

## **2 Geschichte des Eisenbahngeländes im Norden Basels**

Roland ZAUGG

### **2.1 Einleitung**

Die Bahnlinien der drei Länder, Schweiz, Frankreich und Deutschland, die in Basel zusammenkommen, machen Basel und sein Umland zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten der Schweiz. Ihre Anlagen, drei Bahnhöfe, drei Güterbahnhöfe, zwei Umschlagbahnhöfe, ein Hafbahnhof und ein ehemaliger Rangierbahnhof prägen das Stadtgebiet Basels. Rund 10 % der Stadtfläche werden heute von diesen drei Bahnen und ihren Anlagen beansprucht. Es erstaunt deshalb nicht, dass der Bau dieser Eisenbahnen die Struktur der Stadt entscheidend prägte (Abb. 2.1). Ihr Einfluss ist wohl nur noch vergleichbar mit der Kanalisierung von Basels Gewässer, dem Rhein, der Wiese, der Birs und des Birsigs im 18. und 19. Jahrhundert, und mit dem Autobahnbau seit den 1970er Jahren.

Am Beispiel der sich noch im Bau befindlichen „Nordtangente“, eines Abschnittes der Autobahn N2, kann man sich ein Bild machen von der Bedeutung solcher Eingriffe. Und trotzdem, der Bau der Eisenbahnen und insbesondere der Deutschen Bahn (DB), oder der Badischen Bahn, wie sie früher hiess, war unvergleichlich entscheidender für die Strukturentwicklung der Stadt Basel als der Bau der Autobahnabschnitte N2 „Ost- und Nordtangente“.

### **2.2 Der erste Badische Bahnhof**

Als in Basel im Dezember 1844 der erste Bahnhof der Schweiz, der Elsässerbahnhof im St. Johann, als Provisorium eingeweiht wurde, stand die zweite ausländische Eisenbahnlinie bereits ante portas. Das badische Gesetz vom 29. März 1838 bestimmte, dass eine Eisenbahn auf Staatskosten von Mannheim über Heidelberg bis Basel zu bauen sei. Die Auswirkungen des Sonderbundkrieges und des badischen Aufstandes bewirkten, dass lange nichts ging in Sachen Bahnverbindung mit Basel. So liefen ab 1847 die badischen Züge von Mannheim bis Schliengen, später bis Efringen. „Am

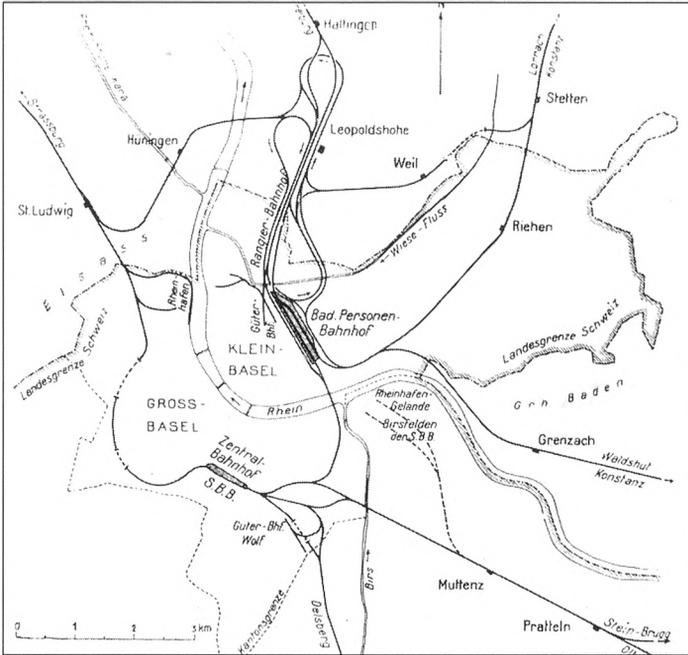


Abb. 2.1. Bahnnetz nach der Fertigstellung des zweiten Badischen Bahnhofs nach 1913 (Birkner & Rebsamen, 1986).

22 Januar 1851 wurde das letzte Teilstück bis zur Schweizer Grenze mit der einstweiligen Endhaltestelle Haltingen eröffnet“ (Anonym, 1914). Erst mit dem von der Basler Regierung bewirkten eidgenössischen Staatsvertrag vom 27. Juni 1852 und der Übereinkunft der Badischen Regierung mit der Regierung Basels vom 19. Februar 1853 stand dem Bau der Bahn bis Basel nichts mehr im Wege. Am 20. Februar 1855 wurde die Strecke Haltingen-Basel mit einem provisorischen Bahnhof eröffnet. Bereits am 4. Februar 1856 erfolgte dann die Eröffnung der Linie nach Säckingen. Es dauerte aber noch bis zum 7. Juni 1862, bis der erste Badische Bahnhof (Abb. 2.2), auf dem heutigen Messegelände, seiner Bestimmung übergeben werden konnte. Zur gleichen Zeit feierte man auch die Eröffnung der Linie ins Wiesental.

Die Planung für diesen ersten Badischen Bahnhof zeigte, im Gegensatz zur konservativ geprägten Bahnhofsplannung im St. Johann, ein zeitgemässes



Abb. 2.2. Erster Badischer Bahnhof am Riehenring, neobarock, 1859–1862 vom grossherzoglichen Baurat Berk Müller anstelle des Provisoriums von 1855 erbaut (Brönnimann, 1973).

Stadtverständnis. Für und mit dem Bahnhof wurde ein eigentliches Bahnhofsquartier angelegt, das heutige Claraquartier (Abb. 2.3–4). Für diese Entwicklung wurde auch die Entwicklungsachse Kleinbasels aus der Längsführung zum Rhein rechtwinklig zu ihm gedreht. Die neue Achse Greifengasse — Clarastrasse wurde im unteren Abschnitt mit einer Allee ausgelegt. Sie sollte damit den Anforderungen einer weltoffenen Stadt genügen, ein Anspruch, den auch das Gebäude des Bahnhofs mit seiner repräsentativen Arkadenfassade und dem Uhrenturm in Mittelachse zur Drahtzugstrasse erhob.

Die Gleisanlage für den ersten Badischen Bahnhof hatte kaum eine Auswirkung auf das hier untersuchte Gebiet, abgesehen von der für die Höhenüberwindung nötigen Dammaufschüttung für das zweigleisige Trasse der Bahn, welche von der Leopoldshöhe in Weil bis zur Horburgstrasse reichte.



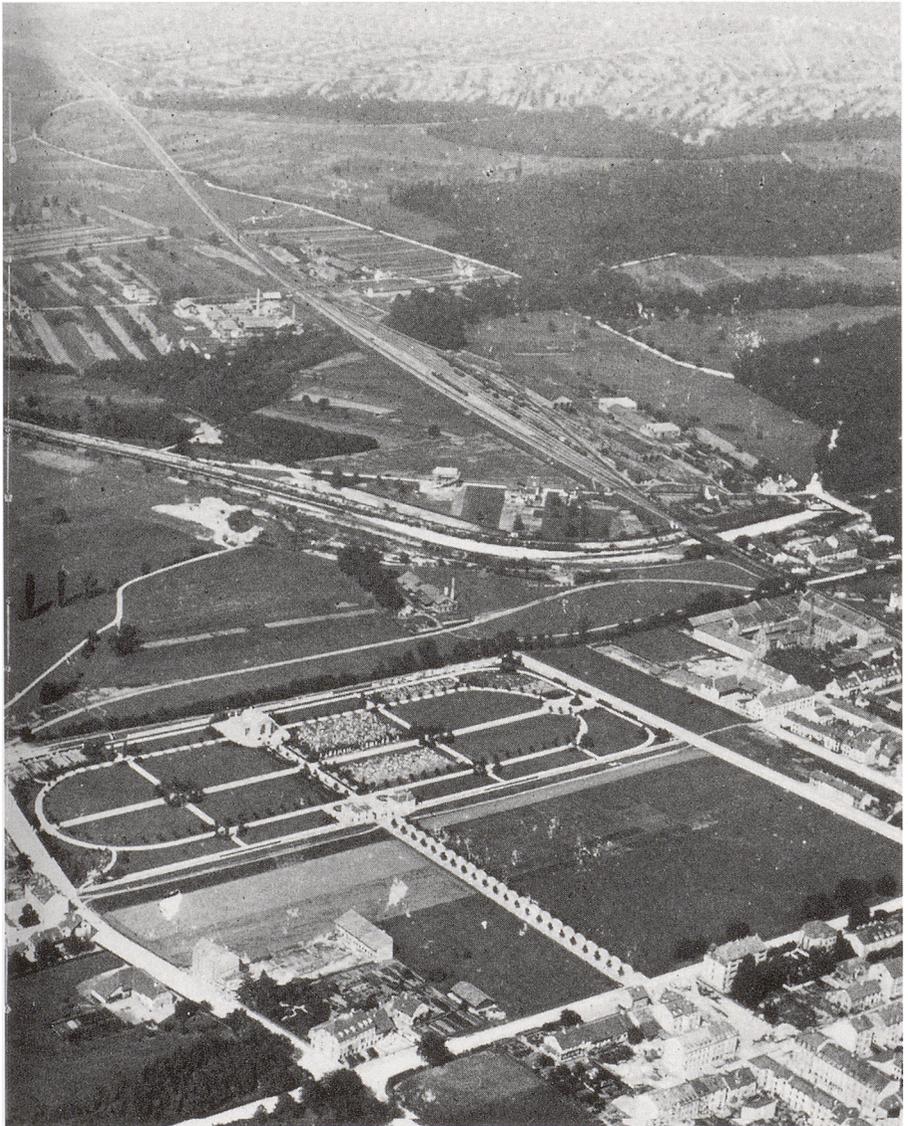


Abb. 2.5. Erster Rangierbahnhof der Badischen Bahn um 1894 (Hugger, 1984) in der oberen Bildhälfte.

Der erste Eingriff im Untersuchungsgebiet entstand in den 1870er Jahren mit dem Ausbau der Badischen Bahn. Dazu gehörte neben dem Ausbau des Bahnhofs, dem 1873 erfolgten Bau der Verbindungsbahn zum Centralbahnhof auch der Bau des ersten Rangierbahnhofs auf einer Dammschüttung zwischen dem Neuhausweg und der Wiese (Abb. 2.5). Der Raum dafür wurde von den Neuhausmatten und einem Teil des Augustinerholzes abgetrennt. Auch die Eindolung des Otterbachs im Bereich des Rangierbahnhofs wurde nötig. Weiter wurde 1878 die Verbindungsbahn zwischen Badischer und Elsässer Bahn von der Leopoldshöhe mit der Rheinbrücke nach Hüningen eröffnet; diese Verbindungsbahn wurde nach dem ersten Weltkrieg wieder aufgegeben.

### **2.3 Hintergründe zur Verlegung des Bahnhofs an den heutigen Standort**

Die politische Wende in Basel von 1875, das formale Ende der konservativen „Geschlechterherrschaft“ mit dem Übergang vom Ratsherrenregiment zum Departementssystem mit besoldeten Regierungsräten, war ein Ergebnis des gesellschaftlichen Wandels im Zeitalter der Industrialisierung. Bereits anfangs der 1880er Jahre war das neue Bahnhofsquartier Clara fast ganz überbaut. Das Rosentalquartier hinter den Gleisen entwickelte sich entsprechend. Das Projekt für die Stadterweiterung von 1876, das die neue freisinnige Denkweise umsetzte, machte klar, dass die Trassees der Eisenbahn ein Entwicklungshemmnis sind. Die Eisenbahnfrage wurde in den 1890er Jahren zum politischen Thema. In der damaligen Presse wurde die Frage der Verlegung der Bahntrassees so vehement debatiert, dass vom „Eisenbahnkrieg“ gesprochen wurde.

### **2.4 Projekte für den neuen Bahnhof**

Für lange Zeit war die Lage des zukünftigen Bahnhofs im Kleinbasel nicht entschieden; offen war, ob dies durch Höherlegung des Bahntrassees oder mit einem neuen Standort geschehen sollte und ob ein Durchgangs- oder ein Kopfbahnhof anzulegen sei. Für den Güterbahnhof galten andere Bedingungen. Die National-Zeitung schrieb am 19. Juni 1892: „Der Telegraph meldet uns gestern, dass die zweite badische Kammer die erste Rate für den Landkauf zur Vergrößerung des badischen Bahnhofs in Basel bewilligt habe. Der neue Güterbahnhof soll eine Grösse von 13,8 ha erhalten und völ-

lig auf baslerischem Gebiet zu liegen kommen“. Beim Ort handelt es sich um das heutige Güterbahnhofs-gelände. Noch nicht eingeplant war der östliche Teil zwischen Jägerstrasse und Schwarzwaldallee.

Nachdem 1893 bekannt geworden war, „dass die bad. Bahnverwaltung sich mit dem Gedanken trage, die Bahn um 4 ½ Meter zu heben, um auf diese Weise die dringend nötigen Verbesserungen der Bahnhofverhältnisse ihrem Ziele zuzuführen“ (National-Zeitung vom 31.3.1883), setzte auch in Basel eine rege Planungstätigkeit ein. Ein speziell zu diesem Zweck einberufenes Comité (Kleinbasler 21er Kommission) arbeitete auf der Basis von verschiedenen Ideen zwei Projekte aus: das Projekt Hassenstein / Gerlich, ein Kopfbahnhofprojekt, das favorisiert wurde, und ein zweites, das wohl den Bedürfnissen der Bahn, wie es damals hiess, weniger aber der Stadt nachkam, ein Durchgangsbahnhof östlich von der Schwarzwaldallee (Projekt Ing. Hetzel). Der Basler Wunsch für einen Kopfbahnhof wurde von der Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen grundsätzlich abgelehnt. Sie blieb bei ihrem Projekt der Höherlegung am jetzigen Standort.

Der Regierungsrat schrieb im Ratschlag 1248, dem Grossen Rat vorgelegt am 5. April 1900: „Am 25. Januar v. J. haben wir Ihnen mitgeteilt, dass die Grossherzogl. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen das auf Grund mehrfacher Verhandlungen zur Ausführung bestimmte Projekt für einen rationellen Umbau des jetzigen Bahnhofes und eine Hebung der Geleiseanlage um 4 bis 5 m ... aufgegeben und statt dessen die Verlegung des Personenbahnhofs an die Schwarzwaldallee in Aussicht genommen habe“.

Der Vorschlag der Generaldirektion entsprach im Prinzip dem zweiten Vorschlag der Kleinbasler 21er Kommission, anders war einzig die Lage des Güterbahnhofs. Die Generaldirektion entschied sich in diesem Fall für die durch die bereits getätigten Landkäufe gegebene, heutige Lage.

Dieses Projekt fand allgemeine Zustimmung, nicht zuletzt auch im unteren Kleinbasel. Der Basler Vorwärts berichtet am 4.2.1899 von einer Versammlung des Horburgquartiers zur Bahnhoffrage: „Die Diskussion wurde rege benutzt. Alle Votanten ... sprachen sich zugunsten des Projektes aus. Opposition zeigte sich keine“. Es gab vereinzelte kritische Stimmen, so die Bedenken eines Schreibers in der National-Zeitung vom 1.2.1899: „Der Hauptnachteil, den wir in der Hinausschiebung des bad. Bahnhofs erblicken, ist die grosse Entfernung. Der Weg wird um circa 800 Meter verlängert, ... eine Distanz, die der zwischen Café Spitz und dem jetzigen Bad. Bahnhof (entspricht) ... Wir könnten auch daran erinnern, wie schade es um die prächtig gepflegten und im Sommer so stark besuchten Langen Erlen ist, dass

sie in Zukunft von den Bahngeleisen auf hohem Damm durchschnitten und dass Hunderte von Bäumen gefällt werden“.

Im Ratschlag 1248 schrieb die Regierung: „Die für den Personenbahnhof gewählte Lage an der Schwarzwaldallee ist ... als eine sehr gute zu bezeichnen, indem einerseits der neue Bahnhof auf zur Zeit noch gänzlich unbebautes Areal zu stehen kommt, andererseits sich für die Bahnhofsanlage selbst zwischen Leopoldshöhe und der Eisenbahnbrücke ein weit besseres Tracé ergibt als beim jetzigen Bahnhofs. Der neue Personenbahnhof soll als hochliegender Durchgangsbahnhof erbaut werden“ (Abb. 2.6). Der Hinweis, dass „der neue Bahnhof auf zur Zeit noch gänzlich unbebautes Areal zu stehen kommt“, traf so nicht zu. Weit über 80 Bauten und Gebäude mussten auf kantonalem Gebiet abgebrochen werden, und dies ohne jene Bauten, die wegen der neuen Strassen fürs Bahnquartier weichen mussten. „Als Bedingung für den Bau des neuen Bahnhofes haben wir allgemein die Forderung aufgestellt, dass die ganze Anlage geräumig und zweckmässig erstellt und dass insbesondere ein architektonisch schönes Aufnahmegebäude erbaut werde ... Hinsichtlich des Güterbahnhofs, welcher à Niveau der umgebenden Strassen zu liegen kommt, ist von der Bahnverwaltung die bestmögliche Berücksichtigung der Wünsche des Basler Handelsstandes in Aussicht gestellt worden“.

Die Basler Nachrichten vom 12.5.1900 teilten mit, dass der Basler Kredit für den Badischen Bahnhof ohne Gegenvorlage und ohne Diskussion gutgeheissen wurde. Der Schreiber vermerkte, dass der Grosse Rat der Regierung ein solches Vertrauensvotum bis jetzt noch nie erteilt habe.

Die Regierung führt im Ratschlag 1364 folgenden interessanten Sachverhalt aus: „Für den neuen badischen Bahnhof wird bekanntlich ein erheblicher Teil der Langen Erlen in Anspruch genommen und zwar derjenige Teil, in dem gegenwärtig der Tierpark sich befindet. Es werden auf das Areal die drei Viadukte zu stehen kommen, die den hochliegenden Personenbahnhof mit dem Rangierbahnhof jenseits der Wiese verbinden sollen. Die Entfernung des Tierparkes ist daher unvermeidlich. Dieser Tierpark wird vom Erlen-Verein unterhalten; die öffentliche Verwaltung hat dem Verein das erforderliche Areal zur Verfügung gestellt und hat aus ihren Mitteln einen Teil der bestehenden Einrichtungen, insbesondere das Wärterhaus erstellt“. Der Regierungsrat „geht von der Erwägung aus, dass eine Schmälerung der Langen Erlen vermieden werden sollte und dass es darum für die öffentliche Verwaltung wünschbar sei, die durch die Bahnbauten verursachte Einbusse an Areal wieder auszugleichen. Als selbstverständlich ergibt sich dabei, dass



Abb. 2.6. Übersichtsplan zum Ratschlag 1248

auch dem Tierpark wieder der erforderliche Raum angewiesen werden sollte“. Der Regierungsrat „hat daher zur Vergrößerung des zu Gebote stehenden Areals die Liegenschaft Sektion VII, Parzelle 513<sup>2</sup>, die zwischen der jetzigen Spielmatte und der Wiesenbannwartwohnung liegt und einen Flächeninhalt von 28956 m<sup>2</sup> besitzt, von Herrn A. Stebler-Zurkirchen um den Preis von 100'000 Fr. erworben ... Dieses Steblersche Land nun wird den neuen Tierpark aufnehmen ... Die Spielmatte bleibt an ihrer gegenwärtigen Stelle und die darauf stehenden Bäume bleiben erhalten“.

Der Baubeginn war geplant für 1901 und 1905 sollte die Eröffnung des Bahnhofs stattfinden. Tatsächlich dauerte die Bauzeit von 1903 bis 1913. Der neue Badische Bahnhof wurde am 11. September 1913 eingeweiht.

## **2.5 Der heutige Badische Bahnhof**

### *2.5.1 Güterbahnhof*

Mit der Freilegung des Geländes für den Güterbahnhof wurde 1903 begonnen. „Noch wenige Tage und die Horburgstrasse auf der Strecke zwischen dem Bahnübergang und der Wiesenbrücke wird dem Verkehr entzogen. Jetzt schon beginnt man damit, die Randsteine zu entfernen, um sie an die Trottoire der neu angelegten Mauerstrasse, die an der Stelle der eingehenden Horburgstrasse den Verkehr vermitteln soll, zu setzen. Der Erstellung der Mauerstrasse folgt diejenige der Schwarzwaldallee bei der Ausmündung derselben. Bereits ist auf einer Strecke der neuen Strassenlinien der Rasen ausgehoben und entfernt worden, damit mit der Auffüllung begonnen werden soll“ (National-Zeitung vom 23.11.1904).

Am 10.3.1905 meldete der Basler Anzeiger: „Das ganze Terrain von der Linie der Schwarzwaldallee bis in mitten der Mulde des ehemaligen Griengrubenwaldes ist bis auf die Nievellierhöhe der Bahnanlage aufgefüllt. Jetzt werden die Zugänge zur Brücke profiliert. Die Fasanenstrasse ist nahezu der ganzen Länge nach auf die erforderliche Höhe angefüllt. Der ehemalige Goldbach, an dem gegenwärtig die Bäume gefällt werden, wird eingedacht“. Nur einen Monat später rapportierte die National-Zeitung: „Am neuen badischen Güterbahnhof waltet gegenwärtig wieder eine fieberhafte Tätigkeit. Die Beamtenwohnungen an der Erlenstrasse stehen im Rohbau fertig da; im grossen Verwaltungsgebäude sind vorwiegend die Gipser und Bodenleger beschäftigt ... Die längste Zeit erfordern zweifellos die Auffüllarbeiten; trotzdem man den ganzen Winter hindurch eine ungeheure Menge von

Erdmaterial nach dem Areal des Güterbahnhofs überführt hat, bleiben noch grössere Strecken auszufüllen, bis die Bodenerhöhung überall vollständig durchgeführt ist. Zur Zeit erstrecken sich die Arbeiten auf das Grundstück bei der badischen Güterhalle. Umgekehrt geht es bei der Isteinerstrasse zu; hier wird soeben eine Erdwelle abgetragen ... In den Langen Erlen füllt man nun zur rechten Seite des Parkweges auf, nachdem eine grosse Anzahl von Bäumen gefällt wurden. Die Spuren des ehemaligen Tierparks verschwinden immer mehr“.

Der Güterbahnhof wurde am 15. Dezember 1905 dem Verkehr übergeben.

### 2.5.2 *Personen- und Rangierbahnhof*

Am 30.10.1906 rapportiert der Schreiber des Basler Anzeigers: „Seit etwa einem Monat ist auf der Strecke Basel–Leopoldshöhe–Eimeldingen die Arbeit in Angriff genommen worden, nachdem die langwierigen Geländeerwerbungen zum Abschluss gekommen waren, mit den erzielten Kaufpreisen sind die exproprierten Eigentümer nicht zufrieden. Gegenwärtig wird an der Verlegung der Freiburger Landstrasse gearbeitet ... für die Telegraphenleitung muss ebenfalls eine andere Richtung eingeschlagen werden; hunderte von schönen tragfähigen Obstbäumen, besonders Nuss- und Kirschbäume, müssen beseitigt werden, ebenso muss auch das schöne Laubwäldchen am „Rain“ zwischen Leopoldshöhe und Eimeldingen verschwinden. Das grosse weite Feld zwischen Leopoldshöhe und Haltingen ist für den Rangierbahnhof vom Fiskus erworben worden. Die höher gelegenen Teile werden abgegraben und das Material zur Auffüllung der Ebene rechts und links der Hauptbahn verwendet (Abb. 2.7). Verschwinden müssen auch die Dienstwohnungen für Bahnwärter und Weichenwärter in Leopoldshöhe und Kleinhüningen, um den Schienengeleisen Platz zu machen“.

Am 11.7.1907 erfahren wir vom Basler Anzeiger, dass auf der weiten Strecke bis gegen Haltingen „ein grosser Teil der Erdarbeiten bereits beendet“ ist. „Das für den Rangierbahnhof nötige Trace wird durchweg in einer Breite von zirka 200 Metern ausgeführt; die ganze Länge der Anlage für Personen- und Güterbahnhof beträgt von Haltingen bis gegen Grenzach zirka 8 Kilometer. Während die nördliche Teilstrecke zwischen Leopoldshöhe und Haltingen im Einschnitt liegt, ist die südliche gegen Basel im Auftrag gelegen, d. h. von der nördlichen höher gelegenen Hälfte wird so viel abgetragen, um die Niederungen gegen Basel ausfüllen und so einen gleichmässig hohen Bahnkörper erstellen zu können. Insgesamt müssen zu diesem Behuf etwa

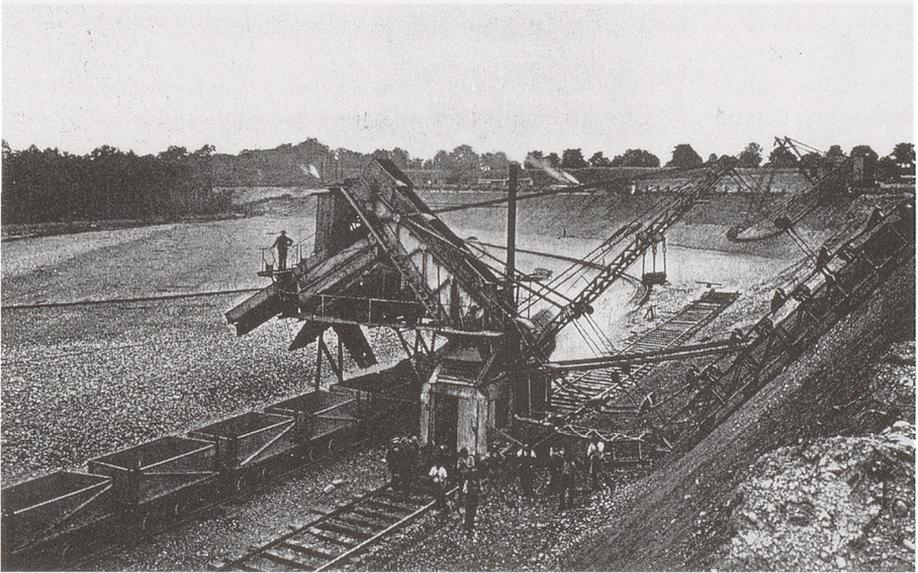


Abb. 2.7. Seitenentnahme bei Weil, 900'000 m<sup>3</sup> (Anonym, 1914)

5 ½ Millionen Kubikmeter abgetragen werden; gegen 3 ½ Millionen Kubikmeter sind bis dahin bereits abgetragen. An der Arbeitsstelle sind 4 Baggermaschinen in Tätigkeit, von denen drei je 3300 Kubikmeter pro Tag ausbaggern können. Bis dahin ist man fast durchweg auf gutes Kiesmaterial gestossen. Bis April 1911 müssen die Erdarbeiten beendet sein und hernach wird mit dem Legen der Schienen begonnen ...“.

Am 15.1.1908 berichtet der Basler Anzeiger von einem weiteren Augenschein vor Ort: „Wer heute einen Spaziergang in der Richtung gegen Leopoldshöhe unternimmt, der ist sicherlich erstaunt über die grossen Erdbewegungen, die sich zwischen Leopoldshöhe und Basel sowie zwischen Leopoldshöhe und der Schusterinsel vollzogen. Die alte Baslerstrasse von Leopoldshöhe ist nun vollständig verschwunden, an ihrer Stelle erhebt sich bereits ein fünf bis sechs Meter hoher Erdwall für künftige Geleiseanlagen. Ganz eigentümlich kommt es aber einem vor, wenn man von der Kreuzung der Basler- und Hünigerstrasse an aufwärts gegen die Station Leopoldshöhe geht. Früher ging diese Strasse auf einem beträchtlich erhöhten Damm zwi-

schen Wiesenland aufwärts, heute erhebt sich zu beiden Seiten ein 7–8 Meter hoher Damm, der eine bestimmt für die neuen Geleiseanlagen der Hauptlinie, der andere dagegen ist für die neue Hünigerstrasse bestimmt, die mit der nun über den Bahnhof Leopoldshöhe führenden ihrer Vollendung entgegenstehenden eisernen Brücke verbunden wird. Die neue Anlage der Hünigerstrasse beginnt bei der Einmündung der Kleinhüniger- in die Hünigerstrasse mit sanfter Steigung, die ihre höchste Höhe erreicht bei der neuen Brücke ... Unterhalb des Bahnhofes Leopoldshöhe, auf der Strecke nach Haltingen, wo links und rechts des Bahngeleises das Auffüllmaterial gewonnen wird, hat sich schon eine ziemlich breite Vertiefung gebildet, die bestimmt ist für die neuen Geleiseanlagen“.

Eine grosse Überraschung brachte die im Oktober 1908 eingereichte, aber erst im Juni 1909 in ihrer Tragweite erläuternden Abänderung des Projekts des Rangierbahnhofs. Sie brachte Proteste und Einsprachen von allen Seiten. „Das neue Projekt sieht vor, dass eine Güterzuglinie von den Brücken des Rangierbahnhofs an der Wiese ausgehend längs der Fasanenstrasse und dann in der Nähe des Schorenwegs durch die Langen Erlen geführt werden soll; diese Linie, mit der sich eine zweite, vom Personenbahnhof herkommend, vereinigt, würde auf hohe Dämme zu liegen kommen. Sie würde auf diese Weise den der Stadt am nächsten liegende Teil der Langen Erlen einkreisen, und ihn vom Rest des Parks abschneiden“ (Basler Anzeiger, 16.10.1909).

Mit dem Projekt der Generaldirektion der Badischen Bahnen sollte eine wesentliche Verbesserung der ursprünglich geplanten Anlage des Rangierbahnhofs zwischen Basel und Haltingen erzielt werden. Nämlich dadurch, „dass das südliche Ende des Verschubbahnhofes beim Wiesenfluss durch eine weitausholende Geleiseschleife mit dem nördlichen Ende bei Leopoldshöhe verbunden werde“ (Anonym, 1914). Die Regierung schrieb: „Nach eingehender Prüfung des Abänderungsprojektes gelangten wir zum Ergebnis, dass dasselbe für uns durchaus unannehmbar sei. Wir sahen uns deshalb veranlasst, uns gegen die Ausführung dieses Projektes beim schweizerischen Bundesrate durch Einsprache vom 28. Juli 1909 zu verwahren. Diese Einsprache wurde damit begründet, dass das Projekt wichtige öffentliche Interessen der Stadt Basel verletzt, die dem Interesse der Bahnverwaltung an einer möglichst vorteilhaften Bahnhofsanlage nicht zu weichen habe ... Es stellte sich jedoch heraus, dass die technischen Vorteile des Projektes bei den Bundesbehörden grossen Eindruck machten, und dass es ihnen angesichts dieser eminenten Vorteile schwer gefallen wäre, dem Projekte entgegen zu treten ... Die Folge war, dass die badische Bahnverwaltung veranlasst wurde,



Abb. 2.8. Plan des neuen Bahngeländes Basel – Weil-Haltingen (Anonym, 1914)

dem Kanton Baselstadt Kompensationen auf anderem Gebiete zu gewähren. Diese Kompensationen bestehen in der Hauptsache in folgenden Zugeständnissen: Verschmälerung des für die Durchkreuzung der „Langen Erlen“ beanspruchten Landstreifens und die Sicherung möglichst ungehinderter Kommunikation zwischen den beiden Teilen des Parkes durch Erstellung von Viadukten, die Überlassung des innerhalb der Linien liegenden, an den Tierpark anstossenden Areals von Dritteigentümern an die öffentliche Verwaltung zur Abrundung des Parkes und die Ausfüllung dieses Areals zur allmählichen Ausgleichung des Niveauunterschiedes zwischen der Dammkrone und dem Parke; ferner eine Verständigung in bezug auf den Bezug des elektrischen Stromes und die Bereitwilligkeit zur Ablösung der Steuerfreiheit der Beamten und Angestellten der badischen Bahn“ (Basler Anzeiger, 16.10.1909).

Anlässlich der Eröffnung des Bahnhofes am 11. September 1913 führte Staatsrat A. Roth, Generaldirektor, zum Bauwerk „Badischer Bahnhof“ folgende Zahlen an: „Der gesamte neue badische Bahnhof besteht aus drei Teilen, dem Personenbahnhof, dem am 15. Dezember 1905 dem Verkehr übergebenen Güterbahnhof und dem Verschubbahnhof, der auch schon zum Teil in Benützung genommen worden ist. Die Gesamtanlage nimmt von den Anschlusspunkten der neuen Zufahrtsstrecken an die alten Linien gemessen eine Fläche von ungefähr 235 Hektar ein, von denen etwa 98 Hektar auf schweizerischem, 137 Hektar auf deutschem Staatsgebiet liegen (Abb. 2.8). Die Länge aller Geleise der neuen Anlage einschliesslich des Güterbahnhofs beträgt etwa 191 Kilometer, was nahezu der Bahnentfernung Karlsruhe–Basel gleichkommt. In die Geleise sind 835 Weichen eingebaut. Um das Planum für die neue Anlage herzustellen mussten rund 6'520'000 Kubikmeter Erdmasse, meist Geröll, Kies und Sand, von den höher gelegenen Teilen auf den Gemarkungen Haltingen und Weil gelöst und zur Auffüllung des tieferliegenden Geländes bei Basel verwendet werden. Von grösseren Bauwerken mit Ausnahme der Hochbauten sind zu erwähnen: 17 Eisenbahnbrücken über Wasserläufe und Bahnstrecken, 5 Strassenbrücken über den Bahnkörper, 7 Gepäck- und Bahnsteigtunnel auf den Stationen; ausserdem zahlreiche Verlegungen von Bahnstrecken, Strassen, Wegen und Wasserläufen. Für die Gründung der Bahnsteighallen im Personenbahnhof mussten 113 Pfeiler gebaut werden. Die fünf grossen Bahnsteighallen und 4 Bahnsteigdächer des Personenbahnhofs haben eine Länge von zusammen 1790 Meter; sie überdecken 36'740 Quadratmeter“ (Abb. 2.9). „Von den Hochbauten ist vor allem das neue Aufnahmegebäude des Personenbahnhofs



Abb. 2.9. Bahnsteighallen des Personenbahnhofs im Rohbau fertig (Anonym, 1914)

zu erwähnen. Es ist mit dem Fürstenbau 230 Meter lang und ... bedeckt eine Fläche von rund 8'000 Quadratmeter“ (Anonym, 1914).

### 2.5.3 *Ein neuer topologischer Strukturraum*

Mit dem Höherlegen des Bahntrassees der Badischen Bahn entstand ein Wall in Teilen mit erheblicher Breite, der die urbane Entwicklung Kleinbasels nach Osten begrenzte. Da dieser Wall nicht die geografischen Eigenheiten des Rheinraumes bei Basel berücksichtigt, macht er Kleinbasel zu einer Art Insel, umschlossen von der Bahn, dem Rhein und der Wiese, zugänglich nur durch Tore und über Brücken (Abb. 2.10).

## 2.6 **Veränderungen in den Jahrzehnten danach**

Abgesehen vom Bau der Hafenbahn mit Hafenbahnhof, fertiggestellt im Sommer 1926, entstanden bedeutende Änderungen erst in den 1970er

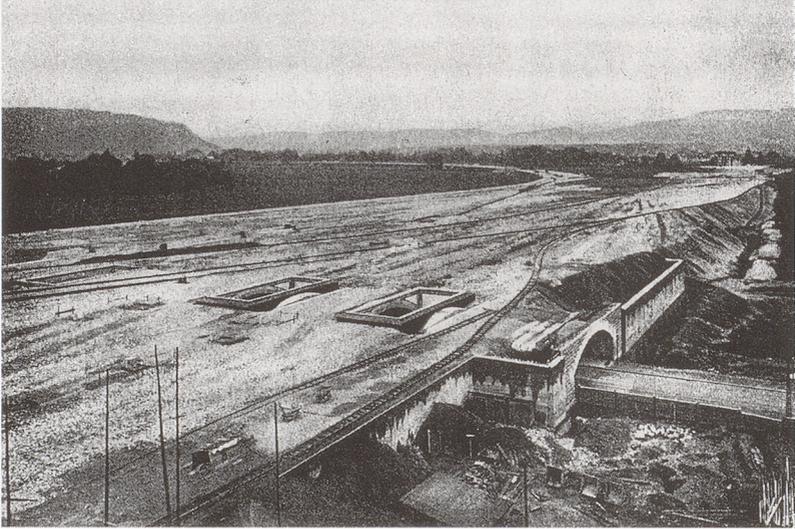


Abb. 2.10. Kleinbasels neuer Wall, ein Blick nach SE vom Uhrenturm des neuen Empfangsgebäudes (Anonym, 1914).

Jahren; die meisten wurden ausgelöst durch den Bau der Autobahn N2 Osttangente. Sie betrafen im wesentlichen den Eilgutbereich, den Bahnhofsvorplatz, die Schwarzwaldallee und das Güterbahnhofgelände mit den baulichen Veränderungen an der Fasanenstrasse. Weiter wurden von Seiten der DB Modernisierungen und Renovationen durchgeführt. Besonders hervorzuheben ist der Abbruch der bedeutenden Bahnsteighallen und ihr Ersatz durch offene, schmale Perrondächer.

## 2.7 Letzte Entwicklungen

Ende der 1980er Jahre entstanden neue, grundlegende Veränderungen aufgrund eines Projektes, welches die DB mit der SBB ausgearbeitet hatte. Es brachte neue Regeln im grenzüberschreitenden Güterverkehr und bewirkte, dass beachtliche Bereiche des Badischen Rangierbahnhofes für den Rangierbetrieb nicht mehr benötigt werden. Das Projekt wurde ab Fahrplanwechsel 1989 / 1990 umgesetzt. Bereits in den darauffolgenden Jahren wur-

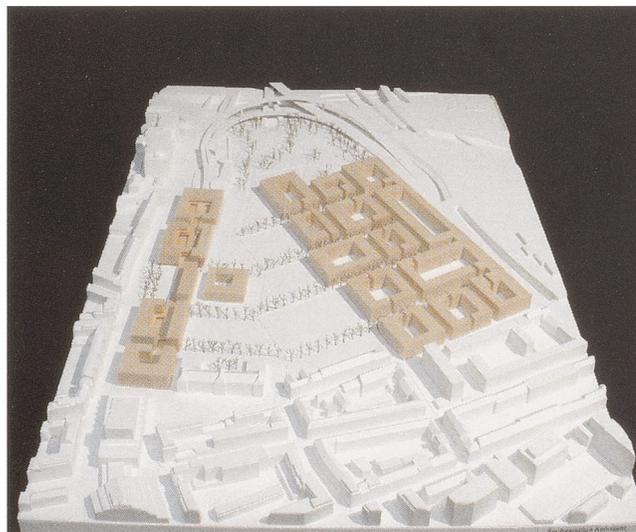
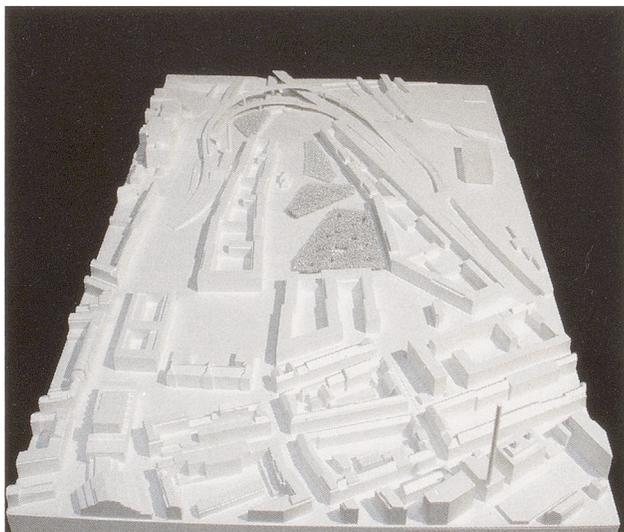


Abb. 2.11. Projekt No. 4, Ernst & Niklaus, Architekten ETH/SIA, Aarau: 1. Rang/1. Preis (Preisgericht, 2002). – 2.12. Projekt No. 8, Atelier Krischanitz, Arch. Prof. Adolf Krischanitz, Wien: 2. Rang/2. Preis (Preisgericht, 2002).

den die für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Gleise entfernt. Ebenfalls Ende der 1980er Jahre wurde beschlossen, dass die Verkehrsentwicklung im Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) einen Ausbau des Standortes Basel fordert. Für den Bau des neuen Umschlagbahnhofes wurden Flächen auf dem Rangierbahnhof gewählt. Der neue Umschlagbahnhof ist seit 1997 / 1998 in Betrieb. Gleichzeitig mit dem Projekt für den grenzüberschreitenden Güterverkehr wurde bekannt, dass der 1905 eröffnete Güterbahnhof in wenigen Jahren zu grossen Teilen frei würde.

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn führte der Kanton Basel-Stadt 1996 / 1997 einen ersten städtebaulichen Ideenwettbewerb zur Neunutzung des Güterbahnhofsareals durch. Aufbauend auf den Ergebnissen des ersten Wettbewerbs wurde ein zweiter städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Aus dem Bericht des Preisgerichtes vom 29. April 2002 entnehmen wir folgende Empfehlungen: „Ziel des Wettbewerbes war es, für das Areal ein städtebauliches Entwicklungskonzept für ein gemischt genutztes, urbanes Stadtquartier mit eigener Identität so zu entwerfen, dass die spezifischen Potentiale berücksichtigt und gleichzeitig eine für die Realisierung ausreichende Wirtschaftlichkeit erreicht wurde ... Innerhalb des Wettbewerbsareals waren ca. 11,2 Hektaren für bauliche Nutzungen und 8 Hektaren für öffentliche Grün- und Freiflächen vorzusehen, wobei davon ca. 3,6 Hektaren mehrheitlich im Norden des Areals als Naturschutz- und Schonflächen anzuordnen und ca. 1 Hektare als mehrfach nutzbarer städtischer Platzraum vorzusehen waren. Im Hinblick auf die bauliche Nutzung wurde ein Vorschlag erwartet, der insgesamt 185'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche berücksichtigt ... Aufgrund seiner ganzheitlichen Qualitäten wurde von einer klaren Mehrheit des Preisgerichts das Projekt Nr. 4 als Vorschlag für den ersten Rang ausgewählt (Abb. 2.11). Es wurden jedoch gewisse Risiken bezüglich der Dauerhaftigkeit der vorgeschlagenen Grossformen erkannt. Dieses Risiko erschien dem Preisgericht bei den Projekten mit Blockrandbebauungsvorschlägen geringer zu sein, da diese Struktur robustere Voraussetzungen gerade bei langfristigen Entwicklungshorizonten bietet, um von unterschiedlichsten Architekten etappenweise bearbeitet werden zu können. Aus diesem Grund wurde von den Vorschlägen mit Blockrandstruktur ... das rigideste, nämlich Nr. 8 (Abb. 2.12), für den zweiten Rang ausgewählt“ (Preisgericht, 2002).

Die Jury empfahl den Auslosern, die beiden ausgewählten Projekte einer weiteren Bearbeitungsphase bis zum Sommer 2002 zu unterziehen und sie erneut zu beurteilen. Das überarbeitete und ausgewählte Projekt Ernst &

Niklaus bildet nun die Grundlage für das nachfolgende Verfahren nach kantonalem Bau- und Planungsgesetz.

## **2.8 Ausblick**

Was vor über hundert Jahren mit dem Standortentscheid für den Güterbahnhof begann und entscheidend die Entwicklung Kleinbasels prägte, steht nun erneut vor einer Wende. Mit den Ergebnissen des zweiten städtebaulichen Ideenwettbewerbes für das Güterbahnhofareal ist dessen Zukunft in grossen Zügen vorgezeichnet, noch nicht im gleichen Masse entschieden ist die anstehende Entwicklung für das ehemalige Rangierbahnhofareal. Hier stehen noch zum Teil verschiedene Entwicklungsvorstellungen im Raum, die aber in der Zukunft alle von bahnbetriebskonformen Nutzungen ausgehen. So hat sich die Regierung des Kantons Basel-Stadt mit der Errichtung einer befristeten provisorischen Erweiterung der Autobahnzollanlage Basel / Weil einverstanden erklärt. Ihre Befristung soll bis zur Inbetriebnahme der geplanten SBB-Bahnanlagen (KLV-Terminal, SBB Cargo) gelten, die Teile des ehemaligen Rangierbahnhofareals beanspruchen werden.