

BAHNKNOTEN BASEL

Bahnknoten Basel basiert auf einer Gesamtbetrachtung der Verkehrsinfrastrukturen im trinationalen Metropolitanraum Basel und präsentiert ein Gesamtprojekt für den Schienenverkehr mit aufeinander abgestimmten Projektelementen. Nebst Massnahmen auf den Zulaufstrecken sowie in den Bahnhöfen bilden Neubaustrecken, welche unterirdisch die drei Bahnhöfe Basels verbinden und mit neuen Haltestellen das Stadtzentrum und das Entwicklungsgebiet Klybeck bedienen, das «Herzstück» des Projekts.

Welche Bedeutung hat der Bahnknoten Basel?

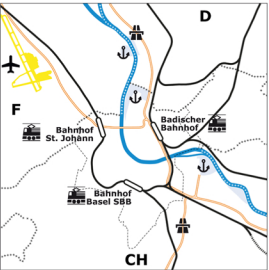
Der Metropolitanraum Basel gehört neben Zürich und Genf/Lausanne zu den drei grossen Wirtschaftsmotoren der Schweiz. In der Mitte Europas gelegen, verdichten sich in Basel Verkehrsträger zu Wasser, zur Luft, auf der Strasse, sowie besonders auch auf der Schiene zu einem internationalen Verkehrsknoten und intermodalen Umschlagplatz. Basel ist für den Import-, Export- und Transitverkehr aus nationaler Warte «das Tor zur Schweiz». Von grösster Wichtigkeit ist die Nord-Süd-Achse, deren Stränge gebündelt durch das enge Territorium Basels geführt werden und die in Zukunft weiter stark an Bedeutung gewinnen wird. Aufgrund seiner geografischen Grenzlage spielt beim Personen- und Güterverkehr nicht nur der Binnenverkehr, sondern auch der Verkehr von und nach Frankreich und Deutschland eine eminent wichtige Rolle.



International: Verkehrsknotenpunkt



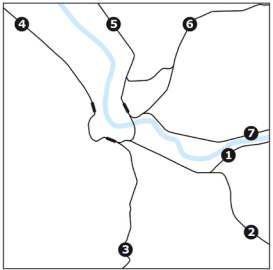
National: Tor zur Schweiz



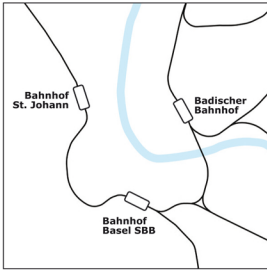
Regional: Verkehrsdrehscheibe

Warum besteht Handlungsbedarf?

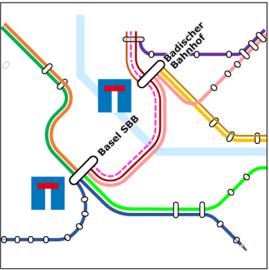
Im Bahnknoten Basel zeichnen sich Engpässe bei der Bewältigung des wachsenden Güter- und Personenverkehrs ab und der Bahnhof Basel SBB erreicht wegen der stetig zunehmenden Personenströme seine Kapazitätsgrenze. Zudem hat die Region Basel im Gegensatz zu anderen Metropolitanregionen kein effizientes S-Bahnssystem. Das Angebot im regionalen Personenverkehr ist relativ bescheiden und wenig komfortabel. Die sternförmig um Basel verlaufenden Siedlungsäste sind zwar ans Zentrum angeschlossen, jedoch nicht miteinander verbunden. Es gibt nur wenige Direktverbindungen, da der Bahnhof Basel SBB und der Badische Bahnhof überwiegend als Sackbahnhöfe genutzt werden. Lange Warte- und Umsteigezeiten senken die Attraktivität des S-Bahnsystems und damit der Region als Siedlungs- und Wirtschaftsraum. Es scheint, als ob das wichtigste Bindeglied im Zentrum des Knotens fehlt und das Netz dadurch weit hinter seiner möglichen Leistungsfähigkeit zurück bleibt.



Status quo: Strecken



Satus quo: Bahnhöfe

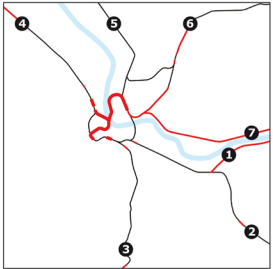


Status quo: Linienangebot

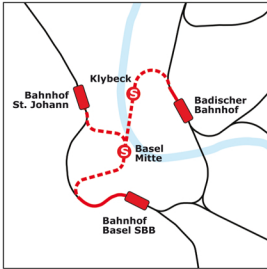
Was sind die Ziele des Projekts Bahnknoten Basel?

Das Zukunftsbild der trinationalen Region will die Agglomeration besser vernetzen, einen direkten Zugang ins Stadtzentrum schaffen, eine raumplanerisch sinnvolle Siedlungsentwicklung fördern und das Verkehrswachstum umweltverträglich aufnehmen. Dafür wurde ein grenzüberschreitendes Angebotskonzept für den regionalen Personenverkehr entwickelt, welches mit intensiv getakteten, umsteigefreien S-Bahnlinien die «Hotspots» in der gesamten trinationalen Agglomeration und im Zentrum verbindet.

Infrastrukturseitige Voraussetzung dafür sind Ausbauten auf den Zulaufstrecken, leistungsfähige Bahnhöfe und das «Herzstück» – eine neue unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB, dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof St. Johann. Von den entsprechenden Massnahmen werden nicht zuletzt auch der Fern- und Güterverkehr und damit die gesamte Schweiz profitieren, da die Bahnhöfe dank Durchmesserlinien besser funktionieren und die Zulaufstrecken für alle Verkehrsträger leistungsfähiger sein werden.



2030: Gesamt- / Teilprojekte



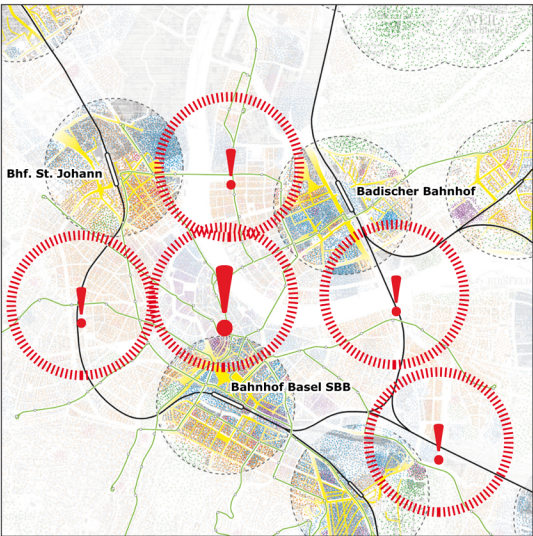
2030: Teilprojekt Herzstück



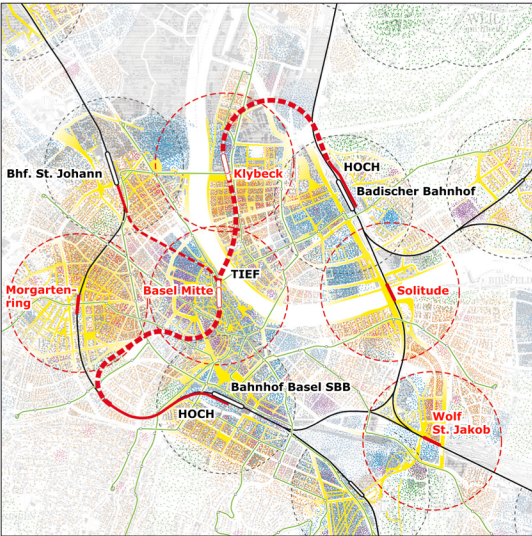
2030: bestelltes Linienangebot

Wie wird das «Herzstück» durchs Zentrum geführt?

Wenn es das Ziel ist , ein möglichst effektives, attraktives und kostengünstiges S-Bahnssystem für den Metropolitanraum Basel zu installieren, welches die bestehenden Verkehrssysteme auf lokaler, regionaler, aber auch auf nationaler/internationaler Ebene multimodal verknüpft und dabei die wichtigsten Orte im Stadtgefüge miteinander verbindet, dann braucht es eine präzise und vorbehaltlose städtebauliche Analyse der aktuellen und künftigen Bedürfnisse der Stadt als Ganzes und ihrer Stadtteile und Entwicklungsgebiete. Wenn die Region sich als organisches Ganzes entwickeln soll, braucht es starke Siedlungsäste, die über ein pulsierendes Zentrum direkt miteinander verbunden sind. Dazu braucht es eine leistungsfähige S-Bahn mit einer Bahninfrastruktur aus einem Guss, die das räumliche Gefüge spiegelt. Das «Herzstück» ist das fehlende, lebensnotwendige Teilstück im Kreuzungspunkt der sieben Äste der S-Bahn und bildet den notwendigen «Schlusstein» im S-Bahnssystem. Wenn das Zentrum von Basel weiterhin pulsieren soll, wenn es weiterhin ein lebendiger Anziehungspunkt für Shopping und Kultur, für Wohnen, Arbeit und Gewerbe bleiben soll, muss es direkt erschlossen und gut «durchblutet» werden. Die Durchmesserstrecke, das sogenannte «Herzstück», stellt dies sicher. Wenn das «Herzstück» Basel Mitte erschliessen soll – eine Haltestelle mit voraussichtlich weit über 50‘000 Passanten pro Tag und damit in seiner Bedeutung direkt hinter dem Bahnhof SBB – dann müssen die Aus- und Eingänge aus dem Untergrund so präzise im Stadtkörper platziert sein wie Akupunkturnadeln (siehe Abb. auf der Rückseite). Sie müssen dort liegen, wo sich Personenflüsse schon jetzt bündeln, an signifikanten Orten, die für den Lebensalltag der Menschen in der Region relevant sind: direkt an der Mittleren Brücke, dem Angelpunkt zwischen Gross- und Kleinbasel, in der alten Hauptpost, einem architektonisch markanten Ort an strategischer Lage zwischen Marktplatz und Barfüsserplatz und im Spiegelhof, der dadurch zum Eingangsportal für die Uni und die universitären Spitalkliniken werden könnte. Wenn nur noch innerstädtische, ehemals industrielle Gebiete – wie das Klybeck im Norden Basels – Raum für Transformation und Entwicklung der Stadt bieten, dann müssen genau diese «Stadtteile im Werden» durch neue Haltestellen direkt erschlossen und eng mit dem bestehenden Bahnnetz verknüpft werden.



Bestehende Haltestellen und «Funklöcher» im Zentrum



Das «Herzstück» mit den neuen Haltestellen

Welche Chancen birgt ein ausgebauter, oberirdischer Bahnhof Basel SBB?

Wenn die neuen S-Bahnlinien in beiden Fernbahnhöfen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof oberirdisch aufgenommen werden können und aufwendige Tiefbahnhöfe damit offenbar verzichtbar sind, dann sollte die dadurch erforderlicher werdende Neuordnung der Geleisefelder und die notwendige Anpassung der Bahnhöfe zum Anlass für deren umfassende Aufwertung genommen werden. Diese Umbauten müssen eine Transformation der Bahnhöfe in multimodale Verkehrshubs für viele verschiedene Verkehrsformen wie z.B. Fernbusse, Car- und Velosharing etc. anstossen. Das Postreitergebäude und der sich nicht mehr im Betrieb befindende unterirdische Postbahnhof im Osten des Bahnhof Basel SBB könnten sich demnach, den neuen Kundenbedürfnissen und dem veränderten Mobilitätsverhalten folgend, in Dienstleistungszentren wandeln und zu einem lebendigen, urbanen Raum werden. Im Westen des Bahnhof Basel SBB tut sich durch den erforderlichen Umbau des Geleisefeldes eine grosse Chance auf: eine neue, überbreite Margarethenbrücke – eher ein Platz als eine Brücke – soll zu einem neuen Bahnhofportal werden. Über die Achse Margarethenbrücke - Innere Margarethenstrasse wird eine viel direktere Anbindung an die Innenstadt eröffnet, als dies bislang gegeben war. Hierdurch ergibt sich eine einmalige Chance, den Bahnhof Basel SBB so nah wie nie zuvor ans historische Stadtzentrum zu rücken und eng mit dem Stadtraum zu verweben.



Bahnhof Basel SBB heute mit zentraler Erschliessung



Bahnhof Basel SBB 2030 mit neuem Bahnhofportal «Margarethen-Platz» und multimodalem Verkehrshub im Osten