

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 25 (1984)

Heft: 2-3

Artikel: Der "Masterplan Bahnhof Basel SBB" : eine Chance für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Autor: Haefliger, Christian J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088821>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

DER "MASTERPLAN BAHNHOF BASEL SBB" – EINE CHANCE FÜR DEN AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

CHRISTIAN J. HAEFLIGER

1 Einleitung

Eine wesentliche Ursache für Basels Entwicklung und Bedeutung war seine Verkehrslage am Rheinknie zwischen Hoch- und Oberrhein: Als Bischof Heinrich von Thun 1226 den Bau der ersten Rheinbrücke anordnete, gab es nämlich zwischen Konstanz und der Nordsee keinen weiteren Brückenschlag. So brachte in der Folge ein Strom von Reisenden und Pilgern Richtung Italien, aber auch in Ost-West-Richtung, der Stadt Basel jene vielzitierte blühende Entwicklung als Zentrum des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens der Renaissancezeit. Im 19. Jahrhundert war dann wiederum Basel die erste Schweizer Stadt mit Anschluss an ein – freilich vorerst nur ausländisches – Eisenbahnnetz. Bis zum ersten Weltkrieg erfolgte schliesslich mit zwei neuen staatlichen Bahnhöfen der entscheidende Ausbau zu einer Schienendrehscheibe von europäischer Bedeutung. Gleichzeitig entstand für die Stadt selbst und ihre regionale Umgebung ein Schmalspur-Schienennetz, welches dank entsprechendem Pioniergeist auch Kantons- und sogar Landesgrenzen überwand.

Doch die beiden Weltkriege führten zu erheblichen Behinderungen der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen. Das Schienennetz wurde nur noch unter nationalen Gesichtspunkten ausgebaut. Dafür entstanden in den sechziger und siebziger Jahren die grossen Verbindungen auf Hochleistungsstrassen, allen voran die deutsche Rheintal-Autobahn A 5, welche 1980 mit der schweizerischen Nord-Süd-Autobahn N 2 verknüpft wurde. Die Vernachlässigung des Bahnverkehrs zugunsten eines forcierten Ausbaus des Strassennetzes ist nicht ohne Folgen geblieben. Die Schienen wären zwar vorhanden, doch der darauf rollende Bahnverkehr nutzt das Streckenangebot höchstens ansatzweise als europäische Drehscheibe. Befriedigend ist heute wohl nur das rechtsrheinische Angebot mit den stündlich fahrenden Intercity-Zügen der Deutschen Bundesbahn, wobei Basel die einzige Aussenstation des deutschen IC-Netzes ist. Schon der linksrheinische Eisenbahnverkehr aus Strasbourg über Mulhouse Richtung Süden wird dem wünschbaren Drehscheiben-Angebot nicht ganz gerecht, weil er ab Mulhouse in die Richtungen Belfort und Basel aufgeteilt, d.h. halbiert wird. Auch die Verbindungen nach Paris sind – zieht man den Vergleich mit Genf und seinem TGV-Angebot – nicht, was sie sein könnten.

Und wie sieht die Schweizer Seite aus? Heute ist Basel die einzige Grossstadt des Landes, die nicht jede Stunde, sondern nur alle zwei Stunden SBB-Intercity-Züge aufweist. Anderseits haben die SBB erst kürzlich herausgefunden, dass das "Bahnkunden-Verhalten" der Basler sehr zu wünschen übrig lässt; kurz, Basler ziehen allzuoft ihr Auto der Eisenbahn vor! Die Begutachter der SBB-Generaldirektion sehen dabei eine Ursache darin, dass der Basler Bundesbahnhof schlecht mit dem städtischen BVB- und BLT-Nahverkehr verknüpft und zu wenig mit dem Stadtzentrum verbunden ist.

2 Wie der "Masterplan" ins Rollen kam

Mit dieser Sachlage und diesen Fragestellungen beginnt das Nachdenken über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in und um Basel. Immer knapper werdende Energieressourcen, vor allem aber die nun mehr deutlich wahrnehmbaren Umweltschäden lassen solches Nachdenken zur Pflicht für entsprechendes Handeln werden. Um immer mehr Menschen zum Umsteigen auf das sinnvollere Massenverkehrsmittel zu bewegen, müssen Angebotsverbesserungen im internationalen Fernverkehr zwischen den Städten ebenso ergriffen werden wie Massnahmen im regionalen Nahverkehr der Eisenbahnen (Grobverteiler), der BLT-Vorortbahnen (Mittelverteiler) und des städtischen BVB-Netzes (Feinverteiler).

Derartige Leitgedanken waren denn auch richtungsweisend für die Gesamtverkehrsplan-Kommission des Baselstädtischen Grossen Rates, als sie 1983 für den Raum Bahnhof Basel SBB die Erarbeitung eines "Masterplans" mit Termin- und Finanzierungsplan forderte. Denn gerade dieses Bahnhofgebiet erweist sich zugleich als entscheidendes Nadelöhr und als chancenreiche Drehscheibe für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs der ganzen Region. Weil aber eine zukunftsweisende Verkehrsplanung nicht mehr losgelöst von Fragen der Stadtentwicklung insgesamt betrieben werden sollte, bildete sich aus den Reihen der genannten parlamentarischen Kommission eine "Gruppe Bahnhof", die als "überparteiliche Arbeits- und Interessengruppe Verkehrsdrehscheibe und Dienstleistungszentrum Bahnhof SBB" zusammen mit Politikern aus Basel-Land und weiteren Exponenten der interessierten Öffentlichkeit auch städtebaulichen und arbeitsmarktpolitischen Aspekten eines solchen "Masterplans" Nachachtung verschaffen wollte.

Im Juni 1983 stimmte der Grosse Rat dem Vorschlag seiner Kommission zu und bewilligte den Planungskredit von einer Million Franken zur Erarbeitung dieses methodisch neue Wege gehenden Richtplans, der innert zweier Jahre mit Realisierungs- und Finanzierungsvarianten vorzulegen ist. Doch Opponenten witterten hinter dem ganzen Vorgehen "gigantische Milliardenprojekte", die im alten Stil starrer Objektplanung durchgeboxt werden sollten. Ein erfolgreiches Referendum führte denn auch im Dezember 1983 zu einer Volksabstimmung, welche allerdings ebenfalls eine – wenn auch relativ knappe – Zustimmung zum "Masterplan" ergab. Gross war wohl der Anteil der Nein-Stimmenden, weil der Planungsauftrag auch Strassenvorhaben enthält, deren Ausmass schwer abschätzbar ist und folglich den Gegnern Gelegenheit gab, die Angst vor vermeintlichen Autobahnen ("Südtangente") und Grossparkings zu schüren.

3 Die "Masterplan"-Philosophie

Mittlerweile hat nun aber unter Federführung des Baselstädtischen Baudepartements und unter der Projektleitung des Kantonsbaumeisters eine Behördendelegation, der auch die SBB, die PTT sowie der Kanton Basel-Land angehören, die Einleitung des "Masterplan"-Prozesses an die Hand genommen. Als Ausgangspunkt oder Philosophie gilt hierbei eine teils veränderte Sichtweise im öffentlichen Bewusstsein der letzten Jahre, ein neues Verhältnis zur Stadt: Sie wird wieder so als Lebensform akzeptiert wie sie ist, nicht so, wie man sie "machen" könnte. Und im Umgang mit städtischen Problemen sollen nicht mehr Einzelprojekte ohne Gesamtzusammenhang durchgezogen, sondern aus diesem Zusammenhang heraus entwickelt werden. Hierzu gehört beispielsweise die Tatsache, dass Basel heute wieder gleichviel Bewohner zählt wie 1950, jedoch gegenüber damals 50% mehr Wohnfläche aufweist – abgesehen von der enormen Zunahme an Motorfahrzeugen (heute etwa 60 000).

So müssen auch Nutzungsveränderungen im Bahnhofgebiet aus dem Gesamtzusammenhang hergeleitet werden: Wohin verteilen sich neue, wohin verschieben sich Arbeitsplätze *ohne* Planung? Beziehungsweise: Sollen sich Arbeitsplätze auf die Achse Mustermesse-Innerstadt-Bahnhof SBB konzentrieren, um zu erreichen, dass sie nicht in Wohngebiete hinein wuchern? Bei all diesen Fragen erweist sich in Basel immer wieder das Bahnhofgebiet SBB als das geeignete für eine noch offene Entwicklung – vorausgesetzt man betrachtet eine Stadt nicht als ein städtebaulich einzufrierendes Gebilde...

Doch der "Masterplan" soll für solche Stadterneuerung keine Milliardenprojekte schaffen, sondern eine Gesamtvorstellung entwickeln. So erfolgt jetzt

- in einer ersten Phase die Abstimmung von vielleicht noch widersprüchlichen Zielen und Projektvorhaben;
- in einer zweiten Phase wird auf der Basis mehrerer Szenarien ein Gesamtkonzept in Varianten erarbeitet;
- die dritte Phase soll schliesslich aufzeigen, wie die Varianten dieses Konzepts terminlich und finanziell realisiert werden könnten.

Der ganze, zwei Jahre terminierte Planungsvorgang wird nicht – wie bisher sattsam bekannt – einem fernen Gutachter in Auftrag gegeben, sondern soll von einer differenzierteren Projektorganisation (unter dem Schirm der erwähnten Behördendelegation) und unter Einbezug der Öffentlichkeit erarbeitet werden. Dies bedeutet Offenlegen von Zwischenresultaten und entsprechende Entgegnahme von Kritik.

4 "Herzstück" ist der öffentliche Verkehr

Bei aller offenen Planung und Varianten-Freudigkeit sind es aber gerade die Vorhaben im Bereich des Verkehrs, die unabhängig von einer möglichen Realisierung kostenmässig am ehesten eingeschätzt werden können. Dabei wird sogleich deutlich, dass eine Umfahrungsstrasse des Gundeldingerquartiers im südlichen Bahnhofbereich etwa 15%, hingegen die optimalen Ausbauten für den Eisenbahn- und BLT-Einführungsverkehr etwa 75% der möglichen Gesamtkosten verschlingen würden. Massnahmen für den *öffentlichen* Verkehr bilden also das "Herzstück" der Masterplanung. Damit, d.h. ausgehend von mehreren hundert Millionen von Franken, wird von der Kostenseite her deutlich, welche Schlüsselrolle der Bahnhof SBB für wirklich entscheidende Angebotsverbesserungen des öffentlichen Verkehrs der ganzen Region spielt. Welches sind nun aber die noch unerfüllten Infrastruktur-Erfordernisse für eine Optimierung des öffentlichen Verkehrsangebots?

5 Perspektiven für den Fernverkehr

Der Basler Bundesbahnhof bildet heute im Nord-Süd- und Ost-West-Intercity-Verkehr immer noch (und wieder) einen Knotenpunkt von europäischer Bedeutung. Diesem Umstand wird – wie eingangs angedeutet – vor allem von deutscher Seite Rechnung getragen: Einmal mit deutschen IC-Zügen im Stundentakt, die vereinzelt über Basel hinaus Richtung Süden weitergeführt werden. Anderseits wird die deutsche Rheintalstrecke bis Basel auf Hochgeschwindigkeiten über 200 Kilometer pro Stunde ausgebaut.

Auf Schweizer Seite bieten die SBB vorerst nur einen Zweistundentakt für IC-Züge an. Daneben besteht jedoch ab Basel Richtung Gotthard das Projekt einer "Neuen Haupt-Transversale (NHT)", das ebenfalls für Hochgeschwindigkeiten, jedoch vorläufig nur bis Olten, d.h. bis zur Einmündung in die schweizerische Ost-West-NHT reicht. Diese Neubaustrecke ist Voraussetzung für die Einrichtung des in der übrigen Schweiz schon laufenden Stundentakts im IC-Verkehr Richtung Zürich, Luzern und Bern. Die NHT ist aber auch Voraussetzung für die Einrichtung eines S-Bahn-ähnlichen Regionalverkehrs auf den bestehenden Schienen der gleichen Richtung.

Das schwächste – allerdings auch nachfragebedingte – Angebot bietet der Fahrplan für die Städteverbindungen Richtung Frankreich. Einer Verdichtung oder Rhythmisierung der Zugsfolge oder gar der wünschbaren Einrichtung einer TGV-Verbindung nach Paris würde die heutige Schienen-Infrastruktur auf der Strecke Basel-Mulhouse wohl genügen. Aber die zusätzliche Einrichtung einer S-Bahn-ähnlichen Linie auf der gleichen Strecke hätte ein drittes Gleis zur Voraussetzung.

Alle hier aufgezählten Verbesserungsmassnahmen auf den Zufahrtsstrecken sind freilich sinnlos, wenn nicht der verbindende Knoten entsprechend ausgebaut wird: Die heutige Anlage des Basler Bundesbahnhofs erfüllt die nötigen Voraussetzungen als Drehzscheibe eines künftig verdichteten IC-Fernverkehrs nicht. Das Gleisfeld muss mithin im Rahmen des "Masterplans" um- und ausgebaut werden, damit Nah- und Fernverkehr entflochten werden und internationale Züge die Anlage als Durchgangsbahnhof benutzen können.

6 Perspektiven für den Nahverkehr

Ungewohnter als beim Fernverkehr mag die Feststellung sein, dass der Basler Bundesbahnhof auch im künftigen Schienen-*Nah*verkehr dieser Dreiländer-Region eine Schlüsselrolle spielen könnte. Die aus den Gesamtzusammenhängen heraus zu entwickelnde Masterplanung bietet erstmals Hand für entscheidende und realistische Weichenstellungen für eine bessere Erschliessung der weiteren Region. Grundidee ist dabei die Verknüpfung aller Kategorien des öffentlichen Schienenverkehrs in einem zentralen Knoten, weil damit die Attraktivität des Gesamtsystems erhöht, beziehungsweise der Anreiz zum Umsteigen vom privaten auf das öffentliche Verkehrsmittel erheblich gesteigert wird.

Die weiter oben genannten Ausbauten der Zufahrtsstrecken, vor allem aber des Bahnhofareals, sind ebenso unabdingbare Voraussetzungen für die Einrichtung eines S-Bahn-ähnlichen Netzangebots in der Region. Durch den Bau eigener Bahnsteige im Bahnhof, einer NHT-Strecke nach Olten, einiger Doppelpurinseln im Birstal, eines dritten Gleises von Basel nach St. Louis, einer neuen Verbindungskurve nördlich des Badischen Bahnhofs nach Weil-Ost, könnten folgende Staatsbahnstrecken S-Bahn-ähnlich betrieben werden:

- Basel SBB – Rheinfelden – Frick – Brugg (Fricktallinie)
- Basel SBB – Liestal – Gelterkinden – Olten (Ergolztallinie)
- Basel SBB – Laufen – Delémont (Birstallinie)
- Basel SNCF – St. Johann – St. Louis – Mulhouse (Elsässerlinie)
- Basel Bad Bf – Efringen-Kirchen – Müllheim (Oberrheinlinie)
- Basel Bad Bf – Weil-Ost – Lörrach – Zell (Wiesentallinie)
- Basel Bad Bf – Rheinfelden – Bad Säckingen – Waldshut (Hochrheinlinie).

Die solchermassen verbesserte Netz-Infrastruktur könnte betrieblich sinnvolle Linienkombinationen ermöglichen. Als "Aufhänger" für ein solches Verbundnetz über die ganze Grenzregion hinweg bietet sich ausgerechnet das vor wenigen Jahren vorgelegte Projekt eines Schienenanschlusses des Flughafens an: Weil auch die Deutsche Bundesbahn ihr Interesse an diesem Anschluss angemeldet hat, dieser Anschluss aber am französischen Stammgleis Basel-Mulhouse bewerkstelligt werden muss, ist für die DB nur eine Betriebsführung vom Badischen Bahnhof über den Bundesbahnhof Richtung Elsass möglich. Eine solche Verbindung kann aber vorzeitig als Nahverkehrslinie im Gemeinschaftsbetrieb der drei Staatsbahnen geführt werden und als zentrale Verknüpfungssachse für alle übrigen Bahnlinien dienen. Würde diese Gemeinschaftslinie nach St. Louis schon ab Zell über Lörrach und Weil und ohne Spitzkehre in den Badischen Bahnhof geführt, so wäre auch die hängige Frage einer Verlegung der DB-Wiesentalbahn aus Riehen gelöst: Die BVB-Mittelverteilerlinie 6 könnte in die Siedlungsschwerachse verlegt und womöglich nach Lörrach verlängert werden. . .

Auch für das Angebot im übrigen Schmalspur-Schienennetz eröffnet der "Masterplan Bahnhof SBB" neue Perspektiven. Zwar haben grosse finanzielle Anstrengungen im Einzugsbereich der Vorort-Tramlinien 10, 11 und 17 diese am meisten verdichteten Talschaften im Basler Agglomerationsgürtel besser an das öffentliche Verkehrsmittel zu binden vermocht. Doch umso gebieterischer stellt sich die Frage, wie diese BLT-Linien in das städtische BVB-Netz integriert und mit dem Bahnhof verknüpft werden könnten. Der "Masterplan" wird deshalb sowohl kurzfristig-provisorische als auch definitive Einführungsvarianten über das Bahnhofareal vorzuweisen haben. Ob nun oberirdische oder unterirdische oder mit unkonventionellen Verkehrsmitteln kombinierte Lösungen vorgelegt werden: Allelmal gilt es, im Bahnhofgebiet eine optimale Transportkette zwischen Eisenbahn, BLT-Vorortbahnen und städtischen Tram- und Buslinien herzustellen.

Vielleicht wird dann dereinst dank des jetzt eingeleiteten Planungsprozesses ein ähnlicher Durchbruch für den öffentlichen Verkehr zu konstatieren sein wie in der Pionierzeit um die letzte Jahrhundertwende. Und das eingangs zitierte Basler "Bahnkunden-Verhalten" wird sich zum Besseren gewendet haben, weil die Drehscheibe Bahnhof SBB mit BVB und BLT verknüpft und mit dem Stadtzentrum in jeder Beziehung verbunden sein wird.

RÉSUMÉ

Bâle doit son importance dans le passé essentiellement à sa situation centrale, à la croisée des axes N-S et E-W. Au cours du 19^o siècle, Bâle fut la première ville suisse à être raccordée au réseau étranger; elle devint, par la suite, un carrefour ferroviaire européen. Les deux guerres mondiales ont freiné le développement du trafic ferroviaire transfrontalier. Il existe aujourd'hui de bonnes relations ferroviaires grâce aux trains Inter-City allemands; pourront être améliorées les relations avec Paris et avec les villes suisses (Berne, Zurich, Lucerne).

Des ressources d'énergie en diminution, une pollution croissante donnèrent à réfléchir sur les missions des transports publics à Bâle. Aussi la Commission du Plan de circulation du Grand Conseil a-t-elle demandé l'établissement d'un plan directeur, soumis à l'approbation populaire.

Ce plan directeur, qui sera prochainement élaboré, prend comme point de départ l'état actuel de

la circulation en ville. Dans une première phase, il faudra harmoniser les exigences contradictoires sur l'utilisation des terrains dans le quartier de la gare SBB. Ensuite on élaborera des variantes relatives à l'aménagement ultérieur du quartier et ses possibilités de financement et de réalisation. La population sera invitée à participer à l'élaboration du plan au cours des travaux.

On espère que grâce au plan, Bâle pourra récupérer sa fonction de carrefour en matière de transports publics. Pour y parvenir, le plan devrait créer les conditions d'un prolongement des trains Inter-City allemands vers des terminus suisses par un raccordement rapide (NHT) et d'une meilleure correspondance avec la France. En ce qui concerne le trafic intérieur, il convient d'améliorer, techniquement, la desserte des principales vallées de l'agglomération. Enfin, les principales lignes de banlieue des vallées de Leimen et de la Birse devraient être reliées directement à la gare SBB.

Résumé: *D.Opferkuch*

Traduction: *P.Meyer*