

Acht Jahre <Masterplan Bahnhof SBB Basel>

Autor(en): Carl Fingerhuth

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1990

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/864db3de-323b-48f4-8513-fcf04b9ad5d6>

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>

Acht Jahre ‹Masterplan Bahnhof SBB Basel›

1982 diskutierte der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt verschiedene Linienführungen für den Anschluss des städtischen Strassennetzes an die Nationalstrasse im Raum des Bahnhofs SBB Basel. Um eine umfassende Beurteilung möglich zu machen, wurde verlangt, dass dieses Vorhaben im Rahmen eines ‹Masterplanes› behandelt werde. Der Plan sollte zeigen, wie unter Berücksichtigung der stadtplanerischen, finanziellen, rechtlichen und terminlichen Belange der Bahnhof zu einer ‹Verkehrsdrehscheibe› ausgebaut werden könnte. Im speziellen waren die Möglichkeiten der Einführung der Vortortlinien zum Bahnhof darzustellen. Gleichzeitig war zu prüfen, wie das Gebiet des Bahnhofs in Erweiterung der City als ‹Dienstleistungszentrum› entwickelt werden könnte.

Der politische Ablauf

1983 wurde mit einer Volksabstimmung ein Kredit für die Bearbeitung dieser Aufgabe genehmigt.

1986 genehmigten die Regierungsräte der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Generaldirektionen der PTT und der SBB den ‹Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86› als Grundlage für alle weiteren Projektierungen im Gebiet des Bahnhofs.

1987 haben die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt den mit dem Konzept 86 beantragten und vom Grossen Rat bewilligten Projektierungskredit gutgeheissen. Gleichzeitig wurde der Einzonung des heute noch für das Eilgut der französischen Staatsbahnen benutzten Areales für den Bau eines Bürogebäudes zugestimmt.

Seit 1988 wird intensiv an den verschiedenen Projekten gearbeitet, die Bestandteile des Konzeptes 86 bilden.

1990 erfolgte durch den Grossen Rat die Einzonung des SBB-Areales längs der Nauenstrasse, das gegenwärtig noch durch die Anlagen des Eilgutes und durch das Lokomotivendepot der SBB belegt ist.

Der Inhalt des Konzeptes 86

Mit der ‹Verkehrsdrehscheibe› werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Durch die Einführung regionaler Tramlinien aus dem Leimental und dem Birstal soll die Verknüpfung Tram-SBB verbessert werden.
- Durch den Bau einer neuen Zufahrt auf der Südseite soll die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Individualverkehr verbessert und das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr entlastet werden.
- Der Centralbahnplatz soll zu Gunsten der Fussgänger und der Velofahrer umgebaut und gleichzeitig als Eingangstor zu Basel attraktiver gestaltet werden.
- Für die Ausbaupläne der PTT und der SBB sollen günstige Voraussetzungen geschaffen werden. Dies betrifft im speziellen den Bau der zusätzlich nötigen Perronanlagen, die attraktivere Führung der Fussgänger im Bahnhofbereich sowie den Bau des neuen Postbahnhofs.

Mit der Förderung des Gebietes des Bahnhofs SBB Basel als ‹Dienstleistungszentrum› soll ein Cityerweiterungsgebiet möglich gemacht werden, das

- keine Wohngebiete zerstört,
- durch den öffentlichen Verkehr möglichst gut erschlossen ist und
- der Wirtschaft attraktive Standorte anbietet.

Auf den frei werdenden Arealen der SBB kann Raum für ca. 4000 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Basel und der
Bahnhof SBB. ▷



Centralbahnplatz. ▷



Der Masterplan als Teil der städtischen Raumplanungspolitik

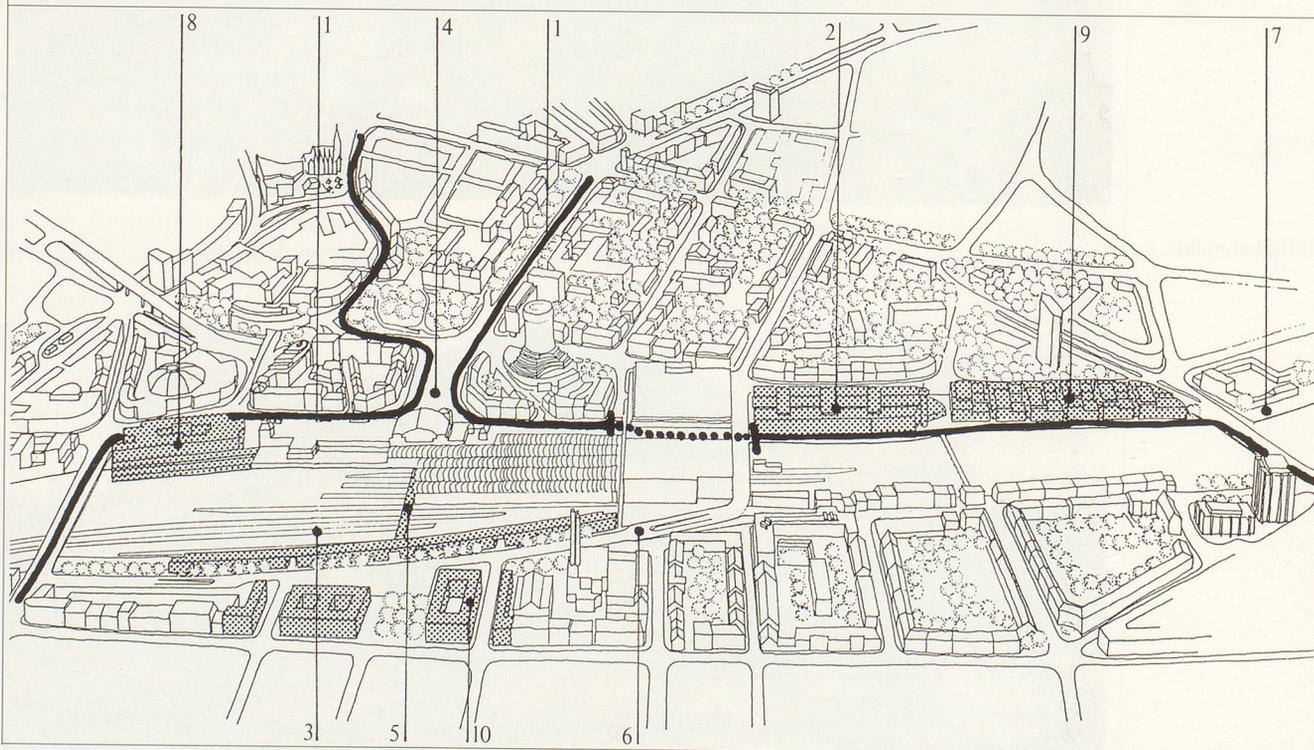
Der Masterplan steht in Zusammenhang mit drei wichtigen Zielen der kantonalen Raumplanungspolitik:

- der Erhaltung der Wirtschaftskraft der Stadt,
- der Förderung der Wohnqualität und
- der Verbesserung der Umweltbedingungen.

Indem im Gebiet des Bahnhofs SBB Basel die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel erhöht und Raum für Arbeitsplätze geschaffen wird, kann zu allen drei Zielen ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Jeder neue Arbeitsplatz am Bahnhof führt zu einer Ab-

nahme des Druckes der City auf die angrenzenden Wohnquartiere. Diese Arbeitsplätze liegen dann auch dort in der Stadt, wo die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel am dichtesten ist. So wird der Anreiz erhöht, diese an Stelle des die Umwelt mehr belastenden privaten Automobils zu benutzen. Gleichzeitig entstehen für die Wirtschaft attraktive Geschäftslagen, welche dazu beitragen, vorhandene Betriebe in der Stadt zu erhalten oder neue wertschöpfungsintensive Firmen zu ermuntern, nach Basel zu ziehen. Wichtig ist dabei, Stadtplanung nicht nur als eine Methode zur Verhinderung von Fehlentwicklungen zu verstehen, sondern mit aktiven Massnahmen wünschbare Entwicklungen zu fördern.

Konzept 86, Allgemeine Übersicht, Stand Juni 1990



«Verkehrsdrehscheibe»

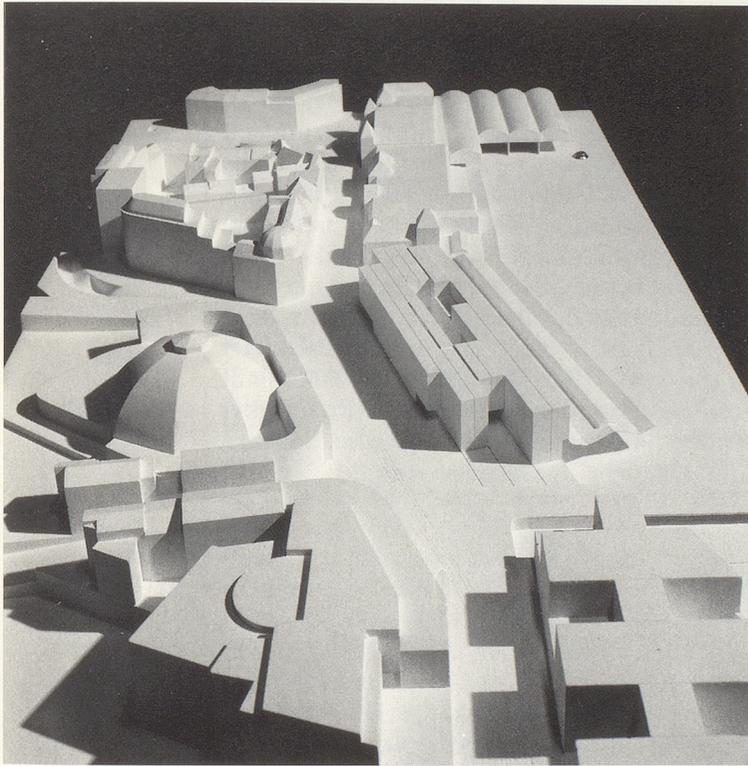
- 1 oberirdische Einführung der Vorortlinien
- 2 neuer Postbahnhof
- 3 Ausbau des Personenbahnhofes
- 4 Umbau des Centralbahnplatzes
- 5 neue Fussgängerführung Centralbahnplatz-Gundeldingerquartier
- Massnahmen zu Gunsten Fussgänger und Velofahrer

- 6 Umfahrungsstrasse für das Gundeldingerquartier und Erschliessung des Bahnhofs auf der Südseite

- 7 N2-Zubringer Gellertdreieck

«Dienstleistungszentrum»

- mit den Standorten für Bürobauten
- 8 SNCF-Areal
 - 9 Nauenstrasse
 - 10 Gundeldingerquartier

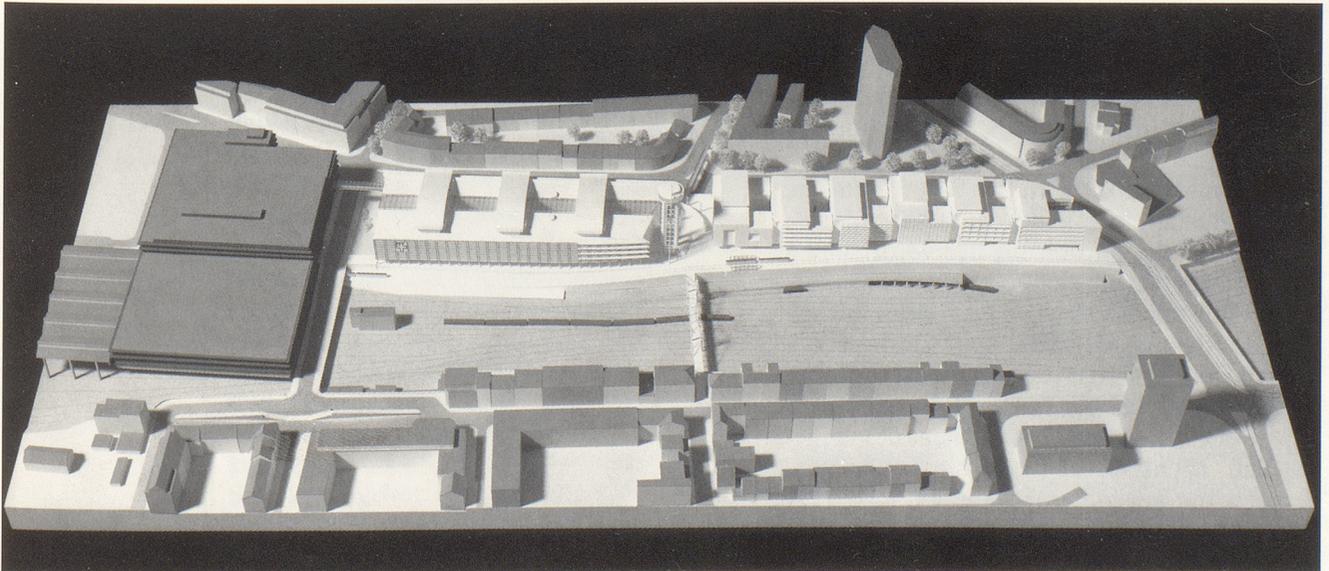


△
Überbauung SNCF-Areal, Projektwettbewerb 1990; 1. Preis und Auftrag zur Weiterbearbeitung: Architekten Herzog und de Meuron, Basel.

▽
Überbauung Nauenstrasse, Vorprojekt 1990, Architekten Bürgin + Nissen und Zwimpfer Partner, Basel.

Dies kann exemplarisch am Beispiel des Gundeldingerquartiers gezeigt werden. Seit Jahrzehnten verändert sich die «Arbeitsstadt» Basel in einem raschen Tempo. Ständig werden industrielle und gewerbliche Arbeitsplätze aufgegeben, und es entstehen neue Arbeitsplätze im Bereich der Dienstleistungen. Sie gruppieren sich in Betrieben mit ganz anderen Standortanforderungen. Viele Firmen möchten sich möglichst in der Nähe der City ansiedeln und von den relativ niedrigen Mietzinsen in Altbauten profitieren. Die Wohnquartiere der Jahrhundertwende am Rand der historischen Innenstadt wurden zu begehrten Bürostandorten. Über das Instrument des «Wohnanteilplans», mit dem Zweckänderungen von Wohnflächen zu Gunsten von Büros verboten wurde, hat die Stadtplanung versucht, diesem für die Wohnqualität negativen Trend Einhalt zu gebieten. Der erste dieser Wohnanteilpläne wurde vor einigen Jahren für das Gundeldingerquartier in Kraft gesetzt. Indem nun durch den Masterplan versucht wird, nicht nur vorhandene Wohnsubstanz zu schützen, sondern auch die Nachfrage nach Bürofläche umzulenken, werden die Bemühungen um die Erhaltung der Wohnqualität des Gundeldingerquartiers wesentlich unterstützt.

Wichtig scheint dabei auch immer wieder, zu zeigen, dass der Masterplan nicht die Ursache der raschen Veränderungen im Bereich des



Bahnhofs ist. Diese haben lange vorher eingesetzt und sind Symptome der grossen Nachfrage nach Bürofläche im Raum Basel. Der Masterplan versucht im Gegenteil diese Entwicklung so zu ordnen und zu steuern, dass sich möglichst viele positive und möglichst wenige negative Wirkungen aus dieser Situation ergeben. Seine Massnahmen beziehen sich so auch nur auf Areale der SBB und der PTT sowie auf öffentliche Verkehrsflächen.

Die ersten Resultate des Masterplans

Die Vorbereitung der baulichen Massnahmen für die «Verkehrsdrehscheibe» ist eine äusserst komplizierte und komplexe Aufgabe. Die Projekte liegen in bereits dicht überbauten und intensiv genutzten Gebieten. Sie können auch nicht unabhängig voneinander behandelt werden, da sie betrieblich und baulich eng miteinander verflochten sind. Unter der Leitung von ausserhalb der Verwaltung stehenden Fachleuten wurde eine Projektorganisation geschaffen, die mit den Instanzen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der PTT und der SBB die entsprechenden Kreditvorlagen vorbereiten.

1990 wurde neben der schon erwähnten Einzonung des Areales der SBB an der Nauenstrasse dem Grossen Rat das Kreditbegehren für den Neubau der Münchensteinerbrücke unterbreitet.

Für 1991 kann mit folgenden weiteren Schritten gerechnet werden:

Dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt soll die Vorlage zum Centralbahnparking und der unterirdischen Bahnhofsvorfahrt unterbreitet werden. Mit dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten für die Verlegung des Lokomotivdepots der SBB wird der Weg frei für die entscheidenden Elemente des Masterplanes: die oberirdische Einführung der Vorortslinien aus dem Birstal und den Postbahnhof als Voraussetzung für die Realisierung der zusätzlichen Perronanlagen auf der Gundeldinger-Seite des Bahnhofes. Nach dem Bau des Postbahnhofes kann mit der Überbauung an der Nauenstrasse ein weiteres grosses Element des vorgesehenen Dienstleistungszentrums entstehen. Ferner kann angenommen werden, dass 1991 durch die SBB das Baugesuch für die Überbauung des SNCF-Areals eingereicht wird.

Nach 1991 wird die nächste grosse Etappe die Kreditvorlage für den Bau der oberirdischen Einführung der Vorortslinien und der Gundeldingerumfahrung bilden.

Jahrzehntelang war die vom Stadtzentrum weit entfernte Lage des Centralbahnhofes für die Entwicklung von Basel eine Belastung. Mit speziell gestalteten Kandelabern musste dem auswärtigen Besucher der Weg in die Stadt gewiesen werden. Die sorgfältige und intensive Neugestaltung des Bahnhofbereiches im Rahmen des Masterplanes lässt dieses Gebiet jetzt zu einem wichtigen Bestandteil der Innenstadt von Basel werden. Die blauen Kandelaber werden dann nicht mehr Wegweiser, sondern Merkmal der City von Basel sein.