

Masterplan Bahnhof SBB : eine echte Chance für Basel?

Autor(en): **Fingerhuth, Carl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **84 (1989)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175386>

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.

●●➔ Fussgänger-Querung und Erschliessung der neuen Perron-Anlage mit Bezug zum Ortskern

≡≡≡ Ortskern

BP Möglichkeit zur Realisierung von «Bahnhof Plus»: kombiniertes Ziel

des öffentlichen Verkehrs, aufgrund entsprechender Raumplanungs-Massnahmen die Siedlungen nicht als «Bandstadt» entlang von Hochleistungsstrassen, sondern als «Bahnhofstadt» rund um die Bahnhöfe sowie entlang der Bahnanlagen für die Industrie, das Gewerbe und den Dienstleistungsbereich wachsen zu lassen.

P+R Park- + Ride-Anlagen

QP Mögliche Quartierplanung auf unbebautem Areal

V Veloweg

VP Velo-Parking

BH Bushaltestellen

AG Aufnahmegebäude

tonen und mit den Gemeindebehörden mittels periodischer öffentlicher Orientierungsversammlungen sowie in Form von direkten Verhandlungen mit den betroffenen Anstössern erarbeitet wurde, hat sich gegen das heutige Projekt «Bahn 2000» ein *oppositionelles Koordinationskomitee* – bestehend aus fünf Organisationen der vier betroffenen Gemeinden – gebildet, deren Widerstand sich primär gegen die «offene Linienführung» im Ergolzthal richtet. Die Gemeinde Liestal wird sich im Einspracheverfahren massiv für eine modifizierte Tieflage auf ihrem Gemeindegebiet einsetzen. Die Opposition der drei anderen Gemeinden erwartet von den SBB eine Umfahrungsvariante mit direktem Tunnel von Liestal bis Olten. Diese Linienführung ist zwar identisch mit der ehemaligen Variante P der NHT. Sie entspricht aber nicht dem Konzept Bahn 2000, das am 6. Dezember 1987 vom Souverän angenommen wurde.

Robert Häfelfinger,
Architekt BSA
(Sissach), Mitglied der Projektgruppe «Bahn 2000
Mutzens-Sissach»
mit Spezialgebiet Gestaltung

Masterplan Bahnhof SBB

Eine echte Chance für Basel?



Durch die Nutzung von freierwerdendem Bahnareal will man in Basel neue Arbeitsplätze in der Nähe des öffentlichen Verkehrs ansiedeln. So soll das Gebiet des SBB-Bahnhofes zur Drehscheibe und zum Dienstleistungszentrum ausgebaut und besser in die Innenstadt eingebunden werden, ohne die Wohnqualität zu mindern.

In der letzten Nummer der Zeitschrift «Politik und Wirtschaft» wird 1989 als das Jahr der Städtedebatte angekündigt. Urbane Kultur symbolisiert Chancen und Krisen unserer Gesellschaft. Kommunalpolitik habe entscheidend mehr gesellschaftspolitische Auswirkungen als die meisten Gesetzesrevisionen in der Bundeshauptstadt.

Stadt im Umbruch

Eines der wichtigsten stadtpolitischen Probleme unserer Zeit ist die Auseinandersetzung mit den raschen Veränderungen der «Arbeitsstadt». Über die Zukunft der «Wohn-

stadt» scheint man sich politisch weitgehend einig geworden zu sein. Die Auswirkungen der Veränderungen der Wirtschaft auf die Stadt führen hingegen zu heftigen Kontroversen. Das weitere starke Wachstum des Dienstleistungssektors auf Kosten traditioneller gewerblicher und industrieller Betriebe, die sprunghafte Zunahme der Betriebsgrösse, die Auswirkungen der Telekommunikation, die Standortansprüche der Betriebe im Zusammenhang mit Führungsvorteilen, Erreichbarkeit und Bedürfnis nach Repräsentation führen auch in Basel zu einem kontinuier-

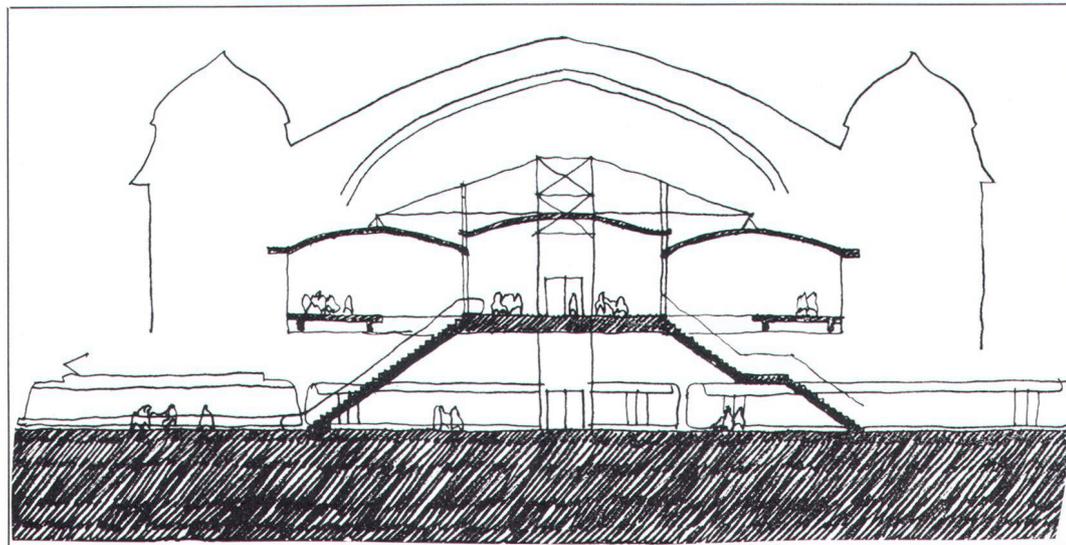
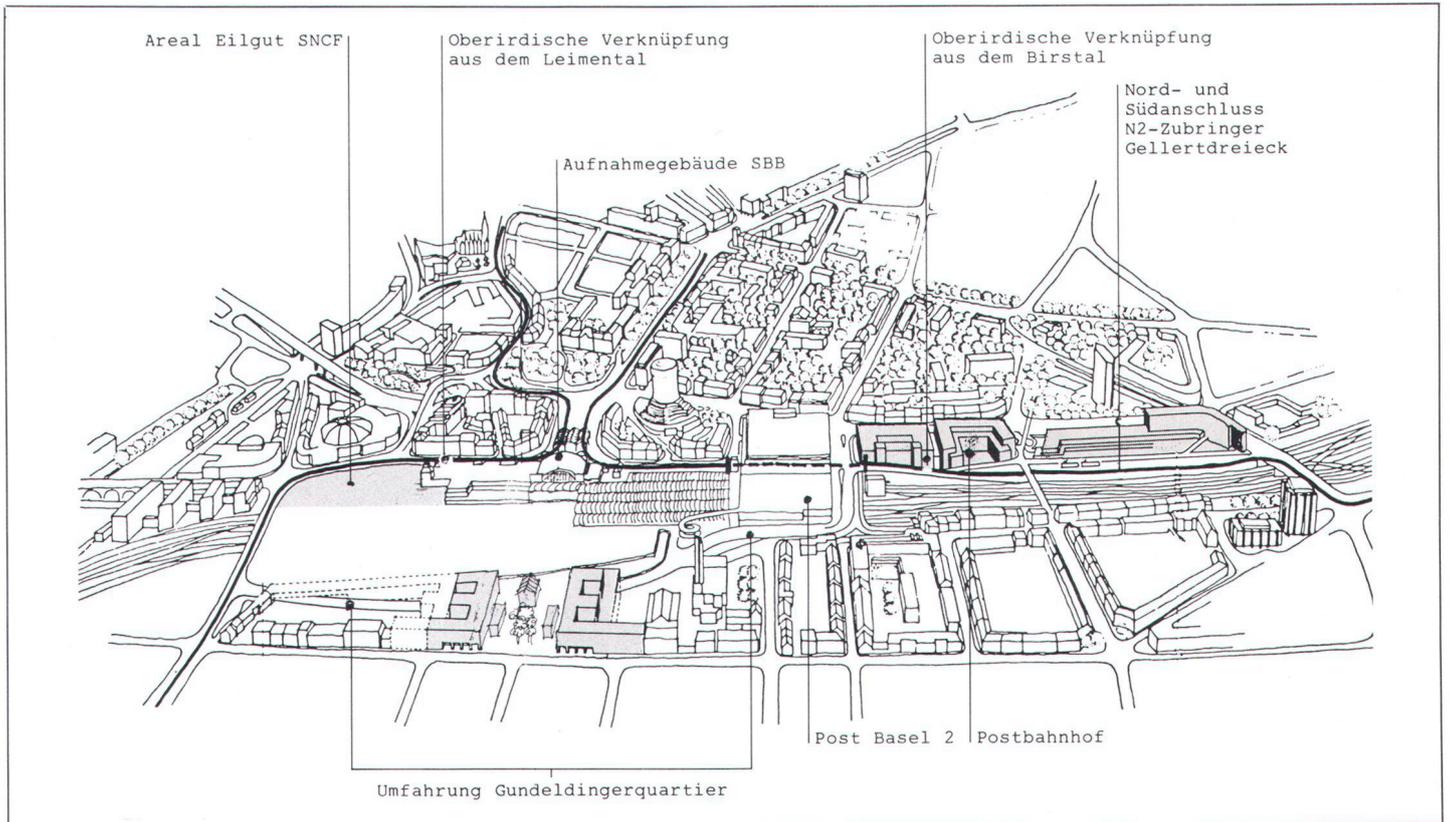
Luft-Teilaufnahme des Basler Bahnhofes von Osten (Foto Bräuning).

Vue aérienne partielle de la gare de Bâle, prise de l'est.

lichen Umbau der «Arbeitsstadt». Demgegenüber ist die «Wohnstadt» stabil. Man hat sich auf die Erhaltung und Pflege der vorhandenen Substanz geeinigt. Die Flächenansprüche, die Erschliessung und die Gestaltung der «Arbeitsstadt» führen aber zu intensiven politischen Auseinandersetzungen. Bei anhaltender Konjunktur werden diese Fragen noch an Bedeutung gewinnen.

Von der Utopie zum Umbau

Wir sind uns einig, dass der Neubau der Stadt, wie ihn die «Moderne» propagiert hat, nicht mehr unseren gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Zielen entspricht. Der Umbau der Stadt muss auf einem Dialog mit der vorhandenen Stadt aufbauen. Umbauen ist aber eine viel



Querschnitt durch eine Schemaskizze für die Fussgängerverbindung über die Geleise.
 Coupe (en esquisse) de la liaison piétonne au-dessus des voies.

Allgemeine Übersicht des Masterplanes. Die grau angelegten Bereiche bilden das neu zu schaffende Dienstleistungszentrum.

Aperçu général du «Masterplan»: les parties en gris représentent le centre de prestations de services à créer.

- Das Bahnhofgebiet soll Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs werden, insbesondere sollen die öffentlichen Verkehrsmittel Bahn und Tram möglichst gut miteinander verknüpft werden. Zu diesem Zweck sollen zwei regionale Tramlinien neu über Bahnhof SBB geführt werden.

- Das Gebiet des Bahnhofs soll zu einem «Dienstleistungszentrum» ausgebaut werden, indem die dort vorhandenen grossen Raumreserven aktiviert werden. Es liesse sich für bis zu 4000 Arbeitsplätze Raum schaffen. Dabei ist nicht in erster Linie an Geleiseüberdeckungen gedacht, sondern an die Nutzung von Bahnareal, das durch Verlegung von Bahneinrichtungen (Eilgut-SNCF, Cargo-Rapid, Lokomotivendepot usw.) frei werden wird.

schwierigere Aufgabe als Neubauen, da in der vorhandenen Substanz gebaut werden muss. Auch in Basel scheinen die ungenutzten Reserven in der vorhandenen Stadt eine Lösung anzubieten; die grössten Raumreserven bilden auch bei uns die Bahnanlagen. Für den Umbau der «Arbeitsstadt» versucht man deshalb diese Möglichkeiten zu aktivieren.

Das Konzept

In Basel liegen an beiden Enden der Innenstadtachse grosse Bahnhöfe: in Kleinbasel der *Badische Bahnhof*, in Grossbasel der *Zentralbahnhof* der SBB. Die Cityentwicklung könnte so sinnvoll weitergeführt werden und würde sich nicht in die seitlich der Achse liegenden Wohngebiete hin-

einpressen wollen. Während der Badische Bahnhof als längerfristige Reserve betrachtet wird, soll das Gebiet des SBB-Bahnhofes als «Verkehrsdrehscheibe» und «Dienstleistungszentrum» ausgebaut werden. Ein entsprechendes Konzept wurde 1986 vom Grossen Rat genehmigt. Es beruht auf folgenden Grundsätzen:

Dadurch soll erreicht werden, dass die Arbeitsplätze sich dort ansiedeln, wo die *Attraktivität* des öffentlichen Verkehrs am grössten ist, wo die Wohnqualität der Stadt nicht beeinträchtigt ist und wo auch ein Anschluss an die Fernheizung möglich ist.

Zum Vorgehen

Um die städtebaulichen Interessen möglichst gut berücksichtigen zu können, wurde nach folgenden Grundsätzen vorgegangen:

1. Die Planung wurde als eine *ganzheitliche Aufgabe* aufgefasst, d.h. Stadtentwicklung, Verkehr und Städtebau waren von Anfang an gleichberechtigte Partner. So sollte verhindert werden, dass einzelne Projekte im Hoch- oder Tiefbau zu unveränderbaren Randbedingungen des Vorhabens werden. Einzelprojekte wurden erst detailliert, nachdem das Gesamtkonzept vorlag und politisch konsolidiert war.

2. Mit *materiellen Grundsätzen* wurden die Spielregeln für die gestalterischen Fragen fixiert. Aufgrund einer Intervention des Basler Heimat-

schutzes kam es auch zu einer Unterschutzstellung des Bahnhofes SBB. Diese Massnahme wird von den Beteiligten nicht als ein Problem erachtet.

3. Die jetzt laufenden Projektierungsarbeiten werden von einer *Gruppe «Stadtgestalt»* begleitet. Diese delegiert in jedem Projektierungssektor einen für die Gestaltungsfragen zuständigen Architekten und bemüht sich um eine städtebauliche Gesamtkonzeption.

Eine Chance!

Wir sind überzeugt, dass hinter die Titelfrage nicht ein Fragezeichen, sondern ein Ausrufezeichen gehört. Die Verwirklichung des Konzeptes von 1986 ist für Basel nicht nur im stadtplanerischen Bereich, sondern auch bei den städtebaulichen Anliegen eine echte *Chance*. Der heute immer noch draussen vor den Toren liegende Bahnhof SBB könnte besser in die Innenstadt integriert, sein Umfeld gestalterisch aufgewertet und die wertvollen Cityrandgebiete könnten vom Baudruck entlastet werden.

Carl Fingerhuth
Kantonsbaumeister

«Masterplan» gare CFF

Chance pour Bâle?

On prévoit à Bâle d'aménager de nouveaux lieux de travail à proximité des transports publics après avoir dégagé les alentours de la gare principale; l'endroit, appelé à devenir un centre de prestations de services et une plaque tournante pour le trafic, sera mieux intégré à la cité, sans que la qualité de l'habitat en soit amoindrie.

Un des *problèmes d'urbanisme* les plus importants de notre temps est posé par les rapides transformations des quartiers où l'on travaille. Alors qu'on est généralement d'accord pour conserver la substance architecturale des quartiers d'habitation, pour les premiers les questions de surfaces, de raccordement et d'aménagement donnent lieu à de vives controverses politiques. La construction «moderne» de quartiers neufs ne répond plus aux nécessités culturelles et sociales d'aujourd'hui. La transformation de ce qui existe est préférable, encore que

beaucoup moins facile: à Bâle comme ailleurs, des «réserves» inutilisées semblent offrir en ville, particulièrement à la gare, une solution qu'on se propose d'exploiter.

Une *conception générale* a été approuvée par le Grand Conseil en 1986: le quartier de la gare doit devenir une plaque tournante pour les transports publics (combinaison train-tram, avec deux nouvelles lignes de tram régionales); il doit aussi être aménagé en centre de prestations de services (jusqu'à 4000 emplois supplémentaires) grâce au déplacement de certaines installations: marchandises grande vitesse SNCF, dépôt de locomotives, etc.

Pour préserver au mieux les intérêts urbanistiques, on a admis les principes suivants: 1. Le projet est conçu comme une *tâche globale* où le développement de la ville, la circulation et l'urbanisme sont mis sur pied d'égalité. 2. Des règles du jeu ont été fixées pour les *questions d'aménagement*; sur l'intervention du «Heimatschutz» bâlois, la protection du bâtiment de la gare a été admise sans difficulté.

La réalisation du plan de 1986 est une vraie chance pour l'urbanisme à Bâle: la gare CFF sera mieux intégrée à la cité, ses alentours seront mis en valeur, et les intéressants quartiers sis à la périphérie de la «city» pourront échapper à la pression des promoteurs immobiliers.



Blick in die Basler Bahnhofhalle mit den geschützten Perrondächern (Foto Bernauer).
Coup d'œil dans la halle de la gare de Bâle, avec les toitures (protégées) des quais.