«Zum Eingangstor zur Stadt gehört mehr»

Badischer Bahnhof Jürgen Lange von der Deutschen Bahn sieht viel Entwicklungspotenzial für den Bahnhof

VON PETER SCHENK

Jürgen Lange ist seit 1998 als Beauftragter für die deutschen Eisenbahnstrecken in der Schweiz auch für den Badischen Bahnhof zuständig, hier in der Schalterhalle. NICOLE NARS-ZIMMER

Der Basler Badische Bahnhof und die dortigen Gleisanlagen gehören dem deutschen Bundeseisenbahnvermögen, betrieben wird die Anlage von der Deutschen Bahn AG (DB). Noch bis zum 22. Juli läuft eine Vernehmlassung zur weiteren Entwicklung des Bahnhofs. Beauftragter der Konzernleitung für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet ist seit September 1998 Jürgen Lange. Er äussert sich im Interview zur Entwicklung des Badischen Bahnhofs.

Herr Lange, der Badische Bahnhof steht unter Denkmalschutz. Wie kam es dazu?
Jürgen Lange: In den Siebzigerjahren gab es eine Diskussion über die Bahnsteighallen, die russig, rostig und instandsetzungsbedürftig waren. Die Bahn hat sich damals entschlossen, sie abzureissen. Der Kanton Basel-Stadt hätte sich gewünscht, die Perronhallen zu erhalten. Damit die DB am Gebäude nichts mehr verändert, hat er in den Achtzigerjahren vorsorglich den Bahnhof unter Denkmalschutz gestellt.

Wie sehen Sie das heute? Eher positiv oder negativ?
Der Denkmalschutz schränkt immer ein bisschen ein, weil die Bausubstanz zu erhalten ist. Aber wir können gut damit leben und sind natürlich auch ein bisschen stolz auf das schöne Bahnhofsgebäude. Es gibt eine gute Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege und wir haben bereits gemeinsam einige Projekte verwirklicht.

Was zum Beispiel?
Die Sanierung der Schalterhalle mit dem schönen Kronleuchter, die sich damals über drei Jahre hingezogen hat und 2005 fertig war. Wo früher die Zollanlagen waren, ist heute eine Einkaufszeile. Für die Reisenden ist das natürlich attraktiver.

Sollen die Perrons wieder überdacht werden?
Wir werden immer wieder, auch vom Kanton, daran erinnert, dass man das verbessern könnte. Letztlich ist es eine Kostenfrage. Wir schliessen es nicht aus, sehen im Moment aber keinen dringenden Bedarf. Die vorhandenen Dächer sind die nächsten 20 Jahre noch lebensfähig.

Begrüssen Sie die Veränderungen, die im Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof angesprochen werden?
Wir sind sehr interessiert daran und haben das Konzept selber mit angestossen. Die Empfangshalle des Bahnhofs ist jetzt für die Reisenden ansprechend gestaltet, aber zu einem Eingangstor zur Stadt gehört mehr. Der Bahnhofsvorplatz ist leider noch von wild abgestellten Fahrrädern geprägt. Ausserdem fragt sich jeder Reisende, der das erste Mal hier ankommt: «Wo geht es zur Stadt?»

Wo sollen die Velos denn hin?
Darüber zerbrechen wir uns auch schon seit Jahren den Kopf. Es bietet sich an, auf der Seite eine Velostation zu bauen, ein Velosilo in einem Extragebäude. Das wäre in Richtung des Parkhauses. Das wird aber recht teuer. Die andere Variante ist, im Untergeschoss des Bahnhofs ein Schliessfach anzubieten. Sie bringen Ihr Velo ins Schliessfach, werfen vielleicht einen Franken ein und dann verschwindet es im grossen Lager. Am Abend können Sie es mit Eingabe eines Codes wieder holen. Das ist die Vision.

Das Entwicklungskonzept schlägt eine stärkere wirtschaftliche Nutzung des Bahnhofs vor. Wo ist überhaupt Platz dafür?
Wir denken an den Flügel von der Schalterhalle in Richtung Süden. Dort könnte man die Räume anders ordnen und sie durch einen bestehenden Quergang erschliessen.

«Auf Dauer kann man die Räume in einem Bahnhof sinnvoller und zweckmässiger als für ein Theater nutzen.»

Was bedeutet das für kulturelle Einrichtungen wie das Förnbacher Theater?
Theater wie übrigens auch das Gare du Nord sind temporäre Einrichtungen, die vom Kanton geduldet werden, weil sie nicht zonenkonform eingerichtet sind. Mit Förnbacher vereinbaren wir immer eine zeitlich begrenzte Nutzung. Für den Zeitpunkt danach bietet sich ein Umbau an. Auf Dauer kann man die Räume in einem Bahnhof sinnvoller und zweckmässiger als für ein Theater nutzen. Wir wollen nicht gegen Kultur abwägen, aber es war von vornherein klar, dass es eine temporäre Einrichtung ist. Das Gare du Nord war früher das Buffet. Im Moment bietet sich keine Nachnutzungsidee an. Der Raum ist auch sehr gross.

Das Hirzbrunnen-Quartier und Im Surinam sollen Zugänge zum Bahnhof erhalten. Ist das aufgrund der Zollproblematik realistisch?
Weil die Schweiz dem Schengen-Abkommen beigetreten ist, wurde die ganze Grenzabwicklung wesentlich vereinfacht. Vieles ist in die Züge verlagert und der Bahnhof gegenüber früher recht offen geworden. Jetzt bietet sich die Möglichkeit zu überlegen, ob wir ihn von der anderen Seite öffnen können, nicht nur Richtung Stadtmitte. Realistisch ist, dass eine der zwei bestehenden Achsen geöffnet wird. Zum Bahnhofsjubiläum im September nehmen wir den südlichen Zu- und Abgang auf die Gleise, der in der Verlängerung der Rosentalstrasse liegt, wieder in Betrieb. Diese Unterführung ist etwas schmaler als die bestehende. Sie verkürzt für die Pendler die Wege zum Tram. Denkbar wäre es, später in Verlängerung der südlichen oder der nördlichen Unterführung einen Durchstich zum Quartier zu machen. Favorit ist die derzeitige Hauptunterführung. Das wäre eine Chance, den Bahnhof für zusätzliche Reisende und für Personen zu erschliessen, die dort einkaufen wollen.

Was soll sich vor dem Bahnhof tun?
Es ist vorgesehen, von der Erlenmatt eine neue Tramlinie herzuführen. Damit wird auch die Schwarzwaldallee neu gestaltet. Die bestehenden Brunnen rücken näher zum Bahnhof und der Platz dazwischen wird ein Fussgängerplatz ähnlich dem Centralbahnplatz – ein offener Platz mit wohl weniger Fahrzeugen als heute.

ENTWICKLUNGSKONZEPT: «BAHNHOF FIT FÜR ZUKUNFT MACHEN»

Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof ist noch **bis zum 22. Juli in der Vernehmlassung.** Ziel ist es, die Zentrumsfunktion des Badischen Bahnhofs zu stärken und sein Umfeld aufzuwerten. In Folge die wichtigsten Inhalte des Konzepts: **Direkte Zugänge aus dem Quartier Hirzbrunnen schaffen**, um die Trennwirkung des Bahndamms zu vermindern und die Rosentalstrasse und den Bahnhofsplatz als Bestandteil der **Stadtachse zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB** aufwerten. Ferner sollen Velo- und Fussgängerverbindungen zum Bahnhof verbessert sowie das Kultur- und Dienstleistungsangebot gestärkt werden. Weitere Themen sind zum Beispiel: Möglichkeiten von **städtebaulichen Entwicklungen entlang dem Gleisfeld** und die Schaffung einer durchgehenden Fuss- und Velowegverbindung zwischen Erlenmatt und Solitude. (PSC)

Zur Feier wird ein neuer Zugang zu den Gleisen geöffnet

Jubiläum Zum Fest zum 100-jährigen Bestehen des Badischen Bahnhofs werden bis zu 10 000 Personen erwartet.

Der Badische Bahnhof wurde am 13. September 1913 eingeweiht. Er wird dieses Jahr also 100 Jahre alt. Die Deutsche Bahn feiert dies am Sonntag, 15. September, mit einem grossen Fest, zu dem sie bis zu 10 000 Besucher erwartet. Dafür werden die Gleise 2 und 3 gesperrt, sodass auf dem Perron eine Festmeile mit verschiedenen Ständen und einer Modellbahnausstellung entsteht. In der Schalterhalle wird eine Bühne für eine Musikband aufgebaut. Ausserdem ist eine Ausstellung mit historischen Bildern zu sehen.

Aussenansicht des Bahnhofs von Nordwesten, entstanden im Jahr der Einweihung 1913. ZVG

Die Feier beginnt mit einem offiziellen Begrüssungsakt um 11 Uhr, der öffentliche Teil für alle beginnt um 12 Uhr und endet um 18 Uhr. Es werden Führungen durch Bahnanlagen angeboten, so durch das Instandhaltungswerk für Reisezugwagen und ICE. Gezeigt wird auch das Stellwerk. Bei der Fahrzeugschau sind verschiedene historische Lokomotiven und Wagen zu sehen. Der BVB-Tramclub bietet einen Transfer mit historischen Trams vom Bahnhof Basel SBB zum Badischen Bahnhof an; für die Fahrt reicht ein normales Billett.

Wie im Interview erwähnt, wird zum Fest der südliche Zugang zu den Gleisen 1 bis 11 eröffnet. Er befindet sich in der Verlängerung der Rosentalstrasse neben Tramhaltestelle und Post. (PSC)