

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 33 (2020)
Heft: 5

Artikel: Lastwagen statt Velos
Autor: Poldervaart, Pieter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913549>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lastwagen statt Velos

Der Bahnhof Basel wird umgebaut. Um Züge und Gleise geht es dabei kaum. Sondern um Läden, Büros, Wohnungen, um mehr Lastwagenfahrten und um das vernachlässigte Velo.

Text:
Pieter Poldervaart

Die SBB sind zwar ein Logistikkonzern. Die am stärksten wachsenden Einnahmen stammen jedoch aus ihren Gebäuden. Stieg der Ertrag aus dem Personenverkehr 2019 um 2,2 Prozent und jener im Güterverkehr um 2,9 Prozent, so legten die Mieteinnahmen aus Geschäftsflächen und Wohnungen um 9,9 Prozent auf 552 Millionen Franken zu (siehe «Die unbekannte Gigantin», erweiterter Sonderdruck aus Hochparterre 8/18). Woher das viele Geld kommt, zeigt das Beispiel des Bahnhofs Basel SBB: Die frühere Schalterhalle ist heute fest in der Hand der Migros. An drei Wänden reihen sich fünfzig Laufmeter Ladengeschäfte und Take-aways. Die orange Invasion ist zwar nur temporär und wird 2021 wieder abgebaut, um mehr Platz für den Personenfluss von und zu der Passerelle zu schaffen. Dennoch nimmt die Dominanz des Detailhändlers zu: Demnächst geht im Ostflügel ein Take-away mit zwei Self-Checkout-Kassen in Betrieb. Der Paukenschlag folgt dann im Frühling 2021: Einerseits eröffnen im Westflügel zwischen der Schalterhalle und dem französischen Bahnhof ebenerdig eine Reihe von Läden, in der die Migros auf 500 Quadratmetern mit dem Gastroformat «Eatery» präsent ist. Ebenso im Erdgeschoss wird sie Blumen und Produkte des täglichen Gebrauchs verkaufen und im Untergeschoss auf 1600 Quadratmetern einen MM-Supermarkt eröffnen. Alles zusammengezählt wird die Migros im Bahnhof Basel SBB 2200 Quadratmeter Ladenflächen betreiben.

Erster Schauplatz: Logistikzentrum und Lastwagen

Was die SBB als Vermieterin und die Migros als Verkäuferin freut, beschert anderen Bauchweh. Denn Joghurts, Brot und Obst müssen herangeführt, Leergut und Abfall abtransportiert werden. Bis im letzten November erfolgte die Logistik über den Centralbahnplatz. Doch mit der Ausweitung der Verkaufsfläche steigt auch die Zahl der nötigen Lastwagenfahrten – zu viel für den von Trams, Taxis und Fussgängern ohnehin schon stark belasteten Platz vor dem Bahnhof. «Mit der Baugenehmigung ging die Auflage einher, dass die Anlieferungen künftig nicht mehr über die Centralbahnstrasse erfolgen dürfen, sondern eine alternative Abgabe zu definieren ist», so SBB-Sprecher Martin Meier. Die SBB erstellten deshalb neben der alten Personenunterführung, die 2003 von der Passerelle abgelöst worden war, einen zweiten Stollen und bauten ihn zu einem Logistikzentrum um. Die Erschliessung er-

folgt von der anderen Gleisseite her im Gundeldingerquartier. Auf einer Rampe unterqueren die vollen Lastwagen – von einer Lichtsignalanlage gesteuert – das Gleisfeld, deponieren ihre Fracht und kehren mit Leergut in die Verteilzentrale zurück. Ab 2021 werden für die Bedürfnisse der Migros täglich drei Lastwagen mit Anhänger verkehren, dazu kommen die Lieferungen für alle anderen Dienstleistungs-, Verkaufs- und Gastrolokale, aktuell total dreissig Fahrzeuge. Laut Schätzungen der SBB addiert sich der Verkehr mittelfristig zu täglich sechzig Lastwagenzufahrten, wobei die Kapazität des Logistikzentrums rund hundert Zufahrten beträgt.

Kaum vermeidbar

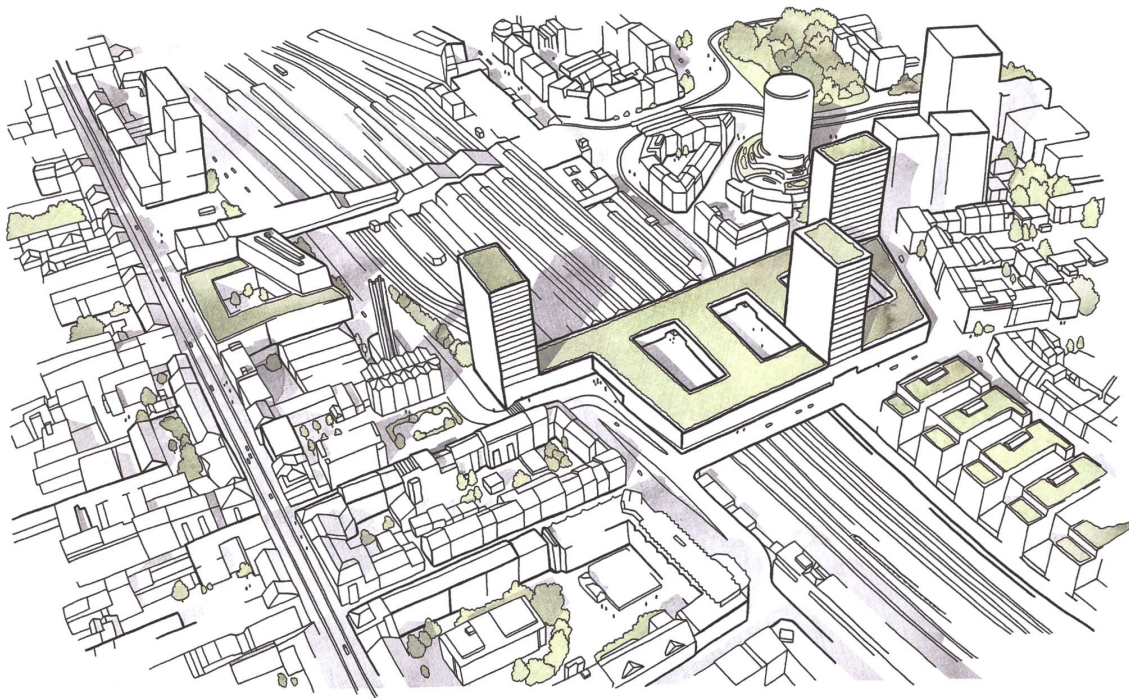
Dieser Mehrverkehr durchs Gundeldingerquartier statt via Centralbahnplatz stösst auf Kritik: «Eigentlich soll das Quartier wohnlicher werden. Seit 2004 bemüht sich der Kanton, etwa die Güterstrasse zu einem behaglichen Boulevard umzuwandeln», so Tilmann Schor. Der grafische Gestalter und Inhaber eines Velotaxi-Unternehmens war vor Jahresfrist auf der Suche nach Geschäftsräumen in Bahnhofsnähe und begann, sich mit den Umbauten rund um den Bahnhof auseinanderzusetzen. «Es ist nicht ersichtlich, warum die Migros und die anderen Ladengeschäfte in einem Bahnhof nicht via Güterbahn versorgt werden können», kritisiert Schor. Ein Kompromiss wäre, die Lastwagen auf dem autobahnnahen Güterareal Wolf auf die Schiene umzuladen und die Ware die letzten zwei Kilometer emissionsarm in den Bahnhof zu führen. SBB und Kanton entwickeln zurzeit das Güterareal unter dem Namen «Smart City Lab Basel» zu einer Umschlagplattform für die Citylogistik.

Tatsächlich habe man die Anlieferung per Bahn geprüft, erklärt Moritz Weisskopf, Sprecher der Genossenschaft Migros Basel. Allerdings stehe gar kein Gleis für den Güterumschlag mehr zur Verfügung. Dass dies keine Ausflucht ist, glaubt man selbst beim Verkehrsclub der Schweiz (VCS). Der grüne Verkehrsverband hält es nicht für realistisch, Bahnhöfe generell via Bahn zu versorgen: «Die grossen Personenbahnhöfe sind mit Pendlern und Freizeitreisenden bereits so stark ausgelastet, dass zusätzliche Stopps von Güterzügen tagsüber kaum möglich wären – geschweige denn der Warenumschlag», winkt Mediensprecher Oliver Kempa ab. Der VCS fordere durchaus die Verlagerung der Güterströme auf die Bahn. Doch für die Feinverteilung sei die Strasse prädestiniert – mit einer möglichst emissionsarmen Flotte. Einen solchen Kompromiss praktiziert beispielsweise die Coop-Tochter Railcare. →



Rings um den Bahnhof Basel SBB

- 1 Bahnhof-Westflügel
- 2 Schalterhalle
- 3 Bahnhof-Ostflügel
- 4 Personenpassierelle
- 5 alte Personenunterführung, genutzt für kleinere Transporte
- 6 neuer Anlieferungsstollen für Lastwagen
- 7 Logistikzentrum Meret-Oppenheim-Strasse (im Untergrund)
- 8 Rampe ins Logistikzentrum für Lastwagen
- 9 Meret-Oppenheim-Hochhaus
- 10 Meret-Oppenheim-Platz
- 11 Haltestelle Fernbusse
- 12 geplante zusätzliche Personenunterführung West 2035
- 13 allfällige provisorische Personenpassierelle bis 2035; Petition für Veloverbindung neben Fussgängerweg eingereicht
- 14 Margarethenbrücke
- 15 heutiger Reiterbau der Post und Standort der geplanten Überbauung Nauentor
- 16 geplante «Magistrale» ohne Veloroute
- 17 heutige Veloverbindung vom Gundeldingerquartier in die Innenstadt (über die Peter-Merian-Brücke durch die Postpassage in die Centralbahnstrasse)



Grossprojekt vor dem Bahnhof: Mit dem Nautentor planen Post und SBB einen Sockelbau über den Gleisen und drei Hochhäuser.

→ So setzt sie in Genf für alle 42 Coop-Supermärkte ab den Verteilzentralen Aclens und Wangen Wechselbehälter ein. Im Zentrum von Genf nehmen dann Wechselbrücken-Lastwagen die Container auf. Solche Hubs, wo der Umschlag von der Strasse zur Schiene und umgekehrt erfolgt, gibt es in neun weiteren Regionen. Die Migros Basel setzt bei der Belieferung der Bahnhofsfiliale immerhin auf einen Elektrolastwagen und verringert so die Emissionen.

Zweiter Schauplatz: das Gundeli und die Fernbusse

Zwischen der Einfahrtrampe zum Logistikzentrum und der Passerelle liegt ein zweiter Hotspot am Basler Bahnhof, denn dort befindet sich eine der drei Haltestellen für Fernbusse in der Stadt. Das hat mit dem Bahnhofsumbau direkt wenig zu tun, aber Kritik gibt es auch an diesem Areal. Die Verkehrsführung rund um die Haltestelle sei unklar, und es komme immer wieder zu chaotischen Manövern der Busfahrer, monieren Quartiervertreterinnen und -vertreter. Das Bau- und Verkehrsdepartement setzt dem entgegen, man habe die Unfallgefahr inzwischen durch eine bauliche Massnahme entschärft. Längerfristig möchte man die Fernbusse ohnehin an einer einzigen Haltestelle konzentrieren. Auf Basis einer Erhebung des Amts für Mobilität vom Herbst 2018 untersuche man derzeit Möglichkeiten für ein Fernbusterminal. Details sind noch nicht spruchreif.

Dritter Schauplatz: das Nautentor und das Velo

Ein solches Terminal wäre theoretisch am anderen Ende des Bahnhofs möglich, im Untergeschoss des auffälligen Postgebäudes, des roten Blickfangs bei der Einfahrt in den Bahnhof SBB. Das Gebäude überbrückt die Gleise quer und heisst deshalb im Fachjargon Reiterbau. Es ist der dritte grosse Schauplatz des Basler Bahnhofsumbaus. Seit die Postverarbeitung zentralisiert wurde, steht das markante Bauwerk zu grossen Teilen und schon seit Jahren leer. Nun will eine Planungsgemeinschaft von SBB und Post das Areal, inzwischen Nautentor getauft, bis 2029 neu bebauen und mit Büros, Ladenflächen und Wohnungen nutzen. Dem gelegentlich als «Rostfleck» verunglimpften Reiterbau dürften wenige nachweinen. Allerdings gibt es

Kritik am Bebauungsplan: 17 Einsprachen sind dagegen eingegangen. Das Geschäft liegt seit Mitte März in der Bau- und Raumplanungskommission zur weiteren Beratung.

Die Hauptkritik gilt der Tatsache, dass man dem Langsamverkehr nicht oberste Priorität einräume. Tilmann Schor etwa verweist auf einen Veloraum im Sockel des Postgebäudes, der mit dem Projekt Nautentor bestehen bleibt. Diesen könnte man inklusive Rampe und direktem Zugang zu den Gleisen durchaus lukrativ bewirtschaften. «Die Post hat aber kein Interesse daran, ihn aufzupeppen und für Velopendler in Betrieb zu nehmen», so Schor. Ein anderes Thema ist die Querung der hundert Meter breiten Gleisfläche. Auf der Merian-Brücke, die höhergelegt werden soll, bleibt sie zwar erhalten, die Velos und die Autos teilen sich aber die Fahrbahn. Dabei nimmt die Zahl der Fahrräder stetig zu, unter anderem, weil entlang des Gleisfelds etliche neue Bauten mit Büros und Bildungseinrichtungen entstanden sind. Schon heute liegt Basel mit einem Veloanteil im Modalmix von 34 Prozent schweizweit vorne, 26 Prozent der Bevölkerung steigt täglich aufs Zweirad – in Bern sind es nur 18 Prozent. «Damit Basel zur velofreundlichsten Stadt der Schweiz wird, setzen wir nicht nur zahlreiche Velomassnahmen um, sondern denken bei allen Projekten des Bau- und Verkehrsdepartements mit, wie wir die Situation für Velofahrende weiter verbessern können», schreibt das Amt für Mobilität auf seiner Website. Beim Nautentor scheint das nicht der Fall zu sein: Eine schnelle und sichere Passage für Velofahrende ist bei dessen neuer Querung, «Magistrale» genannt, nicht vorgesehen. «Obwohl es schon vor zwei Jahren zu einer Anhörung kam und wir unsere Vorschläge und Vorbehalte einbringen konnten, fanden diese im Bebauungsplan keinen Niederschlag», sagt SP-Grossrat Jörg Vitelli. «Eine gefahrfreie Passage zwischen der Solothurnerstrasse im Gundeli und der Centralbahnstrasse fehlt nach wie vor.»

Zerriebene Veloroute

Auch Roland Chrétien, Geschäftsführer von Pro Velo beider Basel, kritisiert, beim Nautentor sei es bisher versäumt worden, das Fahrrad angemessen zu berücksichtigen. Neben der Querung der Gleise müssten vor allem



Die Illustration trägt:
Im Projekt Nauentor ist mit
der «Magistralen» zwar
eine Verbindung über die
Gleise vorgesehen, aber
nicht für Velos.

die Verbindungen in die Stadt gewährleistet werden: «Vor etlichen Jahren wurde eine Studie publiziert, wie man vom Gundeli in die Stadt fahren könnte, ohne die Nauenstrasse als viel befahrenen Autobahzubringer kreuzen zu müssen.» Eine solche Verbindung droht nun zwischen den Interessen der verschiedenen Player zerrieben zu werden, befürchtet Chrétien. Der Kanton müsse deshalb die Führung übernehmen.

Der Behauptung, man ignoriere beim Projekt Nauentor die Bedürfnisse des Veloverkehrs, widerspricht Nicole Ryf, Co-Leiterin Kommunikation des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt: «Im Rahmen der Entwicklung des Nauentors haben die Post und der Kanton geprüft, ob eine Verbindung im Gebäude möglich ist.» Die Untersuchung habe gezeigt, dass eine Route, die allen Anforderungen entspreche, kaum realisierbar und andernorts sinnvoller sei. «Der Kanton prüft mit den SBB und der Post, wo und wie diese entstehen kann», verspricht Ryf. Immerhin sehe der Bebauungsplan Nauentor Veloabstellplätze vor,

die von beiden Seiten der Gleise – Nord und Süd – fahrend erreichbar sein sollen. Ryf: «So entsteht voraussichtlich eine Art funktionale Verbindung für Fahrradfahrende – allerdings nicht im Sinne einer Veloroute, da man teils grosse Höhenunterschiede überwinden muss.» Im Baubewilligungsverfahren werde geprüft, was technisch und mit verhältnismässigen Zusatzkosten machbar sei.

Ob das Velo jene Bedeutung erhält, die dem kantonalen Bekenntnis zum sanften Verkehr entspricht, ist offen. Die Zeitschiene bis 2029, wenn im Nauentor erste Büros und Wohnungen bereit sein sollen, ist jedenfalls optimistisch. Bremsen könnte das Projekt neben den Mängeln beim Langsamverkehr auch die Frage, welche Wohnungen an dieser zentralen Lage entstehen sollen. «Im Bebauungsplan und im regierungsrätlichen Ratschlag ist kein Anteil für gemeinnützigen Wohnungsbau festgelegt», bestätigt Nicole Ryf. Die Lobby der Wohngenossenschaften und des Mieterschutzes im Grossen Rat dürfte dafür sorgen, dass das korrigiert wird. ●

Umbau Westflügel Bahnhof Basel SBB, 2007–2021

Zurzeit sind etliche Ladenprovisorien in Betrieb. Denn der Westflügel wird von Grund auf saniert, die Zollbauten in der SNCF-Halle abgebrochen und im Erd- und Untergeschoss 7000 Quadratmeter neue Geschäftsflächen eingebaut. Bauherrschaft: SBB Immobilien
Architektur: Arge Roost / Menzi Bürgler Architekten, Zürich
Statik: WAM Planer und Ingenieure, Bern
Baukosten: ca. Fr. 85 Mio.

Überbauung Nauentor, 2011–2029

Ersatz des Post-Reiterbaus von 1980. Eine raumhaltige Konstruktion überspannt die Gleise. Darauf stehen ein viergeschossiger Sockel mit Innenhöfen und drei bis zu 89 Meter hohe Türme. 50 000 bis 80 000 Quadratmeter Arbeitsfläche und Wohnraum für 600 Personen sollen entstehen. Der Wohnanteil beträgt ein Drittel, Vorgaben zu den Mieten gibt es nicht. Eine öffentliche «Magistrale» für Fussgängerinnen soll die Bebauung durchqueren. Bauherrschaft: Postfinance, SBB
Architektur: Morger Partner, Basel
Investition: Fr. 450 Mio., davon SBB 100 Mio., Post 350 Mio.
Bruttogeschossfläche: 128 500 m²



Gestalten Sie mit

Moderne Energielösungen für die Immobilie von morgen.
ekz.ch/immobilien

EKZ