

In Kürze

Redaktion: Tina Cieslik

Hoffnung für den EuroAirport-Bahnhof



Das neue Parkhaus am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg wird nach der Fertigstellung Mitte 2017 die derzeitige Parkplatznot lindern. Langfristig soll ein Bahnanschluss die Erreichbarkeit des Flughafens verbessern.

Der EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg ist der drittgrösste Flughafen der Schweiz und der zweitgrösste Arbeitgeber der Region Oberrhein. Im Unterschied zu Genf und Zürich ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln aber begrenzt: Je ein Shuttlebus fährt nach Basel, Freiburg i. Br. und ins Elsass. Ein Grossteil der 20000 Passagiere und Mitarbeiter nutzt den privaten Pkw, dementsprechend überbeansprucht sind die 7600 Parkplätze. Seit 2010 engagiert sich der Flughafen in Kooperation mit der Schweiz und Frankreich für einen direkten Bahnanschluss. Dass der EuroAirport auf französischem Staatsgebiet liegt, aber gleichberechtigt von Frankreich und der Schweiz verwaltet wird, stellt das Projekt vor politische Herausforderungen – weltweit ist er der einzige Flughafen, der binational verwaltet wird. Auch Vertreter aus Deutschland sind mit zwei Sitzen im Verwaltungsrat vertreten.

Der neue Bahnhof soll in halbunterirdischer Verbindung neben den Parkhäusern entstehen. Regionalzüge könnten in etwa 15 Minuten von Basel über Saint-Louis zum Flughafen fahren. Geplant sind stündlich sechs Verbindungen nach Basel, vier nach Mulhouse. Mit dem Bahnanschluss würden allerdings 700 Parkplätze wegfallen. Darum

erstellt der Flughafen derzeit ein neues Parkhaus. Es bietet 2700 Parkplätze auf sechs Ebenen und soll bis Mitte 2017 fertiggestellt werden. Damit beauftragt wurde die ARGE Gangpark / DeA Architectes / Eiffage / Clemessy / Egis / Socotec. Grossen Wert legten Planer und Bauherrschaft auf eine ökologische Bauweise und das Umweltmanagement: Das Regenwasser wird nicht in das kommunale Abwassernetz, sondern zunächst in Filterbecken abgeleitet. Der Baustellenabfall wird gesiebt und wiederverwendet; beim verwendeten Stahl handelt es sich überwiegend um Recyclingstahl.

Die Vorprojektstudie für die Bahnverbindung ist in Arbeit, das zweite Mitwirkungsverfahren für 2017/2018 terminiert, die Bauarbeiten könnten 2020 beginnen – vorausgesetzt, Frankreich und die Schweiz einigen sich über die Aufteilung der Kosten des auf rund 260 Millionen Franken geschätzten Projekts. •

Katharina Marchal, Architektin und Fachjournalistin, k.marchal@intergga.ch



Weitere Informationen zu Bau und Bahnanschluss: www.espazium.ch/tec21

Bern will wachsen – aber wo?

Jedes Jahr besucht fast eine halbe Million Touristen das UNESCO-Weltkulturerbe, täglich pendeln knapp 200 000 Menschen zum Arbeiten in die Aarestadt. Als Bleibe hat Bern jedoch Nachholbedarf: Bisher zählt das Einwohneramt nur knapp 130000 fest ansässige Personen; in mittelbarer Zukunft soll die Bevölkerung weiter wachsen. Die politische Behörde will insbesondere das Ungleichgewicht zwischen Bewohner- und Pendlerzahl ausgleichen, auch um mehr Steuersubstrat zu generieren.

Denn die steigenden Ansprüche an die Stadt haben eine Wachstumsdynamik und einen Aus-

bau der Infrastruktur in Gang gesetzt: «Die nachhaltige Stadtentwicklung, ein markantes Wachstum der Wohnbevölkerung und ein moderates Wachstum der Arbeitsplätze, der Ausbau der Infrastruktur sowie eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität gehen einher mit einem Rückgang der finanziellen und personellen Ressourcen», warnt der Berner Stadtpräsident Alexander Tschäppät deshalb im Editorial zum «Räumlichen Stadtentwicklungskonzept STEK 2016», das bis im Herbst öffentlich vernehmlassiert wird.

Der STEK-Bericht steckt den Rahmen und die Schwerpunkte ab, wo und wie die Bundesstadt in den kommenden 15 Jahren wachsen soll. Zuletzt hatte die Stadt öffentliche Infrastrukturanlagen an die Peripherie verlagert und die verfügbaren innerstädtischen Flächen zur Umnutzung freigegeben. Nun wird ein «moderates Wachstum» angestrebt, wozu elf Quartiere oder Strassenzüge verdichtet werden sollen. Parallel dazu war die ETH Zürich eingeladen, für angehende Raumplaner eine Fallstudie durchzuführen. Daraus sind weitere Optionen für die mittelbare Stadtentwicklung entstanden. • (pk)



Weitere Infos sowie eine Bildstrecke der elf Entwicklungsgebiete finden Sie unter <http://bit.ly/stek-bern>

Korrigenda

Im Artikel «Opern-Provisorium in Genf» in TEC21 37/2016 waren die am Bau Beteiligten des Pariser Théâtre Ephémère mit jenen der Opéra des Nations vermischt. Die Akteure in Genf sind: br architectes associés, Carouge (Architektur), Charpente Concept, Perly (Tragwerk), Kahle Acoustics, Brüssel (Akustik). Wir entschuldigen uns für den Fehler. •