

Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung ETH Fallstudie zu den Bahnhöfen in der Stadt Basel

Bahnhöfe sind nicht nur Verkehrsinfrastruktur, sondern zudem wichtige Motoren der Stadtentwicklung – aber auch isolierende Barrieren. Zunehmend an Bedeutung gewinnt die sekundäre Funktion, die Bahnnebenbetriebe. Mit dem Konzept RailCity haben die SBB in grossen Bahnhöfen eine neue Entwicklung eingeleitet. Die ETH Fallstudie „Bahnhöfe in der Stadt Basel“ zeigt Probleme und Möglichkeiten auf. So zeigen sich beispielsweise grosse Unterschiede zwischen dem Badischen Bahnhof und dem SBB Bahnhof. Hier finden Sie einen Überblick. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

ETH Life <http://www.ethlife.ethz.ch/articles/tages/bahnhoefebasel.html>

Développement durable de la gare et de la ville L'EPFZ publie une étude sur les gares en ville de Bâle

La gare n'est pas uniquement une infrastructure ; elle fonctionne comme un moteur du développement urbain – mais peut aussi générer une division. Ce rôle de moteur prend de plus en plus d'importance avec le développement des activités secondaires. Le concept RailCity, développé par les CFF dans les gares importantes, le démontre. L'étude de cas de l'EPFZ, intitulée « Gares en ville de Bâle » fait apparaître les impacts négatifs et positifs des récents développements des gares. Elle se penche particulièrement sur les cas de la gare CFF de Bâle et de la gare badoise, pour mettre en évidence leurs différences. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

EPFZ <http://www.ethlife.ethz.ch/articles/tages/bahnhoefebasel.html>

31.03.2006

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



Rubrik: Tagesberichte

Published: 20.10.2005 06:00

Modified: 21.10.2005 13:35

ETH-Fallstudie „Bahnhöfe in der Stadt Basel“

Aus Barrieren werden Knoten

Bahnhöfe sind nicht nur Verkehrsinfrastruktur. Sie sind wichtige Motoren der Stadtentwicklung – aber auch isolierende Barrieren. Eine gross angelegte Fallstudie über die Situation in Basel zeigt, wo dort der Schuh noch drückt.

Peter Rüegg (mailto:peter.rueegg@cc.ethz.ch)

Der Badische Bahnhof in Basel: sein Bahndamm, auf dem die Geleise verlaufen, ist an mehreren Stellen für Velofahrer und Fussgängerinnen durchgängig. Auch der Zugang zum Bahnhof selbst ist kein Problem. Dessen Besuch lohnt sich. Denn in den letzten Jahren haben sich immer mehr Kulturschaffende angesiedelt und Händler haben neue Einkaufsmöglichkeiten geschaffen. Im nördlichen Teil ist eine Freizeitanlage mit multifunktionalem Sportplatz, Freestylepark und Minigolfanlage entstanden. Der Vorplatz ist autofrei geworden, an lauen Sommerabenden flanieren hier viele Menschen. Zwar musste der Badische Bahnhof den Fernverkehr den SBB überlassen. Dafür ist er ein wichtiger Knoten im S-Bahn- und Regionalverkehr.

Quartierbahnhof erwünscht

Das Beschriebene ist Zukunftsmusik – wenn überhaupt. Denn die Realität sieht anders aus. Der Badische Bahnhof ist von den umliegenden Quartieren weitgehend abgetrennt durch einen hohen Bahndamm, der die Geleise trägt, und vielbefahrene Strassen. Für viele deutsche Pendler ist der Badische Bahnhof das Tor zur Stadt, aber auch nicht mehr. Ob das Szenario "Quartierbahnhof" mit Flaniermeile sowie Kultur- und Shoppingangebot je so eintreffen wird, steht in den Sternen. Aus der Luft gegriffen ist es dennoch nicht, sondern es stammt aus einer Fallstudie der Professur für Umweltnatur- und Umweltsozialwissenschaften der ETH Zürich, die gestern in Basel der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Heute Donnerstag übergeben Vertreter der ETH den Fallstudien-Band offiziell Regierungsrätin Barbara Schneider.

Interdisziplinäre Arbeit

Ziel der Untersuchung war es, die Entwicklungsmöglichkeiten der Bahnhöfe SBB/SNCF und des Badischen Bahnhofs sowie deren Umfeld herauszufinden, vor allem im Hinblick auf eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Agglomeration. An der Studie beteiligt waren über 200 Personen aus verschiedenen Bereichen, darunter 52 Studierende der Umweltnaturwissenschaften. Die Arbeit leiteten der ETH-Professor Roland Scholz und Maria Lezzi vom Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel Stadt.

Grosser Bahnhof, wenig Betrieb

Scholz beleuchtete an der Pressekonferenz die Unterschiede zwischen den beiden grossen Bahnhöfen. „Der Bahnhof SBB ist voll erblüht, der Badische Bahnhof schläft den Dornröschenschlaf“, sagte er. Der Badische Bahnhof bedecke zwar 22 Hektaren, der SBB/SNCF-Bahnhof nur 19 Hektaren. Der Schweizer Bahnhof weise 18 Geleise auf, der Badische immerhin 14. Dennoch seien die Bahnhöfe sehr verschieden, betonte der ETH-Professor. Die kommerziell genutzte Fläche sei bei den SBB mit über 13'000 Quadratmetern fast sechsmal grösser als am Badischen. Mit bis zu 120'000 Nutzern pro Tag habe der Schweizer Bahnhof zudem ein über fünfmal höheres Personenaufkommen als sein deutsches Pendant. Ausserdem ist der Badische Bahnhof vor allem ein wichtiger Umsteigeknoten für deutsche Pendler, weniger aber für die Ortsansässigen.

Fussgänger mit Anbindung an unzufrieden

Eine Gemeinsamkeit haben die beiden Bahnhöfe trotzdem: Nutzerinnen und Nutzer sind mit der Erschliessung für Fussgänger und Velofahrerinnen nicht besonders zufrieden. Denn eine Erkenntnis aus der Studie, die selbst ihn überrascht habe, so Scholz, sei der hohe Anteil an Personen, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof SBB gehen würden - immerhin 40 Prozent.



Fast die Hälfte der Bahnkunden brauchen für ihren Weg zum Bahnhof SBB in Basel das Tram. 40 Prozent gehen zu Fuss oder nutzen das Fahrrad.

Diese Unzufriedenheit des Langsamverkehrs hat ihre Ursache in der zum Teil schlechten Anbindung der Bahnhöfe an die umliegenden Quartiere respektive die Innenstadt. Und dies wiederum habe historische Ursachen, erklärte Scholz. Als die Gleisanlagen vor 150 Jahren geplant wurden, lagen die Bahnhöfe weit von den damaligen Siedlungskernen Gross- und Kleinbasels entfernt. Im Laufe der Zeit wurden sie schliesslich von den Siedlungen eingeholt und umschlossen. Trotzdem blieben sie mit der Stadt unverbunden. „Wenn aber die Anbindung nicht stimmt, hat man Potenzial verschenkt“, betonte der ETH-Professor.

Stürmische Quartierentwicklung erwartet

Dieses Potenzial, das die Studie aufzeigt, wollen Stadt und SBB nicht ungenutzt lassen. Die Stadt Basel möchte die Resultate in die kommende Zonen- und Richtplanrevision einfließen lassen, sagt Co-Studienleiterin Maria Lezzi. Gerade rund um den Badischen Bahnhof dürfte sich das Quartier in den nächsten Jahren stürmisch entwickeln. Die Syngenta, vis-à-vis des Bahnhofs gelegen, will ihren Hauptsitz auf ein Drittel der jetzigen Grösse schrumpfen lassen. Neu- und Umnutzungen des sieben Hektaren grossen Areals sind zu erwarten. Die Messe Schweiz hat ebenfalls Interesse daran, ihr Einflussgebiet bis zum Badischen Bahnhof auszudehnen. Und auf dem ausrangierten Güterbahnhof der DB, der Erlenmatt, nicht weit entfernt, entstehen 2000 Büroarbeitsplätze und 700 Wohnungen, die von gegen 2000 Menschen bewohnt werden dürften. Diesem Vorhaben hat der Basler Souverän bereits an der Urne zugestimmt.

Wichtig sei es deshalb, diese Interessen rechtzeitig zu bündeln und in eine gemeinsame Strategie zu überführen, welche die Entwicklung des Badischen Bahnhofs stärke, sagte Lezzi. „Der Badische Bahnhof muss deshalb auch mehr werden als ein Quartierbahnhof“. Pendler- und Quartierbahnhof, das sei aber auch kein Widerspruch. Eine kommerzielle Nutzung wie am SBB-Bahnhof hält sie allerdings für falsch. Man könne nicht überall das Gleiche tun, so die Planungsfachfrau.

Studie nimmt Bahn in die Pflicht

Auch bei den SBB wird die Studie nicht einfach in der Schublade verschwinden. „Die Ergebnisse der Fallstudie nehmen die SBB in die Pflicht“, versprach Hans Martin Tschudi, Leiter der Region Nordwestschweiz. Sie gebe wichtige Impulse zur Weiterentwicklung von Basel als Stadt. Es müsse im Interesse der SBB liegen, dass Bahnhöfe gut erreichbar seien, besonders für den öffentlichen Verkehr sowie Fussgänger und Velofahrerinnen. „Für den Langsamverkehr genügt es nicht, objektiv gute Verbindungen zu schaffen. Es ist das subjektive Empfinden, das einen Weg als unangenehm, gefährlich oder hässlich wahrnimmt“, führte Tschudi weiter aus.

© Copyright 2000-2005 by

ETH
Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Bestellzettel

- ___ Ex. *Roland W. Scholz, Michael Stauffacher, Sandro Bösch, Pius Krütli* (Hrsg.)
Bahnhöfe in der Stadt Basel
Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung (ETH-UNS Fallstudie 2004)
161 Seiten/A4 br. (2005) mit zahlreichen Abbildungen und Tabellen
ISBN 3-7253-0831-4 • CHF 45.– / EUR 28.80 (D)
- ___ Ex. *Roland W. Scholz, Michael Stauffacher, Sandro Bösch, Pius Krütli* (Hrsg.)
Mobilität und zukunftsfähige Stadtentwicklung
Freizeit in der Stadt Basel
(ETH-UNS Fallstudie 2003)
158 Seiten/A4 br. (2004) ISBN 3-7253-0794-6
CHF 44.– / EUR 28.20 (D)
- ___ Ex. *Roland W. Scholz, Michael Stauffacher, Sandro Bösch, Pius Krütli* (Hrsg.)
Appenzell Ausserrhoden:
Umwelt – Wirtschaft – Region
(ETH-UNS Fallstudie 2002)
250 Seiten/A4 brosch. (2003) ISBN 3-7253-0765-2
CHF 54.– / EUR 34.60 (D)
- ___ Ex. *Roland W. Scholz, Michael Stauffacher, Sandro Bösch, Arnim Wiek* (Hrsg.)
Landschaftsnutzung für die Zukunft
Der Fall Appenzell Ausserrhoden
(ETH-UNS Fallstudie 2001)
300 Seiten/A4 brosch. (2002) ISBN 3-7253-0733-4
CHF 58.– / EUR 37.10 (D)
- ___ Ex. *Harald A. Mieg, Peter Hübner, Michael Stauffacher, Sandro Bösch, Marianne E. Balmer* (Hrsg.)
Zukunft Schiene Schweiz 2
Ökologisches Potenzial des Schienengüterverkehrs am Beispiel der Region Zugersee
(ETH-UNS Fallstudie 2000)
260 Seiten/A4 brosch. (2001) ISBN 3-7253-0699-0
CHF 49.– / EUR 31.40 (D)
- ___ Ex. *Roland W. Scholz, Sandro Bösch, Jenny Oswald, Michael Stauffacher* (Hrsg.)
unter Mitarbeit von Marianne E. Balmer
Zukunft Schiene Schweiz 1
Ökoeffizientes Handeln der SBB
(ETH-UNS Fallstudie 1999)
250 Seiten/A4 brosch. (2001) ISBN 3-7253-0698-2
CHF 58.– / EUR 37.10 (D)
- ___ Ex. *Roland W. Scholz, Sandro Bösch, Lucio Carlucci, Jenny Oswald* (Hrsg.)
Chancen der Region Klettgau
Nachhaltige Regionalentwicklung
(ETH-UNS Fallstudie 1998)
244 Seiten/A4, brosch. (1999) ISBN 3-7253-0647-8
CHF 57.30 / EUR 36.70 (D)
- ___ Ex. *Roland W. Scholz, Sandro Bösch, Harald A. Mieg, Jürg Stünzi* (Hrsg.)
Region Klettgau
Verantwortungsvoller Umgang mit Boden
(ETH-UNS Fallstudie 1997)
320 Seiten/A4, brosch. (1998) ISBN 3-7253-0593-5
CHF 57.10 / EUR 36.50 (D)
- ___ Ex. *Raimund Rodewald, Peter Knoepfel* (Hrsg.)
in Zusammenarbeit mit *Améli de Fossey, Jean-David Gerber und Corine Mauch*
Institutionelle Regime für nachhaltige Landschaftsentwicklung
Régimes institutionnels pour le développement durable du paysage
410 Seiten/br. (2005) ISBN 3-7253-0813-6
CHF 48.– / EUR 30.70 (D)
- ___ Ex. **Verlagsverzeichnis**

Absender: Name: _____

Adresse: _____

Ihre Buchhandlung:

Verlag Rüegger • Zürich / Chur

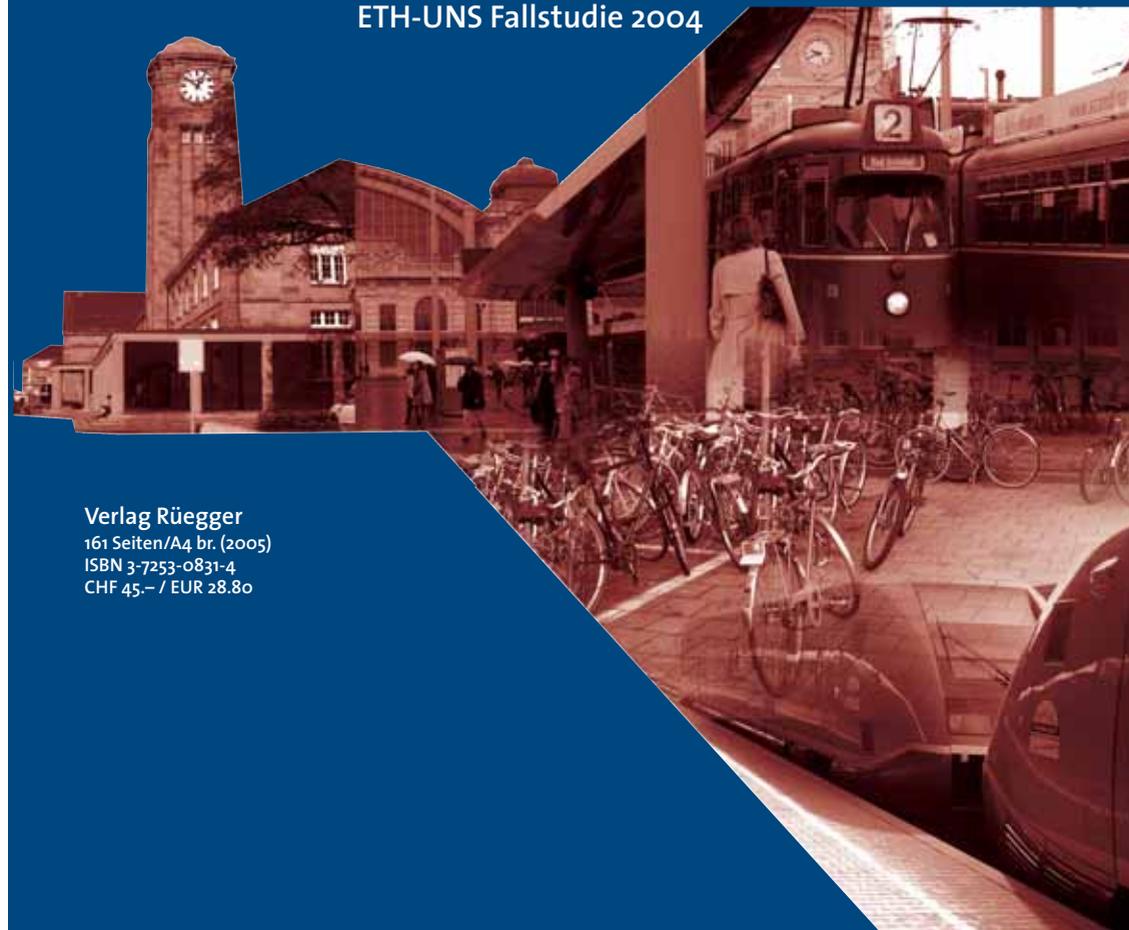
Verlagsleitung: Postfach 1470, CH-8040 Zürich
Tel. 044-491 21 30 Fax 044-493 11 76
www.rueggerverlag.ch
info@rueggerverlag.ch

Bestellungen Schweiz: Südostschweiz Buchvertrieb
Zwinglistrasse 6, CH-8750 Glarus
Tel. 055-645 28 70 Fax 055-645 28 71
buchvertrieb@suedostschweiz.ch

Deutschland/ Österreich: Herold Verlagsauslieferung GmbH
Raiffeisenallee 10, D-82041 Oberhaching
Tel. 089-613 87 10 Fax 089-613 871 20
herold@herold-va.de

Bahnhöfe in der Stadt Basel

Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung
in der trinationalen Agglomeration
ETH-UNS Fallstudie 2004



Verlag Rüegger

161 Seiten/A4 br. (2005)
ISBN 3-7253-0831-4
CHF 45.– / EUR 28.80

ETH-UNS TdLab

Professur für Umweltnatur- und Umweltsozialwissenschaften
Chair of Environmental Sciences, Natural and Social Science Interface
Chaire pour les sciences naturelles et sociales de l'environnement



Bahnhöfe in der Stadt Basel

Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung in der trinationalen Agglomeration

Die trinationale Agglomeration Basel (TAB) ist ein länderübergreifendes Ballungsgebiet an den Grenzen zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich mit rund 600'000 Einwohnern und über 300'000 Arbeitsplätzen. Das Gebiet umfasst auf einer Fläche von rund 560 km² 53 Gemeinden. Basel ist Kernstadt und hat mit ca. 30% der gesamten Bevölkerung und 47% aller Arbeitsplätze eine zentrale Bedeutung im wirtschaftlichen Gefüge der TAB. Täglich gibt es rund 80'000 Zupendler nach Basel, wobei der grössere Teil mit dem Auto reist; aus der französischen und deutschen TAB sind es über 80% aller Personenfahrten. Aus der Schweizer TAB nach Basel werden 37% aller Personenfahrten über den öffentlichen Verkehr (ÖV) abgewickelt.

Bei der Bewältigung der ÖV-Personenströme nehmen die grossen Bahnhöfe der Stadt – SBB/SNCF und Badischer Bahnhof – eine zentrale Stellung ein. Die Bedeutung der Bahnhöfe wird aber nicht nur über die primäre Funktion der Verkehrsleistung definiert. Zunehmend bedeutsam ist die sekundäre Funktion, die Bahnnebenbetriebe. Mit dem Konzept RailCity haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in grossen Bahnhöfen eine neue Entwicklung eingeleitet. Für Firmen und Kunden werden die grossen Bahnhöfe ihrer zentralen städtischen Lage wegen zunehmend attraktiv. So ist seit einigen Jahren rund um den Bahnhof SBB/SNCF ein Dienstleistungs- und Arbeitszentrum mit ca. 5'500 Arbeitsplätzen am Entstehen. Diese Entwicklungen beeinflussen das städtische Umfeld.

Die Professur ETH-UNS, das Planungsamt der Baudirektion der Stadt Basel sowie die beiden Bahnen SBB und DB haben in der ETH-UNS Fallstudie 2004 «Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung in der trinationalen Agglomeration: Bahnhöfe in der Stadt Basel» gemeinsam das vielschichtige Wechselspiel zwischen den Bahnhöfen SBB/SNCF und Badischer Bahnhof, der städtischen Umgebung sowie dem trinationalen Nachfrage-Gebiet untersucht. Die Studie folgte der Leitfrage: «Welche möglichen Entwicklungsvarianten der Bahnhöfe SBB/SNCF und Badischer Bahnhof sowie ihres Umfeldes tragen zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Agglomeration Basel bei und fördern gleichzeitig die Lebens- und Wohnqualität in Basel-Stadt?»

Die Frage wurde mit einem erprobten und standardisierten Methodenwerkzeug bearbeitet («Embedded Case Study Methods»). Ausgehend von einer vertieften Analyse der aktuellen Situation (Systemanalyse) wurde ein Set von möglichen Entwicklungslinien konstruiert (formative Szenarioanalyse) und mittels unterschiedlicher Verfahren sowohl datengestützt als auch von ausgewählten Interessengruppen nach Nachhaltigkeitsgesichtspunkten bzw. Wünschbarkeit bewertet (Multi-Kriterien-Bewertung mit Explorationsparcours).

Die ETH-UNS Fallstudien zeichnen sich in der Themenstellung durch einen ganzheitlichen Ansatz aus: komplexe, gesellschaftlich relevante Probleme mit Umweltbezug und Orientierung am Nachhaltigkeitsleitbild stehen im Zentrum. Die ETH-UNS Fallstudien verkörpern eine neue Form der Kooperation zwischen Hochschule und Praxis: die Problemdefinition, die Entwicklung von Zukunftsvarianten sowie deren Bewertung erfolgen in einem gemeinsamen, transdisziplinären Lernprozess von Studierenden, Lehrpersonen, Behörden, Interessensgruppierungen und Bewohnerinnen und Bewohnern Basels.

Das Buch richtet sich an die interessierte Bewohnerschaft Basels und anderer Städte, an Fachleute und Lehrtätige aus den Bereichen Umweltwissenschaft, Verkehrs- und Stadtplanung, an Behörden sowie an alle, die an einer zukunftsgerichteten Stadt- und Regionalentwicklung interessiert sind.

Inhaltsübersicht

- **Bahnhöfe als Schlüssel nachhaltiger Mobilität und Stadtentwicklung – Entwicklungsperspektiven für die Stadt Basel und die TAB**

Die grossen Basler Bahnhöfe unterscheiden sich deutlich: Während der Bahnhof SBB/SNCF mit grossem Angebot im Primär- wie Sekundärbereich als Entwicklungsmotor seiner Umgebung und der ganzen Stadt wirkt, ist der Badische Bahnhof primär ein Umsteigebahnhof und stellt den Anschluss der südbadischen Gebiete an das Deutsche Bahnnetz sicher. Kritisch bei beiden Bahnhöfen ist die Verbindung zur Altstadt, wobei das Anbindungsproblem weit mehr als ein Verkehrsproblem darstellt und darum ein breites Set von Massnahmen erfordert. Die Zukunft der Bahnhöfe hängt auch vom Erfolg der Regio-S-Bahn und damit von der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in der trinationalen Agglomeration ab. Die Chance einer erfolgreichen S-Bahn sind besser, wenn es gelingt, eine polyzentrische Siedlungsstruktur mit der Konzentration verschiedener Nutzungsarten in regionalen Zentren und deren gute Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zu etablieren.

- **Nachfrage in der TAB: Drei Länder entscheiden über eine gemeinsame Zukunft**

Die Einwohnerzahl des Kantons Basel-Stadt ist in den vergangenen 30 Jahren stetig gesunken, hingegen hat die Wohnbevölkerung im Umland stark zugenommen. Das führte zu einer Steigerung der Pendlerzahlen aus den umliegenden Gemeinden in die Stadt Basel. Bevölkerungswachstum dürfte sich gemäss Prognosen v.a. in den französischen und deutschen TAB Gebieten einstellen und damit diese Effekte noch verstärken. Die zeitlichen Vorteile, die der motorisierte Individualverkehr vor allem in französischen und deutschen Grenzgebieten gegenüber dem ÖV bringt, führt zu Personenwagen dominierten Verkehrsströmen aus diesen Gebieten. Zur besseren Erschliessung der Agglomeration wird aktuell das regionale S-Bahn-Netz ausgebaut (Regio-S-Bahn). Um in Richtung einer polyzentrischen Agglomeration zu wirken, muss die Siedlungsentwicklung länderübergreifend koordiniert werden.

- **Bahnhof SBB/SNCF: Treibende Kraft bei der Entwicklung der städtischen Umgebung**

Mit täglich 120'000 Besuchenden gehört der Bahnhof SBB/SNCF zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Durch seine zentrale Lage mit guten nationalen und internationalen Fernverbindungen sowie den umfassenden Einkaufs- und Restaurationsangeboten sind der Bahnhof und seine Umgebung für Reisende wie Unternehmen attraktiv. Die Vielfalt der Nutzungen birgt die Gefahr von Konflikten zwischen unterschiedlichen Funktionen. Bezüglich der Fussgängerverbindung zur Grossbasler Altstadt erweist sich insbesondere die Barrierefunktion der Achse Nauenstrasse/Heuwaageviadukt als problematisch. Insgesamt ist aber das Anbindungsproblem weit mehr als ein Verkehrsproblem, ein Set von gestalterischen, verkehrstechnischen aber auch planerischen Massnahmen insbesondere für den Langsamverkehr ist erforderlich.

- **Badischer Bahnhof: Die Zukunft entscheidet sich in den angrenzenden Gebieten.**

Der Badische Bahnhof ist primär ein Umsteigebahnhof und stellt den Anschluss der südbadischen Gebiete an das Deutsche Bahnnetz sicher. Er weist mit 12'000 Personen ein deutlich kleineres Passagieraufkommen als der Bahnhof SBB auf. Die Schwächen des heutigen Bahnhofs sind die unbefriedigende Anbindung an die Stadt und die Wirkung des Bahnhofs als Barriere für das Hirzbrunnen-Quartier. Der Badische Bahnhof könnte in Zukunft für den Regionalverkehr der Regio-S-Bahn ein gut ausgebauter Knoten und ein Quartierzentrum mit vielseitigen Angeboten in den Bereichen Gastronomie, Einkauf, oder Kultur werden. Diese Entwicklung hängt aber entscheidend von der DB AG und deren Arealnutzung sowie von der Entwicklung des Stadtquartiers Erlentmatt ab.