



Kanton Basel-Stadt

# Stadtraum Solitude

## Die Haltestelle als Chance für den Stadtraum

Kurzfassung



# Inhalt

1.	Weshalb braucht es ein Entwicklungskonzept?	3
2.	Welche Ziele werden mit dem Konzept verfolgt?	4
3.	Den Raum gliedern: Die drei Fokusräume	5
4.	Chancen und Herausforderungen des Gebiets	6
5.	Die Zukunft des Stadtraums Solitude	7
5.1	Konzeptionelle Prinzipien	7
5.2	Entwicklungskonzept und Massnahmen 2030	8
5.3	Entwicklungskonzept und Massnahmen 2050+	9
6.	Wie geht es weiter?	10

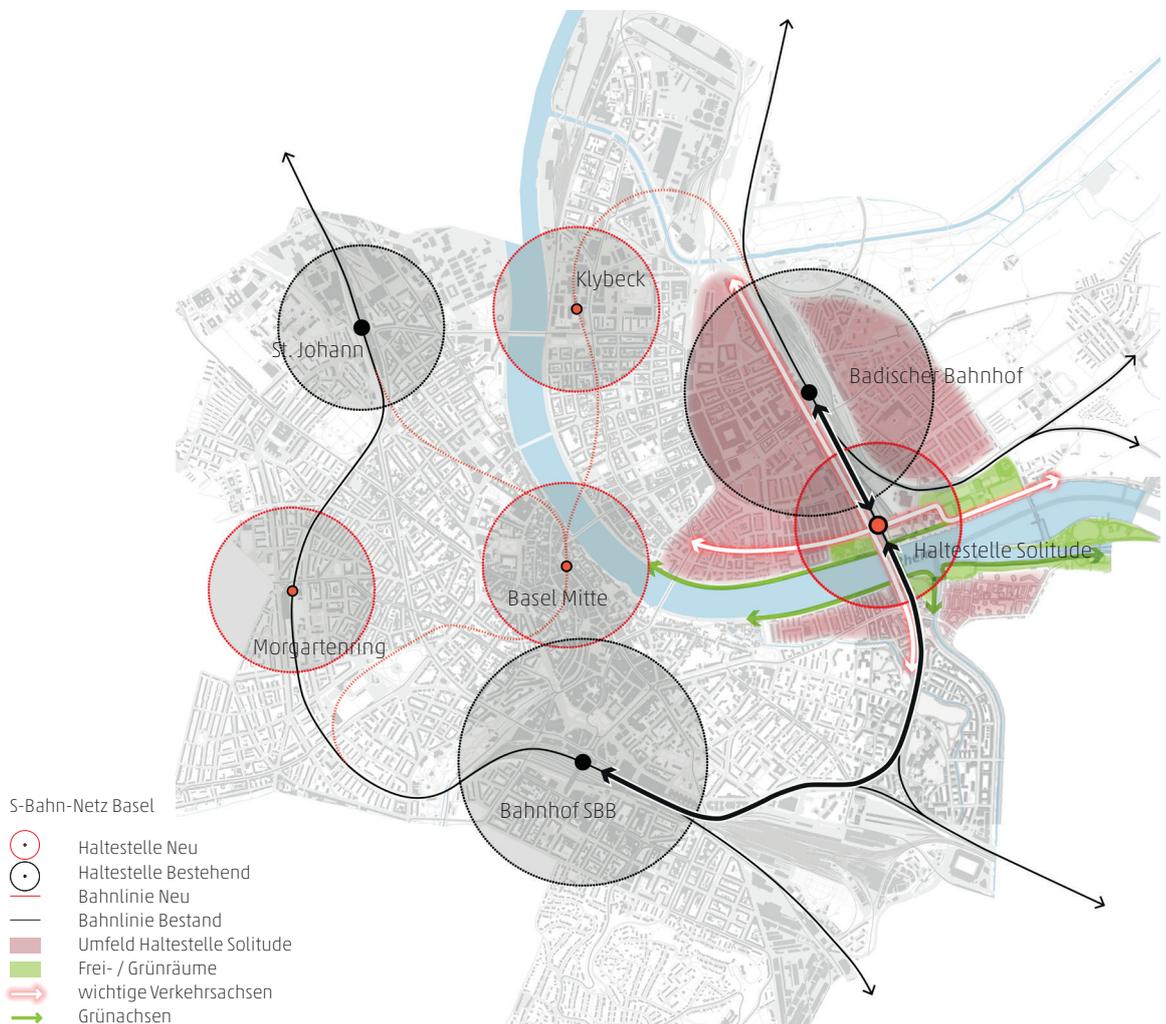
**Titelbild: Blick von Roche Bau 2 auf den Stadtraum Solitude  
(Bild: Städtebau & Architektur BS)**

# 1. Weshalb braucht es ein Entwicklungskonzept?

Das Bundesamt für Verkehr plant im Rahmen des Ausbaus 2035 eine neue S-Bahnhaltestelle zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Rheinufer. Die Haltestelle «Basel Solitude» soll im Jahr 2033 in Betrieb genommen werden. Die Realisierung der Haltestelle steht im Rahmen der langfristigen Bahnentwicklung der Region Basel (siehe untenstehende Abbildung). Es wird mit etwa 5'000 Ein- / Aussteigenden pro Tag gerechnet. Dies entspricht ungefähr der Frequenz des Bahnhofs Muttenz.

Voraussetzung dafür ist, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit der stadträumlichen Entwicklung optimal abgestimmt ist. Das vorliegende Konzept zeigt auf, wie dies gelingen kann und unterscheidet dazu zwei Zeithorizonte:

- Die auszuführenden Massnahmen bis zum Jahr der Inbetriebnahme 2033, um die optimale Einbettung der Haltestelle zu ermöglichen (Entwicklungskonzept 2030).
- Die mittel- bis längerfristigen städtebaulichen Entwicklungen, welche das stadträumliche Potenzial aufzeigt (Entwicklungskonzept 2050+).

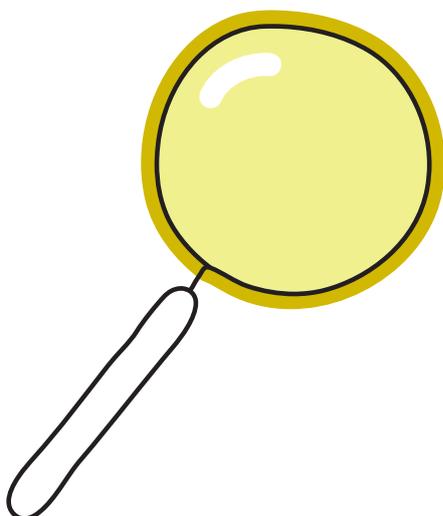




Osttangente und Bahntrasse im Bereich der künftigen Haltestelle  
(Bild: Städtebau & Architektur BS)

## 2. Welche Ziele werden mit dem Konzept verfolgt?

Das Konzept dient der **Koordination und Steuerung der räumlichen Entwicklung** im Umfeld der geplanten Haltestelle Solitude.



Mit dem Konzept werden folgende Ziele verfolgt:

- Die **verkehrliche Situation** wird zukünftig klar und optimal organisiert.
- Der **Fuss- und Veloverkehr** wird in den Fokus gerückt und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten priorisiert.
- künftige **Quartierentwicklungen** werden in das Stadtgewebe eingebunden und ergänzt.
- Bestehende **Freiraumqualitäten** werden gestärkt und die freiräumliche Vernetzung wird weiter ausgebaut.
- **Ökologische Vernetzung** und **stadtklimatische Verbesserungen** werden gefördert.
- Die stadträumlichen Ergänzungen bringen einen **Mehrwert für die Quartiere**.

# 3. Den Raum gliedern - die drei Fokusräume

Im Entwicklungskonzept werden drei Teilräume, sogenannte Fokusräume, definiert. Die drei Fokusräume bringen unterschiedliche Voraussetzungen und Anforderungen mit. Das Entwicklungskonzept zeigt jeweils spezifische Lösungsansätze für jeden Fokusraum.



Fokusraum  
«Urbane Achse Grenzacherstrasse»

Die «Urbane Achse Grenzacherstrasse» als prägendes Element für den Stadtraum und mit einer starken Verbindungsfunktion zwischen dem Wettsteinquartier und dem Gebiet Rankhof



Fokusraum  
«Metroraum Schwarzwaldstrasse»

Der «Metroraum Schwarzwaldstrasse», welcher wichtige Verkehrsfunktionen wahrnimmt und gleichzeitig besser in den Stadtraum integriert werden soll



Fokusraum  
«Rheinbord»

Der direkte Anschluss an das «Rheinbord», zur Solitude-Promenade und zur Grenzacher-Promenade

## 4. Chancen und Herausforderungen des Gebiets

Das Umfeld der geplanten Haltestelle Solitude bietet ein facettenreiches Bild: Die beiden übergeordneten Achsen der Grenzacherstrasse und der Schwarzwaldstrasse prägen den Raum. Ebenso prägend ist der **Arbeitsplatzstandort** der Firma Hoffmann-La Roche. Die kürzlich realisierten oder geplanten Entwicklungen, wie beispielsweise die Wohnüberbauung Eisenbahnweg, der Neubau des BVB-Busdepots Rankhof, aber auch längerfristige Entwicklungen im Stadtraum Ost im Bereich Rankhof, Rheinacker und Landauer lassen die zu erwartende **Dynamik** und den Entwicklungsdruck erahnen. Das an einigen Orten bereits sehr urban anmutende Gebiet wird neben der baulichen **Transformation** auch eine markante zusätzliche **Belebung** durch verschiedenste Nutzungen erfahren.



1. Solitudepark



2. Grüne Schwarzwaldallee



3. Unter der Ost-Tangente



4. Unterführung Rheinufer-Promenade

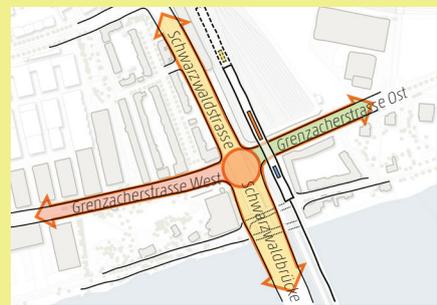
Bezüglich Freiräumen bietet der Raum einige «Perlen», allen voran den **Solitudepark** und die **Paul Sacher-Anlage** (1), aber auch die **Rheinufer-Promenade** oder die ruhige **Schwarzwaldallee** (2), die Bergalingerstrasse und die Anlage bei der Schwörstadterstrasse. Im Kontrast zu diesen Qualitäten sind grosse Teile des Gebietes verkehrsdominiert – sei dies durch den motorisierten Verkehr oder durch die beiden grossen **Transitachsen der Bahn und der Nationalstrasse** (3). Diese Achsen haben eine grosse Barriere Wirkung und verdrängen oder erschweren den stadtvträglichen Fuss- und Veloverkehr grösstenteils. Dies führt zu einer Ballung des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Solitude-Promenade, welche sich im Bereich der Brückenköpfe der Rheinbrücken stark verengt (4). Hinsichtlich der geplanten Haltestelle stellen insbesondere die **engen Platzverhältnisse** in der Grenzacher- und der Schwarzwaldstrasse eine grosse Herausforderung dar.

# 5. Die Zukunft des Stadtraums Solitude

Das Konzept unterscheidet zwei Zeithorizonte, weil die Herausforderungen und Möglichkeiten im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Haltestelle und die längerfristigen städtebaulichen Herausforderungen sich ebenfalls unterscheiden. Übergeordnet wurden sieben konzeptionelle Prinzipien erarbeitet. Diese gelten als verbindendes Element des Konzepts über beide Zeithorizonte.

## 5.1 Konzeptionelle Prinzipien

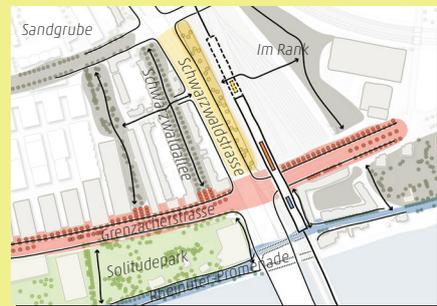
Die für die zukünftige Entwicklung leitenden konzeptionellen Prinzipien sind:



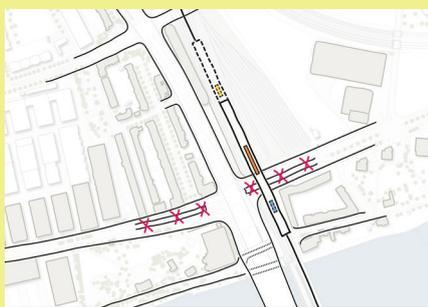
**Prinzip 4:**  
Stadttor  
Kreuzung  
Grenzacher-  
strasse /  
Schwarzwald-  
strasse



**Prinzip 1:**  
Haltestelle  
stadträumlich  
gut einbinden  
und Zugänge  
optimal  
platzieren



**Prinzip 5:**  
Differenzierung  
der Freiräume



**Prinzip 2:**  
stadträumliche  
Zäsuren  
reduzieren und  
den öffentlichen  
Raum in Wert  
setzen



**Prinzip 6:**  
stadtraum-  
prägende  
Bausteine

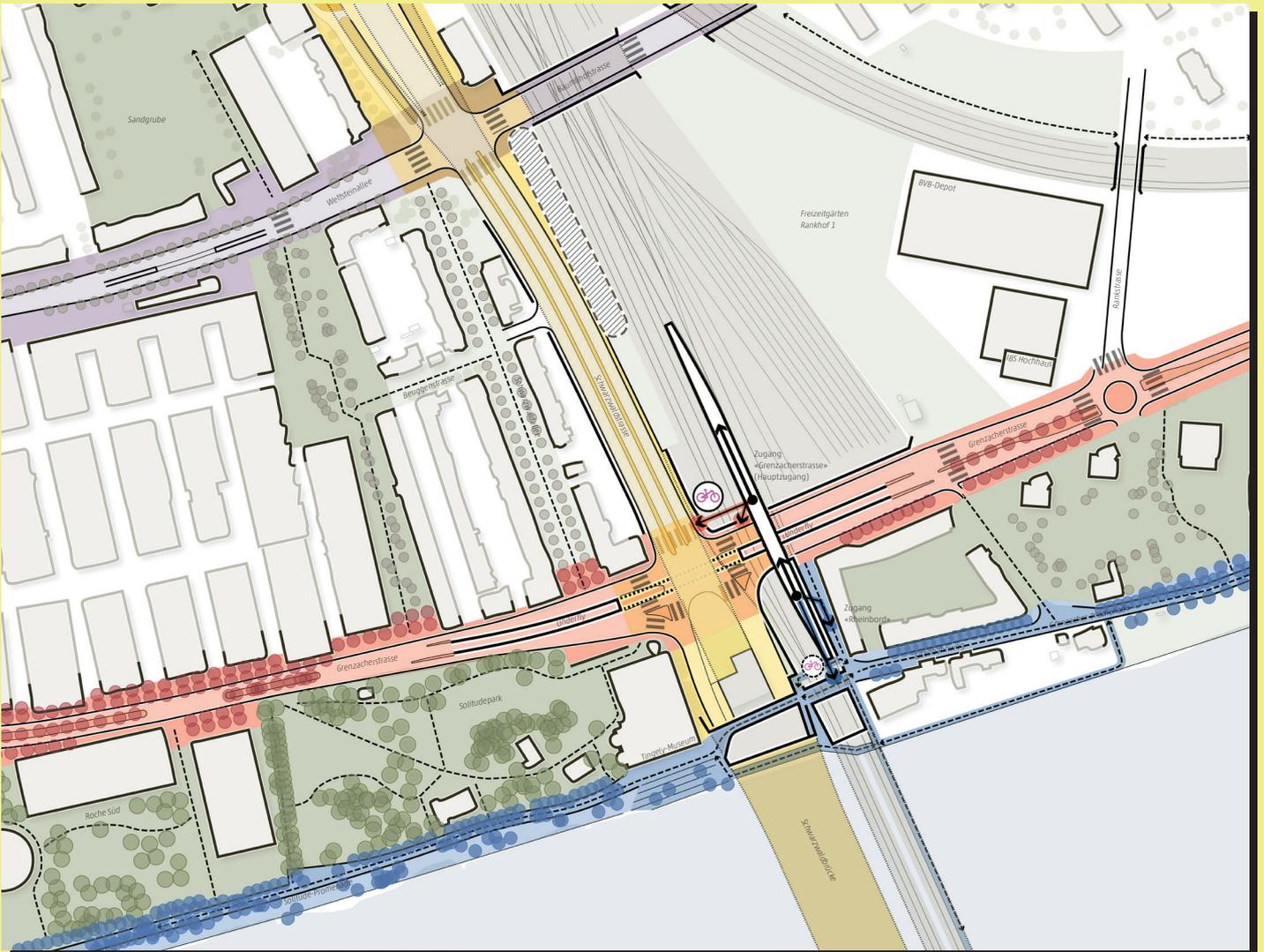


**Prinzip 3:** neue  
Qualitäten für  
den Fuss- und  
Veloverkehr



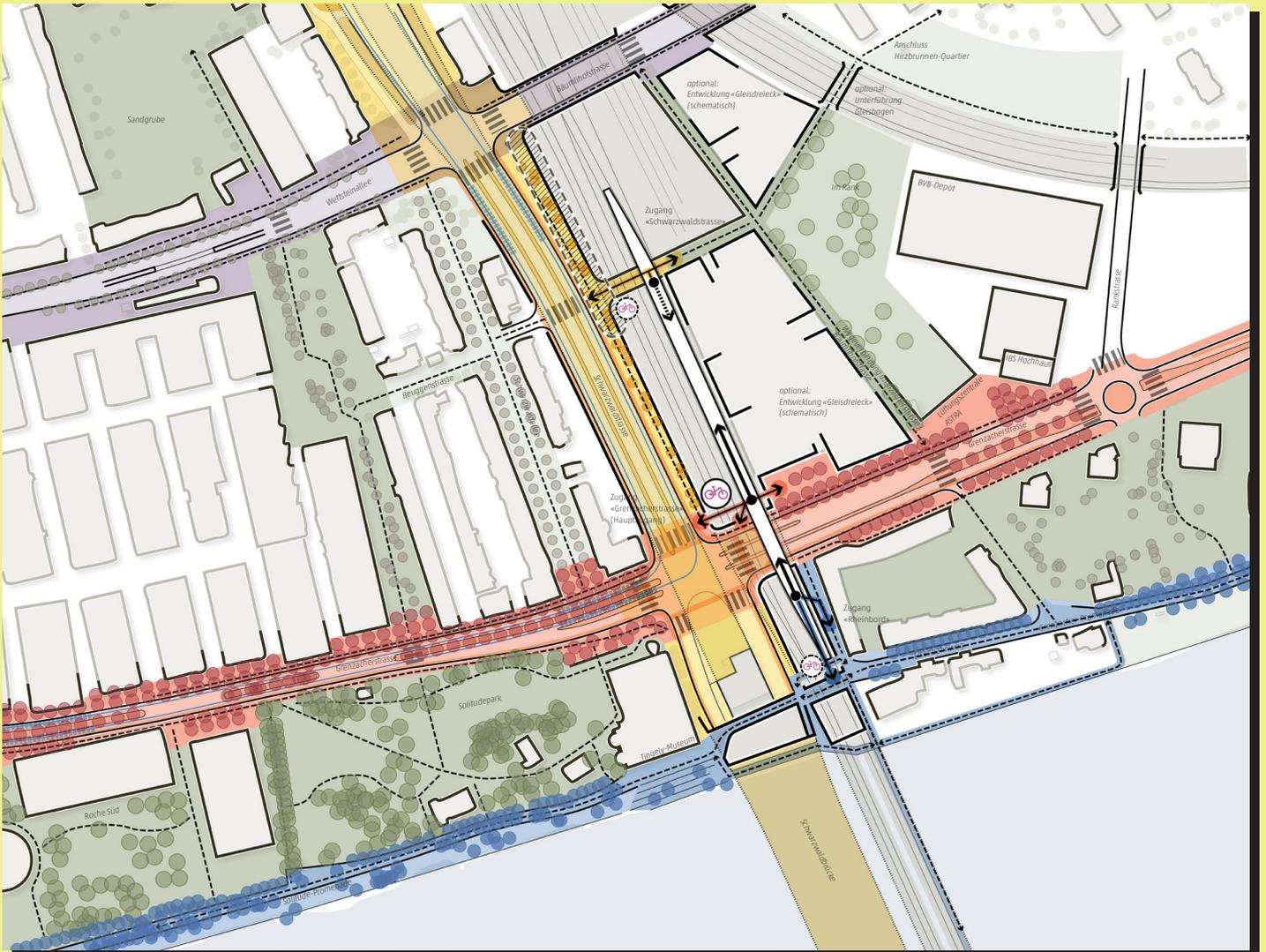
**Prinzip 7:**  
Bereich  
zwischen  
Gleisfeld und  
Schwarzwald-  
strasse  
ausgestalten

## 5.2 Entwicklungskonzept und Massnahmen 2030



Im Zeithorizont 2030 geht es vor allem darum, die Haltestelle funktionierend in den Stadtraum einzubinden. Dazu wird ein Hauptzugang an der Ecke Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse erstellt, welcher die Bahnnutzenden mit dem städtischen Busnetz verbindet, ausreichend Veloabstellplätze bietet und ein angenehmes und barrierefreies Umsteigen ermöglicht. Dazu gehören möglichst kurze Umsteigewege, Querungsmöglichkeiten und Velozufahrtswege. Der Raum unter der aufgeständerten Nationalstrasse soll heller und freundlicher gestaltet werden. Ein zweiter Zugang soll zudem das Rheinufer erschliessen und die bestehende Passage im Bereich des Brückenkopfs soll verbreitert und aufgewertet werden.

## 5.3 Entwicklungskonzept und Massnahmen 2050+

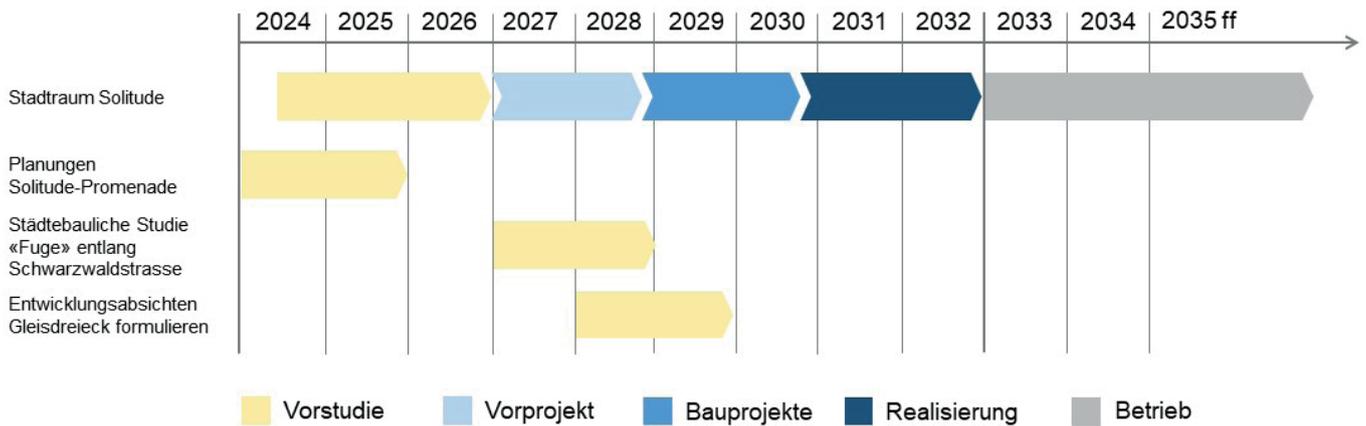


Der Zeithorizont von 2030 bis 2050+ ermöglicht Spielraum für tiefgreifendere Veränderungen. In der Grenzacherstrasse kann durch die Aufhebung der Unterführung zwischen dem Areal der Roche und Rankhof der Strassenraum auf der Stadtebene neu organisiert werden. Es können Flächen neu organisiert und damit mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr, die geplante Tramlinie in Seitenlage sowie für die Umsetzung von Massnahmen zugunsten des Stadtklimas und Stadtgrüns geschaffen werden. Dadurch wird die Grenzacherstrasse für den schnellen Veloverkehr attraktiver, was zu einer Verlagerung des schnellen Veloverkehrs von der Solitude-Promenade auf die Grenzacherstrasse führen wird. Der dritte Zugang zur Haltestelle, ungefähr auf Höhe der Beuggenstrasse, ermöglicht die Erschliessung des bisher isolierten «Gleisdreiecks» und damit des Quartiers Hirzbrunnen. Wo möglich werden Flächen entsiegelt und neue, publikumswirksame Nutzungen entlang der Haltestelle in den Bahndamm integriert. Mit der Eröffnung des Rheintunnels ergibt sich zudem die Chance, die vom Kanton geforderte Redimensionierung der Osttangente umzusetzen. Die Solitude-Promenade und die Grenzacher-Promenade können über einen neuen Fussgängersteg, welcher ausserhalb des Brückenkopfs entlang des Rheins verläuft, verbunden und damit der Fussverkehr vom Veloverkehr getrennt werden.

## 6. Wie geht es weiter?

Die Projekte des Kantons werden parallel zu den Bahninfrastrukturprojekten vorwärtsgetrieben, um die Einbettung der neuen Infrastrukturen in den Stadtraum optimal zu gewährleisten. Die Koordination dieser Vorhaben erfolgt im Rahmen der Planung des Bahnknotens Basel. Während das Bundesamt für Verkehr und die Infrastrukturbetreiberin die Planungen der Haltestelle vorantreibt, erstellt der Kanton eine Vorstudie für den Raum Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse, welche die im Konzept definierten Massnahmen konkretisiert.

Die längerfristigen Entwicklungsoptionen für den Zeithorizont 2050+ werden dabei berücksichtigt. Insbesondere geht es darum, die Machbarkeiten der Massnahmen nachzuweisen und mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA abzustimmen. Die genannte Vorstudie «Stadtraum Solitude» ist zudem eng mit den Planungen zur Solitude-Promenade zu koordinieren, welche im Jahr 2024 in Angriff genommen wurden.



# Impressum

**Auftraggeber:**

Bau- und Verkehrsdepartement  
Kanton Basel-Stadt



Kanton Basel-Stadt

**Bearbeitung:**

berchtoldkrass space&options

