

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 3-4: Basler Schauplätze

Artikel: 12. Shopping über den Gleisen: die neue Bahnhofspasserelle setzt auch Akzente für die Stadtentwicklung
Autor: Rota, Aldo / Szczesiak, Tadeusz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108711>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

12 Shopping über den Gleisen

Die neue Bahnhofspasserelle setzt auch Akzente für die Stadtentwicklung



1

Visualisierung der Ansicht von Westen (Bilder: Passera & Pedretti)

Die Erweiterung des SBB-Bahnhofes Basel war 1996 Gegenstand eines internationalen Wettbewerbs. Das Schlüsselbauwerk des Siegerprojektes EuroVille der Architekten Cruz/Ortiz und Giraudi/Wettstein mit den Bauingenieuren Passera & Pedretti ist die multifunktionelle Fussgängerverbindung über den Gleisen vor der bestehenden Perronhalle. Die geschlossene, am 29.11.02 im Rohbau fertig gestellte Passerelle verbindet die historische Schalterhalle an der Nordseite des Bahnhofs mit einem neuen Einkaufszentrum mit unterirdischem Parkhaus im Gundeldingen-Quartier auf der Südseite. Die Brückenplatte ermöglicht den Zugang zu allen Perrons über Rolltreppen und Lifte und wird auch als Einkaufsfläche genutzt.

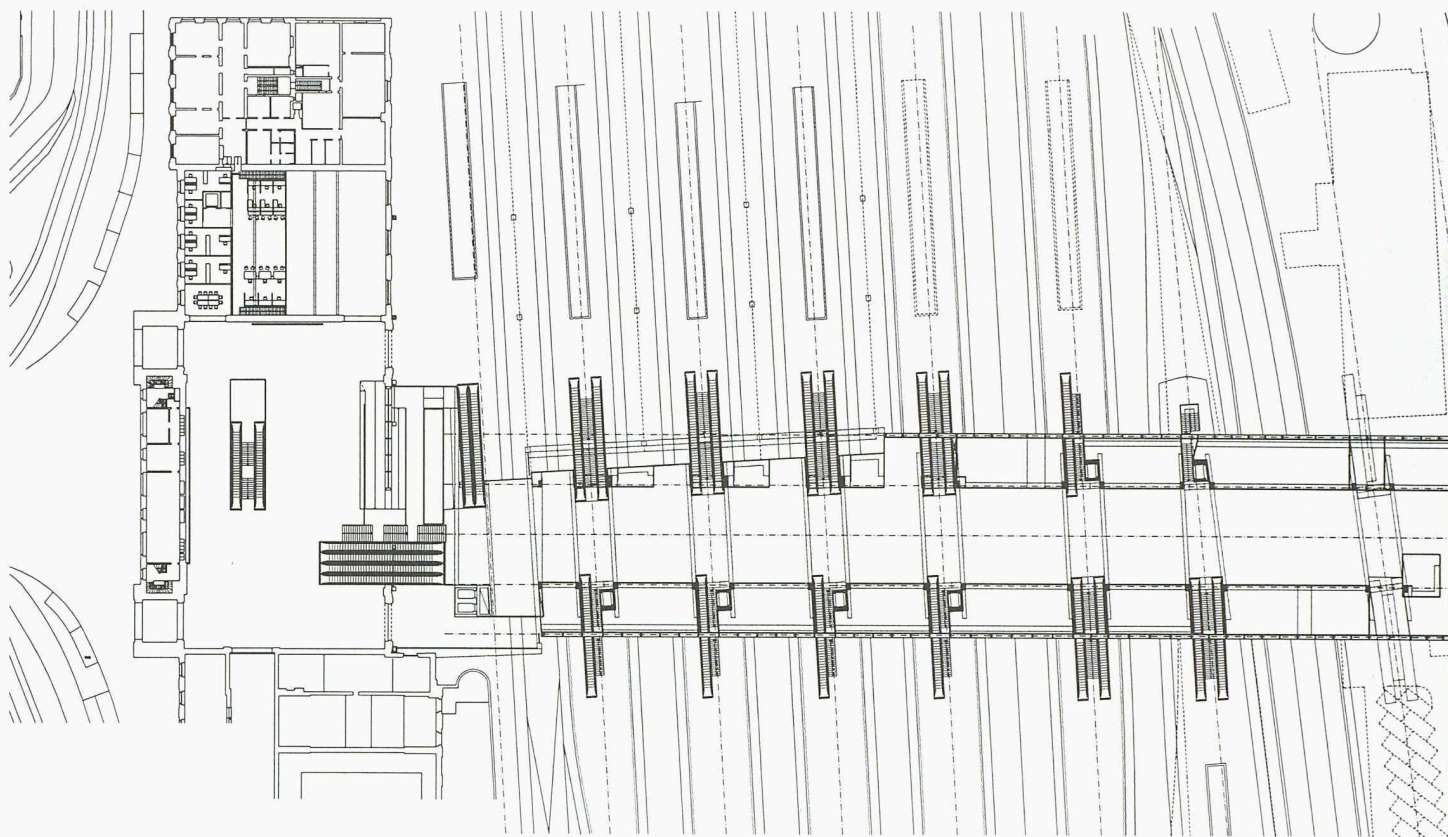
Die Tragkonstruktion der Passerelle ist als 183 m langer, vorgespannter Durchlaufträger über 10 Felder mit Stützweiten zwischen 10 und 27 m ausgebildet. Der 1,1 m hohe Hohlkastenquerschnitt mit Konsolen ist bei der maximalen Breite von 30 m in Längsrichtung in 12 Zellen unterteilt. An der schmalsten Stelle beim Abstieg in die Schalterhalle weist der Plattenquerschnitt 5 Zellen mit ca. 13 m Gesamtbreite auf. Auf der Spannbetonplatte ist die gebäudeabschliessende Stahlkonstruktion mit transparenten Fassaden aufgebaut.

Bei den Perrons wird die Brückenplatte durch beidseitige Aussparungen für die senkrecht zur Passerellenachse aufsteigenden Rolltreppen unterbrochen. Zwischen diesen etwa 5 m breiten Einschnitten verbleibt ein

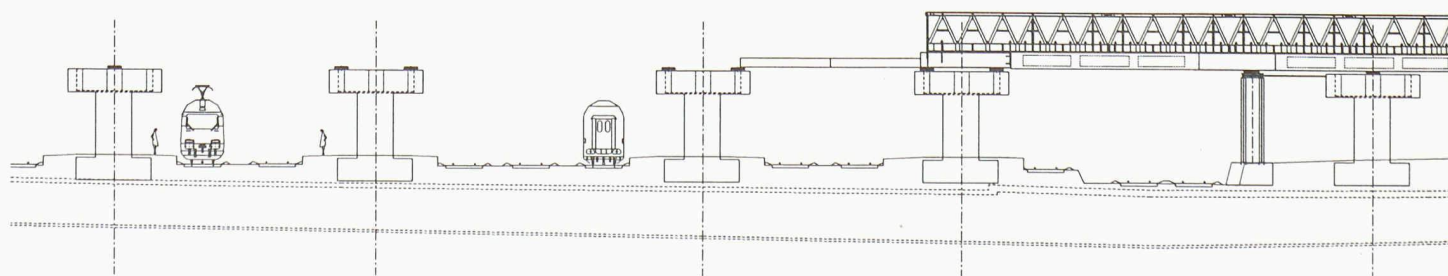
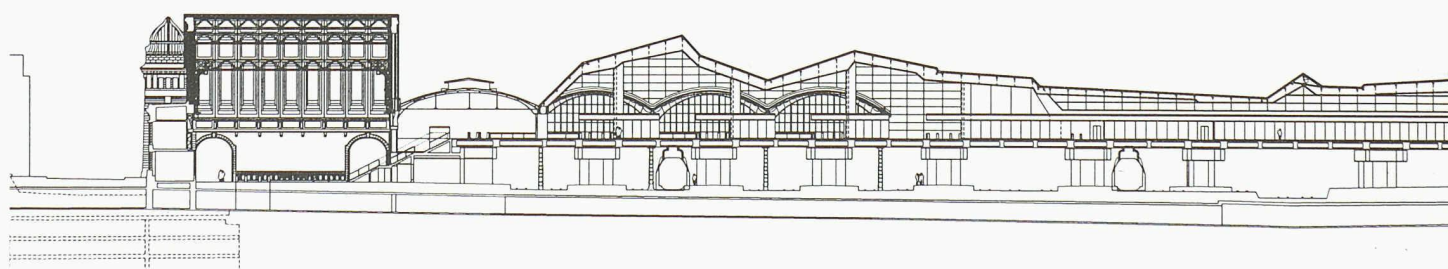
ca. 12 m breiter Restquerschnitt der Platte mit 4 Zellen. Die Kastenquerträger beidseits dieser Aussparungen sind auf ca. 24 m langen und 1,62 m hohen Longarinen gelagert, die mit den hammerkopffartigen Stützen verbunden sind. Die Pfeiler tragen ihre Lasten über Flachfundamente in den grobkiesigen Baugrund ab.

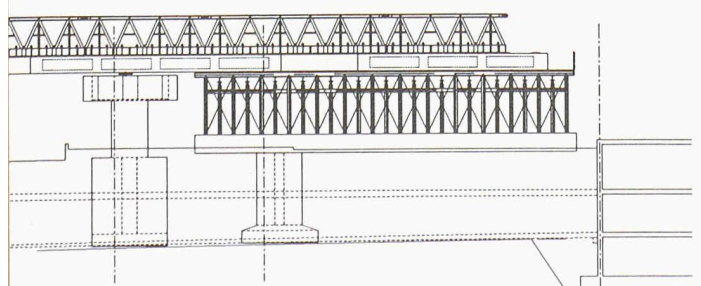
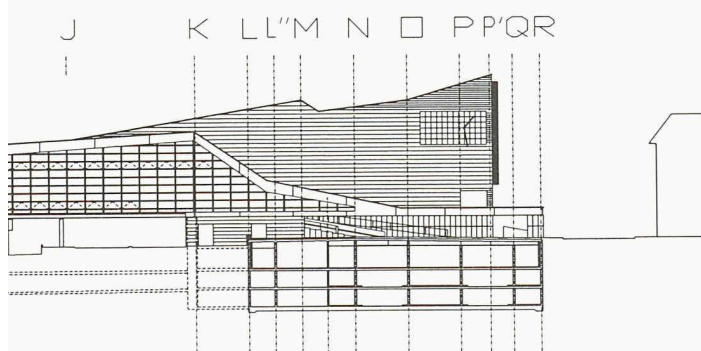
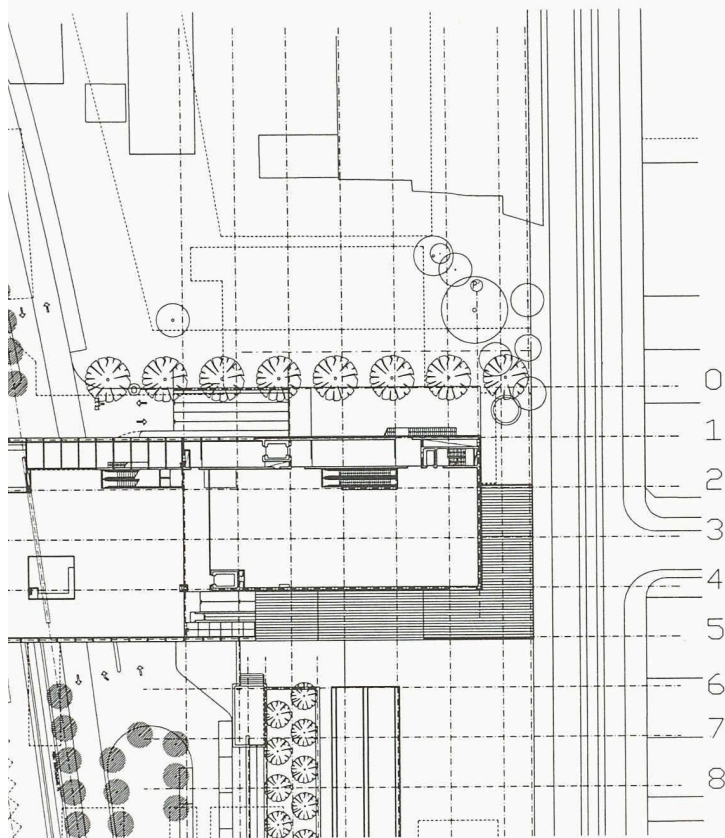
Das Einkaufszentrum mit 5 Ober- und 3 Untergeschossen, das auch als Zugang zur Passerelle dient, wird in konventioneller, flach fundierter Stahlbeton-Massivbauweise mit vorgespannten Flachdecken und vorfabrizierten Stützen erstellt. Die Tragkonstruktionen der Passerelle und des Einkaufszentrums sind unabhängig voneinander und durch Dilatationen getrennt.

Die gesamte Brückenplatte der Passerelle wurde segmentweise in 10 Etappen am südlichen Ende in Ortsbeton erstellt. Von dort aus wurde sie im Taktschiebepverfahren mit Hilfe von zwei Stahl-Vorbauschnäbeln unter Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs eingeschoben. Für den Bau- und den Endzustand der Tragkonstruktion waren unterschiedliche statische Systeme erforderlich. Während der Bau- und Einschiebephase wurde die Brückenplatte durch zwei temporäre Stahl-Hilfsträger auf der Oberseite in Längsrichtung getragen. Die Längsvorspannung wurde erst nach Erreichen der Endposition eingebaut und aktiviert. Die Kastenquerträger wurden hingegen nach dem Betonieren vorgespannt, da sie bereits während des Einschiebens als Teile des statischen Systems fungierten.



A B C D E F G H





2

Grundriss/Situation. Links die historische Schalterhalle, am rechten Ende der Passerelle das neue Einkaufszentrum

3/4

Ansicht (oben) und Längsschnitt von Westen

5

Herstellung der Segmente der Passerellenplatte im Bereich des Einkaufszentrums (rechts) und Einschub über den Gleisen im Taktschiebverfahren

BAUDATEN

BAUHERRSCHAFT

SBB AG Infrastruktur

Anlagen-Management und Liegenschaften, Bern

PROJEKTLEITUNG

SBB Anlagen-Management, Olten

ARCHITEKTUR

C/O/G/W

Cruz y Ortiz Architectos, Sevilla

Giraudi & Wettstein Architetti, Lugano

BAUINGENIEUR

Passera & Pedretti, Zürich und Lugano

BAUREALISIERUNG

Itten + Brechtbühl AG, Basel

TECHNISCHE AUSRÜSTUNG

Suiselectra, Basel

PROJEKTMANAGEMENT

Suiselectra, Basel

PROJEKT / AUSFÜHRUNG

2000 / 2001–2003

BAUKOSTEN

Fussgängerbrücke ca. 79 Mio. Fr.

Gesamtprojekt ca. 90 Mio. Fr.

WEITERE INFOS

www.passerelle-basel.ch

www.ppeng.ch

Tadeusz Szczesiak, dipl. Bauing. ETH,
Passera & Pedretti, Zürich und Lugano
ppengzh@bluewin.ch