

Die Restaurierung der Fassaden des Bahnhof SBB

Autor(en): Alexander Schlatter

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2002

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/8a359e0c-91a9-4560-b148-6b906915bc73>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Die Restaurierung der Fassaden des Bahnhofs SBB

Alexander Schlatter

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Centralbahnplatzes nahmen die Schweizerischen Bundesbahnen im Spätherbst 2000 die Aussensanierung des Aufnahmegebäudes in Angriff. Nach rund zweijähriger Arbeit sind die umfangreichen Arbeiten mit Gesamtkosten von 8,6 Millionen Franken bis auf ein paar Teilbereiche abgeschlossen. Neben dem notwendig gewordenen Unterhalt hatten die Massnahmen vor allem den Zweck, dem mächtigen Gebäude wieder seine ursprüngliche architektonische Ausstrahlungskraft zu verleihen, die durch Witterungs- und Umweltschäden sowie durch zahlreiche Veränderungen im Verlaufe der Zeit arg gelitten hatte.

Ein Wahrzeichen der Stadt

Das in den Jahren 1904 bis 1907 errichtete kombinierte Aufnahmegebäude der nach der Übernahme der Centralbahnen anno 1902 noch ganz jungen Schweizerischen Bundesbahnen und der Elsässerbahn war bereits das zweite Bahnhofsgebäude am Centralbahnplatz. Es ersetzte einen Vorgängerbau von 1860, der seinerseits ein Provisorium der Centralbahnen an der Langen Gasse von 1854 und den Französischen Bahnhof auf dem Schällemätteli von 1845 abgelöst hatte.

Der Neubau des Bahnhofs SBB war ein gewaltiges Bauunterfangen. In der langen Auseinandersetzung um die städtebauliche Disposition gelang es der Basler Regierung nicht, ihren Wunsch nach einem Kopfbahn-

hof durchzusetzen. Sie erreichte dagegen, dass das Geleisefeld des erneuerten Durchgangsbahnhofs um 2,7 Meter abgesenkt wurde, so dass die Verbindungsstrassen der rasch wachsenden Stadt als Brücken einigermaßen eben darüber hinweg geführt werden konnten. Dies bedingte auch eine Absenkung des Eingangsniveaus – das heisst des ganzen Centralbahnplatzes – um durchschnittlich 80 Zentimeter sowie den Neubau des Aufnahmegebäudes, das die SBB zuerst lediglich hatten vergrössern wollen. Zieht man die teilweise völlig neue Führung der Anschlusslinien, die gewaltigen Terrainverschiebungen und die Dimensionen des Bahnhofneubaus mit seiner grossen Geleisehalle in Betracht, wird erkennbar, welche überragende Bedeutung dieser Bau-

aufgabe und ihrem städtebaulichen Stellenwert beigegeben wurde. Dementsprechend sollte der neue Bahnhof mit seinem Aufnahmegebäude ein markantes, repräsentatives Zeichen im Stadtbild setzen.

Den Grundriss des weitläufigen Aufnahmegebäudes entwarf Ingenieur J. Hui, der Leiter der für den Bau zuständigen Kreisdirektion II der SBB, der auch schon sehr konkrete Vorstellungen für das Aussehen dieses Gebäudes hatte. Er verband zwei unterschiedlich grosse Eingangshallen durch einen langen Gang, an den die Restaurants und Wartesäle angegliedert wurden. Den dominanten Akzent setzte er auf die in die Längsachse des Centralbahnplatzes gelegte Eingangshalle des SBB-Bahnhofs, die mit einer quer gestellten, stützenfreien Gewölbendecke gewissermassen das Motiv der zur Stadt hin orientierten, grossen Geleisehalle eines Kopfbahnhofs aufnahm. Seitlich sind dieser hoch aufragenden Halle zwei pylonenartige Portalbauten als Ein- und Ausgang beigegeben, um den abreisenden Personenverkehr vom ankommenden klar

trennen zu können. Die übrigen Teile des lang gezogenen Aufnahmegebäudes wurden in der Art eines Barockschlosses mit vorspringenden Pavillons gegliedert, wobei das Portal zum Elsässerbahnhof einen zweiten Akzent setzen sollte.

Für die architektonische Ausgestaltung dieses Projektes wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Er fiel in eine Zeit grosser Umbrüche in der Architekturauffassung und entsprechend unterschiedlich waren die Entwürfe – und wohl auch die Meinungen in der Jury. Sie empfahl keines der Projekte zur Ausführung; stattdessen tat sich die Kreisdirektion der SBB mit zwei Basler Architekten zusammen, die Projekte eingereicht hatten, jedoch im Wettbewerb unterlegen waren. Den Vorstellungen J. Huis am nächsten kam der Entwurf von Emil Faesch (1865–1915), der gerade die schöne Mittlere Brücke in Basel errichtet hatte. In eine dem Neubarock zuzurechnende Gesamterscheinung integrierte er eine schlichte, vom

Jugendstil beeinflusste Detailgestaltung. Ihm zur Seite gesellte sich Emanuel La Roche (1863–1922), der sich unter anderem mit dem Bau der Universitätsbibliothek ausgewiesen hatte. Als kunsthistorisch versierter Architekt pflegte er in seinen reifen Werken eine stilgerechte Wiedergabe der Baugeschichte.

Das Projekt von Emil Faesch blieb für die Gesamterscheinung bestimmend. Durch den Entscheid, die Gewölbefront der Eingangshalle nicht mit Stein zu verkleiden, sondern als Stahlkonstruktion zu zeigen und in ein einziges monumentales Fenster aufzulösen, gewann der Bau noch an Modernität. Wie die Geleisehallen und das kühne Glasvordach vor der Hauptfront war auch dieser Fenstergiebel mit geschmiedetem Schmuckwerk in reinem Jugendstil versehen, das das konstruktive Gerüst betonte. Im Gegensatz dazu zieht sich vor der stählernen Halle die ganze Längsfront des Aufnahmegebäudes entlang eine reich gegliederte und

Die Fassade des Bahnhofs SBB wurde im Laufe der Zeit durch An- und Umbauten verunstaltet und litt unter der Luftverschmutzung.



in den Details sehr differenziert behandelte, historisierende Natursteinfassade. Ihre Bänderrustika betont die Horizontale, während die über zwei Geschosse reichende Lisenengliederung die unterschiedlich breiten Öffnungen vertikal rhythmisiert. Infolge der zurückversetzten und zum Leichtbau aufgelösten Hallenfront wirken die mit einem Uhr-aufsatz versehenen Portale als eigentliche Türme, wobei ihre Kupferkuppeln auf den in einer Spitze endenden, grossen Hallenbogen antworten. Gleichzeitig entspricht ihre deutschen Barockschlössern entlehnte Form wie die stattlichen Walmdächer der Seitenpavillons dem Gesamtgehabte dieser «Schloss-fassade». Deren Detailformen sind frühklassizistisch gehalten, was in ihre überaus bewegte Abwicklung eine gewisse Disziplin einbringt. Die Durchgestaltung dieser Fassaden ist – wie übrigens auch die architektonische Dekoration der Innenräume in der gleichen Formensprache – auf Emanuel La Roche zurückzuführen.

Für den künstlerischen Schmuck der Haupt-fassade wurde der Basler Bildhauer August Heer (1867–1922) beigezogen. Von ihm stammen die auf der Balustrade vor dem Hallenfenster sitzenden Kinderfiguren sowie die als Relief die Bahnhofsuhrn begleitenden Tänzerinnen. Ob er auch die Vorlagen für die sechs Basiliken auf den Tor-türmen lieferte, ist nicht bekannt.

Erst in der Ausführungsplanung gaben die SBB dem Wunsch der Basler Regierung statt, auch die Westfassade gegen die Margarethenbrücke architektonisch auszuzeichnen. Ein Turm schien dazu geeignet, und so wurde der geleiseseitige Eckrisalit dieser Fassade überhöht und mit einem steilen Walmdach versehen, auf dem ein Uhrtürmchen aufsetzt.

Das Aufnahmegebäude des Bahnhofs SBB ist von den Konflikten geprägt, die seiner Entstehung und dieser Umbruchszeit generell zugrunde lagen. Trotzdem ist es nicht nur ein interessantes Zeit-



dokument, sondern auch ein äusserst originelles, einprägsames Wahrzeichen der Stadt.

Eine anspruchsvolle Restaurierung

Die Bauherrschaft am Personenbahnhof Basel, die Filiale Olten des Geschäftsbereichs Immobilien der SBB AG, hat schon 1991 den Auftrag für die Projektierung und Devisierung der Gesamtrenovation des Gebäudeäusseren erteilt, wartete damit aber noch zu, bis auch der Umbau des Bahnhofs mit der neuen Passerelle geplant war. Mit dem Auftrag beauftragt war Dipl. Arch. ETH/SIA Nicolas Goetz, die Bauleitung übernahm Architekt Lukas Dickmann. Die Architekten setzten sich für die weitestmögliche Wiederherstellung des Originalzustandes ein, was bei der Bauherrschaft auf Verständnis stiess, zumal das Gebäudeäussere des Bahnhofs seit 1988 unter kantonalem Denkmalschutz steht. Dieses Vorgehen war auch deshalb angemessen, weil die unzähligen Teilveränderungen, die die Fassaden im

Verlauf ihres fast hundertjährigen Bestehens erlitten hatten, durchwegs konzeptlos waren, so dass die ursprüngliche Formgebung bestimmend blieb und als symmetrische Wiederholung auch meistens noch vorhanden war.

Unter den zahlreichen erforderlichen Rekonstruktionen sind einige grössere Unterfangen hervorzuheben:

Das grosse Vordach vor der Eingangshalle war zurückgeschnitten, begradigt und mit einem Blechdach versehen. Es hat nun wieder seine ursprüngliche, über den Portalen emporschwingende, filigran gläserne und in Jugendstilformen auslaufende Gestalt erhalten, die mit dem grossen Oblichtfenster der Halle korrespondiert. Am westlichen Seitenpavillon der Stadtfront war im Erdgeschoss die Steinfassade durch eine Glasfront ersetzt worden, über der ein Vordach auskragte. Letzteres wurde entfernt und die ganze Fassadenpartie originalgetreu in Naturstein rekonstruiert. Die

Originalgetreu restauriert, erstrahlt der Bahnhof in neuem altem Glanz.



beiden Hauptportale zum Bahnhof SBB und jenes am Elsässerbahnhof erhielten wie ursprünglich wieder Türabschlüsse in Eichenholz. Auf den Dächern herrschte ein Wildwuchs an Lukarnen; sie wurden wo möglich entfernt oder in eine einheitliche, reduzierte Form gebracht. Die im Laufe der Zeit in vielerlei Formen ausgewechselten Fenster wurden ersetzt oder korrigiert und so ihre ursprünglich einheitliche Gliederung wieder hergestellt.

Die umfangreichsten Arbeiten betrafen die Hausfassaden, wofür die Riehener Firma Guth den Auftrag erhielt. Sie bestehen abschnittsweise aus unterschiedlichem Material, was auch ein verschiedenes Vorgehen bei der Restaurierung bedingte. Begonnen wurde mit den geleiseseitigen Rückfassaden aus weichem Berner Sandstein aus Ostermundigen. Er hat die Eigenschaft, sich unter dem Einfluss der Luftverschmutzung oberflächlich abzubauen, weshalb diese Fassaden schon bei früheren Renovationen stark zurückgearbeitet und in ihrer

Formgebung reduziert worden waren. Auch diesmal war eine Reduktion der Oberflächen unvermeidlich. Sie erfolgte jedoch möglichst minimal, indem nicht einfach auf die tiefsten Verletzungen zurückgefahren, sondern diese mit mineralischem Steinersatz aufmodelliert oder vereinzelt auch durch neuen Stein ergänzt wurden. Wichtig für den Fortbestand dieses Materials war eine gesamtflächige Steinhärtung auf mineralischer Basis.

Die stadtseitige Nordfassade und auch die Schmalseiten im Osten und Westen bestehen grösstenteils aus Laufener, im Bereich einiger Bekrönungen aber auch aus Solothurner Jurakalkstein. Sie sind zum Teil aus riesigen Blöcken gefertigt und die regelmässig durchgezogenen Steinfugen oft nur Blindfugen in an sich grösseren Werksstücken. Der helle, hier enorm verschmutzte Jurakalkstein erfuhr zuerst eine sorgfältige Reinigung. Danach zeigte sich, dass der Stein an vielen Stellen morsch geworden war und abschieferte. Teilweise mussten



ganze Blöcke ersetzt werden, wozu ursprüngliches Material aus Laufen eingesetzt werden konnte. Grösstenteils wurden die Fehlstellen aber mit einem eigens entwickelten, mineralischen Mörtel aufmodelliert.

Die grösste Herausforderung stellten indessen die Rekonstruktionsarbeiten dar. An diversen Stellen waren in die Fenster und Türen Betonstürze eingebaut worden, als man in den Innenräumen abgehängte Decken einzog. Ihre Entfernung bedingte aufwändige Ergänzungen und Verblendungen. Die Abstützung aus Stahlträgern, die für das grosse Fassadenloch am westlichen Seitenpavillon erstellt worden war, musste von der nun neu wieder aufgebauten Steinfassade umfahren werden, so dass die Werkstücke dort sowohl an der Vorder- wie auch an der Rückseite eine komplizierte Formgebung bedingten.

Grosse Ansprüche stellte die Restaurierung an die Schlosser. Die Schlosserei Schäfer, Basel hat aufgrund des erhaltenen Originalplans das elegante Jugendstilvordach zum Centralbahnplatz rekonstruiert, die vorderen Enden der Eisenträger ergänzt und als vegetabile Voluten ausgeschmiedet. Das Dach wurde entsprechend zeitgenössischen Fotografien mit Drahtglas eingedeckt. Es wirkt nun nicht mehr als Unterbrechung der Fassade, sondern überdeckt an dieser Nordfassade einen heiteren, geräumigen Vorplatz. An der ebenfalls eisernen Front mit dem grossen Hallenfenster fehlten die Schmuckformen gänzlich, so dass diese so wichtige Fassadenpartie gegenüber der reichen Steinarchitektur zurückfiel. Die Schlosserei Glaser, Binningen hat sie rekonstruiert – wobei die überlieferte Vorlage hier allerdings ungenau war und anhand alter Fotos interpretiert werden musste.

Ein besonderes Schmuckstück des Bahnhofs sind die sechs grimmigen Basiliken, die als Basler Schildhalter die Ecken der Uhrtürme neben deren Kuppeln besetzen. Sie sind in Teilstücken in Bronze gegossen und es musste befürchtet werden, sie könnten einmal voneinanderfallen. Um dies abzuklären und sie umfassend zu restaurieren wurden sie mit dem Helikopter abtransportiert. Die durchgerosteten Eisenschrauben, welche die Einzelteile

zusammenhielten, sind nun durch rostfreies Material ersetzt. Die Metallrestauratoren Susanne Dürr und Olivier Berger schlossen ausserdem die diversen Löcher und die nicht mehr dichten Fugen mit Bleiguss. Besonders minutiös war bei der Oberflächenbehandlung vorzugehen. Die grüne Oxydschicht der Alterspatina sollte unbedingt erhalten werden; sie ist zweifellos vom Künstler gewollt und passt zu den Kupferkuppeln. Zu entfernen waren dagegen die schwarz oxydierten Partien, die danach mit chemischen Prozessen ins gleiche Grün wie ihre Umgebung gebracht wurden.

Von den umfangreichen weiteren Arbeiten seien hier lediglich noch ein paar Einzelheiten erwähnt:

Die mächtigen Torflügel der Haupteingänge sind mit ihren einstigen Schmuckformen aus Eichenholz rekonstruiert worden; die zugehörigen originalen Oblichtfenster kamen hinter einer späteren Verschalung wieder zum Vorschein. An den Steildächern wurde die Eindeckung wie ursprünglich als so genanntes «Kronendach» ausgeführt – eine seltene Form der Doppeldeckung, die eine horizontale Rhythmisierung der Dachflächen ergibt. Die Kupferkuppeln der Tortürme konnten mit ihrer schönen, hellgrünen Oxydationsschicht erhalten werden. Am südwestlichen Uhrturm dagegen mussten die Terrasse und der ganze kupferne Helm erneuert werden, da die eisernen Haften durchgerostet waren. Man hat dieses neue Dach mit Mineralfarbe hellgrün gestrichen, damit es zum gealterten Blech des Turmschafts passt.

Die Untersuchung des Restaurators an den gestrichenen Eisenteilen der Fassaden brachte zu Tage, dass sie einst alle kupferoxydgrün bemalt waren und damit farblich mit den gealterten Kupferdächern übereinstimmen – was möglicherweise eingeplant gewesen war. Entsprechend wurden nun alle Metallteile der Fassaden in diesem fröhlichen Hellgrün gestrichen, was dem Bahnhof eine ungeahnt leichte und elegante Note verleiht.

Damit die restaurierte Fassade nicht gleich wieder mit neuen Zutaten verunstaltet wird, beschränkte man die Anschriften der Mieter auf die Erdgeschossfenster. Dieselbe Zurückhaltung auflegten die SBB auch sich selber und reduzierten

die vorher so aufdringliche Bahnhofsbeschriftung in sinnvoller Weise auf die beiden Hauptportale, unterhalb des Glasdachs. Hingegen sorgt eine geschickt platzierte Beleuchtung dafür, dass die gesamte Front der Empfangshalle einheitlich angeleuchtet ist. Damit ist es nun wieder die Architektur, die den Bahnhof markiert.

Die äussere Restaurierung des Aufnahmegebäudes rückt dieses wichtige Baudenkmal ins Bewusstsein und bedeutet für den neu gestalteten Centralbahnplatz eine gewaltige Aufwertung. Die SBB hätten zu ihrem Hundert-Jahr-Jubiläum sich und der Stadt Basel kein besseres Geschenk machen können!

Architektur