

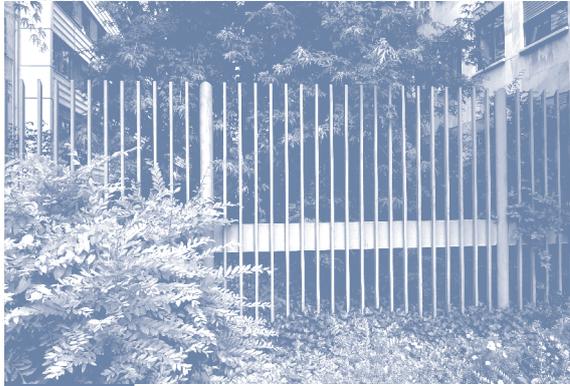


Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



ENTWICKLUNGSKONZEPT BADISCHER BAHNHOF

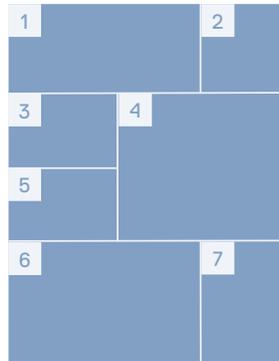
Konzept
Februar 2014



Inhalt Konzept

TITELBILD
Bahnhofplatz

BILDER LINKS



- 1 Strassentunnel Maulbeerstrasse
- 2 Perron Badischer Bahnhof
- 3 Verbindung Jägerstrasse–Sandgrubenstrasse
- 4 Parkhaus Badischer Bahnhof
- 5 Schwarzwaldallee Nord
- 6 Bahnhofhalle
- 7 Bahnviadukt Fasanenstrasse

AUSGANGSLAGE

Auftrag und Verfahren	4
Perimeter und Themen	6
Siedlungsgeschichte	8
Rahmenbedingungen, Planungen und Projekte	12

HANDLUNGSBEDARF

Siedlung	16
Verkehr	18
Grün- und Freiräume	20

ZIELE

Ziele und Stossrichtungen	24
---------------------------------	----

ENTWICKLUNGSKONZEPT

Städtebauliche Potentiale	28
Konzeptkarte	30

FOKUS

Fokus 1: Badischer Bahnhof und Umfeld (BB)	34
Fokus 2: Rosentalstrasse–Bahnhofplatz (RB)	36
Fokus 3: Korridore Fuss- und Veloverkehr / Grünräume (FV)	38

Inhalt Massnahmen

(separates Dokument)

EINLEITUNG

MASSNAHMENPAKETE BAHNHOF

- A Bahnhofplatz und Nutzungen
- B Bahnhofsgebäude
- C Zugang Bahnhofplatz–südlicher Personentunnel
- D Zugang Riehenstrasse / Im Surinam
- E Zugang Maulbeerstrasse / Im Surinam
- F Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse
- G Querungen Bahnareal

MASSNAHMENPAKET ROSENALSTRASSE

- H Rosentalstrasse

MASSNAHMENPAKETE NORD-SÜD-KORRIDOR

- I Fuss- und Veloverkehrsachse nördlich Rosentalstrasse
- J Fuss- und Veloverkehrsachse südlich Rosentalstrasse
- K Fuss- und Veloverkehrsachse Ost
- L Transitkorridor

MASSNAHMENPAKETE PROZESS UND CONTROLLING

- M Gebietsmanagement
- N Vollzug und Controlling

Im Interesse der leichteren Lesbarkeit schliesst die männliche Form in dieser Publikation auch die weibliche Form mit ein.

Ausgangslage

Handlungsbedarf



Ziele



Entwicklungskonzept



Fokus

Massnahmen

AUSGANGSLAGE

Aufgabe des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof ist es, für den Bahnhof und sein Umfeld Entwicklungsvorstellungen zu erarbeiten und mögliche Konflikte und Synergien frühzeitig zu erkennen und anzugehen, um damit den funktionalen Raum Badischer Bahnhof gesamtheitlich aufzuwerten.

Das Konzept zeigt auf übergeordneter Ebene den anzustrebenden Zustand an. Es bearbeitet die Themen Städtebau, Nutzung, Freiräume und Erschliessung. Massnahmen zeigen auf, wie der anzustrebende Zustand erreicht werden kann.

Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof umfasst sechs Teile.

Teil I: Ausgangslage

Zu Beginn werden der Auftrag und die Vorgaben für das Konzept erläutert, die Rahmenbedingungen bezeichnet und der Bearbeitungsperimeter definiert. Ausserdem wird ein Schlaglicht auf die Geschichte des Bahnhofs geworfen.

Teil II: Handlungsbedarf

Ausgehend von den Erkenntnissen aus den bisherigen Studien, Diskussionen und Rahmenbedingungen wird für die Themen Siedlung, Verkehr, Landschaft und Planungen der Handlungsbedarf zusammengestellt.

Teil III: Ziele

Die Ziele sind im politischen Auftrag enthalten und werden für das Konzept weiter konkretisiert.

Teil IV: Entwicklungskonzept

Die Erkenntnisse und Vorgaben werden abstrahiert, städtebaulich überprüft und in eine Konzeptkarte überführt. Das Entwicklungskonzept zeigt den angestrebten Zustand für den Perimeter auf und benennt die wichtigsten Entwicklungsschritte.

Teil V: Fokus

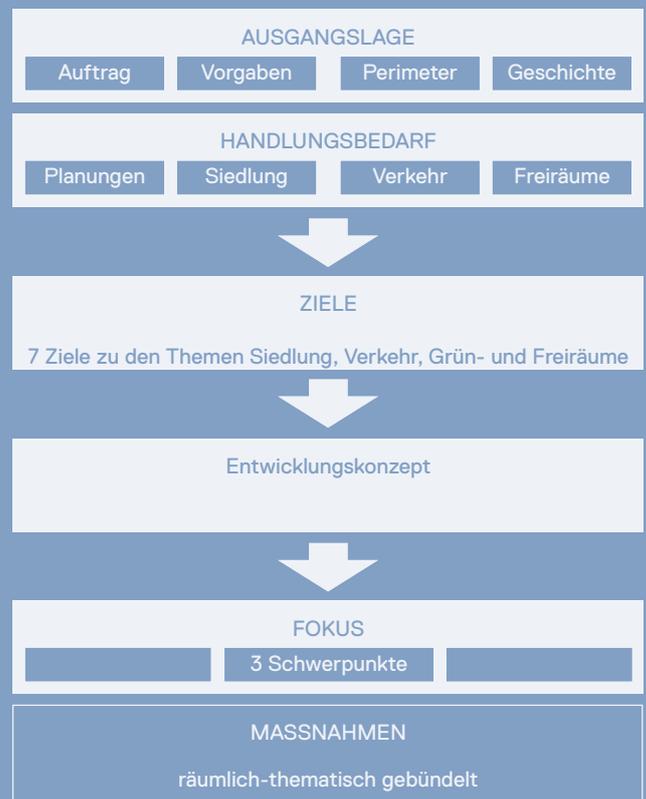
Das Konzept wird auf einzelne Massnahmen heruntergebrochen. Dies erfolgt in den drei Fokussen Badischer Bahnhof und Umfeld, Rosentalstrasse-Bahnhofplatz sowie Korridore Fuss- und Veloverkehr / Grünräume.

Massnahmen

Im separaten Dokument «Massnahmen» werden die einzelnen Massnahmen aus den Fokussen detailliert dargestellt. Dies erfolgt in räumlich-thematisch abgegrenzten Massnahmenpaketen. Diese zeigen die Abhängigkeiten und Schnittstellen zu anderen Massnahmen, zu Rahmenbedingungen sowie zu Planungen und Projekten auf. Die

Massnahmenpakete dienen als planerisches Koordinationsinstrument.

Als Planungshorizont für das Konzept und die enthaltenen Massnahmen werden 10–15 Jahre angenommen. Das Konzept soll jedoch ein dynamisches Instrument zu Steuerung der Gebietsentwicklung sein. Während die Zielsetzungen und die Konzeptkarte einen längerfristigen Zeithorizont aufweisen, sind die Massnahmen regelmässig zu überprüfen.



Auftrag und Verfahren

Auftrag und Verbindlichkeit

Der Badische Bahnhof liegt zwischen den drei Quartieren Rosental, Wettstein und Hirzbrunnen und erfüllt als Verkehrsdrehscheibe eine wichtige Rolle – als S-Bahn-Knoten, als Durchgangs- und Umsteigebahnhof für internationale Bahnverbindungen sowie als Anschluss an das städtische Tram- und Busnetz. Gleichzeitig bilden der aufgeschüttete Bahndamm und die Schwarzwaldallee eine markante Zäsur zwischen den Quartieren «vor und hinter dem Bahnhof». Das Gebiet, in welches er eingebettet ist, stellt einen sehr dynamischen Stadtteil Basels dar. Vielfältige Entwicklungen auf unterschiedlichen Planungsebenen und das Zusammentreffen verschiedener Ansprüche und Interessen an die zukünftige Entwicklung des Bahnhofs stellen zusätzlich wichtige Herausforderungen an die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung dar.

Der kantonale Richtplan Basel-Stadt hat aus diesem Grund den Badischen Bahnhof als siedlungsstrukturellen Schwerpunkt festgelegt. Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte sind durch ihre Verkehrsdrehscheibenfunktion wichtige Räume des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens, deren Potentiale und Zentrumsfunktion es zu fördern gilt.

Der Richtplan nennt für das Gebiet des Badischen Bahnhofs folgenden Auftrag: «Der Badische Bahnhof ist durch Ausbildung der Zentrumsfunktion zu stärken. Bei der Untersuchung der Potentiale ist das Augenmerk auf die Bedürfnisse der Anwohner [...] der ansässigen Unternehmer bis hin zur Messe Basel, der Pendler, Einkaufenden und Messebesucher zu richten». Mit der Kreditsprechung zur Ausarbeitung dieses Konzepts hat der Grosse Rat am 8. Dezember 2010 die Bedeutung einer koordinierten Entwicklung im Gebiet des Badischen Bahnhofs bekräftigt.

Die Inhalte des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof verstehen sich als Absichtserklärung einer koordinierten Raumentwicklung für das Gebiet Badischer Bahnhof und Umfeld. Mit der regierungsrätlichen Genehmigung ist das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof für alle Behörden mit raumwirksamen Aufgaben verbindlich. Es dient zur Information über die räumlichen Absichten und Interessen der Behörden und der beteiligten Akteure und beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

Für die Behörden verbindlich sind folgende Beschlussinhalte des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof:

- Die Zielsetzungen und Stossrichtungen des Entwicklungskonzepts (Seite 24 / 25).
- Die Aussagen der Konzeptkarte und die dazugehörigen textlichen Erläuterungen (Seite 30 / 31).

Der Regierungsrat nimmt die vorgeschlagenen Massnahmen zur Kenntnis. Entscheide zu einzelnen Massnahmen werden aufgrund weiterer Konkretisierungen getroffen (Seite 33–39).

Die übrigen Bestandteile des Entwicklungskonzepts gelten als Erläuterungen. Dies gilt insbesondere für den Handlungsbedarf (Text und Karten), die städtebaulichen Potentiale (Text und Karten) und die Massnahmenblätter. Letztere stellen ein Koordinationsinstrument für die Umsetzung des Konzepts dar.

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen ist die öffentliche Hand in hohem Masse auf die Zusammenarbeit mit den Akteuren am Bahnhof und in dessen Umfeld angewiesen. Das Bestreben nach einem Konsens über die gewünschte Entwicklung des Gebiets hat den gesamten Prozess geprägt. Die verschiedenen Mitwirkungsveranstaltungen haben dabei wichtige Themen und Anliegen der Akteure zutage gebracht. Die beteiligten Akteure stellen sich hinter das Konzept und unterstützen die Umsetzung der darin formulierten Massnahmen.

Die Massnahmen des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof werden durch die beteiligten Akteure (Behörden, Private) umgesetzt. Die Koordination und das Umsetzungscontrolling erfolgen federführend durch das Planungsamt des Kantons Basel-Stadt und die dafür eingerichtete Projektorganisation.

Meilensteine

Gemäss dem Richtplanauftrag erarbeitete das Bau- und Verkehrsdepartement das vorliegende Konzept gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und unter Beteiligung der zahlreichen betroffenen Akteure. Aufgrund der Bedeutung der künftigen Entwicklung für alle Akteure sowie die Öffentlichkeit und um eine breite Verankerung der Konzeption zu erreichen, war die Erarbeitung in ein breites, über das übliche Mass hinausgehendes Mitwirkungsverfahren eingebettet. Parallel dazu wurden erste Sofortmassnahmen im direkten Umfeld des Bahnhofs realisiert.

Die Erarbeitung der Unterlagen umfasst folgende Meilensteine und Elemente:

Meilenstein 1

Startsitzung: Einrichten einer interdepartementalen Projektorganisation, in der auch die Deutsche Bahn AG Einsitz nimmt. Die Startsitzung am 22. September 2009.

Meilenstein 2

Vorstudie: Erstellen einer Vorstudie, welche unter anderem die Resultate der ersten öffentlichen Quartierveranstaltung (QV I) mit den Quartierbewohnern sowie der Interviews mit Schlüsselakteuren beinhaltet. Abschluss der Vorstudie im April 2010.

Meilenstein 3

Finanzierung gesichert: Kreditsprechung durch den Grossen Rat (GRB) zur Konzepterarbeitung am 8. Dezember 2010.

Meilenstein 4

Abschluss Grundlagenstudien: Die Themen Zugänglichkeit, Nutzungen und Städtebau werden im Vorfeld oder parallel zur Konzepterstellung vertieft behandelt. Die Resultate daraus fliessen in das Entwicklungskonzept ein. Während dieser Zeit finden weitere Quartierveranstaltungen (QV II, III und IV), Sitzungen der Begleitgruppe (BG) sowie drei Veranstaltungen mit dem Akteursbeirat (AB, Unternehmen, Vereine und Verbände) statt.

Meilenstein 5

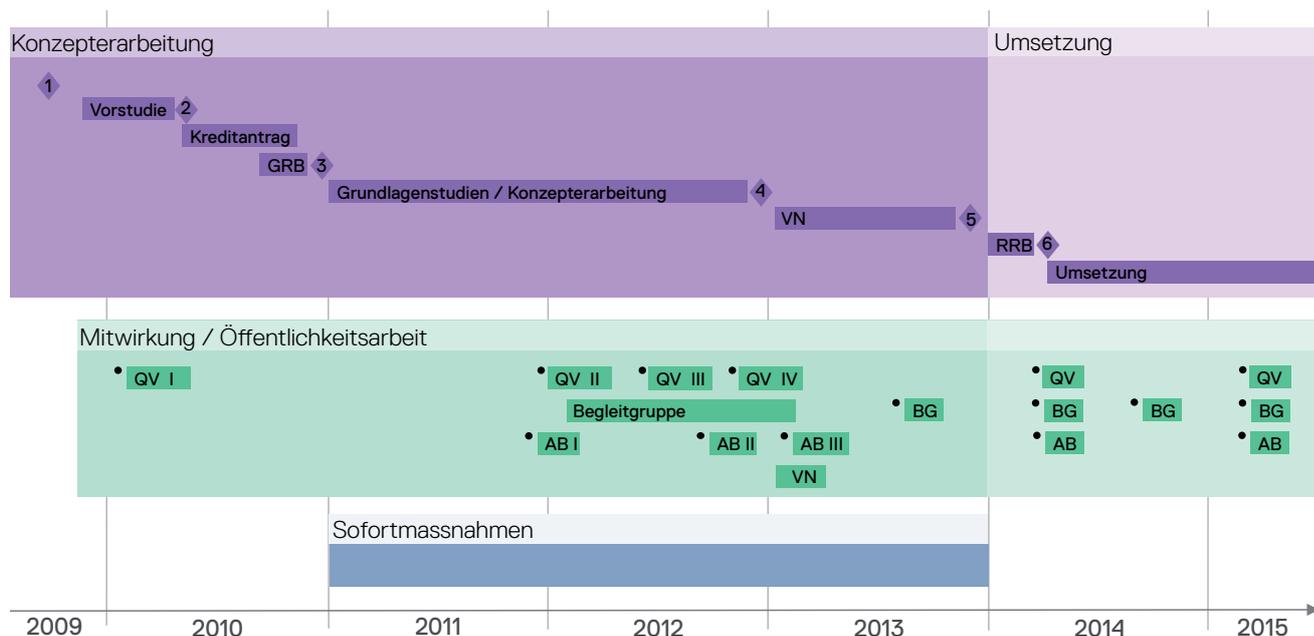
Konzeptentwurf: Der Konzeptentwurf als Produkt der beteiligten Akteure liegt vor und wird in die öffentliche Vernehmlassung (VN) geschickt.

Meilenstein 6

Schlussbericht: Das behördenverbindliche «Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof» beinhaltet die Entwicklungsabsichten und Massnahmenpakete des Regierungsrats (RRB) sowie der miteinbezogenen Akteure. Er wird dem Grossen Rat zusammen mit dem Kreditantrag zur Umsetzung des Konzepts vorgelegt.

Umsetzung

Die Umsetzung des Konzepts erfolgt federführend durch eine Koordinationsstelle. Diese initiiert die im Konzept formulierten Massnahmen und begleitet die Konzeptumsetzung aktiv. Die an der Konzepterarbeitung beteiligten Akteure werden auch im Umsetzungsprozess miteinbezogen.



GRB: Grossratsbeschluss
 QV: Quartierveranstaltungen

VN: öffentliche Vernehmlassung
 AB: Akteursbeirat

RRB: Regierungsratsbeschluss
 BG: Begleitgruppe

Perimeter und Themen

Planungsperimeter

Für den Planungsperimeter (Bearbeitungsraum) macht das Entwicklungskonzept (EK) konkrete Aussagen zu den Themen Siedlung, Verkehr, Grün- und Freiräume sowie Planungen. Einbezogen werden Teilgebiete, die zum Badischen Bahnhof und zueinander räumlich und thematisch in gegenseitiger Wechselwirkung stehen und einen funktionalen, nutzungsmässigen und städtebaulichen Zusammenhang bilden.

Dieser Perimeter ist eng definiert, um die Effektivität des Planungsinstruments sicherzustellen. Für alle Teilgebiete gilt, dass spezifische Rahmenbedingungen bestehen, die nicht geändert werden können. Zugleich kann das EK noch Einfluss auf Entwicklungen nehmen.

Im Kern des bearbeiteten Raums steht der Badische Bahnhof mit Bauten und Anlagen zwischen Wiese und Rhein. Der Planungsperimeter umfasst diese und daran angrenzende Gebiete:

- 1 Bahnareal
- 2 Schwarzwaldallee mit der Autobahn A2/A3
- 3 Bahnhofplatz und Bahnhofparking
- 4 Rosentalstrasse bis Messe/«City-Lounge»
- 5 Gleisfeld West-Ost querende Achsen
- 6 wichtige Nord-Süd Achsen für Fuss- und Veloverkehr
- 7 Erlenmatt-Areal
- 8 Schoren-Areal
- 9 Rosental-Areal
- 10 Syngenta-Areal
- 11 Bildungs-Cluster (Schulen und Hochschulen)
- 12 Grünachse Solitude

Ausserdem sind weitere Gebiete mit ungefähr einer Blocktiefe einbezogen.

Funktionale Bezüge

Auch weitere Gebiete werden in die Planung miteinbezogen. Sie sind funktional mit dem Badischen Bahnhof verbunden, grenzen jedoch nicht oder nur teilweise an den Planungsperimeter. Für diese Gebiete ist die Beziehung zum Badischen Bahnhof nur ein Aspekt unter vielen, sie stellen eigenständige Planungsaufgaben dar. Mit dem funktionalen Einbezug in das Konzept können die Fragestellungen mit Bezug zum Badischen Bahnhof aufgegriffen werden, im Übrigen erfolgen Planung und Entwicklung unabhängig vom Entwicklungskonzept.

Zu diesen funktionalen Bezügen gehören namentlich:

- A Roche-Areal
- B Claraspital-Areal
- C Messe-Areal
- D Rosental-Anlage
- E Industrie Klybeck und St. Johann
- F Bahnhof SBB
- G Eisen- und Autobahnrheinbrücken
- H Terminal Basel Nord (Rheinhafen)

Weitere wichtige Projekte

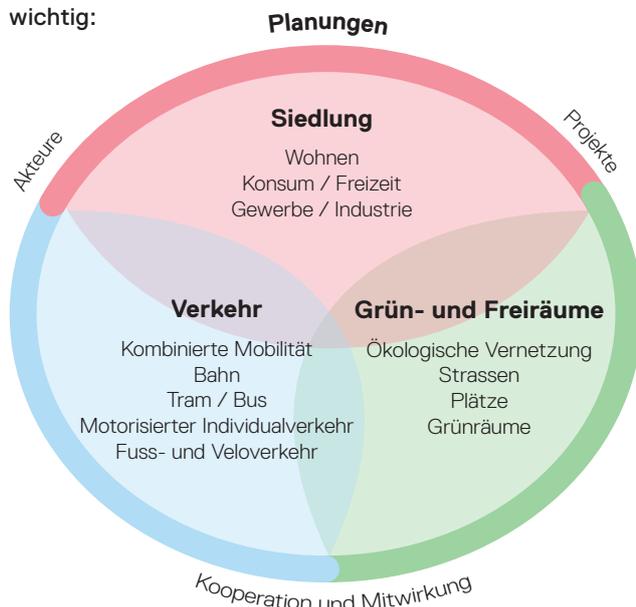
Die im Planungsperimeter gefassten Räume stehen im Einfluss übergeordneter, grossräumiger Entwicklungen. Massgebend sind Entwicklungen und Projekte auf Ebene der Stadt und darüber hinaus. Sie setzen im Betrachtungsraum massgebende Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung des Badischen Bahnhofs und seiner Umgebung, ohne selbst Gegenstand dieses Entwicklungskonzepts zu sein. Wechselwirkungen mit den Projekten im Planungsperimeter sind zu identifizieren und zu überwachen, damit bei unerwünschten Entwicklungen geeignete Massnahmen ergriffen werden können. Im Entwicklungskonzept werden dazu keine Massnahmen formuliert.

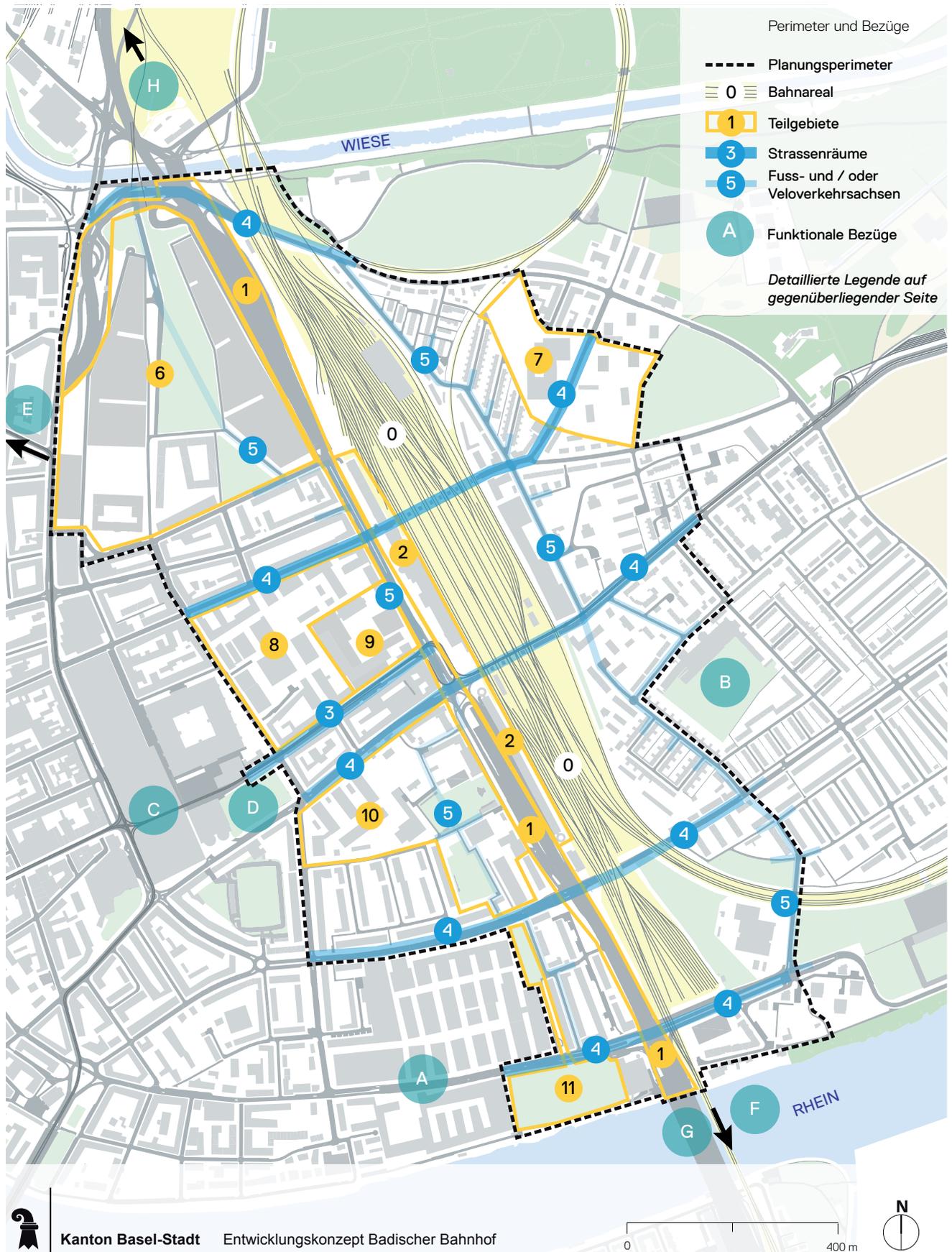
Weitere wichtige Projekte sind insbesondere (nicht im Plan verzeichnet):

- Naherholungsraum Landschaftspark Wiese mit Langen Erlen und Eglisee
- Naherholungsraum Rheinufer
- Fuss- und Velowegverbindungen Kleinhüningen-Landschaftspark Wiese
- Innenstadt
- Einkaufszentren Stücki, St. Jakob, Weil, Lörrach etc.
- Eisen- und Autobahnkorridor Oberrhein-Mittelland-NEAT
- vom Badischen Bahnhof zukünftig erreichbare S-Bahnstationen
- vom Badischen Bahnhof ausgehende Tram- und Buslinien
- Eisenbahnstrecken zum Badischen Bahnhof
- DB-Rangierbahnhof

Themen

Für die Themen Siedlung, Verkehr, Grün- und Freiräume sowie Planungen sind für das Entwicklungskonzept Unterthemen gemäss der nachfolgenden Abbildung bedeutend. Diese Unterteilung ergibt sich aus der Zielsetzung und ist insbesondere für die Erarbeitung des Handlungsbedarfs wichtig:





Siedlungsgeschichte

Innerhalb der letzten 150 Jahre hat das Gebiet um den heutigen Badischen Bahnhof sein Gesicht komplett verändert. Stück für Stück wurden die ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen bebaut. «Stadtauswärts» lässt sich diese Siedlungsentwicklung fast lehrbuchartig wie an Baumringen ablesen. Dieser Einblick hilft, Entwicklungen einzuordnen und die aktuelle Situation zu verstehen. Er zeigt zudem, dass im Laufe der Zeit die Flächen um den Badischen Bahnhof Stück für Stück besetzt wurden. Eine Stadtentwicklung im Umfeld des Badischen Bahnhofs muss diese gegebene Struktur durch sinnvolles Wegnehmen resp. Hinzufügen berücksichtigen und nutzen.

Um 1860: Wiesenmatten und Dyche

Im mittelalterlichen und neuzeitlichen Kleinbasel dominieren Felder, Landgüter, Bewässerungs- und Gewerbekanäle und die Wiese das heutige Gebiet um den Badischen Bahnhof. Bereits sehr früh nach der Gründung der Stadt Kleinbasel (ca. 1251) wurden die ersten Kanäle – die Dyche – gebaut. Gespriesen mit Wiesewasser dienten sie zur Bewässerung und zum Betrieb von Mühlen. Die ab dem 18. Jahrhundert in mehreren Phasen korrigierte Wiese erlaubte einen vergleichsweise konstanten Wasserpegel – und damit verschiedene Nutzungen: Wasch- und Badeanstalten, diverse mit Wasserrädern betriebene Gewerbebetriebe sowie die Produktionen von natürlichen Farbstoffen und Färbereien. Das kalkarme, «weiche» Wiesewasser war dazu im Vergleich zum Rheinwasser besonders geeignet. Von den Strukturen der Gewerbekanäle zeugt heute beispielsweise noch der Strassenverlauf der Riehenteichstrasse, welche über das Rosentalareal verläuft. Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich die industriellen Betriebe (Tuchfabrikation und Seidenweberei) auch im Rosental angesiedelt und das Gebiet um den Badischen Bahnhof punktuell in Beschlag genommen.



1860–1875: ein Bahnquartier für das Kleinbasel

Im Zuge der ersten Stadterweiterung werden die Stadtmauern niedergerissen. Mit der Stadterweiterung werden gleichzeitig neue bauliche Begrenzungen gesucht. Der neue Eisenbahning übernimmt diese Funktion teilweise. Der erste Badische Bahnhof wird bewusst an seinen damaligen Standort bei der heutigen Messe gesetzt. Als markantes Bauwerk trennt er die Stadt vom ländlichen Gebiet. Die Clarastrasse wird als Bahnhofstrasse angelegt und das Gebiet zwischen Clarastrasse und Riehenstrasse wird systematisch als Bahnquartier bebaut. Ein noch heute gültiger Staatsvertrag zwischen dem Grossherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft ermöglichte diesen Bahnquartierbau als Endpunkt der Rheintalbahn im Jahre 1855 – bis 1862 als Provisorium und bis 1913 am erwähnten Standort.



1875–1925: Gründerzeit im Rosental

Die «Gründerzeit» ist eine Zeit des Aufschwungs und der industriellen Entwicklung. Die chemische Industrie breitet sich aus. Die wachsende Industrie benötigt Raum für ihre Produktion, Arbeitskräfte und damit Wohnraum für die Bevölkerung. Das Rosentalquartier entsteht. Es ist durch historische Fassaden gekennzeichnet, welche sich in ihrer Formsprache an früheren Stilen wie der Gotik oder der Renaissance orientieren. Die Gebäude sind blockrandähnlich gebaut, jedoch selten geschlossen, wobei die Hofräume oftmals bebaut sind. Die gründerzeitliche Stadtstruktur charakterisiert sich durch das an die Rheinbiegung angepasste orthogonale Strassensystem. In diese Zeit fallen der Bau des zweiten Badischen Bahnhofs an heutiger Stelle nach den Plänen von Karl Moser sowie Planung und Anlage der Schwarzwaldallee. Die Bahnanlagen wurden in Hochlage auf einen Damm an den damaligen Stadtrand gelegt und zwischen 1906 und 1913 errichtet. Am 13. September 1913 konnte der Bahnhof eingeweiht werden. Was aus damaliger Sicht städtebaulich und verkehrstechnisch einige Vorteile hinsichtlich Überwindung der Höhendifferenz für Reisende, Rangierbetrieb, Siedlungsabschluss, Lärm und Verschmutzung bot, stellt heute eine zentrale Herausforderung der Stadtentwicklung dar: Noch heute bildet der Bahndamm eine markante Zäsur zwischen den Quartieren Rosental / Wettstein und Hirzbrunnen. Die drei markanten Gebäudeteile – das halbrunde Buffet, die Schalterhalle und der Turm – waren als Fluchtpunkt der auf den Bahnhof zuführenden Strassen geplant. So sollte die Riehenteichstrasse direkt auf den Haupteingang des Badischen Bahnhofs hinführen. Die Firma Geigy aber hatte mit ihrem Areal andere Pläne. Und so wurde die parallel verlaufende Rosentalstrasse als Bahnhofszufahrt bestimmt. Dies erklärt den heute immer noch prägenden Versatz zwischen Hauptausgang und Verbindung zur Innenstadt.

1925–1950: Moderne im Hirzbrunnen

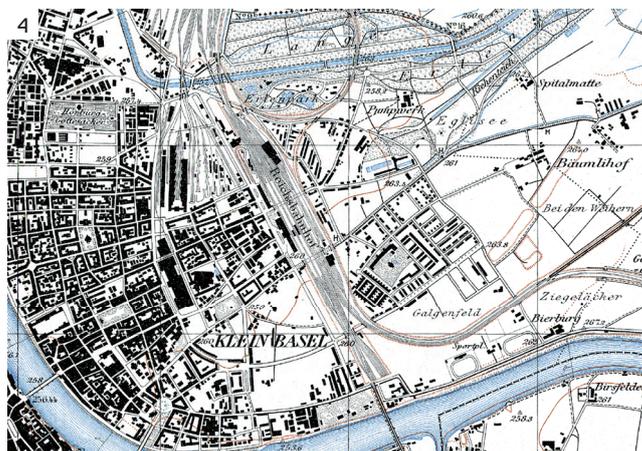
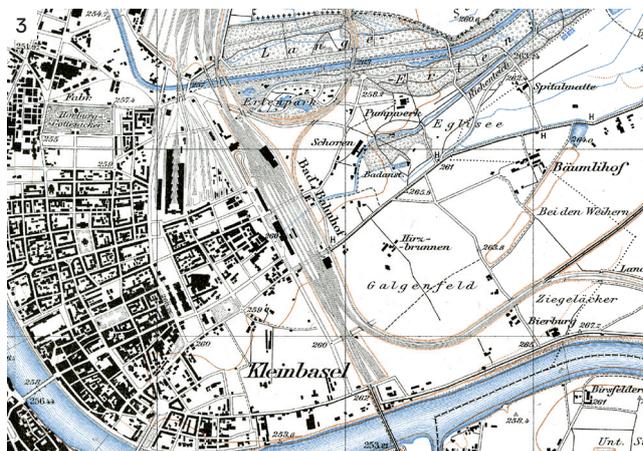
Ab 1925 wird das Gebiet «hinter dem Badischen Bahnhof» systematisch bebaut. Das Hirzbrunnenquartier entsteht. In erster Linie entstehen gartenstadtähnliche Wohnsiedlungen, teilweise genossenschaftlicher Art. Vereinzelt lassen sich auch Industrie- und Gewerbebetriebe im Hirzbrunnenquartier nieder, so zum Beispiel die Firma Sauter im Jahr 1925. Die Bauten sind gekennzeichnet durch Stilmerkmale der klassischen Moderne: Flachdächer, Verzicht auf dekorative Elemente und die Verwendung von schalungsrohem Beton als Baumaterial. Speziell zu erwähnen sind hier die Beiträge der beiden Architekten Hans Bernoulli und August Künzel: Die Genossenschaftssiedlung im Vogelsang und die Reihenhausssiedlung am Bahndamm Nr. 17–27. In der Zwischenkriegszeit – einer Zeit grosser Wohnungsnot – entstanden 1929 im Rahmen der ersten Schweizer Wohnungsausstellung Woba auch weitere Genossenschaftssiedlungen in den Schoren. Mitveranstalter dieser «Ausstellung» war der Schweizerische Werkbund. Die Kleinhäuser hatten zum Ziel, die Wohnbedürfnisse von kinderreichen, einkommensschwachen Familien zu befriedigen. Dies war insbesondere durch Standardisierung, Typisierung und Normierung im Bauprozess zu erreichen.

1 Ausschnitt aus: «K' Basel Stadttheil nach der Eidgenössischen Triangulation entworfen & bearbeitet im Maaßstab von 1:25000. der natürlichen Grösse von Friedrich Baader» 1838. Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt 2012 (Planarchiv U 4,80 a).

2 Ausschnitt aus: «Situationsplan Löffel 1857-59». Quelle: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt 2012.

3 Ausschnitt aus: «Siegfriedkarte 1918». Quelle: Swisstopo 2012.

4 Ausschnitt aus: «Siegfriedkarte 1938». Quelle: Swisstopo 2012.



1950–1975: Im Zeichen der Verkehrsplanung

Mit dem Siegeszug des Automobils Ende der 1950er-Jahre erlebt die Schweiz eine Phase des Ausbaus von Verkehrsverbindungen. Die Verlängerung der Autobahn von St. Jakob zum Badischen Bahnhof (Osttangente) fällt in diese Zeit (im Stadtplan von 1962 noch nicht ersichtlich). Lücken im Siedlungsgebiet des Hirzbrunnen- und des Wettsteinquartiers werden geschlossen mit offeneren Strukturen – Zeilenbauten und mehr Grünflächen. In vielen Fällen mit Wohnhochhäusern – so zum Beispiel im Surinam. Diese sind in einer Zeit mit grosser Wohnraumnachfrage ein Symbol für Aufschwung und Fortschritt. In diese Zeit fällt auch der Bau der Allgemeinen Gewerbeschule und der Schule für Gestaltung.

1975 bis heute: Herausforderungen der Nachmoderne

Die Staatsgrenzen verlieren einen Teil ihrer Bedeutung. Zunehmend werden planerische Konzepte über die nahe Grenze zu Deutschland hinweg entwickelt. Die Stadt ist gebaut – so scheint es zumindest auf den ersten Blick. Immer wieder jedoch erfolgen Veränderungen im Stadtgefüge, die neue Entwicklungen auslösen. Als eindrückliches Beispiel ist sicherlich die Erlenmatt zu nennen: Mit der Reorganisation der betrieblichen Abläufe der Deutschen Bahn AG wurde 1998 das Areal des DB-Güterbahnhofs zwischen Nordtangente, Schwarzwaldallee, Erlenstrasse und Riehenring für neue Nutzungen frei. Seither haben in einer Pionierphase diverse Zwischennutzungen dem Areal neues Leben eingehaucht. Bis 2025 entsteht nun Schritt für Schritt ein neues Quartier mit Wohnraum, Schulen, Stadtplätzen, Freiräumen und ökologischen Wertflächen. Weitere wichtige Entwicklungen in aktueller Zeit sind: der Messeneubau, Arealentwicklungen von Syngenta, die Verdichtung der Forschungs- und Produktionsbereiche von Hoffmann-La Roche am Hauptsitz sowie die Entwicklungen auf den Schoren-Baufeldern (ehemals Novartis). Mit den neuesten Bauten wird ein neuer Massstab eingeführt, der sich nicht mehr aus der Textur der bisherigen Stadt ableitet, sondern Zeichen für wirtschaftliche Präsenz setzt.

5 Ausschnitt aus: «Stadtplan 1962». Quelle: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt 2012.

6 Ausschnitt aus: «Stadtplan 2012». Quelle: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt 2012.

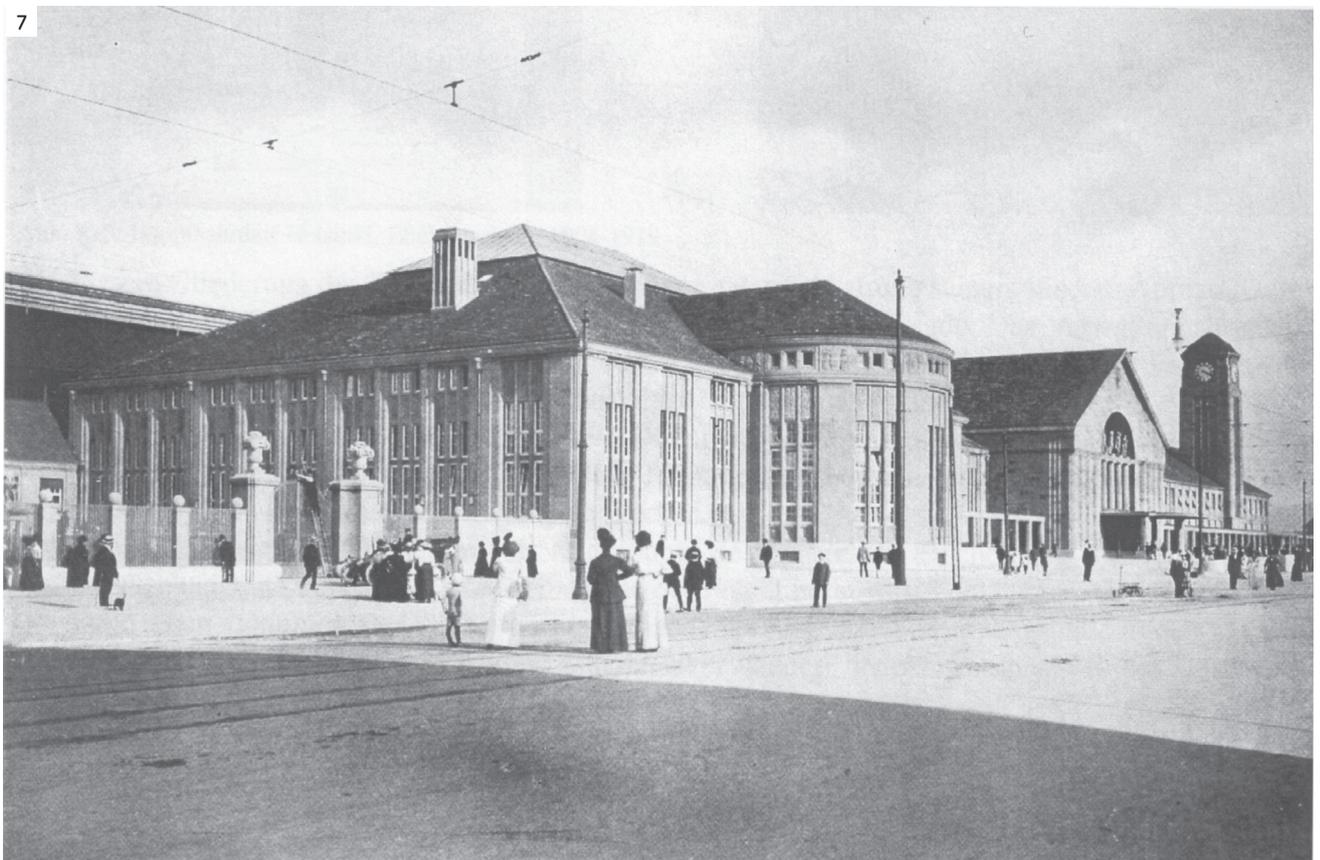
7 «Aussenansicht von Nordwesten, Foto 1913» Quelle: Der Badische Bahnhof in Basel. Frobenius A.G. Verlagsanstalt, Basel 1914.



Weiterführende Literatur

- Baudepartement des Kantons Basel-Stadt (2005): Von der geschlossenen zur offenen Stadt. Die Siedlungsentwicklung des Kantons Basel-Stadt seit 1860.
- Birkner, Otmar; Rebsamen, Hanspeter (1986): INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur 1860–1920. Basel, Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte.
- Kunkel, Michael et al. (2012): Dreizehn 13. Basels Badischer Bahnhof in Geschichte, Architektur und Musik. Saarbrücken, PFAU-Verlag.

7



Rahmenbedingungen, Planungen und Projekte

Für das Entwicklungskonzept sind verschiedene Rahmenbedingungen, Planungen und Vorhaben relevant. In der nachfolgenden Liste und der nebenstehenden Karte sind diese drei verschiedenen Kategorien zugeordnet:

- A verbindlich festgelegte Rahmenbedingungen
- B etablierte Planungen, wechselseitige Einflussnahme an der Schnittstelle prüfenswert
- C dynamische Projekte, für welche noch Rahmenbedingungen gesetzt werden können

Bereich Siedlung

	Kategorie		
	A	B	C
1 Arealentwicklung Schoren			
1a Baufeld A	x		
1b Baufeld B (Schulraum)	x		
1c Baufeld C	x		
1d Baufeld D	x		
2 Arealentwicklung Erlenmatt		x	
2a Erlenmatt-Galerie		x	
2b Erlenmatt Ost		x	
3 Fordgate-Areal (Rosental)			x
3a Uni-Campus		x	
4 Syngenta-Areal (Testplanung, Bauprojekt)		x	
5 Roche-Areal	x		
6 Werkareal Klybeck	x		
7 Neubau Messe	x		
8 Neubauten Rosentalstrasse 9–13		x	
9 Schule für Gestaltung (SfG), Allgemeine Gewerbeschule (AGS) und Neubau Sandgrubenschulhaus		x	
10 weitere Schulraumplanung			x
11 denkmalpflegerischer Objektschutz Badischer Bahnhof	x		
12 Schutzzonen Hirzbrunnen und Schwarzwaldallee (Zonenplanrevision)	x		
13 Installationsplatz Bahnbaustellen (langfristig belegt)	x		
14 Terminal Basel Nord	x		
15 Entwicklungsgebiet Rheinacker, Sportcampus Rankhof (Zonenplanrevision)	x		
16 Claraturm	x		

Bereich Verkehr

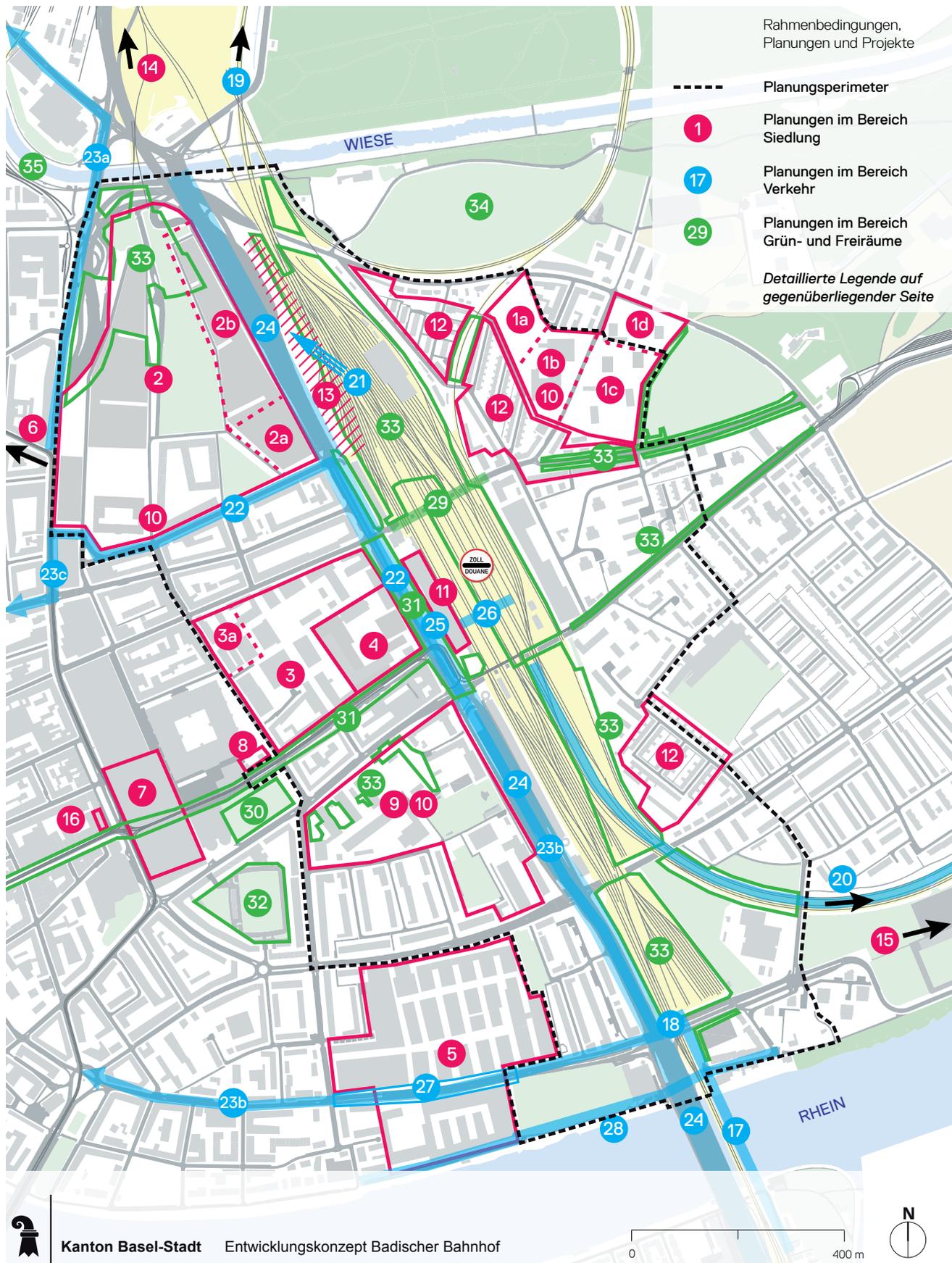
	Kategorie		
	A	B	C
17 2. Eisenbahnrheinbrücke	x		
18 S-Bahn-Haltestelle Solitude			x
19 Vierspurausbau Oberrheinbahn	x		
20 Elektrifizierung Hochrheinbahn	x		
21 Herzstück S-Bahn		x	
22 Trammerschliessung Erlenmatt (TrEm) als erstes Teilstück im Tramnetz Basel 2020	x		
23 Tramnetz Basel 2020			x
23a Verlängerung Stücki–Hafen		x	
23b Tram zur Roche			x
23c Tram Johanniterbrücke			x
24 Strukturverbesserung Osttangente (STOT)			x
25 Veloparking Badischer Bahnhof		x	
26 Öffnung südlicher Personentunnel		x	
27 Umgestaltung Grenzacherstrasse	x		
28 Verbreiterung Solitude-Promenade		x	

Bereich Grün- und Freiräume

	Kategorie		
	A	B	C
29 Sanierung Bahnbrücken Maulbeerstrasse		x	
30 Erneuerung Rosental-Anlage		x	
31 Projekte Innenstadt			
31a Entwicklungsrichtplan Innenstadt		x	
31b Gestaltungskonzept Innenstadt		x	
32 Grünraumplanung Landhof		x	
33 Naturinventar (Istzustand)	x		
34 Landschaftspark Wiese	x		
35 Testplanung Vision Wiese			x

Bereich Planungen

In dieser Vielfalt verschiedener Projekte spiegelt sich die grosse Bedeutung des Planungssperimeters für die Stadtentwicklung. Zugleich zeigt sich, dass ein akuter Koordinationsbedarf zwischen den verschiedenen Vorhaben besteht. Diese Aufgabe soll das vorliegende Entwicklungskonzept leisten. Zusätzlich ist zu prüfen, bei welchen Gebieten und Themen noch Potentiale bestehen und Entwicklungen angestossen werden sollten.



Ausgangslage

Handlungsbedarf



Ziele



Entwicklungskonzept



Fokus

Massnahmen

HANDLUNGSBEDARF



Siedlung

Städtebau

Städtebaulich ist der Planungssperimeter geprägt durch das Quartier Rosental, welches durch die Verlegung des ersten Badischen Bahnhofs am Anfang des 20. Jahrhunderts in seiner östlichen Ausdehnung definiert wurde. Hier sind die Messe und die grossen Firmenareale die städtebaulich bedeutenden Schwerpunkte, welche die ursprünglich homogene Struktur durchdringen. Östlich der Bahn dominiert die kleinteilige Bebauung mit Reihenhäusern, Wohnblöcken und einigen höheren Punkthäusern.

In vielen Teilgebieten besteht eine starke Erneuerungsdynamik, während andere noch einen auslösenden Impuls benötigen. Teilweise ist die Nutzungsdichte trotz der zentralen Lage relativ gering. Der Raum zerfällt in seine Einzelteile, da weder Gebäude noch Grün- und Freiräume den Raum fassen oder ein lesbares Gesamtbild erzeugen können.

Der Badische Bahnhof mit dem geschützten Bahnhofsgelände ist heute kaum in den Kontext der Stadtstruktur eingebunden und ist durch die Bahn- und Strasseninfrastrukturen von den Quartieren und der Messe abgeschnitten. Die Einbindung der Verkehrsanlagen in den städtebaulichen Kontext wurde bisher nicht thematisiert und bewältigt.

Handlungsbedarf	Signatur
S01 Gesamtarealentwicklung beobachten und mit Anliegen des Entwicklungskonzepts abgleichen.	
S02 Raum um den Bahnhof in die Stadtstruktur einbinden.	
S03 Nutzungsmass steigern.	

Wohnen / Schule

In den angrenzenden Quartieren wohnen rund 19 000 Personen. Die Wohnungstypen sind sehr unterschiedlich, wodurch eine breite soziale Vielfalt entsteht. Einige Gebiete weisen besondere Qualitäten (z. B. Durchgrünung, Urbanität etc.) oder Defizite (z.B. Bausubstanz, Wohnqualität etc.) auf.

Es bestehen drei wichtige Schulstandorte mit Primar-, Sekundar- und weiterführenden Schulen, die laufend weiterentwickelt werden. Teilweise lange, gefährliche Schulwege können in absehbarer Zeit verkürzt werden.

Die Lärmbelastung entspricht weitgehend den gesetzlichen Vorgaben, jedoch ist die Situation mit den neuen Verkehrsinfrastrukturen und der höheren Belastung (Transit) neu zu prüfen.

Handlungsbedarf

Signatur

S11	Lärmschutz sicherstellen.	
S12	Bestehende Qualitäten der Quartiere sichern und Defizite beheben.	
S13	Schulareale für die Vernetzung der Quartiere nutzen (neue Verbindungen, Zugänge, Verbindungen).	

Konsum / Freizeit

Der Bahnhof übernimmt eine Versorgungsfunktion für Reisende und sein direktes Umfeld, besonders in Randzeiten. Die Versorgung der Quartiere erfolgt hauptsächlich in den Zentren der einzelnen Quartiere resp. über die Innenstadt und Einkaufszentren. Ein grosser Dienstleistungsanbieter ist die Messe mit vielen temporären Angeboten. Daneben gibt es zahlreiche kleinere Akteure.

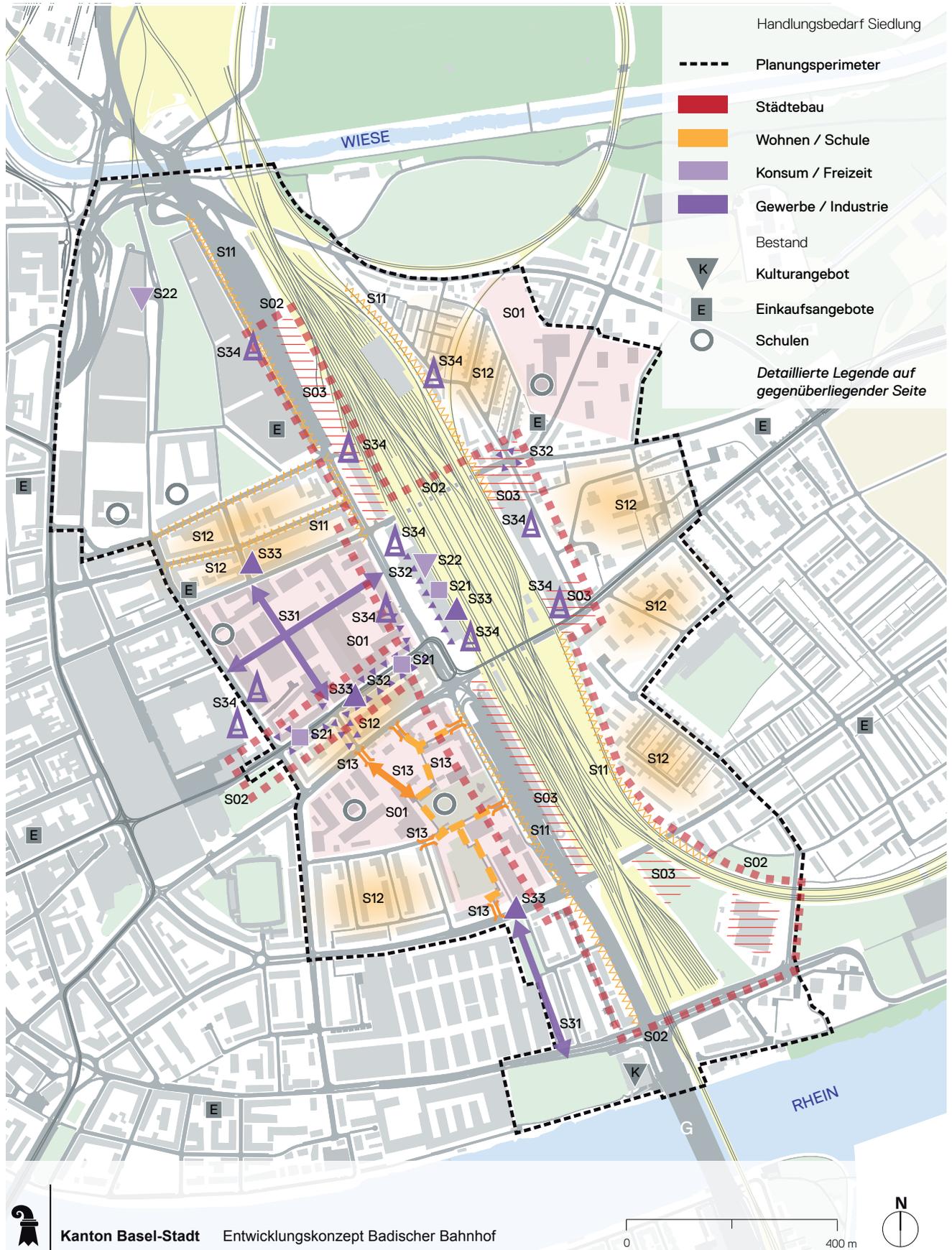
In den letzten Jahren konnte sich im Bahnhofsgelände ein attraktives kulturelles Angebot etablieren. Als betriebsfremde Nutzung auf Bahnareal fehlt diesen Angeboten jedoch eine sichere Rechtsgrundlage.

Handlungsbedarf	Signatur	
S21	Struktur und Standorte der Versorgungs- und Dienstleistungsangebote optimieren.	
S22	Kulturangebote sichern und fördern.	

Gewerbe / Industrie

In den Quartieren rund um den Bahnhof bestehen ca. 18 000 Arbeitsplätze. Die Ansiedlung weiterer Arbeitsplätze ist wahrscheinlich. Die Betriebe brauchen entsprechende Anlieferungsmöglichkeiten. Grosse Areale sind aus betrieblichen Gründen (Sicherheit, Störfallrisiko) geschlossen und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Dadurch sind Quartierverbindungen unterbrochen. Eine stärkere Aussenbeziehung (z.B. Mittagsverpflegung im Quartier) ist wünschenswert.

Handlungsbedarf	Signatur	
S31	Fussgängerverbindungen herstellen / verbessern.	
S32	Erdgeschoss zu den Strassen hin (gestalterisch und / oder funktional) öffnen.	
S33	Attraktive Verpflegungsangebote für Arbeitnehmer schaffen.	
S34	Anlieferungen für Betriebe sicherstellen	



Verkehr

Kombinierte Mobilität

Als zweiter Stadtbahnhof ist der Badische Bahnhof sehr gut erschlossen und eine Verkehrsdrehscheibe mit wachsender Bedeutung.

Es gibt bisher nur einen Zugang auf die Perrons. Die Verknüpfung der Verkehrsträger ist durch lange Wege und fehlende Angebote (Veloabstellplätze) mangelhaft.

Handlungsbedarf

- V01 Die Wege zwischen den Verkehrsträgern verkürzen und die Umsteigebeziehungen verbessern.

Signatur



Bahn

Der Badische Bahnhof hat eine schlechte Anbindung an das nationale Verkehrsnetz der Schweiz. Bisher hat der Bahnhof für Verbindungen innerhalb der Stadt und für solche mit dem Schweizer Teil der Region geringe Bedeutung. Auch für seine Funktion als Messebahnhof besteht noch Verbesserungspotential, massgebend ist der Engpass über die Rheinbrücken, welcher voraussichtlich mit der zweiten Rheinbrücke und dem Herzstück Regio-S-Bahn behoben wird. Das Entwicklungsgebiet Badischer Bahnhof weist bereits heute – bedingt durch das bedeutende und weiter wachsende Aufkommen an Gefahrguttransporten auf Schiene und Strasse – erhebliche Störfallrisiken für die Bevölkerung auf. Das Bahnareal muss den Bahnbetrieb mit Personen- und Güterverkehr (inkl. Gefahrguttransporte) gewährleisten.

Handlungsbedarf

- V11 Bahnbetrieb sicherstellen.
- V12 Mit der Infrastruktur (Bahnhof und Zulaufstrecken) die Integration in das trinationale Verkehrsnetz der Schweiz sicherstellen.
- V13 Funktion als Messebahnhof verbessern.
- V14 Anbindung an den internationalen Fernverkehr langfristig sichern.
- V15 S-Bahn nachfrageorientiert vervollständigen und ausbauen.
- V16 Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge

Signatur



*

Tram / Bus

Heute sind wichtige Direktverbindungen im Tram- und Busnetz teilweise mangelhaft (insbesondere Roche, Novartis / Basel Nord). Die Umsteigesituation auf dem Bahnhofsvorplatz wurde bereits verbessert, ist jedoch noch nicht für alle Beziehungen gut. Als erstes Teilstück im Tramnetz 2020 soll das Tram Erlenmatt realisiert werden.

* Nicht im Plan dargestellt.

Handlungsbedarf

- V21 Wichtige Ziele vom Bahnhof aus neu mit Direktverbindungen erreichbar machen.

Signatur



Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Parkierungssituation rund um den Bahnhof ist ungenügend, es besteht keine klare Trennung zwischen Kurzzeitparkierung für Zubringer und mittel- (blaue Zone) bis längerfristigen Stellplätzen (Bahnhofparking). Teilweise sind die Verbindungswege sehr lang, insbesondere vom Bahnhofparking aus.

Während wichtiger Messen sind das Strassennetz und die Parkierungsmöglichkeiten überlastet, sodass das Angebot für die alltäglichen Nutzer ungenügend ist.

Handlungsbedarf

- V31 Organisation und Markierung der Parkierung optimieren.
- V32 Autobahnen, Stadt- und Quartierstrassen entflechten.

Signatur



Fuss- und Veloverkehr

Für den Fuss- und Veloverkehr wirkt das Bahnareal als Barriere zwischen den östlich und westlich gelegenen Gebieten. Auch parallel zur Hauptverkehrsachse zwischen Rhein und Wiese fehlen attraktive und sichere Verbindungen (Firmengelände, Schule).

Die Situation für Velofahrer vor dem Bahnhof zeichnet sich heute durch unübersichtliche Zufahrten und eine ungeordnete Abstellplatzsituation aus. Die Abstellplätze in der Unterführung sind unattraktiv. Diese Situation soll jedoch durch ein Projekt für ein automatisiertes Veloparking unter dem Bahnhof entschärft werden. Trotzdem besteht zusätzlicher Bedarf an dezentralen Abstellmöglichkeiten.

Für Fussgänger fehlen attraktive Verbindungen vom resp. zum Bahnhof und zwischen den Quartieren. Viele dieser Achsen dienen als Schulwege.

Handlungsbedarf

- V41 Sichere und klare Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof (Parkings) und zur Messe schaffen.
- V42 Attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zwischen Rhein und Wiese erstellen.
- V43 Attraktive Querungen des Bahnareals für den Fuss- und Veloverkehr erstellen.
- V44 Geordnete, ausreichend und übersichtliche Abstellplätze für Velos dezentral erstellen.
- V45 Kinder- und altersgerechte Fusswegverbindungen schaffen, Sicherheit von Schulwegen verbessern.

Signatur



Grün- und Freiräume

Ökologische Vernetzung

Grosse Teile des Bahnareals und weitere Flächen sind im Naturinventar als wertvolle trockenwarme Lebensräume von regionaler Bedeutung erfasst. Das Bahnareal ist die wichtigste Nord-Süd-Vernetzungsachse im überregionalen Biotopverbund für diesen Lebensraumtyp. Es verbindet die Areale des badischen Rangierbahnhofs mit den Bahnanlagen der SBB. In den Bauzonen sind ökologisch wertvolle Flächen klein, fragmentiert und isoliert.

Handlungsbedarf

Signatur

- A01 Funktion des Bahnareals als ökologisch wertvolle Fläche und Vernetzungselement erhalten. 
- A02 Erstellung und Vernetzung von ökologisch wertvollen Flächen fördern. 

Strassen

Entlang der Autobahn in der Schwarzwaldallee besteht ein Strassenraum, welcher eine geringe gestalterische Qualität hat. Mit der Neuplanung im Rahmen des Projekts Strukturverbesserung Osttangente (STOT) öffnet sich die Chance zur Wiederherstellung als urbaner Strassenraum. Die Strassen, welche das Bahnareal queren, sind unattraktiv gestaltet. Maulbeerstrasse und Wettsteinallee/Bäumlihofstrasse wären wichtige Quartierverbindungen. Die Rosentalstrasse hat als «Bahnhofstrasse» ein grosses Potential, insbesondere als attraktiver Zugang vom Bahnhof zur Messe. Dies kann jedoch mit der heutigen Gestaltung und Nutzung nicht in Wert gesetzt werden. Eine Neugestaltung ist im Rahmen des Projekts Gestaltungskonzept Innenstadt vorgesehen. Umgekehrt ist die Stadt für die zahlreichen Transitreisenden auf Schiene und Strasse hinter Lärmschutz- und Tunnelwänden kaum wahrnehmbar. Es fehlt eine konsistente Gestaltung und Bespielung als Fenster zur Stadt.

Handlungsbedarf

Signatur

- A11 Rosentalstrasse als Zugang zu Messe und Innenstadt umgestalten und aufwerten. 
- A12 Querungen des Bahnareals in ihrer Funktionalität verbessern und gestalterisch aufwerten. 
- A13 Schwarzwaldallee sanieren und in den Stadtraum integrieren. 

Handlungsbedarf

Signatur

- A14 Transitachse als Fenster zur Stadt nutzen und erlebbar machen. 
- Wichtige Blickpunkte in Wert setzen. 

Plätze

Der Bahnhofplatz ist der zentrale Platz im Planungsperimeter. Er ist dominiert von Flächen für den fahrenden, den ruhenden und den Fussverkehr. Die Grünflächen sowie die Möblierung öffentlich zugänglicher Räume sind gestalterisch unbefriedigend und wenig bedarfsgerecht. Mit der neuen Tramverbindung Richtung Erlenmatt ist eine Umgestaltung vorgesehen, diese ist jedoch nicht auf das weitere Umfeld ausgeweitet. Mit Ausnahme der Erlenmatt fehlen im Planungsperimeter Plätze oder andere öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität.

Handlungsbedarf

Signatur

- A21 Bahnhofplatz als urbaner Raum, Tor zur Stadt, Umsteigeknoten und Aufenthaltsraum gestalten. 
- A22 Möblierung von Plätzen und öffentlichen Gebäuden den Bedürfnissen und der Funktion anpassen. 
- A23 Öffentliche Räume und Plätze mit urbanen Qualitäten schaffen. 

Grün- und Freiräume

Die vorhandenen Grünräume sind stark fragmentiert und aufwertungsbedürftig. In Ansätzen ist eine Grünverbindung für Fussgänger und Velofahrer zwischen Rhein- und Wieseufer vorhanden. In vielen Arealen fehlen nutzbare Grün- und Freiräume ganz. Das Bahnareal als grösste nicht mit Gebäuden besetzte Fläche ist für die Bevölkerung nicht erlebbar.

Handlungsbedarf

Signatur

- A31 Grün- und Freiräume attraktiver gestalten. 
- A32 Bei baulichen Veränderungen qualitätvolle Grün- und Freiräume schaffen. 
- A33 Bahnareal als städtischen Freiraum erlebbar / transparenter machen. 

Ausgangslage

Handlungsbedarf



Ziele



Entwicklungskonzept



Fokus

Massnahmen

ZIELE



Ziele und Stossrichtungen

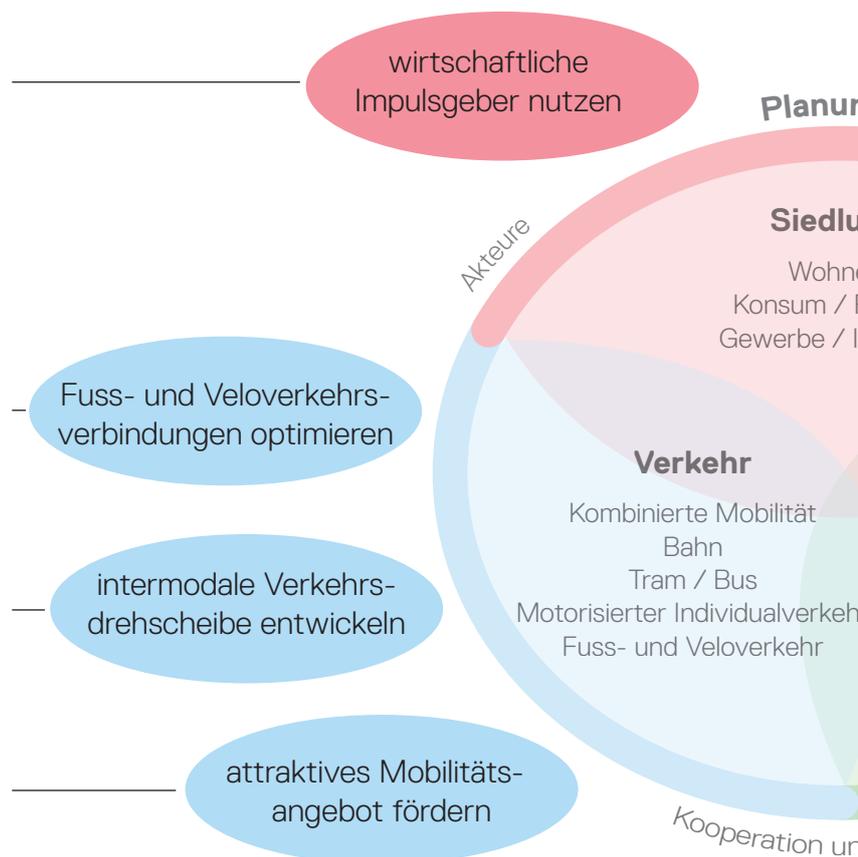
Ziel des Entwicklungskonzepts ist es, die Zentrumsfunktion des Badischen Bahnhofs und seines Umfelds zu stärken. Sieben Schlüsselziele werden dabei verfolgt. Aufgrund des erkannten Handlungsbedarfs werden diese konkretisiert.

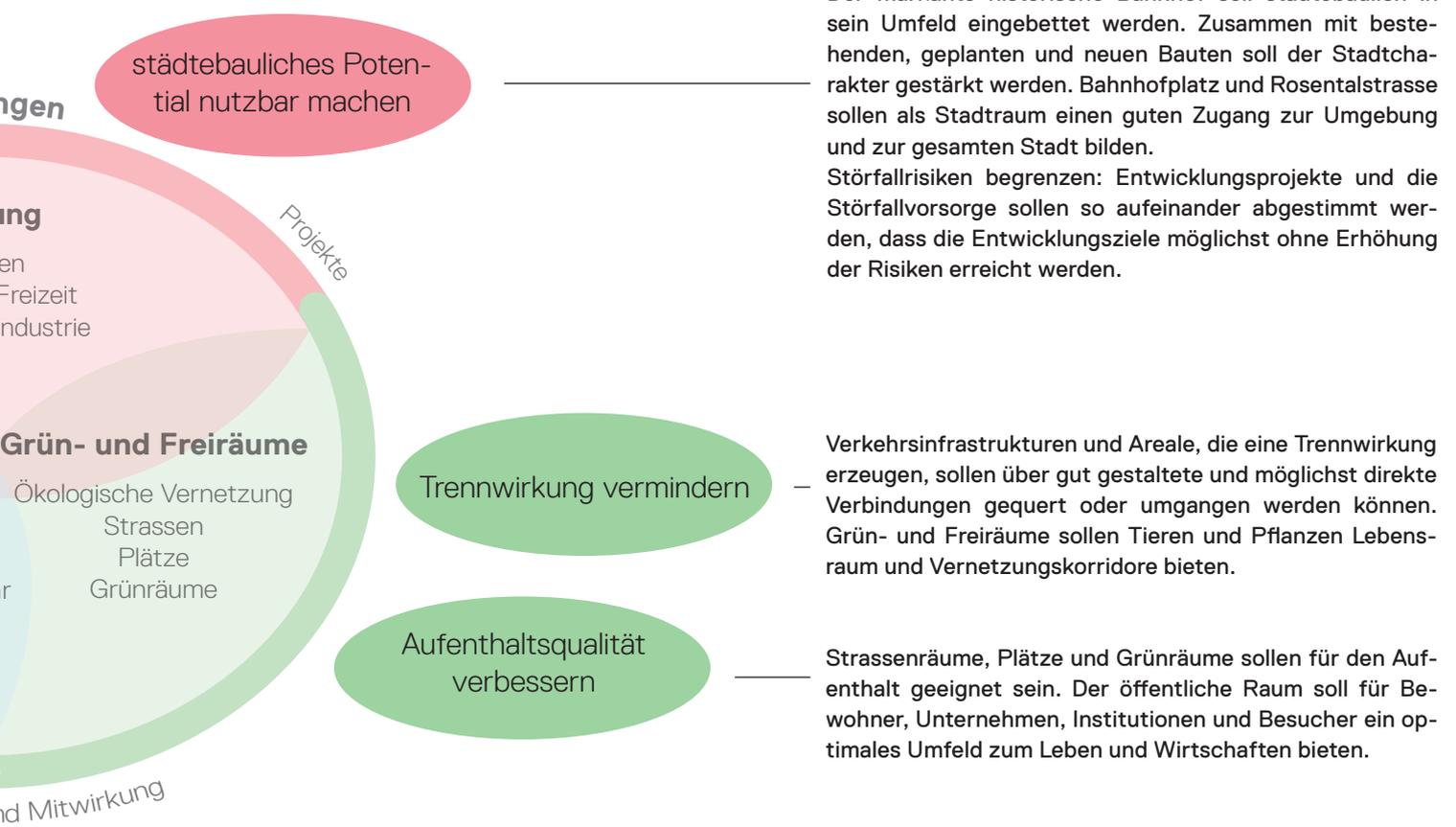
Die zentrale, sehr gut erschlossene Lage und die zahlreichen Unternehmen und Institutionen rund um den Bahnhof bieten einen idealen Rahmen, welcher der Etablierung neuer Nutzungen und Angebote im Bahnhof und in dessen Umfeld dienen soll.

Fuss- und Veloverkehr sollen eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln bilden. Der Bahnhof und die weiteren wichtigen Ziele in seinem Umfeld sollen mit einladend gestalteten, direkten und sicheren Fuss- und Velowegen erreichbar sein. Dazu sollen neue Verbindungen zwischen Rhein und Wiese, Hirzbrunnen und Messe geschaffen werden.

Der Badische Bahnhof soll als Verkehrsknoten ausgebaut werden. Dazu sollen abgestimmte Angebote der Verkehrsträger, kurze und gut erkennbare Wege, umfassende Signalisation und Information sowie ausreichende und geordnete Abstellplätze beitragen.

Das Angebot für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr soll den Bedürfnissen entsprechen. Die wichtigen Ziele sollen gut erreichbar sein. Die Kapazität der verschiedenen Verkehrsträger soll der Nachfrage entsprechen. Die Anlieferungen für die Firmen sollen sichergestellt sein.





Ausgangslage

Handlungsbedarf



Ziele



Entwicklungskonzept



Fokus

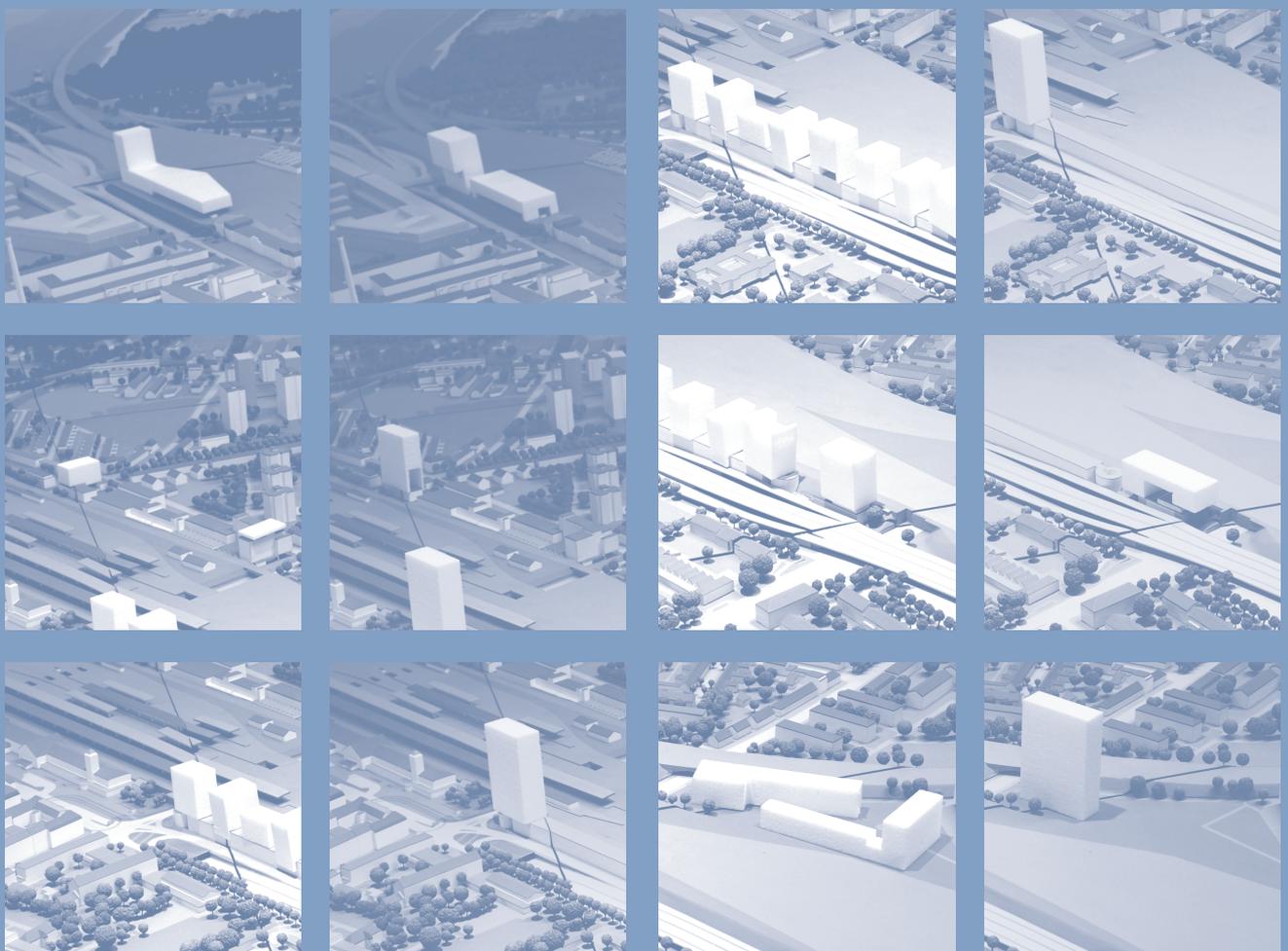
Massnahmen

ENTWICKLUNGSKONZEPT

Die Ausgangslage und der daraus entwickelte Handlungsbedarf sowie die Ziele zeigen die Potentiale und die Defizite im Planungssperimeter. Sie sind die Grundlagen für das Entwicklungskonzept. Dieses legt die Grundzüge der angestrebten Entwicklung themen- und raumübergreifend in der Konzeptkarte fest.

Ein spezielles Augenmerk wird auf die städtebauliche Raumentwicklung gelegt. In einem Expertenverfahren wurden die städtebaulichen Potentiale parallel zur Konzeptentwicklung erarbeitet. Die Schlüsselergebnisse sind auf der folgenden Seite dargestellt.

Diskutierte Varianten zur Nutzungsentwicklung



Städtebauliche Potentiale

Badischer Bahnhof im Kontext der Stadt

1

Die alltäglichen Lebensräume beidseits des Badischen Bahnhofs sind in ihrer spezifischen Identität zu stärken, gezielt aufzuwerten und miteinander zu vernetzen.

Am Badischen Bahnhof bieten sich mit den bestehenden Qualitäten und der Schaffung neuer Nutzungspotentiale Chancen, neben der Bedeutung des Ortes als Verkehrsknoten neue Themen und Profile von übergeordneter Bedeutung zu entwickeln, die zur Bereicherung der Stadt beitragen.

Die Synergien mit den städtebaulich bedeutsamen Orten und Einrichtungen, wie beispielsweise dem Messegelände, dem Hafeneareal Klybeck sowie den Freiraumsystemen an Wiese und Rhein im Kleinbasel werden intensiviert.

Die Konkretisierung dieser städtebaulichen Potentiale erfolgt über drei Schwerpunkte:

- Synergien der Stadtentwicklung ergeben sich durch die Erneuerung der Quartiere Rosental und Wettstein, die Entwicklung des Raums Bahnhof–Schwarzwaldallee als eines strategisch bedeutsamen Ortes und die Aufwertung von Schwarzwaldallee und Rosentalstrasse.
- Der Bahnhof und seine Verknüpfungen werden gestärkt durch die Entwicklung als Knotenpunkt und Erlebnisort, die bauliche und nutzungsmässige Schwerpunktentwicklung zwischen den Gleisanlagen und der Schwarzwaldallee und die Öffnung des Bahnhofs zu den Gartenstadtquartieren im Hirzbrunnen.
- Das Freiraumsystem schöpft das landschaftliche Potential von Flussräumen und Grünsystemen aus.

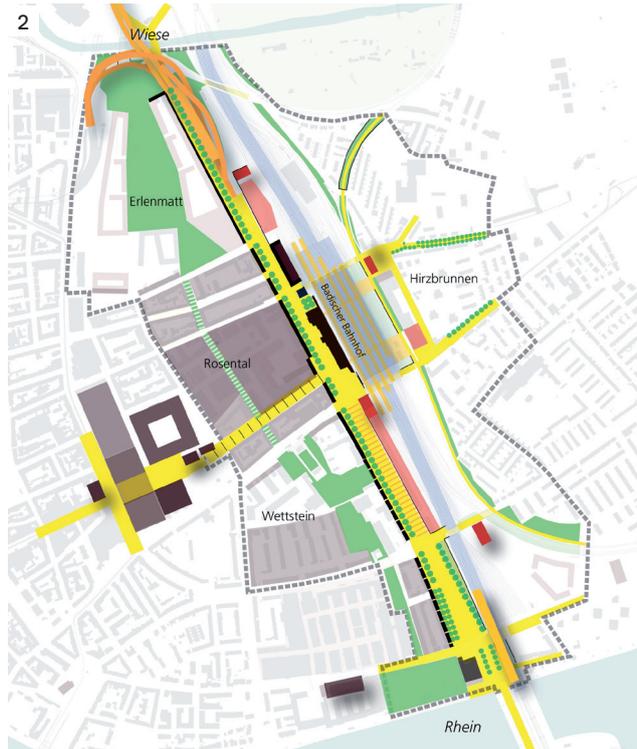
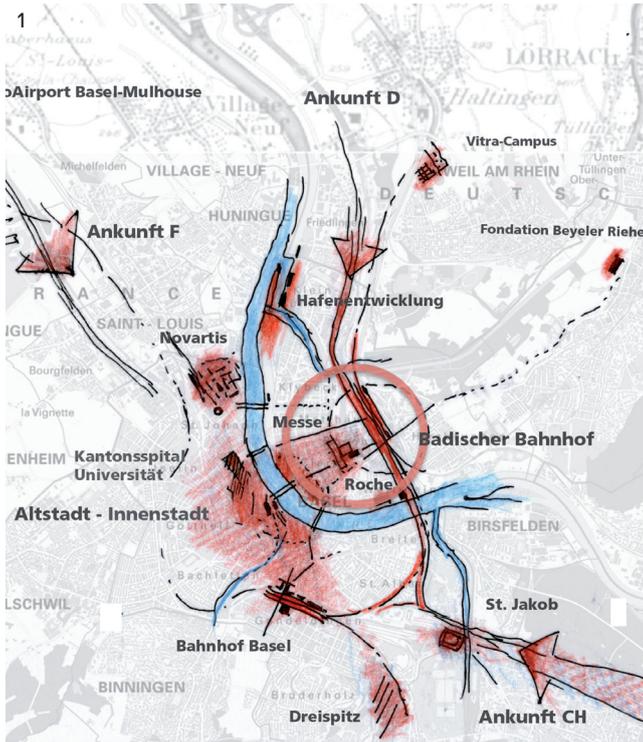
Synergien der Stadtentwicklung

2

Die vor und nach der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert entstandenen, heterogenen Quartiere Rosental und Wettstein sollen als gemischte Quartiere weiterentwickelt und erneuert werden. Die Erhaltung und Förderung der Wohnnutzung und von deren Voraussetzungen ist dabei ein zentrales Thema.

Die Bedeutung des Badischen Bahnhofs als nördliches Tor zur Schweiz soll städtebaulich thematisiert werden. An den gebündelten Verkehrsträgern Schiene und Strasse kann die Stadt eine urbanistische und kommunikative Präsenz (Stadtwerbung, Signaletik, bauliche Verdichtung) entwickeln. Der Raum leistet dabei einen aktiven Beitrag zur Kommunikation des Standortes Basel.

Das System der öffentlichen Stadträume soll aufgewertet werden. Die Schwarzwaldallee bleibt ein verkehrsorientierter Strassenraum. Er ist aber funktional und gestalterisch in den Stadtraum zu integrieren. Der Strassenraum der Rosentalstrasse muss verändert werden. Sinnvoll ist eine Belebung durch kleinere, auf den lokalen Bedarf ausgerichtete Läden und Restaurants.

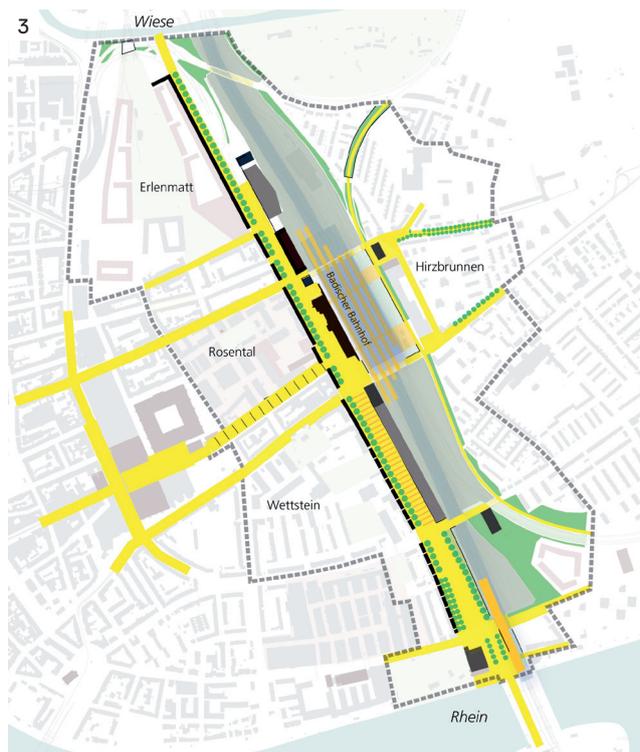
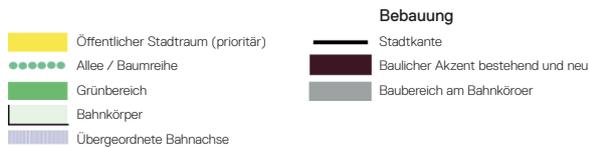


Der Bahnhof und seine Verknüpfungen 3

Der Gleiskörper und die technischen Anlagen werden als Elemente der Stadt positiv wahrgenommen. Dieser spezielle Raum wird als Teil des urbanen Freiraumsystems verstanden, der bauhistorische Wert respektiert und im Dialog mit der Stadt und ihrem öffentlichen Raum bewusst gestaltet. Priorität hat aber grundsätzlich die Bahnfunktion.

Das Nutzungspotential zwischen Bahnkörper und Schwarzwaldallee soll intensiv baulich genutzt werden. Dazu sind unterschiedliche städtebauliche Verhaltensweisen denkbar. Das geschützte Bahnhofgebäude und sein näheres Umfeld sind zu respektieren. Die Möglichkeiten sind massgebend von den Entscheidungen zur künftigen Führung der Autobahn abhängig.

Die in sich geschlossene Siedlungseinheit bleibt in Nutzung und baulicher Struktur grundsätzlich erhalten. Der Bahnhofsbereich bildet heute eine stadtsseitige Zäsur. Der Bahnhof soll auch auf der Ostseite neue Quartierzugänge, ergänzt mit angemessenen Dienstleistungen usw., erhalten und sich so dem Hirzbrunnenquartier öffnen.



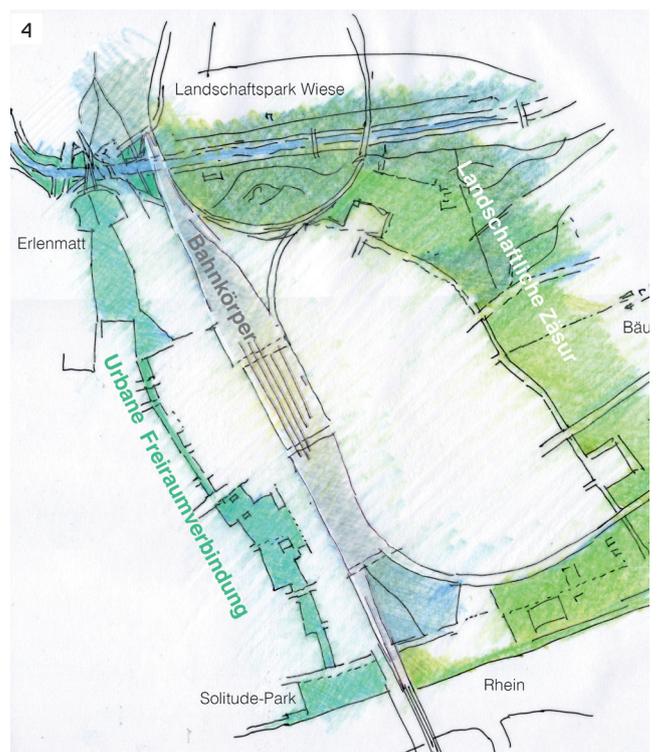
Freiraumsystem 4

Der Flussraum des Rheins und der Landschaftsraum der Wiese sollen über drei spezifisch ausgestaltete Freiraumachsen verbunden werden: die landschaftliche Zäsur im Bereich Bäumlhof, der Bahnkörper als spezifischer Freiraum sowie die urbane Freiraumverbindung zwischen Solitude-Park und Erlenmatt. Potential liegt im Ausbau der schon vorhandenen Grünverbindungen sowie Grün- und Parkanlagen zu einem durchgängigen Freiraumsystem.

Fazit

Der Badische Bahnhof hat verschiedene Profile als internationales Tor zur Stadt, als Kulturort und als Quartierbahnhof. Er ist Schnittstelle zwischen der dichten Stadt westlich und dem durchgrünten Quartier östlich. Er ist Verkehrsknotenpunkt und Transitraum. Er bietet ein Fenster zur Stadt für die Durchreisenden und ist Treffpunkt für die Bewohner und Zupendler der umliegenden Quartiere. Bevölkerung, Firmen, Experten und Verwaltung realisieren die verkehrlichen, nutzungsmässigen und städtebaulichen Entwicklungspotentiale.

Diese wesentlichen Erkenntnisse fließen zusammen mit den übrigen Resultaten von Zielsetzung, Ausgangslage und Handlungsbedarf in die Konzeptkarte auf den folgenden Seiten ein.



Konzeptkarte

Um die künftige Entwicklung im Perimeter zu koordinieren, legt das Entwicklungskonzept den anzustrebenden Zustand und die Stossrichtungen zu den wichtigen Themen in der Konzeptkarte fest. Diese betrachtet den Raum integral, also alle Themen umfassend, und auf einer hohen Flughöhe. Für dieses Gesamtbild wird kein Zeithorizont definiert. Die Inhalte der Konzeptkarte ergeben sich aus der Aufgabenstellung, den Zielen, dem Handlungsbedarf und der städtebaulichen Betrachtung.

Das Konzept für den Badischen Bahnhof und sein Umfeld geht davon aus, dass sich die bauliche, nutzungsmässige und verkehrliche Grundstruktur des Perimeters auch in Zukunft nicht grundlegend verändert. Diese Struktur bildet die Grundlage der nebenstehenden Konzeptkarte, auf welcher jene Strukturen und Elemente hervorgehoben werden, die sich verändern sollen. Das Konzept ist im Folgenden nach einzelnen Themenfeldern beschrieben.

Stadtachse

Der neu gestaltete Bahnhofplatz bietet Reisenden, Bewohnern und Firmen ein attraktives und interessantes Tor zur Stadt. Er ist teilweise stark verkehrsorientiert. Die Platzgestaltung hilft bei der Orientierung, bietet allen Verkehrsteilnehmern Sicherheit und schafft Orte mit Aufenthaltsqualität.

Die aufgewertete Rosentalstrasse schliesst an den Bahnhofplatz an. Sie ist der attraktive Auftakt zur Stadtachse für Fussgänger und Trams, welche den Badischen Bahnhof mit der Messe, der Innenstadt und dem Bahnhof SBB verbindet.

Bahnhof

Der Badische Bahnhof ist reorganisiert und zur Umgebung geöffnet. Er hat neue Zugänge, auch auf der Ostseite, die kurze Wege ermöglichen. Diese neuen Zugänge sind mit der erforderlichen Infrastruktur, namentlich mit Veloabstellplätzen ausgerüstet.

Nutzungspotentiale

Im Bahnhof und in seiner Umgebung, insbesondere entlang der Stadtachse und an den Knoten des Wegnetzes, sind vorhandene und neue Nutzungspotentiale in Wert gesetzt. Infrastrukturen und Angebote richten sich nach den Ansprüchen von Wohnbevölkerung, Pendlern und Firmen. Bestehende und neue Bebauungen bieten Raum für Arbeitsplätze, Wohnungen sowie Abstellplätze für Velos und Autos an dafür geeigneten Orten. Das Kulturangebot im Bahnhof und in seinem Umfeld ist gesichert und gestärkt.

Städtebau

Mit neuer Bebauung und neuen städtebaulichen Akzenten nimmt der Badische Bahnhof seine städtebauliche Rolle im Gefüge der Quartiere und der gesamten Stadt ein. So ist auch die Nutzung gezielt verdichtet. Die Planungen sind so abgestimmt, dass die Gebietsentwicklung möglichst ohne Erhöhung des Störfallrisikos für die Bevölkerung erfolgt. Der Bahnhofplatz, die Schwarzwaldallee und die Rosentalstrasse sind durch die umgebenden städtebaulichen Kanten als städtischer Raum gefasst.

Wegnetz

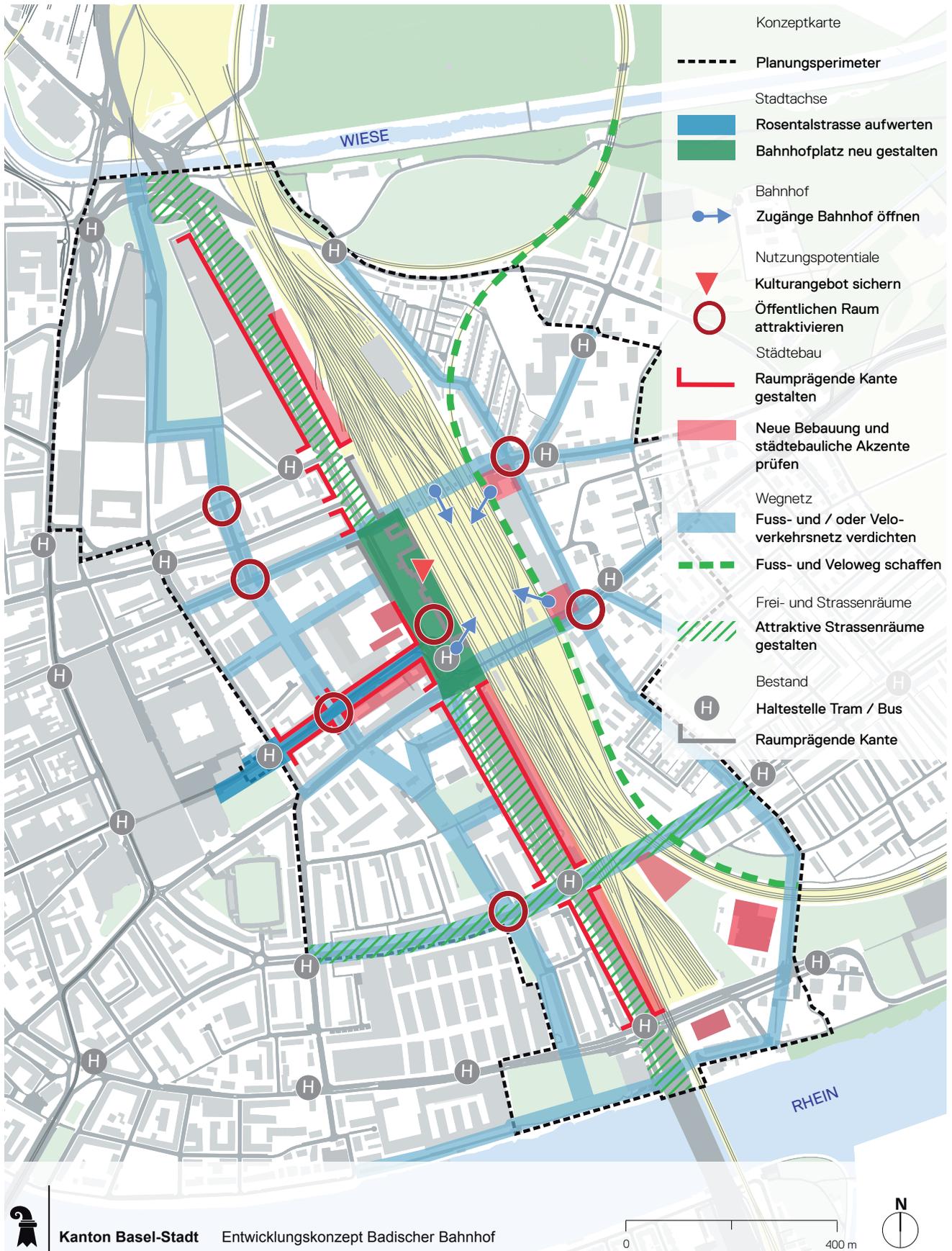
Der Badische Bahnhof bildet den gut zugänglichen Kern eines Fuss- und Veloverkehrsnetzes, welches die umliegenden Quartiere und die wichtigen Ziele verbindet. Attraktive und sichere Wege verbinden Rhein und Wiese sowie die Quartiere beidseits der Transitachse. Durch das dichte Netz können die Quartiere besser erschlossen werden.

Entlang der Ostseite des Bahnareals verläuft ein Fuss- und Veloweg, welcher Einblicke in das Bahnareal ermöglicht und zugleich kreuzungsfreie Direktverbindungen an den Bahnhof bietet. Die Transitverkehrsachse ist als Fenster zur Stadt bewusst gestaltet und heisst Reisende und Pendler willkommen.

Frei- und Strassenräume

Durch die Tieflage der Autobahn ist die Schwarzwaldallee zu einer Stadtstrasse mit attraktivem Strassenraum umgestaltet. Die kreuzende Achse Wettsteinallee–Bäumlihofstrasse nutzt das Potential der umgestalteten Kreuzung zur guten Verbindung in die Quartiere. Auch die Querungen des Bahnareals für den Fuss- und Veloverkehr sind aufgewertet.

Eine Abfolge kleiner Platzsituationen, Pärke und Grünanlagen, die sichere und attraktive Durchgänge bieten und gelegentlich gar zum Verweilen einladen, begleitet die neue Fussverkehrsachse von der Wiese über das Rosental, Sandgrube und Solitude bis zum Rhein parallel zur Schwarzwaldallee.



Ausgangslage

Handlungsbedarf



Ziele



Entwicklungskonzept



Fokus

Massnahmen

FOKUS

Drei Fokusse

Aus dem erkannten Handlungsbedarf, den gesetzten Zielen und der Konzeptkarte ergeben sich Massnahmen, welche zur Zielerreichung beitragen. Der Fokus des Entwicklungskonzepts liegt auf drei Räumen und Themen, welche für die künftige Entwicklung des gesamten Perimeters entscheidend sind. Für diese werden die Massnahmen zusammengestellt, damit sie optimal koordiniert werden können. Die Massnahmen zum Entwicklungskonzept bearbeiten folgende Fokusse:

1. Badischer Bahnhof (BB)
2. Rosentalstrasse-Bahnhofplatz (RB)
3. Korridore Fuss- und Veloverkehr / Grünräume (FV)

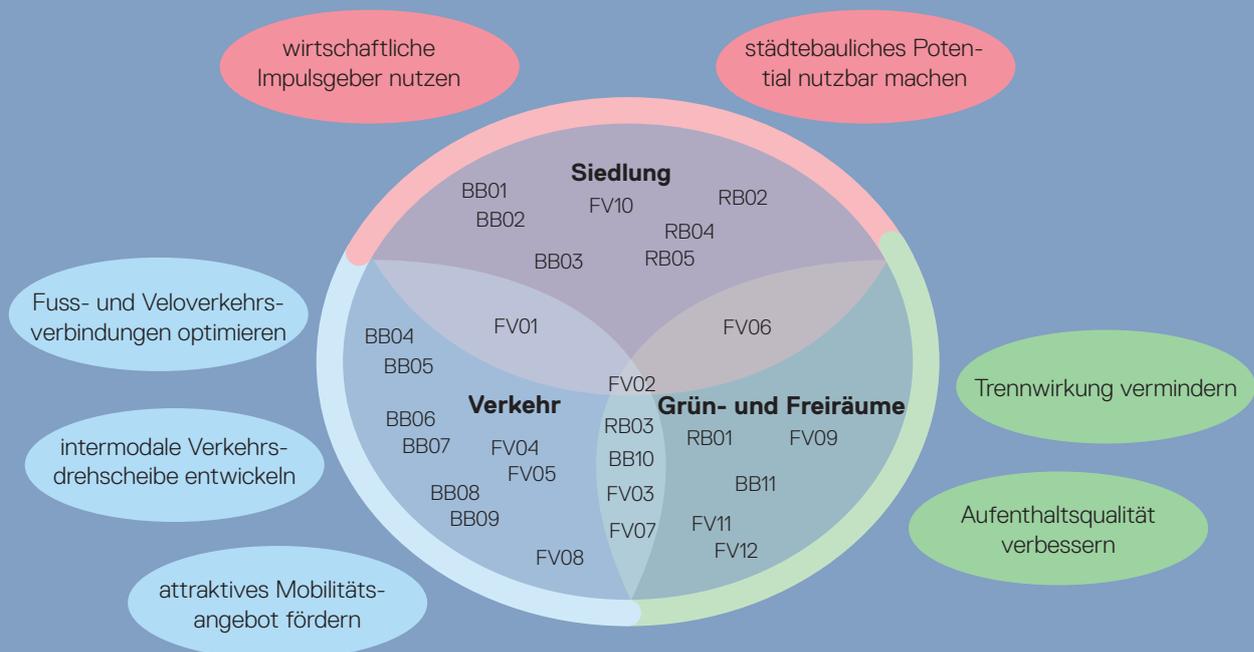
Bewertung der Zielerreichung

Die unten stehende Grafik zeigt, basierend auf den Zielsetzungen, wie die vorgesehenen Massnahmen auf die verschiedenen Themen verteilt sind. Die breite Verteilung stellt sicher, dass die vorgegebenen Ziele abgedeckt werden können. Wenige als Handlungsbedarf identifizierte Aufgaben fliessen nicht in die Massnahmen ein, da sie entweder keine für den Perimeter spezifische Aufgabe bilden (Handlungsbedarf S12) oder im Rahmen eines gesetzlich verankerten Auftrags bearbeitet werden (S11). Auf den nachfolgenden Seiten ist für die einzelnen Massnahmen angegeben, aus welchem Handlungsbedarf sie stammen (Spalte «HB»). Ausserdem verweist die Spalte «MP» auf das entsprechende Massnahmenpaket im separaten Dokument «Massnahmen». In diesem separaten Teil des Entwicklungskonzepts werden die Massnahmen detailliert beschrieben und beurteilt. Dies geschieht in Massnahmenpaketen, welche funktional-räumlich zusammenhängende Massnahmen umfassen.

Gebietsmanagement und Controlling

Über die einzelnen Fragestellungen, Massnahmen und Orte übergreifend sind Prozess und Controlling für das Entwicklungskonzept zu definieren. Als Massnahmen sind vorgesehen:

	Massnahme Prozess und Controlling	MP
GM01	Koordinationsstelle: Projekte, Anliegen und Entwicklungen im Perimeter laufend koordinieren.	M
GM02	Projektorganisation: Amtsstellen der Verwaltung periodisch koordinieren.	M
GM03	Akteursbeirat / Begleitgruppe: Vertreter der Anspruchsgruppen und Schlüsselakteure periodisch konsultieren.	M
GM04	Quartierveranstaltungen: Öffentlichkeit regelmässig informieren und themenbezogen einbeziehen.	M
VC01	Aktionsprogramm: Instrument zur schrittweisen Umsetzung implementieren.	N
VC02	Berichterstattung: Regelmässig Übersicht über den Stand der Umsetzung schaffen.	N
VC03	Fortschreibung: Aktuelle Entwicklungen und neue Erkenntnisse in das Entwicklungskonzept integrieren.	N
MP	Massnahmenpaket, vgl. separates Dokument «Massnahmen»	



Fokus 1: Badischer Bahnhof und Umfeld (BB)

Der Badische Bahnhof bildet ein Tor zu Basel, die Schnittstelle zwischen den Quartieren und ist ein städtebaulicher Leuchtturm mit grosser Ausstrahlung. Er steht daher im ersten Fokus. Folgende Massnahmen sind von Bedeutung:

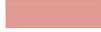
	Massnahme	Symbol	HB	MP
BB01	Städtebauliche Aufwertung: Den Bahnhof mit neuer Bebauung und städtebaulichen Akzenten in den Kontext der Stadt eingliedern und die Nutzung im Umfeld verdichten. Den Bahnhofplatz und die Schwarzwaldallee mit städtebaulichen Kanten als städtischen Raum fassen. a: Nord b: Süd (abhängig von Variantenentscheid Projekt Strukturverbesserung Osttangente, STOT)	 	S02 S03 V16	L
BB02	Städtebauliche Aufwertung Zugänge: Die östlichen Zugänge zum Bahnhof städtebaulich akzentuieren. a: Maulbeerstrasse / Im Surinam b: Riehenstrasse / Im Surinam		S02 S03 V16	D, E
BB03	Kulturangebot im Bahnhof: Bau- und zonenrechtliche Grundlagen für kulturelle Schlüsselangebote schaffen und Freiräume für Kreativschaffende fördern. Detailhandel und Gastronomie mit dem Kulturangebot abstimmen.		S22 V16	B
BB04	Zugänge: Direkte Zugänge zu den Perrons schaffen, dabei die Anforderungen der Grenzsituation berücksichtigen. a: Südlicher Personentunnel Rosentalstrasse b: Riehenstrasse / Im Surinam c: Maulbeerstrasse / Im Surinam d: Strassentunnel Maulbeerstrasse		V01	C, D, E, F
BB05	Umsteigebeziehungen: Kurze Wege zwischen den Verkehrsträgern und Informationen für die Umsteigebeziehungen sicherstellen.		V01	A
BB06	Veloabstellmöglichkeiten: Zentrale und dezentrale Veloparkplätze an Zugängen zum Bahnhof schaffen. a: Schwarzwaldallee b: Bahnhofplatz c: Riehenstrasse / Im Surinam d: Maulbeerstrasse / Im Surinam e: Strassentunnel Maulbeerstrasse		V44	B, D, E, F
BB07	ÖV-Verbindungen ab Bahnhof: Zusätzliche Direktverbindungen mit Tram und Bus vom Bahnhof aus ermöglichen. a: Industrie Klybeck / Hafen b: Erlenmatt c: Industrie Roche		V21	B
BB08	ÖV-Verbindungen ab Bahnhof: S-Bahn-Stationen mit neuen, attraktiven Direktverbindungen schaffen. a: Herzstück b: Solitude		V15	B
BB09	Organisation Parkhaus: Organisation des Parkhauses optimieren, Kapazität ggf. anpassen und attraktive Zugänge zu den ÖV-Haltestellen schaffen.		V31	A
BB10	Bahnbetrieb, Quartieranliegen und Naturschutz auf dem Bahnareal koordinieren.	*	V11 V12 V14 A01 A02	B
BB11	Ausblicke auf die Stadt: Ausblicke von den Transitverkehrsachsen auf die Stadt aufwerten und bespielen.	*	A14	L

* Nicht im Plan dargestellt.
HB Handlungsbedarf, vgl. Seiten 16 (S), 18 (V), 20 (A).
MP Massnahmenpaket, vgl. separates Dokument «Massnahmen».



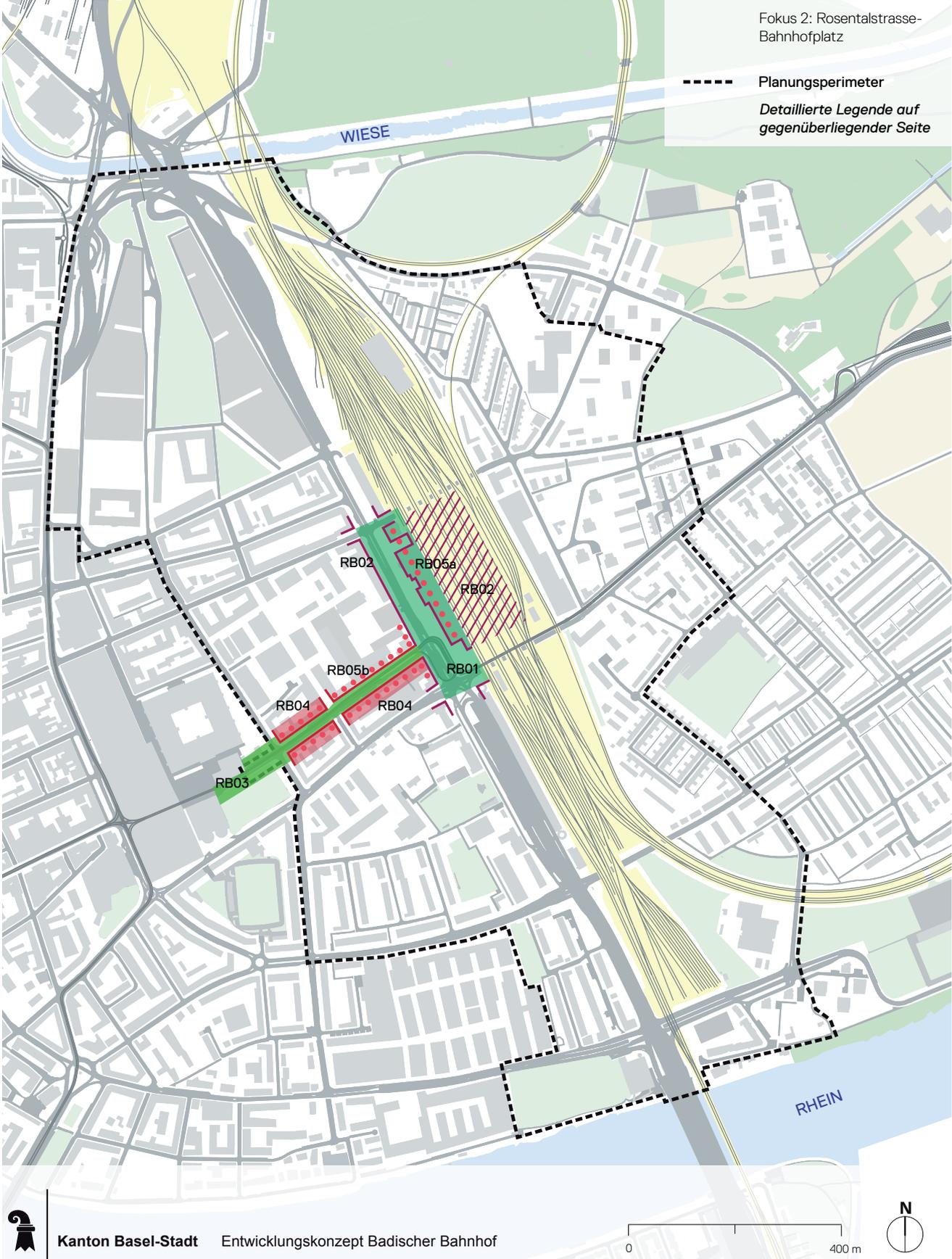
Fokus 2: Rosentalstrasse-Bahnhofplatz (RB)

Die Rosentalstrasse ist Bestandteil der zentralen Stadtachse und verbindet den Bahnhof mit Messe, Innenstadt und Bahnhof SBB. Funktionalität und Gestaltung werden diesem Anspruch bisher nicht gerecht. Folgende Massnahmen sind von Bedeutung:

	Massnahme	Symbol	HB	MP
RB01	Bahnhofplatzgestaltung: Den Bahnhofplatz als Empfangs- und Aufenthaltsraum attraktiver gestalten.		A22 A21	A
RB02	Städtebauliche Kante Bahnhofplatz: Den Bahnhofplatz mit städtebaulichen Kanten als städtischen Platz fassen.		S02	A, B
	Überdachung Gleisanlagen: Die Gleisanlagen als städtebauliches Element überdachen («Perronhalle»).			
RB03	Stadtachse Rosentalstrasse: Die Rosentalstrasse als attraktiven Auftakt zur Stadtachse für Fussgänger und Trams umgestalten und aufwerten, die den Bahnhof mit Messe und Innenstadt verbindet.		A11 A22 V13	H
RB04	Städtebauliche Kante/neue Bebauung: Die Rosentalstrasse mit einer klaren städtebaulichen Kante als städtischen Raum fassen und baulich erneuern.	 	S02	H
RB05	Dialog mit Eigentümern: Mit den Grundeigentümern/Mietern Dialog über Nutzungspotentiale im Erdgeschoss führen und bei Bedarf die Rahmenbedingungen anpassen. Verpflegungs- und Versorgungsangebote für Quartierbevölkerung, Schüler, Angestellte von Firmen, Messebesucher und weitere koordinieren und verbessern.		S21 S32 S33	A, H

a: Bahnhofplatz b: Rosentalstrasse

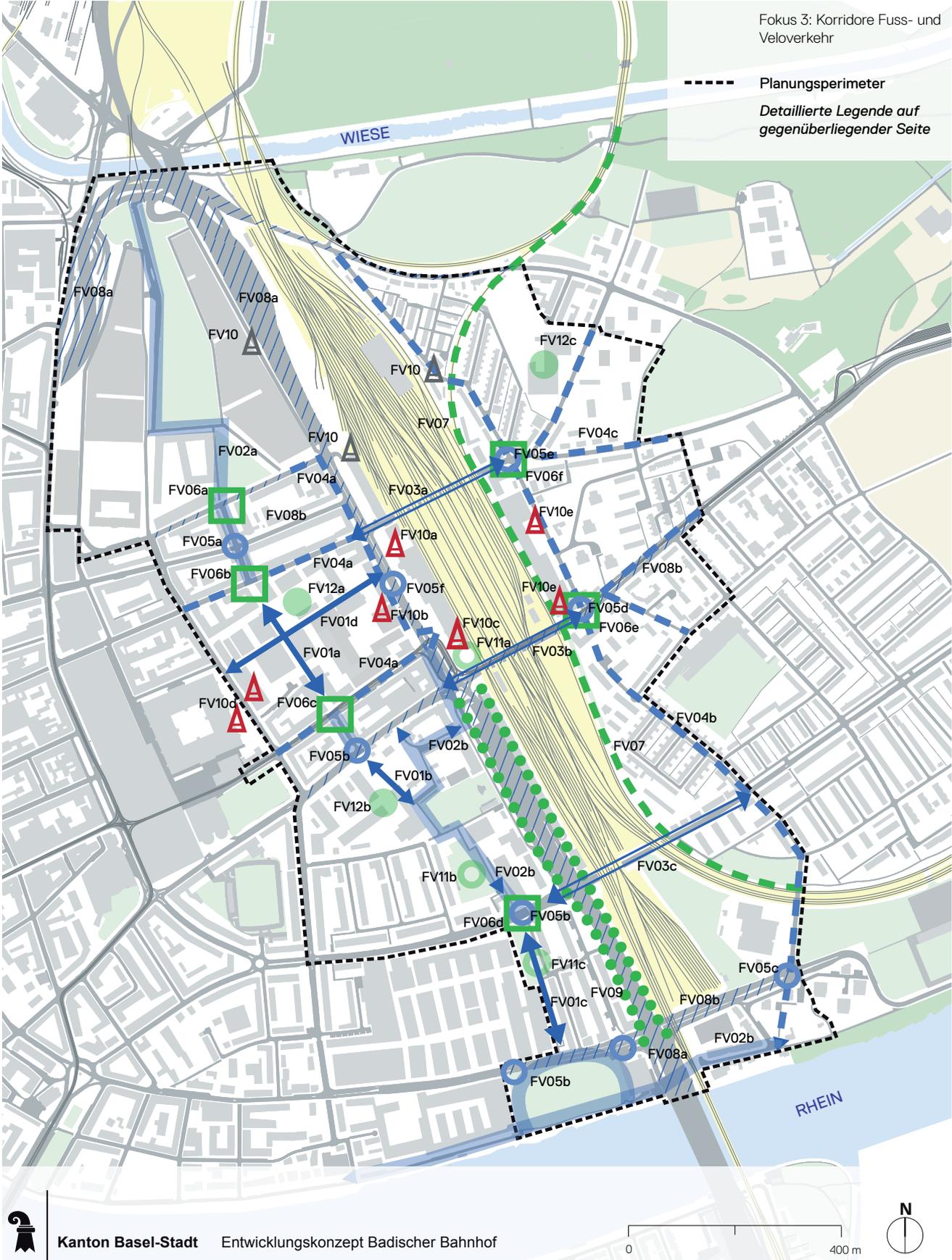
HB Handlungsbedarf, vgl. Seiten 16 (S), 18 (V), 20 (A)
MP Massnahmenpaket, vgl. separates Dokument «Massnahmen»



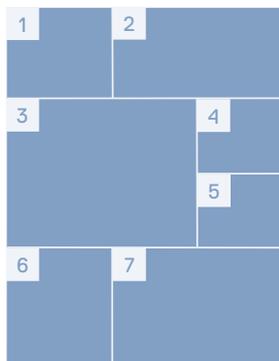
Fokus 3: Korridore Fuss- und Veloverkehr / Grünräume (FV)

Im Mix der Verkehrsträger besteht der grösste Handlungsbedarf bei der Schaffung durchgehender und attraktiver Korridore für den Fuss- und Veloverkehr. Dabei geht es um die Nord-Süd-Verbindungen entlang der Transitachse ebenso wie um deren Querung. Folgende Massnahmen sind von Bedeutung:

	Massnahme	Symbol	HB	MP
FV01	Verbindungen: Lücken im Fusswegenetz schliessen und mit den betrieblichen Anforderungen der Schulen und Firmen abstimmen. a: Rosental-Areal Nord-Süd b: Sandgruben-Areal c: Roche-Areal d: Rosental-Areal West-Ost		V42 S13 S31	I, J
FV02	Verbindungen: Für Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestalten und gut signalisieren. a: Erlenmatt / Jägerstrasse b: Sandgruben-Areal, Solitude (Fussverkehr)		V42 S13 A22	I, J
FV03	Strassentunnel: Bei bestehenden Querungen des Bahnareals mehr Platz für attraktive Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs schaffen. a: Maulbeerstrasse b: Riehenstrasse c: Bäumlhofstrasse		V43 A12	G
FV04	Veloverkehrszubringer: Fuss- und Veloverkehr klar und attraktiv zum Bahnhof führen. a: Schwarzwaldallee / Maulbeer- / Rosentalstrasse b: Paracelsus- / Riehenstrasse c: Im Surinam / Egliseestrasse		V41	C, D, E, F
FV05	Strassenquerungen: Qualität und Sicherheit der Fussgängerquerungen an wichtigen Verbindungen verbessern. a: Schönaustrasse b: Riehen- / Sandgrubenstrasse, Wettsteinallee, Grenzacherstrasse c: Grenzacherstrasse d: Riehenstrasse / Im Surinam e: Maulbeerstrasse / Im Surinam f: Bahnhofplatz		V45	I, J, K
FV06	Platznutzungen: An wichtigen Punkten der Fusswegverbindungen (vgl. RB05) die Erdgeschossnutzungen und die Gestaltung des öffentlichen Raumes koordinieren sowie nahe Verpflegungs- und Versorgungsangebote für Firmen, Schulen und Reisende koordinieren und erweitern, um aufgewertete Räume zu schaffen. a: Jägerstrasse b: Maulbeerstrasse c: Rosentalstrasse d: Wettsteinallee e: Riehenstrasse / Im Surinam f: Maulbeerstrasse / Im Surinam		A23 S21 S33	D, E, I, J, H
FV07	Bahnerlebnisweg: Fuss- und Veloverkehrsverbindung am Ostrand des Bahnareals schaffen, um kreuzungsfrei Bäumlhof, die östlichen Zugänge zum Bahnhof (vgl. BB04 b, c) und den Tierpark Lange Erlen zu verbinden.		A33	K
FV08	Konzentration Durchgangsverkehr (Auto): Durchführende Verkehrsströme auf wenige Achsen konzentrieren, um Schleich- und Ausweichverkehr zu vermeiden. a: Schwarzwaldallee b: Strassenquerungen		V32	L
FV09	Urbaner Strassenraum: Schwarzwaldallee im Rahmen der Projekte Strukturverbesserung Osttangente (STOT) / Tram zur Roche zur städtischen Strasse umgestalten.		A13	L
FV10	Anlieferung: Anlieferungen definieren und mit den wichtigen Fuss- und Veloverkehrsverbindungen koordinieren. a: Maulbeerstrasse / Schwarzwaldallee b: Schwarzwaldallee c: Bahnhofplatz d: Mattenstrasse e: Bahnhofkopf Ost Bestehende Anlieferungen ohne Änderungsbedarf	 	S34	A, D, I
FV11	Aufwertung Grünfläche: Bestehende Grün- und Freiräume gestalterisch aufwerten. a: Bahnhofplatz Süd b: Sandgruben-Areal c: Schwörstadteranlage		A31	J, A
FV12	Neue Grünflächen: Neue Grün- und Freiräume schaffen. a: Rosental-Areal b: Sandgruben-Areal c: Schoren-Areal		A02 A32	I, J



BILDER RECHTS



- 1 Messeturm
- 2 Schwarzwaldallee
- 3 Brückenlandschaft Wiese
- 4 Perron Badischer Bahnhof
- 5 Rosentalstrasse
- 6 Schönaustrasse
- 7 Schwarzwaldallee

© 2014

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Herausgeber
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
im Auftrag des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt
Staatskanzlei
Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Koordination und Bezug
Planungsamt Basel-Stadt
Rittergasse 4
CH-4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 92 25

Bearbeitung Entwicklungskonzept, Gestaltung und Redaktion
ecoptima ag, Bern, mit Atelier Wehrlin, Wünnewil

ecoptima

RAUM · VERKEHR · UMWELT · RECHT

Gestaltungskonzept
Porto Libro, Basel

Druck
Werner Druck & Medien AG, Basel

Schutzgebühr CHF 10.–
Basel, im Februar 2014

www.bs.ch

Papier 100% Recycling,
FSC-zertifiziert und CO₂-neutral





Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 94 36
www.bvd.bs.ch