

**<Gruppe Bahnhof>**

Autor(en): Georg Gantenbein

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1983

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/c841ebcc-5442-4e6b-b14c-b58dbeb45674>

**Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# «Gruppe Bahnhof»

Am 8. Dezember 1982 wurde der Verein GRUPPE BAHNHOF aus der Taufe gehoben. Die notwendige Vorarbeit dazu leistete eine überparteiliche Arbeits- und Interessengruppe, die sich seit längerer Zeit mit dem Fragenkomplex «Verkehrsdrehscheibe und Dienstleistungszentrum Bahnhof SBB» auseinandersetzte. Der Zweck des Vereins ist in seinen Statuten wie folgt umschrieben:

«Der Verein bezweckt die Förderung einer wirtschaftlich, verkehrsmässig und städtebaulich sinnvollen Entwicklung des Gebietes um den Bahnhof SBB in Basel im Sinne einer Verkehrsdrehscheibe und eines Dienstleistungszentrums.

Der Verein verfolgt diesen Zweck regional und überregional durch

- Information und Aufklärung der Öffentlichkeit
- Mitarbeit an der planerischen Konzeption
- Unterstützung von entsprechenden politischen Vorstössen
- Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Behörden (Kantone, SBB, PTT und weitere) und allfälligen Investorengruppen im Sinne der Kontaktpflege, Lieferung von Anregungen und Wahrung der oben angesprochenen Interessen.»

Der Vorstand ist politisch breit abgestützt (siehe Kästchen).

## Zur Vorgeschichte.

Seit Jahrzehnten laboriert Basel-Stadt an einer Gesamtverkehrskonzeption herum: Gutachten Leibbrand, Gutachten der Basler Fachverbände, Gutachten Grabe usw. Am 20. Dezember 1979 unterbreitete der Regie-

Vorstand der GRUPPE BAHNHOF 1983		
<i>Präsident:</i>		
Georg Gantenbein	Grossrat	BS SP
<i>Vizepräsidenten:</i>		
Eduard Belser	Ständerat	BL SP
Dr. Hugo Wick	Grossrat	BS CVP
Dr. David Linder	Nationalrat	BS LDP
<i>Aktuar:</i>		
Dr. Hans-Rudolf Schulz	Ökonom	
<i>Kassier:</i>		
Adolf Bucher	Grossrat	BS FDP
<i>Übrige Vorstandsmitglieder:</i>		
Richard Beglinger	Grossrat	BS DSP
Walter Biegger	Landrat	BL SVP
Dr. Hans Briner	Grossrat	BS FDP
Prof. Dr. Alfred Bürgin	Ökonom	
Hans Burri	Grossrat	BS SP
Richard Düblin	Landrat	BL SP
Dr. Eduard Frei	Grossrat	BS LDP
Thomas Gasser	Landrat	BL CVP
Christian J. Haefliger	Grossrat	BS SP
Helmut Hubacher	Nationalrat	BS SP
Dr. Ernst Kober	Landrat	BL FDP
Dr. Hans-Rudolf Merkel	Grossrat	BS VEW
Prof. Dr. H.-R. Striebel	Grossrat	BS FDP
Kurt Walter	Grossrat	BS SP
<i>Expertenausschuss:</i>		
Timothy O. Nissen, Architekt		
Dr. Matthias H. Rapp, Ingenieur		
Dr. Hans-Rudolf Schulz, Ökonom		
Jörg Vitelli, Ingenieur		

rungsrat von Basel-Stadt dem Grossen Rat seinen Bericht zum Gutachten Grabe. Nach den Grossrats- und Regierungsratswahlen im Jahre 1980 wurde auch die grossrätliche Kommission für die Bearbeitung des Gesamtver-

kehrplanes (GVK) neu bestellt. Die GVK machte sich unverzüglich ans Werk, teilte sich in verschiedene Arbeitsgruppen auf und bearbeitete intensiv den Bericht des Regierungsrates zum Grabe-Gutachten. Die Arbeitsergebnisse zeigten deutlich, dass das Gebiet um den Bahnhof SBB einen Schwerpunkt in der Basler Verkehrsplanung bildet, zudem eine Bedeutung hat, die weit über die Grenzen unseres Stadtkantons hinausreicht. Die Stellung des Bahnhofes SBB im nationalen und internationalen Fernverkehr, aber auch als Zentrum des öffentlichen Nahverkehrs in der Region kann heute nicht befriedigen.

Lediglich 3 BVB-Linien führen beim Bahnhof SBB vorbei; keine der drei Vorortsbahnen (10, 11, 17) hat direkten Anschluss zum Bahnhof SBB, und für Linienautobusse (mit Ausnahme der Verbindung zum Flughafen) gibt es beim Bahnhof SBB keinen Platz. Wer Besucher, ältere Leute, Behinderte oder Mütter mit Kindern oder auch bloss unhandliche Gepäckstücke mit dem Auto zur Bahn bringen will, muss feststellen, wie wenig Parkplätze in der nächsten Umgebung vorhanden sind.

Ein weiteres Element: Basel-Stadt leidet zunehmend unter den nachteiligen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs, vor allem auch unter dem motorisierten Pendlerverkehr.

Je länger, desto stärker wird deutlich, dass im Bereich des öffentlichen Verkehrs ganz allgemein, des Bahnhofes SBB im besonderen noch Wesentliches geschehen muss; dass dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Hebung der Attraktivität dieses Verkehrsträgers höchste Priorität zuzuordnen ist, damit das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf das öffentliche Verkehrsmittel interessanter und einladender wird.

Die durch die provisorische Autobahnabfahrt entstandene, völlig unbefriedigende Situation

im Raum St. Jakobs-Denkmal/Lindenhofstrasse ruft dringend einer Sanierung. Die früher als Wohnquartier bevorzugten Strassenzüge rund um das St. Jakobs-Denkmal haben durch dieses Provisorium enorm an Wohnqualität verloren. Dasselbe gilt für weite Teile des Gundeldingerquartiers, das durch starken Durchgangsverkehr strapaziert wird.

Für die, die sich mit dem ganzen Fragenkomplex näher befassten, zeigte sich immer deutlicher, dass erstens die Planung der Verkehrsbauten für die Schiene und für die Strasse koordiniert und zweitens auch die städtebaulichen Aspekte gebührend miteinbezogen werden müssten. Es begannen sich Konturen eines Aufgaben-<Berges> abzuzeichnen, der nicht nur von der GVK bewältigt werden konnte. Im Juni 1982 reichte Dr. Hans Briner im Auftrage der GRUPPE-BAHNHOF-Initianten den Anzug im Grossen Rat ein, der von 73 Mitgliedern des Rates (insgesamt 130 Mitglieder) unterzeichnet wurde.

#### *Anzug betreffend Verkehrsdrehscheibe und Dienstleistungszentrum Bahnhof SBB*

«Der Bahnhof SBB stellt in Basel einen erst-rangigen Verkehrsknotenpunkt dar. Durch die Einführung des Taktfahrplans und die Verlängerung der meisten IC-Züge der DB vom Bad. Bahnhof in den Bahnhof SBB ist diese Bedeutung unterstrichen worden. Sofern die neuen Haupt-Transversalen (NHT) realisiert werden, bringt dies nicht nur nochmals eine deutliche Verbesserung für den Fernverkehr (allenfalls sogar mit TGV-Anschluss der SNCF), sondern schafft auch längerfristig die nötigen Kapazitäten für einen Ausbau des Regionalverkehrs in Richtung auf einen S-Bahn-ähnlichen Betrieb.

Dieser beträchtlichen verkehrlichen Aufwertung genügt die bisherige Integration des

Bahnhofs in die Stadt nicht. Besonders die Verknüpfung mit dem öffentlichen Feinverteiler (Tram) ist ungenügend: Nur die Linien 4 und 7 bringen eine direkte Verbindung zur Innerstadt, bedingt noch die Linien 2 (Bankverein) und 16 (am hintern Eingang des Bahnhofs).

Gleichzeitig zur verkehrlichen Aufwertung nimmt auch die Attraktion als Standort für Arbeitsplätze zu. Das hat zur Folge, dass ein verstärkter Zustrom von Pendlern in diesen Raum zu erwarten ist. Der aus den Vororten einfließende öffentliche und Individualverkehr ist daher rechtzeitig zu kanalisieren.

In Anbetracht dieser Umstände wird die Regierung darum ersucht, zu prüfen und zu berichten,

– wie die Verbindung vom Bahnhof SBB in die Innerstadt für Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, Velofahrer und Fussgänger verbessert werden kann,

– wie die Vorortslinien 10, 11 und 17 unterir-

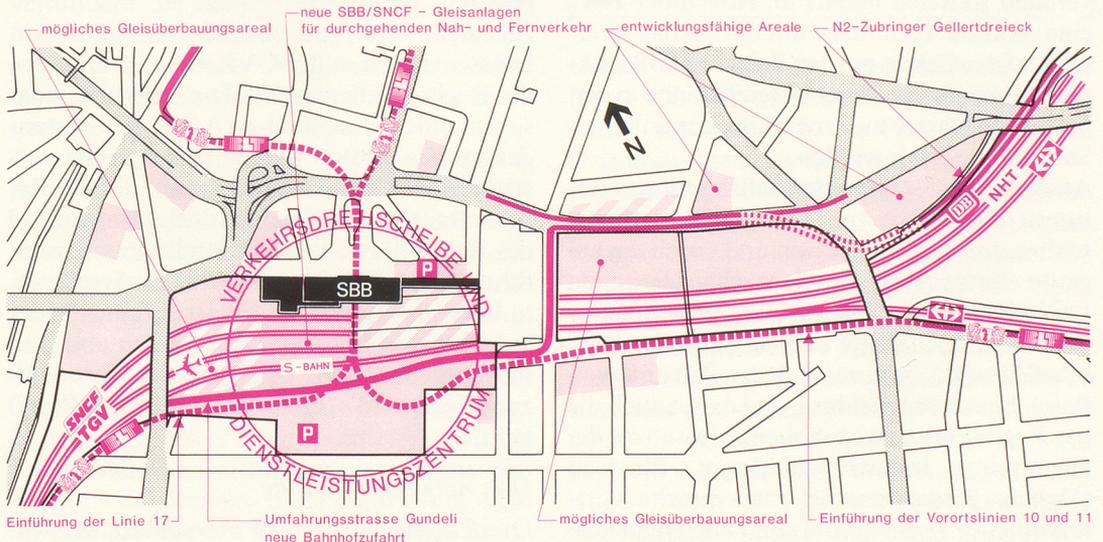
disch in den Bahnhof eingeführt werden können und

– wo die vom Südzubringer einfallenden Autos im Bereich des Bahnhofs abgestellt werden können (im Sinne eine «Park-and-Ride-Systems»).

Sollte in diesem Zusammenhang auch eine intensivere Nutzung des Bahnhofgebietes durch die Privatwirtschaft zustandekommen, ist ferner dafür zu sorgen, dass die verschiedenen Interessen rechtzeitig koordiniert werden können. Die Regierung wird deshalb eingeladen, – zu untersuchen, welche Auswirkungen dieser Entwicklung auf Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur sowie die Umwelt allenfalls zu erwarten sind,

– diesbezüglich Kontakt aufzunehmen mit betroffenen Partnern in der Region, sowie

– Vorschläge zu unterbreiten, in welcher Form und Zusammensetzung ein Gremium geschaffen werden kann, in dem die verkehrlichen, wirtschaftlichen und stadtgestalteri-



Das Bahnhofgebiet in der Zukunftssicht der GRUPPE BAHNHOF.

schen Anliegen für die Realisierung einer «Verkehrsdrehscheibe und Dienstleistungszentrum Bahnhof SBB» gleichwertig vertreten sind.»

### *Basler Wirtschaft stösst nach*

Von einer ganz anderen Warte aus betrachtet, rückte das Gebiet Bahnhof ebenfalls immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses. In der Regio-Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz wird festgestellt, dass der reale Zuwachs des Volkseinkommens des Wirtschaftsraumes Nordwestschweiz unter demjenigen der ganzen Schweiz liegt. Die Chemie, der eigentliche Motor der regionalen Wirtschaft, galt lange als eigentliche Wachstumsindustrie. Noch 1978 wies sie einen Anteil von 56 Prozent an der Wertschöpfung im Fundamentbereich (d.h. dort, wo über die Region hinaus produziert wird) aus, bereits 1980 sank dieser Wert unter 50 Prozent. Die Beschäftigtenzahl nahm und nimmt weiter ab.

Die Basler Handelskammer und der Gewerbeverband starteten bereits im November 1981 eine «Aktion Terminal», mit der sie das Interesse auf das Gebiet um den Bahnhof SBB lenkten und erklärten, dieser Bereich könne in den nächsten Jahren zu einem Brennpunkt der Stadtentwicklung werden.

Auch der Basler Gewerkschaftsbund, sensibilisiert durch die verschiedenen Betriebschliessungen in der Region und durch die negative Entwicklung in den schweizerischen Leitindustrien – Uhren- und Maschinenindustrie –, beschäftigte sich sehr mit der wirtschaftlichen Situation und der Zukunft von Basel. Basels Entwicklung und damit auch die der Region seien in zu hohem Masse von der chemischen Industrie abhängig. Eine so schmale Risikostreuung widerspreche wirtschaftlicher Vorsicht und einer ausreichenden Absicherung der Arbeitsplätze.

Basel müsse also darnach trachten, wirtschaftlich zu diversifizieren, breiter zu fächern und abzustützen. Aber: Areale zur Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen sind in Basel mit der Lupe zu suchen. Doch im Bereich des Bahnhofs SBB gibt es noch unternutzte Areale.

Und schliesslich noch ein letzter Aspekt. Wertvoller Wohnraum wird in den bis vor kurzem noch verhältnismässig unversehrten Wohnquartieren Gellert, Paulus und Bachletten zunehmend und unkontrollierbar durch Büronutzung zweckentfremdet. In einer Stadt, die ohnehin eine laufende Abnahme der Einwohnerzahl zu beklagen hat, muss dieser Prozess abgestoppt werden.

Auf diese Weise entstand die GRUPPE BAHNHOF aus Diskussionen, Gedankengängen, die die Zukunft unserer Stadt zum Inhalt hatten – einer Stadt, die zu stagnieren beginnt, ihre Vitalität zu verlieren droht, die angesichts ihres Schuldenberges zeitweise den Eindruck erweckt, vor lauter Sparen die Zukunft zu vergessen.

Zuerst war es eine kleine überparteiliche Interessengruppe in der GVK, die sich am Sitze der Regio Basiliensis traf. Die Regio Basiliensis hat einen wesentlichen Anteil am Zustandekommen dieser überparteilichen Interessengruppe. Vor allem war sie es, die die Repräsentanten der Basler Handelskammer und des Basler Gewerkschaftsbundes zusammenführte. Diese Gruppe wuchs sukzessive, konnte in der Folge auf die Mitarbeit eines hochqualifizierten Expertenteams zählen und fand schliesslich die sehr willkommene Unterstützung einiger Mitglieder des Landrates Basel-land.

### *Drei notwendige Kräfte*

Drei Partner, drei Kräfte waren nach den Vorstellungen der GRUPPE BAHNHOF nötig, um

ihr Ideenpaket zu konkretisieren, den erforderlichen Prozess voranzutreiben.

Als erste Kraft wurde eine Behördendelegation gesehen, die sich aus Vertretern der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, von SBB und PTT zusammensetzen sollte. Sie hätte die Planungen einzuleiten und zu koordinieren.

Als zweite Kraft sollten sich Grundeigentümer im Bereiche des Bahnhofes, interessierte Firmen, Investoren zusammenfinden.

Als dritte Kraft figuriert die GRUPPE BAHNHOF, ein Förderverein, eine überparteiliche Arbeits- und Interessengruppe, die im Bereiche des Bahnhofes SBB «etwas bewegen will», die eine wirtschaftlich, verkehrsmässig und städtebaulich sinnvolle Entwicklung dieses Gebietes fördern, entsprechende Vorstellungen entwickeln aber auch mögliche Konflikte aufzeigen soll. Der GRUPPE BAHNHOF wird zuweilen vorgeworfen, sie huldige dem Gigantismus. Zu Unrecht, denn sie will ein einziges Projekt Bahnhof von gigantischem Ausmass verhindern. Sie plädiert für die Erarbeitung eines Gesamtüberblickes, um dann wohlüberlegt eine schrittweise Realisierung im Sinne eines laufend korrigierbaren Prozesses anzustreben.

Den Initianten der GRUPPE BAHNHOF gelang es, ihre Intentionen in die Arbeiten der GVK einzubringen. Mit Datum vom 8. April 1983 erstattete die GVK dem Grossen Rat Bericht: Zwischenbericht 7739, betreffend N2-Zubringer Gellertdreieck sowie Hauptverkehrsführung Grossbasel-Ost und Ausbau Bahnhof SBB. Am 16. Juni 1983 verabschiedet der Grosse Rat diesen Bericht und bewilligte unter anderem einen Kredit von einer Million Franken für die Erarbeitung eines Masterplanes mit Realisierungs- und Finanzierungsplan für eine umfassende Erschliessung des Bahnhofes SBB (unter anderem der 2. Etappe des

N2-Zubringers Gellertdreieck, Einführung der Vorortsbahnen), mit der Auflage, dass eine enge Koordination mit den Ausbauplänen der SBB anzustreben sei.

Des weiteren befürwortet der Grosse Rat den Antrag der GVK, eine Behördendelegation einzusetzen. Diese wurde am 4. Juli 1983 gebildet (Zusammensetzung siehe Kästchen).

#### **Die am 4. Juli 1983 gebildete Behörden-delegation**

Basel-Stadt: 3 Vertreter  
(Regierungsräte E. Keller [Präsident],  
Dr. K. Jenny, Dr. E. Wyss);

Basel-Landschaft: 2 Vertreter  
(Regierungsräte P. Nyffeler, M. van Baerle);

SBB: 2 Vertreter  
(H. Eisenring und P. Schaaf);

PTT: 2 Vertreter  
(G. Nobel und H. Dürr).

Weitere Mitglieder werden nach Bedarf berufen.

Gegen den Beschluss des Grossen Rates (Fr. 1 000 000.– Kredit für den Masterplan) wurde von der POB, der PdA und anderen Organisationen das Referendum ergriffen. Die GRUPPE BAHNHOF engagierte sich sehr im Abstimmungskampf und fand am Abstimmungswochenende vom 2./4. Dezember 1983 eine Mehrheit: 26 093 Ja gegen 21 185 Nein. Ein Resultat, über das wir uns sehr freuten. Damit ist eine weitere Hürde auf dem Wege zur Realisierung des Ideenpaketes der GRUPPE BAHNHOF genommen. Dieser Weg wird immer noch ein langer – und streckenweise wohl auch ein steiniger – sein. Wir brauchen einen langen Atem. Werden wir ihn aufbringen? Wir hoffen es, unserer Stadt und unserer Region zuliebe.