Masterthesis

Michael Kindle

Nächster Halt: Klybeck

Fachhochschule Nordwestschweiz
Institut für Architektur

Herbstsemester 2017

Inhaltliche Verantwortung: Prof. Matthias Ackermann

Begleitender Dozent: Prof. Reto Pfenninger

Experte: Stephan Möhring

Basel, Januar 2018

Inhalt

Aufgabenstellung **4**
Ausgangslage, Aufgabe, Fragestellung

Analyse und Schwerpunkte **8**
Auswahl der wichtigsten Analysepunkte für mein Projekt

Prozess **22**
Skizzen, Modellfotos, Thesisseminar 1, Thesisseminar 2

Projekt **38**
Projektbeschrieb, Projektpläne, Modellfotos

Strassenräume im St. Johanns-Quartier - Theoriearbeit **88**
Einleitung, Fragestellung, Vorgehensweise, Analyse einiger Strassenräume, Fazit

Master-Studium **110**
«Disconnect» Hasenburg / «Einfach» Schöntal, / «The Unlikely Neighbour» Hemiksem

Quellenverzeichnis **134**
Literaturverzeichnis / Abbildungsverzeichnis

Aufgabenstellung

Aufgabenstellung

Ausgangslage

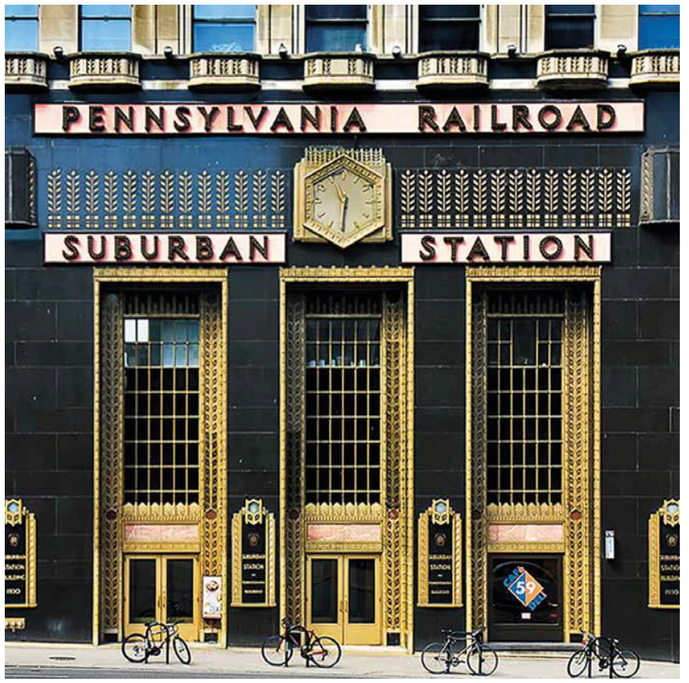
Die chemisch-pharmazeutische Industrie hat in den letzten Jahren ihre Standorte innerhalb des Basler Stadtgebiets neu definiert und ausgebaut. Die Konzentration auf kompakte, dicht bebaute Areale ermöglicht eine Umnutzung grosser, nicht mehr benötigter Flächen. Darunter fällt in Kleinbasel neben dem Rosenthal- auch das Klybeckareal. Dieses Areal ist für die Weiterentwicklung der Stadt von zentraler Bedeutung: Zum einen birgt es in sich selbst grosse Potentiale für die innere Verdichtung. Bedeutet Verdichtung an anderen Orten der Stadt immer auch Verdrängung, kann hier grossflächig und ausgehend von einem bereits sehr dichten Bebauungsmuster ein ganzer Stadtteil neu erfunden werden. Andererseits sperrt die heutige «geschlossene Stadt Klybeck» Basels Norden vom Zentrum ab. Gerade dort liegen aber weitere Entwicklungsschwerpunkte, allen voran das Gebiet des heutigen Rheinhafens. 2016 haben die beteiligten Grundeigentümer und der Kanton Basel-Stadt vereinbart, die Transformation des Klybeckareals von einem industriell geprägten Areal hin zu einem gemischt genutzten Stadtteil gemeinsam anzugehen. Inzwischen hat eine Testplanung stattgefunden, die Bevölkerung wird mit Workshops in den Prozess eingebunden und Hochschulen beschäftigen sich mit der Fragestellung (www.klybeck- plus.ch).
Praktisch zeitgleich zeichnet sich eine Klärung in Bezug auf das sogenannte «Herzstück», die unterirdische Verbindung zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof ab. Diese Verbindung soll es nun auch ermöglichen, die genannten Entwicklungsgebiete in Basels Norden in ein leistungsfähiges S-Bahnnetz einzubinden.
Im Herbstsemester 2017 bearbeitet das Institut Architektur der FHNW in allen Entwurfskursen gemeinsam das Thema Klybeck. Die Masterthesis ist als eigenständiger Entwurfskurs ebenfalls in diese Thematik eingebunden.

Fragestellung

Bei der Umwidmung eines ganzen Stadtteils stellt sich auch die Frage nach seiner Neupositionierung, der Integration und der Sichtbarkeit innerhalb des Stadtkörpers. Es ist wichtig, dass im neuen Stadtteil starke Orte entstehen, Brennpunkte der Siedlung, Identifikationspunkte. Und es scheint auch angemessen, dass der Stadtteil sichtbar wird in der Silhouette der Stadt.
Diesen Aspekten werden wir im Rahmen der Masterthesis nachgehen. Zu entwerfen ist ein Gebäudekomplex, der die Geschichte des Ortes weiterführt und ihn zugleich neu prägt.

Aufgabe

Ausgangspunkt der Entwurfsarbeit ist ein bestehendes Industriegebäude auf dem Areal. Es kann frei gewählt werden aus den Gebäuden die in der Dokumentation «Starke Typen» (Beilage) dokumentiert sind. Die Wahl soll erfolgen aufgrund des städtebaulichen Potentials, das sich aus der Lage und den Charaktereigenschaften des Gebäudes ergibt. Für dieses Gebäude ist eine neue, öffentliche Nutzung zu finden, die dazu beiträgt, den Ort in der öffentlichen Wahrnehmung präsent zu machen. Zu ergänzen ist dieses Gebäude mit einem Wohnhochhaus, das in enger Verbindung zum Ankergebäude steht und von dessen öffentlichem Charakter profitiert. Die Erträge aus den Wohnungen tragen wesentlich zur Wirtschaftlichkeit der ganzen Operation bei. Der Wirtschaftlichkeit ist deshalb angemessen Rechnung zu tragen.
Die S-Bahn Station Klybeck schliesslich befindet sich im Erdgeschoss. Sie soll gut auffindbar sein und kann (muss aber nicht) mit kommerziellen Flächen verbunden sein.



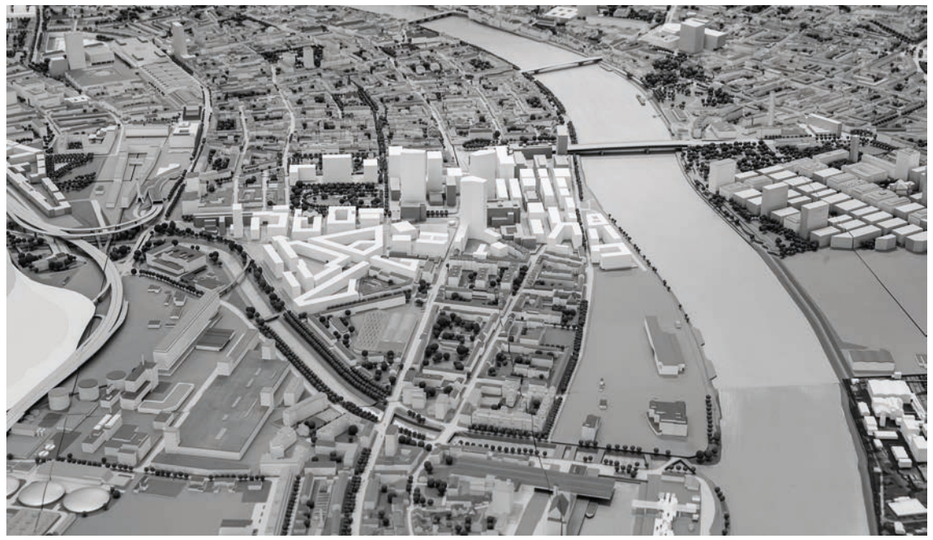
Seiteneingang der Pennsylvania Railroad Suburban Station, Philadelphia
Architekten: Graham, Anderson, Probst&White, 1929

Linienführung der S-Bahn «Herzstück», Variante «Hoch Y»
Plan: Konsortium Kantone Basel-Stadt / Basel-Landschaft, Auszug aus dem Synthesebericht «Zukunft Bahnknoten Basel», April 2017

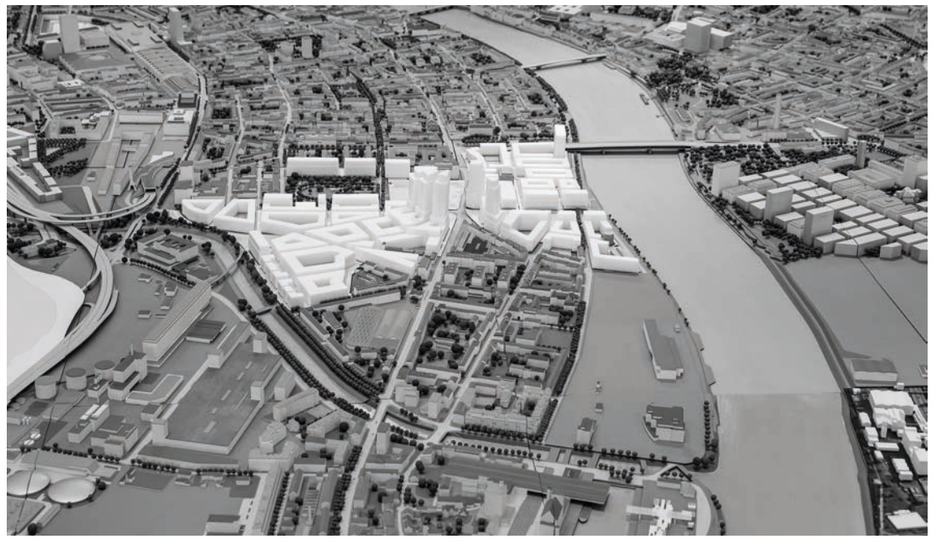
Analyse und Schwerpunkte

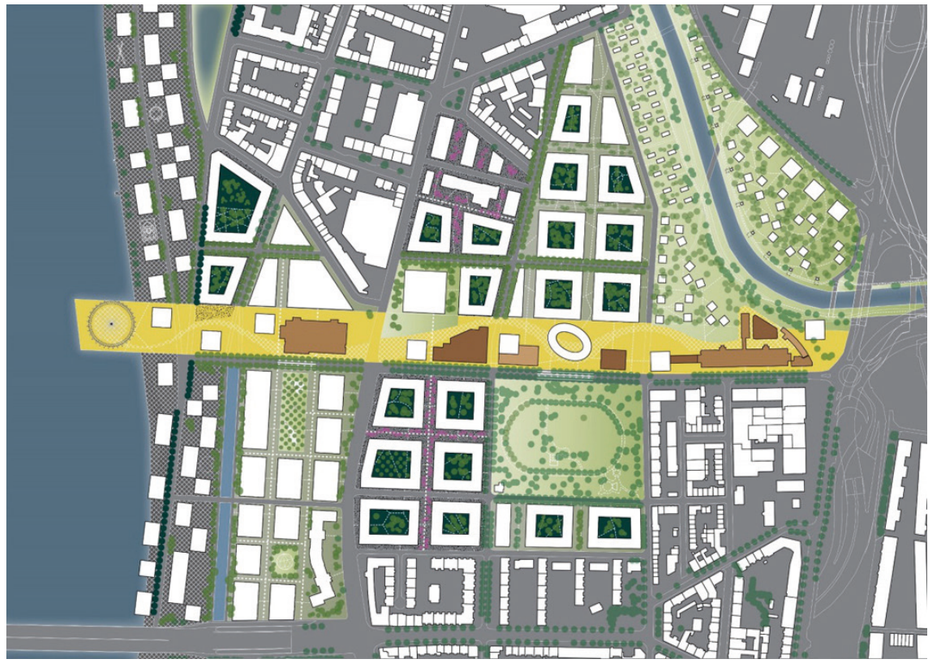
Testplanung Klybeck

Diener & Diener / Vogt Landschaftsarchitekten



Team Hans Kollhoff





Identitätsstiftende Elemente
inventarisierte Gebäude
identitätsstiftende Raumstrukturen
Perimeter
Gewässer

Verwebung mit bestehenden Stadtstrukturen
Stadtachse Nord-Süd
Verwebung mit bestehenden Stadtstrukturen
Städtisches Zentrum Klybeckplatz, Vertikale Aktzentulierung
Erweiterung Stadtachsen
Stadtachse Ost-West
Verwebung mit bestehenden Stadtstrukturen
erhöhte Dichte
Stadtstrukturen
Städtisches Zentrum Klybeckplatz
Anschluss Quartiere
bestehende Stadtachsen
Erweiterung Stadtachsen
Perimeter
Gewässer

mögliche neue Tramlinie
Aufhebung Hafenbahn
Achse Nord-Süd
Verbindung Wiese
Achse Ost-West
Verbindung Rhein
S-Bahn
erhöhte Dichte
Neue Tramführung
Verkehr
Hauptverbindungsachsen
Ergänzung Stadtachsen
ÖV (S-Bahn, Tram)
mögliche Erweiterung Tram
Querungsmöglichkeiten
Umsteigeknoten
Endpunkte Mauerstrasse
Tramlinie
S-Bahn
Perimeter

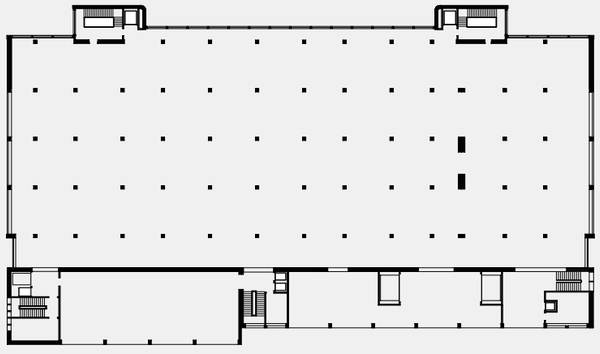
Integraler Perimeter Rheinufer Altrheinweg Hafenbahn
Integraler Perimeter Flussraum Wiese
Rheinufer als Stadtgestalterisches Thema
Freiraumachse Wiese - Rhein
Erweiterung Horburgpark
Anschluss Erlenmatt
Freiraum
Aufwertung Horburgpark
Freiraumachse
Zentraler Ort mit Aufenthaltsqualitäten
Fortsetzung Rheinpromenade
Umnutzung Hafenbahn
Integraler Betrachtungsperimeter Freiraum / Bebauung
Perimeter
Gewässer

Quartierbegehungen

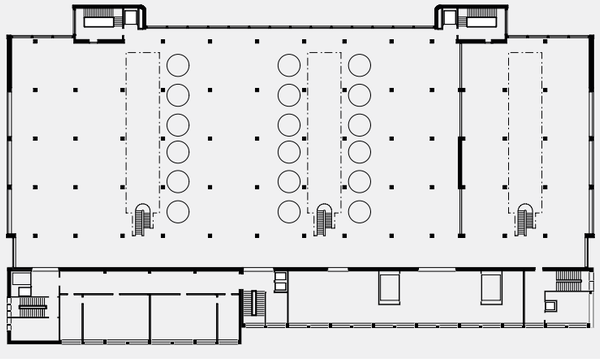
Bau 90

Foto des Bestands
aus der Perspektive der
Klybeckstrasse

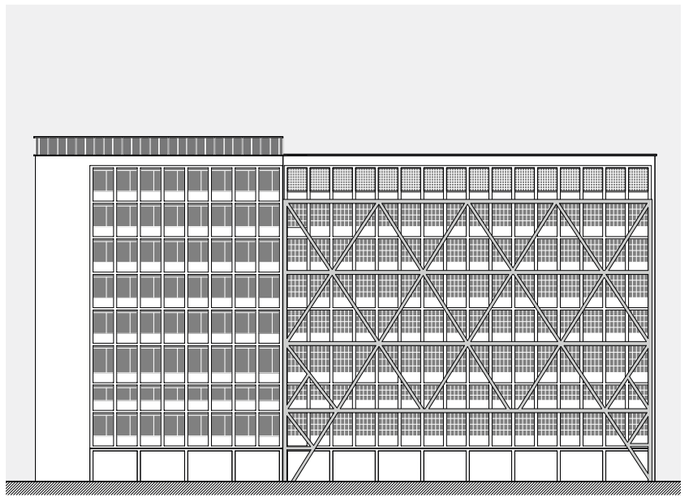
Bestandsplan
Erdgeschoss



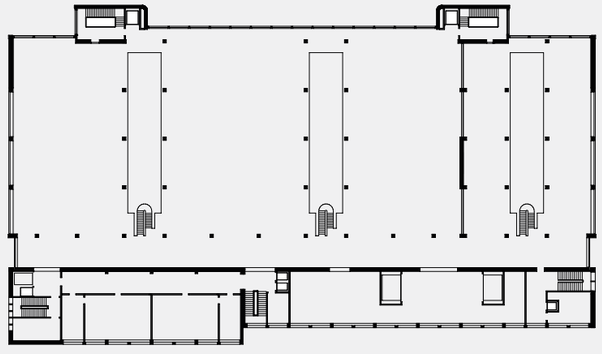
Bestandsplan
3. Obergeschoss



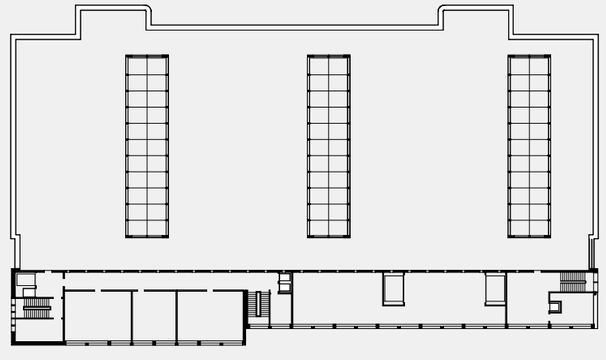
Bestandsplan
Südfassade

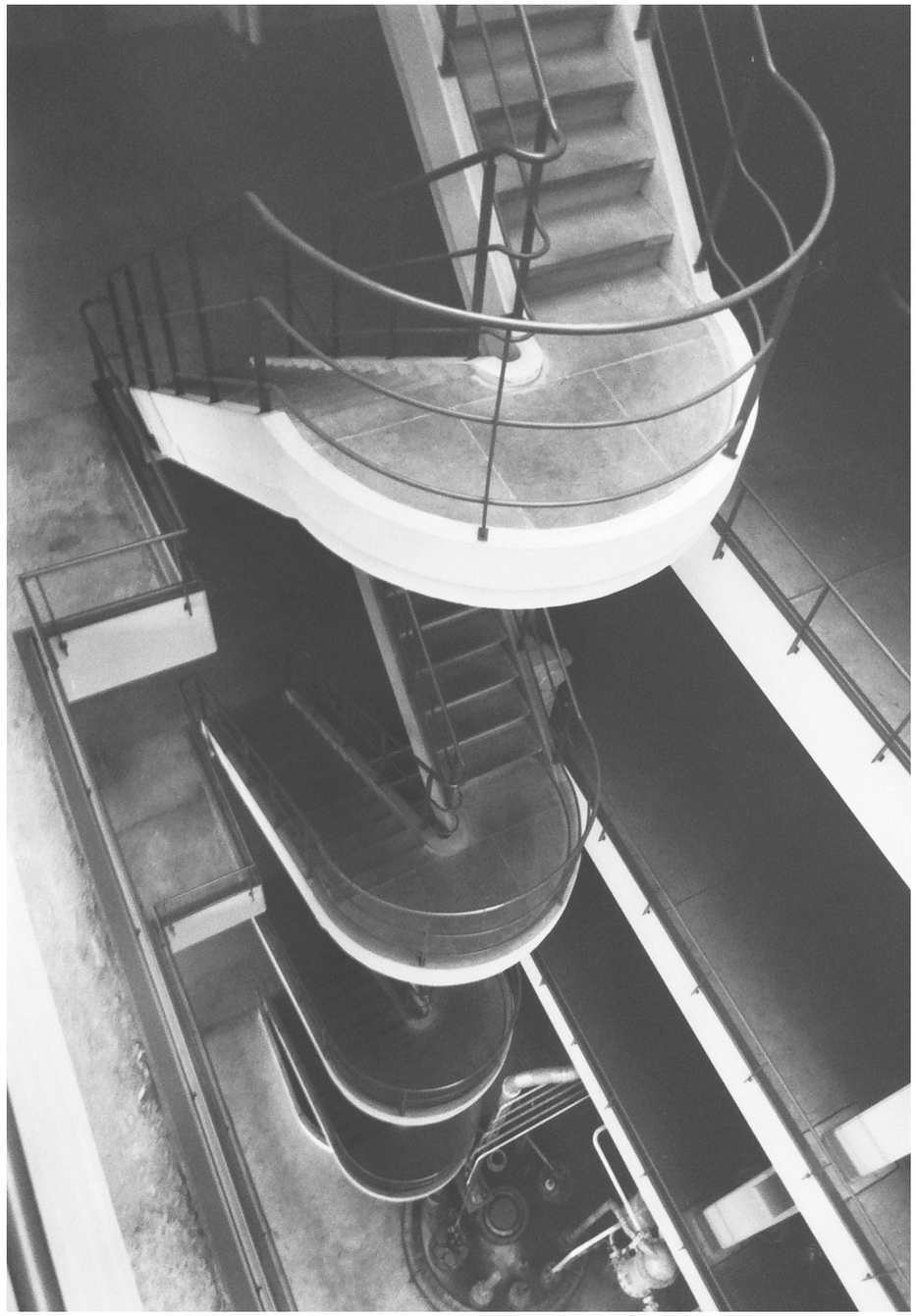


Bestandsplan
6. Obergeschoss

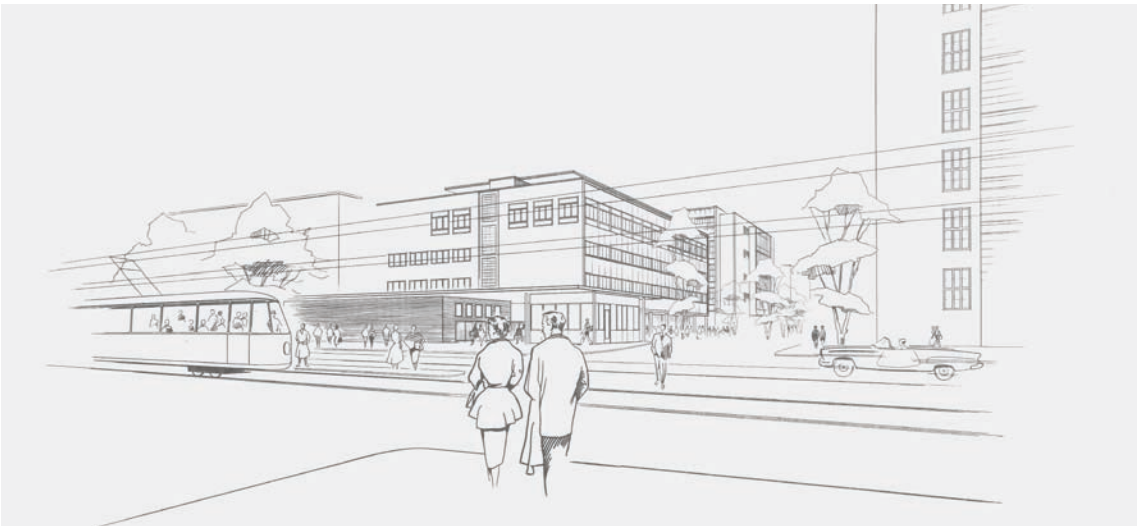


Bestandsplan
8. Obergeschoss

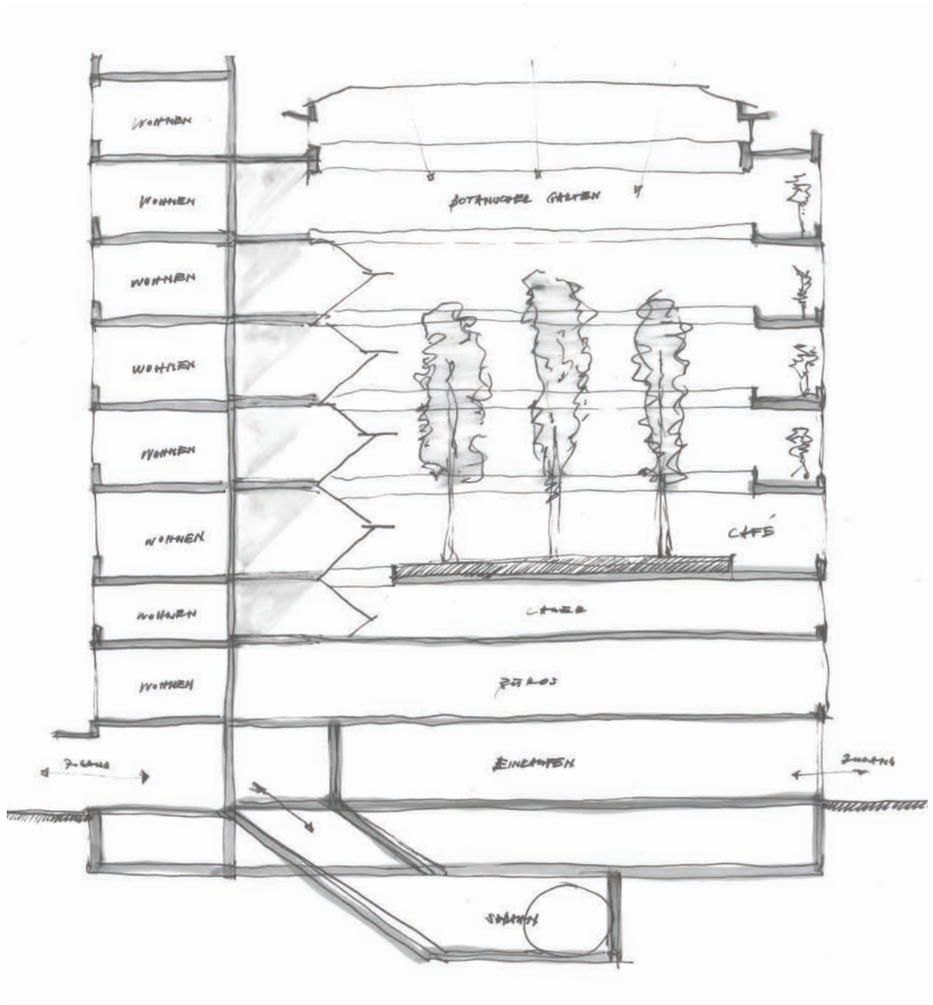




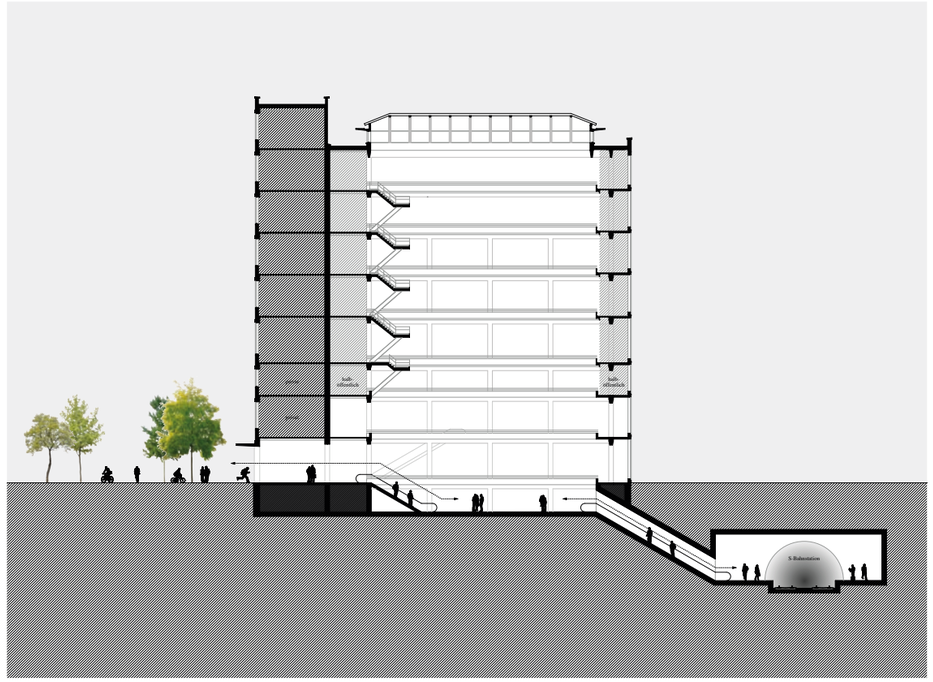
Prozess



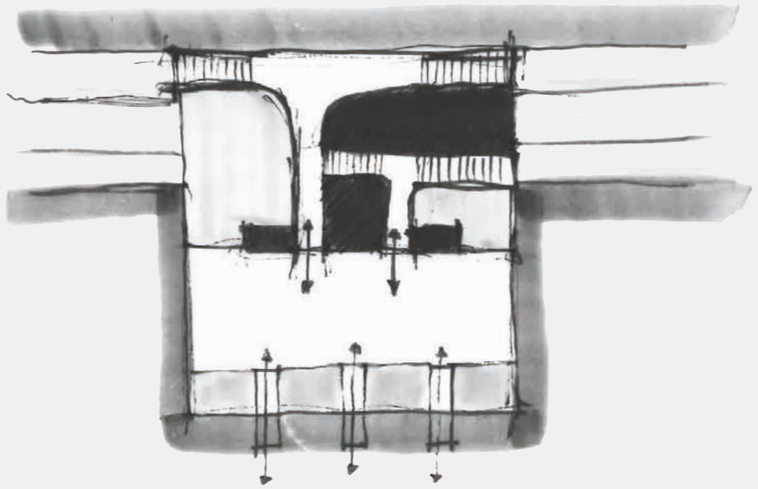
Erste Ideen

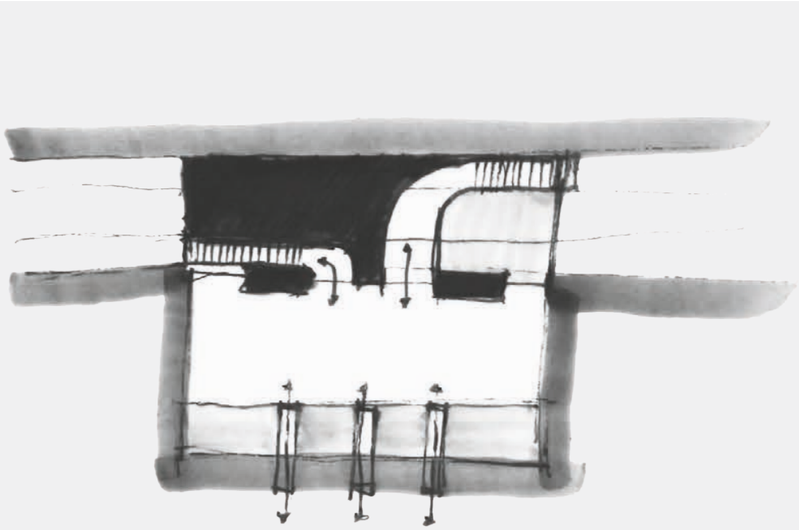

WOHNEN
WOHNEN
WOHNEN
WOHNEN
WOHNEN
WOHNEN
WOHNEN
WOHNEN
BOTANISCHE GÄRTEN
CAFÉ
CAFÉ
BÜROS
EINKAUFEN

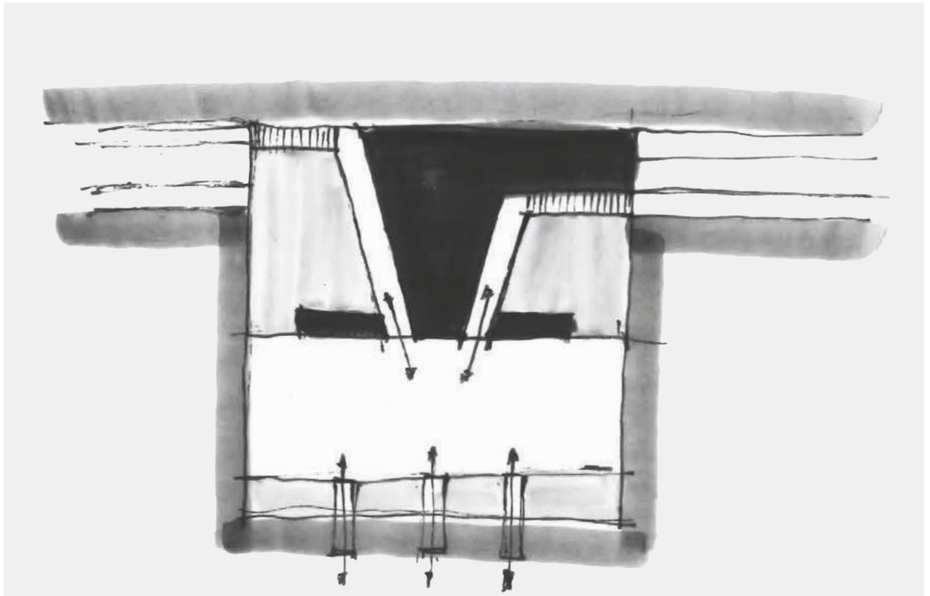
Konzept
Idee einer räumlichen Abfolge, die zu einer platzähnlichen Situation führt, wenn man mit der S-Bahn im Quartier ankommt. Durch spanndende, räumliche Erlebnisse soll das Ankommen im Quartier zu einem eindrücklichen Erlebnis werden.

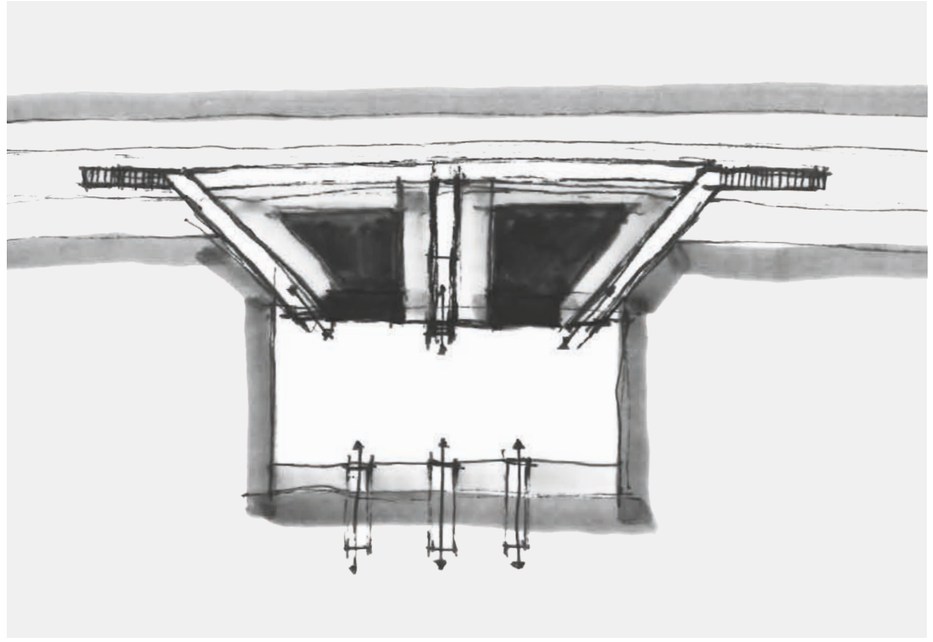


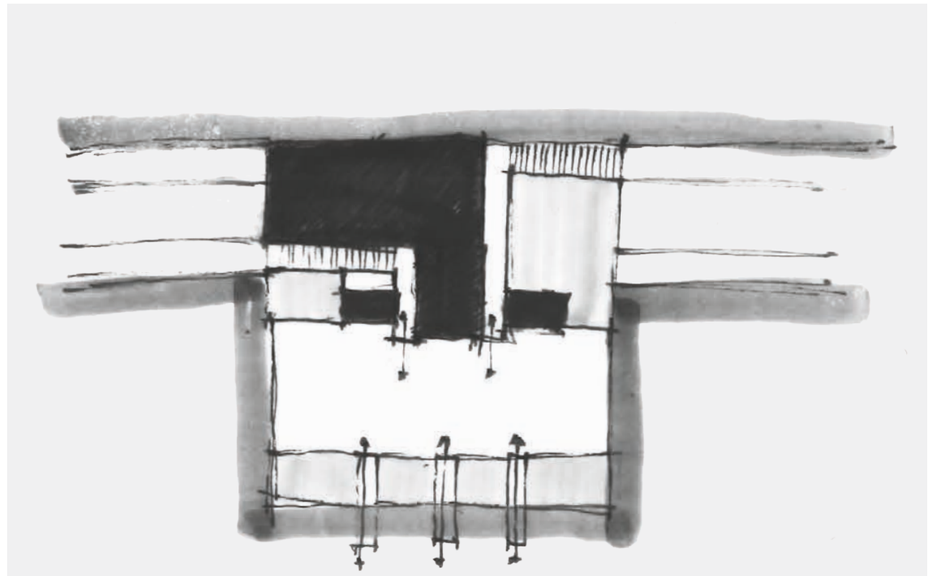
Weiterbearbeitung

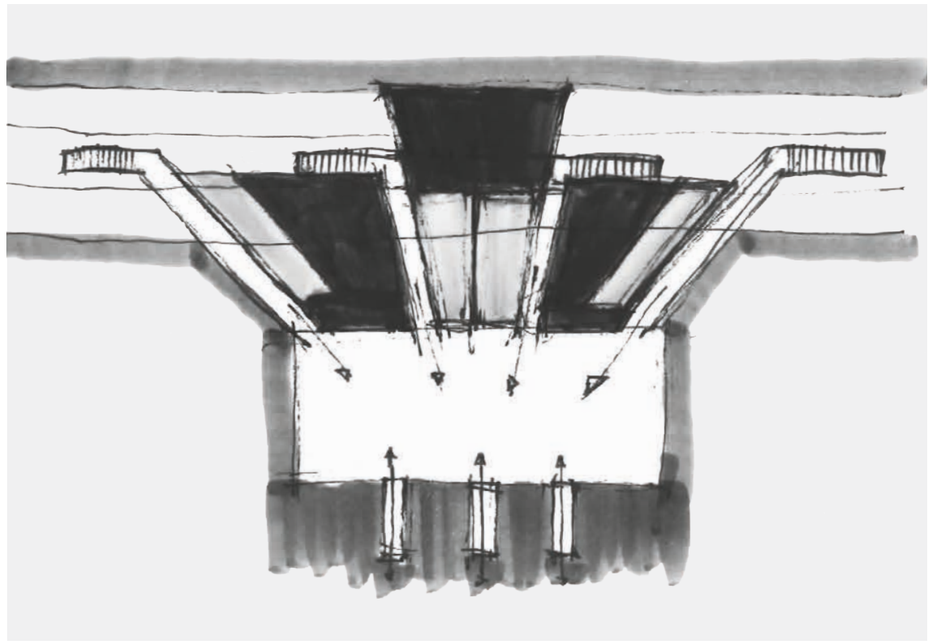


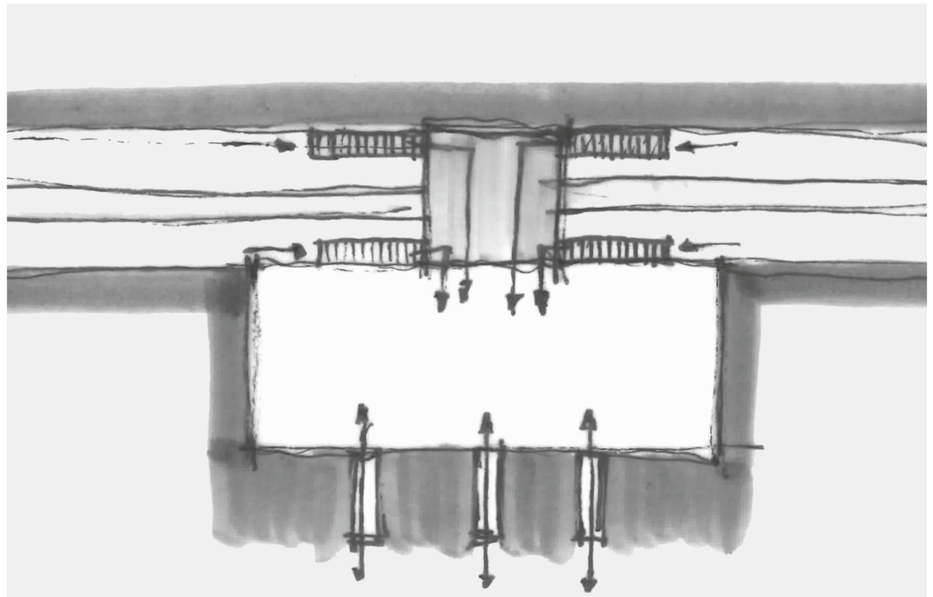


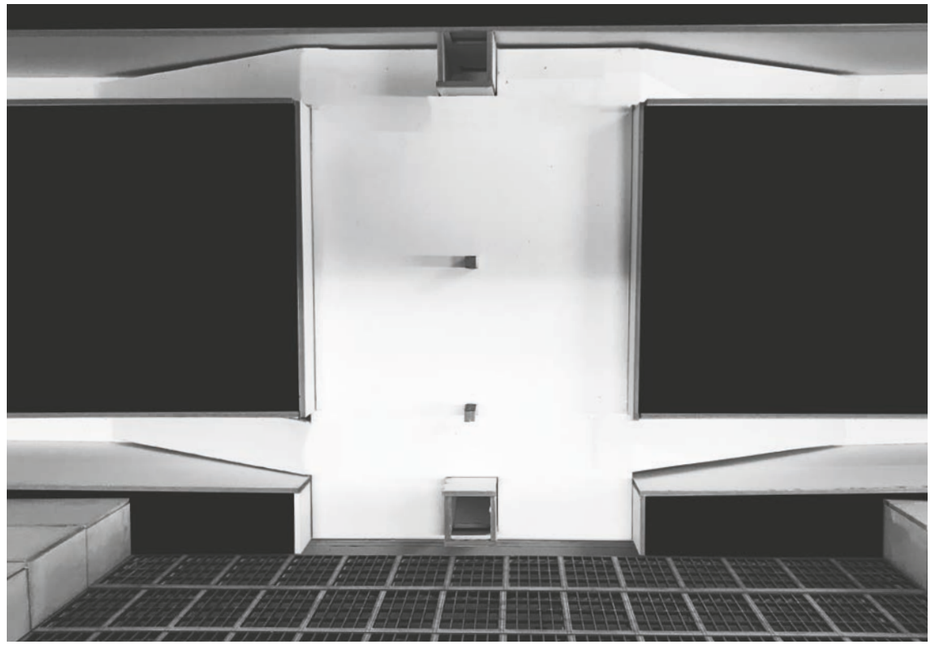


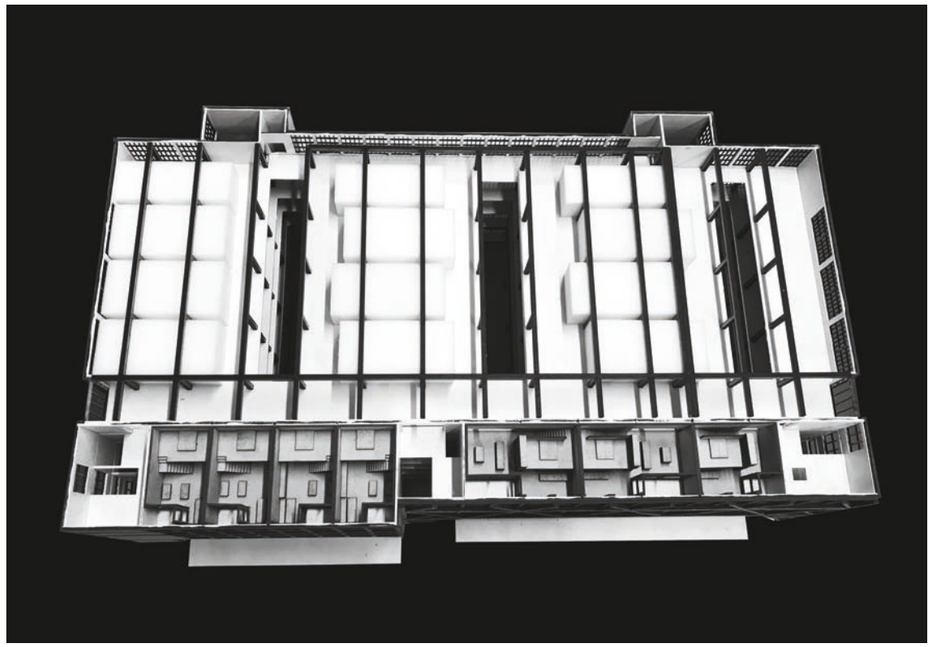


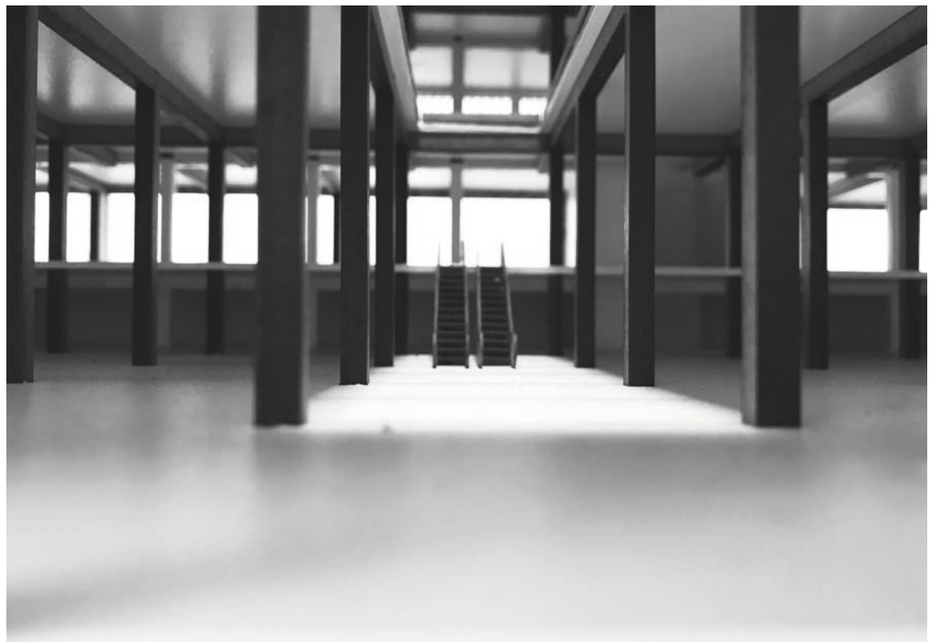


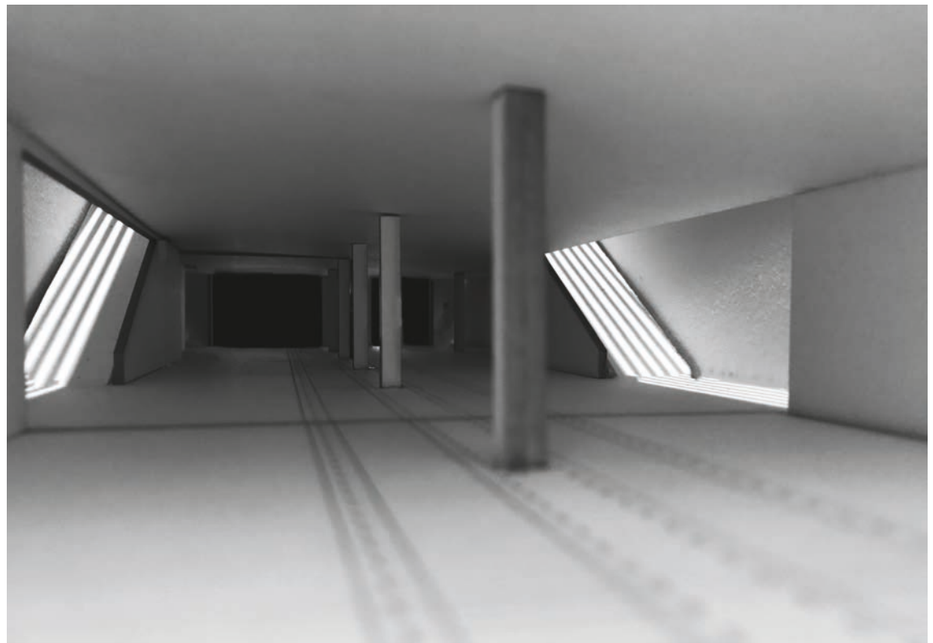












Thesisseminar 2

Projekt

Projektbeschrieb

Einleitung

Im Klybeck-Quartier befinden sich im Norden und im Süden mehrheitlich Wohngebäude, welche meistens als Blockrandbebauungen ausgeführt sind. Dazwischen befindet sich das ehemalige Industrieareal, welches diese beiden Teile mit seiner grossmassstäblichen Bebauungsform ‚trennt', wie man im Situationsplan gut erkennen kann. Die Schwierigkeit besteht ganz klar darin, diese beiden Teile zu verbinden - jedoch auch den industriellen Charakter (zumindest an/mit einigen Punkten) beizubehalten. Die identitätsstiftenden Gebäude, die aus meiner Sicht wesentlich zum Charakter des Quartiers beitragen, sind im Situationsplan entsprechend schraffiert.

Wie weiter mit dem Quartier?

Wie mit dem Industrieareal weiter verfahren wird, ist schwierig vorherzusagen. Es wurden im Rahmen einer Testplanung einige Vorschläge von namhaften Architekturbüros gemacht. Aktuell werden aus diesen Ergebnissen Synergien gesucht und unter starkem Miteinbezug der Bevölkerung die Planung vorangetrieben.

Ich finde die Vorgehensweise von ‚Klybeck Plus' vorbildhaft, auch weil ein Quartier so in einer nur selten (oder nie) dagewesenen Form - nämlich im Dialog mit den Bewohnern - gestaltet wird. Die Schlüsse aus der Syntheseplanung von ‚Klybeck Plus' sind begrüssenswert und es ist kein weiterer städtebaulicher Vorschlag meinerseits notwendig. Viel wichtiger ist die Frage, wie die städtebaulichen Absichten von ‚Klybeck Plus' in die Tat umgesetzt werden können. Dies möchte ich anhand einer Umnutzung aufzeigen.

Wie in einigen der Städtebaulichen Konzepten der Testplanung vorgeschlagen, schlage ich ebenfalls eine Verbindungsachse zwischen den ‚Naturräumen' Rhein und Wiese vor, da diese für die Bewohner des (zukünftigen) Quartiers von grosser Bedeutung sind und das Quartier so zusätzlich aufwerten. Diese Verbindungsachse soll jedoch nicht als künstliche Schneise ausgeführt werden, sondern bestehende, freie Achsen (in meinem Fall die Geleise auf dem Novartis-Areal) dazu umgenutzt werden. Entlang dieser Achse sollen öffentliche Nutzungen Platz finden; auf jeden Fall soll dort auch gewohnt werden. Bei der Syntheseplanungspräsentation vom November 2017 wurde diese Achse ebenfalls in den Plan aufgenommen. Diese Achse wird dort als „Freiraumachse Ost - West" bezeichnet.

Klybeck Platz

Als Standort für den Klybeck-Platz schlage ich den Kreuzungspunkt vor, an dem alle Achsen, nämlich die neue Verbindungsachse, verschiedene Strassen und Tramlinien - und die neue S-Bahnstation - aufeinandertreffen. Diesen Platz stelle ich mir deshalb als stark frequentierten Ort vor, an dem auch viele öffentliche Nutzungen Platz finden können. Einige davon (wie z.B. die Mensa) bestehen bereits und können erhalten werden. Es gibt in verschiedenen Gebieten, so z.B. südwestlich des grossen Platzes interessante Gassen- und Platzsituationen, die aus meiner Sicht erhalten bleiben sollten. Diese Orte laden zum Verweilen ein, wobei der ‚Klybeck Platz' eher als Infrastruktur-Knotenpunkt ausgebildet werden soll. Er ist geprägt von Verkehr, Infrastruktur und ständiger Bewegung. Die (zum Teil bereits bestehenden) Platzsituationen im Quartier sollen als Gegenpol dazu dienen und den Bewohnern des Quartiers ein vielfältiges, durchmischtes Angebot bieten.

Fragestellung

Bereits zu Beginn war ich der Meinung, dass der ‚Bau 90' am zukünftigen ‚Klybeck Platz' einen sehr erhaltenswerten Charakter hat. Dies aus dem Grund, weil die Lage am Platz eine öffentliche Nutzung anbietet – und weil ich dieses Gebäude schon aufgrund seinem äusseren Erscheinungsbild als identitätsstiftendendes Element von ausserordentlichem Wert für das Quartier halte. Dieses Gebäude ist nicht nur durch seine Lage prädesterniert, sondern auch durch seinen aussergewöhnlichen, prägenden Charakter mit einem grossen Ausstrahlungswert weit über das Quartier hinaus.

Doch um ein solches Gebäude mit seinem riesigen Volumen erhalten zu können, muss dafür auch eine Nutzung gefunden werden, die für das ganze Quartier einen Mehrwert erzeugen kann. Nur so ist der Erhalt zu rechtfertigen und wirtschaftlich überhaupt zu begründen. Natürlich ist es nicht einfach, mit der alten Bausubstanz nachhaltig umzugehen. Doch mich hat es von Anfang an interessiert, etwas mit diesem Gebäude zu machen.

These

Ich habe die Behauptung aufgestellt, dass das Gebäude alle Nutzungen der Semesteraufgabenstellung unter einem Dach vereinen kann. Doch habe ich nicht einfach nur dafür gesorgt, dass alle Aufgaben des Semesters in ein Gebäude ‚gepackt' werden; vielmehr bin ich davon überzeugt, dass die von mir vorgeschlagenen Nutzungen sehr gut zum ‚Bau 90' passen und ein grosser Mehrwert für das Quartier von diesem Gebäude ausgehen kann.

Projekt

In meinem Projekt zeige ich auf, dass sich das Gebäude dazu eignet, die neue S-Bahnstation, öffentliche Nutzungen, halböffentliche Nutzungen und Wohnungen aufzunehmen. Dazu ist aus meiner Sicht keine Aufstockung nötig. Bei dem Gebäude handelt es sich bei einer Höhe von rund 42 Metern um ein Hochhaus.

Ich schlage vor, dass die Stadt dieses Gebäude kauft und für vielfältige Nutzungen umbaut. Somit erhält das Klybeck-Quartier im Zentrum ein Haus, das dem Quartier auf verschiedene Art und Weise dient. Dadurch kann um den Platz (und das Gebäude) passieren was möchte - das Haus wird und bleibt identitätsstiftend für das Zentrum des Quartiers und erinnert an dessen Geschichte.
Ausserdem werden die imposanten Räume des Gebäudes durch die öffentliche Nutzung zugänglich gemacht - und werden zum ersten Bild, das man erhält, wenn man das Quartier mit der S-Bahn erreicht.

Die Skizzen und Bilder der 50er-Jahren (als das Gebäude am Platz gebaut wurde) zeugen von einer Grosszügigkeit des Quartiers, der Erschliessung durch Infrastruktur, Geschwindigkeit und Aufbruchsstimmung. Dies hat mich dazu inspiriert, mein Projekt so anzugehen - weil das das Quartier in der Vergangenheit ausgemacht hat; und dieses auch in Zukunft den Charakter dieses Gebiets prägen soll.

Das Gebäude erhält einen unterirdischen Anbau, der als S-Bahnstation dient. Durch grosszügige, unterschiedliche und eindrucksvolle Raumabfolgen gelangt man von der S-Bahn ins Quartier. Steigt man aus der S-Bahn aus, befindet man sich auf einem ‚gewöhnlichen' Bahnsteig. Das von oben kommende Licht lenkt einem zu den Rolltreppen, die sich in einem grosszügigen Raum befinden, der Licht von oben kommen lässt und in der Nacht das Licht der S-Bahnstation in den Stadtraum strahlt. Am Ende der Rolltreppe kommt man in einen Pufferraum, der einem in die eindrückliche Ankunftshalle leitet. An der Ankunftshalle sind Einkaufsmöglichkeiten angegliedert. Die über der Halle liegenden Lichthöfe bringen Tageslicht in die Halle und leiten einem zu den Rolltreppenaufgängen im Erdgeschoss, wo sich grosszügige Ausgänge befinden, die einem nach Draussen leiten.
Wie bereits mehrmals erwähnt, hat mich die Grosszügigkeit, die Geschwindigkeit und die Erschliessung durch Infrastruktur an dem Ort inspiriert. Deshalb habe ich mich für eine Ausformulierung der Halle entschieden, die nicht beengt. Ausserdem hat mich der Vortrag von Jean-Pierre Dürig inspiriert, der in seinen Projekten aufgezeigt hat, wie Menschenmassen am besten durch Architektur gelenkt werden können. Ausserdem soll das Gebäude begeistern, damit sich die Menschen im Quartier mit diesem Bau identifizieren können.

In den Obergeschossen befinden sich Wohnungen für Singles und Paare. Die Wohnungen haben durch ihre hohen Räume einen besonderen Charakter. Es gibt einen eher

intimeren und einen offeneren Bereich. Man betritt die Wohnung im öffentlicheren Teil, an dem das Kochen, Essen und die Loggia angegliedert ist. Daneben befinden sich im eher intimeren Teil das Wohnzimmer, das Bad und der darüber gelegene Schlafbereich. In den grossen Hallen in den Obergeschossen befindet sich der Co-Working-Space. Die Idee dieser Flächen ist es, dass man quadratmeterweise einen Bereich mieten kann. So finden dort Startups genauso Platz, wie eine grössere Firma – im Dienstleistungs- oder im handwerklichen Bereich. Ebenfalls könnte z.B. ein Verein, oder gar ein Museum eine Fläche mieten. Die Flächen sind immer so ausgebildet, dass sie durch die Lichthöfe leicht unterteilt und über jedes der drei Treppenhäuser öffentlich, oder eher geschlossen erreicht werden können. Die beiden nördlichen Treppenhäuser dienen als Warenanlieferung. Ebenfalls befinden sich in jedem Geschoss ein Pausenbereich mit Balkon und drei Besprechungsräume, die stundenweise reserviert werden können, wenn eine intimere Besprechung gewünscht ist. Die Anzahl der möglichen Nutzungen ist gross, weil die Flächen flexibel eingeteilt werden können. Deshalb habe ich die Flächen nicht verbaut, sondern die erforderlichen Räume an der Fassade angeordnet.

Im obersten Geschoss befinden sich fünf Hotelzimmer, die ohne Rezeption funktionieren. So soll ein Gast online ein Zimmer reservieren können und mit einem Code zu jeder Zeit ein- und auschecken können.

Ebenfalls im obersten Geschoss befindet sich ein doppelgeschossiges Restaurant, das mit seiner Aussicht zu einem grossen Andrang führen wird.

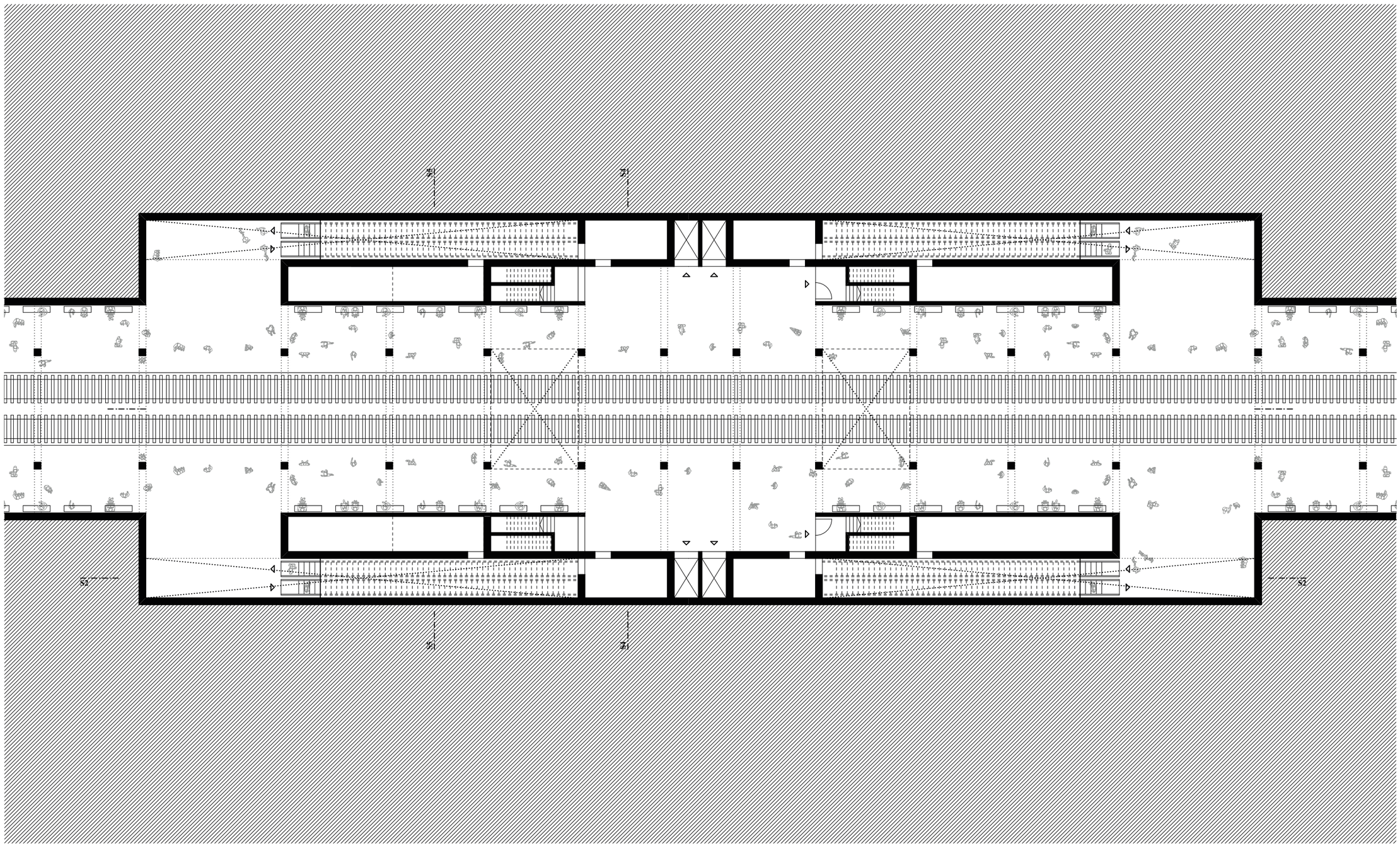
Auf der Dachterrasse befindet sich drei Pavillons: Eine Bar, ein Restaurant und eine Buvette. Ausserdem soll die Dachterrasse mit einfachen Tischen und Stühlen möbliert werden, die den Bewohnern des Quartiers zur Verfügung stehen. Dort können Feste gefeiert werden, oder man kann auch einfach ausspannen. So ist das Erdgeschoss (‚die Untergeschosse) und das oberste Geschoss öffentlich und steht allen zur Verfügung.

In meinem Entwurf habe ich (z.B. durch die Leuchtreklamen an der Fassade, die darauf hinweist, was man im ‚Bau 90’ alles findet) bewusst darauf abgezielt, dass das Gebäude zu einer Ikone wird – wenn es das nicht schon längst ist.

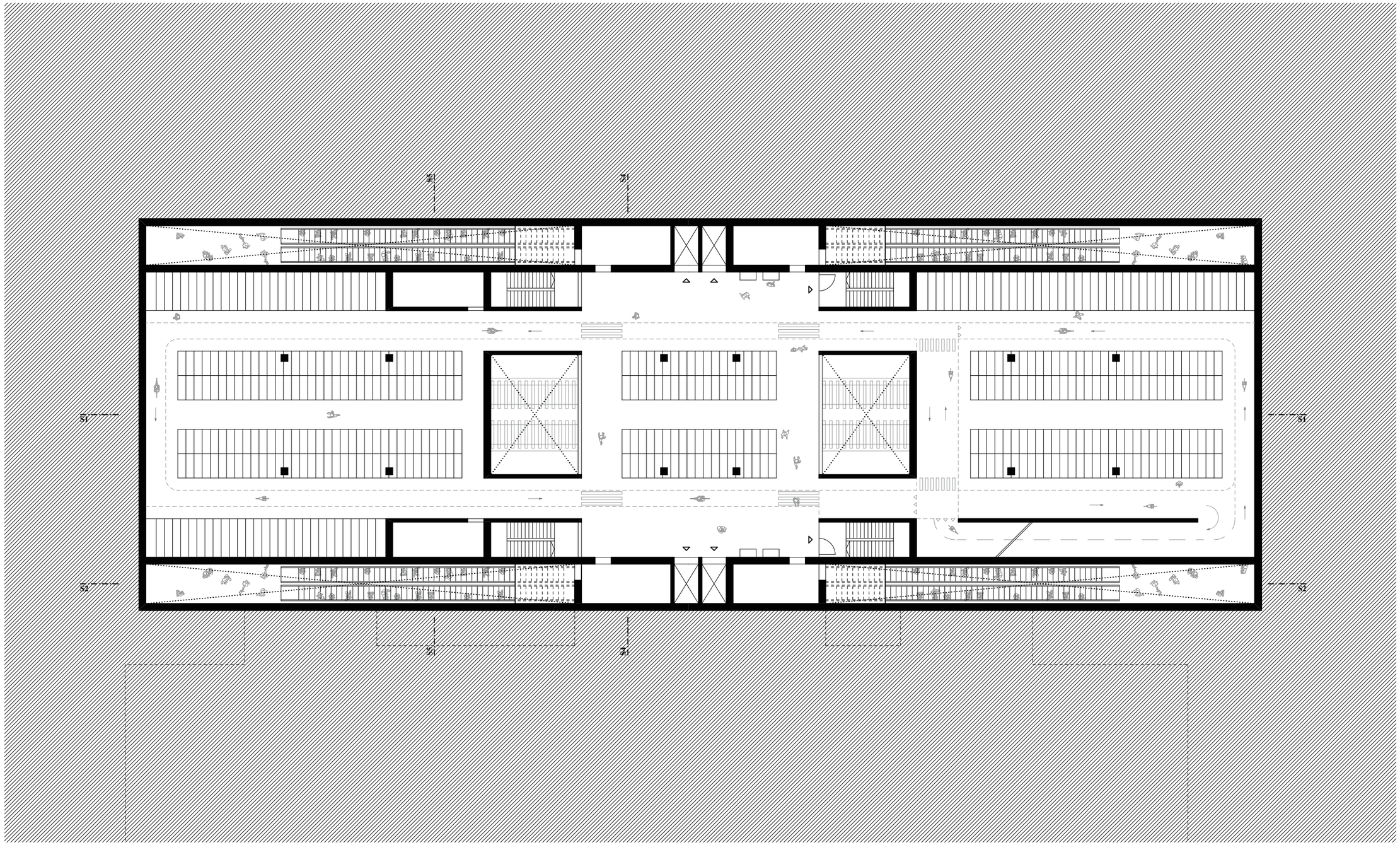
Ich sehe den ‚Bau 90’, wie ich ihn vorschlage, als Maschine – den Motor des Quartiers, das in den nächsten Jahren aufstreben wird. Ein kreatives, anderes, einzigartiges und vielfältiges Quartier. Durch meine Intervention bekommt das Quartier einen Identitätspunkt, der weit über das Quartier hinausstrahlt und den Menschen in vielfältiger Weise dient.

Ein Gebäude, mit dem sich die Leute identifizieren können.

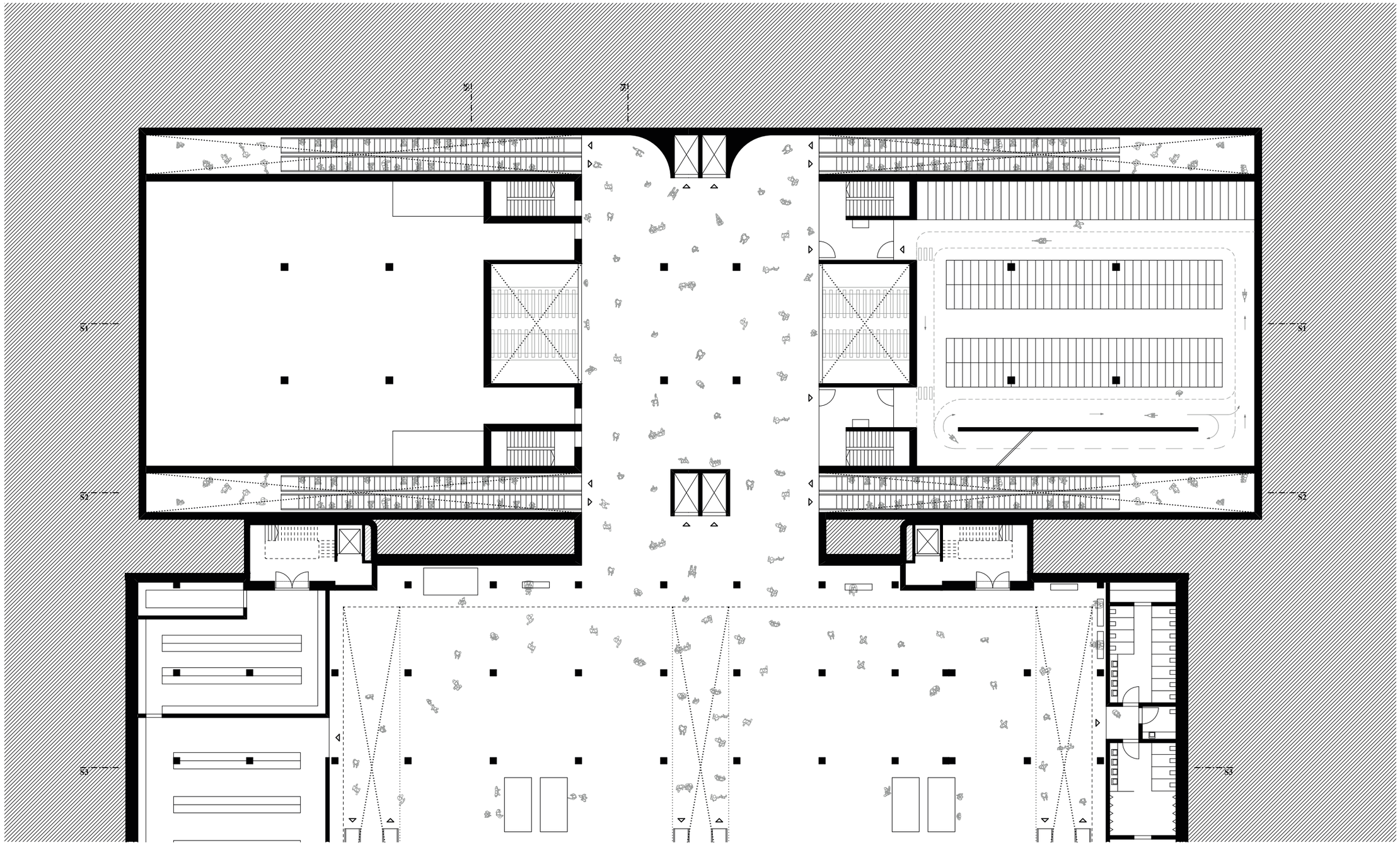
4. Untergeschoss



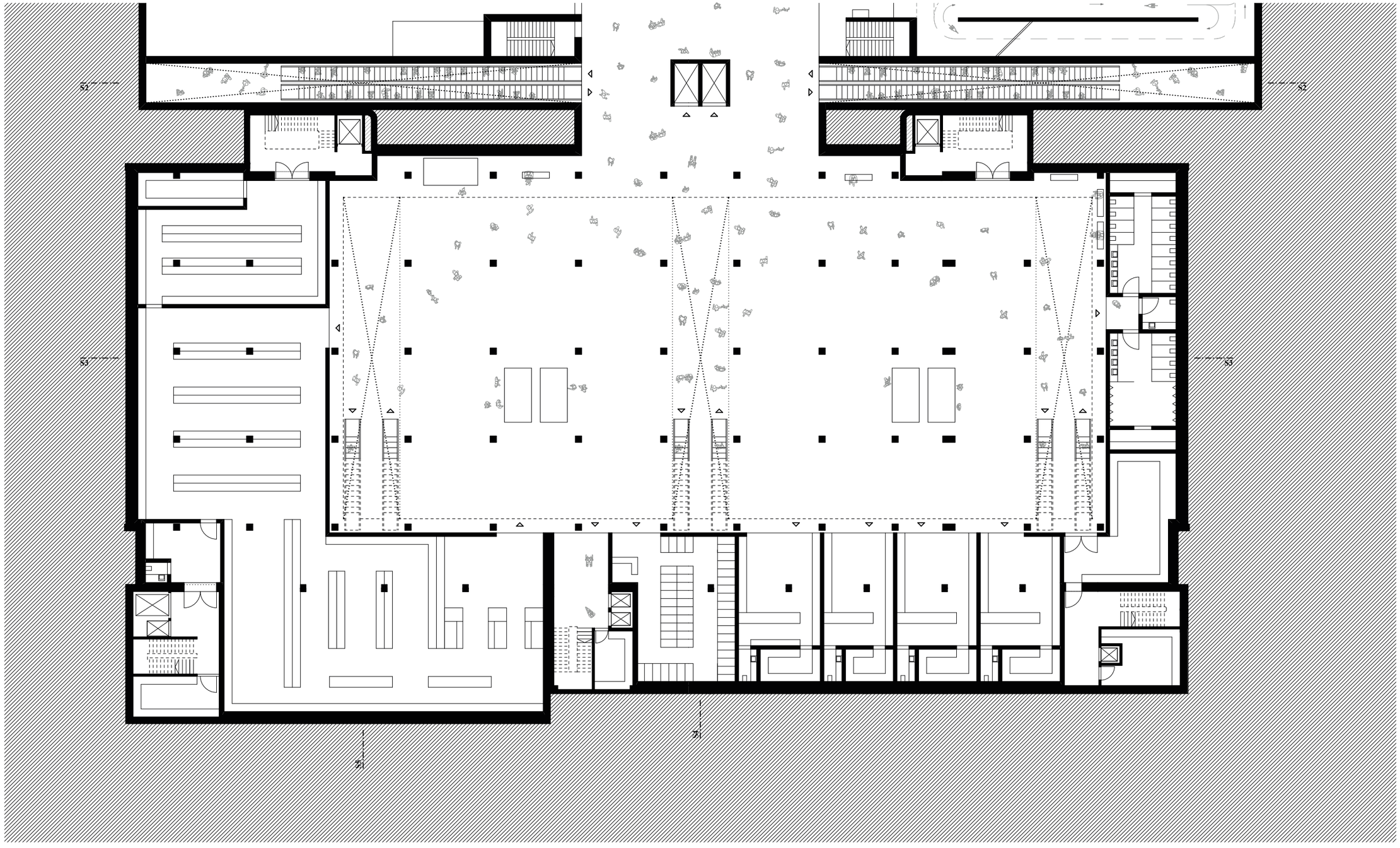
3. / 2. Untergeschoss



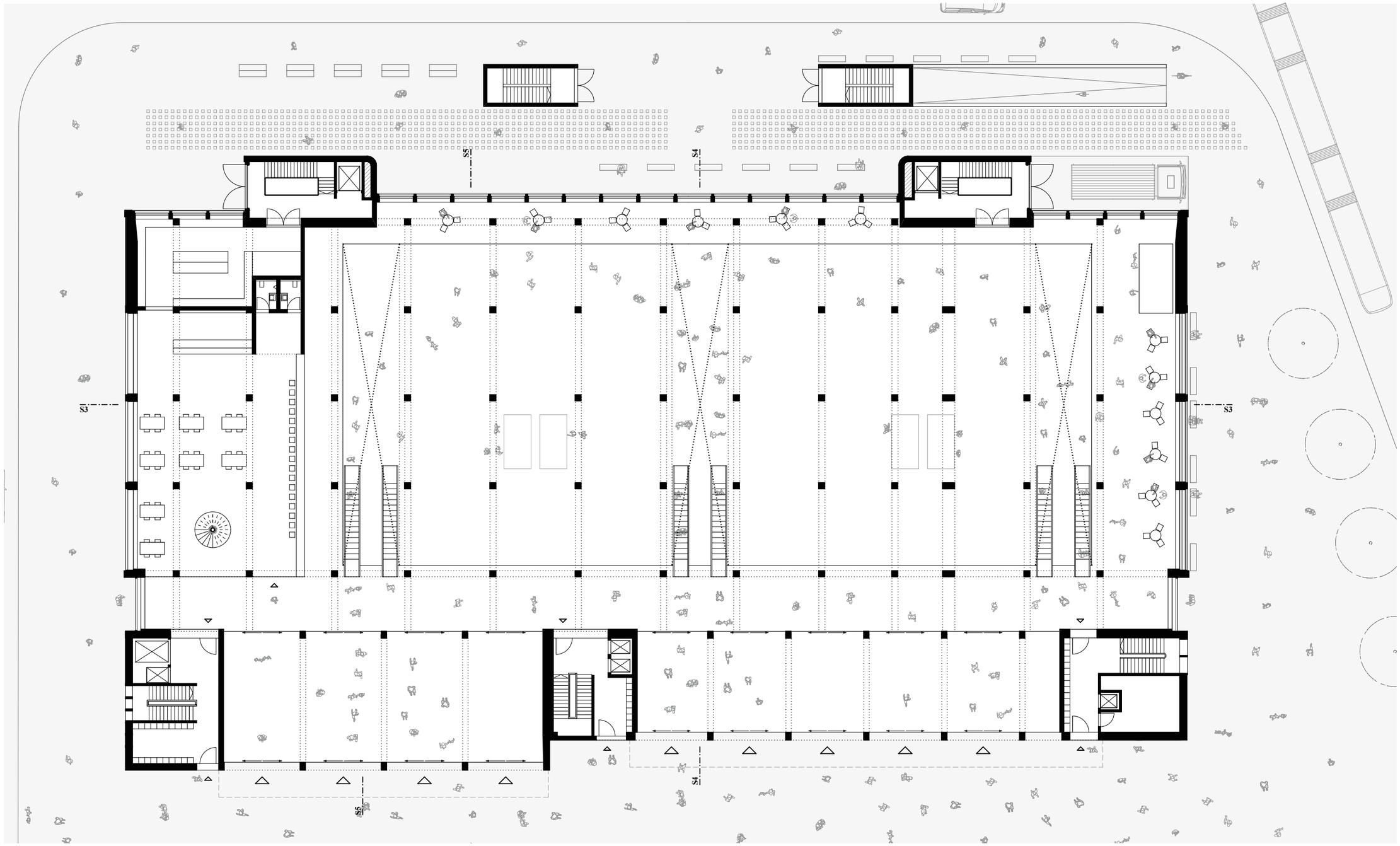
1. Untergeschoss



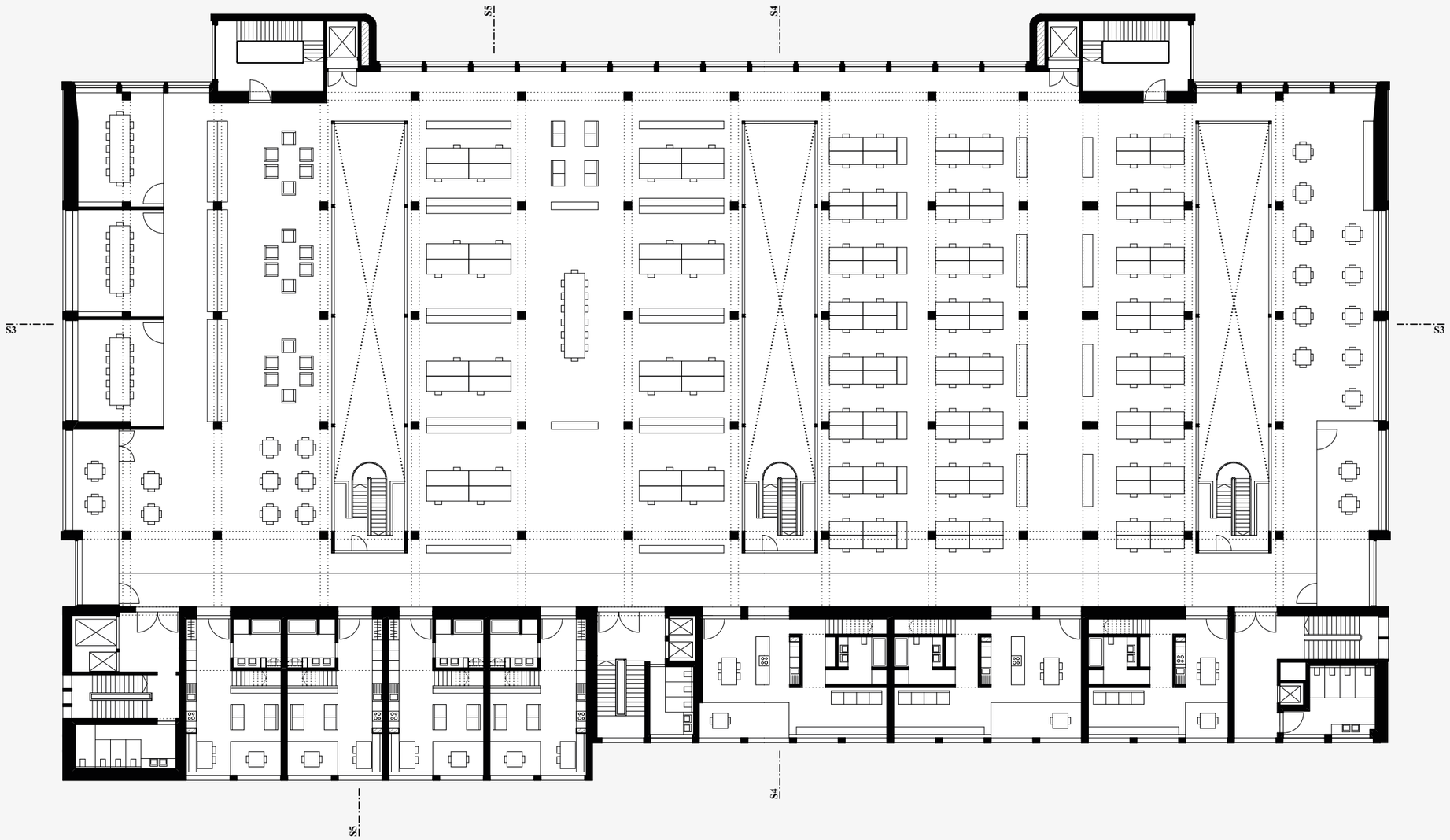
1. Untergeschoss



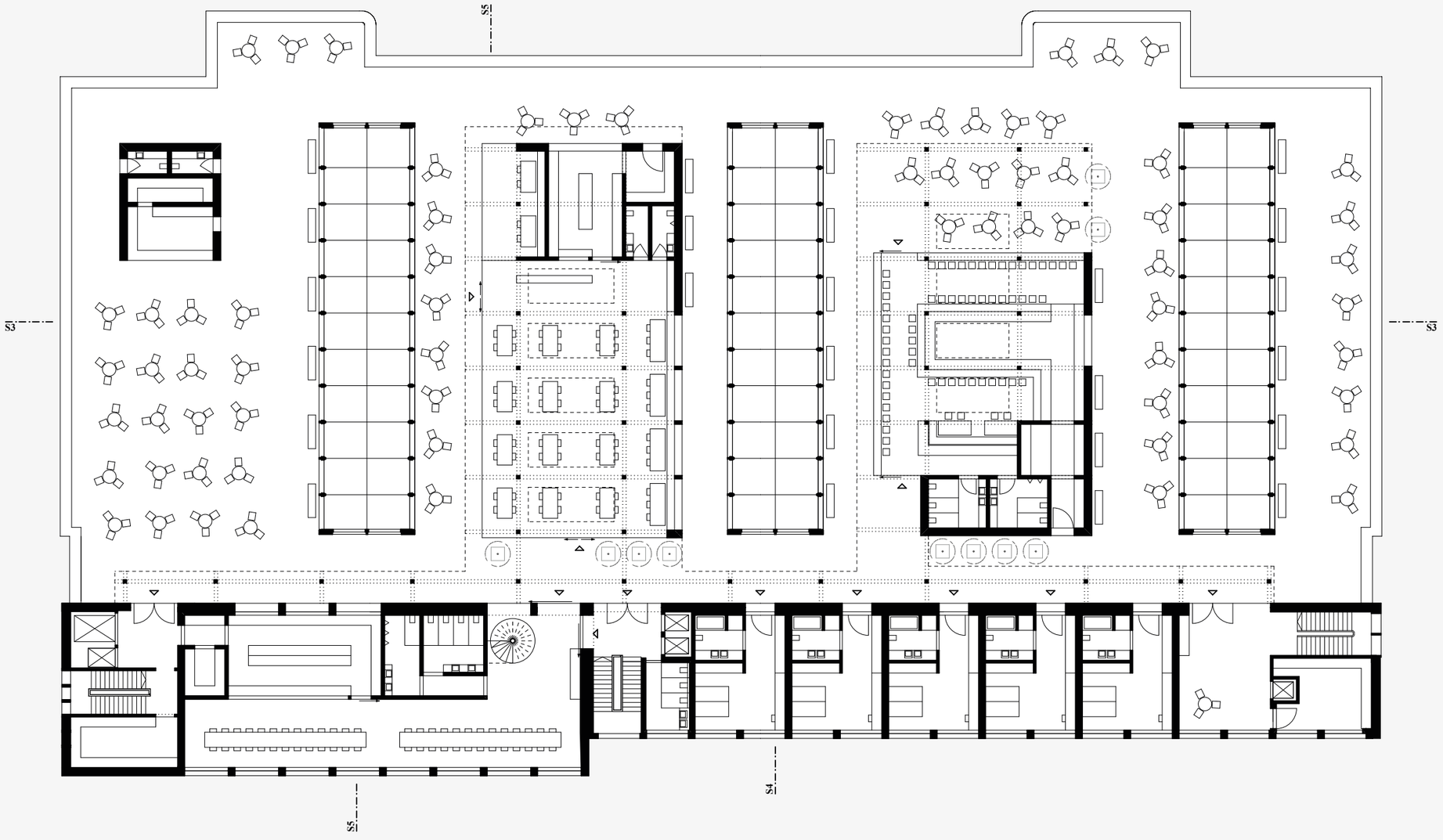
Erdgeschoss



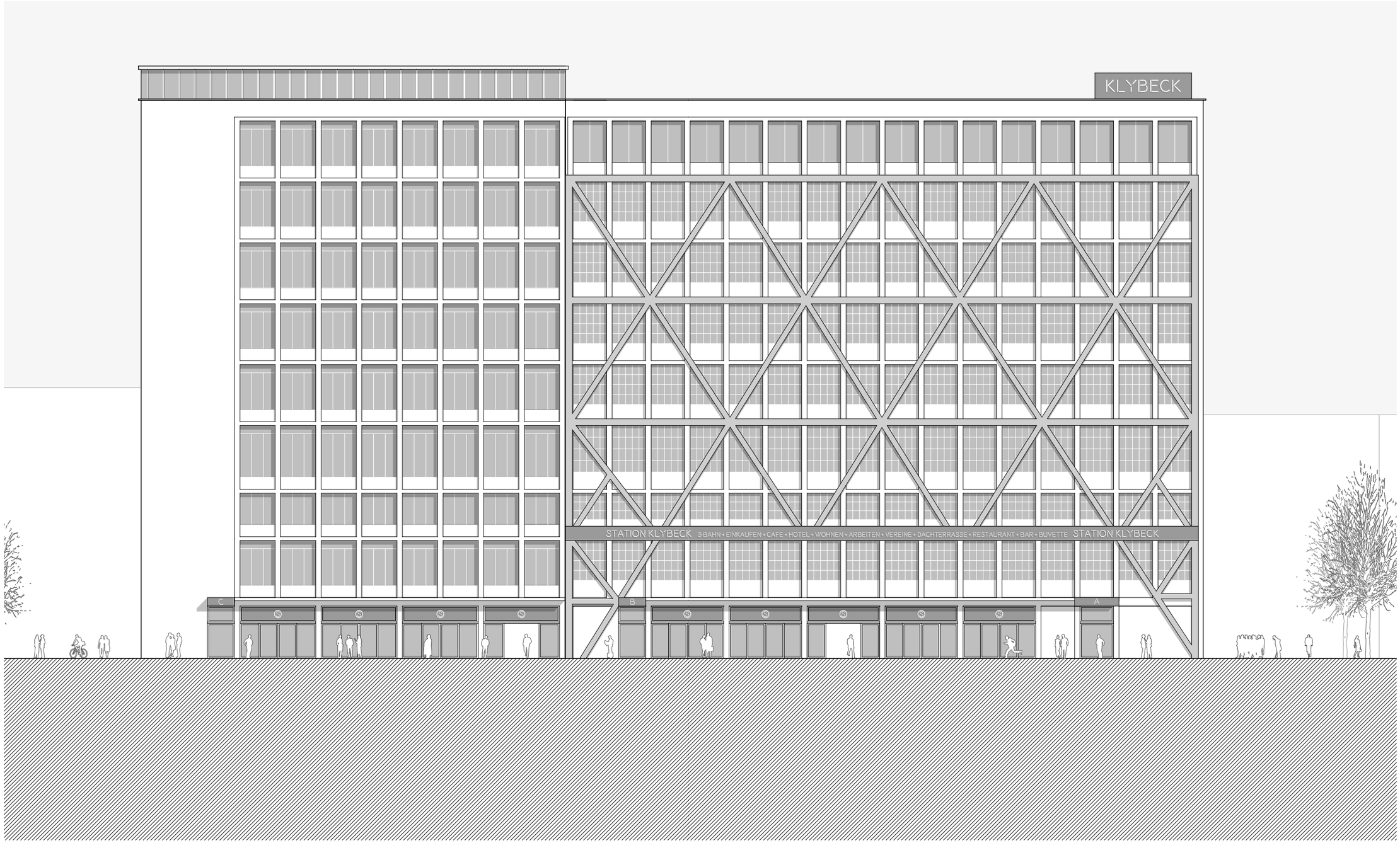
Regelgeschoss



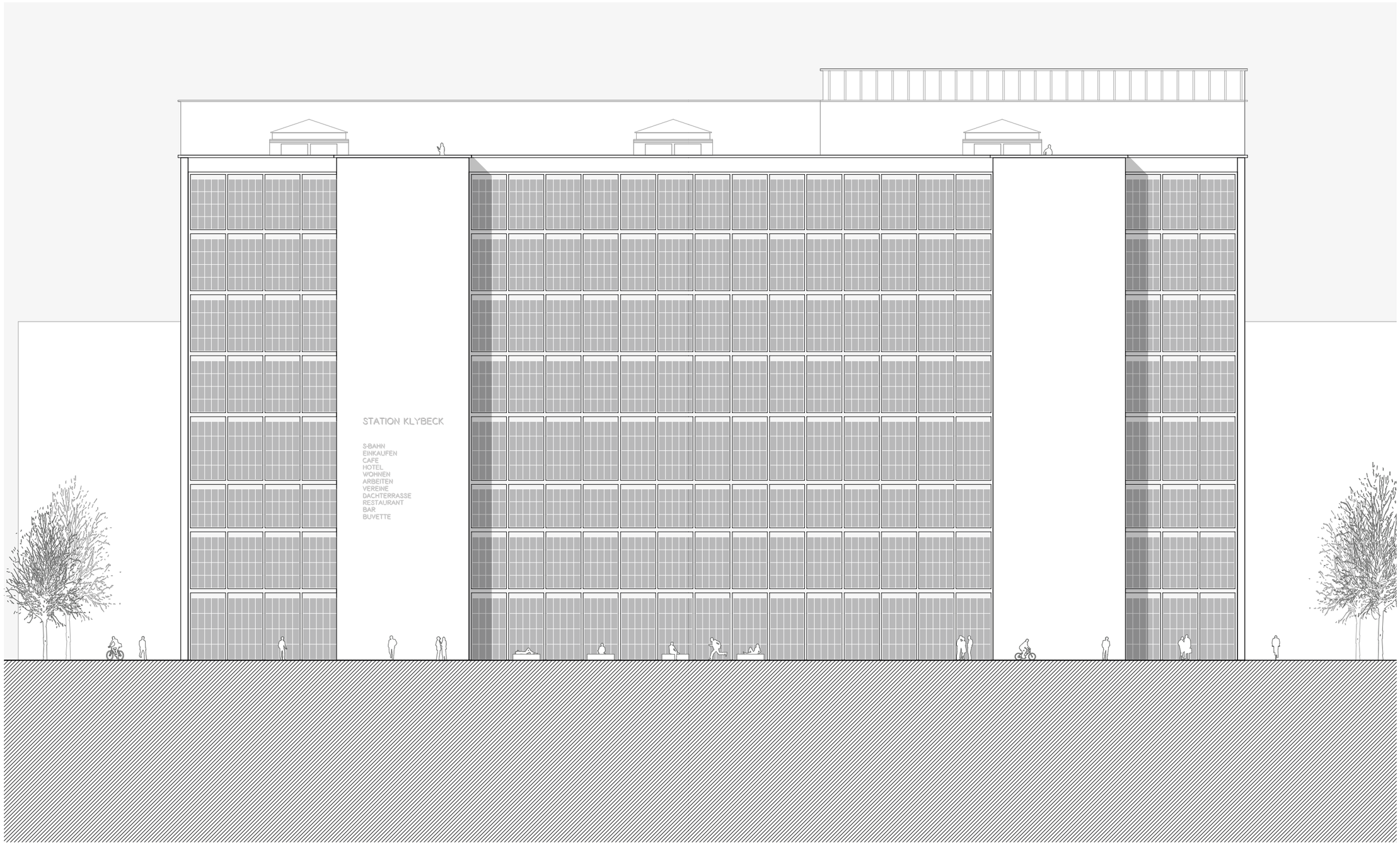
Dachgeschoss



Südfassade


KLYBECK
STATION KLYBECK S-BAHN • EINKAUFEN • CAFE • HOTEL • WOHNEN • ARBEITEN • VEREINE • DACHTERRASSE • RESTAURANT • BAR • BUVETTE STATION KLYBECK
C
B
A

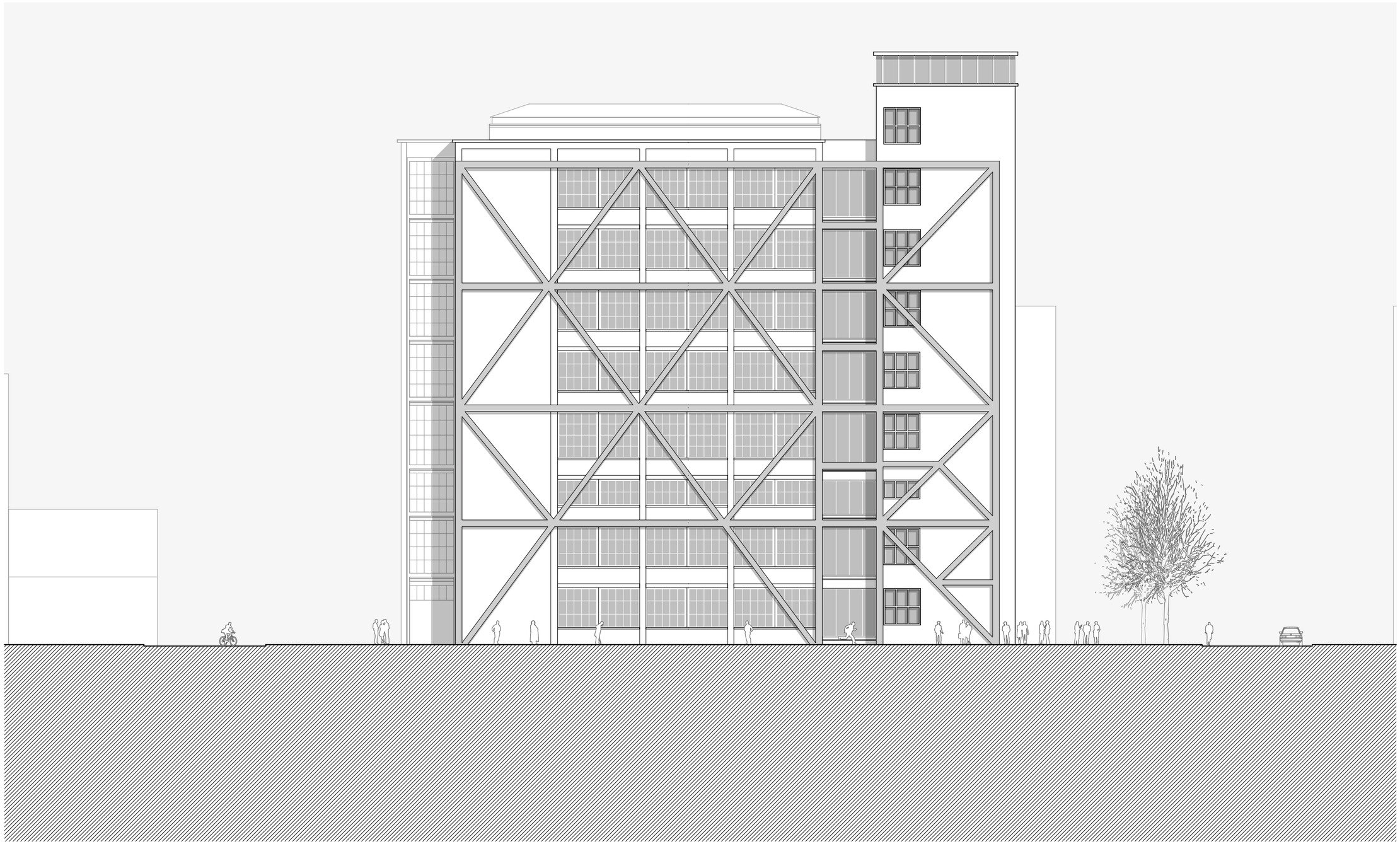
Nordfassade



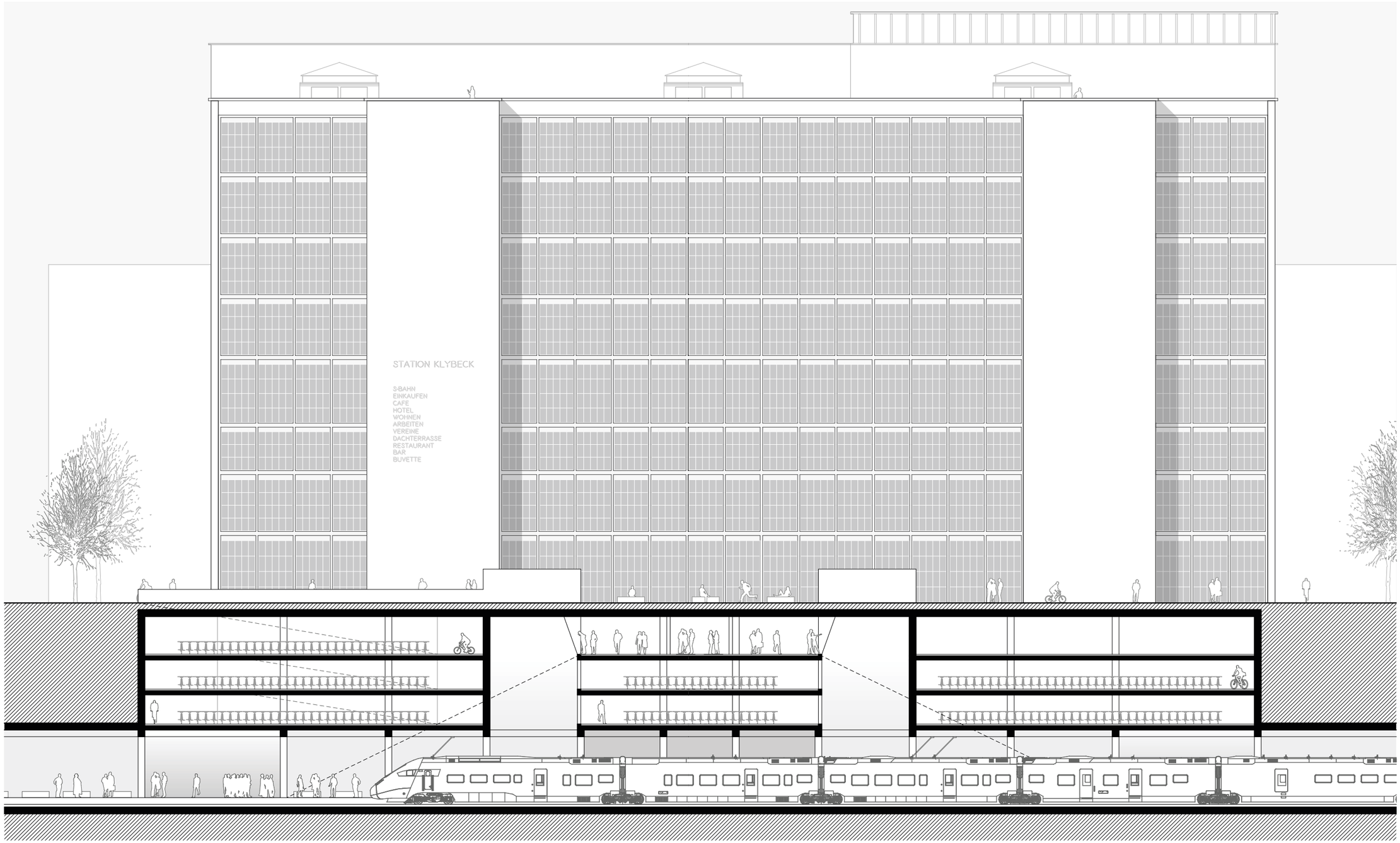
Ostfassade

KLYBECK
STATION KLYBECK
S-BAHN
EINKAUFEN
CAFE
HOTEL
WOHNEN
ARBEITEN
VEREINE
DACHTERRASSE
RESTAURANT
BAR
BUVETTE

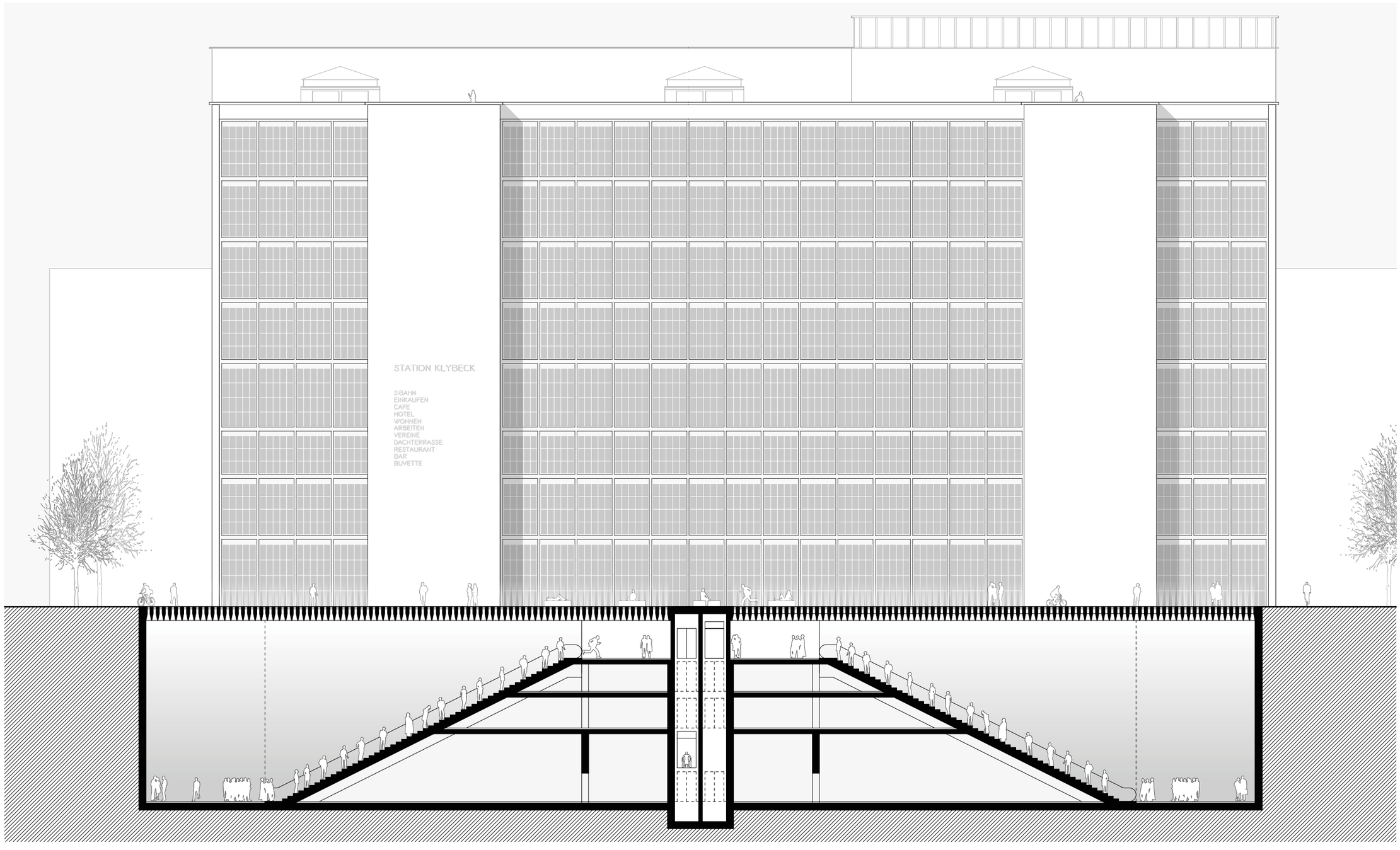
Westfassade



Schnitt 1

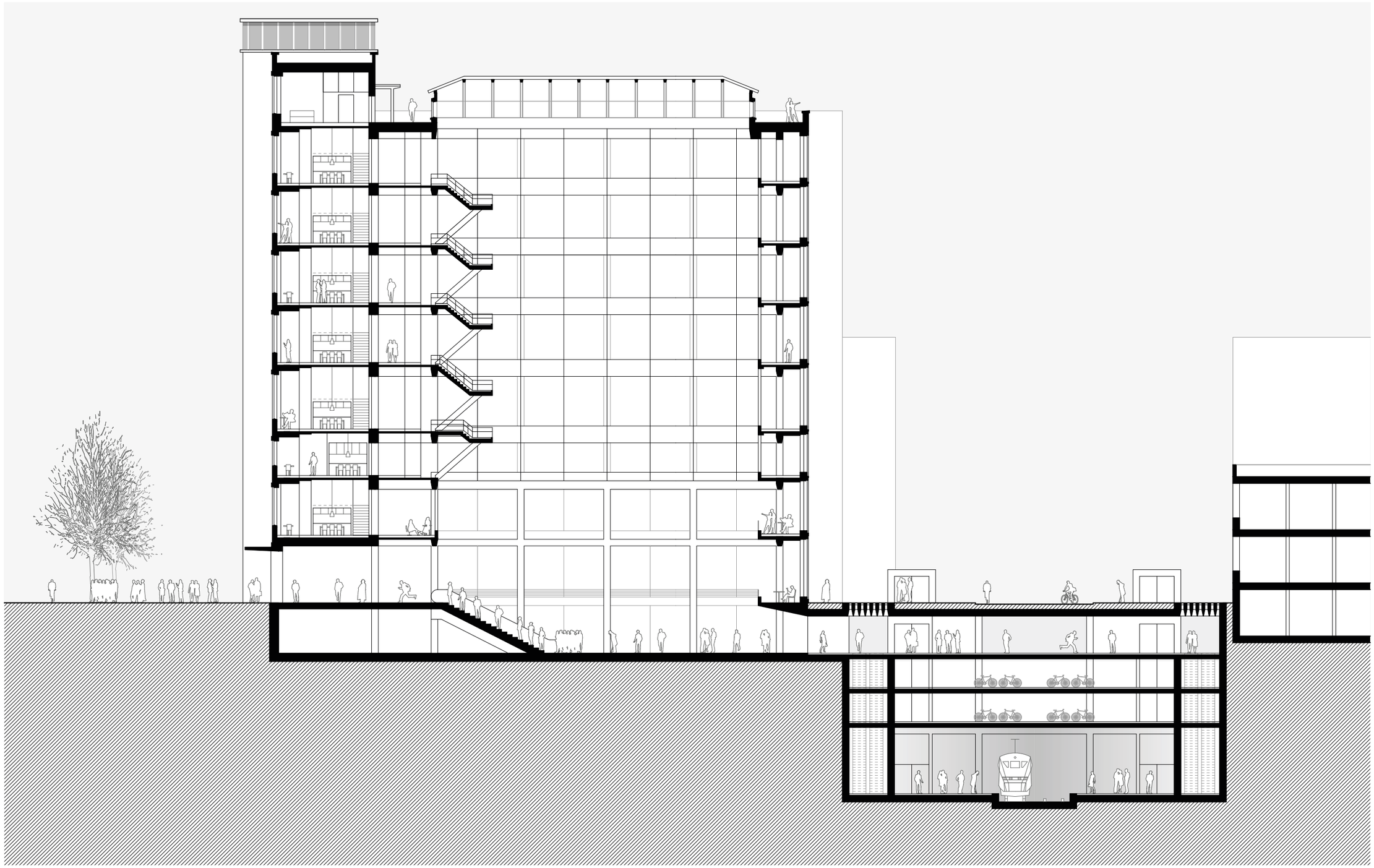

STATION KLYBECK
S-BAHN
EINKAUFEN
CAFE
HOTEL
WOHNEN
ARBEITEN
VEREINE
DACHTERRASSE
RESTAURANT
BAR
BUVETTE

Schnitt 2

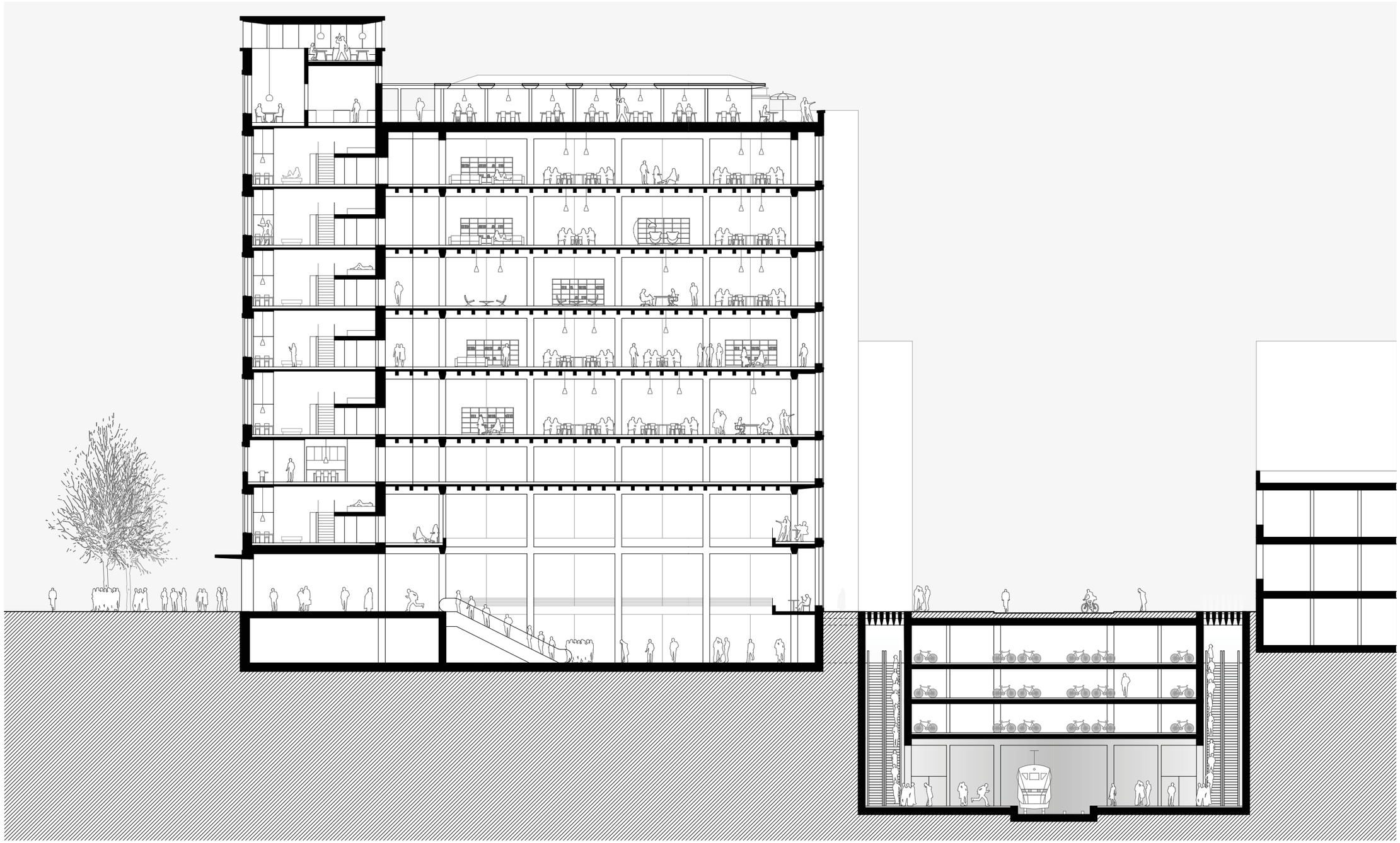

STATION KLYBECK
S-BAHN
EINKAUFEN
CAFE
HOTEL
WOHNEN
ARBEITEN
VEREINE
DACHTERRASSE
RESTAURANT
BAR
BUVETTE

Schnitt 3

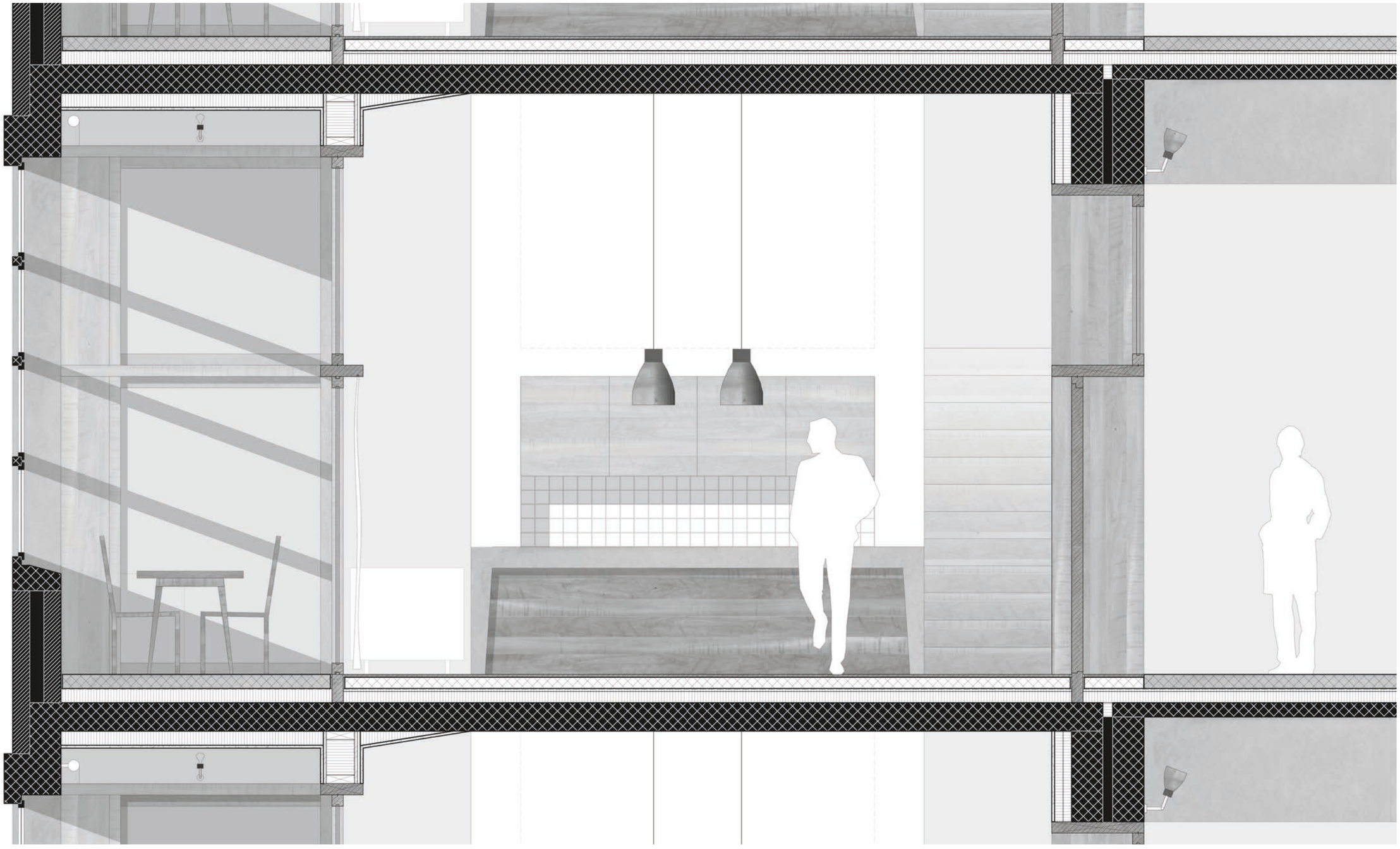
Schnitt 4



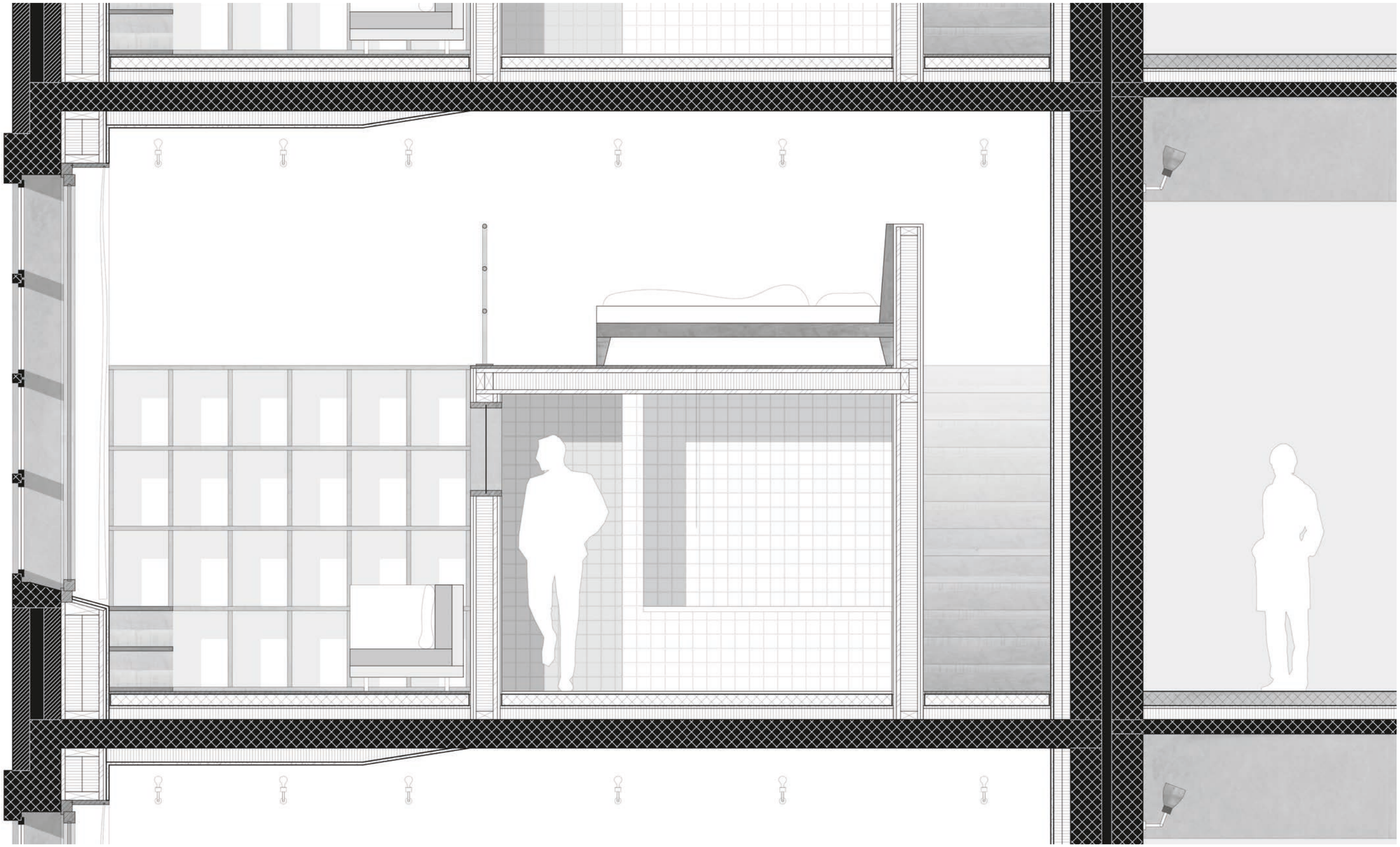
Schnitt 5



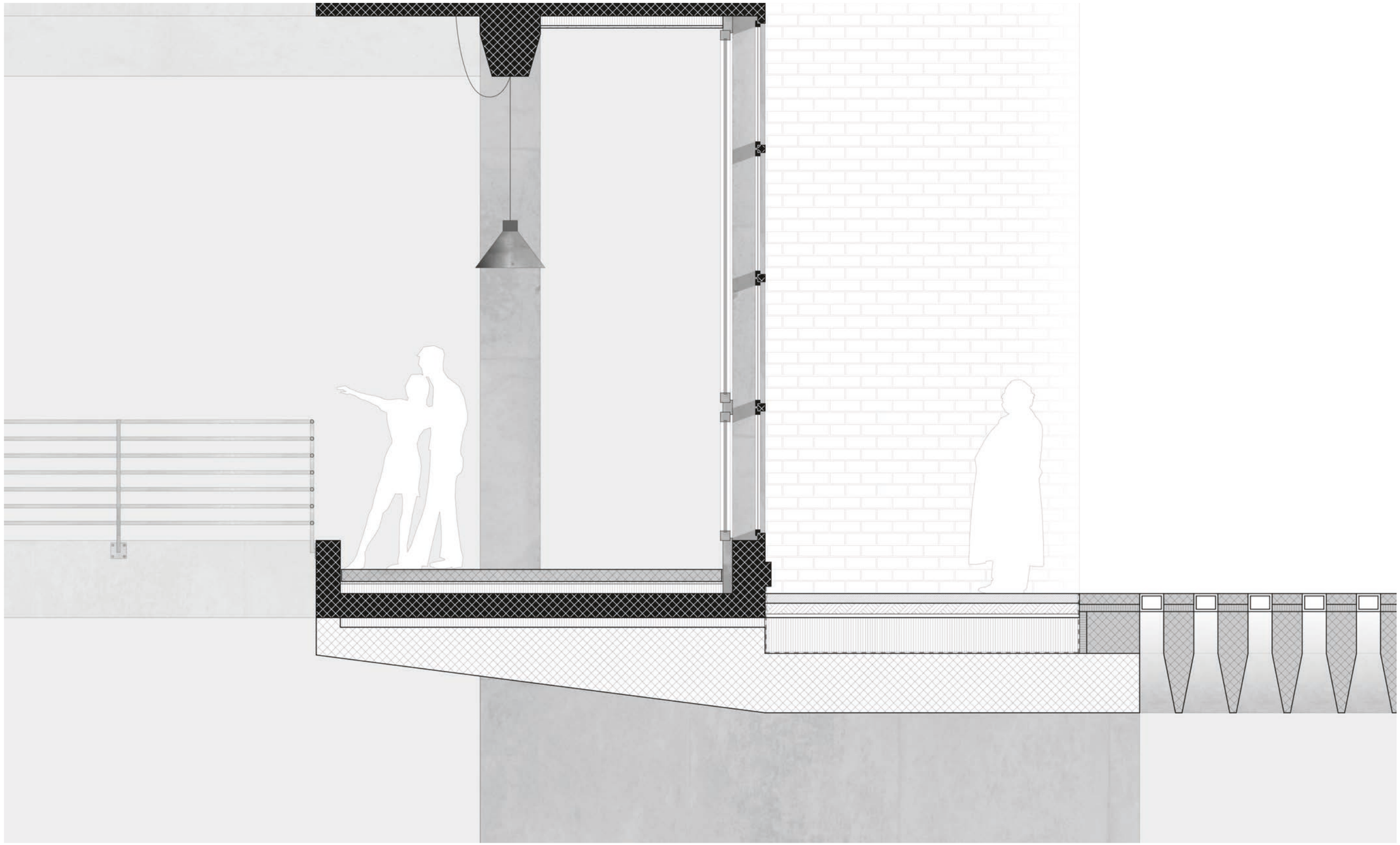
Detail 1



Detail 2

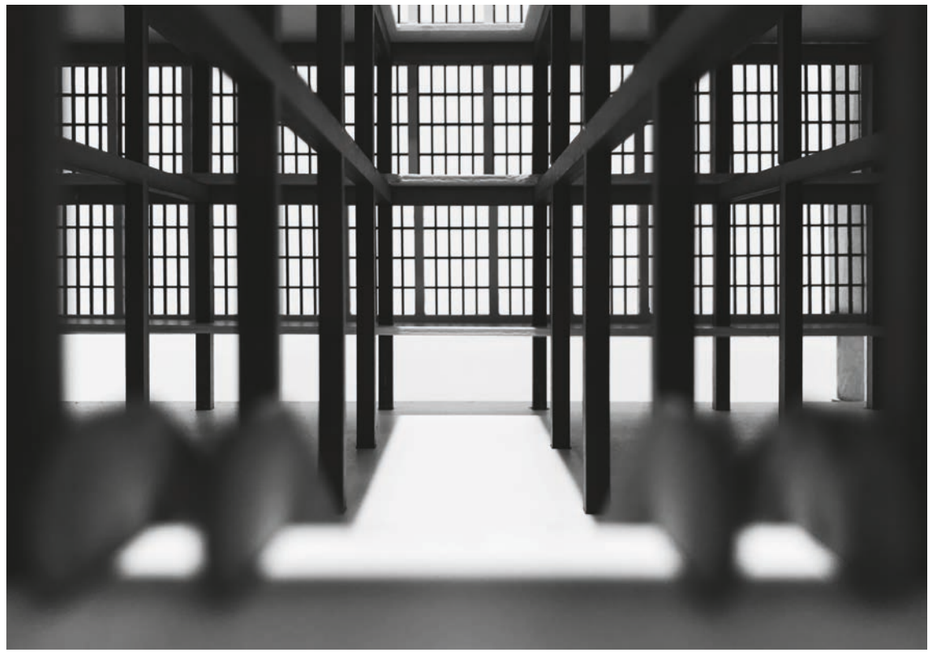


Detail 3



Modellfotos

Modellfotos



Theoriearbeit

Strassenräume im St. Johanns-Quartier

Inhaltsverzeichnis

Einleitung / Fragestellung	S. 43
Vorgehensweise / Beurteilungskriterien	S. 43
Analyse einiger Strassenräume	S. 46
Fazit	S. 56

Einleitung Fragestellung

Für meine Theoriearbeit habe ich das Thema ‹Strassenräume im St. Johanns-Quartier› gewählt. Im Rahmen dieser Arbeit habe ich die Strassenräume im St. Johanns-Quartier untersucht. Ausserdem ist dieses Thema auch von persönlichem Interesse, weil ich im St. Johanns-Quartier wohne und dort immer wieder neue Qualitäten entdecke. Dass das Quartier vor allem bei jungen Leuten sehr beliebt ist, spricht meiner Meinung nach dafür, dass es sich dort auch zu wohnen lohnt. Wieso dem so ist, wollte ich auch in dem Rahmen dieser Arbeit herausfinden, ohne die Gebäude zu berücksichtigen. Für mich ist das eine interessante Art zu ergründen, wie die Strassenräume einen positiven Einfluss auf das Wohnen in der Stadt - unabhängig von der Art der Wohnung - haben können und auf was es letztlich ankommt. Dabei habe ich mir erhofft, Elemente zu finden, die den Strassenraum auf eine einfache Art und Weise positiv beeinflussen können. Bei der Auseinandersetzung bin ich fündig geworden.

Mich haben die Strassenräume von Anfang an vor allem interessiert, weil die bestehende Strassenführung im St. Johanns-Quartier in einem Plan als Raster gelesen wird, das immer gleich zu sein scheint. Die Rasterung ist mit Blöcken gefüllt, die ebenfalls immer gleich zu sein scheinen. Doch wenn man sich jede Strasse genauer (als Fussgänger oder Verkehrsteilnehmer) betrachtet, fällt einem auf, dass jeder einzelne Strassenraum seine ganz eigene Identität hat und in jeder Strasse eine ganz andere Atmosphäre herrscht. Diese Atmosphäre ist durch verschiedene Faktoren beeinflusst, welche ich im Rahmen dieser Arbeit untersuche. Dabei geht es um Faktoren, die das Strassenbild positiv und/oder negativ beeinflussen. Die Betrachtungsweise ist zwar subjektiv, jedoch meiner Meinung nach trotzdem aussagekräftig und auf alle Strassen - zumindest im St. Johanns-Quartier - anwendbar. Ich habe über verschiedene Themen auch mit Personen gesprochen, die nicht vom Fach sind. Dabei ist mir aufgefallen, dass die Meinung, ob eine Strasse als ‹schön› oder ‹nicht schön› empfunden wird, sich immer deckt, obwohl den meisten Leuten, mit denen ich geredet habe, das Vokabular fehlt, um diese Empfindung zu beschreiben bzw. zu begründen.

Vorgehensweise / Beurteilungskriterien

Zu Beginn habe ich mich auf die Suche nach interessanten Strassenräume gemacht und bin die meisten Strassen im St. Johanns-Quartier abgelaufen. Dabei habe ich knapp zwanzig Strassenräume entdeckt, die mich interessiert haben. Bei der Weiterbearbeitung hat sich herausgestellt, dass einige dieser Strassenräume im Bezug auf meine Beurteilungskriterien so ähnlich sind, dass es sich nicht lohnt, diese Strassen für diese Untersuchung separat aufzulisten. Einige Strassen erschienen mir als sehr gute Beispiele, um aufzuzeigen, wie ein Strassenraum aufgrund weniger prägender Elemente an Atmosphäre gewinnen kann. Einige Strassen haben keine dieser Elemente, die zu einer positiven Atmosphäre beitragen können und sind als Vergleich für meine Arbeit interessant. Weitere Strassenbeispiele zeigen unterschiedliche Variationen der in den Beurteilungskriterien definierten Elemente, die meiner Ansicht nach interessant für die Auseinandersetzung sind. So ergab sich eine Bandbreite, die ich als ein gutes Mass an Beispielen für die Arbeit erachtete. Eine Bandbreite, die auch aufschlussreich für mein Thesisprojekt ist. In dieser Arbeit zeige ich die ausgewählten zehn Beispiele auf und vergleiche sie anhand der von mir definierten Kriterien bzw. strassenräumlichen Elementen.

Die Kriterien setzten sich wie folgt zusammen:

Verhältnis von Strassenbreite zu Gebäudehöhe

Dies ist ein Kriterium, das in Bauordnungen immer wieder zu finden ist. Auch in dem Gebiet in dem unser Thesisprojekt situiert ist, gibt es eine solche Regelung. Um genau zu sein, ist dort vorgeschrieben, dass ein 45°-Winkel eingehalten werden muss, der die Belichtung der Wohnungen garantiert. Faktisch handelt es sich dabei um ein Verhältnis von Strassenbreite zu Gebäudehöhe von 1:1. Viele Strassen im St. Johanns-Quartier funktionieren genau nach dieser Regel, was zeigt, dass es diese Regel seit Mitte des 19. Jahrhunderts geben muss. Die Bauordnung schreibt dieses Verhältnis im Anbetracht auf die Belichtung der Gebäude vor und schafft damit (ev. unbewusst) eine bestimmte Art und Dimension des Strassenraumes. Deshalb untersuche ich diese Gegebenheit.

Öffentliche Begrünung

Mit ‹öffentlicher Begrünung› sind Bepflanzungen gemeint, die sich im öffentlichen Raum befinden und von der Stadt unterhalten werden.
Die öffentliche Begrünung trägt in einigen Beispielen wesentlich zum Bild des Strassenraumes bei. Diese Art von Begrünung kann zum Sichtschutz, zur Verschattung, zur räumlichen Gliederung, aber auch einfach nur zur Dekoration dienen. In jedem Fall trägt sie aber dazu bei, dass der betreffenden Strasse ein besonderer Charakter verliehen wird. Vielfach hängt von ihr die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ab.

Private Begrünung

Mit ‹privater Begrünung› sind Bepflanzungen gemeint, die sich auf privaten Grundstücken befinden, jedoch an den öffentlichen Raum angrenzen.
Die private Begrünung trägt in einigen Beispielen ebenfalls wesentlich zum Bild des Strassenraumes bei. Diese Art von Begrünung kann - wie bei der öffentlichen Begrünung - zum Sichtschutz, zur Verschattung, zur räumlicher Abtrennung, aber auch einfach nur zur Dekoration dienen. Auch sie trägt aber in jedem Fall zum Strassenbild bei. In einigen Strassen ist zu erkennen, dass die Bepflanzung schon fast eine eigene Kultur zu haben scheint, in anderen Strassen ist die Begrünung aber auf das Minimum reduziert, oder gar nicht (mehr) vorhanden. In den meisten Strassen hat es früher offensichtlich Vorgärten gegeben. Diese sind zum Teil noch bepflanzt, vielfach wurden diese Flächen aber zu Sitzplätzen oder Abstellflächen (z.B. für Velos) umfunktioniert. In jedem Fall tragen diese Flächen und die Einfriedungen - ob begrünt oder nicht - dazu bei, dass man sich gerne in dieser Strasse aufhält, oder nicht.

Trottoir

Ob es beidseitig oder nur einseitig der Strasse ein Trottoir gibt, beeinflusst das Bewegungsverhalten der Menschen, die sich in diesem Strassenraum begegnen. Meist gibt es beidseitig ein Trottoir, was dazu führt, dass sich die Fussgänger mehr auf den Strassenraum verteilen. In meinen Beispielen sind immer Strassen mit beidseitigem Trottoir zu finden. Dies hat damit zu tun, dass die Strassen in den untersuchten Abschnitten so aufgebaut sind - oftmals gibt es am Ende der Strasse nur noch ein Trottoir auf einer Seite, was die Strasse zu einem mehr öffentlichen, gemeinsam genutzten Element machen. So spielen in diesen Gebieten beispielsweise die Kinder auf der Strasse. Diese Beispiele (so ist es etwa am Ende der Vogesenstrasse) habe ich nicht in die Beispiele aufgenommen, weil sie ansonsten nicht weiter interessant sind, oder sich fast nicht von anderen Beispielen unterscheiden. Das Trottoir als Element finde ich aber trotzdem interessant, weil es dort immer wieder unterschiedliche Dinge zu entdecken gibt. So malen die Kinder mit Strassenkreiden auf die Trottoirs, Gegenstände die man nicht mehr braucht, stellt man mit der Aufschrift ‹gratis› auf das Trottoir und man stellt die Müllsäcke auf das Trottoir, wie das auch bei einem Beispiel zu sehen ist.

Gebäudevorsprünge / -rücksprünge und -höhenunterschiede

Unter ‹Gebäudevor und -rücksprüngen› verstehe ich Gebäude, die aus der Fassadenflucht anderer Gebäude zurückspringen und Elemente, die in den Strassenraum ragen, zum Beispiel Erker oder erkerartige Gebäudeteile.
Rückspringende Fassadenfluchten (damit ist gemeint, wenn sich die Strassenlinie und die Baulinie nicht decken) beeinflussen den Strassenraum insofern, dass sie einen Raum schaffen, an dem etwas besonderes passieren kann. Vielfach passiert an diesem Ort zwar nicht viel, doch für das Strassenbild haben diese Rücksprünge trotzdem einen Einfluss, weil sie die Rhythmisierung aufbrechen und damit ein vielfältigeres Strassenbild schaffen. Gleiches gilt für die Erker, die zusätzlich eine kleine überdachte Fläche - z.B. auf dem Trottoir oder bei dem Gebäudeeingang - schaffen. Auch Unterschiede der Gebäudehöhen können eine Regelmässigkeit aufbrechen.
Auf vielen Fotos der untersuchten Strassenräume sind solche Rück- bzw. Vorsprünge zu sehen. Da sie meiner Meinung nach einen wesentlichen Einfluss auf das Bild des Strassenraums haben, habe ich diese ebenfalls in meinen Beurteilungskriterien aufgeführt.

Parkierung

In nahezu allen aufgeführten Beispielen wird unterschiedlich mit den Abstellflächen für Motorfahrzeugen umgegangen. So sind diese Flächen manchmal Teil des öffentlichen Grünraumes, indem sich Parkierung und Begrünung abwechselt. Manchmal ist eine Parkierung auf einer Seite der Strasse, manchmal beidseitig und manchmal abwechselnd möglich. In jedem Fall prägen diese Flächen das Strassenbild beträchtlich, weil die darauf abgestellten Fahrzeuge eine entsprechende Grösse im Verhältnis zum Strassenraum haben. Interessant erscheint mir zum Beispiel, dass eine wechselseitige Parkierung automatisch zu einer Verlangsamung des Verkehrs führen, weil die Autos in einer Schlangenlinie durch die Strasse fahren müssen, was sicherlich die Absicht der Verkehrsplaner ist. Jedoch gibt es auch einige Beispiele, in denen die abgestellten Autos eine meiner Meinung nach zu markante Rolle im Strassenraum spielen.

Strassensteigung

Eine Strassensteigung hat nicht nur zur Folge, dass es für die Velofahrer anstrengender ist, entlang dieser Strasse zu fahren. Mir ist aufgefallen, dass sich dadurch ein interessantes Strassenbild ergibt, weil sich die Fassaden, die an sich immer gleich hoch sind, abtreppen und so ein leichter Versatz von Fenstern entsteht, der ein interessantes Bild erzeugen kann. So kann eine augenscheinlich langweilige Strasse, plötzlich eine ganz neue Qualität erhalten, wie einige der aufgeführten Beispiele zeigen. Ausserdem ist interessant, welche Wichtigkeit der Ort bekommt, an dem die Steigung beginnt / endet, was für diesen Ort und auch für den Strassenraum eine besondere Bedeutung haben kann und ein Potential in sich birgt.

Kurven

In einigen Situationen ist mir aufgefallen, dass Kurven, bzw. ‹Knicke› im Strassenverlauf einen positiven Einfluss auf den Strassenraum haben können, weil sich die Perspektive so verschiebt. In einem Beispiel sieht man, dass dadurch eine vergleichsweise eher ‹kahle› Strasse plötzlich eine ganz andere Qualität erhalten kann.

Hilfsmittel zur Veranschaulichung / Methoden

Um die Beispiele auf eine übersichtliche Art und Weise zu vergleichen, habe ich ein Strassenprofil von jeder Strasse erstellt, damit man ein Gefühl dafür bekommt, wie die Dimensionen in dieser Strasse sind. Zusätzlich habe ich zur Orientierung einen Ausschnitt des Stadtplans und zur Veranschaulichung ein Foto zu jedem Beispiel angeführt. Ein kurzer Text beschreibt einige wesentliche Dinge zu den Kriterien und zeigt auf, was das betreffende Beispiel von den anderen unterscheidet. Eine Factbox fasst zudem einige Eckdaten zusammen.

Aufgrund dieser Zusammenstellung der Beispiele, gemessen an den Kriterien, wie unter diesem Kapitel beschrieben, komme ich zum Fazit, welche Elemente und Eigenschaften wesentlich für einen Strassenraum mit hoher Aufenthalts- und somit auch hoher Wohnqualität sind. Des weiteren gehe ich auf die Schlüsse, welche für mein Thesisprojekt von Bedeutung sind, ein.

Davidsboden-strasse

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
12.90m : 15.00m

Begrünung öffentlich:
keine

Begrünung privat:
beidseitig, schmal

Trottoir:
beidseitig

Rücksprünge Gebäude:
minimal

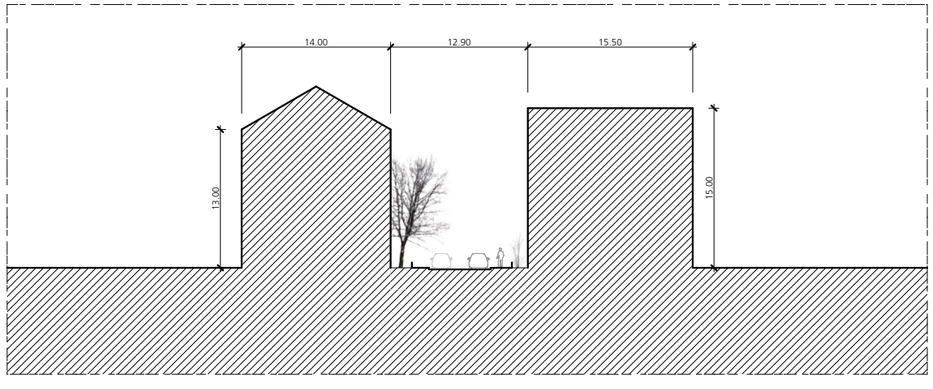
Parkierung:
wechselseitig

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
keine

Die Davidsbodenstrasse ist einer der schmalsten Strassenräume, den ich untersucht habe, wenn man im Verhältnis die Gebäudehöhe betrachtet. Das Verhältnis bewegt sich weit weg von dem Verhältnis von 1:1 (oder 1:1.5 in Nebenstrassen). Es ist jedoch noch heute erkennbar, dass die gründerzeitlichen und die nach 1918 gebauten Häuser deutlich niedriger sind als alle, ab den 1960er-Jahren. So lässt sich leicht beweisen, dass das Verhältnis (Strassenraumbreite : Gebäudehöhe) früher noch ziemlich genau bei 1:1 lag. Die Verschattung ist heute sicher höher als früher - dennoch finde ich, dass die Aufenhaltsqualität in dieser Strasse sehr hoch ist. Wesentlich trägt die Begrünung dazu bei, dass der Strassenraum eine angenehme Atmosphäre erhält. Zu erwähnen ist in diesem Fall jedoch, dass der Grünraum zwar beidseitig vorhanden, jedoch sehr schmal ist. Wäre, wie unten im Bild zu sehen, dieser grosse Baum nicht vorhanden, hätte dies grosse Auswirkungen auf die gesamte Strasse. Bemerkenswert finde ich, dass der Eigentümer der Liegenschaft mit diesem Baum einen wesentlichen (positiven) Beitrag zum Bild der Strasse leistet, obwohl der Baum für das dahinterliegende Haus zu einer grossen Verschattung führt.

Abb. 2 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Hebel-strasse

Die Hebelstrasse ist durch das Verhältnis (Strassenraumbreite zu Gebäudehöhe) mit der Davidsbodenstrasse zu vergleichen. Es ist überprüfbar, dass sich hier früher ebenfalls eine Begrünung befand. Ich nehme jedoch an, dass diese mit dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs den Abstellflächen weichen mussten. Meiner Meinung nach ist das sehr schade, weil diese Strasse im Vergleich sehr kahl erscheint. Die Rhythmisierung der unterschiedlichen Fassaden aus den verschiedenen Epochen ergeben an sich ein sehr vielfältiges Strassenbild. Da die Fassaden meistens in einer Flucht verlaufen, wirkt diese Strasse auf mich aber trotzdem eher langweilig. Ich kann mir vorstellen, dass die Innenhöfe sehr schön sind, der Strassenraum an sich ist meiner Meinung nach aber eines der unstimmigeren der untersuchten Beispiele.

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
13.10m : 15.00m

Begrünung öffentlich:
keine

Begrünung privat:
beidseitig

Trottoir:
beidseitig

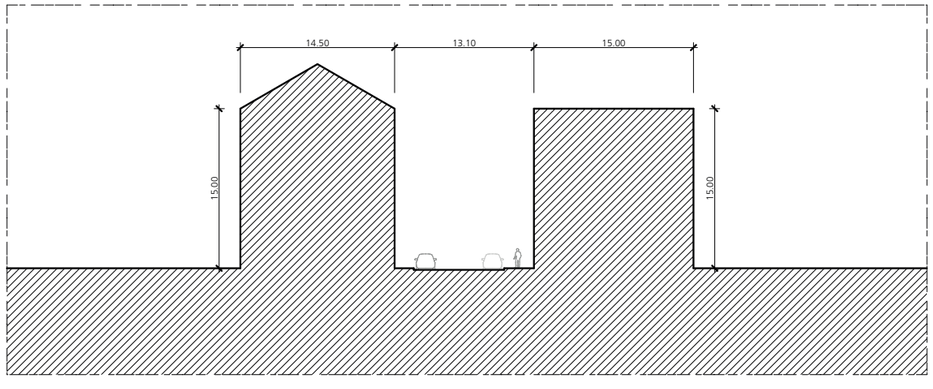
Rücksprünge Gebäude:
keine

Parkierung:
beidseitig

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
keine

Abb. 3 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Jung-strasse

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
13.10m : 15.00m

Begrünung öffentlich:
beidseitig, schmal

Begrünung privat:
beidseitig

Trottoir:
beidseitig

Rücksprünge Gebäude:
durch Erker

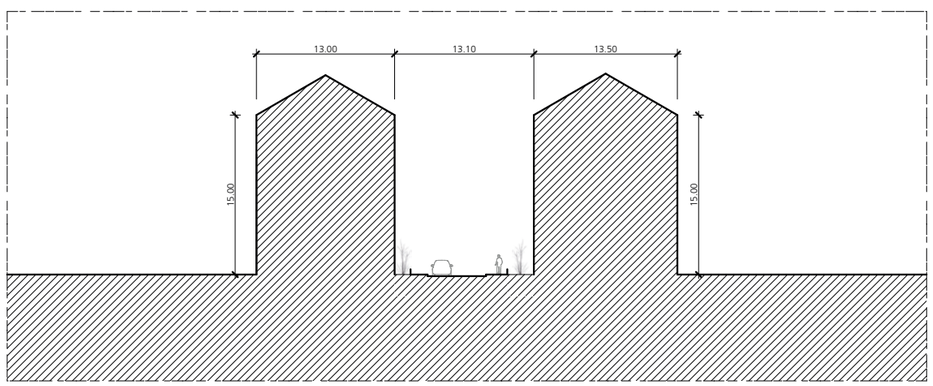
Parkierung:
links

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
keine

Die Jungstrasse ist ein Beispiel, an dem man erkennen kann, wie die Strassenräume im Zustand des Erbaus ausgesehen haben müssen. Beidseitig gibt es kleine Vorgärten, welche früher sicher eine grössere Bedeutung für die Bewohner der dazugehörigen Häuser hatten, als dies heute der Fall ist. Eindeutig ist meiner Ansicht nach aber der Mehrwert der Vorgärten, der für den Strassenraum entsteht. Einige der Vorgärten werden heute zwar als Veloabstellplatz verwendet, leisten zum Teil aber trotzdem einen Beitrag zum Strassenraum, wenn man diesen an der Begrünung misst. Zwar gibt es in einigen Vorgärten nur Hecken, die das Bild auf den ersten Blick nicht sonderlich beeinflussen. Läuft man aber auf dem Trottoir durch diese Strasse - also entlang der Hecken - hat dies aber trotzdem einen positiven Einfluss auf das Bild. Weiters ist zu erwähnen, dass es nur ein paar wenige Haustypen an dieser Strasse gibt, die Rhythmisierung aber durch die Erker und erkerartigen, vorstehenden Gebäudeteile die Regelmässigkeit brechen und dadurch ein vielfältiges Fassadenbild entstehen lassen. Dadurch, dass die Strasse nur sehr kurz ist und rechtwinklig auf die Vogesenstrasse zuläuft, wird der Raum so auf eine besondere Art und Weise ‹gefasst›, was einen positiven Einfluss auf diese Strasse hat.

Abb. 4 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Klingelberg-strasse

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
22.50m : 16.00m

Begrünung öffentlich:
einseitig

Begrünung privat:
keine

Trottoir:
beidseitig, breit

Rücksprünge Gebäude:
keine

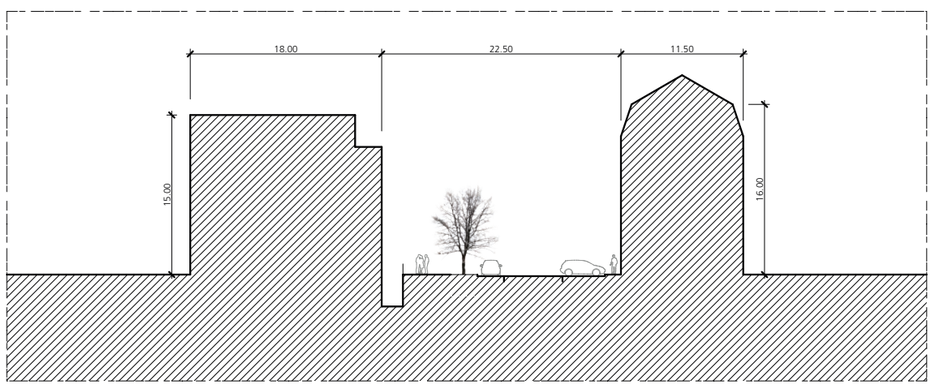
Parkierung:
beidseitig, unterschiedlich

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
keine

Die Klingelbergstrasse ist ein Beispiel, das etwas aus dem Rahmen fällt. Dies aus dem Grund, weil die Breite des Strassenraums sehr hoch ist, obwohl es sich um eine Quartierstrasse mit eher schmalen Fahrbahn handelt. Dies hat mit dem Stellenwert dieser Strasse gegenüber anderen zu tun, wenn man die Linie derursprünglichen Stadtbefestigung betrachtet. Die Klingelbergstrasse ist eine der Strassen, die über eine öffentliche Begrünung entlang der Fahrbahn aufweist, wie es sonst im St. Johanns-Quartier selten zu finden ist. Auf der linken Seite im Bild befinden sich neben den Bäumen auch Sitzbänke und ein Brunnen, welche diesem Strassenabschnitt einen parkartigen Charakter verleihen. Dort halten sich tagsüber und auch Abends viele Leute auf, was meiner Ansicht nach beweist, dass die Aufenthaltsqualität hier hoch sein muss. Die Bäume trennen auch die beiden Strassenseiten voneinander ab; so bekommen die Häuser rechts auf dem Bild eine besondere Wichtigkeit in der Strasse und prägen so das Strassenbild wesentlich mehr als das öffentlichen Gebäude ‹hinter den Bäumen›. Des weiteren ist die Parkierung zu erwähnen, die so in keiner anderen Strasse vorkommt: Auf der einen Seite parallel zur Fahrbahn, auf der anderen in einem Winkel von 45 Grad.

Abb. 5 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Lothringer-strasse

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
14.50m : 15.00m

Begrünung öffentlich:
keine

Begrünung privat:
beidseitig

Trottoir:
beidseitig

Rücksprünge Gebäude:
stark

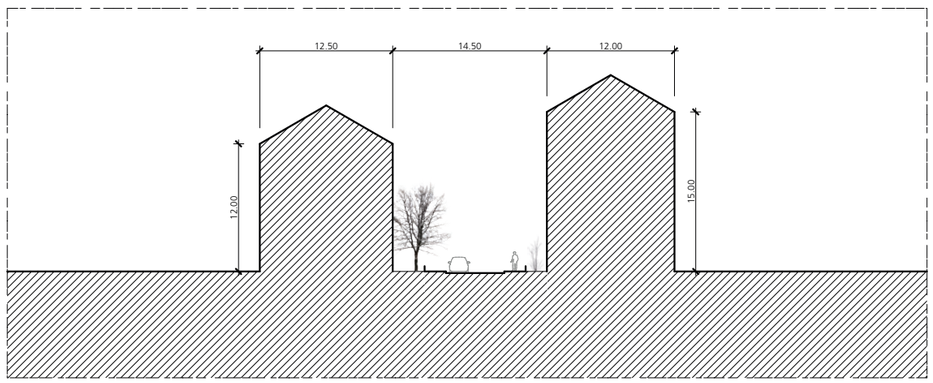
Parkierung:
wechselseitig

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
keine

Die Lothringerstrasse ist eine der wenigen untersuchten Strassen, die das Verhältnis von Gebäudehöhe zu Strassenraumbreite von 1:1 (bis auf wenige Ausnahmen, zumindest in diesem Bereich) bis heute aufweist und gleichzeitig über eine sehr markante Begrünung verfügt. Diese Punkte prägen das Strassenbild sehr stark. Durch die grossen Vor- und Rücksprünge der Gebäude, kombiniert mit deren unterschiedlichen Gebäudehöhen, bekommt die Strasse einen sehr lebendigen Charakter. Die Aufenthalts- und Wohnqualität wird somit meiner Meinung nach im Vergleich zu anderen Strassen stark erhöht. Die grossen Bäume auf der linken Seite im Bild tragen wesentlich zum Charakter dieser Strasse bei, wobei die Bäume wohl mehr für die Strasse einen Mehrwert zu erzeugen scheinen, als für die dahinterliegenden Häuser, weil die Bäume selbstverständlich auch eine Verschattung mit sich bringen. Diese Strasse liefert mir jedoch den Hinweis, dass die Gebäudeabstände (der Strassenraum) nicht gross sein muss, um eine hohe Wohnqualität zu erhalten. Vielmehr scheinen Faktoren eine Rolle zu spielen, die etwas mit den vielfältigen Elementen zu tun haben, die auf den ersten Blick nur den Strassenraum zu prägen scheinen.

Abb. 6 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Metzer-strasse

Die Metzerstrasse ist eine verhältnismässig breite Strasse, wenn man sie mit den anderen untersuchten Strassen vergleicht. Sie verfügt über nur wenige Stellen, an denen eine Begrünung platz findet und die Fahrbahn ist breit. Dies hat damit zu tun, dass es sich bei der Metzerstrasse um eine wichtige Verkehrsachse handelt, wie dies auch im Plan rechts leicht zu erkennen ist. Trotz der wenigen Bäume verfügt sie aber über ein meiner Meinung nach interessantes Element: In der Mitte der Strassenlänge befindet sich der Hebelplatz. Dieser ist, wie man auf dem Plan rechts gut sieht, ein sehr kleiner Platz, welcher eher einfach aufgebaut ist und nur über ein paar Bäume und einem kleinen Trinkbrunnen verfügt. Das finde ich interessant, weil es mir aufzeigt, dass es manchmal nicht viel braucht, um einem Strassenraum eine andere Identität zu verleihen. Bezeichnend für die Strasse ist die Steigung zum Kannenfeldplatz, welche eine Abtreppung der Häuser zur Folge hat, welche das Strassenbild wesentlich prägt und auflädt. Sehr interessant finde ich auch die Situation, dass die Steigung zum Kannenfeldplatz führt, welcher oben wie auf einem Plateau thront. Ausserdem ist durch die gerade Strassenführung bereits vom untersten Ende der Strasse das Grün des Kannenfeldplatzes erkennbar.

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
16.20m : 15.00m

Begrünung öffentlich:
wechselseitig

Begrünung privat:
keine

Trottoir:
beidseitig

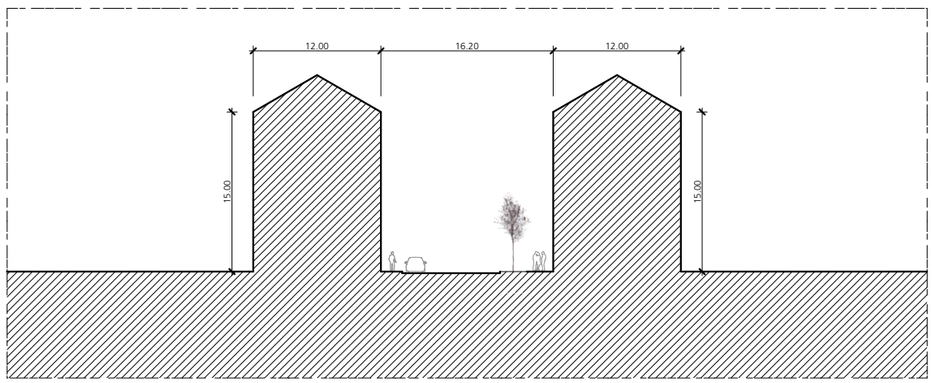
Rücksprünge Gebäude:
durch Erker

Parkierung:
wechselseitig

Steigung Strasse:
leicht ansteigend

Kurven:
keine

Abb. 7 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Mittlere-Strasse

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
24.50m : 14.50m

Begrünung öffentlich:
beidseitig

Begrünung privat:
beidseitig, schmal

Trottoir:
beidseitig

Rücksprünge Gebäude:
markant

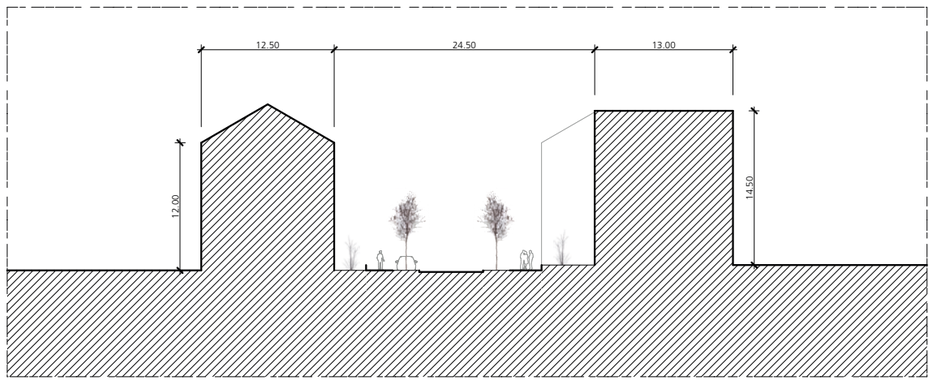
Parkierung:
einseitig

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
keine

Die Mittlere-Strasse hat weiter vorne einen ähnlichen Charakter wie die Hebelstrasse. Interessant erschien mir jedoch dieser Teil der Strasse, weil dieser über besondere Qualitäten verfügt. Im Bereich der Kreuzung des Augenspitals befindet sich nämlich ein Brunnen, mehrere kleine Cafés und das Augenspital springt verhältnismässig weit vom Strassenraum zurück. Die Begrünung im Strassenraum ist sehr einfach gehalten; sie bildet ‹nur› den Abschluss der Parkierungsreihen und haben trotzdem einen sehr positiven Einfluss auf das Strassenbild. Eine besondere Aufenthaltsqualität entsteht, was auch durch die gut besetzten Cafés in diesem Bereich der Strasse bezeugen. Die Kreuzung wird durch den Rücksprung des Augenspitals um zehn Meter zu einem Platz. Ein wichtiger Faktor der zur Aufenthaltsqualität beiträgt, ist der wenige Verkehr, der durch diese Strasse führt. Dies hat sicher auch mit der Lage der Strasse zu tun, die keine wichtige Verkehrsachse ist. Dazu trägt aber auch die Verkehrsführung bei. Die Strasse ist nämlich eine Einbahn, was dazu führt, dass die Befahrung der Strasse weniger attraktiv ist. Auch diese Situation ist ein Beispiel dafür, dass mit wenigen Eingriffen dem Strassenraum eine besondere Identität und damit eine hohe Aufenthaltsqualität verliehen werden kann.

Abb. 8 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Mülhauser-strasse

Die Mülhauserstrasse ist aus einigen Gründen ein interessantes Beispiel: Sie weist einerseits als eine der wenigen Strassen das Verhältnis 1:1 bis heute auf und es gibt andererseits weder eine öffentliche, noch eine private Begrünung. In der Karte rechts ist zu erkennen, dass es sich bei der Mülhauserstrasse um eine wichtige Verkehrsachse handelt, was wahrscheinlich schon früh dazu geführt hat, dass die Vorgärten aus dieser Strasse ‹verbannt› wurden. Mittlerweile handelt es sich bei der Strasse um eine Einbahnstrasse mit einem vergleichsweise breiten Velostreifen. Die Strasse hat sich also transformiert, die Begrünung wurde aber nicht wiedereingeführt, sondern das Strassenbild wurde erhalten - wahrscheinlich auch aufgrund Mangel an Parkplätzen für Fahrzeuge. Dennoch finde ich den Strassenraum alles andere als unattraktiv. Dazu trägt im wesentlichen der Knick bei, der durch eine leichte Richtungsänderung dazu führt, dass der Strassenraum ganz anders gefasst wird als bei anderen Strassen. Die Perspektive wird leicht gedreht und anstatt einer langen Achse werden die Fassaden der Häuser so präsenter, was meiner Meinung nach den Strassenraum positiv beeinflusst. Im Foto nicht zu sehen ist die Steigung zum Kannenfeldplatz, welche ebenfalls ein interessantes Bild generiert.

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
14.50m : 15.00m

Begrünung öffentlich:
keine

Begrünung privat:
keine

Trottoir:
beidseitig

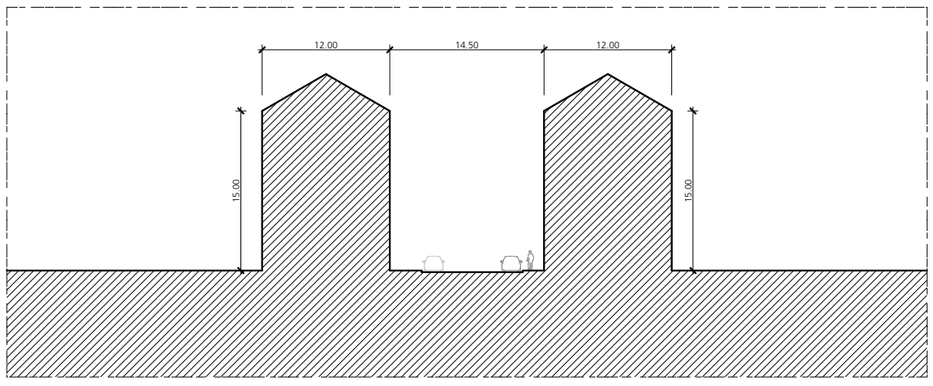
Rücksprünge Gebäude:
durch Erker/Balkone

Parkierung:
einseitig

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
leichter Knick

Abb. 9 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



St. Johanns-Ring

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
15.00m : 15.00m

Begrünung öffentlich:
keine

Begrünung privat:
keine

Trottoir:
beidseitig

Rücksprünge Gebäude:
keine

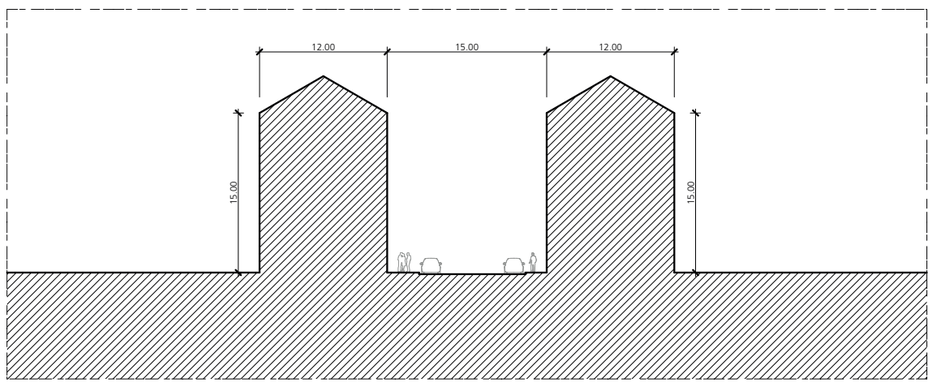
Parkierung:
beidseitig

Steigung Strasse:
stark

Kurven:
keine

Der St. Johanns-Ring ist einer der einfacheren Strassenräume meiner Beispiele. Die Strassenraumbreite entspricht ohne Ausnahme der Gebäudehöhe auf beiden Seiten. Viele Häuser sind exakt gleich und es gibt nur eine kleine Vielfalt der unterschiedlichen Fassaden. Die Ecksituationen an den Kreuzungen sind meist gleich und bringen eine öffentliche Nutzung unter. Eine Begrünung sucht man vergebens. Diese Voraussetzungen deuten auf den ersten Blick darauf hin, dass es sich bei dem St. Johanns-Ring um einen eher langweiligen und eintönigen Strassenraum handelt. Dies ist meiner Meinung nach aber nicht so. Die Steigung in Richtung Burgfelderplatz lässt den Strassenraum trotzdem interessant erscheinen. Die Parzellierung der Blockrandgebäude führt dazu, dass sich jeder Hauseingang auf einer anderen Höhe befindet. Dadurch ist die Traufe der Häuser immer auf einer anderen Höhe als die des Nachbarhauses. Es entsteht eine ‹Abtreppung› der Fassaden und die Fenster sind immer auf unterschiedlichen Höhen, wenn der Höhenunterschied zum Teil auch sehr klein ist. Trotzdem führen diese ‹zufälligen› Voraussetzungen zu einem inhomogenen Strassenbild, welches meiner Ansicht nach in diesem Fall zu einer Qualität wird.

Abb. 10 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Vogesen-strasse

Kurz zusammengefasst:

Verhältnis B. : H.:
21.50m : 12.00m

Begrünung öffentlich:
keine

Begrünung privat:
beidseitig, wenig

Trottoir:
beidseitig

Rücksprünge Gebäude:
durch Erker

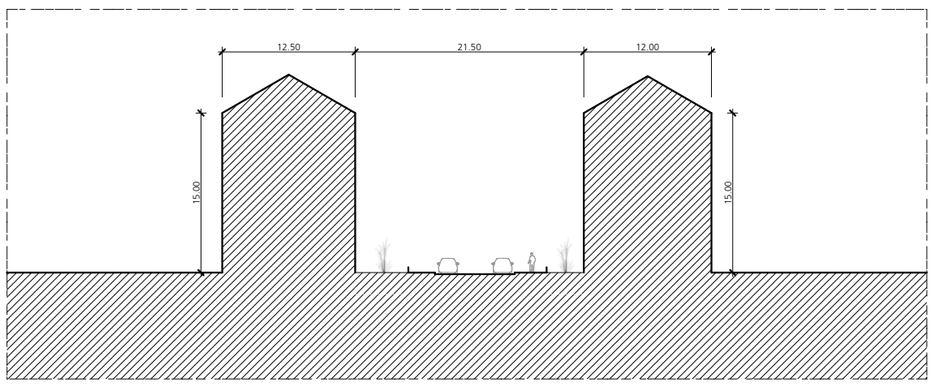
Parkierung:
beidseitig

Steigung Strasse:
keine

Kurven:
keine

Die Vogesenstrasse ist vergleichsweise sehr breit, wenn man in Betracht zieht, dass es sich bei der Fahrbahn um eine Einbahn handelt. Sie ist, wie man im Plan rechts erkennen kann, neben der Lothringerstrasse und der Elsässerstrasse eine der Hauptachsen von Süd nach Nord und scheint früher einen wichtigen Stellenwert gehabt zu haben. Dass sie südlich rechtwinklig im St. Johanns-Ring ihren Abschluss findet, erzeugt eine interessante Situation, wenn man sich nach Süden bewegt, weil der Strassenraum so gefasst wird. Verstärkt wir dieses Bild durch den neuen Turm des Biozentrums, der sich Mitten in der Achse befindet und wie ein Orientierungspunkt verstanden werden kann. Durch die überdurchschnittlich grosse Strassenraumbreite im Vergleich zur Gebäudehöhe ist diese Strasse sonnenlichtdurchflutet, was sicher einen grossen, positiven Einfluss auf die Wohnqualität hat. Weil die Begrünung zwar beidseitig vorhanden ist, ist diese im Verhältnis zu den Ausmassen des Strassenraums minimal und trägt nur sehr wenig zum Bild bei. Ich würde sagen, dass hier die Aufenthaltsqualität nicht sehr hoch ist, was eigentlich sehr schade ist, weil man aus diesem vielen Platz viel mehr machen könnte. In dieser Strasse habe ich auch das Gefühl, dass die Wohnqualität darunter leidet.

Abb. 11 : Lageplan
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, www.geo.bs.ch



Fazit

Für mein Fazit möchte ich auch einigen, mir am aufschlussreichsten erscheinenden Beurteilungskriterien besondere Beachtung schenken, weshalb ich diese separat aufführe:

Verhältnis von Strassenbreite zu Gebäudehöhe

Es ist meiner Ansicht nach naheliegend, den Mehrwert für den Strassenraum zu erkennen, den die Gesetzgebung bezüglich diesem Verhältnis mit sich bringen: Die Gebäude haben einen grösseren Fassadenabstand, umso höher sie werden. Dies hat Einfluss auf das Sonnenlicht, welches auf die Fassaden treffen kann und somit in die entsprechenden Wohnungen eindringt. Freilich hat dies auch einen Einfluss auf den Strassenraum, weil sich dieser durch diese Regelung ausweitet oder verengt. Leider gibt es aber selten ein Beispiel an der Stelle, an der sich der Strassenraum ausweitet, dass dieser besonderen Situation besondere Beachtung geschenkt würde. Die Stelle der Ausweitung führt räumlich zu einem öffentlichen Charakter, an dem auch öffentliche Elemente eingeführt werden könnten. Oftmals werden diese Stellen für Mülltonnen, Veloabstellplätze, Briefkästen und Parkplätze verwendet. Nur selten befindet sich an diesen Stellen im Erdgeschoss auch eine öffentliche Nutzung, welche von dieser Situation der Ausweitung (z.B. als Terrasse) profitieren könnten.
Nur an wenigen Tagen im Jahr und nur kurze Zeit am Tag fällt die Sonne rechtwinklig zur Fassade ein und strahlt diese in einem Winkel von 45 Grad an. Ich bin mir bewusst, dass diese Behauptung gewagt ist, doch ich glaube, dass diese Art von Gesetzgebung die Wohnqualität durch die Besonnung nicht so stark zum Positiven beeinflusst, als es auf den ersten Blick zu sein scheint. Am meisten Sonne hat eine Strasse, wenn die Sonne parallel zum Strassenverlauf steht. Eine Strasse, der ost-west-ausgerichtet ist, hat also am Morgen und am Abend viel Sonne im Strassenraum, was letztlich auch den Wohnungen zu Gute kommt. Am Mittag haben nur die Wohnungen nördlich dieser Strasse Sonne; die südlichen Wohnungen haben vom Innenhof her Sonne. Das ist ein sehr gutes System, solange die Wohnungen zur Strasse und (!) zum Innenhof Zimmer haben. Oftmals sind die Innenhöfe aber nicht mehr so offen, wie sie früher waren. Vielfach sind die Innenhöfe zugebaut und/oder die Bäume im Innenhof sind so gross, dass es nicht mehr viele Häuser im Block gibt, die von einer direkten Sonneneinstrahlung profitieren können.
Ich finde das aber nichts Schlechtes - im Gegenteil: Diese Situation zeigt meiner Ansicht nach, dass die direkte Sonneneinstrahlung nicht das einzige Kriterium sein muss, um eine hohe Wohnqualität zu erhalten. Die Beliebtheit der Wohnungen im St. Johanns-Quarier zeigt, dass die Leute dort gerne wohnen - auch wenn sie nicht den ganzen Tag eine direkte Sonneneinstrahlung in der Wohnung haben.
Ich bin aufgrund des voranschreitenden Wachstums der Stadt der Meinung, dass ein höheres Mass der Verdichtung unabwendbar ist. Deshalb muss die Art der Blockrandbebauung - wenn diese auch in der heutigen Zeit noch eingesetzt wird - eine andere Ausgestaltung finden. Die Gebäudehöhen können erhöht werden, ohne dass der Strassenraum breiter gemacht werden muss. Dabei spreche ich nicht von Hochhäusern, sondern von ca. zwanzig Metern Gebäudehöhe, statt fünfzehn bei einer Breite des Strassenraumes von fünfzehn Metern. Damit die Belichtung trotzdem funktioniert, spielen jedoch die Innenhöfe der Blöcke eine wesentliche Rolle. Das bedeutet nicht, dass die fehlende Breite des Strassenraumes durch den Innenhof kompensiert werden muss, indem man diesen breiter macht. Vielmehr bedeutet es, dass die Innenhöfe eine grössere Dimension in eine Richtung haben können, die dafür sorgt, dass genug Licht und Luft in den Innenhof dringt. Das bedeutet auch, dass es keine generell richtige Lösung gibt, sondern dass man von Situation zu Situation anders reagieren muss.

Öffentliche Begrünung

Die öffentliche Begrünung trägt, wo sie vorkommt, wesentlich zum Charakter des Strassenbilds bei. Sie generiert Aufenthaltsqualität. Ich bin der Meinung, dass eine hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum auch einen grossen Einfluss auf die Wohnqualität der Menschen hat, die an dieser Strasse leben. Sie kann als Sichtschutz, Verschattung, räumliche Abtrennung oder zur Dekoration dienen.

Was mir vor allem aufgefallen ist: Manchmal braucht es nicht viel, um diese Qualität zu erzeugen. Oftmals müssen die Elemente ‹nur› gezielt eingesetzt werden. Ein gutes Beispiel dafür ist die Mittlere-Strasse.
Zu erwähnen ist, dass die öffentliche Begrünung meist dann wesentlich zur Qualität beiträgt, wenn auch andere Faktoren der von mir definierten Kriterien mitspielen. Die Kombination und das Mass machen es aus.

Private Begrünung

Auch die private Begrünung trägt in jedem Fall wesentlich zur Qualität des Strassenbildes bei. Wie bereits früher in der Arbeit erwähnt, scheint sie in einigen Strassen schon fast eine Kultur zu haben, in anderen Strassen ist die Begrünung aber auf das Minimum reduziert, oder gar nicht (mehr) vorhanden. Die Vorgärten scheinen in ihrem ursprünglichen Sinn ausgedient zu haben. In jedem Fall tragen diese Flächen - ob begrünt oder nicht - dazu bei, dass man sich gerne in dieser Strasse aufhält, oder nicht.

Trottoir

Dass das Trottoir einen Einfluss auf das Bewegungsverhalten der Leute hat, ist klar. Ausserdem glaube ich auch, dass es naheliegend ist, dass ein breites Trottoir ebenfalls etwas anderes ist, als ein schmales. Viel wichtiger finde ich zu erwähnen, dass Vor-/Rücksprünge und öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss der Gebäude dazu beitragen können, den Strassenraum attraktiver zu machen. Die Grünflächen können ebenfalls in Kombination dazu führen, dass sich die Aufenthaltsqualität erhöht und dass Begegnungszonen aus den Durchgangszonen werden.

Parkierung

Interessant erscheint mir, dass eine wechselseitige Parkierung automatisch zu einer Verlangsamung des Verkehrs führt, weil die Autos in einer Schlangenlinie durch die Strasse fahren müssen. Das finde ich eine sehr gute Lösung. Auch der Gedanke, dass ‹Autos mit Autos ferngehalten werden› gefällt mir. Des weiteren finde ich interessant, dass die Kombination von Parkierungsflächen mit Grünflächen zu Situationen führt, die wesentlich zur Qualität des Strassenraums beitragen können.

Kurven, Knicke, Steigungen

In einigen Situationen ist mir aufgefallen, dass Kurven, bzw. ‹Knicke› im Strassenverlauf einen positiven Einfluss auf den Strassenraum haben können, weil sich die Perspektive so verschiebt. Eine vergleichsweise eher ‹kahle› Strasse kann so plötzlich eine ganz andere Qualität erhalten. Dass dies in diesem Ausmass der Fall ist hat mich sehr überrascht. Dies ist sicher eine wesentliche Erkenntnis aus der Untersuchung.

Generelle Bemerkungen und Feststellungen

Inwiefern die Qualitäten, welche ich in gewissen Strassenräumen entdeckt habe, bewusst erzeugt wurden, ist mir nicht bekannt. Was ich ebenfalls nicht in Erfahrung bringen konnte ist, wieso in gewissen Strassen eine öffentliche Begrünung eingesetzt wird, in anderen wiederum nicht. Ich finde, dass alleine die Tatsache, dass sich fast jede Strasse von der anderen unterscheidet - durch welche Eingriffe auch immer - zu einer grossen Qualität für das St. Johanns-Quartier wird. Jede Strasse bekommt ihre eigene Identität und die Bewohner können sich mit ihr identifizieren. Deshalb glaube ich, dass es zwar ‹schönere› und ‹weniger schöne› Strassen gibt, aber die Vielfalt im Quartier zu einem guten Gesamtbild führen, wovon alle Bewohner etwas haben.

Rückschlüsse für zeitgenössische Projekte

Ich bin der Meinung, dass man die Blockrandbebauung durchaus neu interpretieren könnte, um diese in die neuen Anforderungen der Zeit (Verdichtung) zu transformieren. Möchte man den Blockrand verdichtet anwenden, bringt dies jedoch mit sich mit, dass man jede Situation eigenständig behandeln und dementsprechend reagieren muss, damit dies möglich ist. Es handelt sich also um eine Wohntypologie, die meiner Meinung keinesfalls ausgedient hat und die es Wert ist, zu versuchen, sie neu zu denken.
Ich glaube, dass ein überlegter Einsatz der öffentlichen Begrünung wesentlich zur Aufenthaltsqualität und damit auch zur Wohnqualität beitragen kann. Da die Vorgärten bei alten Häusern oftmals zweckentfremdet werden, glaube ich nicht, dass

die private Begrünung in einem neu zu bauenden Gebäudekomplex Platz im Erdgeschoss mehr finden muss. Viel wichtiger finde ich, dass Flächen für Veloabstellplätze, etc. ausgewiesen werden. Als eine private Begrünung zur Strasse können aber auch die Balkone dienen. Deshalb finde ich es viel wichtiger, dass die Balkone zur Strasse gross genug sind, dass diese von den Bewohnern bepflanzt werden können, was wiederum zu einem vielfältigen Strassenbild führen kann. Diese Begrünungen ergänzen somit die öffentlichen Grünflächen in der Vertikale. Als private Grünfläche kann der Innenhof genutzt werden, welche diesen auch zum Leben erwecken kann und somit zum identitätsstiftenden Element der Bewohner werden kann.
Welch einen grossen Einfluss Kurven/Knicke und Steigungen auf den Strassenraum haben, hat mich völlig überrascht. Selbst die auf den ersten Blick ‹langweiligsten› Strassenräume haben so auf einmal eine ganz andere Qualität. Die Achsialität wird so aufgebrochen und fasst den Raum auf eine spezielle Art und Weise.
In der Vergangenheit (und auch noch heute) werden einzelne Gebäude eines Blocks abgerissen, ohne dass man sich Gedanken gemacht hat, welchen positiven Einfluss das Haus auf den Strassenraum hat. Ist man sich dies nicht bewusst, ist es auch nicht möglich, diese Qualität - bzw. eine neue, andere Qualität - für den Strassenraum herzustellen.

Diese Arbeit kann ein Gedankenanstoss für alle Architekten sein, die sich mit Gebäude (oder Gebäudeteilen) einer Blockrandbebauung beschäftigen, um zu verstehen, welchen Einfluss der Blockrand als Ganzes auf den Strassenraum und damit die Öffentlichkeit haben kann.

Die Auseinandersetzung mit der Thematik war für mich sehr interessant. Obwohl es sich bei einigen Erkenntnissen um allgemeingültige oder gar banale Tatsachen zu handeln scheint, wurden mir die meisten Aspekte erst mit dieser Arbeit bewusst.

Master-Studium

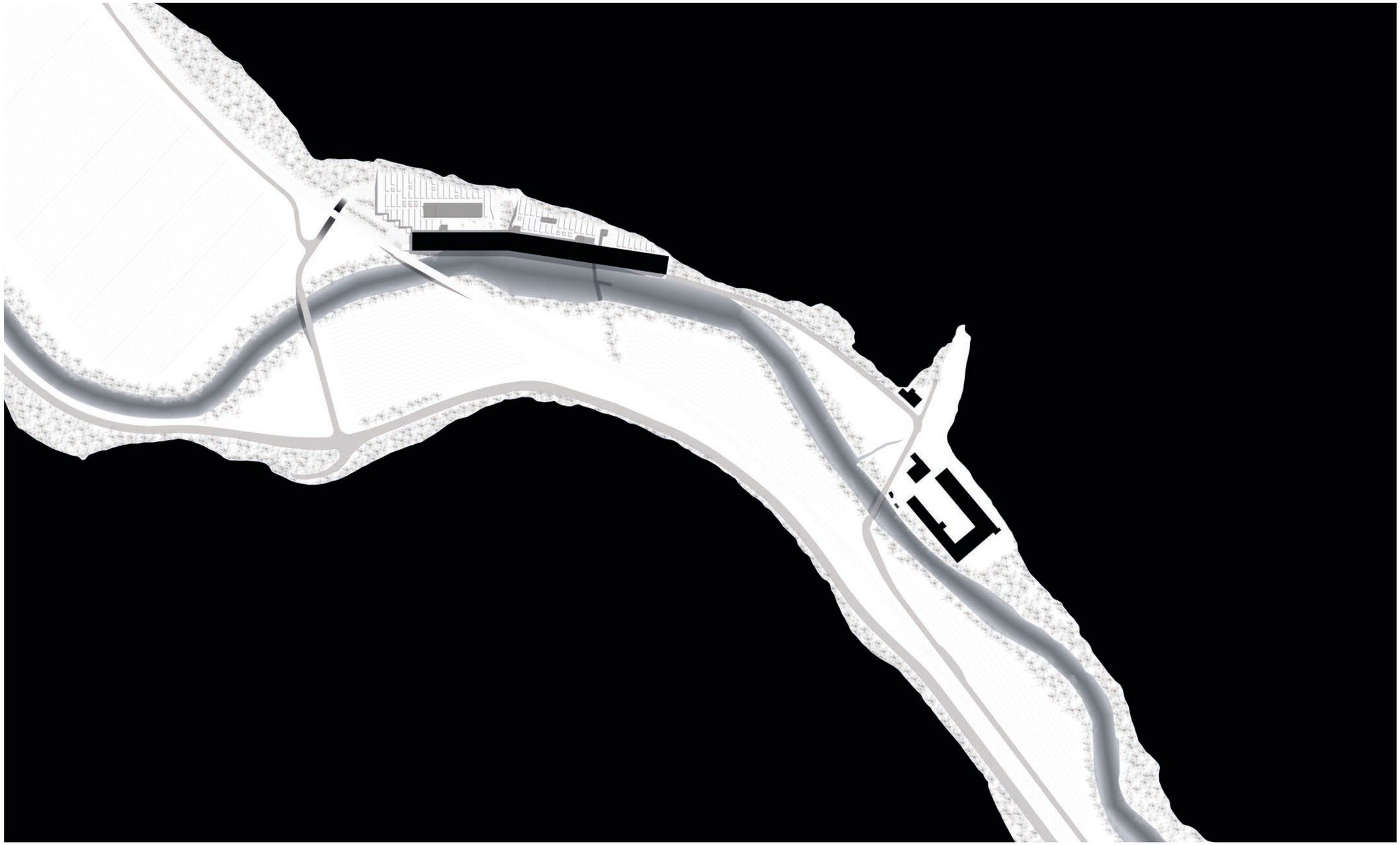
1. Semester
‹Disconnect›

Projektbeschrieb

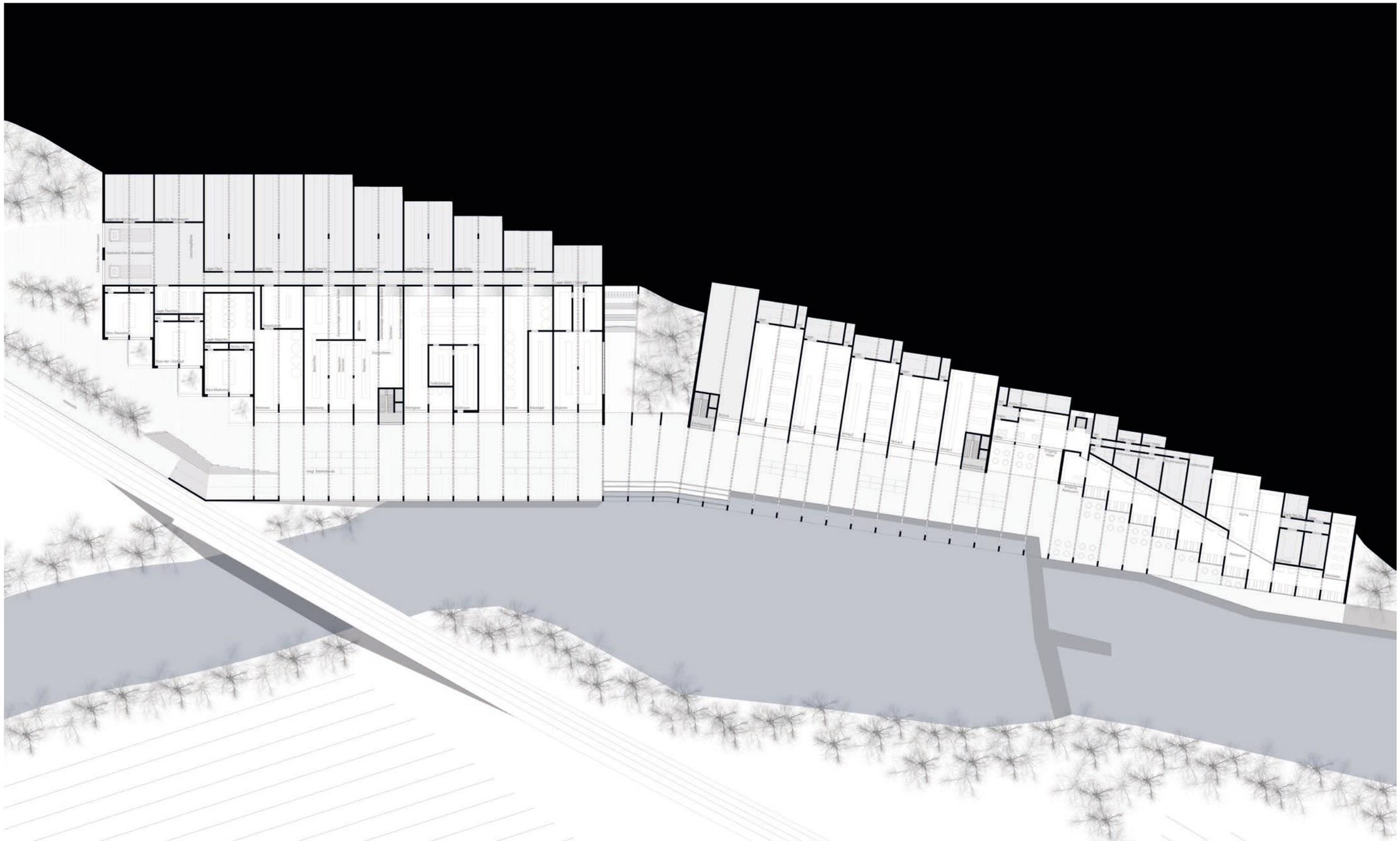
Genossenschaft ‚Hasenburg'

An dem Ort soll eine Genossenschaft gegründet werden, welche sowohl für die Bewohner vor Ort, als auch für die Landwirtschaftsbetriebe in der Umgebung einen grossen Vorteil bringt. Dies funktioniert folgendermassen: Die Landwirte können Mitglied dieser Genossenschaft werden und dürfen im Gegenzug ihre erzeugten Produkte an diese Genossenschaft liefern – dies zu einem besseren Preis wie bei Grossabnehmern. Dies ist möglich, weil die Genossenschaft nicht so gross wie z.B. die Migros und Coop ist. Dadurch ist der Preisdruck nicht so gross, die Transportwege sind kleiner und die Verarbeitung findet (z.T. in Form von Fronarbeit) innerhalb der Genossenschaft statt. Die genossenschaftsinternen Mitarbeiter haben das Recht, vor Ort (in einer einfachen, aber neuen und attraktiven Weise) zu wohnen. Dadurch ist ein grosses Gehalt nicht notwendig, was wiederum ermöglicht, den Landwirten für ihre Produkte angemessene Preise zu bezahlen und einen Profit für die Genossenschaft selbst zu erwirtschaften, um z.B. das Gebäude zu finanzieren.
Ich gehe davon aus, dass alleine dadurch – abgesehen von der attraktiven Wohnsituation vor Ort – ein sehr grosser Anreiz geschaffen wird, dieser Genossenschaft beizutreten und innert kürzester Zeit wird diese Organisation über eine grosse Produktepallette verfügen.
Dabei ist der Weg von der Erzeugung der Produkte durch die Landwirte bis zum Verkauf sehr einfach: Die Landwirte können ‚rohe Erzeugnisse' der Genossenschaft liefern; dort werden die Rohstoffe zu attraktiven Produkten weiterverarbeitet und für den Verkauf vorbereitet. Diese können vor Ort – aber durch die Bahnlinie am Standort in der Stadt in einem externen Laden – verkauft werden. Da ich davon ausgehe, dass in der Zukunft – auch aus ökologischen Gründen, durch den kleinen Transportweg – eine immer grössere Nachfrage nach regionalen Produkten vorhanden sein wird, werden sich diese Produkte auch gut verkaufen. Es zeigt sich bereits heute der Trend, dass die Konsumenten auf regionale und ökologisch erzeugte Produkte setzen. Deshalb ist es meiner Ansicht nach eine logische Schlussfolgerung, dass sich dieser Trend fortsetzen wird und daraus eine Art ‚Marktlücke' entstehen könnte, welche genutzt werden kann.
Durch den Kauf der Produkte im genossenschaftseigenen Stadt-Laden soll sich ein positiver Nebeneffekt ergeben: Einige Konsumenten werden auf die Genossenschaft aufmerksam werden und können in den Ferien, oder an einem Wochenende, in Hasenburg verbringen. Dort befindet sich eine Herberge, Räumlichkeiten für Schulungen u.ä. und es besteht die Möglichkeit, sich an den Arbeiten vor Ort in einer Form von ‚Fronarbeit' zu beteiligen. Dies wiederum stärkt die Identifikation mit den Produkten und diese werden sich dadurch noch besser verkaufen lassen.
Vor Ort befindet sich eine grosse, überdachte Fläche, welche für Märkte, aber auch andere Veranstaltungen geeignet ist. Dabei soll die unmittelbare Nähe zur Birs auch ein Erleben der Natur und der Landschaft ermöglichen. An den überdachten Bereich angeschlossen sind die Produktionen wie Sennerei, Brennerei, Bäckerei und eine Metzgerei. Diese sollen nicht geschlossen funktionieren, sondern die Erzeugung der Produkte soll durch die Besucher auch erfahren werden können. Zusätzlich sind an der überdachten Fläche Verkaufslokale angeordnet, wo die fertigen Produkte gekauft werden können, was Gäste von Nah und Fern anlocken kann. Ebenfalls an dieser Fläche, etwas näher zur Birs, befindet sich ein Restaurant, wo alle Erzeugnisse auch fertig zubereitet genossen werden können. Die Küche ist offen ausgestaltet, dass aber auch bei diesem Prozess partizipiert werden kann, um das Erlebnis vor Ort zu erhöhen.
Ich gehe davon aus, dass in der Zukunft durch die Stressfaktoren in der Stadt ein Wochenendurlaub immer noch ein Thema sein wird, wenn nicht sogar verstärkt. Doch wird es vielleicht nicht mehr möglich sein, dafür so weit zu verreisen, wie dies heute möglich ist – weil es die knappen Ressourcen einfach nicht mehr zulassen. Deshalb bietet es sich meiner Meinung nach an, ein attraktives Reiseziel in der Nähe zur Stadt zu schaffen. Schon früher gab es solche Ferienorte in der Nähe der Stadt – doch in Hasenburg wird dies neu definiert. Die Menschen erleben etwas in der Natur, erleben Kulinarisches und sind innert kürzester Zeit dort. Anreisen können sie mit der Bahn, was in der Zukunft sicher ein viel grösseres Kriterium sein wird, wie dies heute der Fall ist.
Aber nicht nur die Gäste sollen auf ihre Kosten kommen – auch für die Genossenschaftsmitglieder, welche dort dauerhaft oder saisonal wohnen können, geniessen grosse Vorteile. Sie können dort ihrer Arbeit (genossenschaftsintern, im Betrieb – oder aber auch in einer Art Homeoffice) nachgehen und leben dabei in einer wunderschönen Umgebung und können sich einem sozialen Leben beteiligen. Durch die regelmässige Anreise von Touristen haben sie auch die Möglichkeit, ihre eigenen Geschäftszweige zu entwickeln und so einen wichtigen Beitrag zur Genossenschaft leisten. Gewohnt werden kann in Zweierwohnungen und in Achter-Wohngemeinschaften, wobei die Zweierwohnungen so flexibel konzipiert sind, dass eine Kombination mehrerer Einheiten möglich ist und so beispielsweise grössere Familien, aber auch Freunde miteinander leben können. Die flexible und soziale Wohnform soll auch den Zusammenhalt unter den Genossenschaftsmitgliedern stärken. Alle Wohnungen sind so konzipiert, dass ein ‚durchwohnen' möglich ist, wobei sich die Schlafräume gegen Süden und die Wohnräume gegen Norden (zur Birs) befinden. Dies hat Vorteile bezüglich der Wohnqualität, aber auch für die Nutzung der Sonneneinstrahlung zum Beheizen der Räume. Auf der Südseite des Wohngebäudes befinden sich die Gärten, welche von den Bewohnern frei genutzt werden können. So ist es ihnen auch möglich, ihre Nahrung teilweise selbst zu produzieren. Der Garten funktioniert als grosse Begegnungszone und bringt neben den Hochbeeten und dem Gewächshaus auch einen Spielplatz und eine grosse Pergola unter. Einzelne Bäume an den Wasserstellen spenden Schatten und geben zusätzlich das Gefühl, dass der direkt angrenzende Wald gewissermassen auch Teil des Gartens wird. Der Wald bietet zusätzliche Möglichkeiten für die Kinder, um z.B. Baumhäuser zu bauen. So ist der Garten, wie auch der Wald ein weiterer, wichtiger sozialer Bestandteil des Gebäudes. Dazu zählen auch die vielen Terrassen und der Laubengang, welche als Begegnungszonen, aber auch als private Aussenfläche für die Bewohner funktionieren.
Das Gebäude ist so platziert, dass die Wohnräume so nah wie möglich an der Birs liegen. Dadurch wird ein sehr wichtiger Bestandteil des Projekts geschaffen: Gegen Süden einen möglichst grossen Gartenbereich zu haben und mit dem Gebäude so weit wie möglich von dem Wald ‚wegzurücken'. Dadurch ist eine optimale Belichtung der Wohnräume und des Gartens überhaupt erst möglich, weil der Wald direkt an den Standort grenzt. Da das Gebäude durch seine lange Form über eine grosse und nahezu unverschattete Dachfläche verfügt, bietet sich diese für den Einsatz von ca. 1200 Photovoltaikmodulen an. Diese erzeugen tagsüber genügend Strom für die Bewohner und das Wärmepumpen-Heizsystem, welches das Flusswasser für die Warmwassererzeugung nutzt. Der Technikraum ist sehr gross ausgestaltet, damit genügend Wärmespeicher darin Platz finden, welche das Gebäude auch Nachts (wenn kein Solarstrom produziert werden kann) mit genügend Wärmeenergie versorgen können.
Das öffentliche Geschoss ist in Sichtbeton ausgeführt und verfügt über eine markante Rippenstruktur an der Decke, welche den Bezug zwischen Fels und Fluss herstellt – wie dies bei Strassengallerien in den Bergen der Fall ist. Dabei wird der Fels gewissermassen ‚an die Oberfläche gebracht'. Der Wohnteil ist komplett in Holz ausgeführt und wird auf die Betonstruktur ‚gestellt'. Die Holzstruktur ermöglicht ein gutes Raumklima mit gut gedämmten Aussenwänden und stellt gleichzeitig den Bezug zum Wald her. Ausserdem wird Holz meiner Ansicht nach in der Zukunft immer mehr verwendet werden – auch weil das Material bei uns in grossen Mengen vorkommt, CO2-neutral ist und bei bedarf ohne grossen Aufwand entsorgt werden kann. Wenn dieses Material bei uns ‚erzeugt' und verarbeitet wird, schafft dieses auch Arbeitsplätze vor Ort – dies mit einem Handwerk, welches man bei uns seit Jahrhunderten kennt und deshalb schon immer mit unserer Kultur verankert war. Als Konstruktion habe ich Brettstapelelemente ausgewählt, weil diese sichtbar gelassen werden können, so ein schönes Bild erzeugen und diese ohne weiteres vorfabriziert werden können. Der Beton soll mit einer Bretterschalung ausgeführt werden. So ist durch das ganze Gebäude ein Element immer wieder erkennbar: Das rohe Holzbrett – das durch die Umgebung in Hasenburg in gewisser Weise ganz selbstverständlich zum Ort gehört.

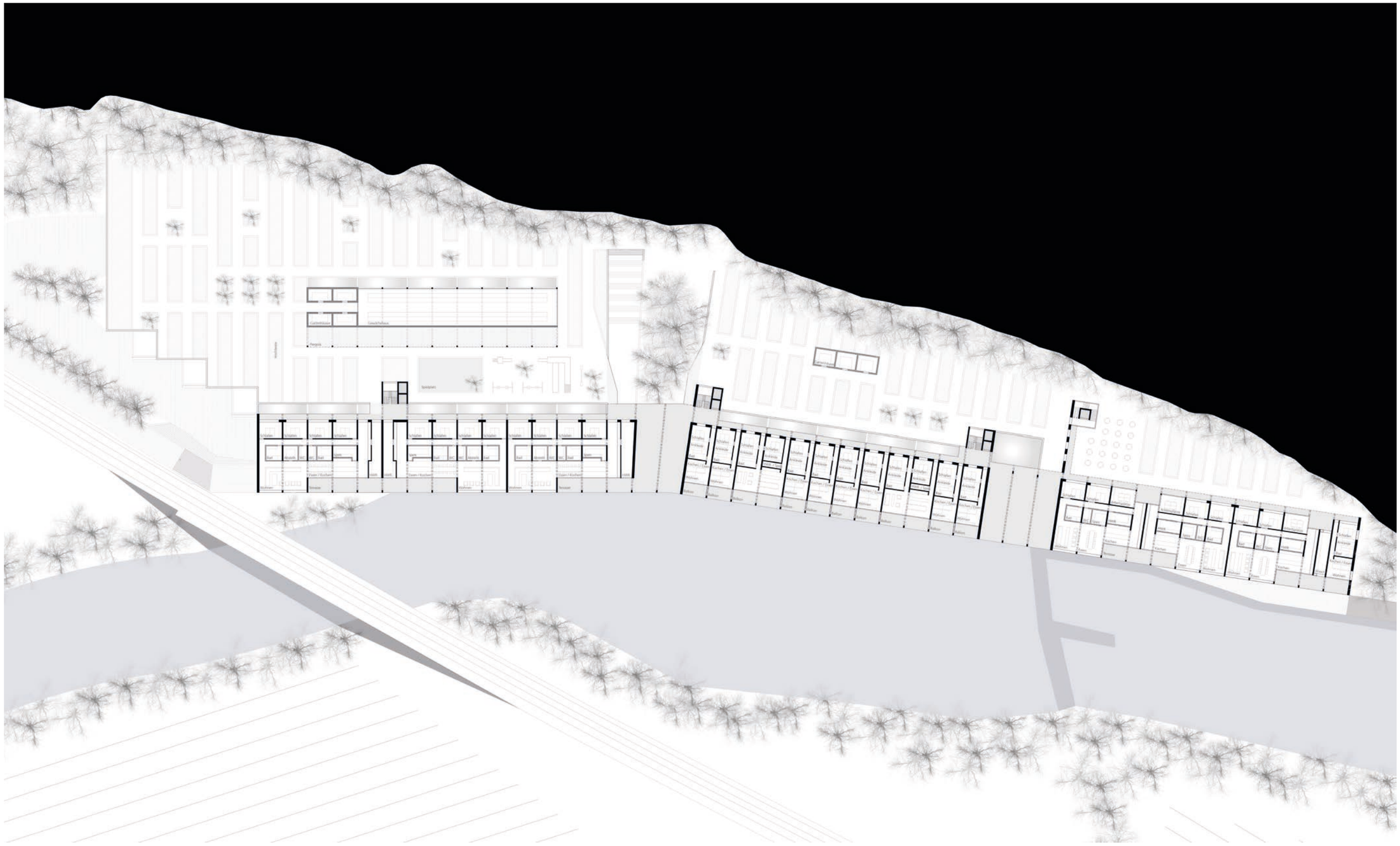
Situation



Erdgeschoss

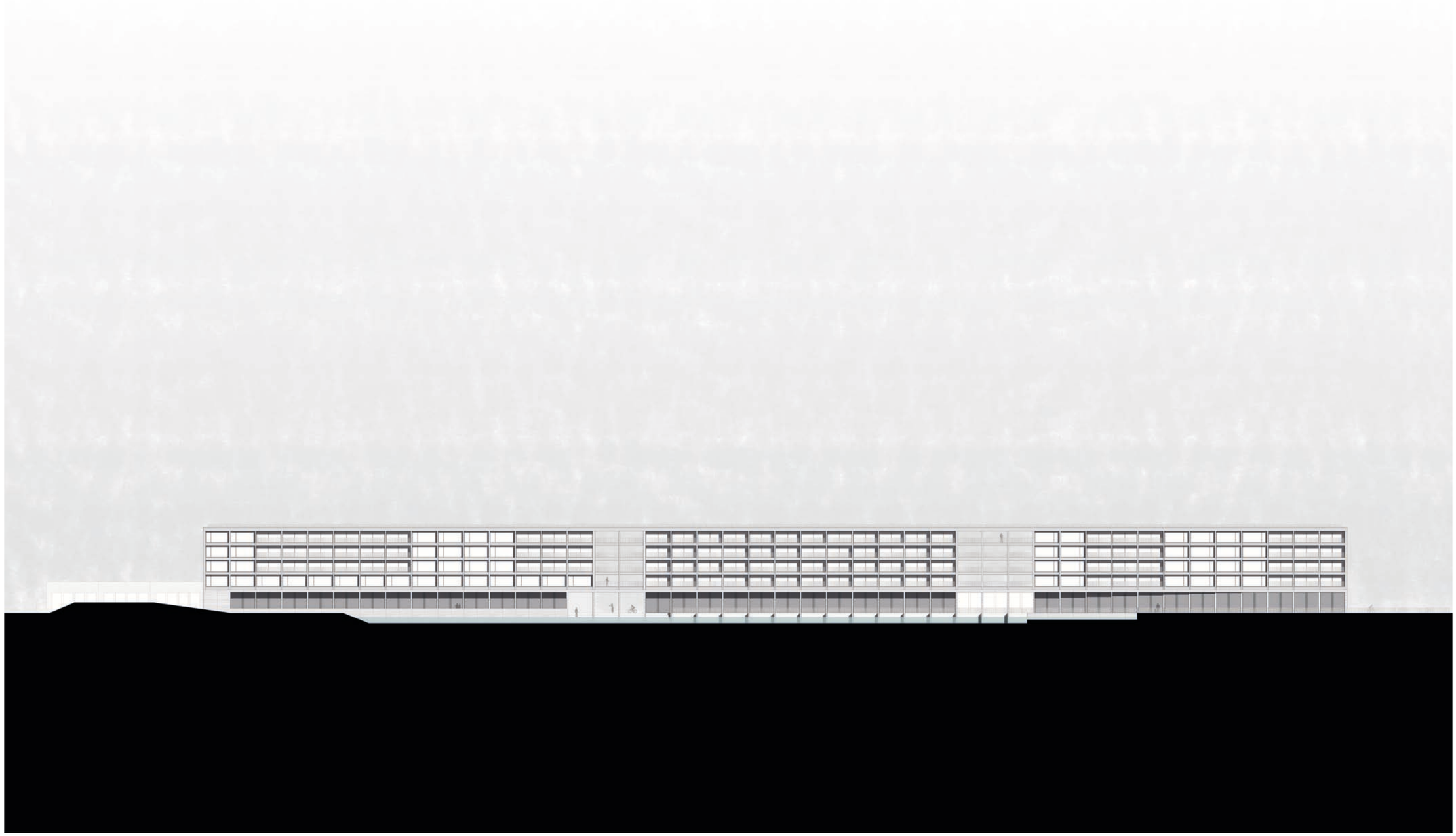


Obergeschoss



Schnitt

Ansicht

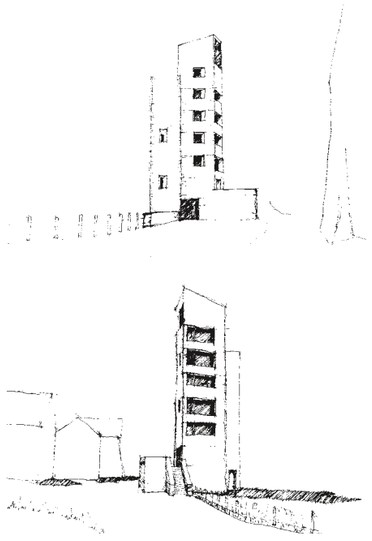


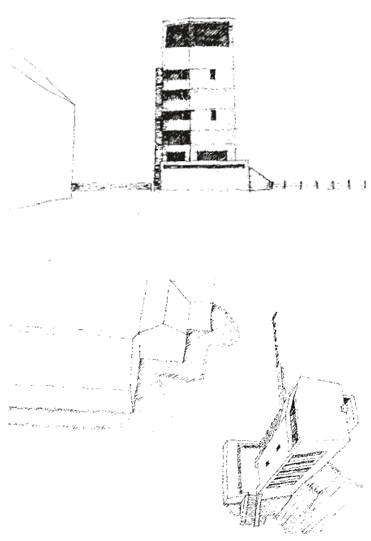
2. Semester
‹Einfach›

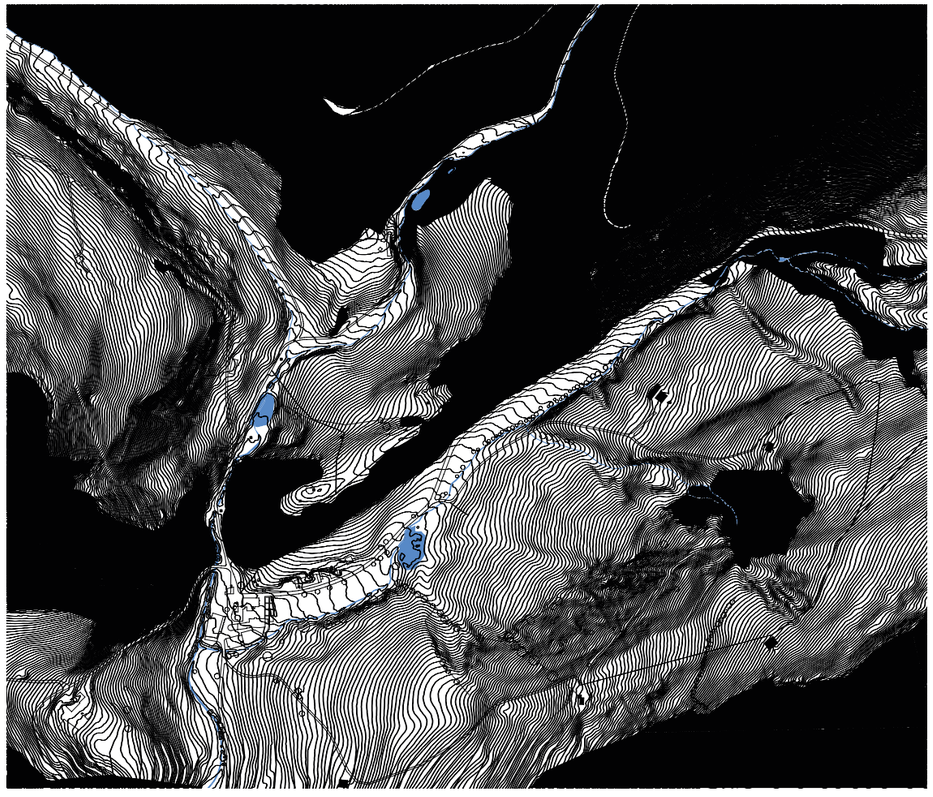
Projektbeschrieb

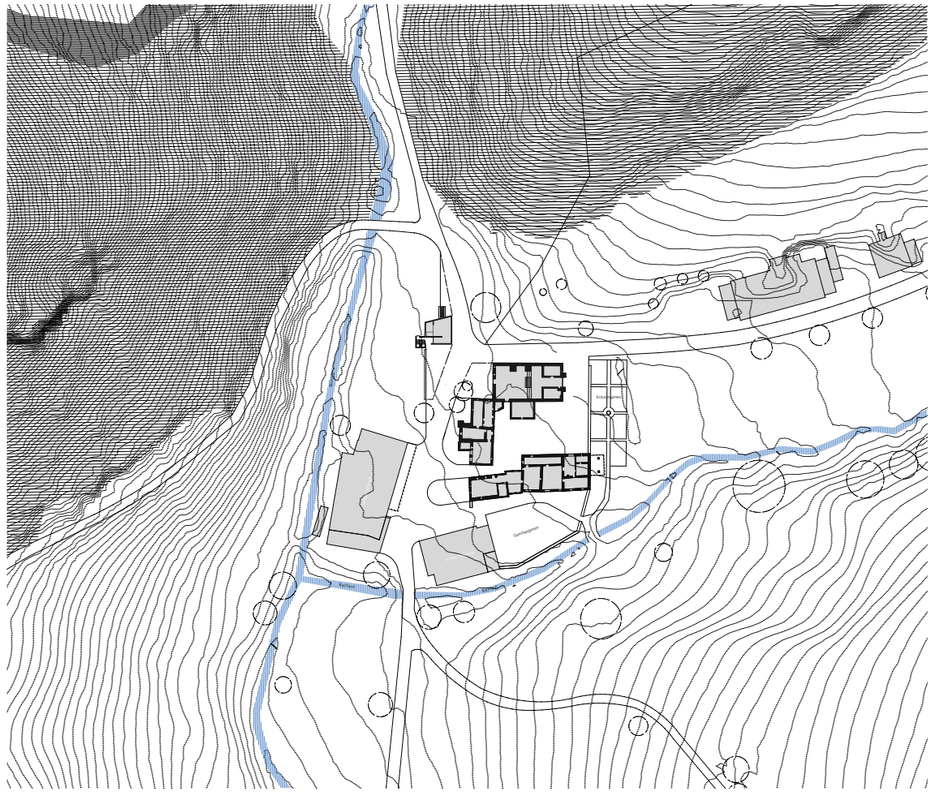
Kloster Schöntal

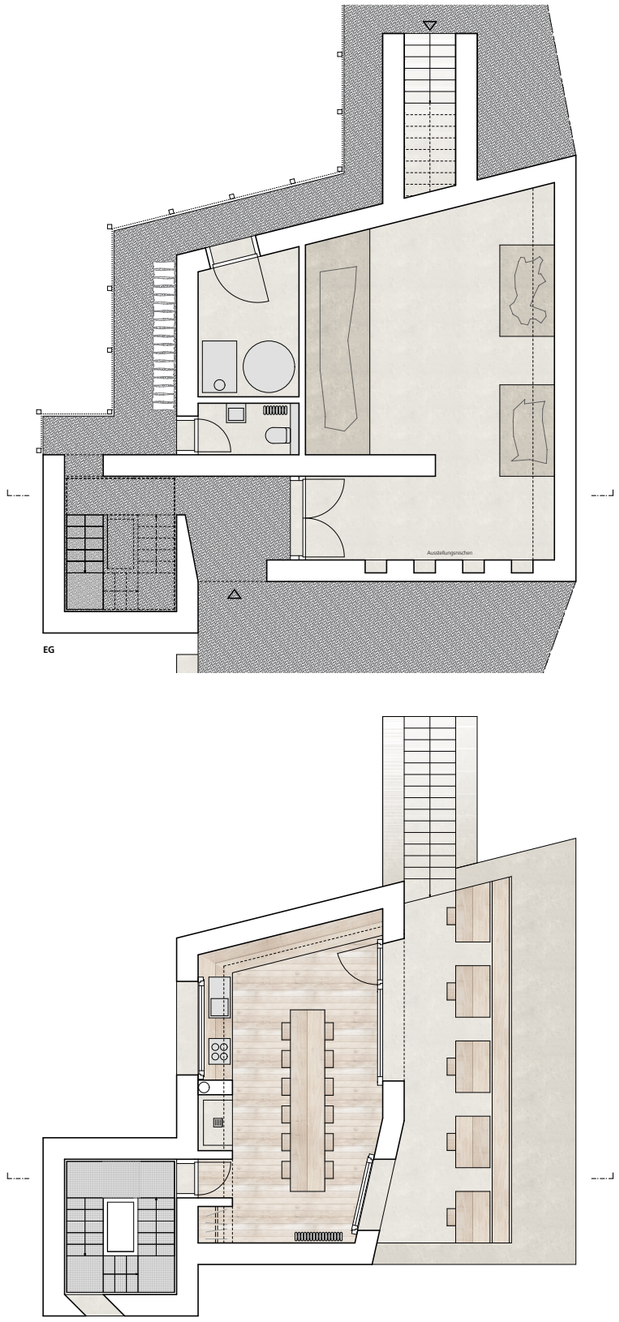
Das Areal des Klosters Schöntal und dessen Umgebung wird seit einigen Jahren als Skulpturenpark verwendet. Die Aufgabe bestand darin, die Anlage zu ergänzen. Ich habe mich dafür entschieden, das mittelalterliche Klostergebäude mit einem Turm zu erweitern, in dem Kunst ausgestellt werden kann, aber auch Gäste zum Übernachten Platz darin finden. Begründet habe ich meinen Eingriff durch Überlieferungen, dass das Kloster früher über einen Wehrturm verfügte. Ausserdem war die Nähe zum Kloster ausschlaggebend, weil die Gäste so nur einen kurzen Weg zum Speisesaal haben. Der Standort ist nicht zufällig gewählt, sondern sehr präzise. Der Turm bildet einen Orientierungspunkt und einen räumlichen Abschluss, der dem Wanderer von allen Seiten das Ankommen signalisiert. Dieser Orientierungspunkt fehlt bis anhin, weil das Kloster so in der Landschaft steht, dass man beinahe daran vorbei geht, ohne zu merken, dass man angekommen ist. Der Turm erinnert typologisch - in Anlehnung an das Mittelalterliche Kloster - an einen mittelalterlichen Wohnturm und fügt sich wie selbstverständlich in das Gebiet ein.





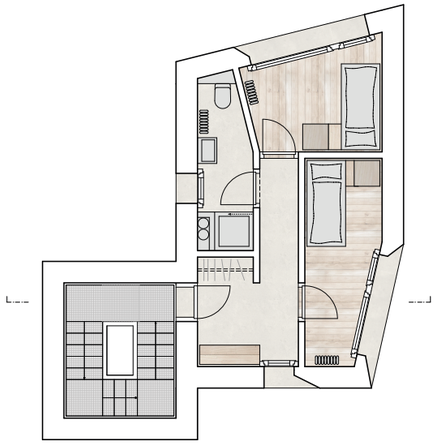




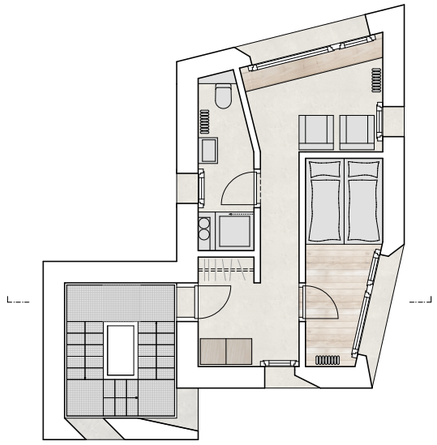


EG

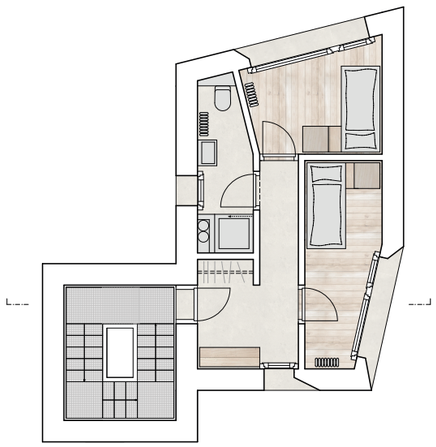
1. OG



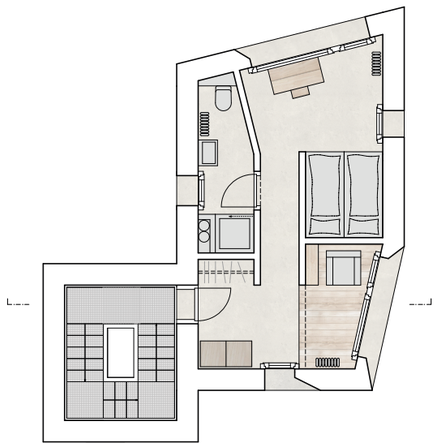
2. OG



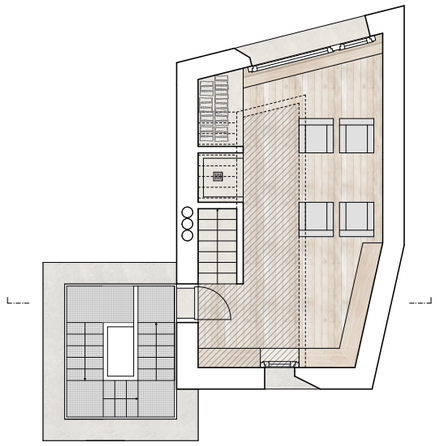
3. OG



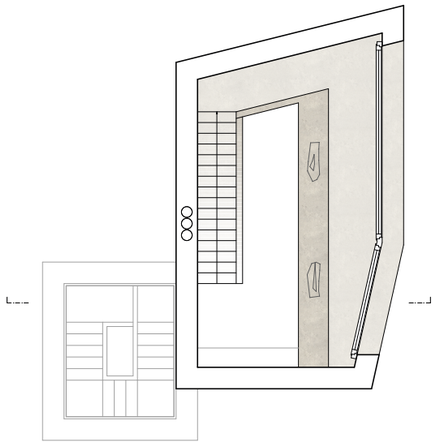
4. OG



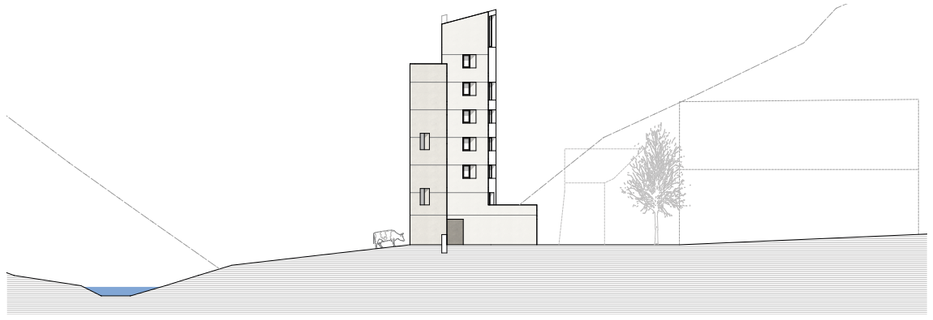
5. OG

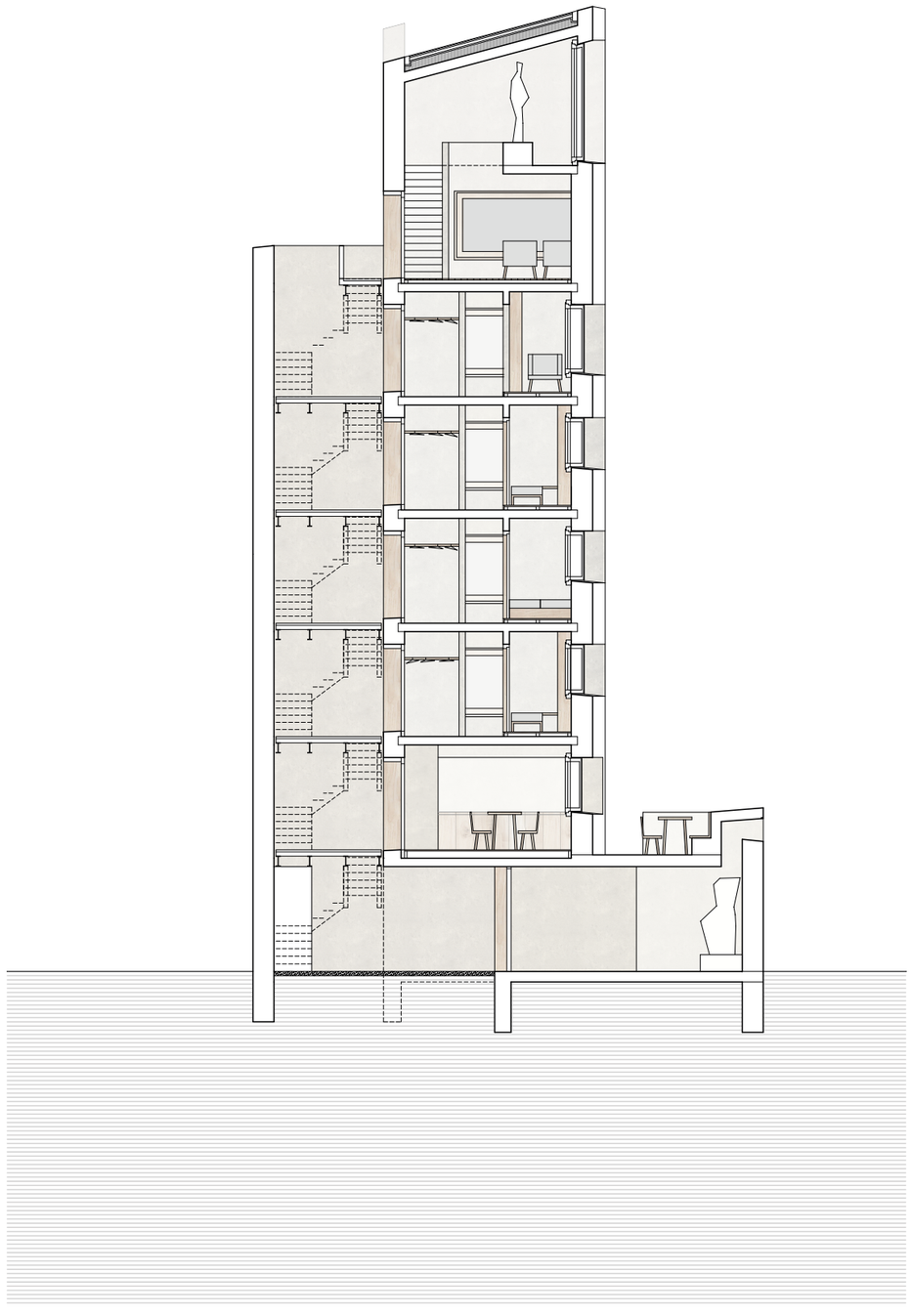


6. OG



7. OG





3. Semester (Austauschsemester) in Gent, Belgien

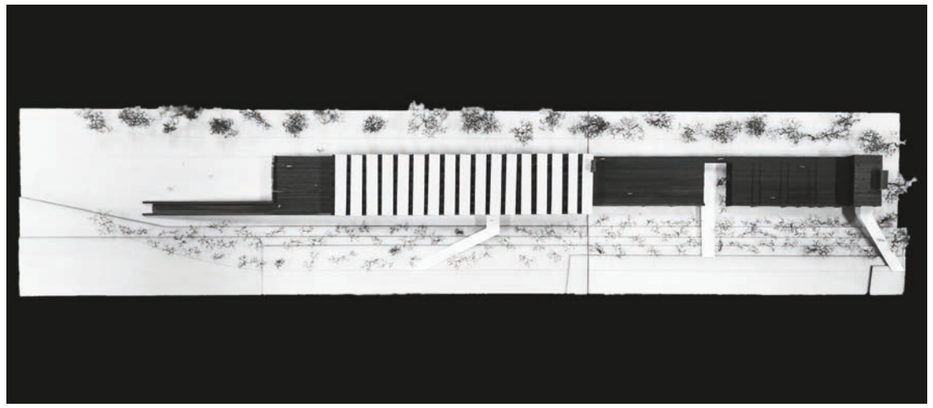
Projektbeschrieb

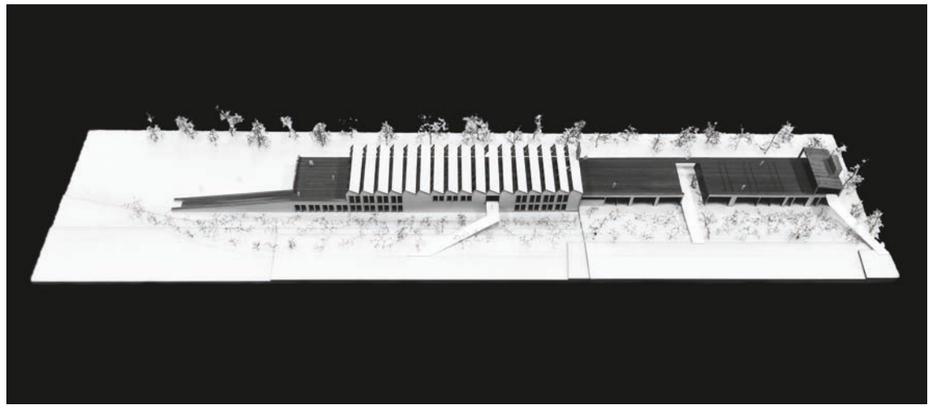
Mediating juxtaposing architectonic landscapes:
Affordances to re-design spatial and cultural identities
in-between the abbey and brownfield at Hemiksem.

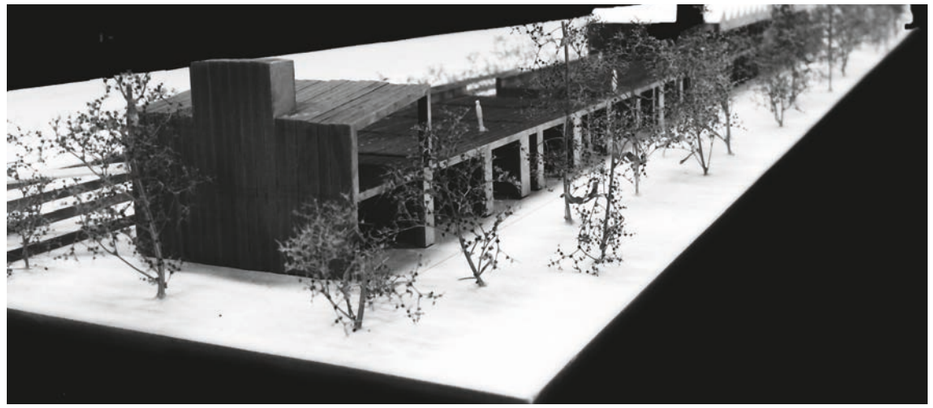
In Hemiksem (Agglomeration Antwerpen, Belgien) gibt eine grosse Fläche, die Brach liegt. Früher befanden sich dort Backsteinfabriken, die der Region Aufschwung brachte. Seit einigen Jahrzehnten sind die Ressourcen für den Lehmabbau aufgebraucht, was die Ursache dafür war, dass die Fabriken eingegangen sind. Diese wurden bis vor Kurzem nicht abgebrochen, weil die Gebäude belastet waren. Nun gibt es eine riesige, freie Fläche. Nur die Fundamente zeugen noch von den Fabrikgebäuden. Da Antwerpen sehr stark wächst und in den Gemeinden ausserhalb immer mehr Wohnraum geschaffen wird, ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren auch diese Fläche verbaut wird. In meinem Projekt schlage ich vor, ein Gebäude an der Geländekante zwischen der Brache und dem ehemaligen Kloster zu erstellen, das für Ausstellungen und Tagungen Verwendung findet. Dadurch soll das Klostergelände mit Kunst eine neue Verwendung finden und dadurch aktiviert werden. Die Brache soll mit den Jahren verwachsen und als Park verwendet werden können. Diese Fläche fungiert als Landreserve für kommende Generationen und schafft einen Park für die Gegenwart entlang der idyllischen Flussfront.

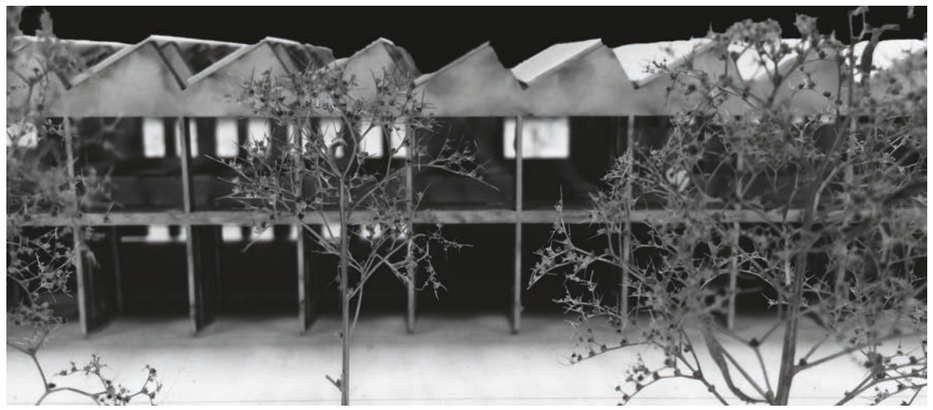
Industriebrache
am Projektstandort

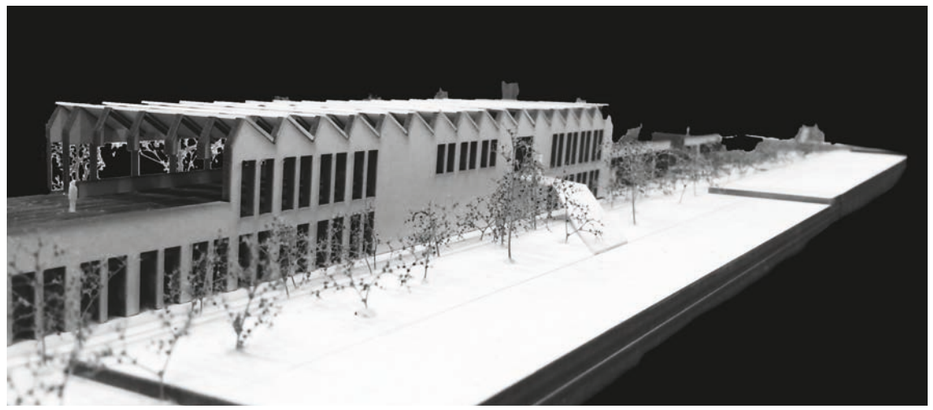
Aussicht
auf den Fluss «Schelde»
am Projektstandort











Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

Master-Thesis Frühjahrssemester 2017, Semesterprogramm, FHNW Basel, Institut Architektur.

Huber, Dorothee (2014): Architekturführer Basel: Die Baugeschichte der Stadt und ihrer Umgebung. Basel: Christoph Merian Stiftung / S AM Schweizerisches Architekturmuseum (HG.) / Christoph Merian Verlag, S. 156-158.

Birkner Othmar / Rebsamen, Hanspeter (1986): INSA Inventar der neueren Schweizer Architektur: Basel Bellinzona Bern. Zürich: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Master-Thesis Frühjahrssemester 2017, Semesterprogramm, FHNW Basel, Institut Architektur.

Abb. 2 - 11: Geodaten Kanton Basel-Stadt (2017): http://www.geo.bs.ch, Zugriff am 13.5.2017

Sofern nicht anders gekennzeichnet, wurden alle Texte, Pläne und Abbildungen selbst oder auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Semesterunterlagen des Instituts Architektur der FHNW in Basel und/oder der KU Leuven, Faculteit Architectuur in Gent, Belgien erstellt.

DANKE

Dorothee Huber und Reto Pfenninger
für die Begleitung meines Thesissemesters.

Meinen Eltern:
Marina Kindle und Andreas Oesch
für die langjährige Unterstützung.

Camille Guttmann
Mathias Schaub
Matthias Stauber

Meinen Freunden
Meinen Mitstudenten

Allen, die mich inspiriert haben.
Allen, die meine Studienzeit bereichert haben.