haltestelle in Richtung Gundeldingen ist in der weiteren Ausarbeitung des Projekts zu überprüfen.

Die als Module vorgeschlagenen seitlichen Grünplateaus auf der ganzen Länge des Hauptdaches sind klimatisch sehr zu begrüssen. Darüber hinaus lassen sie den Bahnhof und das Gleisfeld zu einem Teil der Alltagsstadt werden.

Aus Sicht Betrieb und Unterhalt ist das Projekt vorteilhaft. Auch erwähnenswert sind die überraschend grossen Velostationen, die den Stadtraum langfristig entlasten.

Das Projekt mit mehreren Modulen ermöglicht durchdachte und qualitätsvolle Zwischenzustände, welche teils für Generationen bestehen bleiben. Das Gesamtkonzept gibt eine Antwort auf einen Ort, der in Zukunft andauernden Veränderungen unterworfen sein wird..

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Für die Margarethenbrücke und den Perronzugang ist eine Verbundlösung, bestehend aus einem durchgehenden Blech als verlorene Schalung, vorgesehen, auf welches Wabenträger aufgeschweisst sind. Diese Struktur wird mit Ortbeton ergänzt. Die gewählte Bauweise ermöglicht eine hohe Schlankheit (bis zu einem Verhältnis von $h/l = 1/33$) und damit tief liegende Anschlüsse an beiden Brückenenden. Ein zusätzlicher Vorteil dieser Lösung liegt in ihrer hohen Flexibilität und Aufwärtskompatibilität im Hinblick auf einen späteren Umbau für den Zustand 2050+. Die Gleise 5 bis 9 werden in nur einer Spannweite ($l = 35.35 \text{ m}$) überbrückt und sind damit unabhängig vom künftigen Tiefbahnhof. Die Materialeffizienz kann in der Weiterbearbeitung noch optimiert werden.

Zur Oberflächenentwässerung werden keine Angaben gemacht. Aufgrund des Vollquerschnittes wird die Entwicklung einer dauerhaften und ästhetisch zufriedenstellenden Lösung als anspruchsvoll aber machbar eingeschätzt.

Auf ein Lehrgerüst kann verzichtet werden, wodurch sich die Einschränkungen für den Bahnbetrieb während der Bauzeit deutlich reduzieren. Die Schweissnähte in Längsrichtung über den Fahrleitungen sind jedoch problematisch und müssen bei der Weiterbearbeitung durch eine andere Lösung ersetzt werden.

Die Überlegungen zu einem optionalen Verzicht auf die Hilfsbrücke werden begrüßt, sind jedoch nicht in die Bewertung eingeflossen. Die Übergänge vom alten und neuen Strassen niveau sind hinsichtlich Höhenlage und Tramgleise unklar.

Das Hauptdach wird als Trägerrost ausgebildet, bestehend aus Zwillingsträgern quer zu den Gleisen und Sekundärträgern in Gleisrichtung. Die Verbindung zu den Stützen erfolgt über biegesteif angeschlossene Hammerköpfe, die zwischen den Zwillingsträgern angeordnet sind. Dieser geschickte Lösungsansatz ermöglicht es, die Stützen bei künftigen Anpassungen der Gleisgeometrie zu versetzen. Die Ausfallfähigkeit einer Stütze bei einem Anprallereignis muss bei der Weiterbearbeitung beachtet werden.

Die Montage des Daches erfolgt primär von der neu erstellten Brücke aus mittels Pneukran. Die Perrons werden dazu nicht in Anspruch genommen, womit der Einfluss auf den Bahnbetrieb minimiert werden kann.

Die Aufwärtskompatibilität zum Zielzustand ist gegeben. Es werden klassische Materialien mit annehmbaren Unterhaltskosten eingesetzt.

Ökologische Nachhaltigkeit

25

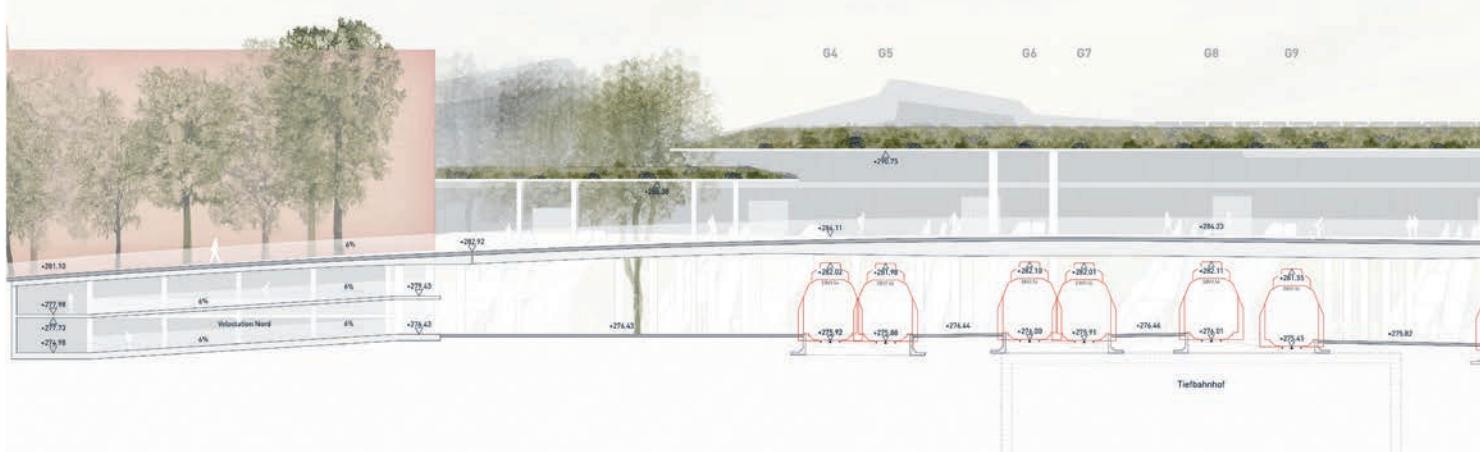
Die Margarethenbrücke und der Perronzugang sind – unter Erfüllung der Funktionalität – zusammen deutlich schmäler als die Basisvariante, was sich günstig auf Kosten und CO₂-Fussabdruck auswirkt. Deshalb bleibt das grosse Dach ökonomisch und in Bezug auf die Ressourcen im Rahmen.

Zur Verbesserung der Treibhausgas-Emissionen und der Kreislaufwirtschaft werden Optimierungen bei der Baugrubenplanung, Verwendung von Green Steel, KLARK-Beton und weitere als Module begrüßt. Bezuglich des Weiterbauens mit dem Bestand wird auf die zukünftige Wiederverwendung durch «design for disassembly» etc. des Neubaus fokussiert. Es werden jedoch keine Bauteile im Projekt wiederverwendet. Die Umsetzung dieser bau- und materialtechnischen Ansätze unterstützt die Bemühungen, den Ausstoss von Treibhausgasen aus der Erstellung zu minimieren. Die Klimaökologie wurde zentral und als wichtiges Kriterium in die Planung integriert. Die Einbindung des Projektes in das Stadtklimaschehen im Umfeld ist thematisiert. Die Wirkungsanalyse der Hitze und damit Massnahmenwirkung sind nachvollziehbar.

Die als realistisch erachteten Begrünungsmassnahmen umfassen die grossflächige Verschattung durch Gründächer sowie den grünen Vegetationsfilter auf der Margarethenbrücke. Die Grünplateaus sind als Modul vorgeschlagen und werden als signifikantes Potential zur Minderung des Hitzeinsel-Effekts und als wertvoller Aussenraum im Freiraumkonzept bewertet. Das Regenwassermanagement orientiert sich mit grossen Retentionsflächen auf dem Dach und den Grünplateaus am Schwammstadtprinzip. Als positiv wird die Perronentwässerung im Zusammenspiel mit dem Bodenaufbau benachbarter Bepflanzungen bewertet.

Gesamtwürdigung

Dem Projektteam gelingt es, die vielen unterschiedlichen Erwartungen an diesen «Stadtbahnhof» von nationaler Bedeutung vorbildlich zu vereinen. Stadträumliche, architektonische, klimatische, denkmalpflegerische, ortsbauliche und ökonomische Aspekte wurden klug und innovativ aufeinander abgestimmt. Es wird eine vertiefte konstruktive und ingenieurtechnische Auseinandersetzung mit der Aufgabe demonstriert – inklusive der Auswirkungen der Neubauten auf den laufenden Bahnbetrieb. Basel erhält einen weiteren Bahnhofszugang, der sich selbstverständlich ins bestehende Stadtgefüge integriert und eine grosszügige neue Bahnhofshalle schafft.



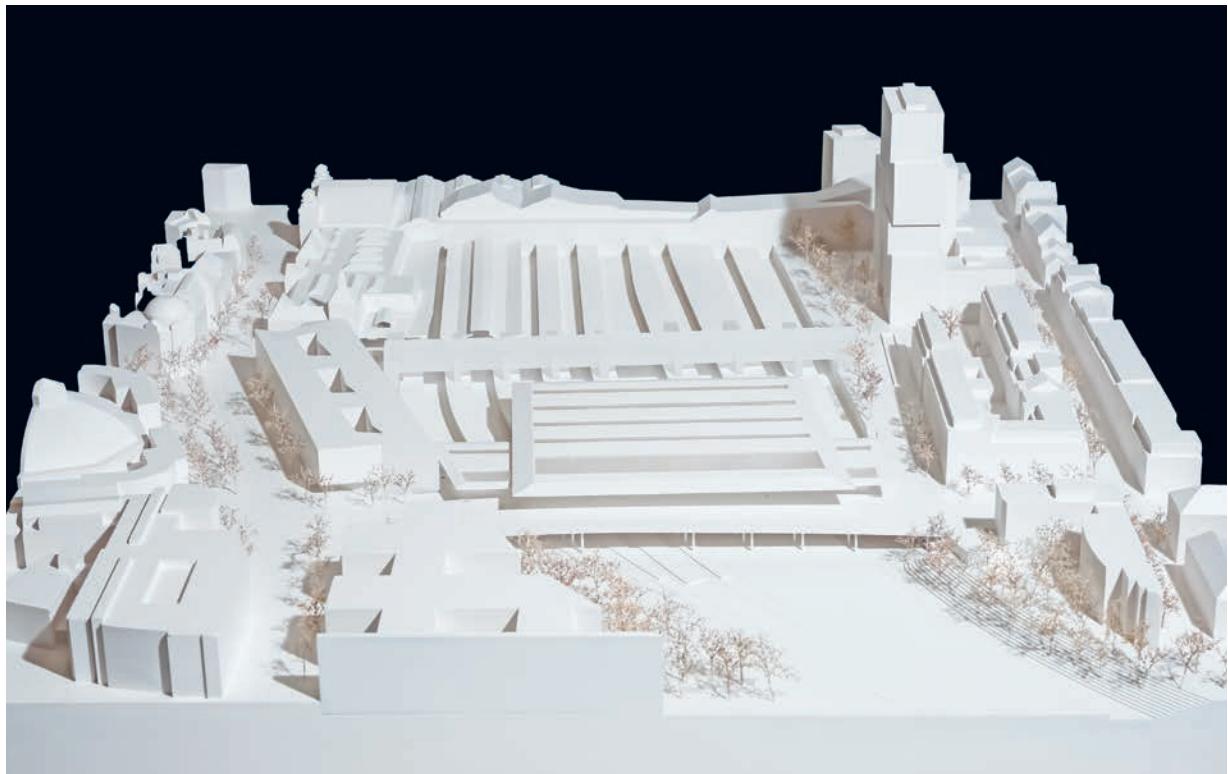
Längsschnitt Margarethenbrücke 2035



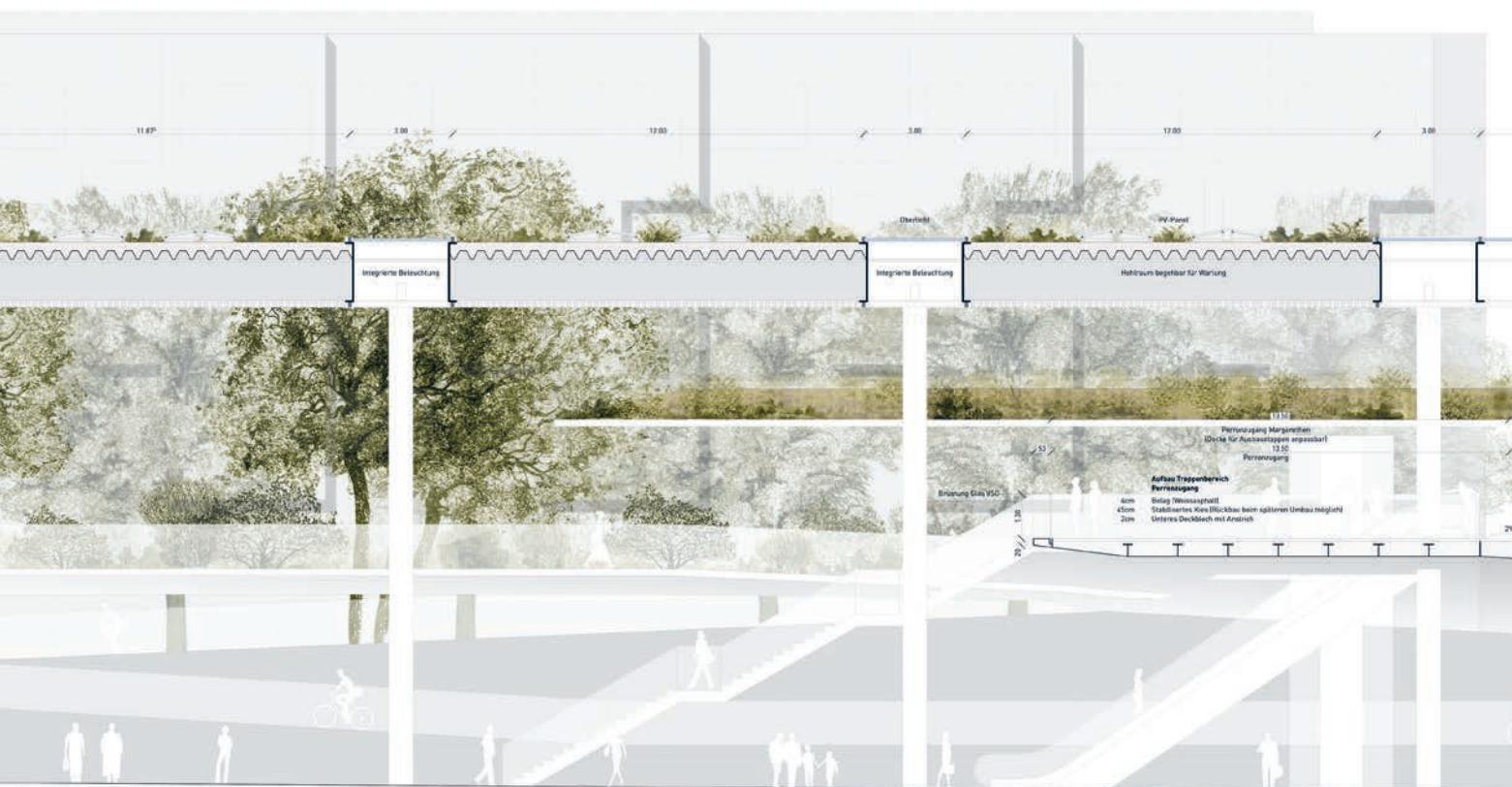
Visualisierung Perronebene 2050+



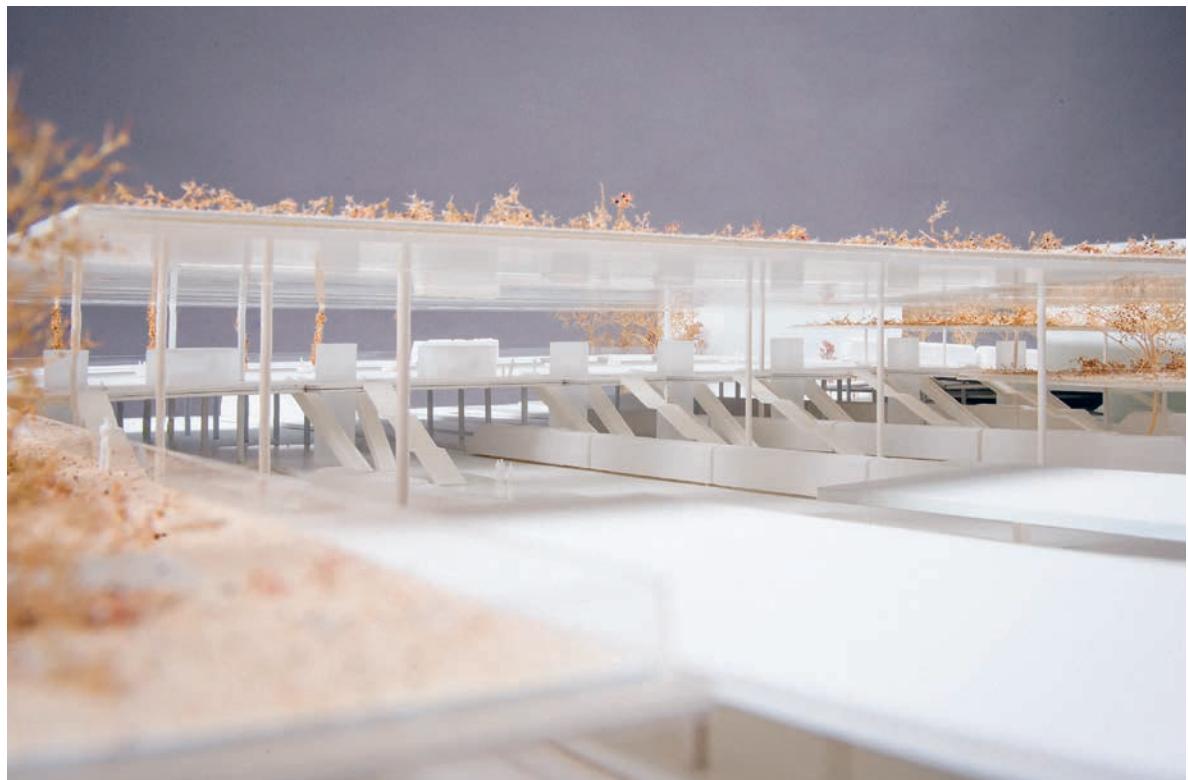
Visualisierung Grünplateau Südseite 2035



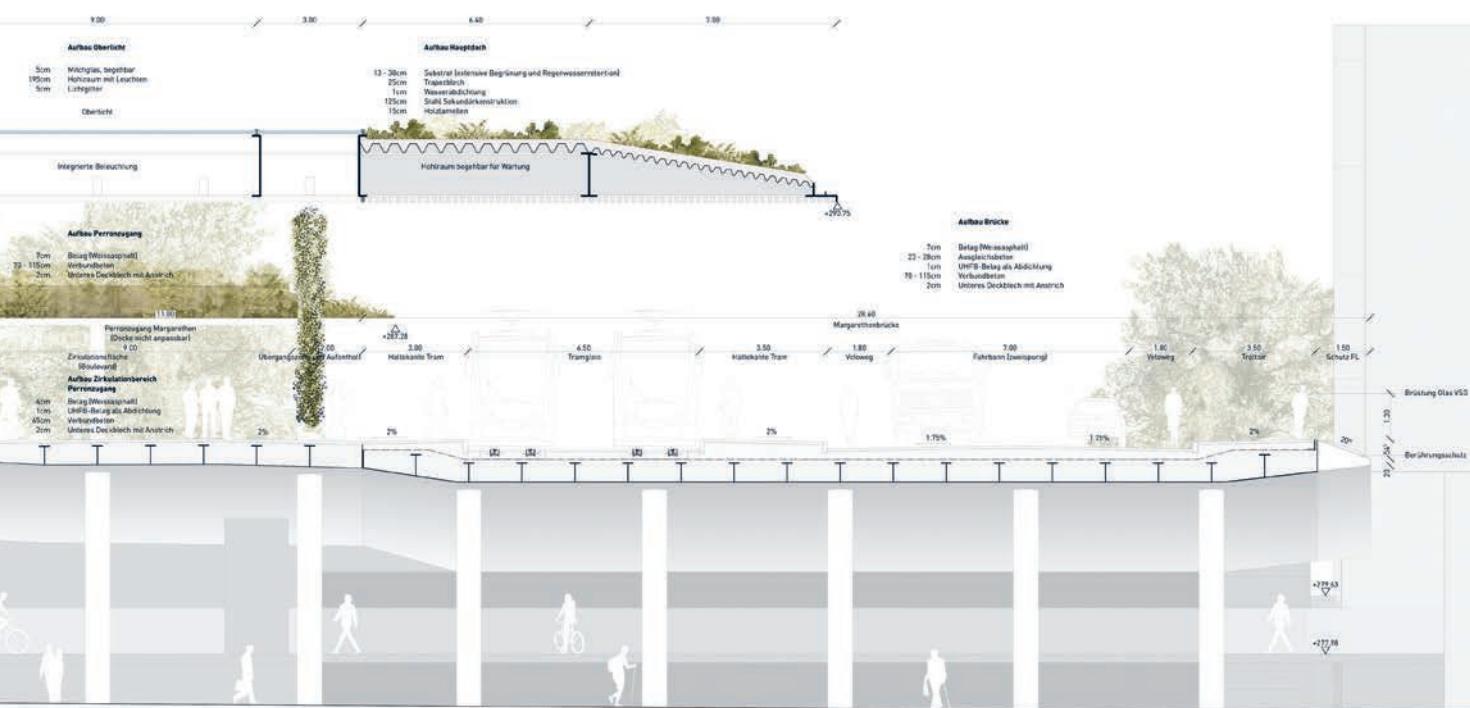
Gipsmodell 1:500

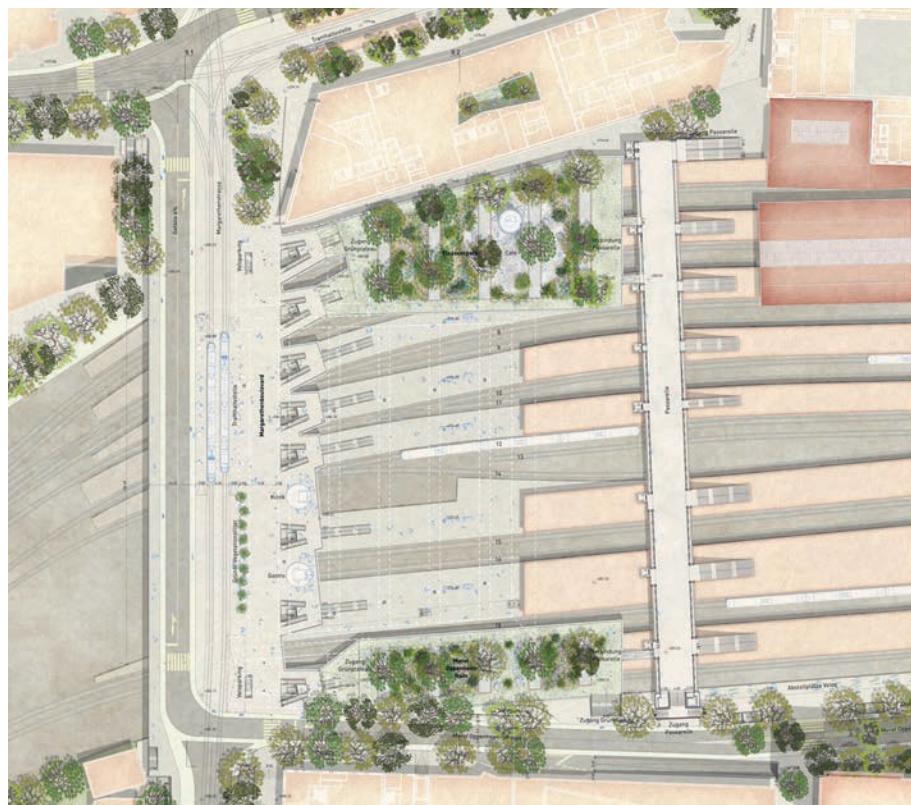


Querschnitt Margarethenbrücke 2035



Detailmodell 1:200





Grundriss Stadtebene 2035



Dachaufsicht 2035



Grünraum und Vegetation



Dachaufsicht 2050+

ARGE Margarethen

32

10:8 ARCHITEKTEN GMBH

Georg Rinderknecht Herzog, Katrin Schubiger,
Sofia Vila Clavell, Miquel Ramon Ribas, Andrea
Zupan-Dover, Luis Costeiro, Stanislaw Klajs,
Charlotte Hessbrügge, Andrew Li, Marisa Vocaturo,
Nick Gafner

CONZETT BRONZINI PARTNER AG

Gianfranco Bronzini, Jürg Conzett, Lukas Ehrle,
Abian Gutierrez, Luca Infanger, Gaby Ghani

DIGGELMANN + PARTNER AG

Mathieu Paratte, Viviane Buchwalder, Frederik
Endras, Jonas Bigler, Leandro Barbosa

MÜLLER ILLIEN

LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH

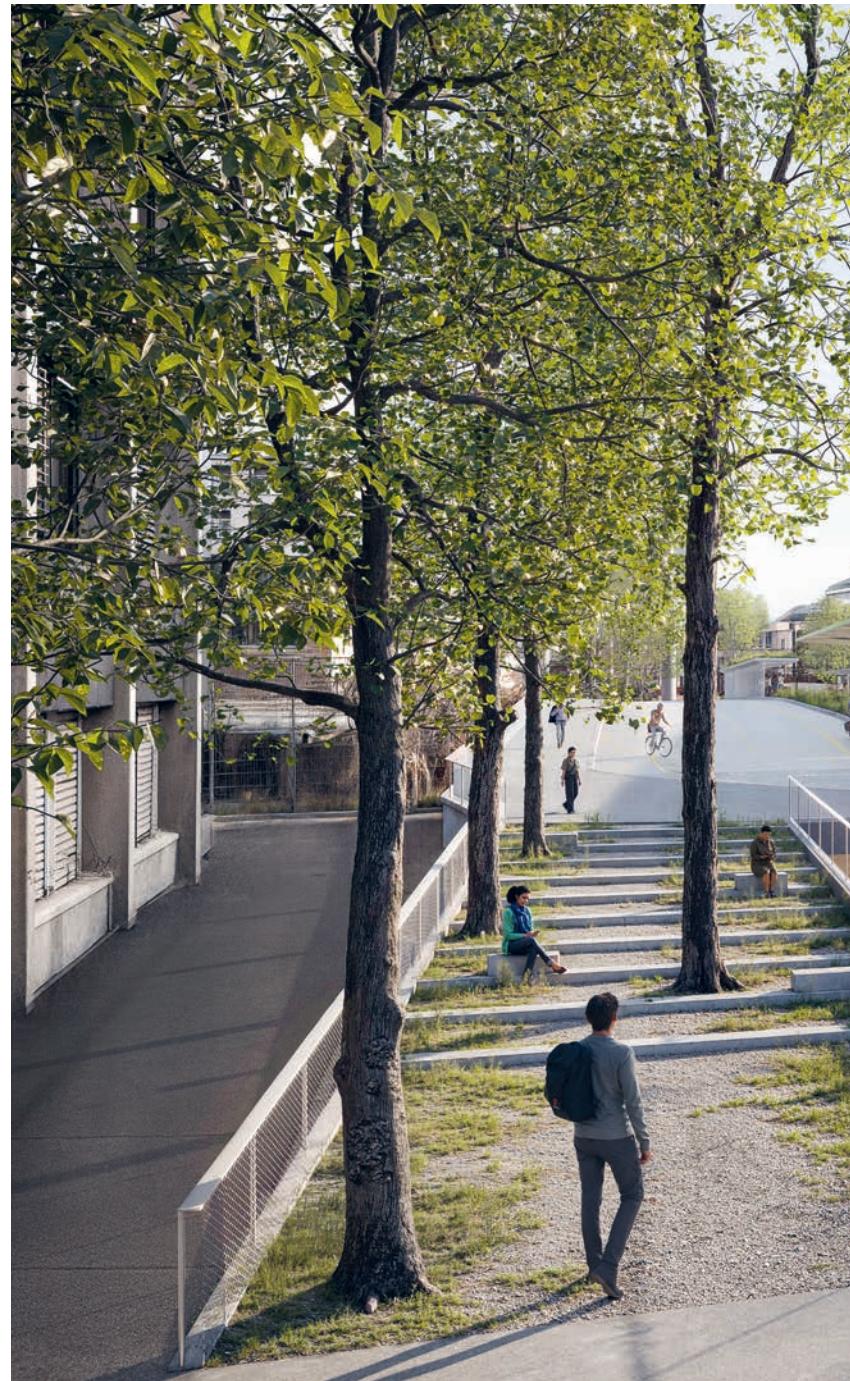
Rita Illien

JAUSLIN STEBLER AG

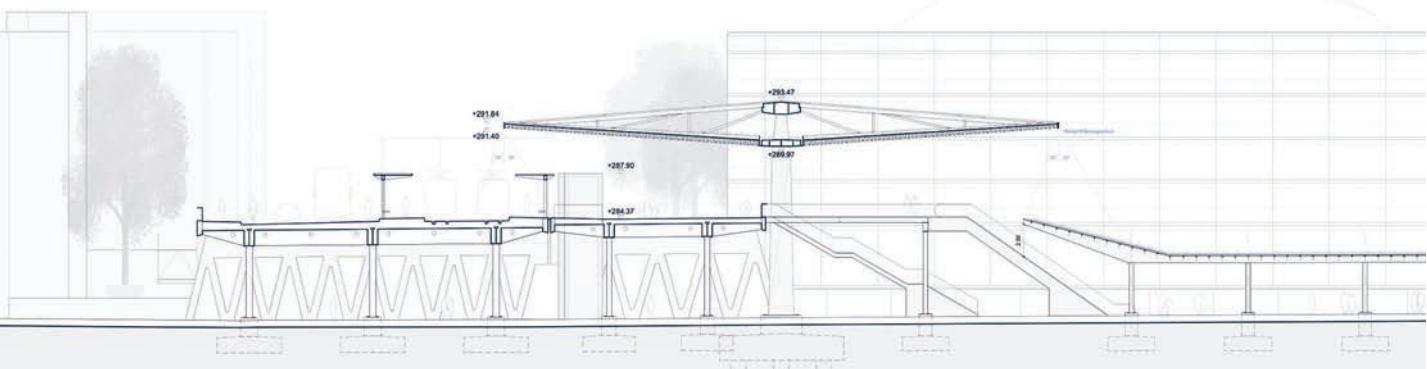
Raphael Methner, Florian Rothfuss, Daniela Raupp,
Felix Cawello, Ken Zumstein, Wissam Alkhalil, Fabio
Grieder, Martin Kaserer, Jeremiasz Wojtaszyk,
Ramon Strauff

LEMON CONSULT AG

Thiebaut Parent



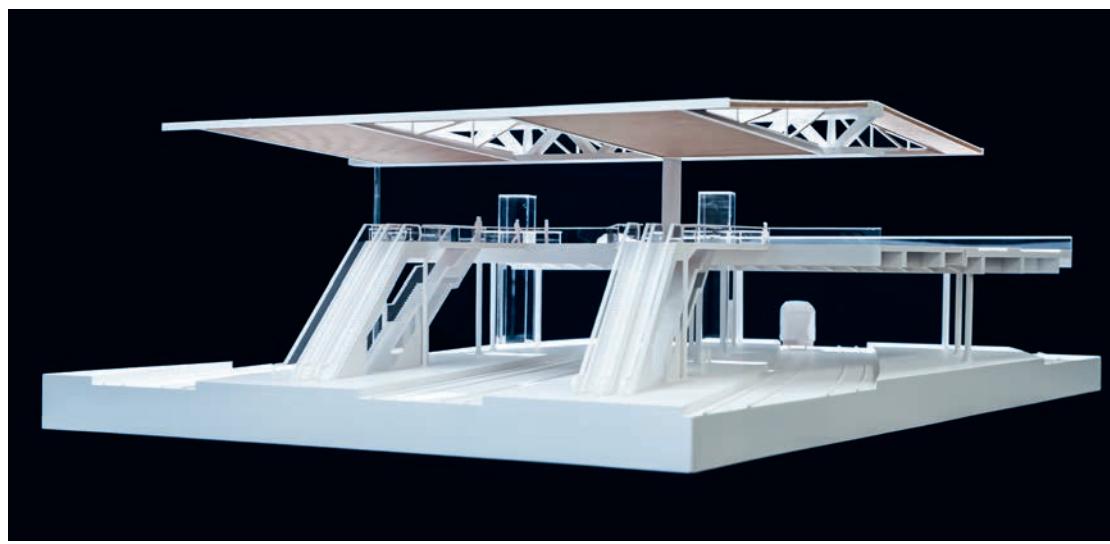
Visualisierung Zugang Margarethenbrücke mit Velozufahrt



Querschnitt Margarethenbrücke 2035



33



Detailmodell Perronzugang

Die Überdeckung des Perronzugangs Margarethen wird mit einem ausladenden Dach auf drei Pylonen vorgeschlagen. Dadurch sind mit wenigen Mitteln nahezu alle Abgänge zu den Gleisen, sowie der Perronzugang und der östliche Tramhaltebereich angemessen witterungsgeschützt. Gleichzeitig ist das grosszügig ausladende und gut gegliederte Dach im Stadtraum als Ankunfts-ort gut erkennbar und weist mit der einfachen Konstruktion eine angemessene räumliche Präsenz auf. Die Halle SNCF wird am heutigen Ort leicht verschoben und abgeknickt.

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

Die Dachkonstruktion selbst überzeugt vor allem durch die gute Gliederung, welche mehrere Aspekte synergetisch vereint. Einerseits führt die Faltung der Konstruktion auf einfache Weise regelmässig Tageslicht in den gedeckten Raum, anderseits können die grossen opaken Flächen in der Dachauf-sicht für eine ausgewogene Begrünung und Bedeckung mit Photovoltaik-Elementen optimal genutzt werden. Nicht zuletzt entsteht von höheren Lagen im Stadtraum aus eine gut gegliederte und attraktive Dachaufsicht. Unter dem neuen Dach überzeugen die einfache Organisation und die gute Ta-geslichtversorgung. Auch die plastische Rhythmisierung der Untersicht wird als gute Gestaltung gewürdigt. Die auf die Schlussabgabe hin erfolgte Korrektur der lichten Raumhöhe wird begrüsst. Der Witterungsschutz für den Perronzugang bleibt jedoch ein Dach und kann keinen neuen Hallenraum schaffen. Für den Zielzustand 2050+ wird keine wesentliche, ergänzende Projekterweiterung vorgeschlagen.

Der Vorschlag, die Halle SNCF am heutigen Ort nur leicht versetzt zu belassen, wird vom Gremium anerkannt. Das für die neue Gleisgeometrie erforderliche Abknicken der Hallenkonstruktion bedingt eine anspruchsvolle Umfor-mung im Bereich des Gelenks und an den Abschlüssen der Halle und führt zu stadträumlich wie funktional beach-tlichen Konflikten mit der provisorischen Passerelle, welche bis zum Zielzustand 2050+ (abhängig vom Tiefbahnhof) zu erhalten ist. Die Lösung dieser Konfliktlage wird erst durch den vorgesehenen Wegfall der Passerelle zu erwarten sein. Aus denkmalpflegerischer Sicht bildet der Umgang mit der Halle SNCF keine überzeugende Lösung, da auch bei diesem Projekt eine Verschiebung sowie eine Einkürzung der Halle SNCF unabdingbar sind. Grundsätzlich wird begrüsst, dass die Verfassenden an ihrer Haltung festgehalten und im Verfahren eine diskussionswürdige Variante aufgezeigt haben. Städtebaulich ergeben sich durch diesen Umgang mit der Halle SNCF Herausforderungen, beispielsweise auf-

grund der Anschluss-situation und der fehlenden Würdigung der Bedeutung des Bahnhofs.

Die stadträumliche Einbindung des Projektvorschlags bei den angrenzenden Brückenköpfen wird gewürdigt. Die Anordnung von begrünten und baumbestandenen Vorplätzen erscheint sinnvoll und stadträumlich attraktiv. Aus verkehrs-technischer Sicht wirft der Übergang beim südlichen Brück-enkopf ins Quartier Gundeldingen Fragen auf. Die Verengung im Bereich des Brückenkopfs Süd ist kritisch und eine zusätzliche Fahrspur ist nötig. Aus stadträumlicher Sicht sehr bedauernswert ist auch die Tatsache, dass für den westli-chen Bereich der Tramhaltestelle ein zusätzlicher Unterstand erforderlich ist. Diese Nachteile schwächen insgesamt den ansonsten sehr klaren Projektvorschlag.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Die Tragstrukturen der Brücke und der Perrondächer haben sich über die Dauer der Bearbeitung in eine gute Richtung ent-wickelt. Die Margarethenbrücke und der Perronzugang wer-den als gerippte Platte ausgebildet, es entsteht eine filigrane, sehr effiziente Kassetten-decke, was insbesondere aus Sicht der ökologischen Nachhaltigkeit begrüsst wird. Zudem er-gibt sich daraus eine optisch spannende Untersicht. In Längs-richtung bilden I-förmige Blechräger mit einem Mantelbeton Stahlbetonverbundträger. Leichte, auf dem Unterflansch ste-hende Fertigteile ermöglichen ein Betonieren ohne Lehrgerüst. Die vorfabrizierten Querträger können kraftschlüssig mit den Längsträgern verbunden werden. Es entsteht auch im Bauzu-stand ein effizientes System, das auf die schwierigen Bedin-gungen über den Gleisen Rücksicht nimmt. Die Velostationen hinter den Brückenenden sind aufgrund einer interessanten, fachwerkartigen Auflösung der Widerlagerscheiben bestmög-lich einsehbar und offen gestaltet. Die Sprache dieser Elemente ist jedoch nicht kohärent mit derjenigen der Brückenunterseite. Das neue Dach über dem Perronzugang ist aus struktureller Sicht sehr effizient. Durch eine intelligente Wahl von Fachwerken, die die sekundären Dachelemente tragen und eine Art «Shed» bilden, wird trotz der grossen Dimension der über-dachten Fläche und der geringen Höhe eine hohe Transpa-renz und eine natürliche Belichtung erreicht. Infolge der Ein-schränkungen durch die Geometrie der darunter liegenden Gleise sind die Spannweiten in Längsrichtung aber stark asymmetrisch. Der Vorteil mit nur 3 Stützen geht zulasten der Redundanz. Einen Ausfall von einzelnen Abstützungen kann vom System nicht aufgenommen werden. Die Struktur der Perronüberdachungen greift weitgehend auf wiederverwendete Elemente zurück. Das Ergebnis wirkt auch aus struktureller Sicht elegant.

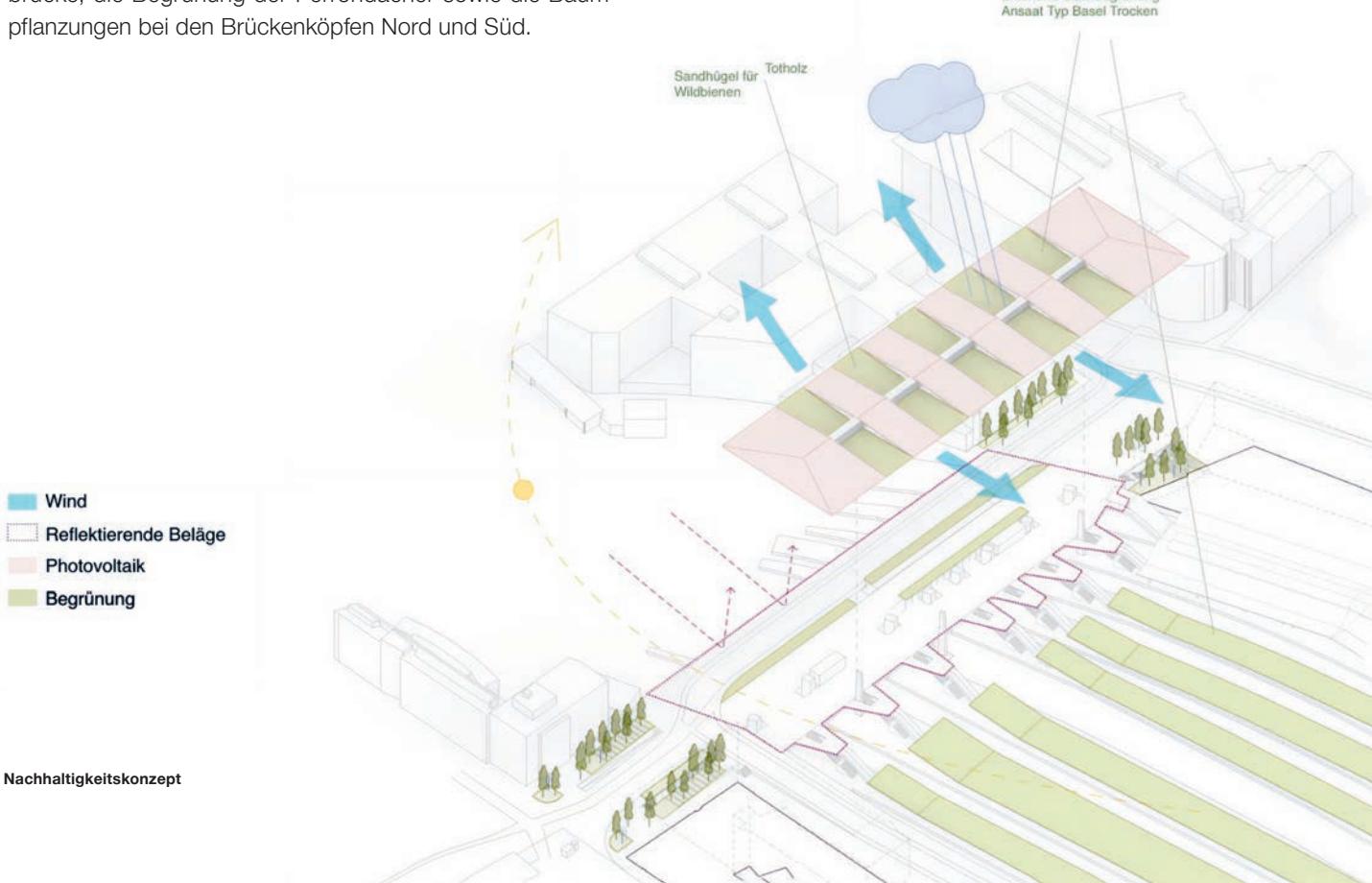
Ökologische Nachhaltigkeit

Die nicht massive Brückenkonstruktion sowie die schlanke Konstruktion des neuen Dachs wirken sich positiv auf die CO₂-Bilanz aus. Gesamthaft wird eine CO₂-optimierte Bauweise gewählt. Dies zeigt sich sowohl bei den Treibhausgas-Emissionen aus der Erstellung als auch bei den Fragen der Kreislaufwirtschaft. Auch im Gleisfeld beziehungsweise bei den Perrons werden pragmatisch und situativ alte Bauteile, wo immer möglich, wiederverwendet. Damit gewährleistet der Entwurf auch auf der Nachfrage-Seite der Wiederverwendung von Bauteilen seine Wirkung. Durch die materialeffizienten Konstruktionen und die Verwendung von relativ unspektakulären, konventionellen Materialien werden wesentliche Stellschrauben zum klimaoptimierten Bauen erkannt und konsequent genutzt. Der Entwurf zeichnet sich durch tiefe Treibhausgas-Emissionen aus der Erstellung aus. Die Klimaökologie spielt dagegen nur eine untergeordnete Rolle beim Projektvorschlag. In Teilen sind sinnvolle Ansätze im Rahmen des Begrünungskonzept und des Umgangs mit Meteorwasser aber vorhanden. Wünschenswert wäre eine Verschattung der Wegeföhrung für Fussgänger/Velofahrer im Bereich der Margarethenbrücke. Positiv bewertet werden die Begrünungsmassnahmen und deren Kombination mit einer Photovoltaikanlage des neuen Dachs auf der Margarethenbrücke, die Begrünung der Perrondächer sowie die Baum-pflanzungen bei den Brückenköpfen Nord und Süd.

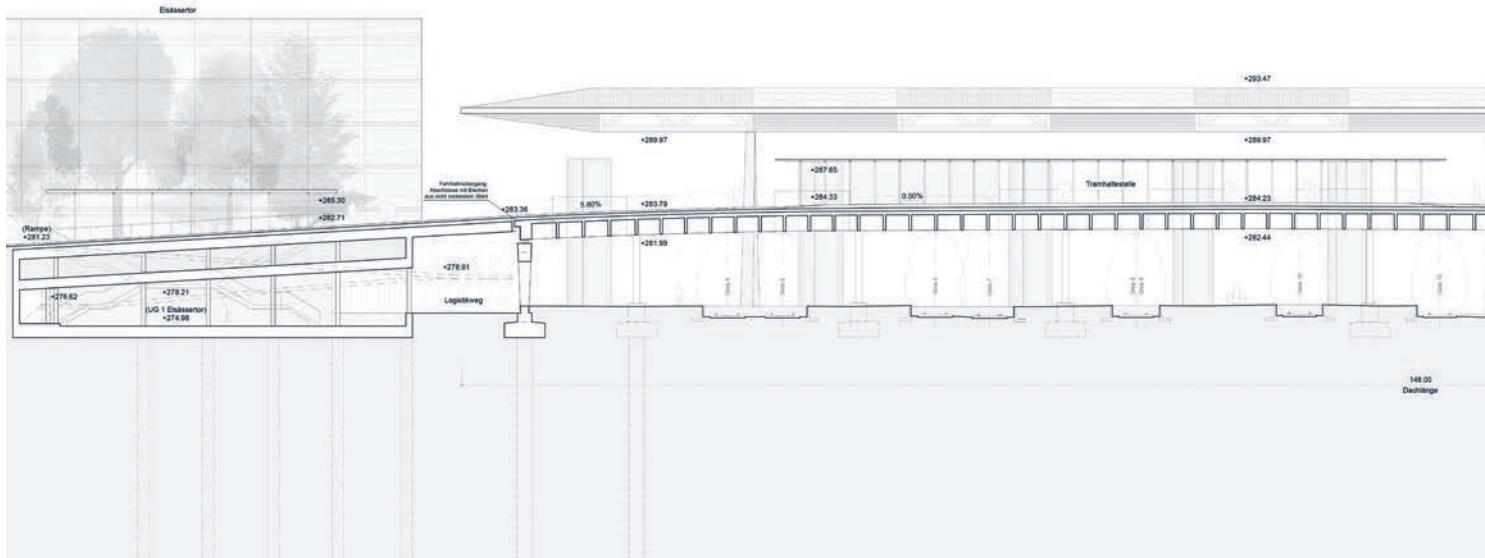
Gesamtwürdigung

35

Das Projekt ist auf mehreren Ebenen sorgfältig erarbeitet und besticht durch die Einfachheit der gewählten Mittel und die daraus entstehenden Synergien. Die verschiedenen Tragstrukturen zeigen auf konstruktiver und betrieblicher Ebene sowie bezüglich Nachhaltigkeit gute Lösungsansätze. Aufgrund der erwähnten stadträumlichen Nachteile trägt das Projekt den Anforderungen nach einem zukunftsweisenden Ankunfts-ort für den Bahnhof Basel aber zu wenig Rechnung. Der Lösungsansatz für die Halle SNCF am heutigen Ort überzeugt nicht genügend, was jedoch nicht ausschlaggebend war in der Gesamtbeurteilung.



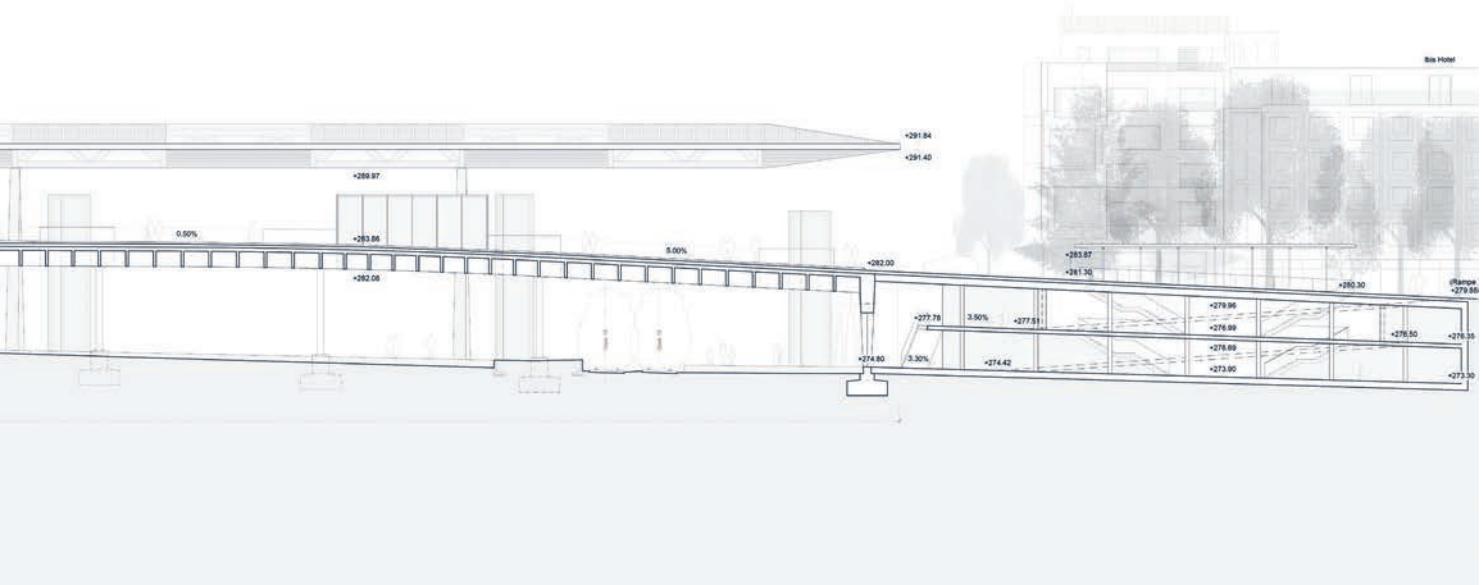
36



Längsschnitt Margaretenbrücke 2035



Visualisierung Margaretenbrücke Stadtebene



37



Visualisierung Dachaufsicht

MABA

38

SMARCH – MATHYS & STÜCHELI GMBH
Ursula Stücheli, Beat Mathys, Marla Maier,
Amelie Leu, Sarina Stocker, Ghasaleh
Bahadory, Kim Müller

STUDIO 2021 GMBH
Daniel Itten, Samuel Aebersold, Alvaro Sarda

BAUHISTORISCHE UNTERSUCHUNGEN

Thomas Hurscheler

LOCHER INGENIEURE AG
Ralf Ackermann, Marta Besalu, Christoph
Schlatter, Daniel Littarru, Tobias Asal,
Janique Kälin, Carlo Grandis

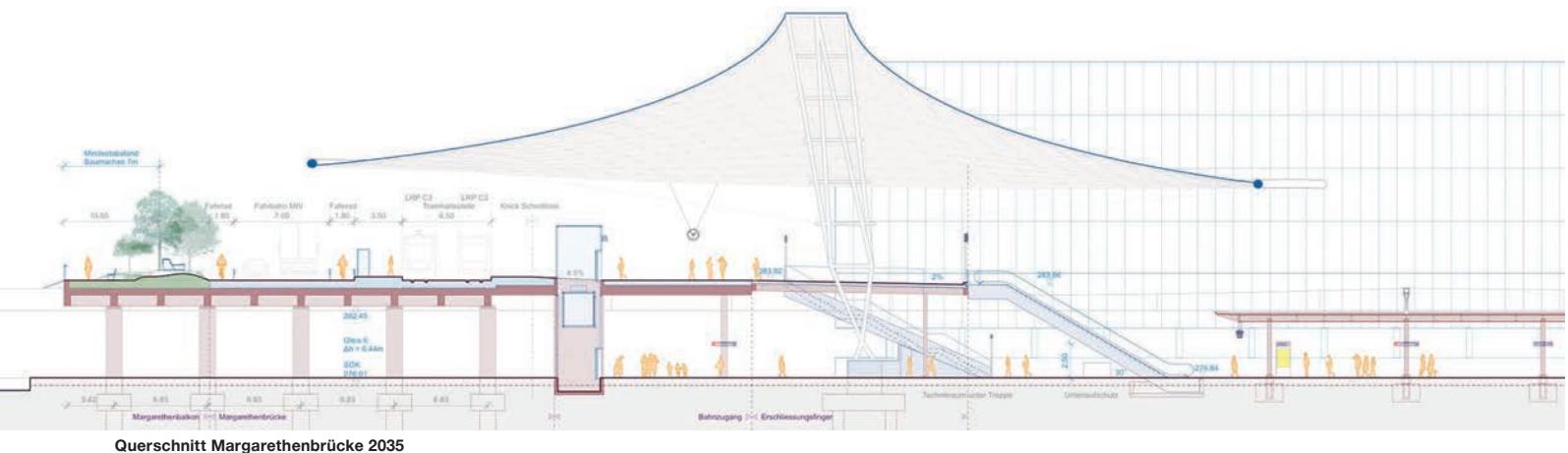
DR. SCHWARTZ CONSULTING AG
Ole Ohlbrock, Joseph Schwartz

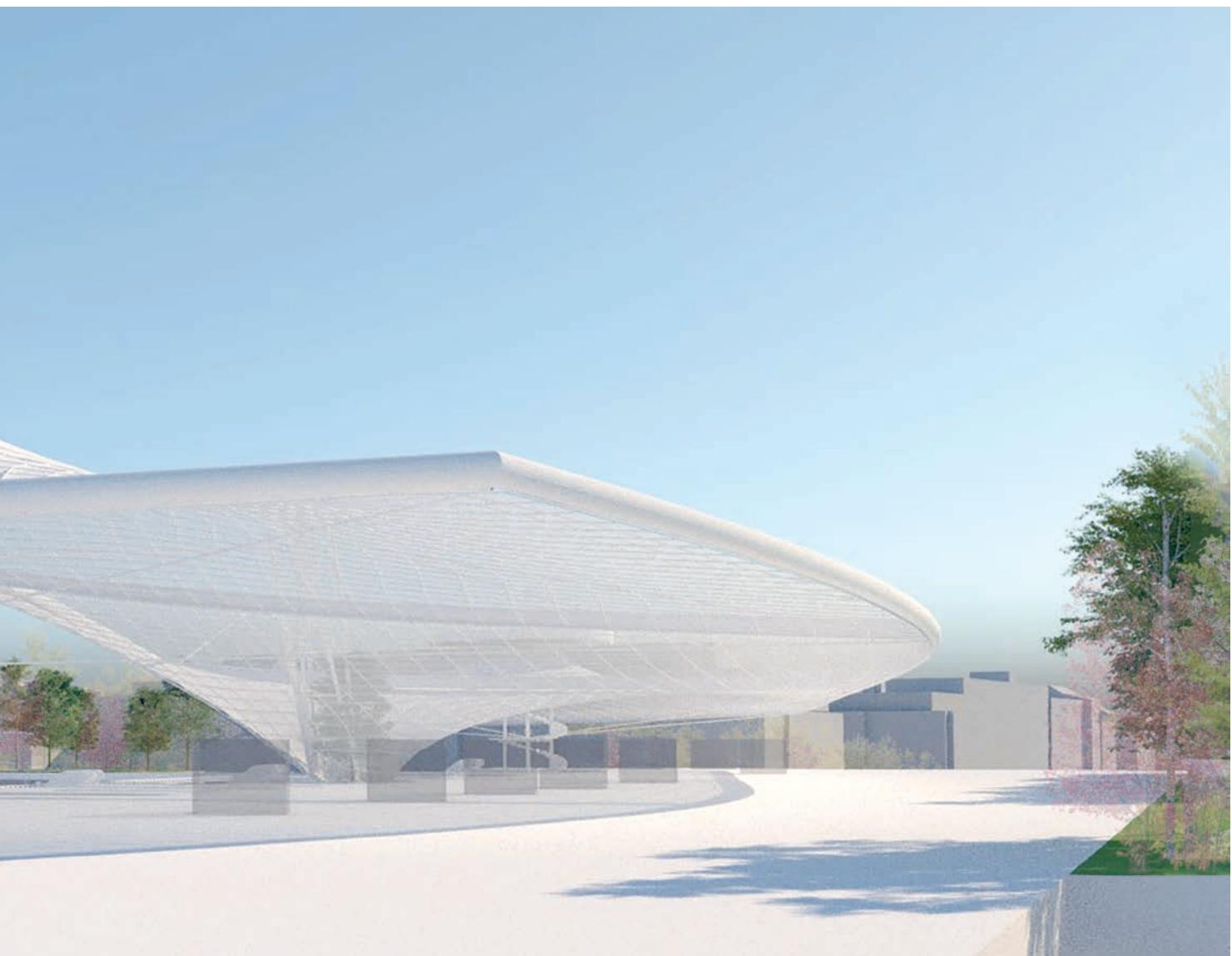
PLANIKUM AG
Florian Glowatz-Frei, Anna Monsch

FERRARO GMBH
Enrico Ferraro



Visualisierung Schattendach





39



Visualisierung Eulerhalle

Die in der ersten Bearbeitungsphase weit über den Projektperimeter ausgreifende Vision wurde zu einem ortsbezogenen Vorschlag verdichtet. Das Konzept ist klar und einfach: Eine aufgespannte Seilnetzkonstruktion mit nur drei Pylonen überdeckt in einer einzigen grossen und expressiv bewegten Geste hallenartig alle wesentlichen neuen Funktionen des geplanten Gleiszugangs.

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

Die Idee der zeichenhaften Dachlandschaft im Stadtgefüge wird im Grundsatz als interessanter Vorschlag bewertet. Ebenso gewürdigt wird der darunterliegende Hallenraum, welcher Schutz, Übersicht und Orientierung verspricht.

Die Halle SNCF wird vor den Westflügel versetzt und bleibt damit im Kontext des französischen Bahnhofteils und in seiner Funktion als Perronüberdachung erhalten.

Das neue Dach hat auf der Ebene der Brücke die Qualität eines städtischen Raumes. Es vereint mit seiner grosszügigen Ausdehnung sowohl Schnittstelle zwischen der Brücke und den Perrons, als auch zwischen dem nördlichen Stadtteil und Gundeldingen. Allerdings wird die Angemessenheit dieses mit dem ausgespannten Dach verbundenen Zeichens an dieser Stelle in Frage gestellt.

Auf der Brücke sind die verschiedenen Verkehrsflüsse so angeordnet, dass nach Westen hin ein Grünbereich mit Bäumen und Unterpflanzung angeboten wird, der klimatisch einen Beitrag leistet und eine gute Aufenthaltsqualität verspricht.

Das optimierte Brückenlängsprofil wirkt sich günstig auf die Gestaltung der Brückenköpfe und die gute Verbindung der zwei Quartiere aus.

Die scheinbar so freie Dachfigur und der Raum auf der Brücke ohne Tragelemente faszinieren auf den ersten Blick. Sie sind jedoch den Zwängen der Gleis- und Perrongeometrie unterworfen. Die Pylone und Abspannkabel sind auf den Perrons verankert. Diese Abhängigkeit kulminiert dort, wo Rolltreppen aus der Not des fehlenden Platzes heraus durch die Gitterstruktur der Pylone hindurchgeführt werden, was die Schwierigkeiten des Entwurfs deutlich macht.

Als Modul wird der Meret Oppenheim-Garten vorgeschlagen, eine Terrasse mit Bäumen über den Gleisen nördlich des Meret Oppenheim-Platzes, der klimatisch einen Beitrag leistet und eine gute Aufenthaltsqualität verspricht.

Nach Abbruch der provisorischen Passerelle im Zielzustand 2050+ wird das Dach des Zustands 2035 um zwei Dacheinheiten mit wiederum je drei Pylonen bis zur Schnittstelle Elsässertor – Bahnhof Westflügel erweitert (Module 8 und 10). Damit erfahren Grosszügigkeit, Übersicht und Orientierung

eine zusätzliche Steigerung. Das Gremium merkt an, dass mit dem Dach aber bereits im Zustand 2035 praktisch alle wesentlichen Ziele erreicht werden.

Die vorgeschlagenen Dächer gewährleisten den geforderten Personenfluss Brücke – Perron und die wichtige Verbindung der Quartiere. Sie wirken dank der patchwork-artigen Bespielung der Gitterfelder mit Gewebe, PV-Elementen oder Pflanzenbewuchs als Schattenspender. Unterhaltsarbeiten auf dem Dach scheinen grundsätzlich möglich, jedoch aufwendig und stellen aufgrund der teils starken Neigungen der Dachflächen eine grosse Herausforderung dar.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Die Margarethenbrücke ist als Plattenbalken mit vorfabrizierten Unterzügen konzipiert. Querträger in Ortbeton leiten die Lasten der Längsträger auf Stützen ab, die in grösserem Abstand angeordnet sind. Die Spannweiten – insbesondere in den Randfeldern – weisen Längen von über 20 m auf, was für eine schlaff bewehrte Konstruktion betreffend Verformungen kritisch sein kann. Die hohe Anzahl an Lagern über den Stützen wird als problematisch angesehen.

Der Perronzugang wird als schlaff bewehrte Vollquerschnittplatte ausgebildet. Dies erlaubt insbesondere bei den Gleisen 15 und 16 eine optimale Ausnutzung der lichten Höhe, da auf die Unterzugshöhe verzichtet werden kann.

Beide Brücken weisen über eine Länge von rund 100 m kein Längsgefälle auf, was bezüglich Entwässerung aufwändige Lösungen verlangt und kritisch beurteilt wird. Die Überlegungen zu einem optionalen Verzicht auf die Hilfsbrücke werden begrüßt, sind jedoch nicht in die Beurteilung eingeflossen.

Das stadtprägende neue Dach stellt sowohl statisch als auch unterhaltstechnisch eine grosse Herausforderung dar. Die gesamte Konstruktion wird lediglich durch drei Pylone mit entsprechenden Abspannungen getragen. Dieser Ansatz überzeugt durch einen geringen Fussabdruck und minimiert die Eingriffe in die Publikumszonen. Allerdings geht dieser Vorteil zulasten der Redundanz. Ein Ausfall von einzelnen Abstützungen kann vom System nicht aufgenommen werden. Die Lösung mit dem Mastfuss, durch den der Zugang zu den Perrons verläuft, wird aus konzeptioneller Sicht als wenig überzeugend angesehen. Die Aufwärtskompatibilität geht nicht über den Zielzustand 2050+ hinaus.

Die statische Ausbildung ist sorgfältig erarbeitet und dargestellt. Die Machbarkeit wird mit teils einfachen grafischen Überlegungen – trotz der sehr anspruchsvollen Konstruktion – glaubhaft aufgezeigt. Instandsetzungen des Daches und Grünpflege werden als herausfordernd beurteilt.

Ökologische Nachhaltigkeit

Trotz der materialreduzierten Bauweise ist es nicht gelungen, die Treibhausgas-Emissionen aus der Erstellung wesentlich zu reduzieren. Die CO₂-Reduktionswirkung durch Suffizienz oder andere Massnahmen ist gering, die Bauweise insgesamt hingegen eher CO₂-intensiv. Auf die Nutzung des Bestandes und Wiederverwendung von rückgebauten Bauteilen wird weitgehend verzichtet.

In den Unterlagen wird zurecht auf die rasche Entwicklung neuer Materialien (Membrane, Photovoltaik-Elemente) hingewiesen. Die zugesicherte Lebensdauer der Membrane von über 30 Jahren ist allerdings für die hier geplante Anwendung nicht ausreichend.

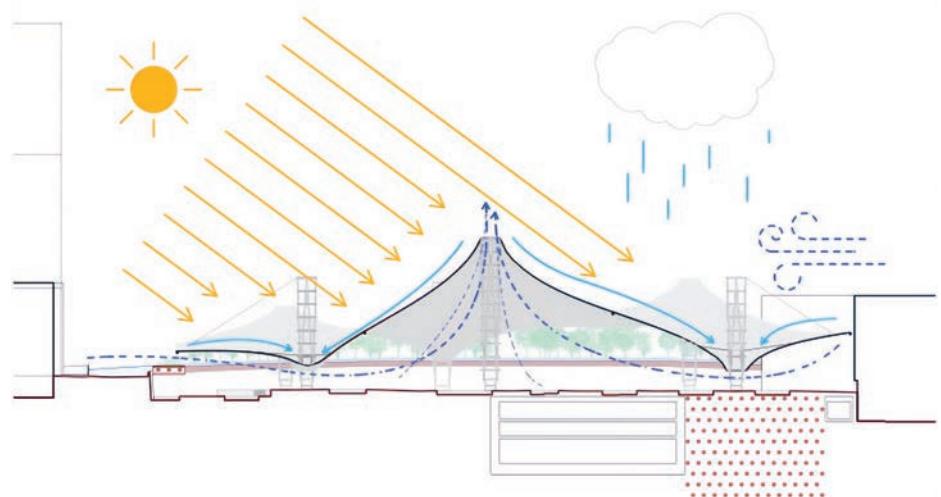
Das Thema Klimaökologie wird eingehend behandelt. Der Nachweis der Klimawirksamkeit und die Zielerreichung «–7°C» ist jedoch nur bedingt nachvollziehbar. Die positive Wirkung des postulierten Kamineffekts ist fraglich, wird doch aus dem Gleisareal heisse Luft angesogen und durch die Dachstruktur strömen. Die Lufttemperatur unter der Dachkonstruktion wird dabei eher steigen.

Die als realistisch erachteten Begrünungsmassnahmen beschränken sich auf die Begrünung von zwei Pylonen sowie der Grünstreifen mit Sträuchern und kleineren Bäumen auf der Margarethenbrücke und den Meret Oppenheim-Garten als Modul.

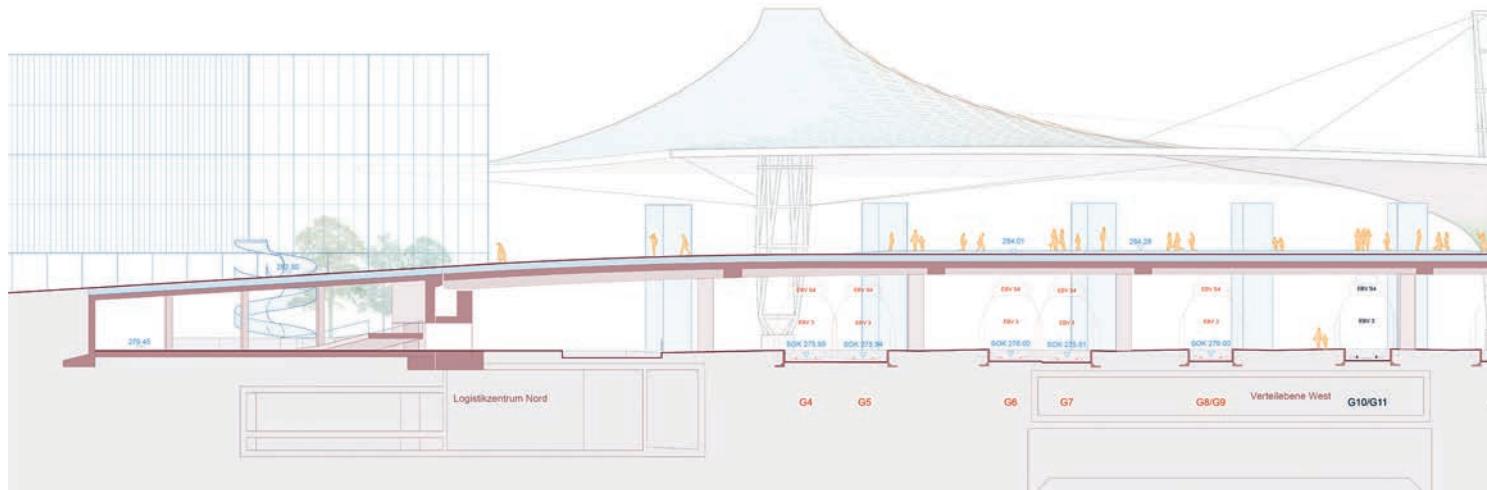
Gesamtwürdigung

41

Das Projekt stellt einen wertvollen Beitrag dar, in welchem städtebauliche, aber auch bahnbetriebliche Fragen mit der vorgeschlagenen grossen und mehrfach wirksamen Halle selbstbestimmt beantwortet werden. Der Vorschlag vermag den Bezug zum Ort und zu den angrenzenden Quartieren mit seiner Zeichenhaftigkeit aber nicht überzeugend genug herzustellen.



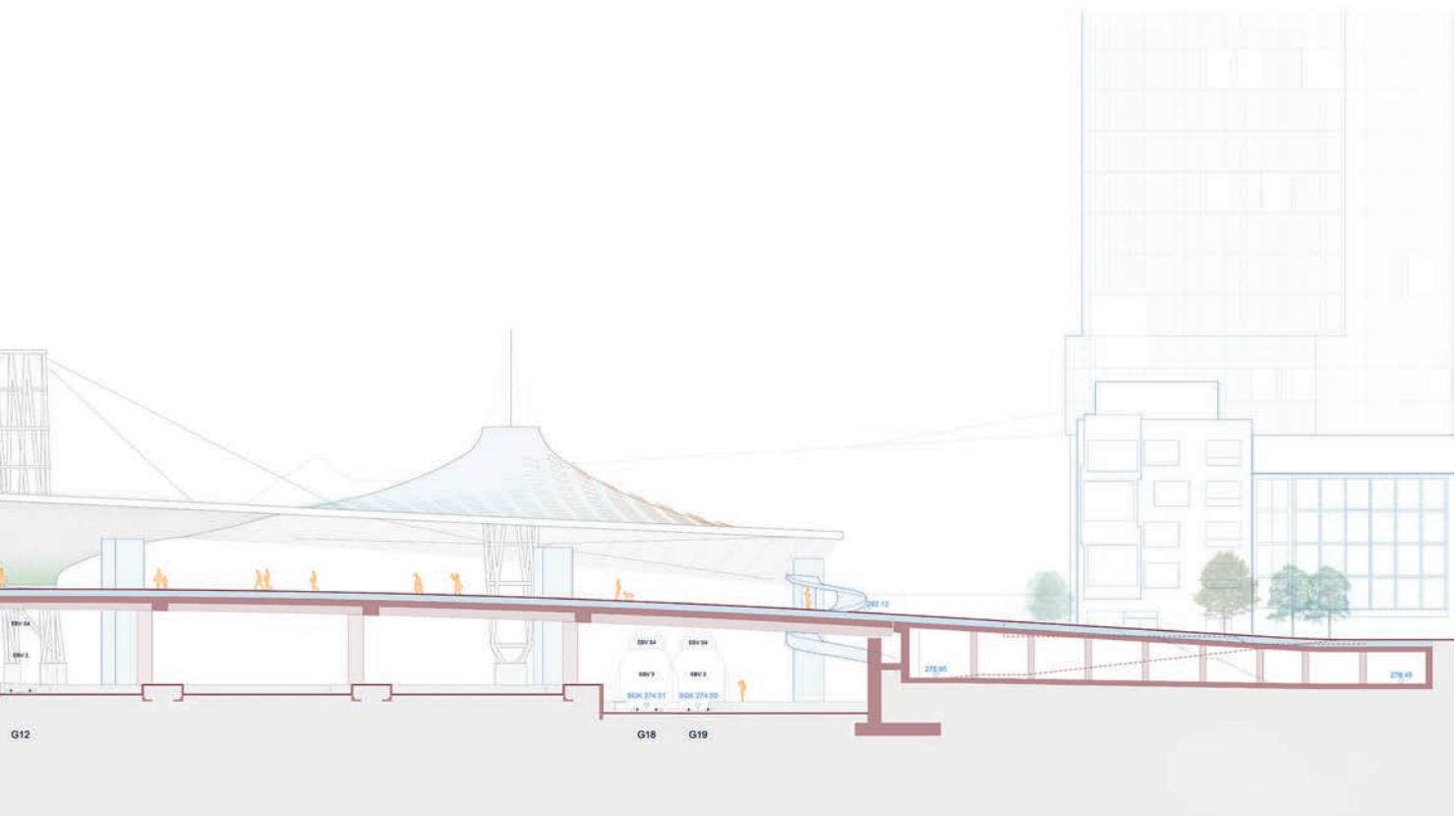
Stadtklimaeffekte durch Schattendach



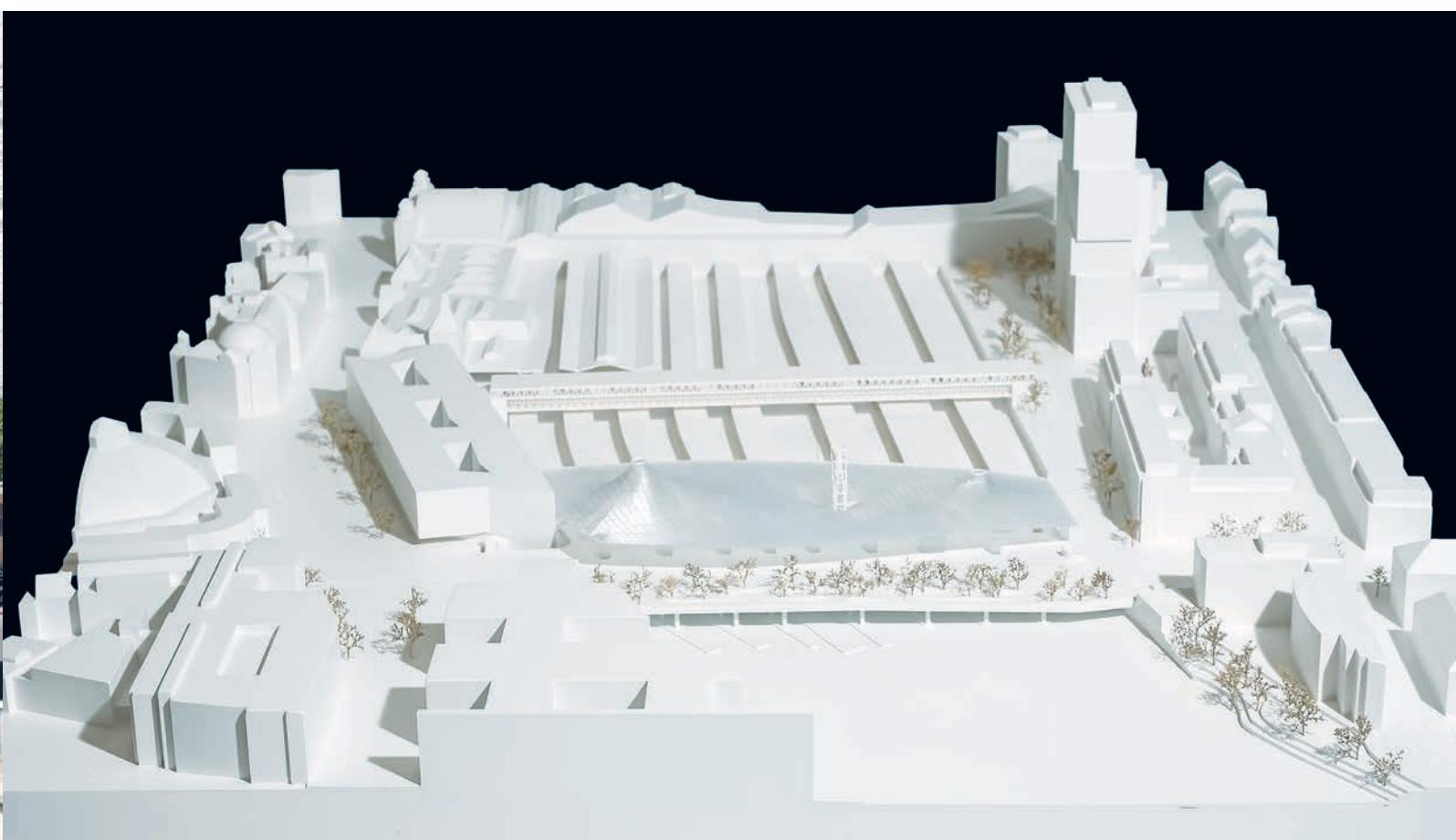
Längsschnitt Margarethenbrücke 2035



Visualisierung Perronebene



43



Gipsmodell 1:500

StadtBahnhofBrücke

44

DISSING+WEITLING

Jesper Henriksen, Morten Winding, Jakob Rolver,
Bastian Feltgen, Henrik Sit, Theis Grønkjær and
Bo Degn

HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS AG

Markus Schaefer

Prof.Dr. Silke Langenberg, Reto Wasser

WALTGALMARINI AG
Vincenzo Santoro, Martin Büeler, Francisco
Garcia, Christian Matthies, Matthias Ludin,
Andreas Galmarini, Louis Trümpler

COWI UK LIMITED
Oliver Stross, Ian Firth, Callum Fleming,
Matthew Sheasby

UNIOLA AG
Monika Schenk, Joanna Lerch, Maria Ochocka,
Elena Paganoni, Hektor Schnorf, Susanne Füge,
Andreas Albrecht, Dominik Furtner

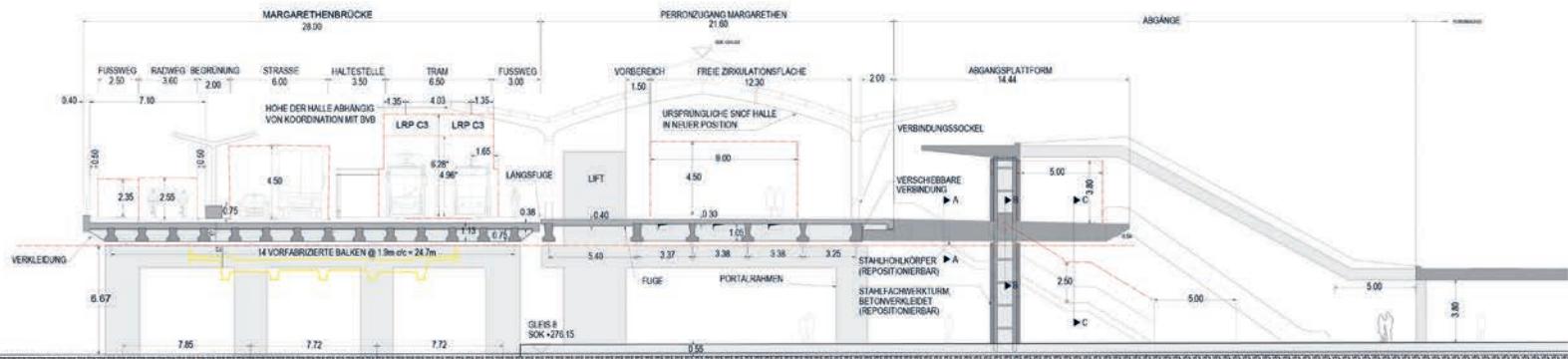
KISSLING+ZBINDEN AG
Thomas Röthlisberger, Markus Lüdin

Rolf Imseng

GRUBER.FORSTER
Thilo Gruber



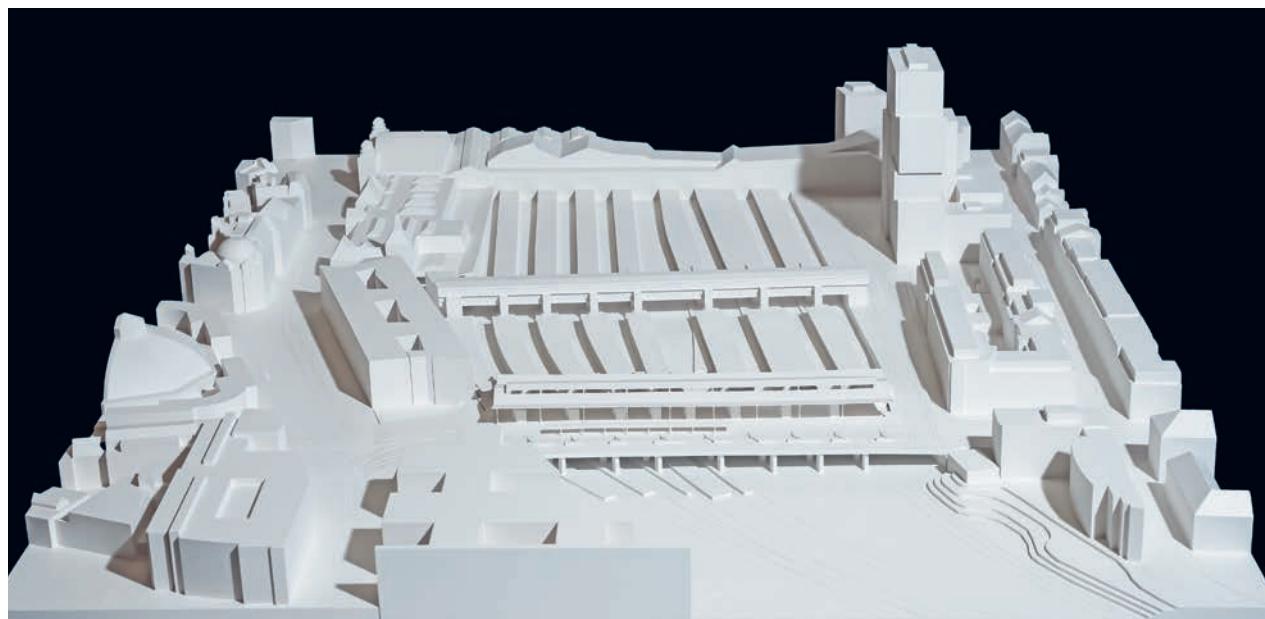
Visualisierung Halle SNCF



Querschnitt Margarethenbrücke 2035



45



Gipsmodell 1:500



Das zugrunde liegende Konzept ist einfach und klar: Mit der Translokation der Halle SNCF von ihrem Ursprungsort im französischen Bahnhof Basel auf die neue Margarethenbrücke entsteht ein grosszügiger und zeichenhafter Zugang zu den Gleisen. Für die Umsetzung dieser Grundidee muss die Brücke verbreitert werden. Begrünungsmassnahmen sind eine Pergola auf der Brücke sowie begrünte Perrondächer.

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

Die Halle SNCF auf der Brücke anzusiedeln wird im Grundsatz als interessanter Vorschlag bewertet. Die neue Funktion verhilft der Halle SNCF zu einem neuen Lebenszyklus und ist ein starkes Zeichen dafür, dass die Brücke zu einem wichtigen Teil des Basler Bahnhofs wird. Das Freihalten des Raums unter dem Mittelschiff der Halle SNCF wird geschätzt. So entsteht ein öffentlicher Raum, ein Stadtraum mit klarem Bezug zu den städtebaulichen Anknüpfungspunkten Brückenkopf Nord und Süd.

Auf der Nordseite führen die Brückenrampe und Treppen zum neuen Bahnhofdach, auf der Südseite unterquert der Zugang die Meret Oppenheim-Strasse. Was auf den ersten Blick bestechend erscheint, erweist sich als grundsätzliches Problem.

Als Quartierverbindung ist ein möglichst flaches, tiefliegendes Längsprofil der neuen Brücke wünschenswert. Jedoch hat die Unterquerung der Meret Oppenheim-Strasse mit knapp tolerierbarer Raumhöhe Folgen. Mit dieser Lösung liegt der Scheitelpunkt der Brücke stadträumlich zu hoch. Dadurch wird der Platz vor dem Ibis Hotel eng und die Abzweigung der Trams ist bei dieser Gleisneigung praktisch unmöglich. Außerdem wirkt sich das hohe Brückenlängsprofil baulich auf die Halle SNCF aus. Mit zunehmendem Gefälle wirkt die Halle auf den ausgleichenden neuen Stützensockeln seltsam aufgesetzt.

Die westliche Dachauskragung der Halle SNCF bildet den Wetterschutz für die Tramhaltestelle Ost. Die Tramhaltestelle West erhält einen eigenen Unterstand.

Die Perrondächer werden als Wetterschutz unter die östliche Dachauskragung der Halle SNCF geführt. Mit der gleichartigen Behandlung von Metallteilen bzw. Holzverschalungen der Halle SNCF und der Perrondächer werden die beiden Schlüsselbauwerke des Projektes gestalterisch überzeugend vereinheitlicht.

Die Halle SNCF auf der Brücke führt aufgrund der Anordnung ihrer Stützen und der Lage der Rolltreppen und Treppen zu Konflikten bei den Personenflüssen.

Der Zugang und die mangelnde Kapazität der Velostation Süd wurde kontrovers diskutiert. Die Velostationen sind klar dem Stadtraum zugeordnet. Ihnen fehlt aber der Bezug zum Bahnhof bzw. zu den Perrons.

Die Nutzung der Halle SNCF und ihre räumliche Organisation auf der Margarethenbrücke gewährleisten den geforderten Personenfluss zwischen Brücke – Perron und die Aufenthaltsqualität im Bereich des Mittelschiffs der Halle SNCF wird geschätzt. Der Verbindung der Quartiere steht die hohe Lage der Brücke aber entgegen.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Das Konzept für die Margarethenbrücke und den Perronzugang zielt auf eine ressourcenschonende Konstruktion ab und reduziert gleichzeitig die Beeinträchtigung des Bahnverkehrs auf ein Minimum. Vorfabrizierte Betonträger mit Längen von 12.40 m bis 22.10 m spannen von Abstützung zu Abstützung. Sie werden mittels Querträgern und Fahrbahnplatte in Ort beton zu einem robusten Gesamtsystem kraftschlüssig verbunden.

Die für Zweckbauten typische strukturelle Lösung, mit den sehr unterschiedlichen Abständen der Längsträgern zwischen der Margarethenbrücke und dem Perronzugang führt dazu, dass die Qualität der Unterseite nicht den Anforderungen dieses wichtigen Publikumsortes entspricht.

Die Plattformen mit den Zugängen zu den Perrons sind bewusst in Stahl gestaltet, um eine Wiederverwendbarkeit beim Umbau zum Zielzustand 2050+ zu gewährleisten. Dies wird als positiv erachtet, jedoch erscheinen die Details – insbesondere die Übergänge zur Brücke und zu den Doppelstützen – aufwändig, was die Sinnhaftigkeit der Wiederverwendung in dieser Form in Frage stellt. Die Abstützungen sind optimal für beide zu berücksichtigende Horizonte ausgelegt. Die diesbezügliche temporäre Lösung bei den Gleisen 15 und 16 vermag jedoch nicht zu überzeugen.

Die Herstellung beider Brückenüberbauten erfolgt ohne zusätzliche Lehrgerüst. Die Träger werden mithilfe eines Portalkrans über eine Verschubbahn versetzt. Auch bei der Erstellung der Fahrbahnplatte kann auf eine aufwändige Gerüstung verzichtet werden, indem eine verlorene Schalung verwendet wird. Dieses Vorgehen wird als vorteilhaft angesehen.

Es werden für den Zustand 2035 Perrondächer errichtet, die im Zielzustand 2050+ aufgrund der neuen Gleisgeometrie wieder zu ersetzen sind. Der vorgeschlagene, wenig detaillierte Bauprozess führt zu einer verhältnismässig sehr langen Sperrung des Trambetriebs und der beiden Knoten.

Ökologische Nachhaltigkeit

Im Entwurf sind kaum CO₂-Reduktions-Massnahmen erkennbar. Abgesehen von der Umnutzung der Halle SNCF als Witterungsschutz auf der Margarethenbrücke sind Suffizienz-Massnahmen nicht ersichtlich. Entsprechend sind auch keine Beiträge zugunsten der Klimaneutralität dargestellt.

Die Umnutzung der Halle SNCF wird eine identitätsstiftende Wirkung im Sinne sozialer und kultureller Nachhaltigkeit haben; die Wirkung auf die ökologische Nachhaltigkeit erscheint allerdings klein; zumal die Umnutzung zu einer breiten Brücke führt, die die Treibhausgasemissionen aus der Erstellung wiederum erheblich erhöht.

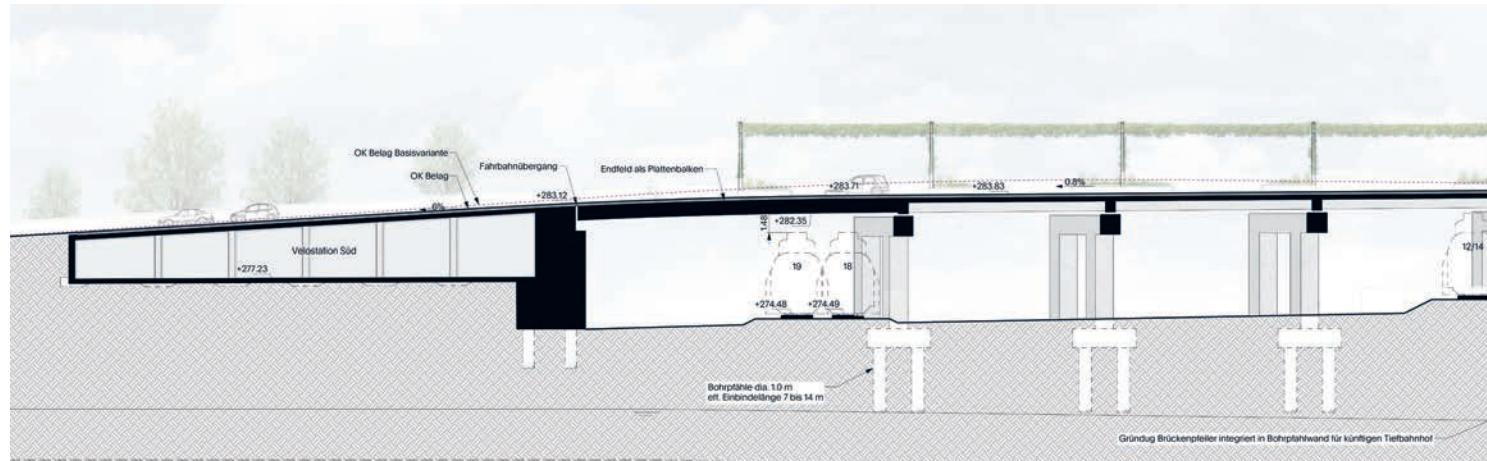
Zur Klimaökologie werden wenig konkrete Aussagen gemacht. Die als realistisch erachteten Begrünungsmassnahmen sind eine Pergola mit Kletterpflanzen auf der Margarethenbrücke, Bäume an den Brückenköpfen Nord und Süd sowie Begrünung der Perrondächer. Mit dem Einhalten eines unumgänglichen Sicherheitsabstands der Begrünung vom Dachrand werden aber sowohl der Wert der Begrünung als auch der PV-Anlage grundsätzlich infrage gestellt.

Der Entwurf schlägt zur Förderung der Biodiversität eine vielfältige Pflanzenauswahl, eine heterogene Dachbegrünung der Perrondächer und Massnahmen für fliegende Arten vor. Das Kürzen des Elsässertors auf seiner Westseite als Modul im Zielzustand 2050+ bewirkt eine räumliche Öffnung des nördlichen Brückenkopfes zum Markthallenplatz, wird aber als nicht nachhaltig eingestuft.

Das Gremium ist der Meinung, dass den Themen Klima, Grün und Nachhaltigkeit zu wenig Gewicht beigemessen wurde.

Gesamtwürdigung

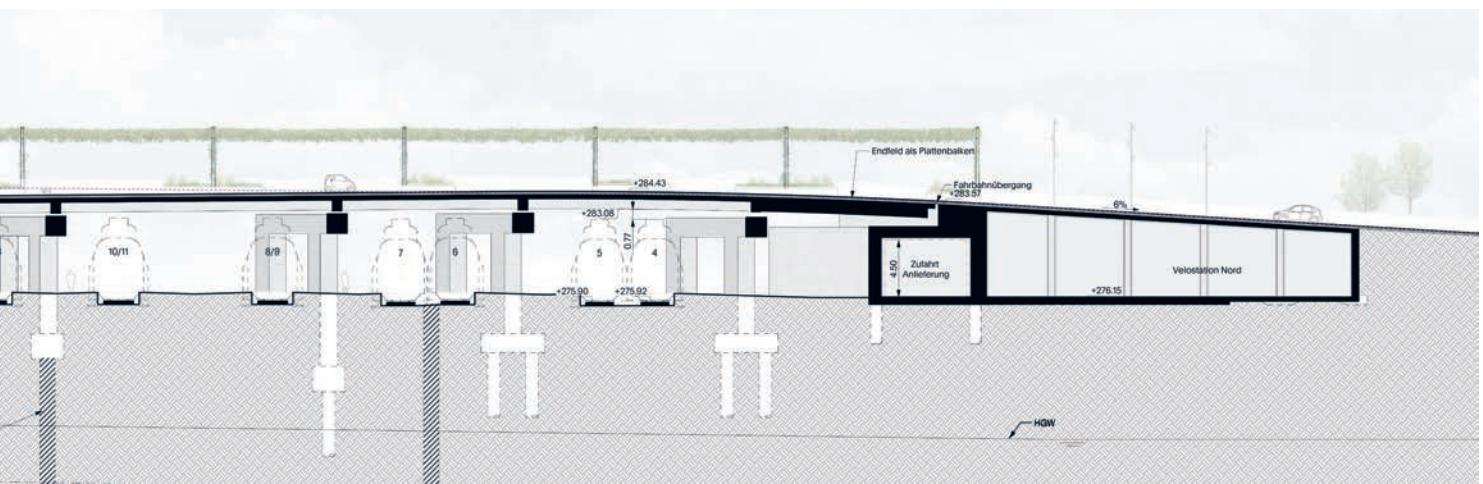
Das Projekt stellt einen wertvollen Beitrag dar, indem das Potenzial der Versetzung der Halle SNCF auf die Margarethenbrücke in einem Gesamtkonzept untersucht wird und in Teilbereichen überzeugende Möglichkeiten aufgezeigt werden, die Quartiere miteinander zu verbinden. Mit dem Vorschlag wird auch die wichtige Frage der Zeichenhaftigkeit im gegebenen Stadtkontext aufgeworfen und zur Diskussion gestellt. Der Gewinn aus der Summe der Einzellösungen ist für den Bahnhof Basel nicht stark genug.



Längsschnitt Margarethenbrücke 2035



Ökologie und Klima



49



Visualisierung Nördliche Eingangssituation 2035

GP uas ag

50

DÜRIG AG

Jean-Pierre Dürig, Joshua Brägger,
Alessandro Cassia, Tonko Bonkovic,
Tobias Noe

TROPEANO AG

Ruggero Tropeano, Selami Sahin,
Serafina Wojciechowska-Jurek

AFRY SCHWEIZ AG

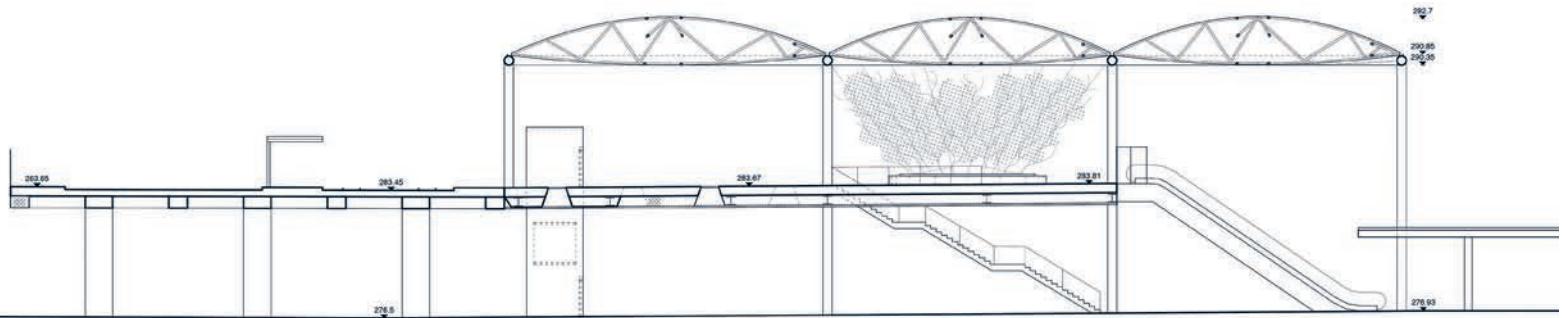
Martin Bachmann, Walter Frei, Franziska
Wyder, Colin Macdonald, Franziska Wyder,
Walter Frei, Annika Zimmermann

STUDIO VULKAN

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR AG
Lukas Schweingruber, Ursa Habic,
Filippo Medolago, Nicholas McLaren,
Sonja Rozman Habjanic



Visualisierung Margarethenbrücke



Querschnitt Margarethenbrücke 2035



Visualisierung Eingangstor Margarethenbrücke

Der Projektvorschlag für die Überdeckung des Perronzugangs Margarethen besteht aus einer einfachen, schlanken Stahlrohrkonstruktion, welche mit trapezoiden Stahlrahmen auf die darunter liegende Gleisgeometrie eingeht. Die 21 Felder der Überdeckung werden mit kissenartigen, transluziden Füllungen aus Kunststoff (ETFE) ergänzt, welche den Witterungsschutz und die räumliche Fassung der Aufgänge, des Perronzugangs sowie des östlichen Tramhaltebereichs gewährleisten. Die Halle SNCF wird vor den Westflügel umplaziert und bleibt damit im Kontext des französischen Bahnhofs und in seiner Funktion als Perronüberdachung erhalten.

Für den Zielzustand 2050+ wird eine Komplettüberdachung vorgeschlagen, welche ostseitig an die Überdeckung vom Zustand 2035 anschliesst und bis zur Hauptpasserelle führt. Die Ergänzung leitet sich folgerichtig aus dem Zustand 2035 ab.

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

Die Ausbildung der stadträumlichen Übergänge bei den Brückenköpfen ist noch wenig entwickelt und kann aus verkehrstechnischer, wie auch gestalterischer Sicht nicht überzeugen. Hingegen sind die Velohallen unter den Brückenköpfen gut organisiert und schaffen ein grosszügiges Angebot.

Das neue Dach steht auf sehr schlanken Stahlrohrstützen, welche an den Längsseiten teils auf der Brücke, teils auf den Perrons aufliegen und durch die diagonale Anordnung gegen horizontale Kräfte stabilisiert werden. Durch ihre schlanken Dimensionen tritt die Stahlrohrkonstruktion im Stadtraum kaum in Erscheinung. Im mittleren Stützenfeld auf dem Perronzugang werden zusätzlich grosse Pflanzgefässe mit Sträuchern vorgeschlagen, welche den Raum des Perronzugangs einerseits gliedern, anderseits eine atmosphärische Qualität erzeugen. Bis auf die an den Stirnseiten liegenden Aufgänge und den Zugang zum westlichen Trampperron ist der erwünschte Witterungsschutz im Wesentlichen erfüllt.

Während das einfache Tragwerk seine statischen Funktionen erfüllt, entstehen kritische Fragen bezüglich der architektonischen und raumklimatischen Wirkung der neuen Überdeckung. Deren architektonische Erscheinung im Stadtraum wird wesentlich durch die transluziden Kunststofffüllungen und die weitestgehend gleichförmige Tragstruktur charakterisiert. Die grossen Pflanzgefässe ihrerseits dienen vor allem der Raumlösung des Perronzugangs in Längsrichtung. Eine an Gewächshäuser anknüpfende architektonische Qualität entsteht hier nur partiell, sodass deren Potential nur beschränkt ausgeschöpft und keine durchgehende atmosphärische Identität geschaffen wird. Wie in den Visualisierungen gut erkennbar, bleibt die architektonische Erscheinung des

Tragwerks und des Kunststoffdachs sehr zurückhaltend. Der Projektvorschlag hinterlässt dadurch einen nüchternen Eindruck und kann als neuer, wichtiger Ankunftsplatz für den Bahnhof Basel nicht überzeugen.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Die Margarethenbrücke und der Perronzugang werden als Trägerrost aus Stahl mit einer draufliegenden, schlanken Betonplatten im Verbund ausgebildet. Es resultiert daraus eine effiziente und eher günstige Tragkonstruktion. Die Stahlprofile bei der Margarethenbrücke sind als Kastenquerschnitte konzipiert, was die Stabilität während der Montage, die Dauerhaftigkeit und den Unterhalt verbessert und vereinfacht. Die unterschiedlichen Trägerbreiten führen jedoch zu einer optisch unruhigen Untersicht. Beim Perronzugang besteht der Trägerrost aus Walzprofilen. Diese Wahl, vernünftig aus rein statischen Überlegungen, resultiert in einer wenig klaren und kohärenten Tragkonstruktion. Dieser Effekt wird zusätzlich verstärkt durch ergänzende Träger, welche lediglich für den Zustand 2035 vorgesehen werden müssen. Die Untersicht wird von einer abgehängten Decke verdeckt.

Die Widerlager werden offen gestaltet, um eine maximale Einsehbarkeit der Velostationen zu erreichen. Dies wird begrüßt, allerdings wirken die sehr dominanten Rundpfiler bei den Brückenden freudig und nicht abgestimmt auf die übrigen Brückenstützen.

Der Witterungsschutz des Perronzugangs besteht aus einem grossen horizontalen Trägerrost, der mit vertikalen und geneigten Stützen kraftschlüssig zu einem Gesamtsystem verbunden ist. Stützen und horizontale Tragelemente weisen ähnliche Stahlrohrquerschnitte auf. Es resultiert daraus eine stabile dreidimensionale Tragkonstruktion. Zwischen den Rohren des Trägerrostes sind pneumatische transluzide Luftkissen gespannt, welche durch sekundäre Fischbauchträger ausgesteift werden. Diese Tragkonstruktion wird als sehr effizient eingeschätzt.

Es werden für den Zustand 2035 Perrondächer errichtet, die im Zielzustand 2050+ aufgrund der neuen Gleisgeometrie wieder neu zu erbauen sind. Für den Betrieb des Daches wird permanent Energie für Kompressoren benötigt.

Ökologische Nachhaltigkeit

Das Team hat eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen durch Effizienz und andere Massnahmen vorgeschlagen, im Ganzen aber keine CO₂-optimierte Bauweise gewählt. Der Verzicht auf Baugrubenabschlüsse ist überlegt und begründet, wirft im innerstädtischen Umfeld aber Fra-

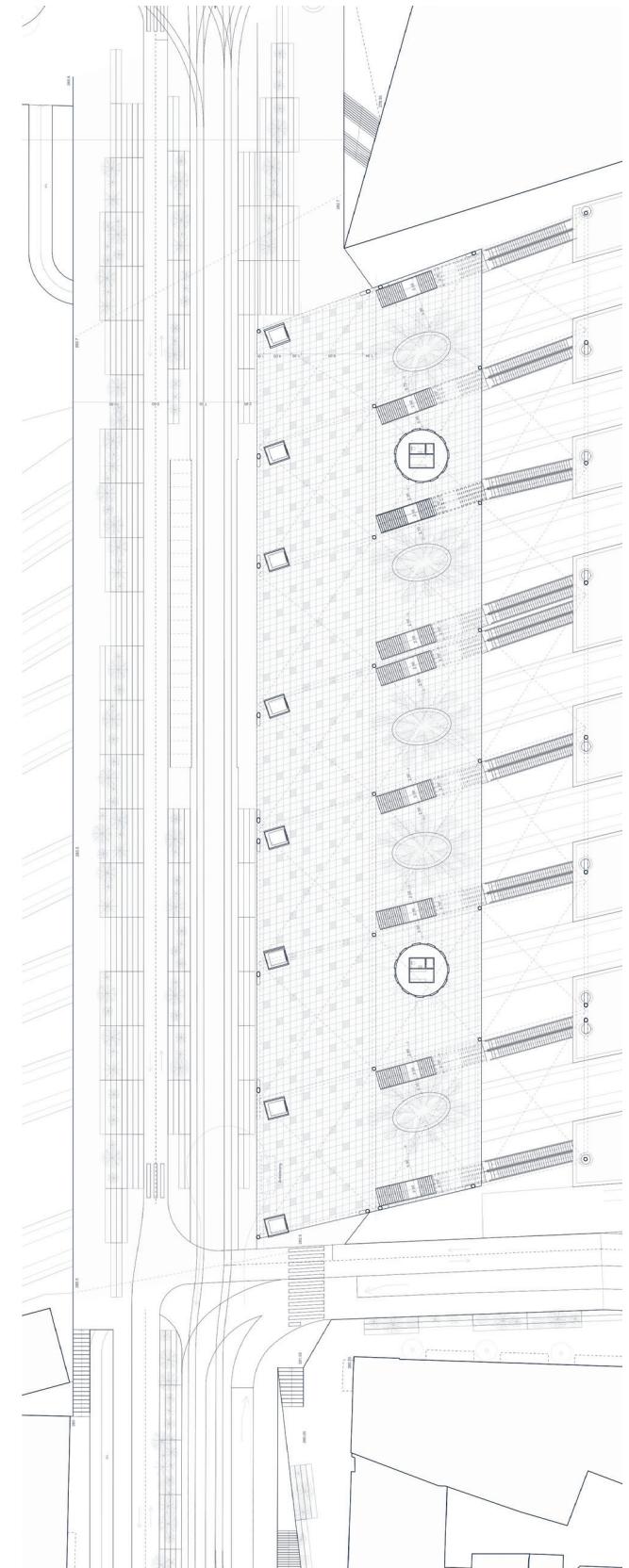
gen auf. Ebenso wurden Green Steel-Anteile sowie die Wiederverwendung der Hälfte der bestehenden Perrondächer vorgeschlagen, was grundsätzlich positiv bewertet wird, obwohl diese Massnahmen nicht entwurfsspezifisch sind; grundsätzlich können diese Massnahmen auch bei den anderen Entwürfen zur Anwendung kommen. Durch die Mehrfachnutzung von Spriessungen werden die Treibhausgas-Emissionen aus der Erstellung zusätzlich reduziert.

Die ETFE-Kissen werden an der Oberseite mit Solarzellen bedruckt, deren Ertrag aber direkt von weiteren entwurfsgenerierenden Faktoren (Neigungen der Kissen, Transparenzgrad etc.) abhängig ist. Die Lebensdauer dieser Dachhaut endet dementsprechend mit dem Lebensende der Solarzelle und ist zu kurz. Entsprechend erscheinen die Umweltverträglichkeit und die Langlebigkeit der ETFE-Kissen fragwürdig und deren Wahl problematisch. Trotz materialreduzierter Bauweise gelingt es nicht, die Treibhausgas-Emissionen aus der Erstellung wesentlich zu reduzieren.

Insgesamt kann das vorgeschlagene Konzept zu einer Verminderung der Wärmebelastung im Plangebiet führen. Die postulierte Temperaturminderung um 4 K scheint realistisch. Die als realistisch erachteten Begrünungsmassnahmen beschränkten sich auf die Trichter aus Rankpflanzen auf dem Perronzugang sowie sickerfähige Oberflächen. Mit dem Thema Förderung der Biodiversität setzt sich der Entwurf nicht explizit auseinander, zeigt aber mögliche grüne Vernetzungssachsen entlang der Margarethenbrücke und parallel zum Gleisfeld.

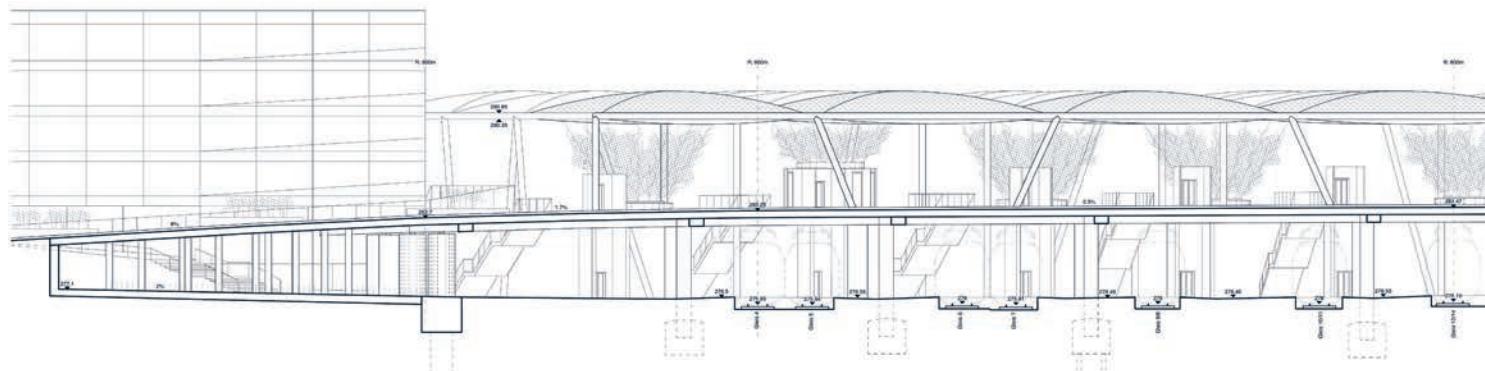
Gesamtwürdigung

Der Projektvorschlag beschränkt sich auf eine vergleichsweise einfache Konstruktion mit einem reduzierten Einsatz architektonischer Mittel. Diese Wahl führt zu einer neuen Überdeckung des Perronzugangs, welche die geforderte Funktionalität zwar weitestgehend erfüllt, insgesamt aber am Bahnhof Basel keinen angemessenen und zukunftsweisenden Ankunftsplatz schafft.



Grundriss Stadtbene 2035

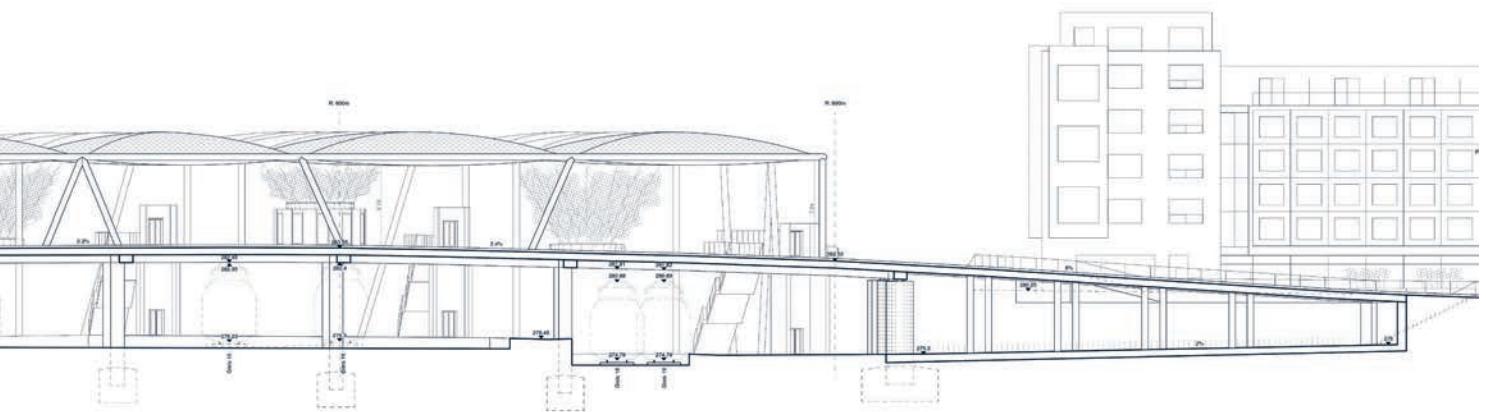
54



Längsschnitt Margarethenbrücke 2035



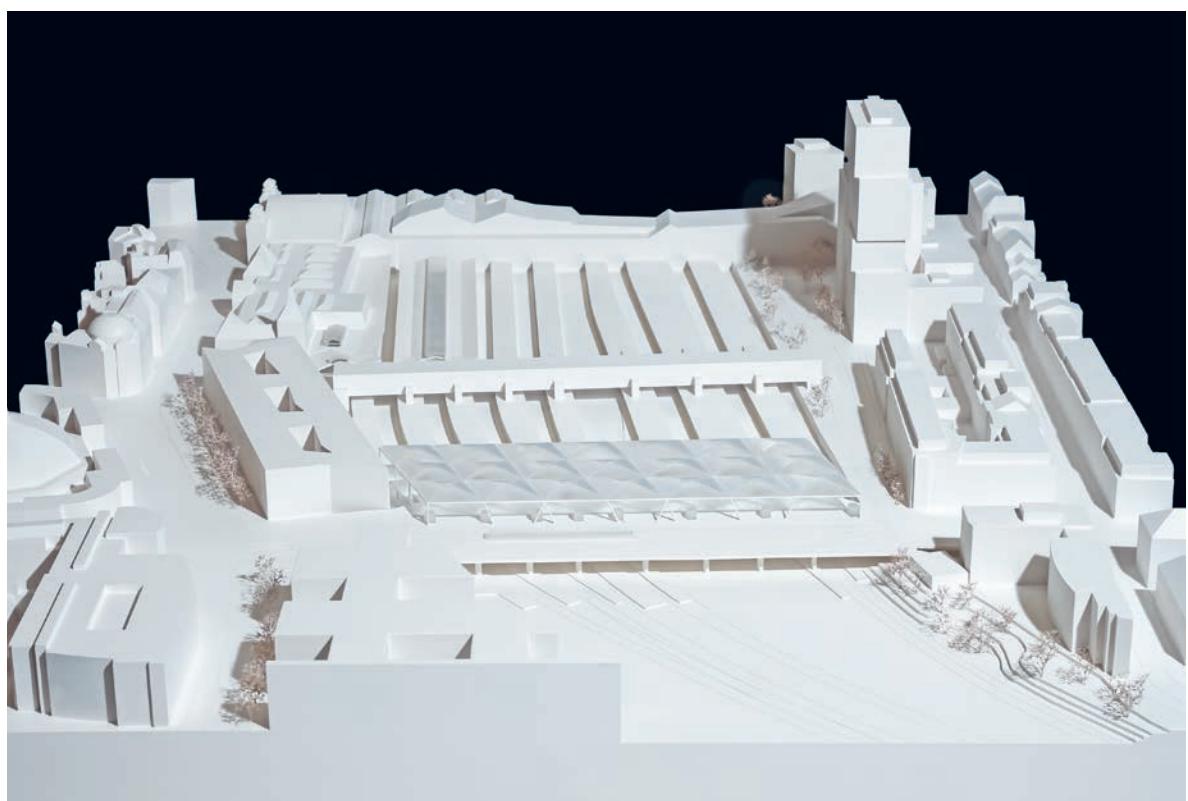
Visualisierung Zugang Margarethenbrücke



55



Detailmodell Perronzugang



Gipsmodell 1:500

Margarethen 2024

56

ILG SANTER ARCHITEKTEN GMBH
Andreas Ilg, Marcel Santer, Vesna Petrovic,
Lillianne Amlinger, Carolina Contreras Alvarez,
Magdalena Santer, Zeming Li

FLURY UND RUDOLF ARCHITEKTEN AG
Stefan Rudolf

ARCHITEKTURGESCHICHTEN
Eva Schäfer

FÜRST LAFFRANCHI BAUINGENIEURE GMBH
Armand Fürst, Massimo Laffranchi, Diego Somaini,
Elio Ravagli, Giada Sassella, Aron Abazi,
Jrene Hauri

ZPF STRUCTURE AG
Sali Sadikaj, Remo Thalmann

ANTÓN LANDSCHAFT GMBH
Carola Antón, María Rivas Herencia,
Isabel Olaya López

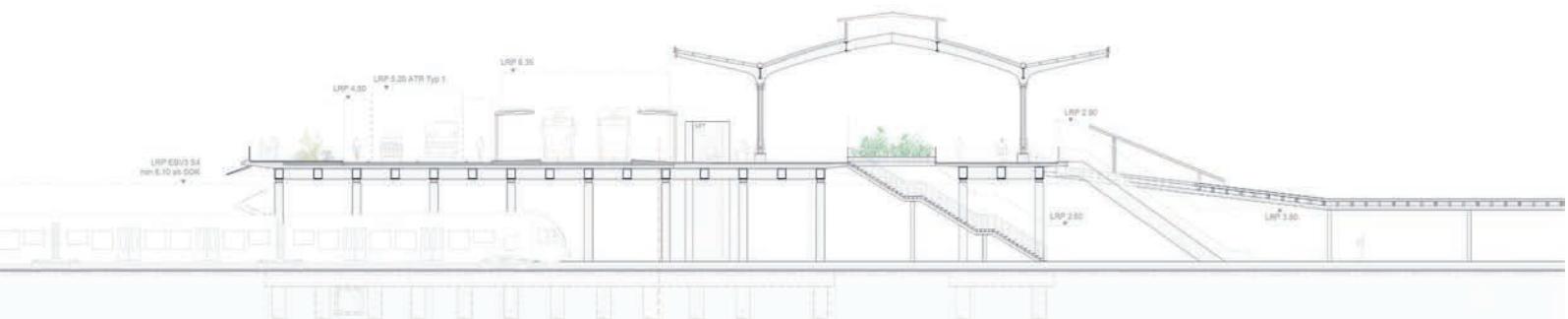
KAULQUAPPE AG
Martin Neumann

STADT RAUM VERKEHR
Markus Birchler, Stefan Graf

AFC AG
Denis Trautwein



Visualisierung Bahnhofshalle



Querschnitt Margarethenbrücke 2035



57



Gipsmodell 1:500

Die Halle SNCF wird als Ankunftshalle auf die Margarethenbrücke versetzt. Eine neue Verglasung im Hallendach und Öffnungen im Boden der Brücke lassen Tageslicht bis auf die Perrons hinunter und schaffen eine visuelle Verbindung zwischen Gleisfeld und Stadtraum. Für die Umsetzung dieser Grundidee wird der Perronzugang aber breiter als nötig.

Entlang der Meret Oppenheim-Strasse und vor dem Elsässertor werden Grünräume als Module vorgeschlagen, die das Gleisfeld flankieren. Der Zielzustand 2050+ sieht eine das gesamte Gleisfeld überspannende begrünte Dachstruktur vor.

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

Die Idee der Halle SNCF auf der Brücke wird im Grundsatz als interessanter Vorschlag bewertet. Die neue Funktion hilft der Halle SNCF zu einem neuen Lebenszyklus und ist ein starkes Zeichen dafür, dass die Brücke Teil des Basler Bahnhofs ist. Der Versuch, mit Hilfe grosser Bodenöffnungen, eine visuelle Verbindung von Gleis- zu Stadtbene herzustellen, wird ebenfalls gewürdigt.

Der Modul-Vorschlag eines «Belvederes» vor dem Elsässertor ist ein attraktives Angebot, wie Stadt und Bahnhof miteinander in Beziehung treten können, insbesondere unter Einbezug des Elsässertors selbst.

Es ist bestechend, die Halle SNCF nicht nur als Ankunftsstort für Bahnreisende, sondern gleichzeitig als räumliche Verbindung von Gundeldingen in die Innenstadt zu nutzen. Allerdings schwächen die grossen Öffnungen in der Achse der Halle die Idee dieses neuen Stadtraums auf der Brücke. Er wird auf die Seitenbereiche der Halle reduziert und riskiert damit zu einem reinen Transit- oder Erschliessungsraum zu werden.

Der grosszügige Ersatz der historischen Substanz durch Glasflächen im Hallendach SNCF verfremdet das historische Objekt und wurde kritisch beurteilt.

Die Öffnungen des Perronzugangs nach unten zum Gleisfeld werden mit einem einfachen Geländer unzureichenden Personenschutz bieten – ein notwendiger Fahrleitungsberührungsenschutz in Form von Netzen oder Gittern sind nicht dargestellt und würde das Erscheinungsbild massgeblich prägen.

Weiter hat das Gremium die Verbindung vom Belvedere vor dem Elsässertor hinunter zur ehemaligen französischen Bahnhofshalle als Grundidee begrüßt, jedoch überzeugte deren architektonische Ausformulierung nicht.

Der Zielzustand 2050+ adressiert den Bedarf der «Kühlung des Stadtraums» auf prominente Weise mit einer alles überspannendem multifunktionalen Dachstruktur, die Begrünung, WasserRetention, Energieproduktion und Perronüberdachung

leisten soll. Die Konstruktion dieses neuen «grünen Dachs über den Gleisen» erscheint komplex, und Unterhaltsthemen sind unzureichend adressiert. Umgekehrt ist die Nachnutzung der provisorischen Passerelle als begrünter Übergang über die Gleise eine vielversprechende Idee.

Die architektonischen Antworten auf die vielen kleineren und grösseren Fragen, die sich bei dieser vielschichtigen Bauaufgabe stellen, erscheinen in diesem Projektvorschlag etwas disparat. Vielmehr wird mit diesem Entwurf eine Collage von architektonischen Versatzstücken angeboten.

Die Stützen der Halle SNCF treten zwangsläufig in einen räumlichen Konflikt mit den Rolltreppen. Das Gremium vertrat die Ansicht, dass bei diesem Konzept keine weiteren Optimierungen möglich sind, da Vorgaben und Abstände nicht konsequent eingehalten werden können. Das Team hat diese Konflikte durch die Platzierung der Halle bereits auf ein Minimum beschränkt.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Die Brücke und der Perronzugang werden als Stahlträgerrost mit einer draufliegenden schlanken Betonplatte in Verbund ausgebildet. Es resultiert daraus eine effiziente und relativ günstige Tragkonstruktion. Die Stahlträger bestehen aus Kastenquerschnitten, was die Stabilität während der Montage, die Dauerhaftigkeit und den Unterhalt verbessert und vereinfacht. Die Untersicht erhält ein einheitliches Erscheinungsbild, was gewürdigt wird. Die schlanke Tragkonstruktion der Brücke und des Perronzugangs ist gut entworfen und konstruiert.

Die eher geringen Konstruktionshöhen erlaubt eine tiefe Lage der Anschlusspunkte an den Brückenenden. Die Anpassungen an die angrenzenden Stadträume können damit minimiert werden. Die moderaten Eigenlasten reduzieren die Einwirkungen auf die Fundationen und insbesondere auf den späteren Tiefbahnhof.

Die beiden Brückenteile werden ohne Längsfuge konzipiert, was hinsichtlich Dauerhaftigkeit und Unterhalt begrüßt wird. Die unabhängige Erstellung des Perronzugangs wird trotzdem sichergestellt – nicht jedoch jene der Margarethenbrücke.

Für das Betonieren der Fahrbahnplatte sind vorfabrizierte Plattenelemente zwischen den Stahlträgern vorgesehen. Dadurch kann auf betriebstechnisch problematische Schalungsarbeiten verzichtet werden.

Es werden für den Zustand 2035 Perrondächer errichtet, die im Zielzustand 2050+ aufgrund der neuen Gleisgeometrie wieder neu zu erbauen sind. Das angebotene Modul «Cüplidächer» erweist sich aufgrund seiner Tragstruktur als zu wenig nachhaltig bei künftigen Gleisgeometrieveränderungen.

Ökologische Nachhaltigkeit

Die Versetzung der Halle SNCF wird im Sinne einer Massnahme zum ReUse von Bauteilen begrüßt. Gleichzeitig führt sie dazu, dass die Brücke für den Perronzugang verbreitert werden muss, was den reduzierten CO₂-Ausstoss durch deren Wiederverwendung zunichte macht. Darüber hinaus wurden kaum systematische CO₂-Reduktionen vorgeschlagen. Der zweimalige Ersatz von Perrondächern zuerst im Zustand 2035, dann nochmals im Zielzustand 2050+, scheint unnötig. Trotz der scheinbaren Suffizienz gelingt es nicht, die Treibhausgas-Emissionen aus der Erstellung substanzell zu senken.

Die stadtökologische Situation spielt bei diesem Entwurf keine zentrale Rolle. Es ist fraglich, ob die Ansätze zur Verdunstungskühlung und Verschattung eine ausreichend positive klimäkologische Wirkung entfalten.

Der vollständige Verzicht auf die Produktion von Strom erscheint nicht zeitgemäß.

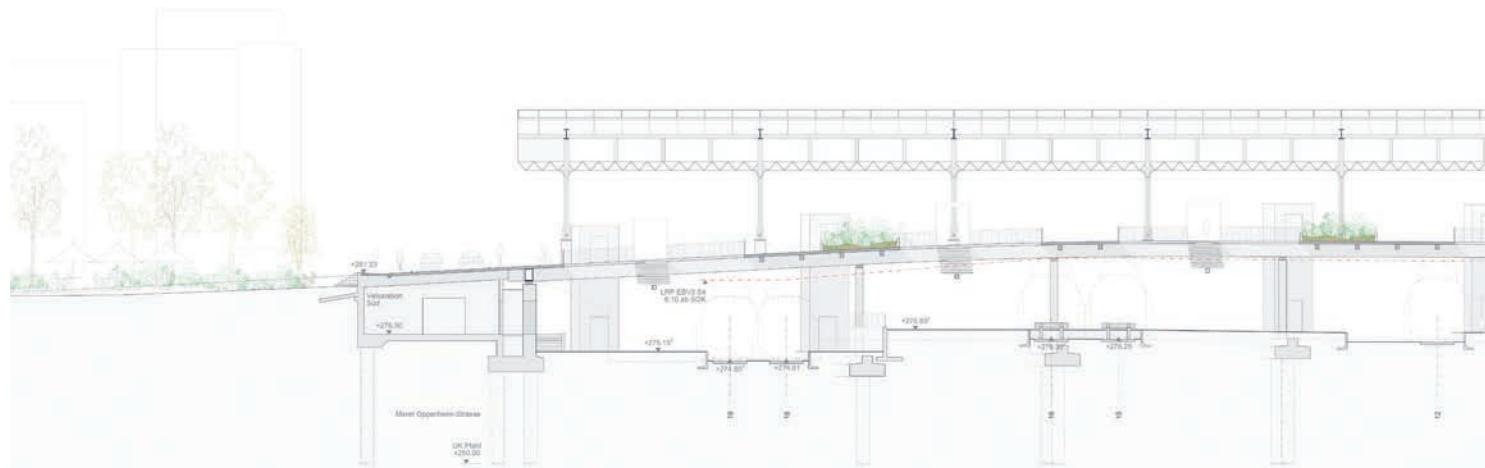
Die als realistisch erachteten Begrünungsmassnahmen umfassen Pflanzbeete am Perronzugang, Bäume an den Knoten Nord und Süd sowie die Begrünung der Perrondächer. Diese Massnahmen, einschliesslich des Belvederes als Modul, fördern die Biodiversität, wobei ihre Funktionsfähigkeit durch die Auswahl der Pflanzenarten, Substrathöhen und Bewässerung plausibel erläutert wird. Allerdings fehlen Informationen zum Unterhalt. Auch das Regenwassermanagement wird nicht ausreichend behandelt.

59

Gesamtwürdigung

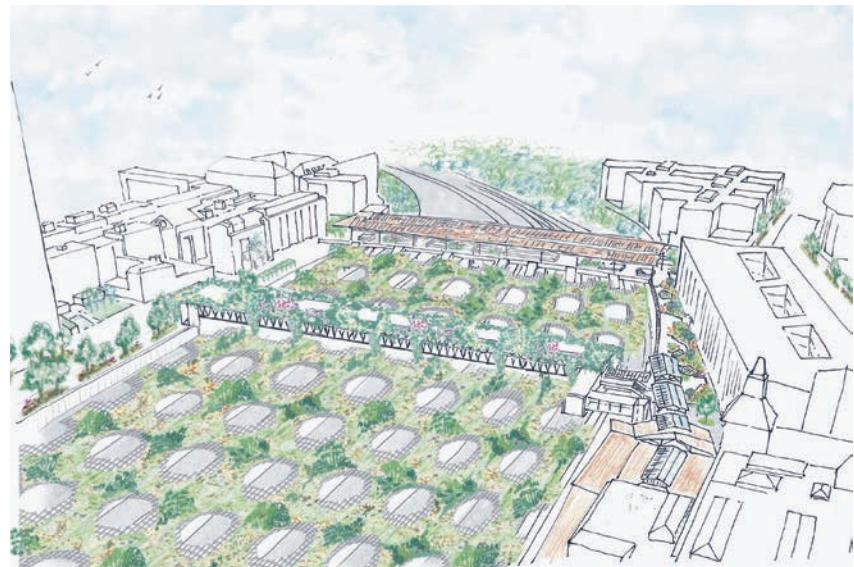
Die Halle SNCF zu versetzen und ihr eine neue Funktion zu geben, ist eine erfrischende und ernstzunehmende Idee. Auch der entschiedene Ansatz, das Bahnhofsareal intensiv zu begrünen, ist sehr nachvollziehbar. Das Projekt löst diese starken Visionen in der räumlichen und konstruktiven Umsetzung nur bedingt ein.





60

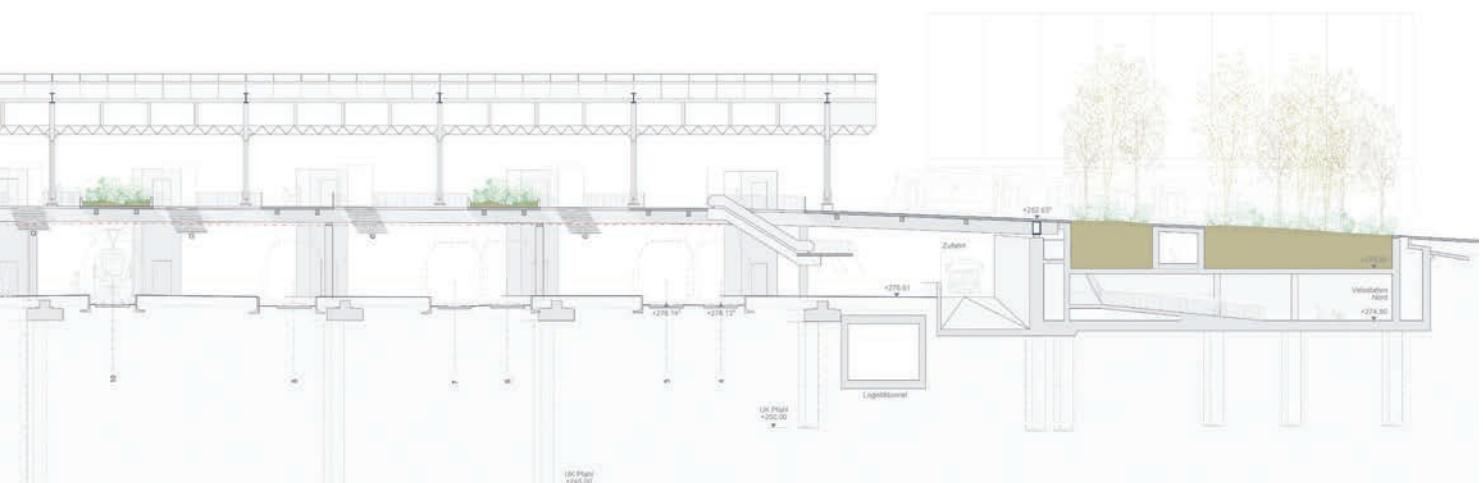
Längsschnitt Margarethenbrücke 2035



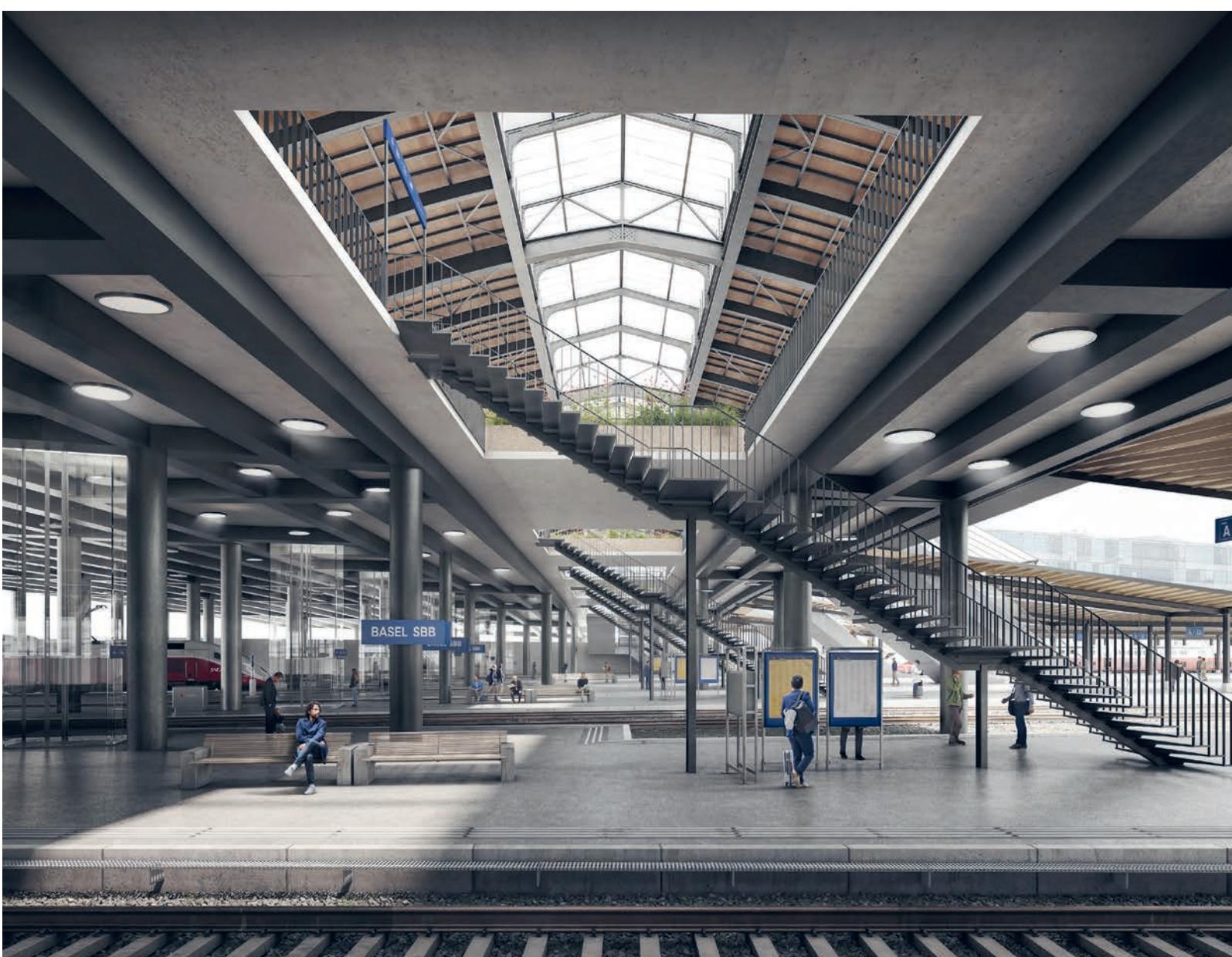
«El Pulpo Verde» 2050+



Visualisierung «Gleisfeld»



61



Visualisierung «under the bridge»

Redaktion:
KEEAS AG
Sihlstrasse 59
8001 Zürich

Layout: Wolfram Schildt

Modellfotos: Kevin Defuns

Druck: Gremper AG