

# ETH-UNS Fallstudie 2004 : "Nachhaltige Mobilität in der Stadt Basel : Dynamiken der Bahnhofs- und Stadtentwicklung"

Autor(en): **Stauffacher, Michael / Scholz, Roland W. / Lezzi, Maria**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 6

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957288>

## **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.

# ETH-UNS Fallstudie 2004

## «Nachhaltige Mobilität in der Stadt Basel: Dynamiken der Bahnhofs- und Stadtentwicklung»

### Warum Bahnhofs- und Stadtentwicklung als Thema?

Bahnhöfe bestimmten oft die Richtung des Wachstums und beeinflussten an der Wende zum 20. Jahrhundert die Stadtstruktur, förderten oder behinderten die Siedlungsentwicklung und innerstädtische Verbindungen. Die Rolle und Funktionen der Bahnhöfe sind historisch einem steten Wandel unterworfen und haben in den letzten zehn bis zwanzig Jahren wieder eine erhöhte Aufmerksamkeit gefunden, weil sie als mögliche Impulsgeber gesehen werden: Unterstützung bei der Stärkung von städtischen Zentren, der Verdichtung, der Nutzungsmischung und der Verbesserung eines stadtvträglichen Verkehrs. Die Infrastruktur der Bahnhöfe war früher auf die Versorgung der Reisenden ausgerichtet. In der neusten Zeit haben sich an einigen Bahnhöfen Einkaufszentren gebildet, die aus ökonomischer Sicht sehr profitabel sind und die Bahnhofslage zu einem attraktiven Standort werden liessen, der in Konkurrenz zu den Altstädten steht. Die gegenseitige Wechselwirkung von Bahnhof- und Stadtentwicklung stellt sich somit vielgestaltig dar und fordert eine vertiefte Auseinandersetzung.

### Eine gemeinsame Studie von ETH, Stadt Basel, SBB und DB

Eine Fallstudie der ETH Zürich (Departement Umweltwissenschaften) in Zusammenarbeit mit dem Hochbau- und Planungsamt von Basel-Stadt, der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Deutschen Bahn (DB) hat sich mit der gegenseitigen Wechselwirkung von Bahnhofs- und Stadtentwicklung in der trinationalen Agglomeration Basel auseinandergesetzt. Die Studie war Teil vom Programm «novatlantis – Nachhaltigkeit im ETH-Bereich» und damit des Forschungslabors Pilotregion Basel für eine 2000-Watt-Gesellschaft. Insgesamt weit über 200 Personen haben gemeinsam Handlungsoptionen für zukünftige Planungen im Umfeld der grossen Bahnhöfe SBB/SNCF wie Badischer Bahnhof in der Stadt Basel erarbeitet. Folgende Leitfrage wurde gemeinsam von allen Beteiligten zu Beginn formuliert: *Welche möglichen Entwicklungsvarianten der Bahnhöfe SBB/SNCF bzw. des Badischen Bahnhofs sowie deren Umfeldes tragen zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Agglomeration Basel bei und fördern gleichzeitig die Lebens- und Wohnqualität in Basel-Stadt?*

- ▶ **Michael Stauffacher,**  
Stv. Leiter ETH-UNS  
Fallstudie, ETH Zürich
- ▶ **Prof. Roland W. Scholz,**  
Co-Leiter ETH-UNS  
Fallstudie, ETH Zürich
- ▶ **Dr. Maria Lezzi,**  
Co-Leiterin ETH-UNS  
Fallstudie, Hochbau- und  
Planungsamt Basel-Stadt

### Die ETH-UNS Fallstudien

Die Fallstudien vereinen drei Aspekte: Sie sind Lehrveranstaltung, Forschungsprojekt und Anwendung in einem. Ein wichtiger Begriff ist die Transdisziplinarität: Die Wissenschaft arbeitet intensiv mit der Praxis zusammen und stösst einen Prozess wechselseitigen Lernens zu aktuellen gesellschaftlich relevanten Umweltproblemen an. Der Ansatz wird an der ETH seit nunmehr 11 Jahren verfolgt und ist in seiner Art einzigartig in der Schweiz. Universitäten in Österreich (Wien, Salzburg, Graz), Schweden (Göteborg) sowie Deutschland (Lüneburg) sind diesem Beispiel gefolgt. Insgesamt über 200 Personen sind jeweils beteiligt und erarbeiten Handlungsoptionen für zukünftige Planungen entlang einer erprobten und wissenschaftlichen anerkannten Methodik im Zusammenspiel von Systemanalyse, Variantenentwicklung sowie Variantenbewertung.

Weitere Informationen finden Sie unter [http://www.uns.ethz.ch/translab/cs\\_former/2004](http://www.uns.ethz.ch/translab/cs_former/2004)

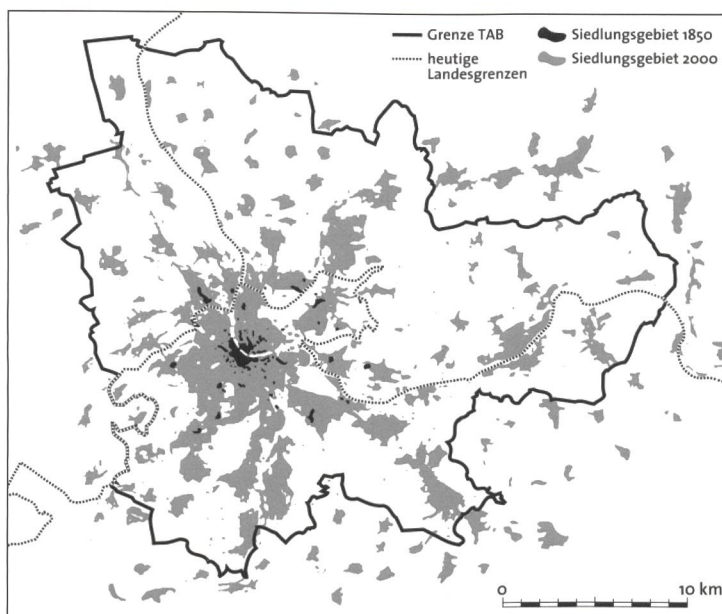


Abbildung 1: Vergleich des Agglomerationsgebiets Basel der Jahre 1850 und 2000. Neben einem grossen Wachstum des Kerns, kann man den Landverbrauch durch disperse Ausweitung des Siedlungsgürtels erkennen. Insbesondere der schweizerische Teil ist massiv gewachsen.

Résumé

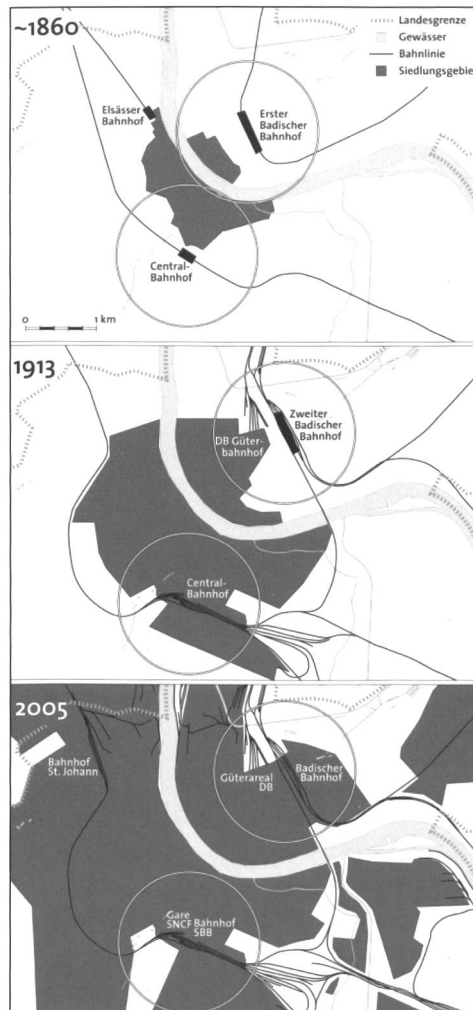
# Bâle: mobilité durable – les dynamiques du développement des gares et de la ville

Historiquement, le rôle et la fonction des gares sont appelés à évoluer : celles-ci favorisaient ou représentaient autrefois un obstacle au développement du milieu bâti. Ces dix à vingt dernières années, elles ont regagné une plus grande attention.

Une étude de cas réalisée par l'EPF de Zurich, en collaboration avec le service des bâtiments et de l'aménagement du territoire du canton de Bâle-Ville, les CFF et la Deutsche Bahn (DB), s'est penchée sur la question de l'interaction du développement des deux gares et de la ville dans l'Agglomération trinationale de Bâle (ATB/TAB). Les travaux ont été effectués suivant une méthodologie éprouvée et reconnue sur le plan scientifique.

Les deux gares font preuve de nettes différences. La gare CFF/SNCF agit en tant que moteur de développement des quartiers alentours, tandis que la gare allemande (Badischer Bahnhof) est principalement une gare de correspondance. La liaison avec la vieille ville s'avère critique pour les deux, la question des connexions étant bien plus qu'un problème de transports. L'avenir des deux gares dépend également du succès du RER régional (Regio-S-Bahn) et du développement que connaîtra l'Agglomération trinationale.

Abbildung 2: Die wechselvolle Geschichte führte zu den auch heute noch sicht- und spürbaren Barrierenfunktionen und Anbindungsproblemen der Bahnhöfe an die Altstadt. Trotz eigentlich recht kurzer Distanz erschwert die Gestaltung wie die Verteilung der Nutzungen in den anliegenden Gebieten eine einfache, sichere und direkte Verbindung zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Altstadt von beiden Bahnhöfen aus.



## Basel als Zentrum der trinationalen Agglomeration Basel (TAB)

Die Stadt Basel bildet den Mittelpunkt der Verkehrsströme im Dreiländereck und ihre Bahnhöfe die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs. Insgesamt wohnen heute knapp 600000 Menschen in der TAB. Von den rund 330000 Beschäftigten der Region finden sich knapp 50% im Kanton Basel-Stadt. Die Einwohnerzahl des Kantons Basel-Stadt sank in den vergangenen 30 Jahren stetig, hingegen nahm die Wohnbevölkerung im Umland stark zu. Das führte zu einer Steigerung der Pendlerzahlen aus den umliegenden Gemeinden in die Stadt Basel. Die zeitlichen Vorteile, die der motorisierten Individualverkehr vor allem in französischen und deutschen Grenzgebieten gegenüber dem ÖV bringt, führt zu Personenwagen dominierten Verkehrsströmen aus diesen Gebieten. Zur besseren Erschliessung der Agglomeration wird aktuell ein regionales S-Bahn-Netz ausgebaut (Regio-S-Bahn).

## Der Bahnhof SBB/SNCF als Entwicklungsmotor

Mit täglich 120000 Besuchenden gehört der *Bahnhof SBB/SNCF* zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Er spielt in der trinationalen Agglomeration Basel und in der gesamten Nordwestschweiz eine sehr wichtige Rolle als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Im Bahnhof Basel SBB/SNCF befinden sich insgesamt 60 Geschäfte. Das vielfältige Angebot ist nicht nur auf Pendler ausgerichtet, sondern versorgt auch in der Umgebung Wohnende und Arbeitende. Eine im Rahmen der Studie durchgeführte Befragung bei 340 Besuchenden des Bahnhofs SBB/SNCF zeigte, dass das gegenwärtige Angebot als gut bis sehr gut beurteilt wird. Bezüglich der Fussgängerverbindung zur Altstadt erweist sich insbesondere die Barrierenfunktion der Achse Nauenstrasse/Heuwaageviadukt als problematisch. Insgesamt ist aber das Anbindungsproblem weit mehr als ein Verkehrsproblem, die möglichen Interaktionen zwischen Bahnhof und städtischer Umgebung umfassen alle wichtigen Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Konsum.

## Der Badische Bahnhof im Dornröschenschlaf

Der *Badische Bahnhof* ist primär ein Umsteigebahnhof und stellt den Anschluss der südbadischen Gebiete an das Deutsche Bahnnetz sicher. Mit rund 12000 Personen pro Tag weist er nur ein mässiges Passagieraufkommen auf. Sekundärangebote in Gastronomie, Einkauf und andere Dienstleistungen bestehen nur wenige, sie werden jedoch ausgebaut. Die Resultate einer Umfrage unter 291 Personen am Bahnhof deuten

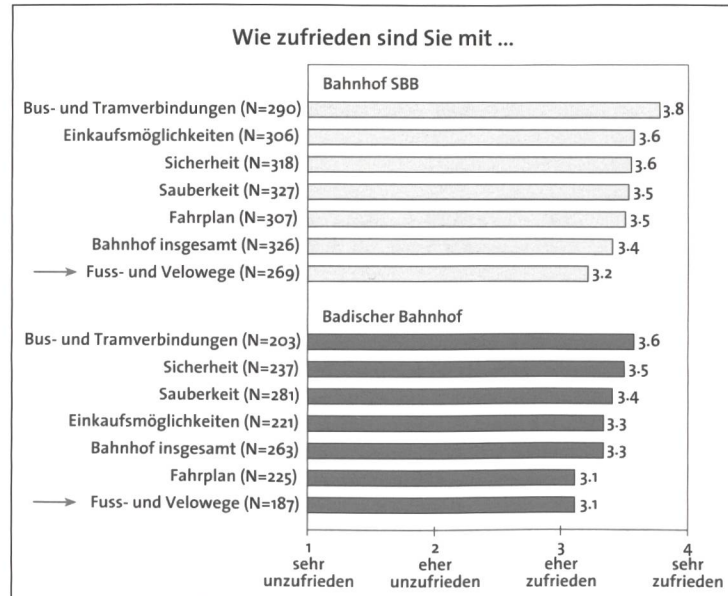
darauf hin, dass die Nutzerinnen und Nutzer mit dem Badischen Bahnhof zufrieden sind. Die Schwächen des heutigen Bahnhofs sind die unbefriedigende Anbindung an die Stadt, die Wirkung des Bahnhofs als Barriere für das hinter dem Bahnhof liegende Quartier Hirzbrunnen und die fehlende Zentrumsfunktion des Bahnhofs für die umliegenden Quartiere. Um und auf Randgebieten des Badischen Bahnhofs kann sich die Stadt prinzipiell ausdehnen; hier liegt ein grosses Stadtentwicklungspotenzial insbesondere im Projektgebiet Erlenmatt auf dem ehemaligen Güterbahnhofareal der DB.

### Kernaussagen aus der Studie

Eine polyzentrische Siedlungsstruktur mit der Konzentration verschiedener Nutzungsarten wie Wohnen, Arbeit, Einkauf oder Freizeit in regionalen Zentren und deren gute Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr, zeigt sich als besonders günstig für die *Nachfrage aus der Region*. Eine solche Entwicklung würde die grossen Bahnhöfe der Stadt Basel und damit deren Möglichkeiten einer positiven, belebenden Beeinflussung der Stadtentwicklung stärken.

Der *Bahnhof SBB* als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs hat für die Stadt Basel und den sie umgebenden Wirtschafts- und Wohnraum der TAB eine enorme Bedeutung. Damit entsteht eine Entwicklungsdynamik, die weit über das nahe Bahnhofsgelände hinausreicht, der Bahnhof wirkt so als Entwicklungsmotor seiner Umgebung und der ganzen Stadt. Am Bahnhof SBB ist wohl eine kritische Grenze erreicht: hier treffen verschiedenste Funktionen auf engem Platz aufeinander. Dies kann in Zukunft zu Konflikten führen.

Der *Badische Bahnhof* hat das Potenzial als zentraler Bestandteil Kleinbasels ausgestaltet zu werden und so eine vielseitige Rolle für die Stadt



einzunehmen. Ein ausgebauter Badischer Bahnhof als im Regionalverkehr gut verknüpfter Knoten, mit diversen Sekundärangeboten in Gastronomie, Einkauf und anderen Dienstleistungen könnte den umgebenden Quartieren eine lebendige Identität verleihen. Die Entwicklung hängt aber entscheidend von der DB AG und deren Arealnutzung wie auch den im ehemaligen DB Güterbahnhofareal entstehenden Quartier Erlenmatt ab.

### Die Resultate der Studie sind in Buchform erschienen

Scholz, R.W., Stauffacher, M., Bösch, S. & Krütli, P. (Hrsg.) (2005). Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung in der trinationalen Agglomeration: Bahnhöfe in der Stadt Basel. ETH-UNS Fallstudie 2004. Rüegger Verlag, Zürich. CHF 45.–/ Euro 29.– (D), ISBN 3-7253-0831-4

Abbildung 3: Man ist mit den Bahnhöfen insgesamt zufrieden: mit den Fuss- und Velowegverbindungen eher nicht (Quelle: mündliche Befragung mit standardisiertem Fragebogen an insgesamt vier Tagen im November 2004 von 6 Uhr morgens bis 21 Uhr abends. Am Bahnhof SBB/SNCF wurden insgesamt 340, am Badischen Bahnhof 291 Personen befragt.)



Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung  
Institute for Spatial and Landscape Planning



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

### Workshop:

## Steuerung des Flächenverbrauchs mit Markt und Staat

**Donnerstag, 16. März 2006, 9h–17.30h**  
ETH Zürich Hauptgebäude, Semper-Aula G 60

Die gegenwärtige Siedlungsentwicklung bedeutet vielerorts hohe Flächenneuinanspruchnahme und Zersiedlung. Die gesetzliche Vorgabe der haushälterischen Bodennutzung scheint mit dem angewendeten Instrumentarium nur bedingt erfüllbar zu sein. Vor diesem Hintergrund widmet sich die Veranstaltung der Frage, welche bestehenden planerischen und ökonomischen Instrumente weiterzuentwickeln sind und welche neuen Instrumente eingeführt werden müssen,

um die Siedlungsentwicklung in eine nachhaltige Richtung zu lenken. Dabei liegt der Fokus auf *mengensteuernden* ökonomischen und planerischen Instrumenten.

### Programm:

#### Plenumsvorträge

Potential ökonomischer Instrumente zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme  
PD Dr. Rainer Walz, ISI, Karlsruhe  
Potential planerischer Instrumente zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme  
Barbara Schultz, IRL; Dr. Sabine Friedrich, Ernst Basler und Partner, Zürich

Planerische und ökonomische Instrumente zur Senkung der Flächeninanspruchnahme aus der Sicht des ARE

Dr. Fritz Wegelin, ARE

Arbeitsgruppen mit je 4 Fachbeiträgen zu den Themen:

- Handelbare Flächennutzungszertifikate
- Mengensteuerung über Planung

Abschlusspodium mit VertreterInnen aus Raumplanung, Politik und Wirtschaft

**Anmeldefrist:** 1. März 2006

**Tagungsgebühr:** 80.– CHF (inkl. Verpflegung) (Studierende und Doktorierende frei)

### Anmeldung und Auskunft:

Sandra Monsch, IRL – Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung  
ETH Hönggerberg, CH-8093 Zürich  
E-Mail: monsch@nsl.ethz.ch  
Tel. +41 (0)44 633 4688; Fax: +41 (0)44 633 1102  
<http://www.wsl.ch/foresteconomics/tagung>