

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 17 (2004)
Heft: [12]: Perspektiven für Kleinbasel

Artikel: Verkehr im Kleinbasel : Herzstück zwischen zwei Bahnhöfen
Autor: Scheidegger, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122453>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Herzstück zwischen zwei Bahnhöfen

Text: Peter Scheidegger
Renderings: elVisual

Der Bahnhof SBB und der Badische Bahnhof liegen am Rand der Innenstadt und es gibt keine Bahnverbindung, die das Zentrum bedient. Auch fehlen die echten Durchmesserlinien. Das «Herzstück» verbindet die beiden Bahnhöfe unterirdisch. Die Innenstadt wird auf beiden Seiten des Rheins erschlossen und die Zeit raubenden Wendemanöver fallen weg.

• In Prag heisst er Kleinseite (Mála Strána), der dicht bebaute Stadtteil auf der anderen Flussseite. Hier wird er Kleinbasel genannt, mit ausgezeichneter Durchmischung von Wohnen, Einkaufen und Arbeiten, aber eben doch vom eigentlichen Zentrum, vom (Haupt-)Bahnhof durch den Fluss getrennt. Allerdings ist Kleinbasel vom öffentlichen Verkehr nicht abgeschnitten: Drei Brücken mit Tram-, zwei weitere mit Buslinien verbinden Klein- und Grossbasel. Aber je mehr sich die Region ausdehnt und je weniger die Kleinbasler Einwohner im Fussgänger- oder nahen Trambereich arbeiten, sondern in Münchenstein, Salina Raurica oder gar in Zürich, desto wichtiger wird die Anbindung ans Eisenbahnnetz.

Verkehrsprognosen zeigen, dass das Autobahnnetz je nach wirtschaftlicher Entwicklung bereits in zwanzig Jahren überlastet sein wird. Die Gefahr besteht, dass dann der Verkehr wieder auf die Stadtstrassen ausweicht und damit die Lebensqualität eines ganzen Stadtquartiers gefährdet. Dies könnte auch in Genf, Bern, Luzern, St. Gallen und vor allem in Zürich geschehen. In all diesen Städten setzt man grosse Hoffnung auf den Ausbau der S-Bahnen. Sie

sollen als Alternative zum Auto attraktive, schnelle Verbindungen über den Bereich der klassischen Tram- und Busnetze hinaus ermöglichen.

Die Idee Herzstück

Auch Basel arbeitet seit Jahren am schrittweisen Ausbau der S-Bahn:

— 1997: Die erste internationale S-Bahn von Frick/Laufenburg (AG) über Basel SBB bis nach Mulhouse (F) wird eröffnet.

— 2001: Die Linie Olten–Basel–Laufen fährt im Dreissig-Minuten-Takt.

— 2002: Die Regionallinie von Freiburg im Breisgau zum Badischen Bahnhof wird bis zum Bahnhof SBB verlängert.

— 2003: Die SBB übernehmen die deutsche Wiesentallinie, die ab 2006 bis zum Bahnhof SBB verlängert wird.

Doch im Vergleich mit anderen Regionen hat die S-Bahn in Basel zwei grundsätzliche Mängel:

— Die Innenstadt ist mit der öffentlichen Bahn heute noch ungenügend erschlossen. Der Bahnhof SBB ist vom Zentrum Grossbasels, der Badische Bahnhof von jenem Kleinbasels relativ weit entfernt.

— Echte Durchmesserlinien fehlen: Mit Ausnahme der Linie Mulhouse–Frick/Laufenburg müssen alle anderen S-Bahn-Linien mindestens einmal entweder im Badischen Bahnhof oder im Bahnhof SBB die Fahrtrichtung wechseln, um eine Durchmesserlinie zu bilden. Die Wendemanöver führen zur Verlängerung der Fahrzeiten.

Aus diesen beiden Gründen ist vor rund vier Jahren die visionäre Idee des «Herzstücks» entstanden: Die beiden Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof sollen unterirdisch verbunden und die Innenstadt auf beiden Rheinseiten durch je eine Station besser erschlossen werden. Die meisten Wendemanöver der S-Bahn-Züge fallen damit weg.

Zwei offizielle Varianten

— Für die Linienführung gibt es zwei offizielle Varianten: Mitte und Nord (Seite 17). Die Variante Mitte hat den Vorteil der kürzesten Fahrzeit. Vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof braucht der Zug nur sechs Minuten. Die Baukosten wären mit rund 1,2 Milliarden Franken relativ günstig. Der Hauptnachteil der Variante Mitte ist, dass sie das Quartier St. Johann im Grossbasel links liegen lässt.

— Die Variante Nord hat den Vorteil, das Quartier St. Johann und die Entwicklungsgebiete im Norden Kleinbasels aufzuwerten. Ihr Nachteil ist die längere Fahrzeit von zwölf Minuten. Das Stadtzentrum wird umfahren und die Baukosten sind höher: rund 1,8 Milliarden Franken bei unterir-

Umnutzung im Rheinhafen mit S-Bahnstation Westquai. Inoffizieller Vorschlag Kueng und Steinemann, ETH-Studio Basel.



→ discher und 1,5 Milliarden bei oberirdischer Rheinquerung. Beide Varianten haben so genannte Untervarianten. Bei der Variante Mitte ist es zum Beispiel ein Ypsilon, das mit einer Abzweigstrecke die Stationen Marktplatz und den Bahnhof St. Johann verbindet. Die Untervarianten entstehen auch, weil die einzelnen Stationen unter verschiedenen Strassen liegen können.

Wegen der dichten Überbauung, der Lage des festen Felsens und der Rheinunterquerung muss das «Herzstück» tief geführt werden. Dies bringt – wie in Prag – auch tiefe Stationen mit dem Nachteil der langen Zugangswege mit Rolltreppen und Liften. Dies hat aber bei einer Perronlänge von 300 Meter den Vorteil, dass die Ausgänge der Stationen bis 400 Meter auseinander liegen können. Mit der gleichen Station können so unterschiedliche Bereiche erschlossen werden. Im Kleinbasel wäre dies zum Beispiel der Clara-Platz und die Messe (Bild 2). Die genauen Lagen der Stationen und vor allem ihrer Ausgänge sind heute noch nicht festgelegt. Wird die Planung weitergeführt, so muss dies in enger Abstimmung zwischen Stadtplanung und Bahnrespektive Bautechnik erfolgen.

Knackpunkt oberirdische Linienführung

Will man trotz den Mehrkosten die Variante Nord realisieren, so ist aus finanziellen Gründen zwischen dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof nur eine oberirdische Linienführung möglich. Die «offizielle» Variante sieht im nördlichen Teil von Kleinbasel eine Haltestelle Wiesenplatz vor, was aber einen Viadukt über der Inselstrasse erfordert (Bild 1), ein städtebaulich sehr heikles Unterfangen. Lukas Kueng und Ramias Steinemann, zwei ETH-Diplomanden des Studios Basel, schlagen eine weiter nördlich verlaufende Linienführung vor, die dem Hafen Entwicklungsimpulse geben könnte (Bild Seite 15). Allerdings weichen sie auf französisches Gebiet aus

Für die Variante Mitte wurde ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis errechnet. Die Zweckmässigkeitsstudie durchläuft bis Ende Oktober ein breites Anhörungsverfahren. Die Internetadresse gibt darüber Auskunft. Die drei Bauherrschaften, die Kantone Basel Stadt und Basel Landschaft und die SBB, werden erst anschliessend entscheiden, ob die «Vision Herzstück» in Form eines Vorprojektes weiter vertieft werden soll. Zählt man die Dauer der Planung, die Zeit für die politischen Entscheidungen und die rund sieben Jahre Bauzeit zusammen, so wird das Herzstück im günstigsten Fall im Jahr 2025 eröffnet werden. Allerdings sind ohne die finanzielle Mithilfe des Bundes solche Infrastrukturbauten heute nicht mehr möglich. Basel hofft zum Beispiel auf den noch zu schaffenden Agglomerationsverkehrs-fonds. • www.herzstueck-basel.ch

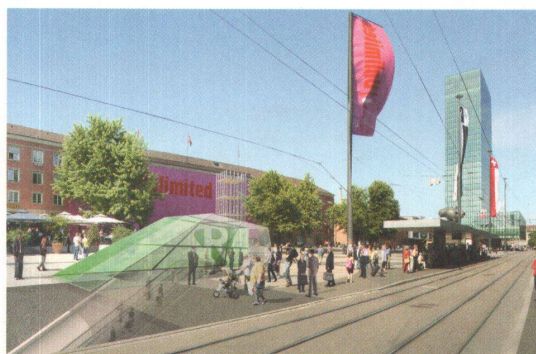
Peter Scheidegger ist Traffic Consultant bei 3B, Bern

1 Variante Nord: Der Viadukt über der Inselstrasse ist eine städtebauliche Knacknuss.

2 Variante Mitte: Aufgang der Station Messeplatz mit Messturm im Hintergrund. Eine Ideenskizze von elVisual.



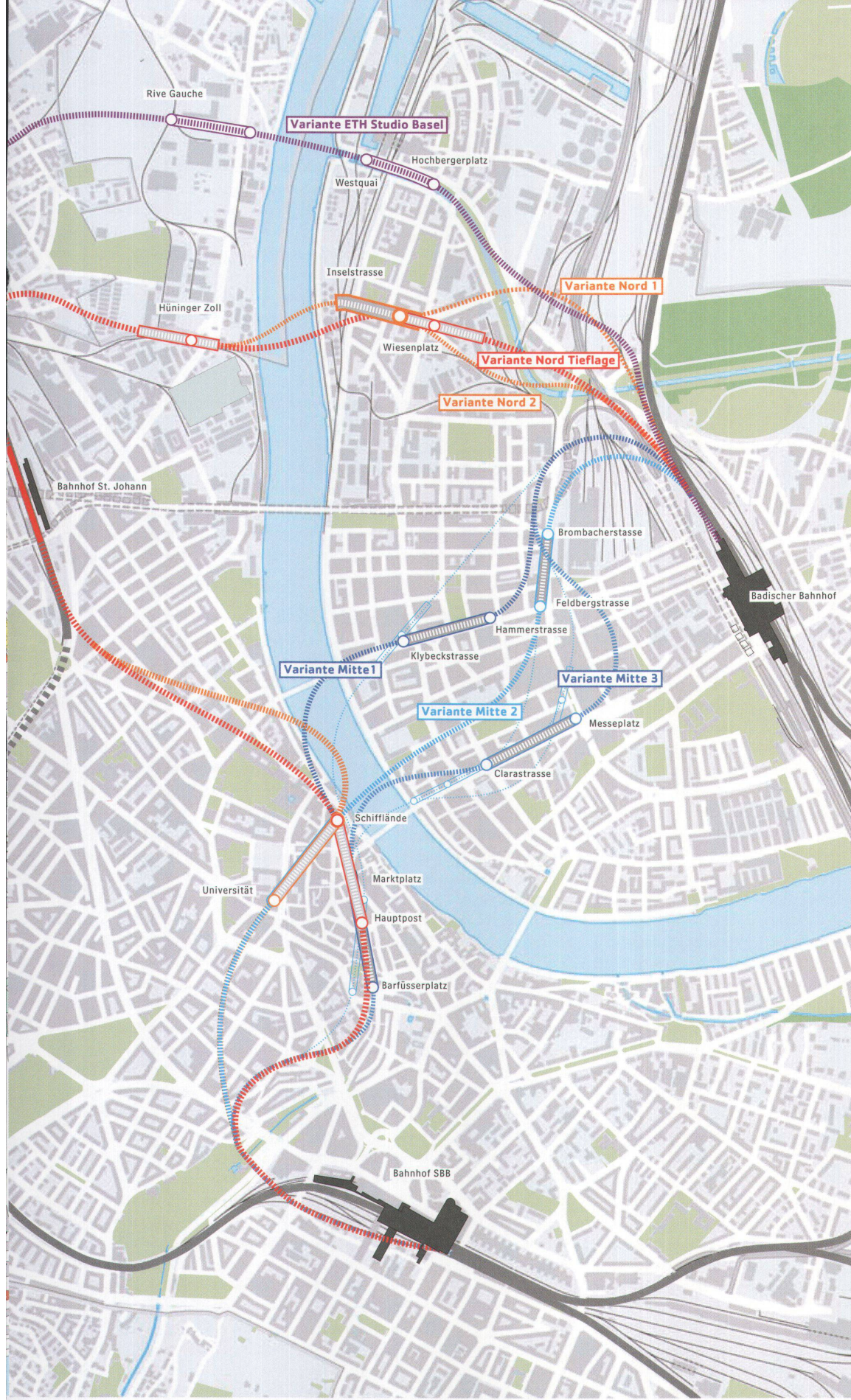
1



2



© Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt
Reproduziert mit Bewilligung der kant. Vermessungsämter BS und BL, 03.05.2004



Beteiligte

- > Politisches Leitorgan: Barbara Schneider, Regierungsrätin, BS; Elsbeth Schneider-Kenel, Regierungsrätin, BL; Ralph Lewin, Regierungsrat, BS (Vorsitz); Markus Geyer, SBB-I
- > Projektleitung: Maria Lezzi, BS; Hans-Christoph Bächtold, BL; Alain Groff, BS (Vorsitz); Severin Rangosch, SBB-P
- > Projektmanagement: Peter Scheidegger, 3B, Bern
- Bearbeiter Teilprojekte:
- > Anschluss Basel SBB + St. Johann: SBB-I, Olten
- > Regionalwirtschaftliche Entwicklung: PSP, Basel
- > Städtebauliche Fragen: Nissen + Wentzlaff Architekten, Basel
- > Mischbetrieb: U. Baechler/A. Kühn
- > Variante Mitte: Keller Ing., Muttenz
- > Variante Nord: Gruner Ing., Basel
- > Verkehrsmodell: RappTrans, Basel
- > Nutzen-Kosten: S2R, Zürich

Übersicht über die verschiedenen Varianten und Stationslagen: Variante Mitte würde vollständig unterirdisch verlaufen. Bei der Variante Nord wäre auch eine teilweise oberirdische Linienführung denkbar, ebenso bei der Variante «ETH Studio Basel».
 Reproduziert mit Bewilligung der kantonalen Vermessungsämter BS und BL.