

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 114 (1996)
Heft: 12

Artikel: Güterbahnhofareal Basel
Autor: Schnyder, Thomas / Bachmann, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78937>

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: 04.02.2026

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

Thomas Schnyder, Peter Bachmann, Basel

Güterbahnhofareal Basel

Einige grössere Industriearale und Hafenanlagen in Basel werden in den kommenden Jahren umgenutzt, so auch das Areal des Güterbahnhofs der Deutschen Bahn. Dadurch ergibt sich die interessante Möglichkeit, Kleinbasel städtebaulich zu reaktivieren.

Die Deutsche Bundesbahn wird in absehbarer Zeit die Bahnnutzung vom Güterbahnhofareal des Badischen Bahnhofs abziehen. An den Rändern des Areals haben sich 150 Jahre europäischer und regionaler Verkehrsgeschichte in Form gigantischer Dämme, Stahlbrücken und Flusskorrekturen aufwühlend und ablagernd verewigt. Auch unsere Zeit wird mit der Vervollständigung der Autobahnbrücken einen bleibenden Beitrag leisten. Das Gebiet umfasst Bahnanlagen auf verschiedenen Ebenen, die von einer Autobahn auf der vorerst höchsten Ebene gegen Norden abgerundet wird. Das Areal liegt im Spannungsfeld verschiedenster Interessen. Auf der einen Seite die Interessen von Gewerbe, Industrie und Messe Basel, auf der anderen Seite die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung nach Grünanlagen und einer erweiterten Ausstattungsstruktur. Gegenwärtig ist das Güterbahnhofareal eine ökologisch wertvolle Brache, und es gilt abzuwagen, inwieweit die Ansprüche der Ökologie sich mit dem für Kleinbasel notwendigen Ausbau verbinden lassen.

Geschichte

Die zentrale Lage auf der europäischen Nord-Süd-Verbindung sowie die gute Anbindung an das Mittelland und die Westschweiz haben Basels Entwicklung entscheidend geprägt. Die Industrialisierung und der damit einhergehende Zuzug von Arbeiterinnen und Arbeitern führten im letzten Jahrhundert zu einem enormen Wachstum Kleinbasels.

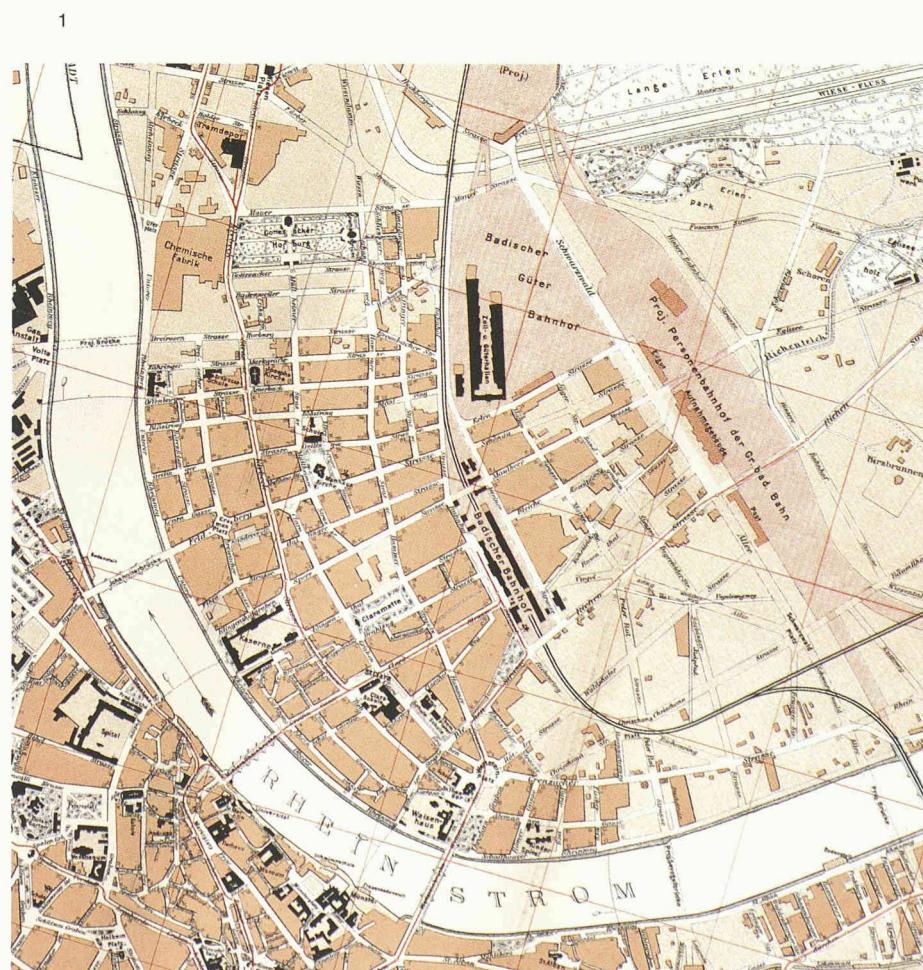
Mitte des 19. Jahrhunderts wurden der Fluss Wiese wasserbaulich korrigiert und Versickerungsteiche und Grundwasserpumpstationen für die Trinkwasserversor-

gung angelegt. Die Lange Erlen wurde durch die Anlage eines Tierparks als Naherholungsgebiet Kleinbasels aufgewertet. 1860 wurde die Badische Bahn an den Kleinbasler Strand gelegt. Schon bald zeigte es sich, dass das Bahnhofgebäude und der Güterbahnhof dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen waren, so dass die Generaldirektion der Badischen Bahn 1884 ein Erweiterungsprojekt vorlegte. Die Basler Regierung brachte in der Folge Vorschläge zur stadtvträglicheren Gestaltung des Projekts ein, deren eine wichtige Forderung ebenerdige Verbindungen der Straßen und somit das Höherlegen des gesamten Bahnhofs um sechs Meter beinhaltete. Durch die Verlegung des Badischen Bahnhofs auf einen künstlichen Damm an der Schwarzwaldallee kam die Stadt in den Besitz des heutigen Messeareals. Prof. Karl Moser, hochtechnischer Referent beim Eisenbahnministerium in Karlsruhe, plante das Aufnahmegebäude, das 1913 vollendet wurde. Die

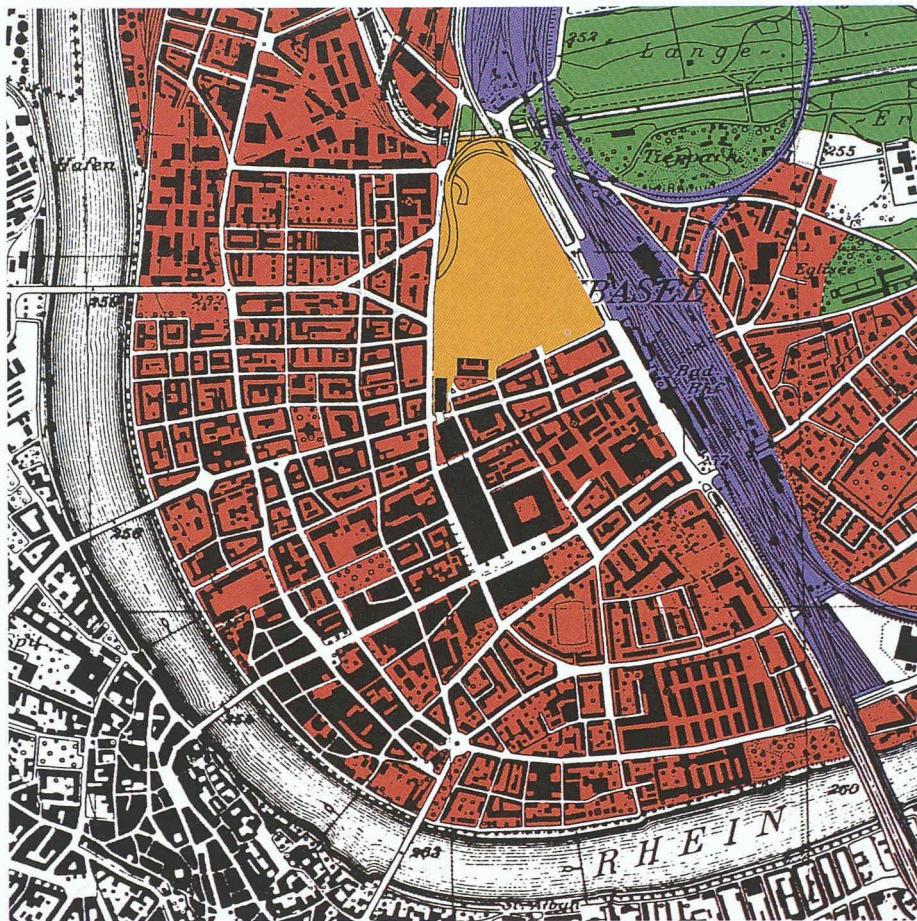
Realisierung der Autobahn entlang des Bahndamms mit der damit verbundenen Zerstörung der Schwarzwaldallee und dem Wirrwarr an Zubringern führten in den siebziger Jahren in eine Sackgasse, die man heute mit dem Bau der Nordtangente zu verlassen glaubt.

Analyse

Kleinbasel gehört zu den dichtest besiedelten Gebieten der Schweiz und verfügt über eine grosse Anzahl günstiger Wohnungen. Das radial und parallel zum Rhein verlaufende Strassenennet definiert die Blockrandbebauungen, Grünflächen beschränken sich auf wenige unüberbaute Gevierte, die Rheinpromenade und das Naherholungsgebiet Lange Erlen. Kleinbasel ist ein Schmelzriegel mit allen bekannten Begleiterscheinungen. Der Anteil an Ausländerinnen und Ausländern in Kleinbasel betrug 1860 32,2%, stieg bis 1910 auf 48,6% an und liegt heute, nach einem Einbruch während den Kriegen, wieder auf dem Wert von 1860. Da die ausländische Bevölkerung über kein Stimmrecht verfügt, ist das Stimmengewicht Kleinbasels unterproportional, die Bevölkerung weist



1
Ausschnitt Übersichtsplan 1:8000, 1911,
Badischer Bahnhof 1911 und projektierte
heutige Lage

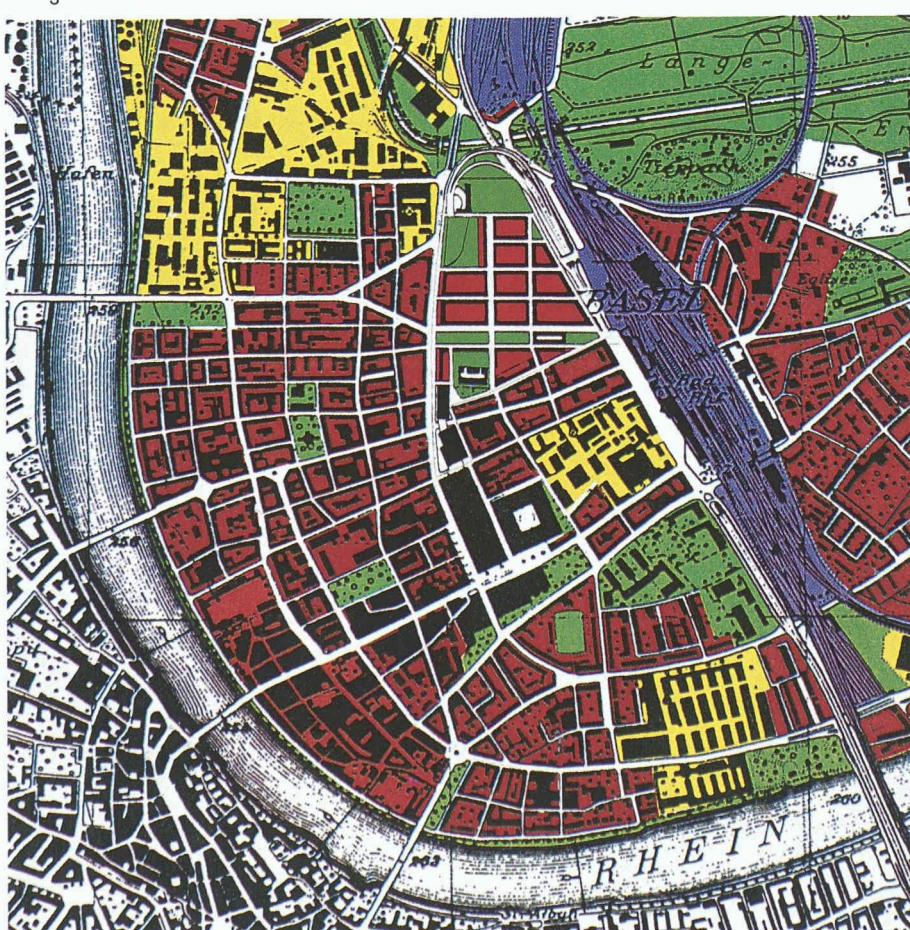


2

2
Ausschnitt Landeskarte 1:25 000, 1990, Lage des Güterbahnhofs. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 13. 2. 1996

4
Legung mit Umgebung, Modell 1:2000

6
Ausschnitt Landeskarte 1:25 000, 1990, Legung mit Grün- und Bahnlächen und Strassennetz. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 13. 2. 1996

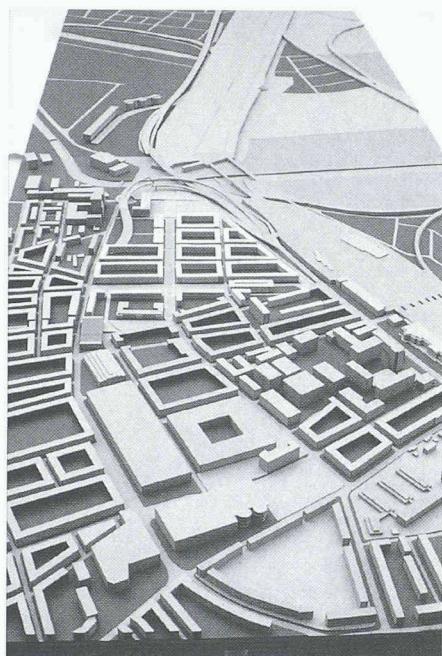


3

3
Ausschnitt Landeskarte 1:25000, 1990, Nutzungsplan, rot: Wohn- Gewerbezone, grün: Grünflächen, gelb: Industriezone, violett: Bahn- anlagen. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 13. 2. 1996

5
Blick Richtung Lange Erlen, Modell 1:500

7
Übersicht Wiesenknoten mit Legung, Modell 1:500



4

Zahlen:

Arealfläche	204 000 m ²
Nordtangentenbauten	16 000 m ²
Nutzungsziffer	111%
Wohnanteil	80% 180 000 m ² BGF
Gewerbeanteil	20% 45 000 m ² BGF



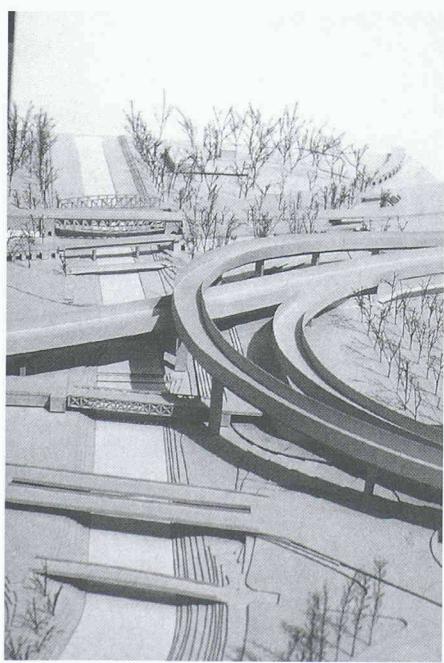
6

dafür das jüngste Durchnittsalter aller Basler Quartiere auf.

Güterbahnhof

Das Güterbahnhofareal gehört zu den potentiell am besten erschlossenen Arealen Basels. Seine Standortgunst erhöht sich noch durch die Einführung von S-Bahnlinien in den Badischen Bahnhof. Das 20 ha grosse Areal bietet Raum für Wohn- und Arbeitsflächen wobei der Schallschutz entlang der Autobahn besonders beachtet werden muss. Die Erschliessung des Areals selbst aber ist mangelhaft, da in der Planung des Übergangs von der Hoch- in die Tieflage der Autobahn eine künftige Weiterführung des Kleinbasler Strassennetzes auf das Areal offensichtlich kein Thema war. Die Ästhetik der Ingenieurbauten und die komplexe künstliche Geometrie sind aber auch Ressourcen des Ortes, die eine hohe städtische Qualität ergeben können. Die Deutsche Bahn wird ihre Nutzungen bis ca. 1998 aufgeben. Einige langjährige Mietverträge von Gebäuden entlang der Schwarzwaldallee werden bis ca. 2020 weiterlaufen.

kann eine positive Entwicklung fördern. Bisher haben der Bund für Naturschutz und das Hochbau- und Planungsamt Studien über die zukünftige Nutzung erarbeitet. Im folgenden wird unsere Legung (Überlagerung einer möglichen Nutzung auf das Areal) vorgestellt, die die Infrastrukturbauten in eine gebietsübergreifende Planung integriert. Die hohe Künstlichkeit des Ortes entsteht durch Überlagerungen von Wasser- und Verkehrsbauden: scheinbar planlos wird durch die Kunstbauten eine Außenraumfolge von hoher Qualität gebildet. Die Legung bindet diese Außenräume in ein Grünflächen-Kontinuum vom Naherholungsgebiet Lange Erlen bis zum Längenplatz, dem Zentrum des neuen Quartiers, ein. Ermöglich wird diese Kontinuität durch die Überbrückung der Fasanenstrasse mit



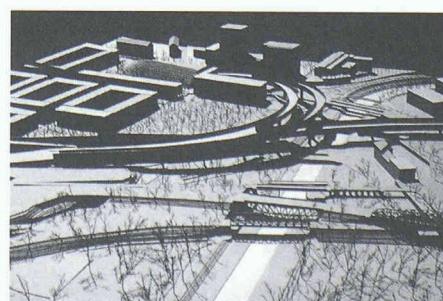
5

Projektverfasser:

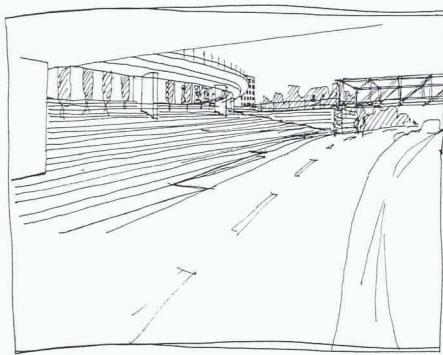
Christoph Schlemmer, dipl. Arch. ETH/SIA
 Thomas Schnyder, dipl. Arch. ETH
 Martin Schaffner, dipl. Arch. ETH
 Peter Bachmann, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI
 Walter Bieri, Ökonom
 Hans Ruedi Engler, Arch. HTL
 Hanspeter Christen, Arch. HTL

Legung

Kleinbasel braucht Impulse. Die Bebauung des freiwerdenden Güterbahnhofareals



47

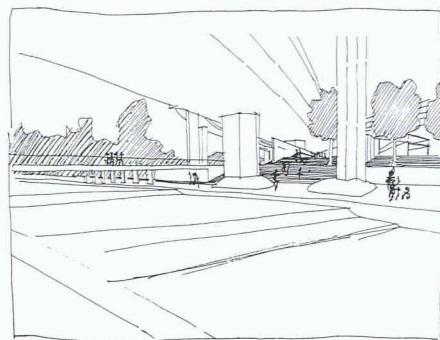


8

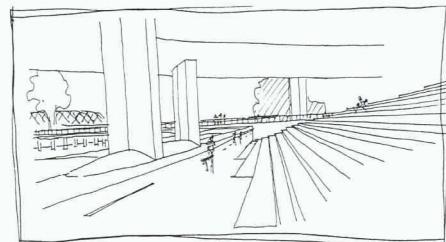
8
Blick flussabwärts: bestehender Veloweg und Fußgängersteg ehem. Bahnbrücke

9
Raum unter den Autobahnbrücken, Blick über die Wiese in das Areal und in die Langen Erlen
Blick Richtung Lange Erlen, Modell 1:500

10
Blick Richtung Lange Erlen mit neuer Treppenanlage, Raumfolge unter den Brücken



9



10

einer Treppenanlage zur Wiese. Die attraktive Fußgängerverbindung in das Naherholungsgebiet wird die Wohn- und Lebensqualität im unteren Kleinbasel wesentlich verbessern. Im weiteren wird eine Eisenbahnbrücke, als Fußgängerbrücke umgenutzt, das heutige Rangiergelände und - beispielsweise - künftige Sportgelände jenseits der Wiese mit dem Areal verbinden. Das neue Quartier fügt sich in das Kleinbasler Stadtgewebe ein. Die auf das Gelände zulaufenden, von den Nordtangentenbauten nicht berührten Strassenzüge werden auf dem Areal weitergeführt. Der Badische Personenbahnhof wird wieder angemessen erschlossen, die Tramlinie 1 über den Längenplatz zur Schwarzwaldallee geführt, was einen künftigen Kreiskurs ermöglicht, und die Buslinie 36 wird ebenfalls über den Längenplatz zum Badischen Bahnhof geführt. Die grossen unterirdischen Parkings für die Bewohnerinnen und Bewohner des Areals sowie die der Messe Basel erlauben es, mit minimalen oberirdischen Parkflächen auszukommen. Eine beispielhafte Wohnsiedlung, die den sich ändernden Wohnbe-

dürfnissen und Haushaltformen anpassbar bleibt, wird das nördliche Kleinbasel aufwerten. Die Blockrandbebauungen sind fünfgeschossig und reihen sich natürlich in die Kleinbasler Stadtstruktur ein. Die Innenhöfe bilden einen wichtigen Teil des halbprivaten Grünraums und sollen von den Bewohnerinnen und Bewohnern mitgestaltet werden können. Privates Eigentum wird die Fluktuation eindämmen und Kleinbasel stabilisieren. Gewerbeflächen sind über das feine Strassennetz gut erschlossen und profitieren von der einzigartigen Verkehrslage des Geländes. Eine effiziente Versorgung der Messehallen ist für den Fortbestand des heutigen Messe-

standortes von grosser Wichtigkeit. Im Zusammenhang mit der Beplanung des heutigen Rangiergeländes jenseits der Wiese sollten entsprechende stand-by-Zonen für Lastwagen geschaffen werden. Die Etappierung der vorliegenden Legung sieht vor, dass die Lagerhäuser entlang der Schwarzwaldallee bis um das Jahr 2020 über eine vereinfachte Zufahrt versorgt werden können.

Ausblick

Wettbewerbe können weitere Aufschlüsse über Nutzung und Gestaltung des Güterbahnhofareals geben. Wir hoffen, mit unserer Legung eine weitere Sensibilisierung für das städtebauliche Potential des Güterbahnhofareals zu bewirken und wünschen der Stadt Basel gedeihliche nächste Schritte in Richtung erneuertes Kleinbasel.

Adresse der Autoren:

Thomas Schwyder, dipl. Arch. ETH, Peter Bachmann, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, Architeam 4, Freie Strasse 3, 4001 Basel