

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 11

Artikel: Der neue badische Bahnhof in Basel
Autor: Bringolf, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22056>

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: 13.01.2026

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

darstellen. Sehr malerisch ist die Verteilung der Arkaden von orientalischem Dessin und der vorspringenden Altane mit zierlicher Holzdekoration. Der Ton der Mosaik wirkt fein auf den glatten Putzflächen. Wir können uns trotz aller Versicherungen des Eindrucks nicht erwehren, dass dieser Landsitz echter und ländlicher aussehen und inmitten seiner reichen Nachbarn anziehender wirken würde, wenn seine Flächen etwas weniger mit malerischen Details überhäuft wären, und besonders ohne die grosse Glaslaterne, welche in Form eines Aufbaus die Ruhe des Daches vollständig stört.

Reizvoll ist die innere Halle mit ihrer halb türkischen, halb modernen Architektur und der fein gestimmten Färbung (Fig. 7). Von der oberen Galerie schauen türkische Erker (Mucharabies) geheimnisvoll herab; reiche Trophäen und Pflanzengruppen verraten den raffinierten Geschmack des Dekorateurs; nicht wenig zu der Harmonie des Ganzen trägt ein Fries von Mucha bei, Bosnien durch die Jahrhunderte darstellend, in Farbe und Zeichnung würdig des berühmten Dekorationsmalers.

Ausserordentlich störend wirken in diesem Raum die Ausstellungskarten, die man sich mühsam wegdenken muss. *A. Lambert.*

(Forts. folgt.)

Der neue badische Bahnhof in Basel.*)

Mitteilung von *H. Bringolf*, Kantonsingenieur.

Durch das im März d. J. zwischen der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen und den Behörden des Kantons Basel-Stadt getroffene Uebereinkommen, betreffend die Neuanlage des badischen Bahnhofes, ist die schon seit den 70er Jahren im Studium begriffene und für die Stadt Basel so wichtige Frage endlich zum Abschluss gelangt. Entgegen allen früheren Projekten, welche eine Belassung des Personenbahnhofs an seiner jetzigen Stelle vorsahen, wird nun gemäss dem zu genannter Ueberreinkunft gehörenden Plan der Personenbahnhof um etwa 600 m weiter nördlich an die jetzige Peripherie der Stadt verschoben, während der neue Güterbahnhof zwischen den jetzigen Personenbahnhof und den Rangierbahnhof zu liegen kommt. (Siehe Uebersichtsplan).

Im Jahre 1894 hatten sich die Bahn- und die kantonalen Behörden bereits über die Ausführung eines im Jahre 1893 entworfenen Projektes geeinigt, welches eine Hebung des Personenbahnhofs an seiner jetzigen Stelle um etwa 4 m und die Verlegung des Güterbahnhofes zwischen diesem und dem Rangierbahnhof à niveau des jetzigen Terrains vorsah; die Kosten waren zu 13 1/2 Millionen Fr. veranschlagt, Basel anerbot sich, hieran einen Beitrag von 2 1/2 Millionen Fr. zu leisten. Die Vorteile, welche dem

Gemeinwesen durch dieses Projekt erwachsen wären, bestanden hauptsächlich in der Möglichkeit, an Stelle der vorhandenen und noch projektierten lästigen Niveauübergänge bequeme Unterführungen und damit die erstrebten günstigen Verbindungen zwischen den beidseitig der Bahn gelegenen Stadtteilen herstellen zu können. Den namentlich auch auf günstige Gestaltung des Stadtplanes ziellenden Wünschen der Stadt Basel hätte allerdings durch Erstellung eines Kopfbahnhofes östlich der Riehenstrasse und senkrecht zur jetzigen Bahnhofachse am besten entsprochen werden können, allein die Generaldirektion lehnte eine derartige Lösung von Anfang an von der Hand und beharrte auf der Anlage eines Durchgangsbahnhofes; um eine Einigung zu ermöglichen, bestanden die baselstädtischen Behörden auch nicht länger auf der Anlage des Kopfbahnhofes.

Die Sache war also so weit gediehen, dass es sich nur noch um Festsetzung des von Basel zu leistenden Beitrages handelte (die Bahnverwaltung bezeichnete die offerierte Summe von 2 1/2 Millionen Fr. als zu niedrig und nicht im Verhältnisse stehend zu den der Stadt aus der Hebung des Personenbahnhofes erwachsenden Vorteilen), als Ende 1898 die Generaldirektion erklärte, sie müsse das bis anhin verfolgte Projekt von 1893 fallen lassen und die gänzliche Verlegung des Personenbahnhofes in Aussicht nehmen. Die Gründe zu diesem Vorgehen sind wesentlich in der Erwägung zu suchen, dass das jetzige Bahnhofareal für eine neue und den zu erwartenden Verkehrsverhältnissen entsprechende Anlage zu klein ist, eine weitere Ausdehnung aber wegen der bis dicht an den Bahnhof sich erstreckenden Bebauung nur mit enormen Kosten möglich wäre. Dazu käme noch, dass die während des Betriebes vorzunehmenden Umbauten und die Hebung des Planums um 4—5 m nicht nur äusserst schwierig, sondern auch sehr

kostspielig sein würden. Mit grossen finanziellen Opfern könnte nur eine Anlage erstellt werden, welche auf die Dauer nicht genügen würde und dabei noch sonst viel zu wünschen übrig liesse.

Als Terrain für die neue Personenbahnhof-Anlage brachte die Generaldirektion das jenseits der projektierten Schwarzwaldallee gelegene Gebiet in Vorschlag und zwar sollte sich der Bahnhof auf dem dortigen ebenen Gelände in fast geradliniger Verlängerung der Eisenbahnbrücke, zwischen dem Rhein und der Wiese in einer Längenausdehnung von rund 2 km und einer Breite von etwa 150 m erstrecken. Der Bahnhof sollte als Durchgangsbahnhof in 5—6 m Höhe über Terrain angelegt werden, für den Güterbahnhof war die früher bestimmte Lage zwischen dem altem Personenbahnhof und Rangierbahnhof beibehalten, der Rangierbahnhof sollte bedeutend verbreitert und bis nach Leopoldshöhe ausgedehnt werden. Die Kosten der gesamten

Die Architektur an der Pariser Weltausstellung von 1900.



Fig. 7. Halle im Pavillon von Bosnien-Herzegovina.

Architekt: Panek.

*) Mit einem Uebersichtsplan auf Seite 106.

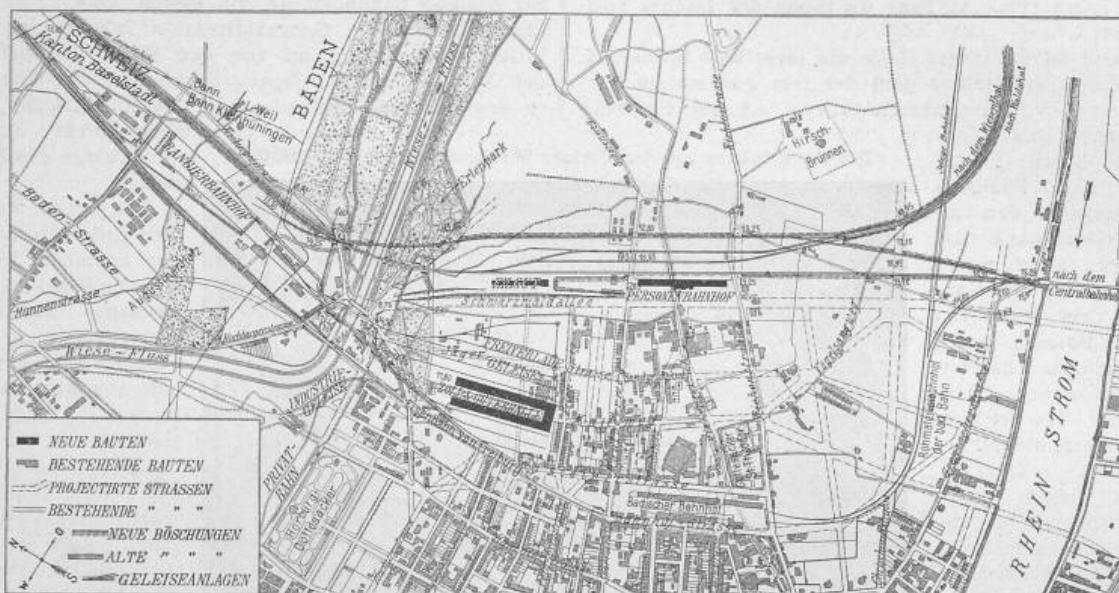
Um- und Neubauten waren zu mehr als 25 Millionen Fr. veranschlagt.

Dass in der That der Mangel an Raum beim jetzigen Bahnhof der hauptsächlichste Beweggrund der Generaldirektion für eine Aenderung ihrer Ansicht gewesen ist, geht ohne weiteres aus der Prüfung des Situationsplanes hervor; während nämlich der jetzige Personen- samt Güter-

langs der Schwarzwaldallee in Aussicht genommen. Die Perrons werden 280 m lang und 12—18 m breit; sie sollen mit grossen Hallen überdeckt werden.

Der *Güterbahnhof*, welcher à niveau der umliegenden Strassen zu liegen kommt, soll geräumige, helle und mit den neuesten Einrichtungen versehene Güterhallen, sowie ausreichende Freiverladeplätze, Materiallagerplätze und Zoll-

Der Neubau des badischen Bahnhofes in Basel.



Uebersichtsplan 1 : 20 000,

bahnhof eine Fläche von etwa 150 000 m² in Anspruch nimmt, bedeckt der neue Personenbahnhof allein schon eine Fläche von 250 000 m², von einer Anlage in dieser Ausdehnung an jetziger Stelle hätte also niemals die Rede sein können.

Die von der Generaldirektion gewählte Lage an der Schwarzwaldallee kann als eine günstige bezeichnet werden, der Bahnhof kommt auf gänzlich unbebautes, fast ebenes Terrain zu stehen, die Anschlusslinien gestalten sich sehr vorteilhaft und der ganze Bau lässt sich völlig unabhängig vom jetzigen Betrieb fertig erstellen.

Die Behörden von Basel-Stadt mussten die Vorteile der neuen Anlage gegenüber dem früheren Projekt anerkennen, und wenn auch die weitere Entfernung des Bahnhofes vom Stadtzentrum als Nachteil empfunden wurde, so stimmte der Regierungsrat doch dem Projekt bei, weil dasselbe für die Entwicklung der Stadt und den Anschluss der äussern Quartiere an diese weit günstigere Verhältnisse darbietet, als das Projekt von 1893, nach welchem die Bahnanlage Klein-Basel doch immer in zwei Teile zerschnitten hätte. Ein Grund mehr, der neuen Vorlage zustimmen, lag auch darin, dass durch die Verlegung keine grossen Privatinteressen geschädigt werden.

Wie schon erwähnt, wird der Personenbahnhof als *boch-liegender Durchgangsbahnhof* erstellt, das Planum kommt etwa 6 m über die bestehenden, unter dem Bahnhof durchzuführenden Hauptverkehrsstrassen (Riehenstrasse und Maulbeerweg) zu liegen, der Platz vor dem Aufnahmegebäude, das eine Längenausdehnung von ungefähr 260 m erhält, liegt etwa 4 1/2 m unter dem Bahnhofplanum, welche Niveaudifferenz durch Stufen vom Platz ins Vestibule und von diesem auf die Perrons ausgeglichen werden sollen. Wartesäle und Zollabfertigung kommen ins Erdgeschoss, der Haupteingang befindet sich in der Mitte, der Ausgang im östlichen Pavillon. Für den Personen-, Gepäck- und Postverkehr sind getrennte Tunnels vorgesehen, die Eilguthalle kommt links vom Aufnahmegebäude und wahrscheinlich à niveau der Strasse zu stehen; für das Postgebäude und die Dienstwohnungen ist der Platz östlich der Riehenstrasse

entrepôts erhalten. Nach dem an das Bahngebiet grenzenden Terrain sind Industrieleise projektiert. Die nach dem Rangierbahnhof führenden Güterzugseleise werden bei der Freiburgerstrasse unter den Personenzugseleisen der Freiburger Linie hindurch geführt; die in den langen Erlen liegende Partie soll als Viadukt behandelt werden.

Bereits ist auch im Anschluss an die neue Bahnhofsanlage vom Stadtplanbureau ein Strassennetz entworfen worden, welches, wie aus dem Plan ersichtlich ist, möglichst direkte Verbindungen aller Stadtteile mit dem Personen- und Güterbahnhof in Aussicht nimmt und nach welchem neun Hauptstrassenzüge in Breiten von 15—18 m unter dem Bahnhof hindurch geführt werden sollen; dieses Strassennetz soll successive mit zunehmender Bebauung und unter Heranziehung der Landeigentümer an die Kosten durch den Staat erstellt werden.

An die Kosten der Erstellung des neuen Personenbahnhofes verlangte die Generaldirektion von dem Kanton Basel-Stadt einen Beitrag von $4\frac{1}{4}$ Millionen Fr., d. h. den gleichen Betrag, welchen sie für die Hochlegung des jetzigen Bahnhofes gefordert hatte. Der Regierungsrat stellte sich von Anfang an auf den Standpunkt, dass die Vorteile des neuen Projektes zum grössten Teil auf Seite der Bahn liegen und dass dem Kanton Basel-Stadt durch die grössere Entfernung des Bahnhofes und die kostspieligen Strassenanlagen, deren Ausführung nun sofort notwendig werden wird, zunächst mehr Nachteile als Vorteile erwachsen; von diesem Standpunkte ausgehend, lehnte der Regierungsrat jede Beteiligung an den Kosten der neuen Anlage ab, dagegen erklärte derselbe sich bereit, das frei werdende Areal der jetzigen Bahn zu einem annehmbaren Preis der Bahn abzunehmen. Schliesslich fand eine Einigung statt und es wurde unter 24. März d. J. zwischen beiden Parteien ein Vertrag vereinbart, dessen wesentliche Bestimmungen folgende sind:

Der neue Personenbahnhof kommt nach vereinbartem Projekt an die Schwarzwaldallee zu liegen und zwar als hochliegender Durchgangsbahnhof. Die Ausführungspläne unterliegen der Genehmigung der kantonalen Behörden.

dabei wird angenommen, dass die gesamte Anlage des Personen- und des Güterbahnhofes geräumig und zweckmäßig erstellt und ein architektonisch schönes Aufnahmgebäude erbaut werde.

An die Kosten der Verlegung des Personenbahnhofes leistet der Kanton Basel-Stadt einen Beitrag von 2 Millionen Fr., zahlbar in vier Jahresraten.

Der Bau soll 1901 begonnen und 1905 vollendet werden.

Der Kanton Basel-Stadt erwirbt das nach Vollendung des neuen Bahnhofes frei werdende Bahnhofareal im Inhalt von etwa 150 000 m² zum Preise von rund 4 Millionen Fr., Gebäude inbegriffen.

Die Eisenbahnverwaltung erstellt für ihre Kosten die Unterführungen der Grenzacherstrasse (16 m breit), Chrieschonastrasse (16 m breit), Riehenstrasse (18 m breit), Maulbeerweg (15 m breit), Horburgstrasse (16 m), Hochbergerstrasse (16 m), Freiburgerstrasse (16 m) und Neuhausweg (12 m). Die lichten Höhen der Unterführungen betragen 4,20—4,80 m; im fernern übernimmt die Eisenbahnverwaltung die Herstellung des 35,00 m breiten Bahnhofvorplatzes.

Die zur Entwässerung der Bahnhofsanlagen und der Strassen erforderlichen Kanäle erstellt der Staat.

Die Herstellung der Strassen außerhalb des Bahnhofsbereiches sowie die Fahrbahnen (Chaussierung) der unter der Bahn durchführenden Strassen übernimmt der Staat ebenfalls.

Der Vertrag wurde vom Grossen Rat am 10. Mai 1900 ohne Diskussion genehmigt.

Miscellanea.

Der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hat vom 2.—5. September in Bremen unter zahlreicher Beteiligung seine 14. Wanderversammlung abgehalten, nachdem derselben am 1. September die Versammlung der Verbands-Delegierten vorausgegangen war. Aus der Sitzung der Delegierten beansprucht allgemeineres Interesse der Bericht des Verbandsvorsitzenden, Herrn Geh. Baurat *Stübben* über die Teilnahme der deutschen Fachgenossen am internationalen Architekten-Kongress in Paris. Die ausgezeichnete Aufnahme betont, welche ihnen dort zuteil geworden, konstatierte der Berichterstatter gleichzeitig die Fruchtlosigkeit des Kongresses, dessen unbedeutende Ergebnisse sowohl auf die Ablenkung der Teilnehmer von ernster Arbeit durch die Ausstellung, als auch auf ungenügende Vorbereitungen zurückzuführen seien. — Nach den Mitteilungen des Geschäftsführers besitzen die 37 Vereine des Verbandes 6 929 Mitglieder, die Einnahmen im Berichtsjahr haben 15 824 M., die Ausgaben 15 804 M. betragen. Den Hauptgegenstand der Beratungen bildeten die Verhältnisse der *Verbandszeitschrift*. Die bezüglichen Verhandlungen führten zur Annahme eines Antrages der Delegierten des «Berliner Architekten-Vereins» und der «Vereinigung Berliner Architekten», demzufolge an Stelle der von Gebr. Jänecke in Hannover herausgegebenen bisherigen Verbandszeitschrift «Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen» vom 1. Januar 1901 die «Deutsche Bauzeitung» als Organ des Verbandes treten soll. Der Beschluss ermächtigt den Vorstand, mit den Eigentümern der Deutschen Bauzeitung in Verhandlungen zur Feststellung eines Vertrages einzutreten. — Weitere Beschlüsse betreffen die den Verband seit fünf Jahren beschäftigende Frage *neuer Honorarnormen* für Arbeiten der Architekten und der Ingenieure; die von den Ausschüssen ausgearbeiteten Vorlagen, für welche sich die Mehrzahl der Einzelvereine ausgesprochen hat, gelangten zur Annahme. Was übrigens die neue Honorarnorm für Arbeiten der Ingenieure anbetrifft, so ist deren endgültige Fassung noch von den Hauptversammlungen der andern vier beteiligten Fachvereine (Verein deutscher Ingenieure, Verein deutscher Gas- und Wasserfachmänner, Verband deutscher Centralheizungs-Industrieller, Verband deutscher Elektrotechniker) zu erheissen. — Ueber den Stand der Arbeiten an dem Werke über *das deutsche Bauernhaus* berichtete Herr *Hinckeldeyn*. Infolge der von der deutschen Reichsregierung gewährten Subvention von 30 000 M. wird der Ausschuss in den Stand gesetzt, die vom Verbande vorgeschoßenen 4 800 M. demnächst zurückzuzahlen und fernerhin Verbandsmittel nicht mehr in Anspruch zu nehmen. Gemäss einem mit der Verlagsfirma Gerhardt Küttmann in Dresden abgeschlossenen Vertrage wird das Werk aus 10 Lieferungen mit je 12 Bildtafeln von 48 x 34 Blattgröße nebst Text mit eingedruckten Abbildungen von 100 Folioseiten gleichen Formats bestehen. Für Ende 1900 steht das Erscheinen der 1. Lieferung in Aussicht, in jedem der drei folgenden Jahre drei weitere Lieferungen, sodass

das ganze Werk bis Ende 1903 fertiggestellt sein würde. Mit der Abfassung der wissenschaftlichen Einleitung soll Prof. *Dietrich Schäfer* in Heidelberg, mit dem bautechnischen Text Prof. *Kossmann* in Karlsruhe und Provinzial-Konservator *Lutsch* in Breslau betraut werden.

— Wie jedes Jahr wird auch diesmal eine gemeinsame Sitzung mit den Vertretern der österreichischen und schweizerischen Ausschüsse und zwar in Dresden stattfinden; die deutschen Vertreter beabsichtigen bei dieser Gelegenheit die Veranstaltung eines Wettbewerbes zur Erlangung eines künstlerischen Einbandes vorzuschlagen. — Ein Antrag der «Vereinigung Berliner Architekten» auf Abänderung von zwei Paragraphen der Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben fand nicht die Zustimmung der Mehrheit, indem beschlossen wurde, die bestehenden Bestimmungen vorläufig nicht abzuändern, die Vorschläge aber bei einem Neudruck der «Grundsätze» zu berücksichtigen. Die angeregten Änderungen erstrebten die Vorausbestimmung von Ersatzmännern für die Hälfte der in Preisgerichten fungierenden Bausachverständigen, ferner die Gewähr, dass der Ankauf nicht prämiierter, aber vom Preisgericht empfohlener Entwürfe nur dann in Aussicht gestellt werde, wenn die nötigen Geldmittel dafür reserviert sind. Mit der Tendenz des erwähnten Antrages hatten sich die meisten Einzelvereine einverstanden erklärt. — Aus den statutengemässen Neuwahlen gingen hervor als Vorsitzender des Verbandes für die nächsten zwei Jahre Herr *Waldow* in Dresden, als Vorstands-Mitglieder die HH. *Bubendey* in Berlin und *v. Schmidt* in München, als Geschäftsführer Herr *Stadtbaumeister Eiselen* in Berlin.

Die *Wanderversammlung* des Verbandes war von über 500 Teilnehmern besucht. — Geh. Baurat *Stübben* (Köln) hielt die Eröffnungsrede, die ihm Gelegenheit bot zu einem Ausblick auf die Zukunft der Technik und der Techniker in Deutschland. An die Begrüssung der Versammlung durch den Bürgermeister der Stadt Bremen schlossen sich Vorträge des Oberbaudirektors *Franzius* über «Bremens bauliche Entwicklung» und des Assistenten am dortigen Gewerbemuseum Dr. *Schäfer*, über «das Rathaus in Bremen», in welchem am gleichen Tage der städtische Senat die Mitglieder der Versammlung festlich bewirtete. — In der zweiten Sitzung vom 4. September sprachen Herr *Oberingenieur Lanter* von Frankfurt a. M. über «Pariser Weltausstellungen» und Herr *Dr. Neubauer* von Bremen über «die Entwicklung der deutschen Handelsschiffahrt und die deutschen Überseer-Interessen». — Am Abend vereinigte die Mitglieder der Versammlung ein Bankett im Parkhause des Bürgerparks. Mit der Wanderversammlung wurden natürlich Besichtigungen Bremischer Bauten und verschiedene Ausflüge verbunden, unter andern ein Besuch der im Frühjahr neu eingerichteten Versuchsanstalt des Norddeutschen Lloyd, welche ermöglicht, an Schiffsmodellen aus Paraffinmasse in einem mit reinem Wasser gefüllten, überdeckten Versuchsbecken von 152 m Länge, 6 m Breite und 3 m Tiefe die Widerstände zu messen, welche durch Wellen- und Wirbelbildung während der Fahrt erzeugt werden. Vergleiche von Versuchen mit nachträglich erstellten Modellen bereits ausgeführter Schiffsbauten haben die Zuverlässigkeit der aus Modellen von 1:40 gewonnenen Versuchsresultate erwiesen. Auf diese Weise ist es möglich, für bestimmte Anforderungen diejenige Schiffsform im voraus festzustellen, welcher das Wasser den geringsten Widerstand entgegensezt, und es unterrichten die Versuche auch für eine gegebene Schiffsform über diejenige Geschwindigkeit, welche die geringsten Betriebskosten verursacht, über das Maas der Verlängerung bei einer Vergrösserung des Raumgehaltes u. a. m. — Als Ort der nächsten Wanderversammlung ist Augsburg bestimmt worden.

Über die *schweizerische Malerei an der Pariser Weltausstellung* hat der bekannte deutsche Kunstkritiker, Prof. Dr. *Richard Muther* sich in der Wiener Wochenschrift «Die Zeit» mit anerkennenden Worten geäussert. Er bemerkt, dass auch in der Schweiz frisches Leben sich regt. «Bisher war von diesem Land selten die Rede. Koryphäen wie *Boecklin* wurden zu Deutschland, Künstler wie *Robert* und *Gleyre* zu den Franzosen gerechnet. Und auf die Kleineren einzugehen war die Lust gering. Das schöne Werk «Die Schweiz im neunzehnten Jahrhundert», das unter Seippels Redaktion erschien, klagt über diese stiefmütterliche Art, mit der die Geschichtsschreibung sich der Schweiz gegenüber abwandt. Es röhmt, wie viel tüchtige Maler das Land hervorbrachte. Und durch die Pariser Ausstellung wird der Beweis geliefert. Man ist erstaunt, Künstlern wie *Louise Breslau*, *Eugène Burnand*, *Carlos Schwabe*, *Charles Giron* oder *Albert Welti*, die sonst immer als Pariser oder Münchener auftreten, unter ihren Landsleuten zu begegnen. Man sieht, dass *Sandreuter* doch höher einzuschätzen ist, als bisher geschah. Und namentlich in *Hodler* macht man die Bekanntschaft eines Künstlers von ganz urwüchsiger herber Kraft. Drei Werke — der Tag, die Nacht, Eurhythmie — vertreten ihn in Paris. Alle frappieren durch einen männlichen grossen Stil, der die Linienrhythmus des Puvis de Chavannes mit der malerischen Wucht Max Slevogts