

Glückliche Synergie

Autor(en): **Aeberhard, Beat**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **143 (2017)**

Heft 28-29: **Herzstück Basel : S-Bahn ins Zentrum**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-737388>

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.

FOTOESSAY

Glückliche Synergie

Oft sind Schienenprojekte verkehrlich getrieben. Doch in Basel könnten mit dem Herzstück – neben verbesserter Infrastruktur und effizienterem Angebot – auch bedeutende Stadtentwicklungspotenziale erschlossen werden. Der Basler Kantonsbaumeister Beat Aeberhard kommentiert für TEC21 ausgewählte Punkte.

Text: Beat Aeberhard



Die Kapazitäten der Infrastrukturen sind erschöpft, die Erreichbarkeit des Lebens- und Wirtschaftsraums Basel ist daher adäquat auszubauen. Am **Bahnhof SBB** ist der **Centralbahnplatz**, ebenso wie die Passerelle, sehr stark frequentiert. Die beiden Eingangstore sind zu Stosszeiten eigentliche Nadelöhre.

Der Bahnhof SBB hat eine schwierige Lage, weil er sich am Rand des Zentrums mit umständlicher Anbindung an dieses befindet. Dazu kommt, dass es eine klar ausgebildete Rückseite gibt, an die das Gundeldinger Quartier anschliesst. Durch das Gleisfeld wird dieses Quartier von der Innenstadt getrennt.



Blick von der **derzeitigen Margarethenbrücke, dem Ort des künftigen Margarethenplatzes**, auf den Bahnhof SBB und die Passerelle. Rechts der Meret-Oppenheim-Platz mit dem südlich anschließenden Gundeldinger Quartier. Mit dem neuen Bahnhofzugang am Margarethenplatz hier im Westen wird das bestehende

Aufnahmegebäude am Centralbahnplatz entlastet. Über die Innere Margarethenstrasse erhält der Bahnhof einen direkten Anschluss an die Innenstadt. Dieser zukünftige Platz erfüllt damit eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Gundeldinger Quartier und der Innenstadt.



Der Zugang vom Bahnhof SBB zur Innenstadt führt zurzeit noch umständlich über den **Aeschengraben** (oben) und den Aeschensplatz in die Aeschenvorstadt.

Vom Margarethenplatz gelangt man über die **Innere Margarethenstrasse** (oben) ins Zentrum. Die Heuwaage mit der Steinenvorstadt und der Steinentorstrasse (rechts) fungiert als ein Einfallstor zur Innenstadt – dieser Bereich ist im Umbruch und gerade dabei, sich stark zu entwickeln. Das macht diese Verbindungslinie zur Innenstadt interessant. Der Zugang über die westliche Seite des Bahnhofs zur Innenstadt ist ein Befreiungsschlag, der nicht zu unterschätzen ist. Das Projekt «Herzstück» ist viel mehr als ein Tunnel, es führt insgesamt zu einer städtebaulichen Aufwertung, von der alle profitieren.





Durch den **Ausstieg Mitte** wird das Zentrum der Stadt mit der S-Bahn erschlossen. Dessen Erreichbarkeit ist vordringlich – gleichzeitig gilt es, die Lebens- und Aufenthaltsqualität der öffentlichen innerstädtischen Räume kontinuierlich zu stärken. Die unterirdische Linienführung ermöglicht es, die Oberfläche vom Verkehr zu entlasten. Alle geplanten Ausstiegspunkte haben Potenzial. Der **Spiegelhof** (oben links) ist städtebaulich derzeit völlig unterentwickelt, die Situation im Durchgang

unbefriedigend, der Ort nicht belebt. Als Haltepunkt wird er neu das Unispital und die Universität erschliessen. Der Ausstieg an der **Hauptpost** (oben rechts) ist eine Chance, einen prominenten Ort einer neuen, noch öffentlicheren Bestimmung zuzuführen. Vom Ausstiegspunkt an der **Schiffplände** (unten) hat man einen Ausblick über den Rhein bis nach Basel Nord und direkten Zugang nach Kleinbasel und zum Wasser.





Dass **Basel Nord** einen **S-Bahn-Anschluss** erhält, ist von grosser städtebaulicher Bedeutung. In Klybeck wird sich ein neues Quartier mitten in der Stadt entwickeln. Mit dem Haltepunkt erschliessen wir dieses Quartier unmittelbar, zum einen an der **Kreuzung Klybeck-Mauerstrasse** (links oben), am jetzigen Zugang zu den Werksarealen der Novartis und BASF, wo ein grossflächiger Platzraum vorstellbar ist. Zum anderen gibt es einen Ausstieg an der **Dreirosenbrücke** (rechts). Damit wird auch die

Verbindung zur anderen Rheinseite mit dem **Novartis Campus** (links, darunter) und den Entwicklungsgebieten rund um Volta Nord gestärkt. Dieser Haltepunkt liegt zudem strategisch richtig im Hinblick auf die zukünftige trinationale Planung. Alles in allem ist die Herzstück-Planung ein vorbildlicher Prozess. Die Infrastrukturplanung berücksichtigt die städtebaulichen Bedürfnisse, und die Disziplinen sind in engem Austausch. Wichtig ist, dass wir Städtebau auch als Infrastrukturplanung verstehen.



Am **Badischen Bahnhof** kommen von der Stadtmitte aus gesehen zunächst Güter- und Fernverkehrszüge an und auf den hinteren Perrons die S-Bahn. Heute werden die Perrons lediglich von der Stadtseite erschlossen. Mit der Verlängerung der Unterführung nach Osten bekommt die dortige Quartierbevölkerung einen direkten Anschluss. Das ist entscheidend für die weitere Entwicklung der Stadträume im Osten. Da ist das Potenzial sicher noch nicht ausgeschöpft. Mit dem Ausbau der S-Bahn stellt sich generell auch in Bezug auf den Fernverkehr die Frage,

wie es mit den Bahnhöfen weitergeht. Bislang hält der Fernverkehr aus Deutschland zweimal in Basel, am Badischen Bahnhof und Bahnhof SBB. Man könnte zukünftig auf einen Halt verzichten, der Badische Bahnhof wäre durchaus in der Lage, den deutsch-schweizerischen Fernverkehr exklusiv aufzunehmen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wird das in Abstimmung mit den SBB festlegen. Zu bedenken ist jedoch, dass es Widerstand geben könnte, wenn der Fernverkehr nach Deutschland nicht mehr am Bahnhof SBB hält.