

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 143 (2017)  
**Heft:** 28-29: Herzstück Basel : S-Bahn ins Zentrum

**Artikel:** Glückliche Synergie  
**Autor:** Aeberhard, Beat  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-737388>

#### 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:** 16.01.2026

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

## 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 **Centralbahnhof**, ebenso wie die Passerelle, sehr stark frequentiert. Die beiden Eingangstore sind zu Stosszeiten eigentliche Nadelöhr.

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



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 Verbindungsstrasse 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.



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





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 **Schiffflände** (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.