

Eine Geschichte der Erlenmatt

Autor(en): **Zemp, Patrick**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **20 (2007)**

Heft [6]: **Kulturelle Wanderungen in urbanen Zonen**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123244>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eine Geschichte der Erlenmatt

Text: Patrick Zemp

Das 20 Hektaren grosse Güterbahnhofareal der Deutschen Bahn mitten in Kleinbasel stand Ende der Neunzigerjahre zur städtebaulichen Disposition. Die exterritoriale Industriebrache entwickelt sich zum Stadtquartier, doch noch keine der Geschichten ist zu Ende geschrieben.



• Während Horden von Architekten frohgemut eine finale Stadtform in den (Modellier-)Gips meisselten, begann im Jahre 2001 auch eine Geschichte der Zwischennutzungen. Die Vereine (k.e.i.m.) und später (V.i.P) begannen, in Absprache mit der deutschen Grundeigentümerin, ihr Wirken auf dem Basler Güterbahnhofareal. Die Eroberung und Belegung der hermetisch abgeschlossenen aber stillgelegten Geleisefelder erfolgte prozesshaft – in mehreren Schritten. In einer Pionierphase wurde die Freifläche durch Kulturschaffende zum experimentellen Freiraum proklamiert. Die Künstlergruppen (Eclipse) und (Marzipan) kuratierten jeweils ein Jahr lang die Aktivitäten auf dem Areal. Dreh- und Angelpunkt aller Kunstprojekte war das kleine, ehemalige Wagenmeistergebäude.

In der leerstehenden, baufälligen Kantine der Rangierarbeiter wurde ein erstklassiges Restaurant etabliert: der (Erlkönig). Den Behörden konnte eine öffentliche Fusswegverbindung quer über das Areal zum grössten städtischen Erholungsraum (Lange Erlen) abgerungen werden. Dieser Weg ebnete das Terrain zur zweiten Phase: Jetzt starteten mikroökonomische Aktivitäten. Sonntagsmarkt, Imbissbuden und Kleintheater siedelten sich an. Diese Akteure schufen soziale Verbindlichkeiten: Es gibt ab nun von potenziellem Vandalismus und Littering direkt Betroffene. In einer dritten Phase zogen nicht-kommerzielle Projekte (Trendsportvereine, Kinderprojekt) aufs Areal. Das steigerte den Öffentlichkeitsgrad weiter. Inzwischen hat auch die nichtorganisierte Quartierbevölkerung (Besitz) vom ehemaligen Güterbahnhofareal ergriffen.

Beraten, koordinieren, unterstützen

Die Einnahmen aus Vermietungen, Marktbetrieb und Parkraumbewirtschaftung ermöglichen dem Verein (V.i.P) die finanzielle Unabhängigkeit. Um das öffentliche Treiben auf privaten Freiflächen und in den zwischengenutzten Räumen zu fördern, ist ein Gleichgewicht nötig. Der Verein (V.i.P) funktioniert als Katalysator und überlässt die Projekte möglichst bald der Selbstverantwortung. Er berät, koordiniert und unterstützt. Und er verhindert ausschliessende oder monopolisierende Tendenzen. Das feingliedrige sozio-kulturelle und vor allem auch sozio-ökonomische Umfeld bietet die notwendige Stabilität für die Einbindung der sozial schwächeren Bevölkerungskreise. Eine veritable Integrationsmaschine ist entstanden.

Ein kurzer Blick auf eine andere Geschichte. Das (Baufeld B) auf der Erlenmatt steht im Bewilligungsverfahren. Ein erster, architektonisch homogener Block soll 240 Wohnungen umfassen. Hier sollen – so die Vorstellung der Investoren und Planer – später je zu rund einem Drittel US-Amerikaner, Asiaten und Europäer als (gute Steuerzahler) wohnen – hochgradig mobile Mitarbeitende der Industrie. Zu wünschen ist allerdings, dass hier auch ortsverbundene Menschen einziehen. Ihr Besitz kann ein kleineres oder grösseres Gewerbe oder Eigenheim sein. Ob dieses Engagement persönlich, genossenschaftlich oder anders verbrieft wird, ist zweitrangig. Eine Mindestzahl von stark verwurzelten und damit engagierten Menschen ist notwendig, um die soziale und somit auch öffentliche Stabilität des Gemeinwesens zu gewährleisten. •

Patrick Zemp, ist Architekt und Präsident (V.i.P.), Zwischennutzungen auf dem Erlenmattareal, Basel. patrick.zemp@atelier-architekten.ch

Infrastrukturen aus der Industriezeit stehen zur Disposition. In Basel das Gelände der Deutschen Bahn, in Thun das Selve-Areal.