basler stadtbuch cms
Christoph Merian Stiftung

Zug um Zug zum neuen Zentrum

Autor(en): þÿ

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2012

https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/8371e74a-a4b9-4ca2-99dd-012e3af11c8c

Nutzungsbedingungen
Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform baslerstadtbuch.ch ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.
http://www.cms-basel.ch
https://www.baslerstadtbuch.ch

Andrea Mašek

ZUG UM ZUG ZUM NEUEN ZENTRUM

Bisher spielte der Badische Bahnhof nur die zweite Rolle in Basel. Nun soll er zu einem städtischen Knotenpunkt werden

Nach der Restaurierung:
die imposante Schalterhalle mit Tonnengewölbe und neu gestaltetem Kugelleuchter

Der Turm des Badischen Bahnhofs ist schon von Weitem zu sehen. Die Rosentalstrasse scheint direkt auf ihn zuzuführen – ein majestätisches Bild. Dass ihm etwas Sakrales anhaftet, kommt nicht von ungefähr, hat Architekt Karl Moser doch auch die Paulus- und die Antoniuskirche geschaffen. Leider verschwindet der Rest der Anlage zwischen Parkhaus, Tramhaltestellen, Strassen, Parkplätzen und nicht unbedingt attraktiven Industriebauten. Auch die beiden Brunnen ‹Rhein› und ‹Wiese› vor dem Bahnhofsgebäude gehen in den Verkehrsströmen unter. Ein grosszügiger Bahnhofsplatz, wie ihn der Bahnhof SBB kennt, fehlt ebenso wie eine Anbindung an das stadtauswärts anschliessende Hirzbrunnenquartier. Das bisschen Grün zur Riehenstrasse hin vermag die Situation nicht wirklich zu verbessern.
Andererseits lässt der schön angelegte Fürstengarten den Gedanken aufkommen, dass dem Badischen Bahnhof ein besseres Los

beschieden sein sollte – vielleicht in den Spuren der dort beheimateten, erfolgreichen Kulturinstitutionen Gare du Nord und Förnbacher-Theater? Tatsächlich erwacht das Areal aus seinem Dornröschenschlaf. Die langgezogene ehemalige Eilguthalle von Otto Scherer weiter nördlich wurde 2011 von Fierz Architekten umgebaut und dabei haus- und sicherheitstechnisch aufgerüstet; neue Mieter zogen ein. Schräg vis-à-vis zeigt der Blick auf den ehemaligen Badischen Güterbahnhof viel Grün und ein neues, belebtes Quartier: die Erlenmatt.

Auch der Personenbahnhof selbst wirkt seit einigen Monaten freundlicher. Sprayereien werden regelmässig entfernt, die Toiletten häufiger geputzt und das Areal öfters gereinigt. Auf der Veranda, die das Gebäude umgibt, stehen neue Abfallbehälter, farbige Tafeln ermahnen die Reisenden, den Bahnhof sauber zu halten. Neue Sitzgelegenheiten sorgen für mehr Komfort bei den Fahrkartenschaltern, wo nun Nummern gezogen werden, was faire Wartezeiten garantiert.

Neues Image

Dies sind erste Sofortmassnahmen auf dem Weg zu einem neuen Image, das die Basler Regierung dem Badischen Bahnhof in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn verpassen möchte. Der Ort soll künftig eine Zentrumsfunktion wahrnehmen. Zu diesem Zweck hat die Regierung ein Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben, dessen Realisierung im Jubiläumsjahr 2013 – wenn der Badische Bahnhof hundert Jahre an diesem Standort feiert* – in Angriff genommen wird.

Dieses Konzept zielt darauf ab, den Bahnhof zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe zu machen, die Aufenthaltsqualität zu verbessern sowie die Anbindungen für Fussgänger und Velofahrerinnen zu optimieren. «Wir begrüssen diese Anstrengungen», versichert Lothar Jägle, Referent beim Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet. Für seine Seite steht der Bahnbetrieb im Vordergrund. Das Entwicklungsmodell geht jedoch auch in Richtung Stadtplanung und sieht vor, die Abtrennung der Quartiere zu vermindern, den Bahnhof zu einem wirtschaftlichen Impulsgeber umzuformen sowie sein städtebauliches Potenzial auszubauen. Nicht nur

mehr Reisende, sondern auch eine intensivere ökonomische, kulturelle und soziale Nutzung des urbanen Knotenpunkts Badischer Bahnhof sind das Ziel. Schliesslich leben in der unmittelbaren Umgebung knapp zwanzigtausend Menschen, und über achtzehntausend arbeiten dort bei knapp sechshundert Firmen.

Einzelne Punkte nehmen langjährige Forderungen des Grossen Rates und der Quartierbevölkerung auf: Zugänglichkeit, Veloabstellplätze, Beleuchtung der Rad- und Fussgängerwege bei den Unterführungen und Verbesserung der unbefriedigend angelegten Bahnhofsvorfahrt. Ein direkter Auftrag für einen Entwicklungsplan ergab sich durch den Richtplan Basel-Stadt von 2009, der den Badischen Bahnhof als siedlungsstrukturellen Schwerpunkt definierte. Rundherum entsteht viel Neues: auf der Erlenmatt, auf dem Schorenareal, bei der Messe Schweiz, auf dem Rosentalareal, bei der Roche. Zu den dort geplanten Infrastrukturprojekten gehören die ÖV-Anbindung der Erlenmatt, das Regio-S-Bahn-Herzstück, die zweite SBB-Rheinbrücke, die S-Bahn Hochrhein, die Sanierung der Eisenbahnüberführungen sowie Bike & Ride-Angebote.

Involviert waren neben der Deutschen Bahn und dem Bau- und Verkehrsdepartement BVD die Kantons- und Stadtentwicklung, das Amt für Wirtschaft und Arbeit, Wirtschafts- und Kulturakteure, die Quartierbevölkerung und die Messe Schweiz. «Der Konsens ist uns wichtig», betont Silvan Aemisegger, der im BVD für das Konzept zuständig ist. Heftig diskutiert werden

In bestem Licht betrachtet: Monumentalarchitektur mit Feinschliff

dürfte aber noch die Finanzierung, denn Eigentümerin des Bahnareals ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) – weshalb auch im Bahnhof selbst Basel-Stadt nur ein beschränktes Mitspracherecht besitzt.

Geburtstagsfeier

Herausforderungen gibt es einige für die Zukunft: die Lösung der Verkehrsprobleme, die Aufstockung der Dienstleistungen wie Detailhandel, Gastronomie, Hotellerie und Post sowie die Aufwertung der Umgebung,

Fürstengarten-Idylle bei der Gare du Nord

damit sie zu einer wahren Visitenkarte der Stadt wird. Auch die Zugänge sind ein grosses Thema. Eine Studie von Fierz Architekten AG zeigt mögliche Zugänge von der Maulbeerstrasse und vom Hirzbrunnenquartier her. Ihre Realisierung wird jedoch durch die Zollgrenze erschwert, die quer durch den Badischen Bahnhof führt – wie jeder weiss, der zu den Gleisen gelangen will.

Bereits beschlossen zum 100-Jahr-Jubiläum ist die Öffnung des Riehener Tunnels, des bereits bestehenden südlichen Personenzugangs zu den Gleisen, für den Reiseverkehr gegen die Stadt hin. Ihn betritt man direkt unter dem Turm. Am 15. September 2013 soll ein grosses Bahnhofsfest steigen, unter anderem mit Besichtigung historischer und moderner Züge und Führungen durch den Bahnhof und die ICE-Werkstatt. Ebenfalls definitiv ist die Umsetzung einer künstlerischen Intervention. Claudio Moser bestückt die Perrons und die Rosentalstrasse mit Rundspiegeln, in die Orts- und Flurnamen geritzt sind. Passanten sollen sich und den Ort dadurch neu entdecken. Das Projekt ‹...istwasistwasist...› will dafür sorgen, dass die Strasse und der Badische Bahnhof vorerst temporär in eine neue Perspektive gerückt werden.

* Siehe die bereits erschienene Gedenkschrift: Michael Kunkel / Anna Liesch / Erik Petry (Hg.): Dreizehn 13. Basels Badischer Bahnhof in Geschichte, Architektur und Musik. Ein multidisziplinäres Projekt zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Saarbrücken 2012.