

# die Brücke, der Reiter, das Quartier

## Nahtstellen in Basel

Masterarbeit Thema A  
Frühlingssemester 2016  
D-ARCH  
ETH Zürich

## Professur für Architektur und Entwurf Marc Angélil

Marcin Ganczarski

### Herzlichen Dank für die Unterstützung:

Meinrad Morger, Morger Partner Architekten, Basel

Thomas Hasse, Leiter Portfoliomanagement, Post Immobilien, Bern

Michael Heim, Leiter Immobilienentwicklung, Post Immobilien, Bern

Jürgen Degen, Leiter Arealentwicklung und Nutzungsplanung, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel Stadt

Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister, Kanton Basel Stadt

Hans-Peter Hostettler, Projektleiter SBB, SBB Projekte, Olten

Roger Aebi, Fachbereichsleiter Verkehrsplanung, Aegerter & Bosshardt AG, Basel

Stephen Sonntag, Bundesamt für Statistik BFS, Neuchâtel

Sandra Schelbert, Produktteamleiterin GIS, Statistisches Amt Basel, Basel

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| die Brücke, der Reiter, das Quartier | 7  |
| Peter- Merian Brücke                 | 11 |
| Die Brücke soll erhöht werden        | 13 |
| Jetzt muss die Post weg              | 15 |
| Gundeldingen Quartier                | 17 |
| Erkundung urbaner Qualitäten         | 23 |
| Entwicklungsszenario                 | 25 |
| Anforderung                          | 27 |
| Termine                              | 29 |

|                                          |    |
|------------------------------------------|----|
| Planungen und Studien                    | 35 |
| Machbarkeitsstudie Peter - Merian Brücke | 37 |
| Städtebauliche Studie                    | 41 |
| Machbarkeitsstudie Basel Post 2          | 43 |

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Vertiefungsfächer                 | 49 |
| Architektur und Kunst             | 51 |
| Architekturtheorie                | 53 |
| Chair of Information Architecture | 55 |
| Landschaftsarchitektur            | 56 |
| Soziologie                        | 58 |

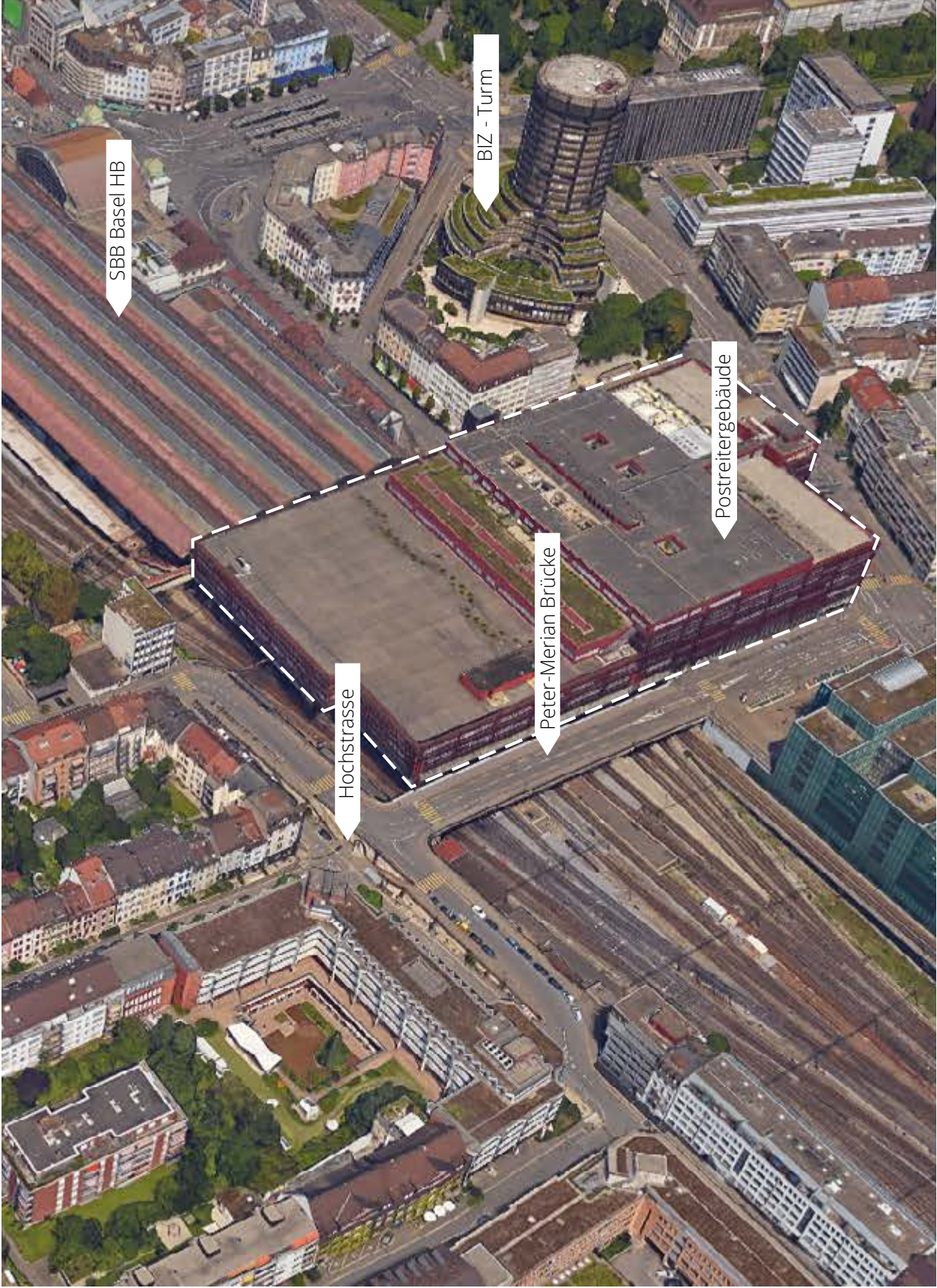






Luftbild, Peter-Merian Brücke, Postreitergebäude, Gundeldingen Quartier, Basel 2015





SBB Basel HB

BIZ - Turm

Postreitergebäude

Peter-Merian Brücke

Hochstrasse

## die Brücke, der Reiter, das Quartier

### Aufgabenstellung

Die Entstehungsgeschichte des Bahnhofs in Basel verlief im räumlichen Sinne ‚einseitig‘. Während mit dem ersten grossen Ausbau nach 1910 eine Verbindung zur historischen Stadt realisiert werden konnte, lag der Südrand lange Zeit brach und blieb in seinem städtebaulichen Verhältnis zum Bahnhof unbestimmt.

Obwohl das Gundeldinger Quartier – in Basel auch ‚Gundeli‘ – genannt, sich später zu einem der dichtesten Wohnquartiere der Stadt entwickelte, lag es in den ersten Jahrzehnten weitgehend ungenutzt hinter den Gleisen. Das Güterareal (heute das Peter-Merian Bürogebäude) am nördlichen Gleisfeldrand, welches räumlich der Struktur des ehemaligen Bahnhofprovisoriums folgt, bildet bis heute eine Pufferzone. Die gleisquerenden Brücken, im Westen die Margarethenbrücke und im Osten die Peter Merian-Brücke, bestimmen mit ihren unveränderlichen Brückenköpfen die Ausgangspunkte der Stadtentwicklung. Sie sind beinahe so starr wie historische Stadtbefestigungen und bergen potenzielle städtebauliche Konflikte.

Ein Beispiel dafür ist, der schanzenartige Ausbau der westlichen Hochstrasse an der Ecke Solothurnstrasse. Insbesondere in der Verlängerung der Pfeffingerstrasse verspricht die pittoreske Anlage mit Brunnen und Treppenaufgang viel mehr, als der Ort zu leisten vermag. Im Bereich der Peter-Merian Brücke befindet sich denn heute auch der neuralgische Punkt und damit die wichtigste Herausforderung der städtebaulichen Weiterentwicklung des Gebiets. Eine Erneuerung der Brücke ist nicht nur altershalber angesagt, sondern auch aufgrund von veränderten betrieblichen Anforderungen des Bahn-

verkehrs unumgänglich. Die neue Überführung muss höher zu liegen kommen und wird dadurch eine Anpassung des Quartirrands bedingen. Eine Reduktion des Eingriffes auf blosser Erfüllung der funktionalen Ansprüche wird hier künftig nicht genügen.

Im Gleisfeldbereich zwischen Peter-Merian-Brücke und der Perron-Überdachung wurde in den 70-iger Jahren das Postreitergebäude erstellt. Es entstand als Nutzungserweiterung und teils als Ersatz der alten Postanlagen. Aufgrund der strukturellen Veränderungen des Postbetriebs, werden heute nur noch die Funktionen mit Bezug zum Schienenverkehr aufrechterhalten. Das Gebäude ist derzeit bei weitem nicht voll genutzt und dessen Zukunft unklar. Obwohl einige Protagonisten einen Neubau bevorzugen würden, favorisiert die Post als Grundeigentümerin einen Umbau. Ebenso gibt es Stimmen, die einen Abbruch des Gebäudes ohne Ersatz bevorzugen würden.

Im Rahmen dieser Aufgabenstellung sind alle drei Szenarien möglich.

Der Erfolg der künftigen Entwicklung hängt von der Frage ab, ob und wie die Nahtstellen zwischen der Peter Merian-Brücke, dem Postreitergebäude und dem Gundeldinger Quartier bereinigt werden können. Sowohl der Zugang zum Quartier, als auch die Freilegung vorhandener Flächenpotenziale sind abhängig von der Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts, das die verschiedensten Nutzungsansprüche aller Beteiligten zu vereinen vermag. Dabei geht es einerseits um die Schaffung neuer urbaner Strukturen, andererseits aber auch um die Transformation des bestehenden urbanen Gefüges.





Novartis

Rhein

Markthalle

Bahnhofsvorplatz

Basel HB SBB









Peter Merian-Strasse / Post - Reiter Gebäude / Gundeli Quartier





Kreuzung Peter Merian-Strasse / Nauenstrasse



Peter Merian-Brücke / Postreitergebäude / HB Basel



Hochstrasse

## Peter-Merian Brücke

Die Peter- Merian Brücke verbindet in Basel das Gundeldingen Quartier mit der Innenstadt, indem sie das östliche Vorfeld des Bahnhofs Basel SBB auf der Höhe der Poststelle Basel 2 überquert. Ursprünglich befand sich an dieser Stelle eine Unterführung, die aber bei Regen oft unter Wasser stand, weshalb diese 1901 durch eine Brücke ersetzt wurde.<sup>1</sup> Diese wurde nach dem Basler Naturforscher Peter Merian benannt.

Die Brücke ist im Besitz der SBB.<sup>2</sup> Sie führt heute entlang des in den 1970er Jahren neu errichteten rot-braunen Gebäudes der Poststelle 2, welches ebenfalls über die Gleise gebaut ist.

Seit 2001 unterqueren auch die Tramlinien 10 und 11 der Strassenbahn Basel diese Brücke. Die neu erstellte Tramstrecke führt vom Centralbahnplatz vor dem Bahnhof Basel unter der Poststelle Basel 2 und der Peter-Merian Brücke hindurch, um schliesslich über die Euroville-Trambrücke zur Münchensteinerbrücke zu gelangen.

Die Peter-Merian Brücke entspricht heute weder den betrieblichen Anforderungen der SBB noch denjenigen der Stadt betreffend des öffentlichen Verkehrs. Das Lichtraumprofil unter der Brücke ist zu niedrig, so dass die Züge nur mit reduzierter Geschwindigkeit unter der Brücke hindurch fahren können. Ausserdem behindert sie den Bau zusätzlicher Gleise. Auf der Gundeldinger Seite ist der Anschluss für den Strassenverkehr ungünstig, weil die Fahrzeuge am Ende der Brücke an eine T-Kreuzung gelangen, welche den Verkehrsfluss behindert.<sup>3</sup>

1. Tunnel an der Hochstrasse. In: altbasel.ch. Abgerufen am 25. Mai 2013.

2. Hochspringen: Der Flaschenhals ist der Bahnhof SBB. Basler Zeitung, 15. Juli 2010, abgerufen am 26. Mai 2013.

3. Hochspringen: Kenneth Nars: Die Peter-Merian-Brücke soll erhöht werden. In: Basellandschaftliche Zeitung, 12. Mai 2012, abgerufen am 25. Mai 2013.



Peter- Merian Brücke Basel, 2013



## *Die Peter-Merian-Brücke soll erhöht werden*

Christian Mensch



1. Variante Testplanung



1. Variante Testplanung



3. Variante Testplanung

Züge, die in den Basler Bahnhof SBB einfahren, tun dies mit reduzierter Geschwindigkeit. Züge, die ausfahren, müssen langsam anrollen, bis sie nach der Peter-Merian-Brücke beschleunigen können. Die Brücke zwischen der Nauenstrasse und der Hochstrasse im Gundeli-Quartier liegt zu tief, als dass moderne Züge sie mit höherem Tempo unterqueren könnten.

Das Basler Planungsamt hat eine Testplanung in Auftrag gegeben, wie die Situation bereinigt und die Brücke erhöht werden kann. Für die Auslegeordnung wurde die gesamte städtebauliche Situation analysiert. Insbesondere die Gundeli-Seite ist heute unbefriedigend. Wer über die Peter-Merian Brücke fährt, muss sich an einer Gabelung entscheiden, ob er nach rechts in einer Kurvenfahrt in die Meret-Oppenheim-Strasse einbiegen will oder nach links, über eine Rampe in die Hochstrasse. Die Planung sieht vor, mit einer neuen Strassenführung einen direkten Weg in die Meret-Oppenheim-Strasse zu schaffen, die zur Entlastung des Quartiers gebaut wurde.

In die Planung eingebunden sind die SBB, die deutlich gemacht hat, dass sie die Optionen auf zwei zusätzliche Gleisstränge auf Gundeli-Seite wahrnehmen möchten.

Quelle: bz Basel 20.05.2012



Blick auf die Gleisanlage vom Postreitergebäude



## Jetzt muss die Post weg

Franziska Laur



Gebäudeteil über den Gleisen



Leerstand innerhalb des Postreitergebäude



SBB Basel HB unter dem Postreitergebäude

Mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 60 Prozent wurde das Projekt Centralpark Basel abgeschmettert. Das schafft Raum für andere Projekte. Tatsache ist: Die Passerelle ist zu eng für die vielen tausend Passagiere, die täglich in Basel ankommen oder abreisen. Klar ist auch, die Bewohner des Gundeli möchten besser an die City angebunden sein.

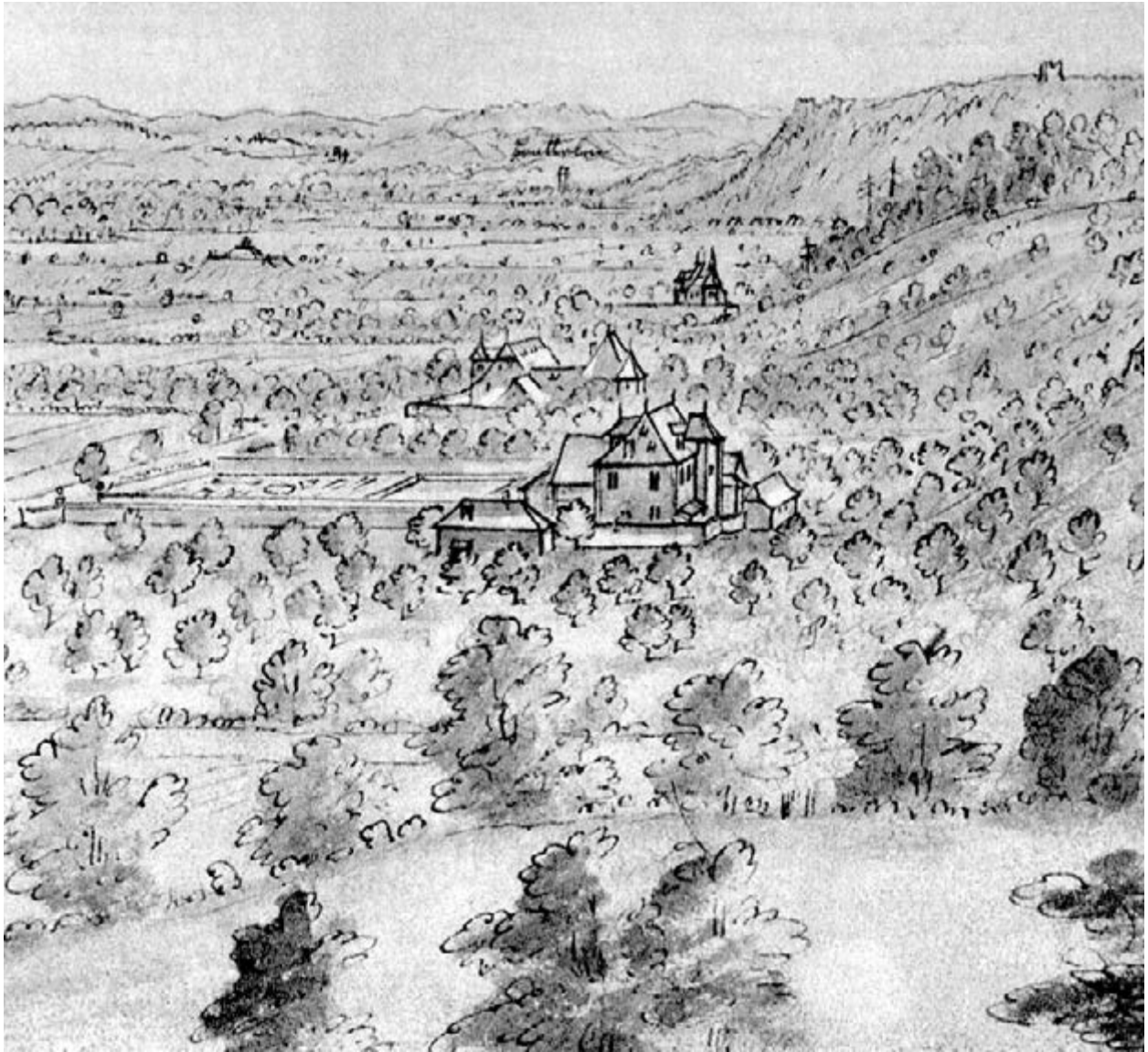
*Die Bevölkerung hat gut entschieden*, stellt Architekt Jacques Herzog zufrieden fest. Er sieht nun Potenzial, um den grossen Veränderungen, die noch auf den Bahnhof zukommen, gerecht zu werden. Verändert hat sich auf der Gundeldinger Bahnhofseite schon in den vergangenen Jahren einiges – nicht zuletzt durch ein Projekt aus seiner eigenen Feder, den Südpark.

Als trauriges Kapitel in der Industriearchitektur gilt hingegen das Postbetriebsgebäude Basel 2 bei der Peter- Merian-Brücke. Dieses Reitergebäude über den Bahngleisen wurde Anfang der 1970er-Jahre vom Architekturbüro Suter & Suter erstellt. Das Gebäude ist in die Jahre gekommen, und es wäre an der Zeit, es abzureissen – zumal der Bau in rostroter Farbe von jeher keine Augenweide war.

Herzog könnte sich eine Nutzung vorstellen, die der Öffentlichkeit zugänglich ist; beispielsweise als Ort für Kultur und Begegnung oder als Standort für ein Fernsehstudio. Auch Christoph Gantenbein vom Architekturbüro Christ & Gantenbein sieht dort Chancen für eine Aufwertung des Bahnhofquartiers. *Selbst wenn es bestehen bliebe, könnte man es auf den Rohbau reduzieren und eine Querverbindung zur Solothurnerstrasse erstellen*, sagt er.

*Das Postbetriebsgebäude ist für uns tatsächlich ein Standort, den wir entwickeln wollen*, sagt Bernhard Bürki, Mediensprecher der Post. Das Gebäude sei renovationsbedürftig und es bestehe Handlungsbedarf. Doch städtebaulich sei es ein sensibler Ort und bedürfe daher umfangreicher Vorabklärungen.

Quelle: Basler Zeitung 24.09.2013



Schloss Gundeldingen, Büchel, 1747



## Gundeldingen Quartier

Seinen Namen hat es vom ehemaligen Gundelding-  
erfeld erhalten, auf dem das gesamte Viertel gebaut  
wurde. Ein Chronist beschrieb einst dieses  
ausserhalb der damaligen Stadt liegende Gebiet  
folgendermassen: «Wer etwa an einem Abend eines  
langen Sommertages seine Schritte hinaus lenkte, um  
einen der Schlossherren auf Gundeldingen zu  
besuchen, die dort gleich den Rittern der Feudalzeit  
lebten, der konnte nirgends schöner dem Walten der  
Natur lauschen als in Gundeldingen.»

Doch spätestens nach der Eröffnung des Centralbahn-  
hofes 1860 war es mit der Ruhe auf dem Gundel-  
dingenerfeld vorbei, und für die im Zuge der Industrial-  
isierung immer zahlreicher in die Stadt strömenden  
Menschen wurde ab etwa 1870 das ganze ehemals  
grüne Gelände mit Wohnungen überbaut. Mehr oder  
weniger gleichzeitig erfolgte auch die grossflächige  
Bebauung der Gebiete, welche heute als Matthäus-  
quartier, Unteres St. Johann und Hegenheimerviertel,  
einem Teil des Wohnviertels Iselin, bekannt sind. Die  
ganze Stadt Basel muss zu jener Zeit eine riesige  
Baustelle gewesen sein. Die Vogelperspektive zeigt die  
für das Quartier typische schachbrettartige Struktur  
der Strassenzüge.



Basel, Siegfriedkarte, 1870



Basel, Siegfriedkarte, 1922





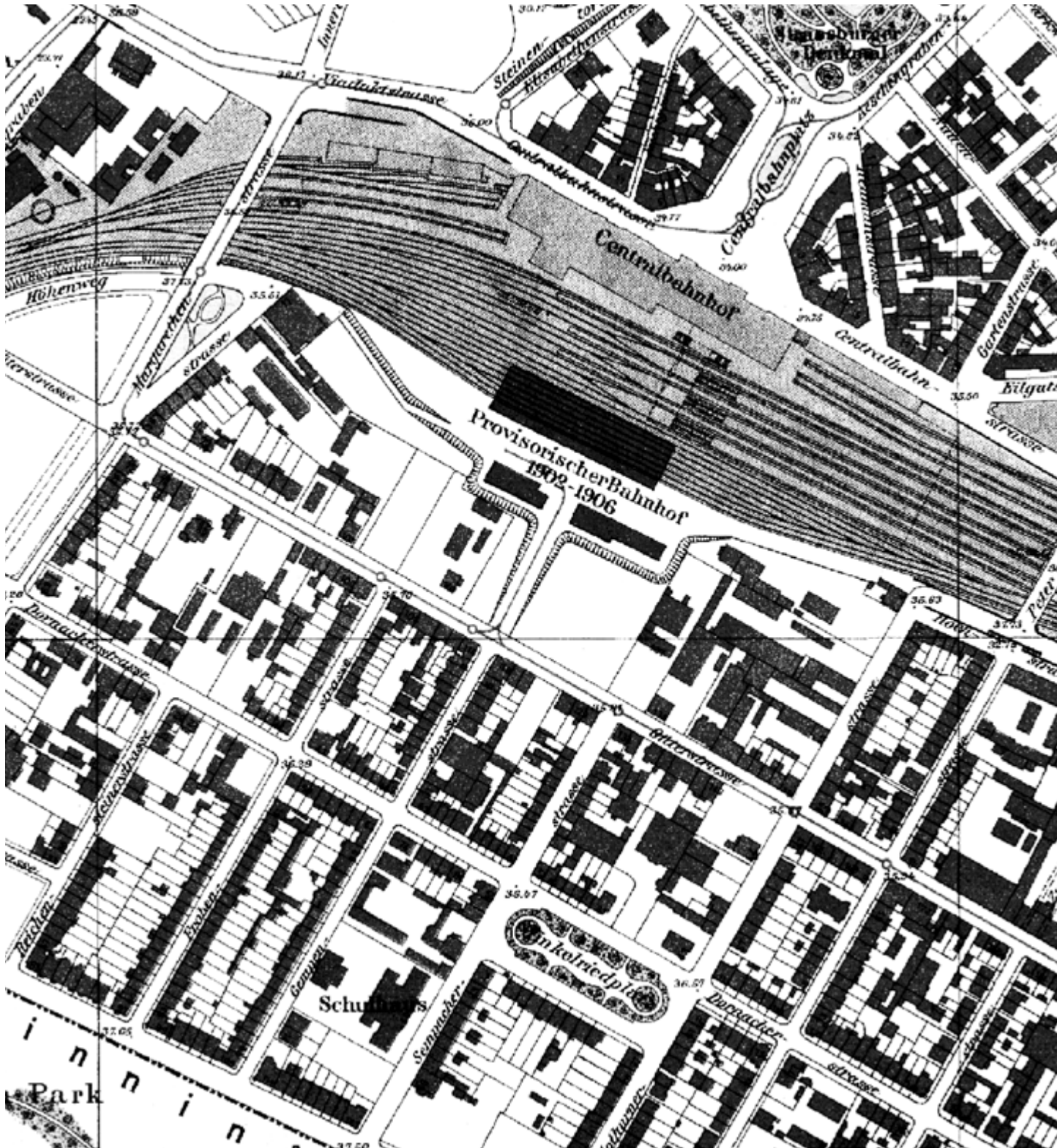




Schwarzplan, 1920

Im Gundeldinger Quartier standen bereits zur Jahrhundertwende wesentliche Teile des Gebiets um den Bahnhof und bis 1920 auch schon ein Grossteil des Wohnviertels. Nur einige am östlichen Rand befindliche Bereiche sowie die westlich der Margarethenstrasse liegenden Häuser folgten etwas später. Verantwortlich für die Überbauung war eine Mainzer Immobiliengesellschaft, die 1873 eine Zweigstelle in Basel eröffnete. Eigentlich sollte damals das ganze Neubaugebiet Mainzerquartier genannt werden, was aber zu Protesten der Bevölkerung führte. Diese beharrte auf der Bezeichnung Gundeldingen und einige Strassen wurden im Gegenzug sogar demonstrativ mit Namen aus der Schweizer Geschichte belegt. Beispiele sind die Tellstrasse nach Wilhelm Tell, die Sempacherstrasse nach der Schlacht bei Sempach und der Winkelriedplatz nach dem gleichnamigen Helden der Schlacht bei Sempach.

Aus der Vogelperspektive wird ersichtlich, dass das Strassennetz des Quartiers rechtwinklig angeordnet ist und dadurch ein ausgeprägtes Schachbrettmuster bildet. Die Häuser stehen in dichter Blockrandbebauung und häufig befinden sich in den Hinterhöfen Gewerbebetriebe. Ab den 1960er-Jahren kam es aufgrund des grossen Bevölkerungszuwachses zu einem gestiegenen Wohnraumbedarf. Dieser führte dazu, dass zahlreiche Häuser durch häufig architektonisch nicht überzeugende Neubauten, oft mit Klein- und Kleinstwohnungen, ersetzt wurden. Das Quartier weist innerhalb des Siedlungsgebietes wenige und nur kleine Grünanlagen auf, dafür befinden sich in unmittelbarer Nähe der grosszügige Margarethenpark und unbebaute Bereiche des Bruderholzes; sie liegen jedoch beide bereits auf Boden des Kantons Basel-Landschaft.



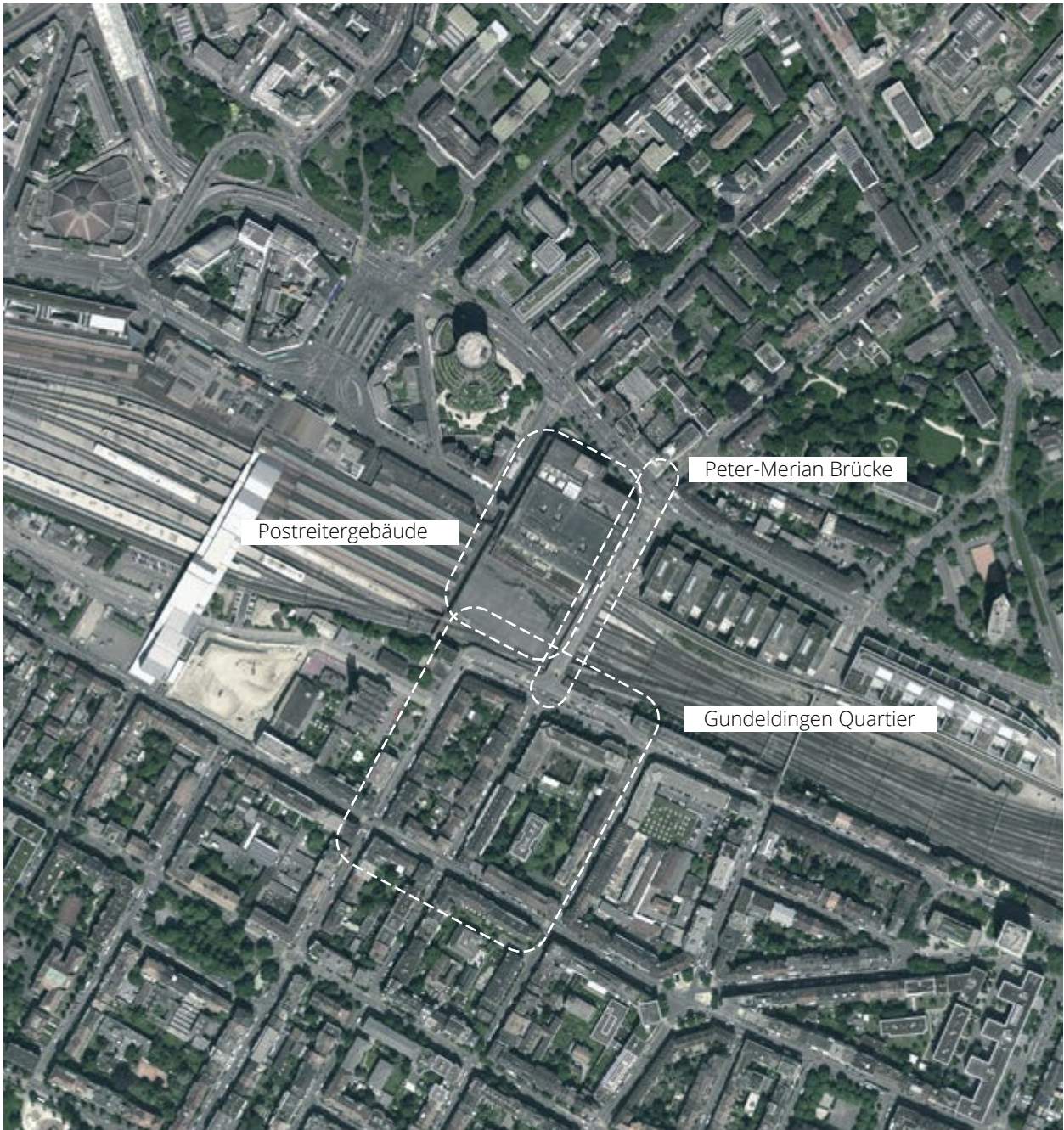




Von Nordwesten nach Südosten durchlaufen drei Hauptverkehrsachsen das Quartier: die Güterstrasse, eine Geschäftsstrasse, und parallel dazu die Dornacher- und die Gundeldingerstrasse. Letztgenannte grenzt das Wohnviertel vom Bruderholz ab. Alle drei Strassen sind wie auch einige Querstrassen sehr stark verkehrsbelastet, was immer wieder Anwohnerinnen und Anwohner zu Interventionen zu Gunsten von mehr Wohn- und Lebensqualität bewegt. An der Güterstrasse, die in den letzten Jahren zu einem Boulevard mit mehr Aufenthaltsqualität umgestaltet wurde, haben Tellplatz und die Gegend der nahegelegenen Heiliggeistkirche Zentrumscharakter. Am Tellplatz steht auch das Anfang der 1990er-Jahre neuerrbaute Gundeldinger Casino.

Das Wohnviertel, welches von der Bevölkerungszahl her selbst eine kleine Stadt ist, erhielt damit nach etlichen Jahren ohne entsprechende Möglichkeiten wieder grosszügige Versammlungs- und Veranstaltungsräume. Durch den Wegzug von Sulzer-Burckhardt entstand im Gundeldingen auch eine Industriebrache. Auf diesem als Gundeldingerfeld bekannten Areal etablierten sich unter anderem kulturelle Einrichtungen, ein Restaurant und ein Hotel. Im Dreieck zwischen Thiersteinallee, Güter- und Tellstrasse fanden zwischen 2001 und 2003 umfangreiche Bauarbeiten statt. Neben Wohnungen wurde dort die neue Konzernzentrale von Coop Schweiz errichtet. Im Rahmen des Grossprojekts Euroville werden beim Bahnhof neue Geschäfts- und Wohnräume gebaut und das Gebiet Bahnhof Süd soll städtebaulich aufgewertet werden. Mit der Fertigstellung der Fussgängerpasserelle und der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes auf Gundeldingerseite wurde das Quartier räumlich besser mit der Innenstadt verbunden.







## Erkundung urbaner Qualitäten

Für die Erkundung urbaner Qualitäten der Nahtstellen zwischen der Peter-Merian Brücke, dem Postreitergebäude und dem Gundeldinger Quartier ist die Beachtung des städtischen Zusammenhangs und der historischen Referenzen unabdingbar. Ebenso ist aber auch die Frage zu beantworten, welche Impulse für die Stadtentwicklung durch bauliche Massnahmen ausgelöst werden könnten. Dabei müssen die funktionalen Anforderungen an den Raum und dessen Strukturen beachtet werden. Als Teil dieser Strukturen sind die Dynamiken zu sehen, welche einerseits durch die verschiedenen Grundeigentümer und deren Interessen charakterisiert werden können, andererseits durch die langfristige Ausrichtung des Transformationsprozesses, welcher immer wieder Überraschungen hervorbringen könnte.

Neben der konzeptionellen Beschäftigung der städtebaulichen Ausgestaltung der Nahtstelle soll mindestens einer dieser Themenfelder bearbeitet werden:

- Die Beziehungen der einzelnen Verkehrsströme mit den Bedürfnissen von öffentlichem und individuellem Verkehr.
- Die zukünftige Rolle des Postreitergebäudes als Nahtstelle zwischen dem Gundeldinger und St. Alban Quartier.
- Die städtebauliche Konsequenzen für das Gundeldinger Quartier aus den geplanten Veränderungen.



Peter - Merian Brücke



Postreitergebäude



Gundeldinger Quartier

Als Referenz zum Raumprogramm dienen folgende Nutzungen ( minimal Szenario):

#### **Universitätshub, GF 10 000 m<sup>2</sup>:**

##### **Universität Basel, Institut für Städtebau und Landschaftsarchitektur, GF 2000m<sup>2</sup>**

Kleiner Ausstellungsraum/ Seminar- und Vorlesungsräume/ Ateliers- Arbeitsräume/ Bürofläche (5 Forschungsgruppen)/ kleinere Bibliothek für den internen Bedarf/ Archiv

##### **Universität Basel, Zentrum für Afrikastudien, GF 2000m<sup>2</sup>**

Doktoranden- und Postdoc- Arbeitsplätze/ Bürofläche (5 Forschungsgruppen)/ Seminar- und Vorlesungsräume Medienzentrum und kleinere Bibliothek/ für den internen Bedarf/ Archiv

##### **ETH Zürich,**

##### **Institut für Biosysteme, 2000m<sup>2</sup>**

Laboratorien/ Seminar- und Vorlesungsräume/ Bürofläche (5 Forschungsgruppen)/ Arbeitsräume

##### **epfl Lausanne,**

##### **Institut für Chemie ,2000m<sup>2</sup>**

Laboratorien/ Seminar- und Vorlesungsräume/ Bürofläche (5 Forschungsgruppen)/ Arbeitsräume

##### **HSG St. Gallen,**

##### **Lehrstuhl für Logistikmanagement, 1000m<sup>2</sup>**

Doktoranden- und Postdoc- Arbeitsplätze/ Seminar- und Vorlesungsräume/ Bürofläche (5 Forschungsgruppen)/ Arbeitsräume

#### **Innovationszentrum, 12 500 m<sup>2</sup>:**

Bürofläche/ Besprechungsbereiche/ Medienzentrum/ Konferenzsäle/ Seminarräume/ Sitzungszimmer/ Arbeitsräume

#### **Öffentliche Nutzung, 5000m<sup>2</sup>:**

##### **Schweizer Architekturmuseum (SAM)**

Eingang/ Administration/ Ausstellungsräum/ Buchhandlung/ Auditorium/ Café/ Archiv/ Werkstatt

##### **Mensa:**

Eingang/ Garderobe/ Speisesaal/ kleine Speisesäle/ Küche/ Speise-Ausgabe/ Anlieferung

##### **Bibliothek:**

Eingang/ Garderobe/ Lesesaal/ Archiv/ Anlieferung

#### **Startups und Kleingewerbe 25'000m<sup>2</sup>:**

Werkstätten/ Studios/ Labors/ Büros/ Gewerberäume



## Entwicklungsszenario

Aufgrund der Tatsache, dass die Post den Standort des Postreitergebäudes aus logistischer Sicht nicht mehr benötigt und unter der Annahme, dass das Gebäude in dessen Struktur erhalten werden soll, kann eine Umnutzung des Gebäudes vorgenommen werden. Als Funktion prädestiniert sind zum einen öffentliche Nutzungen und zum anderen Nutzungen, die eine gute infrastrukturelle Erschliessung erfordern und zugleich eine markante Position innerhalb des Stadtgefüges von Basel einnehmen können.

In den letzten Jahren ist die Zahl der Zweigstellen von Universitäten aus dem In- und Ausland kontinuierlich gestiegen. Die Bildungsinstitute versuchen, im dynamischen Umfeld

pharmazeutischer, wirtschaftlicher und kultureller Organisationen präsent zu sein, Synergien zu nutzen und Kooperationen zu entwickeln.

Für das Postreitergebäude bietet sich daher – neben Funktionen mit einem hohen öffentlichen Charakter – eine Nutzungsplattform verschiedenster universitärer Zweigstellen an sowie Flächen für Startups und Kleingewerbe. Sie könnte den Rahmen bieten in dem die unterschiedlichsten Akteure treffen könnten. Ein Universitätshub mit angegliedertem Innovationszentrum und ergänzt durch Kulturinstitutionen stellt ein mögliches Entwicklungsszenario für das Gebäude dar.

### Geschossfläche:

Bestehendes Gebäude: Total ca. GF 110'000 m<sup>2</sup>

Attikageschosse: ca. GF 20'500 m<sup>2</sup>

Normalgeschosse: ca. GF 45'500 m<sup>2</sup>

Parkgaragengeschoss: ca. GF 17'500 m<sup>2</sup>

Untergeschosse: ca. GF 26'500 m<sup>2</sup>

### Angestrebte Nutzung:

GF max.: 80'000 m<sup>2</sup>

GF: 50'000 m<sup>2</sup>

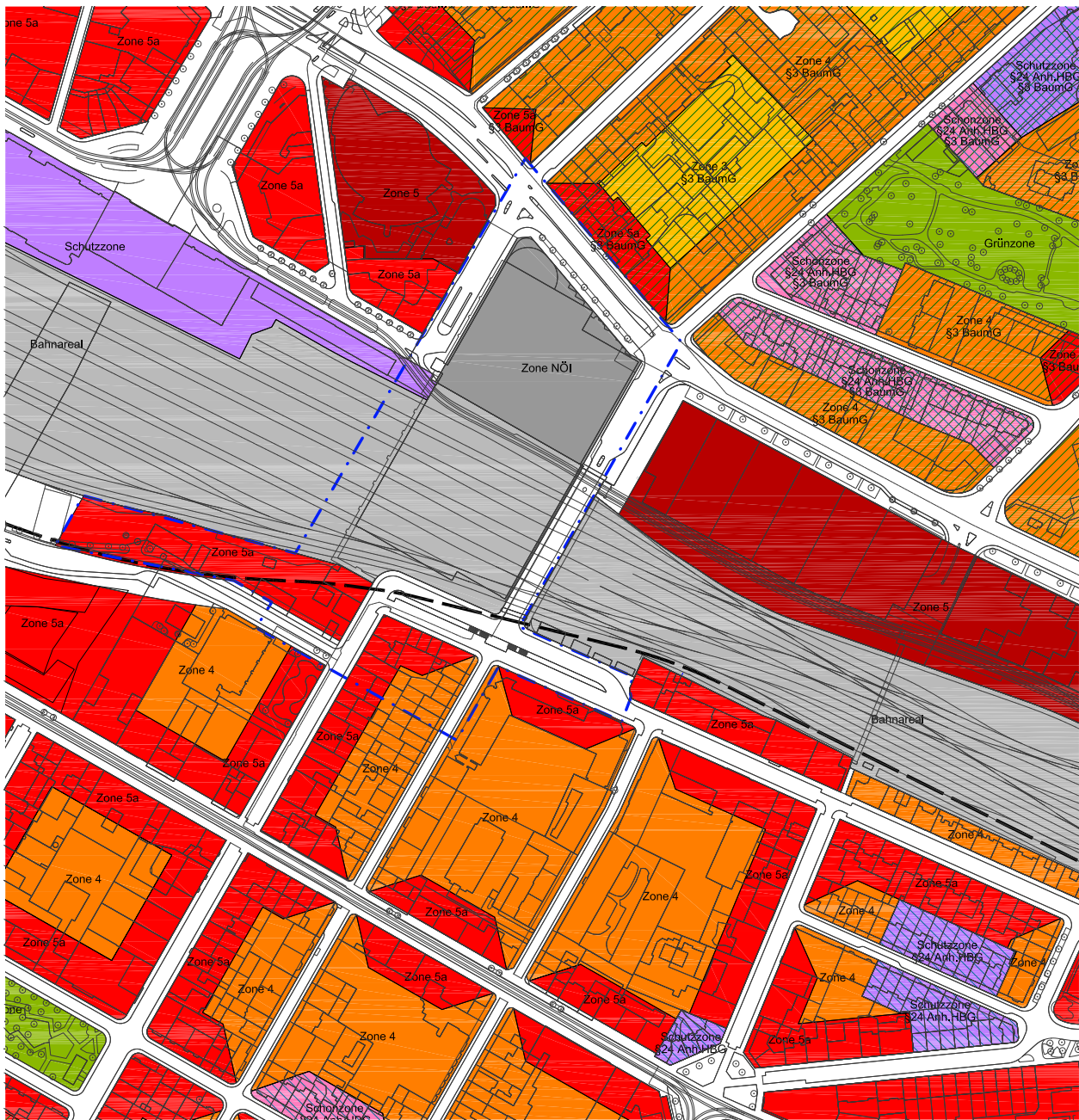
### Nutzungsverteilung (ohne Parkgarage):

20 % Universitätshub

20 % Innovationszentrum

10% Öffentliche Nutzungen

50% Startups und Kleingewerbe



|         |                                                       |
|---------|-------------------------------------------------------|
| Zone 2a | Stadt- und Dorfbild- Schutzzone ( § 37 )              |
| Zone 2  | Stadt- und Dorfbild- Schutzzone ( § 38 )              |
| Zone 3  | Grünanlagenzone ( § 40b )                             |
| Zone 4  | Grünzone ( § 40a )                                    |
| Zone 5a | Landwirtschaftzone ( § 41 )                           |
| Zone 5  | keiner Zone zugewiesenes Gebiet ( § 43 )              |
| Zone 6  | Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse ( § 39 ) |
| Zone 7  |                                                       |

Bau- und Planungsgesetz (BPG)  
2.V. Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse § 39.

- Die Nutzung von Grundstücken in der Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse wird festgelegt
  - durch den Beschluss, mit dem die Zone festgesetzt wird,
  - durch Bebauungspläne oder
  - durch Genehmigung der Bauprojekte in einem Planungsverfahren des Regierungsrates oder des Gemeinderates.
- Am Zonenrand ist der Lichteinfallswinkel der Nachbarzone einzuhalten.



## Anforderungen

Die dem Entwurf zugrundeliegenden Konzepte sollen durch die Gestaltung der Gesamtpräsentation hervorgehoben werden. Die verwendeten Darstellungstechniken dienen der Kommunikation der zentralen Ideen. Die folgenden Anforderungen dienen als Anregung, wie die Mittel der Präsentation mit dem vorgelegten urbanen Projekt in Beziehung gesetzt werden können:

- Erläuterungstext, der die zentrale These der Arbeit, wie auch deren Umsetzung im urbanen Kontext behandelt.
- Analytische Darstellung der Lektüre des Ortes, wie auch der vorgesehenen Massnahmen in Diagrammform (Volumetrie, Erschliessung, Nutzung, öffentliche Räume, etc. )
- Illustrationen der zeitlichen Entwicklung der räumlich-volumetrischen Disposition
- Darstellung möglicher Etappen
- Situationspläne mit Darstellung der räumlichen Anordnung der Bauten und Aussenräume in unterschiedlichen Massstäben  
( beispielsweise: Figur-Grund-Darstellung im Massstab 1:5000 bis zum präzisen Situationsplan im Massstab 1:1000)
- Repräsentative Längs- und Querschnitte, wie auch Ansichten im Massstab 1:1000 und / oder 1:500
- Nähere Bearbeitung zentraler Bereiche mit Angaben zu Typ, Nutzung, Erschliessung und Aussenraumgestaltung
- Gipsmodell 1:1000; auf abgegebener Modellgrundlage
- Weitere Modelle wichtiger Bereiche, zum besseren Verständnis des Projektes
- Dokumentation des Entwurfprozesses mittels Arbeitsmodellen und Skizzen





## Termine Masterarbeit FS 16

|                                                        |                       |
|--------------------------------------------------------|-----------------------|
| Ausgabe der Masterarbeitsthemen                        | 22.02.2016, 17:00 Uhr |
| Geführte Besichtigung                                  | 24.02.2016, 09:15 Uhr |
| Treffpunkt Basel I Postreitergebäude I Personaleingang |                       |
| Wahl des Masterarbeitsthemas                           | 26.02.2016, 17:00 Uhr |
| Bestellung Modell (ganczarski@arch.ethz.ch )           | 26.02.2016, 10:00 Uhr |
| Modellausgabe                                          | 04.03.2016, 10:00 Uhr |
| Abgabe der Masterarbeiten                              | 12.05.2016, 18:00 Uhr |
| Ausstellung der Masterarbeiten                         | 13.05.2016, 10:00 Uhr |

Die Unterlagen sind unter folgender Adresse verfügbar

[www.angelil.arch.ethz.ch/masterarbeit](http://www.angelil.arch.ethz.ch/masterarbeit)





## Planungen und Studien





# Machbarkeitsstudie Peter - Merian Brücke

A. AEGERTER & DR. O. BOSSHARDT AG

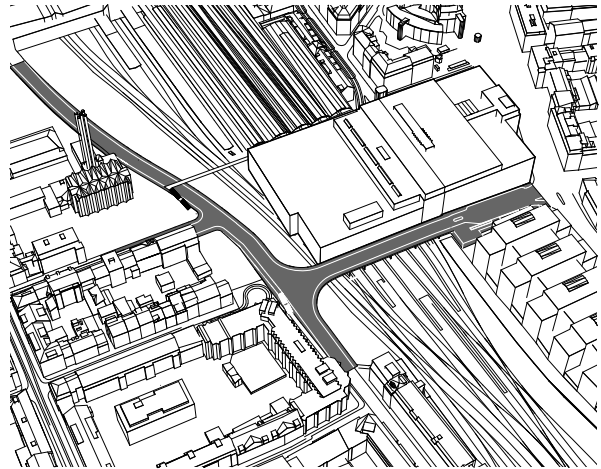
Der Perimeter der Machbarkeitsstudie erstreckt sich vom Knoten Nauenstrasse über die Peter Merian-Brücke bis zum Anschluss an die Meret Oppenheim-Strasse mit Anbindung an die Solothurner- und Hochstrasse.

Bei der Machbarkeitsstudie geht es darum, Varianten aufzuzeigen, wie eine neue Peter Merian-Brücke auf der Südseite möglichst stadtverträglich an das bestehende Strassennetz angeschlossen werden könnte. Eine neue Peter Merian-Brücke wird nötig, weil das Gleisfeld der SBB in südlicher Richtung erweitert werden soll (gemäss Interessenlinie SBB aus dem Konzept Masterplan). Bei einem Neubau soll auch die Durchfahrtshöhe nach AB-EBV 3/S4 berücksichtigt werden, was zu einer Anhebung der Nivellette um ca. 2.00 m führen wird. Es werden in dieser Machbarkeitsstudie ausgewählte Varianten nachfolgend mit Situation, Längs- und Querschnitten mit Lösungsansätzen aufgezeigt. Die Randbedingungen resp. Anforderungen an den Brücken-Querschnitt sind je 2 Fahrbahnen mit Velostreifen (2 x 4.50 m) und

beidseitigen Trottoirs (2 x 2.50 m). Für die Parzellen Hochstrasse, zwischen Pfeffingerstrasse und Solothurnerstrasse liegt ein Baubeglehen vor. Dieses Bauprojekt ist mit dem Projekt Peter Merian-Brücke zu koordinieren. Diese Machbarkeitsstudie zeigt die möglichen Auswirkungen der neuen Strassenführung auf das Neubauprojekt Pensimo auf.

Aufgrund einer ersten Beurteilung (Statik, Bautechnik etc.) wurden die Varianten 6 und 8 zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Im Nachgang zur Bearbeitung durch die drei Teams wurde die von Morger + Partner vorgeschlagene Verkehrsführung einer genaueren technischen Machbarkeitsprüfung durch Aegerter & Bosshardt unterzogen. Diese Variante führt zu deutlich grosseren Einschnitten in die bauliche Struktur, hat aber klarere Strassennetzhierarchien zur Folge. Die Prüfung hat gezeigt, dass diese Variante aus statischen und bautechnischen Gründen machbar ist.



### **Variante 1**

In Längsaxe Hochstrasse

(mit Geleiseabstand 3.50 m)

### **Fazit**

Variante ist aus statischen und bautechnischen Gründen zu empfehlen.

### **Strassenführung**

Die neue Peter Merian-Brücke führt über das Geleisefeld in die Längsaxe der Hochstrasse. Entlang dem Geleisefeld mit einer Rampe von 6% an die Solothurnerstrasse und in einer „S-Kurve“ zur bestehenden Meret Oppenheim-Strasse. Die Hauszeile an der Ecke Solothurner-/Hochstrasse muss jedoch zurückgebaut werden. Die Pfeffingerstrasse wird zu einer Sackgasse mit Kehrplatz.

### **Langsamverkehr**

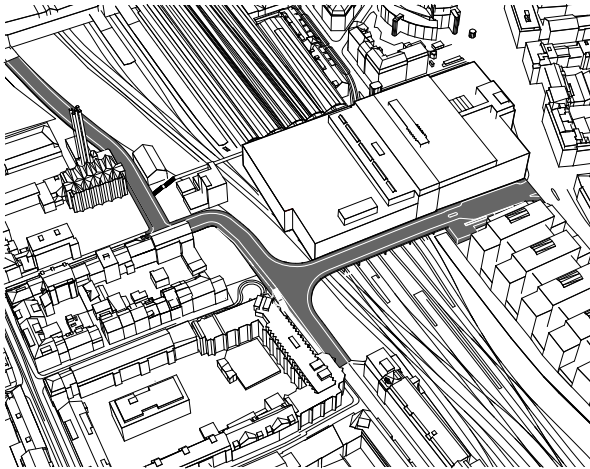
Direkte Veloverbindungen in die Pfeffingerstrasse nicht mehr möglich.

### **Konstruktion**

Abstützungen der Brücke möglich.

In statischer und bautechnischer Hinsicht machbar.





### Variante 2

In Längsaxe Hochstrasse und entlang äusserstes proj. SBB-Geleise

#### Fazit

Variante ist aus statischen und bautechnischen Gründen zu empfehlen.

#### Strassenführung

Die neue Peter Merian-Brücke führt über das Geleisefeld in die Längsaxe der Hochstrasse.

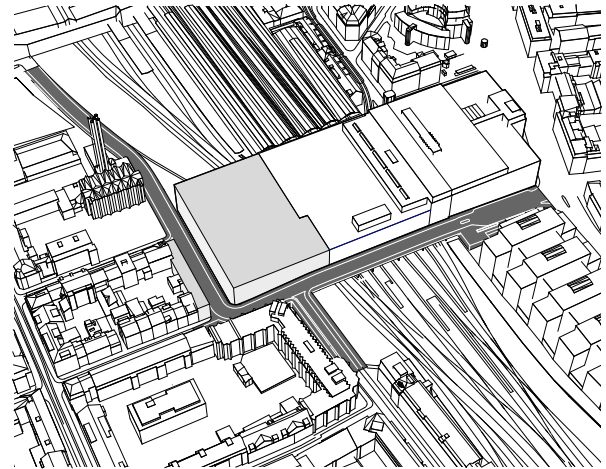
Entlang dem Geleisefeld mit einer Rampe von 6% an die Solothurnerstrasse direkt zur Meret Oppenheim-Strasse. Die Hauszeile an der Ecke Solothurner-/Hochstrasse muss jedoch zurückgebaut werden. Die Pfeffingerstrasse wird zu einer Sackgasse mit Kehrsplatz.

#### Langsamverkehr

Direkte Veloverbindungen in die Pfeffingerstrasse nicht mehr möglich.

#### Konstruktion

Direkte Veloverbindungen in die Pfeffingerstrasse nicht mehr möglich.



### Variante 3

Verlängerung des Postreiter- Gebäudes und die Verlegung der Strassen.

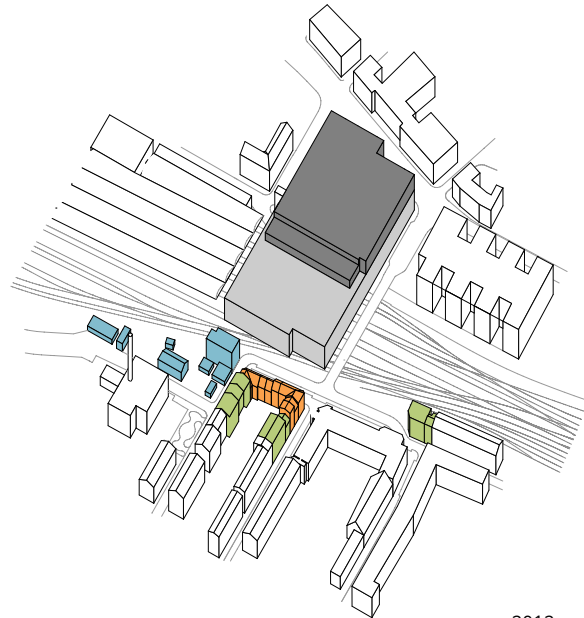
#### Fazit

Variante ist aus statischen und bautechnischen Gründen zu empfehlen.

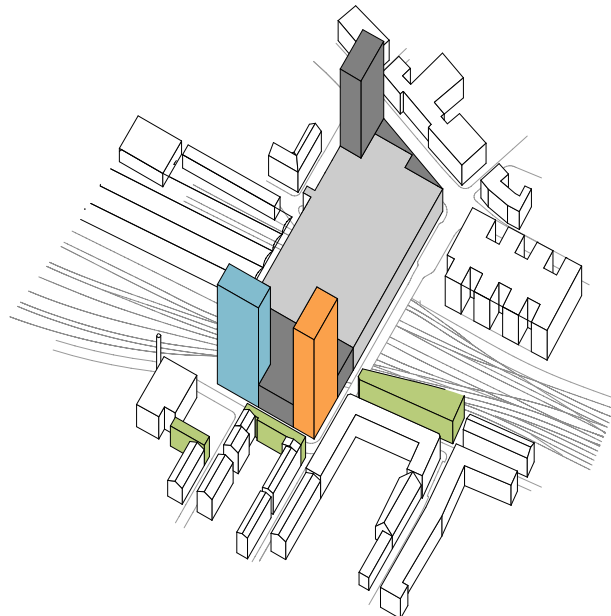
#### Strassenführung

Die heute (Abb. oben) verwinkelte Strassenführung der Hauptsammelstrasse (grün) kann stark vereinfacht werden. Neu entsteht ein klarer (grüner) Hauptsammelstrassen Bügel (HSS), welcher von der Meret Oppenheim-Strasse rechtwinklig in die Peter Merian-Strasse abknickt.

Die untergeordneten (blauen) Erschliessungsstrassen münden klar in diesen HSS-Bügel ein (klare Trottoirüberfahrten) Auf diese Weise wird die vorgegebene Netzhierarchie optimal erreicht (klare Strukturen der Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung). Alle Bauten erhalten eine klare Ausrichtung („Adresse“). Die neue Passerelle Ost (Perronerschliessung) liegt in der Achse der heutigen Postpasserelle.



2012



2020

# Städtebauliche Studie

Morger Partner Architekten 2013

Unsere Strategie ist weder eine historisierende noch eine moderne Weiterentwicklung der Stadt. Bei der Aufgabe geht es uns vielmehr um ein Verfahren das Vorhandene als Grundlage für die Weiterentwicklung der Stadt dienstbar zu machen.

Postreiter – ein neuer Ort der Ankunft und Verbindung Nicht über ein Entfernen des Postreiters sondern durch eine Modifikation und Transformation soll das Gebäude eine neue städteräumliche Strahl-Kraft und Präsenz erhalten. Der alt-neue Sockel erhält eine durchgängig konstante Höhe, wird mit dem Süden „verlandet“ und auf die ganze Länge direkt an die Brücke „angebunden“. Die Zugänglichkeit und Durchgängigkeit wird optimiert und die städteräumliche Integration maximiert. Durch diesen geleisüberspannenden Eingriff, den weiteren Geleisequerungen und den beidseitigen Interventionen „wachsen“ die beiden Stadtteile enger zusammen.

In Anlehnung an die verschiedenen Hochhaustudien ergänzen wir den podiumsähnlichen Sockel mit drei Hochbauten. Einerseits wird die Sequenz der bestehenden Hochhäuser beidseitig komplettiert, andererseits erfolgt der Akzent an einer präzisen städteräumlichen Stelle. Das neue Ensemble wird zum „Ort der Ankunft und Verbindung“. Die Unterführung Ost wird auf der Südseite in das neue Reitergebäude geleitet, von hier aus erfolgt der Zugang zu den Geleisen.

Das Geleisefeld enthält 5 räumliche Sequenzen, die sich in einer klaren Rhythmik von offenen und geschlossenen Abfolgen zeigen. In unserer Bearbeitung wird die Geleisekante klarer ausformuliert und räumlich geschärft.

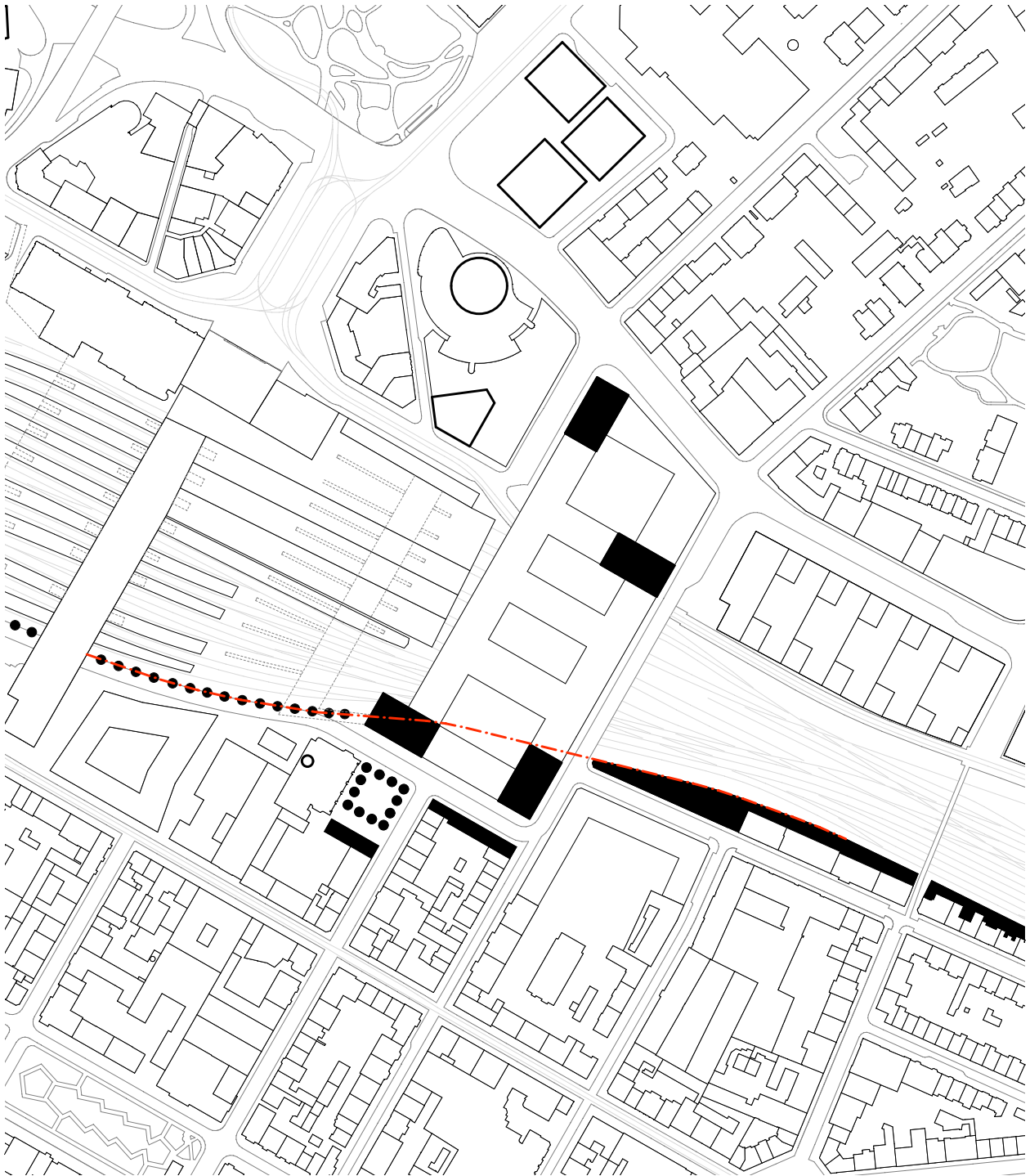
Peter-Merian-Brücke - Anbindung Gundeldingen  
Wir schlagen vor, den Strassenverlauf geradlinig mit einem Gefälle von 6% zu verlängern, so dass die Pfeffingerstrasse am Strassennetz angebunden bleibt. Der Haupt-Verkehrsfluss wird weiterhin als Haupt-Sammelstrasse von der Peter-Merian-Brücke auf die Meret-Oppenheimer-Strasse geleitet.

Pensimo Turidomus – Neue Parzellenzuschnitte  
Durch die Umplanungen bzw. durch die Veränderung der Strassenführung werden sich die Parzellen, insbesondere die der Anlagestiftung Turidomus, verändern. Die Parzellen werden komplett freigeräumt, um den neuen Strassenverlauf aufzunehmen. Ersatzflächen für Turidomus soll das östlichste Hochhaus generieren, dadurch wird der Flächenausgleich gewährleistet.

Es erfolgen im wesentlichen drei grünräumliche Interventionen:

1. „Allee am Quai Meret Oppenheim Strasse“, die Geleisefeldkante wird zwischen Reiterensemble und Margarethenstrasse von einer lockeren Baumreihe begleitet.
2. „Kleiner Park beim Heizkraftwerk“, als angemessener grüner Abstandsraum gegenüber dem südlichen Geleiszugang und
3. „Dachgarten Postreitergebäude“, als geleiseüberspannender Grünraum mit Aufenthaltsqualität.





Entwicklung Postreitergebäude

# Machbarkeitsstudie Basel Post 2

## Städtebaulicher Expertenbericht,

Im Frühjahr 2012 organisierte das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt unter der Leitung des Planungsamts, Abteilung Arealentwicklung und Nutzungsplanung, ein Testplanungsverfahren, mit dem Ziel, ein städtebauliches Konzept für den „Quartiersabschluss zum Gleisfeld Süd des Bahnhof SBB - Basel“ zu erarbeiten. Drei Teams aus Basel wurden eingeladen, um entsprechende Lösungen zu entwickeln: Herzog & de Meuron, Morger + Dettli und Buchner Bründler. Im April 2013 wurden die Erkenntnisse der Testplanung in einem Synthesebericht zusammengefasst. Der in städtebaulicher Sicht vielversprechende Ansatz von Morger + Dettli wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen. In einer Nachbearbeitungsphase im Herbst 2013 konnten offene Punkte geklärt und das Projekt im Sinne der Empfehlungen des Expertengremiums weiterentwickelt werden. Im Frühjahr 2015 beauftragte Post Immobilien die Projektverfasser mit der Aufgabe, eine langfristige Strategie für das Postreiter-Gebäude, sowie dessen städtebaulichen Integration zu erarbeiten und insbesondere – im Sinne einer Machbarkeitsstudie – vorbereitende Untersuchungen zur Ausarbeitung eines Bebauungsplan durchzuführen. Der hier vorliegende Bericht nimmt sich dieser Studie an.

### Machbarkeitsstudie Morger + Dettli

Das Projekt hat sich auf hervorragende Weise weiterentwickelt und erbringt den Nachweis, dass die ursprünglich vorgelegte städtebauliche Vision nicht nur umsetzbar ist, vielmehr Qualitäten beinhaltet, die

zweifelslos zu einer Aufwertung des urbanen Kontexts beitragen. Fünf Themen sollen im Speziellen hervorgehoben werden:

- die grundlegende Haltung
- die öffentliche Durchwegung
- die volumetrische Integration
- die zeitliche Komponente
- das Angebot an Nutzungen

### Die grundlegende Haltung

‘Das Vorhandene als Grundlage für die Weiterentwicklung der Stadt dienstbar zu machen’ bildet die fundamentale These des Projekts. Demnach geht der Entwurf auf behutsame Weise auf die bestehenden und historisch gewachsenen Strukturen der Stadt ein – auf das Netz der öffentlichen Räume und auf die Körperhaftigkeit des baulichen Bestands. Statt Stadt abzureissen, soll weitergebaut werden – ein Nachhaltigkeitsprinzip, das auf lang anhaltende Kontinuität setzt und jede Form spektakulärer Eingriffe vermeidet. Das bestehende und in sich abgeschlossene Postreiter-Gebäude, das in dessen Erscheinungsform und städtebaulicher Integration Defizite aufweist, wird als Ressource begriffen, um Qualitäten zu erzielen, ganz im Sinne der Redewendung ‘aus der Not eine Tugend machen’. Das Gebäude wird zur Stadt geöffnet, volumetrisch ergänzt, auf geschickte Art in ein urbanes Ensemble verwandelt und im existierenden urbanen Gefüge eingebettet.



Entwicklung Postreitergebäude Modellfoto



### **Die öffentliche Durchwegung**

Die Verfasser initiieren einen urbanen Transformationsprozess, der darauf beruht, räumliche und funktionale Beziehungen im städtischen System hervorzuheben und nachhaltig zu festigen. Die geplante Umwandlung des Geleise überdeckenden Postreiter-Gebäudes wird als Anlass genommen, um wichtige städtische Fussgängerverbindungen zu schaffen oder aufzuwerten, sowohl in Nord-Süd Richtung als auch in Ost-West Richtung. 'Das Gebäude soll verbinden, es soll durchquert werden können', schreiben die Architekten. Zum einen werden das Gundeldinger-Quartier und die Innenstadt Basels besser miteinander verknüpft. Zum anderen wird die bestehende Querpassage des Peter-Merian-Wegs funktional und gestalterisch verbessert. Somit werden zwei öffentliche und folglich erlebbare Raumsequenzen eingeführt, die dazu beitragen, die trennende Wirkung des Postreiter-Gebäudes langfristig aufzuheben. 'Das neue Ensemble', so die Verfasser, 'wird zum Ort der Verbindung.'

### **Die volumetrische Integration**

Äusserlich zeigt sich das Post-Gebäude in einer neuen prägnanten und desgleichen schlicht wirkenden Kubatur. Mit der geplanten Verbreiterung der Geleise nach Süden ergreifen die Verfasser die Möglichkeit, das Gebäude in seiner Gestalt zu vervollständigen. Ein Podium mit einheitlicher Höhe spannt von Norden aus über die Geleise und wird im Süden im 'Gundeli' verankert. Dieses als Blockrand mit Innenhöfen in Erscheinung tretende Volumen lehnt sich an das Gundeldinger-Quartier an, dessen Struktur

sozusagen über das Gleisfeld weitergeführt wird.

Ebenso gliedert sich der Sockelbau in die Bebauung entlang der Nauenstrasse ein. Über diesem Podium erheben sich vier markant platzierte Hochhäuser, die zusammen mit dem Sockel eine Einheit bilden. Dem Hochhauskonzept der Stadt Basel folgend wird an zentraler Stelle ein neuer baulicher Akzent geschaffen. Die neuen Wohn- und Bürotürme fügen sich auf angemessene Weise im Ensemble bestehender und geplanter Hochhäuser ein.

### **Die zeitliche Komponente**

Von zentraler Bedeutung ist die Aufwärtskompatibilität des vorliegenden Konzepts. Zum einen kann das Projekt in Etappen realisiert werden, wobei jeder Zwischenschritt einen gewissen Grad an Eigenständigkeit – hinsichtlich räumlicher und gestalterischer Qualitäten – aufweist. Zum anderen ist das vorliegende Konzept genügend flexibel, um auf unterschiedliche und noch nicht ganz voraussehbare Randbedingungen zu reagieren, wie beispielsweise die Verfügbarkeit der SBB und Pensimo Parzellen oder den anstehenden Ersatz der Peter Merian-Brücke. So versteht sich das Projekt als robustes Gerüst eines Transformationsprozesses, das zu einer schrittweisen Entwicklung und Neuordnung sowohl des Quartiers als auch des Postreiter-Gebäudes beitragen wird – möglicherweise in drei Etappen. In einem ersten Schritt ist die Aufwertung des Postreiter-Gebäudes mit einer Verbindung zum Gundeldinger-Quartier vorgesehen. In einer weiteren Entwicklungsstufe könnte das SBB-Hochhaus mit angrenzendem Quartierplatz realisiert werden. In der letzten Etappe schliesslich – im Zusammenhang mit





dem Ersatz der Peter Merian-Brücke und der technisch bedingten Verlegung der Hochstrasse – kann das Pensimo-Hochhaus gebaut werden.

### Das Angebot an Nutzungen

Aus einem Nicht-Ort soll ein Ort geschaffen werden. Um diesem Ziel gerecht zu werden, beabsichtigt die Post als primäre Bauträgerschaft eine Vielfalt an Nutzungen anzubieten: Wohnen, Gewerbe, Büros, Läden, Restaurants, etc. Im Sockelbauwerk sollen vornehmlich publikumsorientierte Funktionen angeboten werden. Diese sollen die vorgesehenen Höfe beleben und deren Aufenthaltsqualität bereichern. Ebenso könnten Einheiten der Universität Basel oder andere öffentliche Nutzungen im Podium untergebracht werden. Die Hochhäuser hingegen weisen einen höheren Grad an Privatheit auf: Zwei Hochhäuser sind für Wohnungen bestimmt und zwei weitere für Büronutzungen. Die bestehenden 320 Parkplätze im existierenden Traggeschoss des Postreiter-Gebäudes werden um ca. weitere 50 ergänzt. Von wesentlicher Bedeutung, gemäss Aussage der Verfasser, ist die Adressbildung, sei es zur Nauenstrasse oder zum Gundeldinger-Quartier. Diese tragen zur Orientierung bei und öffnen das Gebäude zur Stadt.

Mit diesen und weiteren Massnahmen soll in Basel ein Stück Stadt entstehen. Ein in sich geschlossener Ort an zentraler Stelle in der Nähe des Bahnhofs soll der Stadt zugewandt und von ihr eingenommen werden. Das Projekt von Morger + Dettli versteht sich als 'urbanes Konstrukt, welches die Stadt mit all ihren Nutzungen über dem Gleisfeld etabliert und dessen trennende Wirkung aufhebt.'





# Vertiefungsfächer

Während der Erarbeitung des Projektes sollen -  
im Sinne eines interdisziplinären Dialogs - zwei  
Vertiefungsfächer den Entwurf begleiten.

Die folgenden Professuren haben sich bereit erklärt,  
bestimmte Vertiefungsbereiche der Masterarbeit zu  
betreuen:

## **Architektur und Kunst**

Prof. Karin Sander

## **Architekturtheorie**

Prof. Dr. Laurant Stalder

## **Chair of Information Architecture**

Prof. Dr. Gerhard Schmitt

## **Landschaftsarchitektur**

Prof. Christophe Girot

Prof. Günther Vogt

## **Soziologie**

Prof. Dr. Christian Schmid





# Architektur und Kunst

Prof. Karin Sander

## Zielsetzung

Die Kunst ist der Bereich, in dem Begriffs- und Wahrnehmungsrealitäten immer neu erzeugt werden. Diese Form des Wissens, welche die Kunst hervorbringt, kommt im Begleitfach zur Anwendung. Der Entwurfstätigkeit wird das künstlerische Denken und Arbeiten zur Seite gestellt.

Im Dialog der Methoden von Architektur und Kunst soll insbesondere das konzeptuelle Vorgehen präzisiert werden. Zudem wird Wert darauf gelegt, dem Entwurfsergebnis durch künstlerische Mittel Ausdruck zu verleihen.

## Leistungen

Die methodischen Reflexionen fließen integriert in den Entwurf ein. Es wird ein systematisches Vorgehen für jeden Schritt des Entwurfs erwartet, von der Ideenfindung über die Detaillierung bis zur Darstellung. Dies kann sich auf vielfältige Art und Weise im Ergebnis niederschlagen.

## Teilnahmebedingungen

Die Voraussetzung zur Wahl dieses Begleitfachs ist der Besuch eines Wahlfachs oder die Erstellung einer Wahlfacharbeit am Lehrstuhl für Architektur und Kunst.

## Termine

Eingangsbesprechung am Dienstag, 23. Februar um 10h, HIL F 47.

Die Zwischenbesprechungen und Kritiken erfolgen in Absprache.

Professur Karin Sander

San Keller, stefan.keller@arch.ethz.ch



# Architekturtheorie

Prof. Dr. Laurent Stalder

In der zeitgenössischen Stadt bilden Architektur und Infrastruktur eine zunehmend untrennbare Einheit. Der Perimeter der Entwurfsaufgabe am Bahnhof Basel bringt dieses Phänomen beispielhaft zum Ausdruck: Auf engstem Raum überlagern sich Eisenbahn, Strassenverkehr, Logistikzentren, Verkehrsbauten und Bürobauten. Gleichzeitig widerspiegelt die Situation exemplarisch, dass Architektur und Infrastruktur isoliert konzipiert wurden: Die Architekten auf der einen Seite, auf der anderen die Spezialisten, welche die Regulierung der Ströme von Personen, Waren oder Energie entwerfen.

Doch was würde es bedeuten, die kategorische Trennung von Architektur und Infrastruktur zu überwinden? Worin würde das Potential liegen, die Infrastruktur weniger als eigenständigen Bereich im Städtebau zu verstehen, sondern im Gegenteil zum Ausgangspunkt des architektonischen Entwerfens zu nehmen?

Ziel der Arbeit in Architekturtheorie ist es, die im eigenen Entwurf architektonischen und städtebaulichen Entscheidungen theoretisch zu begründen. Ausgehend von der Lektüre zentraler Texte und anhand der gestellten Entwurfsaufgabe soll die Beziehung von Architektur und Infrastruktur verhandelt werden. Dabei ist zuerst grundlegend der Begriff der Infrastruktur zu erarbeiten, dann aber vor allem dessen Potential für den architektonischen und städtebaulichen Entwurf auszuloten.

## Bedingungen

Aufgabe ist das Verfassen einer schriftlichen Arbeit von rund 10'000 Zeichen Länge. Eine Rohfassung des Texts ist am Freitag, 18. März 2016 in elektronischer Form abzugeben und wird in der folgenden Woche in Einzelkonsultationen diskutiert. Die endgültige Arbeit ist am Freitag, 22. April 2016 in zwei gedruckten Exemplaren einzureichen. Bei der Niederschrift der Arbeit sind die üblichen Standards wissenschaftlichen Arbeitens einzuhalten.

## Literatur

Gugerli, David: «Die wissenschaftlich-technische Landschaft des jungen Bundesstaates», in: Alexander Ruch: 1848-1998. 150 Jahre schweizerischer Bundesstaat, Zürich 1998, S. 21-40.

Stalder, Laurent: «Architektur, Infrastruktur, Umweltdesign», in: Werk, Bauen + Wohnen, Nr. 6 2014, S. 34-39.

Van Laak, Dirk: «Der Begriff Infrastruktur und was er vor seiner Erfindung besagte», in: Archiv für Begriffsgeschichte, Nr. 41 1999, S. 280-299.

Von Moos, Stanislaus: «Erschliessungsfieber», in: Industrieästhetik, Ars Helvetica Bd. 11, Disentis 1992, S. 91-132.

Bei Fragen besteht die Möglichkeit, am Mittwoch, 24. Februar 2016 – zwischen der Ausgabe der Entwurfsaufgabe und der Anmeldung für die Begleitfächer die Sprechstunde der Professur zu nutzen (16h - 18h ).





# Chair of Information Architecture

Prof. Dr. Gerhard Schmitt

Betrachtet man den urbanen Raum als gesamthaft-es System, kommt man nicht umhin die Interaktion unzähliger Akteure zu berücksichtigen. In diesem sogenannten komplexen System organisieren sich alle interagierenden Akteure ständig neu und reagieren so auf wechselnde Einflüsse und Veränderungen. Diese permanente Neuorganisation wirkt sich nicht nur lokal aus, sie kann auch das ganze Stadtgefüge verändern. Die Aufgabe des Vertiefungsfachs besteht darin, die Auswirkungen eines Entwurfs auf die Stadt aus ökonomischem Blickwinkel zu betrachten. Es werden insbesondere Effekte neuer räumlicher Kongurationen auf das Verhalten der Stadtbewohner analysiert und es wird analysiert, wie sich die regionale Ökonomie verändern könnte. In diesem Zusammenhang soll auch untersucht werden, wie sich die ökonomische Attraktivität eines Stadtteils und einzelner Standorte verändern. Darunter fallen Analysen, wie zum Beispiel der Einfluss des vorgeschlagenen Designs auf die Bodenpreise der umliegenden Parzellen oder mögliche Veränderungen der Mietpreise für Geschäfte.

## Schlussbericht

Aus dem erarbeiteten Material wird ein Schlussbericht verfasst und zusammen mit dem gesamten erarbeiteten Material eingereicht.

## Einführung

Die obligatorische Einführung findet am 25. Februar um 16:00 Uhr im HIT 31.4 statt.

Im Rahmen der Einführung wird die Aufgabenstellung präzisiert und die Methodik erläutert.

Am 1. März findet eine Einführung in das grundlegende ökonomische Modell und in die zu benutzenden Tools statt. In individuellen Gesprächen werden Entwurfsprobleme identifiziert und die dazugehörige Methodik definiert.

Anmeldeschluss zum Begleitfach Chair of Information Architecture. Freitag, 26. Februar 2016, 15:00 Uhr  
Anmeldung mit Angabe von Name, Thema und Entwurfslehrstuhl per E-Mail an [zuend@arch.ethz.ch](mailto:zuend@arch.ethz.ch)

## Bürostunden

Jeweils am Montag zwischen 14:00 Uhr und 16:00 Uhr, per Voranmeldung, werden Konsultationen angeboten, falls Fragen oder Probleme während den Analysen auftauchen.

## Kontakt

Dani Zünd  
[zuend@arch.ethz.ch](mailto:zuend@arch.ethz.ch)

ETH Zürich  
Departement Architektur  
Chair of Information Architecture  
HIT H 31.1 - 31.4  
Wolfgang-Pauli-Str. 27  
8093 Zürich

# Landschaftsarchitektur

Prof. Christophe Girot, Prof. Günther Vogt

## Aufgabenstellung

An der gemeinsamen Informationsveranstaltung der Professuren Christophe Girot und Günther Vogt wird die Aufgabenstellung erläutert und das Thema aus landschaftsarchitektonischer Sicht eingeführt.

## Leistungen

Alle Leistungen sind in die Präsentation des Architekturentwurfes zu integrieren. Es erfolgt keine gesonderte Darstellung. In Modell, Lageplan, Schnitten, Grundrissen und Perspektiven sind die raumbildenden Elemente der Landschaftsarchitektur darzustellen. Es werden Aussagen zur Topografie (Geländehöhen), Vegetation (Art der Bepflanzung; Benennung einzelner Arten wird nicht verlangt), Einbauten, Verkehrsführung und Materialisierung erwartet. Daraus ergeben sich folgende Anforderungen:

- Situationsplan  
(im Massstab der architektonischen Aufgabenstellung): Darstellung der Erschliessung, markante Aussenraumabfolgen und -hierarchien, Raumbildung und Vegetationskonzept
- Grundrisspläne: Darstellung der Einbauten, Materialisierung und Vegetation
- Schnitte und Ansichten
- Perspektivische Darstellung entsprechend der architektonischen Visualisierung
- Text: kurze und präzise Absichtserklärung des konzeptionellen Ansatzes in Bezug auf den Aussenraum, Beschrieb der wichtigsten Eingriffe und Massnahmen
- Volumenmodell mit raumwirksamer Vegetation
- ggf. Detailmodelle, Bepflanzungsstudien etc.

Den Plänen müssen alle projektrelevanten Informationen entnommen werden können. Sie vermitteln einen räumlichen Eindruck und sind eindeutig beschriftet (mit Höhenkoten, Materialisierung etc., in Grundrissen und Schnitten).

## Voraussetzungen / Anmeldung

Empfohlen sind entsprechende Grundkenntnisse: ein Testat im Wahlfach Landschaftsarchitektur oder die Teilnahme an einem landschaftsarchitektonischen Entwurf. Neben der regulären Anmeldung beim Studiensekretariat müssen sich die Diplomierenden per E-Mail bei der Professur Vogt anmelden (Anmeldemodus siehe unten).

## Termine

- Dienstag 23.02.2016 17:00 Uhr Einführung Begleitfach Landschaftsarchitektur im HIL H 40.9, Foyer
- Freitag 26.02.2016 17:00 Uhr Anmeldeschluss

(Anmeldung per E-Mail an: [tanrisever@arch.ethz.ch](mailto:tanrisever@arch.ethz.ch) mit folgenden Informationen:

Name, Vorname, besuchte Kurse im Fach Landschaftsarchitektur (inkl. Angabe der Professur), Präferenz der Professur für die Diplombegleitung). Die Zuteilung wird im Anschluss an die Anmeldung per E-Mail bekannt gegeben.

Zwischenbesprechungen im Verlauf der Diplomarbeit erfolgen nach Absprache mit der jeweiligen Professur.



**Abgabe**

Die Dokumentation der gesamten Arbeit ist am Tag der Diplomabgabe auf den Server der jeweiligen Professur zu laden (PDF-Dateien aller Pläne und Visualisierungen, zuzüglich Fotodokumentation der Modelle).

**Professur Christophe Girot**

Assistenz: James Melsom

E-Mail: [melsom@arch.ethz.ch](mailto:melsom@arch.ethz.ch)

Website: [www.girot.arch.ethz.ch](http://www.girot.arch.ethz.ch)

Büro: HIL H55.3

(Mo / Mi / Fr, 09:00 Uhr – 18:00 Uhr, nur mit Termin)

**Professur Günther Vogt**

Assistenz: Ilkay Tanrisever

E-Mail: [tanrisever@arch.ethz.ch](mailto:tanrisever@arch.ethz.ch)

Webseite: [www.vogt.arch.ethz.ch](http://www.vogt.arch.ethz.ch)

Büro: ONA J25

(Mo – Mi, 09:00 Uhr – 18:00 Uhr)

# Soziologie

Prof. Dr. Christian Schmid

## Thema und Fragestellung

Das Bahnhofsgebiet von Basel soll neu strukturiert werden. Mit der Entwicklung einer städtebaulichen Strategie sollen neue urbane Qualitäten geschaffen werden, die Impulse für die zukünftige Stadtentwicklung katalysieren können. Die durch die problematische Anbindung und die trennenden Brückenfunktionen derzeit separierten Quartiere sollen städtebaulich und funktional miteinander verbunden werden. Die Aufgabe für die Masterarbeit besteht darin, ein städtebauliches Konzept zu erarbeiten, das Antworten auf zentrale Fragen der zukünftigen Entwicklung des Bahnhofsgebiets von Basel gibt: Die Neugestaltung und Umnutzung des Postreit-ergebäudes, die Optimierung der Verkehrsströme durch einen Umbau der Peter-Merian-Brücke und die Vernetzung des Gundeldinger Quartiers mit den angrenzenden Stadtteilen.

Im Rahmen des Begleitfaches Soziologie unterstützen wir Sie mittels verschiedener Methoden bei der Analyse des städtischen Kontexts, bei der Abschätzung des stadträumlichen Potentials und bei der Formulierung einer städtebaulichen Strategie.

## Aufgabe

Verfassen Sie einen schriftlichen Bericht, der die folgenden drei Teilaufgaben umfasst:

### 1. Städtischer Kontext

In einem ersten Schritt geht es darum, das Bahnhofsgebiet von Basel im grösseren städtischen Kontext zu situieren. Wichtig sind hierbei insbesondere die stadträumlichen und alltagsweltlichen Bezüge zu den umliegenden Stadtteilen. Wählen Sie für diese Untersuchung verschiedene

geeignete Perimeter und erstellen Sie eine oder mehrere Karten und eine schriftliche Interpretation.

### 2. Quartieranalyse

In einem zweiten Schritt ist die soziale und städtebauliche Struktur des Untersuchungsgebietes zu analysieren. Führen Sie aufgrund von Lektüre, Beobachtungen und eigenen Recherchen eine qualitative soziologische Analyse durch. In die anzuwendende Methodik wird in der ersten Besprechung eingeführt.

Fassen Sie die Ergebnisse Ihrer Quartieranalyse in einem Bericht zusammen und präsentieren Sie diesen in einem kurzen Vortrag (5 – 10 Minuten) an einer Plenumsbesprechung. Überarbeiten Sie anschliessend Ihren Bericht aufgrund der Diskussionen im Plenum.

### 3. Zielvorstellungen

Erarbeiten Sie aus der Analyse des städtischen Kontexts, der Quartieranalyse und den Ergebnissen der Plenumsbesprechung ein eigenes Entwicklungsszenario und eine städtebauliche Strategie. Begründen Sie Ihre Ziele und versuchen Sie, die unbeabsichtigten Nebenfolgen Ihrer Strategie abzuschätzen.

## Schlussbericht

Überarbeiten Sie die einzelnen Aufgaben und erstellen Sie aus dem gesamten Material einen zusammenhängenden Schlussbericht.

### **Termine und Anmeldung**

Donnerstag, 25. Februar 2016, 10:00 Uhr, HIL E 71  
Obligatorische Einführung mit Erläuterung der  
Aufgabenstellung und der Forschungsmethodik.

Freitag, 26. Februar 2016, 15:00 Uhr  
Anmeldeschluss zum Begleitfach Soziologie.  
Anmeldung mit Angabe von Name, Thema und  
Entwurfslehrstuhl per E-Mail an [ting@arch.ethz.ch](mailto:ting@arch.ethz.ch).

Montag, 7. März 2016  
Abgabe Vorversion: städtischer Kontext und  
Quartieranalyse

Donnerstag, 10. März 2016, 14:00 Uhr  
1. Besprechung im Plenum: Diskussion Ihrer  
Ergebnisse  
2. Besprechung nach Vereinbarung

Donnerstag, 12. Mai 2016, 18:30 Uhr, HIL E 61.2  
Abgabe des Schlussberichts  
Die Schlussfassung des Berichts ist in doppelter  
Ausführung abzugeben. Ein erstes Exemplar ist in  
der Masterausstellung aufzulegen. Ein zweites Ex-  
emplar sowie eine elektronische Fassung (pdf, auf  
Diplom-Server der Dozentur) geht an die Dozentur  
Soziologie (vorbeizubringen oder per interner Post  
an untenstehende Adresse).

### **Kontakt**

Caroline Ting  
[ting@arch.ethz.ch](mailto:ting@arch.ethz.ch)

ETH Zürich  
Departement Architektur  
Dozentur Soziologie  
HIL E 61.2  
Stefano-Franscini-Platz 5  
8093 Zürich