

# AKTIVE BAHNHÖFE DAS GEMEINSAME UMSETZUNGSPROGRAMM

## **IMPRESSUM**

### **MENTIONS OBLIGATOIRES**

2017 © IBA Basel 2020

Alle Rechte vorbehalten

Tous droits réservés

### **KONZEPT & GESTALTUNG**

#### **CONCEPT & GRAPHISME**

STUDIO | STADT | REGION

Räumliche Prozesse gestalten

4architekten GbR

Agnes Förster, Dr.-Ing. Architektin, Stadtplanerin DASL

Susanna Knopp, Architektin ETH/DWB

Jan Kurz, Dipl.-Ing. Architekt

Markus Wassmer, Architekt ETH/SIA/DWB

info@studio-stadt-region.de

<http://www.studio-stadt-region.de>

<http://www.4architekten.de>

Tel. 0049 (0)89 244 10 33-0, Fax -99

Dom-Pedro-Str. 7, D-80637 München

Verfasserinnen / Rédactrices:

Dr. Agnes Förster, Architektin, Stadtplanerin DASL

Laura Herten, B.Sc. Urbanistik

Stephanie Wenzel, M.Sc. Urbanistik

### **ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH**

#### **TRADUCTION FRANÇAISE**

Sylvie Stellmacher

### **VERTRIEB**

#### **DISTRIBUTION**

IBA Basel 2020

Internationale Bauausstellung

Imaginer et Bâtir l'Avenir

Voltastrasse 30

CH-4056 Basel

T +41 61 385 8080

info@iba-basel.net

[www.iba-basel.net](http://www.iba-basel.net)

Dezember 2017

Decembre 2017

<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>4</b>
<b>BAHNHÖFE IM ÜBERBLICK</b>	<b>6</b>
<b>AKTIVE BAHNHÖFE: ANSÄTZE UND ZIELE</b>	<b>8</b>
<b>METHODIK</b>	<b>12</b>
<b>WERKZEUGKASTEN</b>	<b>16</b>
Übersicht der Werkzeuge	18
Vernetzung	19
Flächenaktivierung	20
Mehrfachkodierung	21
Orientierung	22
Organisation & Kommunikation	23
Mischung und Vielfalt	24
Urbane Sicherheit	25
<b>AKTIVE BAHNHÖFE: EINZELPROJEKTE</b>	<b>26</b>
Badischer Bahnhof Basel	28
Grenzach	30
Rheinfelden (Baden)	32
Bad Säckingen	34
Stein im Fricktal	36
Liestal	38
St. Louis	40
Bartenheim	42
Sierentz	44
Lörrach	46
<b>DAS GEMEINSAME PROGRAMM</b>	<b>48</b>
Basisfunktionen	50
Projektfamilie Innenentwicklung & Baukultur	51
Projektfamilie Zivilgesellschaft und Kultur	52
Projektfamilie Identität und Wahrnehmung	53
Information & Signaletik	54

# ZUSAMMEN- FASSUNG

Die **Projektgruppe Aktive Bahnhöfe** der IBA Basel realisiert Modellbahnhöfe für die trinationale Agglomeration Basel. So entstehen vorbildliche Umsteigepunkte mit einem lebenswerten, attraktiven und verdichteten Umfeld entlang der Achsen der regionalen und grenzüberschreitenden Linienstrecken. Die Projektgruppe setzt sich aus 10 Bahnhöfen der Länder Deutschland, Frankreich und Schweiz zusammen. Als trinationale Gruppe arbeitet sie grenzüberschreitend, um gemeinsame Ziele zur Optimierung der einzelnen Bahnhöfe zu verfolgen und von einem Erfahrungsaustausch untereinander zu profitieren. Die IBA Basel koordiniert das Vorgehen der Gruppe mit Gemeinden, übergeordneten Behörden, Mobilitätsanbietern und Bahngesellschaften.

Im Ausstellungsjahr 2020 sollen die Aktiven Bahnhöfe als Ganzes in Erscheinung treten und ihre Zusammenarbeit an jedem Bahnhof sichtbar werden. Die Marke Aktive Bahnhöfe soll auch nach 2020 erkennbar bleiben und Entwicklungsperspektiven weiterhin verfolgt werden. Folgende Bahnhöfe sind Teil der Aktiven Bahnhöfe:

- Badischer Bahnhof Basel
- Bahnhof Grenzach
- Bahnhof Rheinfelden (Baden)
- Bahnhof Bad Säckingen
- Bahnhof Stein im Fricktal
- Bahnhof Liestal
- Bahnhof St. Louis
- Bahnhof Bartenheim
- Bahnhof Sierentz
- Hauptbahnhof Lörrach

Von März bis August 2017 wurde ein **gemeinsames Umsetzungsprogramm** erarbeitet. Grundlage bilden die Aktiven Bahnhöfe, die sich anhand von Ausgangslagen und Gegebenheiten unterscheiden. Um einen gemeinsamen Orientierungsrahmen zu entwickeln, wurden, aufbauend auf einer umfassenden Bestandsaufnahme, Chancen und Defizite erfasst. Aufbauend auf einem systematischen Überblick über die Bahnhöfe liessen sich im Quervergleich spezifische Potenziale pro Bahnhof erkennen. Zur Erarbeitung der zukünftigen Handlungsschritte an den Bahnhöfen wurde ein **Werkzeugkasten** konzipiert. Anhand von sieben Werkzeugen konnten strategische Perspektiven für die einzelnen Bahnhöfe formuliert werden. Sie bilden die Grundlage für das **gemeinsame Arbeitsprogramm**. Es wurden notwendige Maßnahmen, sogenannte **Basis- und Grundfunktionen**, für alle Bahnhöfe erarbeitet. Zudem zeigten sich auch thematische Schnittstellen, die nicht alle Bahnhöfe gleich betreffen. Daraus entstanden drei Projektfamilien mit unterschiedlicher Ausrichtung:

- Innenentwicklung & Baukultur
- Zivilgesellschaft & Kultur
- Identität & Wahrnehmung

Demzufolge weisen die Aktiven Bahnhöfe gemeinsame Maßnahmen auf sowie zusätzliche, die je nach Projektfamilie unterschiedlich ausfallen.

Die **Werkzeuge** Vernetzung, Flächenaktivierung, Mehrfachkodierung, Orientierung, Organisation & Kommunikation, Vielfalt & Mischung und Urbane Sicherheit bilden den Werkzeugkasten. Diese decken

AKTIVE  
BAHNHÖFE



BADISCHER BAHNHOF BASEL



GRENZACH



RHEINFELDEN (BADEN)



BAD SÄCKINGEN



STEIN IM FRICKTAL



LIESTAL

unterschiedliche Themen der Bahnhofentwicklungen ab. Dabei spielen die funktionale, städtebauliche und freiräumliche Betrachtung sowie die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Bahnhofflächen eine wichtige Rolle. Die Werkzeuge werden textlich und visuell erläutert und ermöglichen eine einheitliche Anwendung auf die Gestaltung der Einzelprojekte..

Die **Einzelprojekte** werden jeweils auf einer Doppelseite vorgestellt. Ein Einleitungstext beschreibt die Vision der Einzelbahnhöfe. Die Analyse der Chancen und Defizite ermöglicht einen Überblick über den aktuellen Entwicklungsstand der Bahnhöfe. Die Anwendung des Werkzeugkastens erfolgt textlich und anhand eines Strategiebilds. Hier werden die einzelnen Werkzeuge verortet. Die daraus erarbeiteten Maßnahmen unterteilen sich in Maßnahmen mit IBA Fokus und weiteren zu bearbeitenden Maßnahmen. Zudem wird eine IBA Priorisierung kenntlich gemacht. Dies ermöglicht eine vorrangige Betrachtung bestimmter Maßnahmen.

Das gemeinsame Programm beschreibt das weitere Vorgehen. Die **Basis- und Grundfunktionen** bestehen aus den Handlungsfeldern attraktiver Bahnhof, multimodales Verkehrsangebot, trinationales ÖPNV-Netz, städtebauliche und freiräumliche Vernetzung und Koordination des ÖPNV und der Raumentwicklung. Sie bilden die Grundlage für die erfolgreiche Bearbeitung in den drei Projektfamilien.

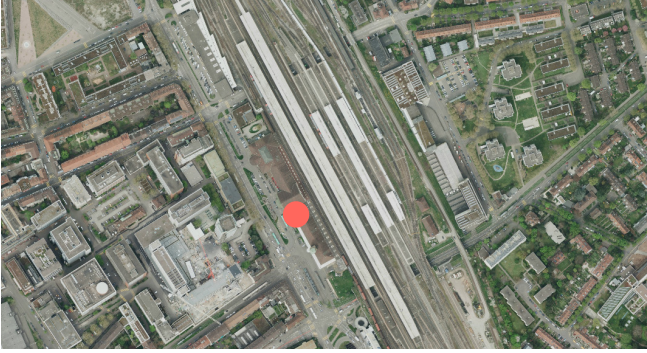
Zu der Projektfamilie **Innenentwicklung & Baukultur** gehören Bahnhöfe mit Flächenpotenzialen in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Eine attraktive Baukultur trägt zur Bereicherung der Bahnhöfe mit vielfältigen Nutzungen bei. Leerstände und untergenutzte Bahnhofflächen hemmen die Bahnhofsentwicklung in den

Kommunen der Projektgruppe **Zivilgesellschaft & Kultur**. Nutzungsangebote aus den Bereichen Kultur, Freizeit, Sport, Kunst und Kultur ermöglichen eine Belebung und Imageaufwertung der Bahnhöfe. Die Projektfamilie **Identität & Wahrnehmung** umfasst Bahnhöfe mit zunehmender funktionaler Bedeutung im trinationalen ÖPNV-Netz, die jedoch starke Defizite in der Wahrnehmung vor Ort haben. Es fehlen Flächenpotenziale, um die städtebauliche und freiräumliche Situation durch bauliche Eingriffe aufzuwerten. Räumlich-visuelle Maßnahmen sollen als gezielte freiraumplanerische, künstlerische und visuelle Eingriffe die Wahrnehmung und Identität des Bahnhofs und seines Umfelds stärken.

Es ergeben sich Überschneidungen der einzelnen Handlungsschritte der Projektfamilien, welche eine Zusammenarbeit und Kooperation der Aktiven Bahnhöfe notwendig machen, um alle Maßnahmen erfolgreich umzusetzen.



# BAHNHÖFE IM ÜBERBLICK



## BADISCHER BAHNHOF BASEL (CH)

**Einwohnerzahl Stadt Basel:** ca. 200.000 mit steigender Tendenz  
**Arbeitsplätze:** ca. 190.000 Beschäftigte, wachsender Arbeitsmarkt  
**Pendlerströme:** Wegpendler aus Basel-Stadt 24.412, Zupendler nach Basel-Stadt 100.561  
**ÖV-Verbindungsqualität:** Wichtige Mobilitätsdrehscheibe und als Durchgangs- und Umsteigebahnhof insbesondere zu Stoßzeiten für Grenzgänger  
**Verbindungen:** ICE, IC, EC, RE, RB nach DE, CH und F; S6 Zell-Basel; Bus/ Tram lokale und regionale Verbindungen



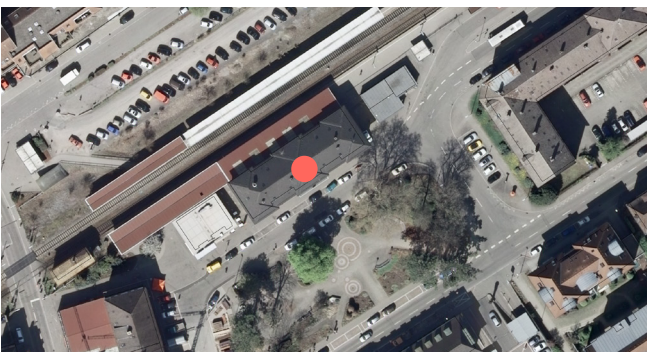
## BAHNHOF GRENZACH (D)

**Einwohnerzahl Gemeinde Grenzach-Whylen:** ca. 15.000 Einwohner mit steigender Tendenz  
**Arbeitsplätze:** Wirtschaftsstandort durch Basler Industriebetriebe, hohe Anzahl an Arbeitsplätzen, viele Pendler aus der Region, die nach Grenzach-Whylen kommen  
**ÖV-Verbindungsqualität:** Verbindungsqualität insbesondere nach Basel Bad Bhf. sehr hoch, Chance der Anbindung an Basel SBB und somit an Netz der Regio-S-Bahn durch Elektrifizierung der Hochrheinstraße  
**Verbindungen:** Regionalbahn Basel Bad Bhf.-Waldshut, Singen/ 30-min-Takt; City Bus, Buslinie grenzüberschreitend nach Basel (zu Pendlerzeiten alle 15 min), Buslinie Rheinfelden-Lörrach über Grenzach



## BAHNHOF RHEINFELDEN (BADEN) (D)

**Einwohnerzahl Stadt Rheinfelden:** 33.124  
**Pendlerströme:** ca. 4.500 Einpendler und ca. 4.500 Auspendler  
**ÖV-Verbindungsqualität:** Chance der Anbindung an Basel SBB und somit an Netz der Regio-S-Bahn durch Elektrifizierung der Hochrheinstraße  
**Verbindungen:** Regionalbahn Basel Bad Bhf.-Waldshut, Singen / 30-min-Takt; Interregio Ulm-Basel/ stündlich; 4 Regionalbusse, 2 Stadtbusse



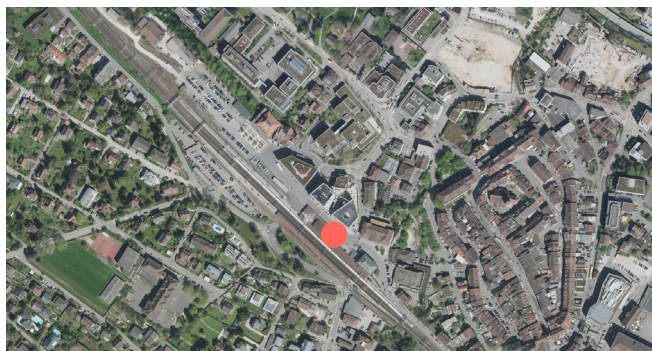
## BAHNHOF BAD SÄCKINGEN (D)

**Einwohnerzahl Stadt Bad Säckingen:** ca. 17 000 mit steigender Tendenz  
**Arbeitsplätze:** Steigende Entwicklungsdynamik an Arbeitsplätzen in Sisslerfeld (CH), viele grenzüberschreitende Pendler nach Stein  
**ÖV-Verbindungsqualität:** Chance der Anbindung an Basel SBB und somit an Netz der Regio-S-Bahn durch Elektrifizierung der Hochrheinstraße  
**Verbindungen:** Regionalbahn Basel Bad Bhf.-Waldshut, Singen / 30-min-Takt; 3 Stadtbusse, 7 Regionalbusse



## BAHNHOF STEIN IM FRICKTAL (CH)

**Einwohnerzahl Gemeinde Stein:** 3.163  
**Arbeitsplätze:** über 3.750, großer Bestand und zu erwartender Zuwachs  
**ÖV-Verbindungsqualität:** Interregio nach Fricktal mit zukünftigen Haltestellen in Möhlin und Stein-Säckingen  
**Verbindungen:** Interregio Basel SBB-Zürich / stündlich; S1 Frick/Laufenburg-Mulhouse; 2 Regionalbusse



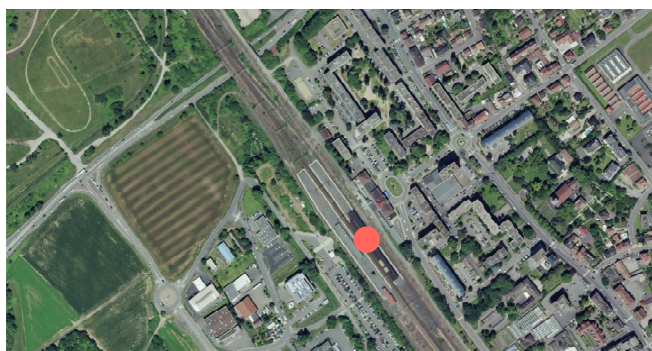
### BAHNHOF LIESTAL (CH)

**Einwohnerzahl Stadt Liestal:** ca. 14.000

**Arbeitsplätze:** ca. 16.000, zahlreiche Zupendler (Schulen, Kantonbank, Kantonsspital, Verwaltung, ...), Zentrumsfunktion für rund 50 000 Bewohnende

**ÖV-Verbindungsqualität:** Wichtige Mobilitätsdrehscheibe und Bedeutungssteigerung durch Erweiterung der Gleise auf 4 Spuren und zusätzliches Wendegleis für S-Bahn

**Verbindungen:** ICE, IC, IR, ICN, EC nach Basel, Zürich, Olten, Interlaken, St.Gallen und Luzern; S3 Olten-Porrentruy; Gute Vernetzung durch Lokal- und Regionalbusse



### BAHNHOF ST. LOUIS (F)

**Einwohnerzahl Gemeinde Saint-Louis:** ca. 20.550 Einwohner mit steigender Tendenz

**Arbeitsplätze:** mehr als 16.000 Arbeitsplätze, EuroAirport spielt wichtige Rolle für die Agglomeration St. Louis (etwa 6.000 Arbeitsplätze), viele Pendler nach Basel

**ÖV-Verbindungsqualität:** Verlängerung Tram 3 steigert Nutzung des grenzüberschreitenden ÖV und führt zu einer Entlastung des MIV

**Verbindungen:** TER Strasbourg-Basel; Buslinie zum EuroAirport, Agglomeration St. Louis, Lokale Verbindungen; Tram 3 nach Basel



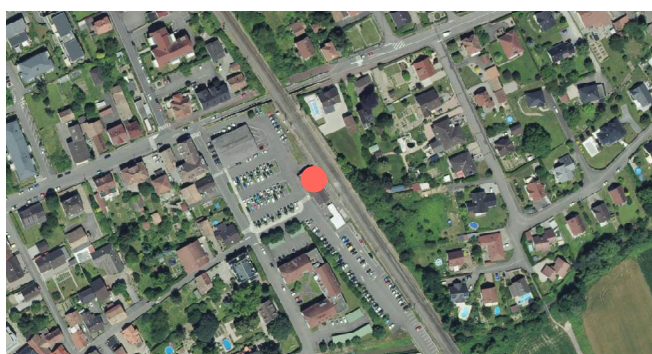
### BAHNHOF BARTENHEIM (F)

**Einwohnerzahl Gemeinde Bartenheim:** 3.834

**Arbeitsplätze:** EuroAirport spielt wichtige Rolle für die Agglomeration St. Louis (etwa 6.000 Arbeitsplätze), Pendler Richtung Basel/ Mulhouse

**ÖV-Verbindungsqualität:** Gesteigerte Umsteigequalität durch Bau des neuen Parkplatzes (Finanzierung durch Basler-Pendlerfonds), Planung einer Gleiserweiterung zum EuroAirport

**Verbindungen:** S1 Mulhouse-Basel, nach Frick und Laufenburg (Aargau); Buslinien nach St. Louis und Basel



### BAHNHOF SIERENTZ (F)

**Einwohnerzahl Gemeinde Sierentz:** ca. 3.500 mit steigender Tendenz

**Arbeitsplätze:** wirtschaftliche und kommerzielle Drehscheibe der umliegenden Dörfer, 1.480 Beschäftigte, davon 256 aus Sierentz selbst, 1.225 der Einwohner arbeiten außerhalb

**Pendlerströme:** 37,6% der Einwohner nach Basel und Mulhouse

**ÖV-Verbindungsqualität:** fehlende Busanbindung mit der Agglomeration St. Louis

**Einzugsbereich Bahnhof:** umliegende Gemeinden der Communauté de Communes du pays de Sierentz

**Verbindungen:** S1 Mulhouse-Basel, nach Frick und Laufenburg (Aargau); Bus Verbindung mit umliegenden Gemeinde



### HAUPTBAHNHOF LÖRRACH (D)

**Einwohnerzahl Stadt Lörrach:** 49.303

**Arbeitsplätze:** 21.820

**Pendlerströme:** nach Lörrach 13.129, aus Lörrach 6.842

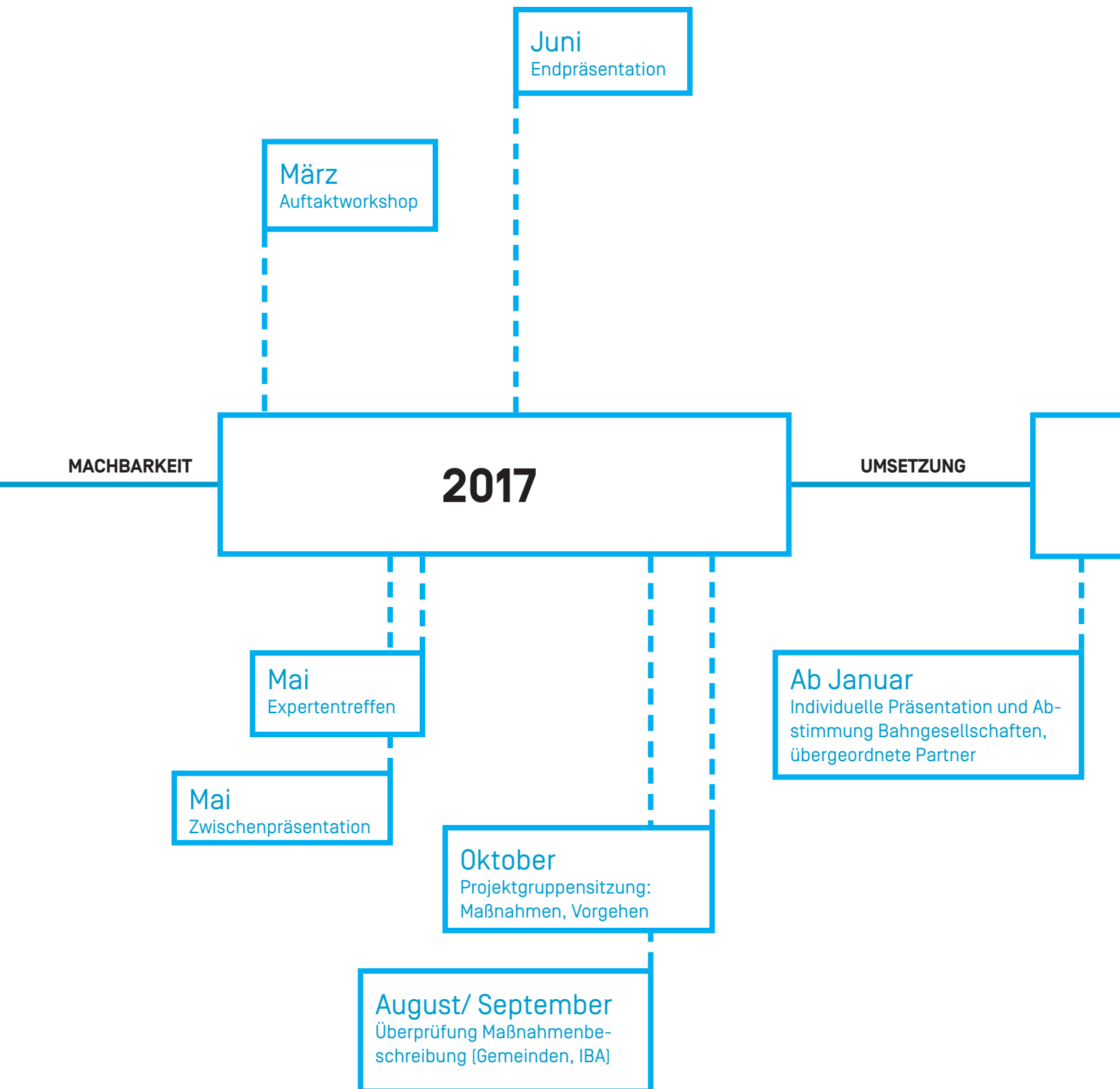
**Verbindungen:** S5, S6 Weil am Rhein-Zell, Basel-Zell; lokale und regionale Busse ab Busbahnhof





# ANSÄTZE UND ZIELE

# 10 WO STEHEN WIR?



Die Projektgruppe Aktive Bahnhöfe der IBA Basel hat sich die Aufgabe gesetzt, bis 2020 die nachhaltige Mobilität und Nutzbarkeit der trinationalen S-Bahn in der Agglomeration Basel zu fördern. Dabei sollen attraktive Bahnhöfe entwickelt und die umliegenden Stadträume beispielhaft gestaltet werden. Aktive Bahnhöfe verbinden die Ebene der lokalen Projektgruppe mit der regionalen Ebene der integrierten Raum- und Verkehrsentwicklung.

Bis 2016 wurden für alle ausgewählten IBA Projekte Entwicklungsvorstellungen erarbeitet und Wettbewerbe, Workshops und Planungen zu den unterschiedlichen Teilprojekten beauftragt.

Von März bis August 2017 schlossen sich 10 Bahnhöfe in der Projektgruppe Aktive Bahnhöfe zusammen, um Entwicklungskonzepte zu erarbeiten und konkrete Umsetzungsschritte für die weitere Planung zu definieren.

Die Projektgruppe hat eine Schlüsselfunktion, da sie gemeinsam an der Stärkung des Netzes arbeitet, mit dem Wunsch die Erreichbarkeit, Umsteigequalität und Attraktivität ihrer Bahnhöfe zu verbessern. Sie unterstützt die grenzüberschreitende Koordination der räumlichen Entwicklung und setzt gemeinsame Maßnahmen für alle Bahnhöfe um. Dabei profitieren die Aktiven Bahnhöfe von einem Erfahrungsaustausch untereinander sowie mit Gemeinden, regionalen Gebietskörperschaften, Bahngesellschaften und Mobilitätsanbietern. Die IBA Basel hat die Aufgabe, das gemeinsame Vorgehen zu steuern und sämtliche Akteure zu koordinieren.

**Bis Mai 2018**

Politische Sitzung, Bekenntnis

**2018**

UMSETZUNG

**2020**

FORTFÜHREN

## WO WOLLEN WIR HIN?

Bis 2020 gilt es, die Umsetzungsschritte der Handlungsmaßnahmen vorzunehmen. Im Ausstellungsjahr sollen Ergebnisse der Zielsetzungen der Aktiven Bahnhöfe sichtbar werden. Dabei handelt es sich zum einen um wirksame kleinmaßstäbliche Eingriffe, zum andern um bauliche Veränderungen, die auch nach 2020 weiterverfolgt und entwickelt werden.

Ziel eines Aktiven Bahnhofs der IBA Basel ist es, einen multimodalen ÖPNV-Knoten zu gestalten und ein lebenswertes, attraktives und verdichtetes Umfeld zu schaffen. Dienstleistungen, die den Alltag erleichtern, Arbeitsplätze, Wohn- und Aufenthaltsräume prägen den Standort. Ein Aktiver Bahnhof strahlt damit in die ganze Region aus.



# METHODIK

# 14 DAS UMSETZUNGSPROGRAMM

Die Aktiven Bahnhöfe umfassen ein gemeinsames Arbeitsprogramm, um die Zusammenarbeit untereinander zu fördern und gemeinsame Ziele zu verfolgen. Grundlage des Umsetzungsprogramms bilden 10 Bahnhöfe aus drei Ländern mit unterschiedlichem Projektstand.

Als **Arbeitsinstrument** dient eine Analysematrix, um die **Chancen und Defizite** pro Bahnhof zu erfassen. Um eine Übersicht über alle Bahnhöfe zu erstellen, wurden Projektunterlagen gesichtet, Gespräche geführt und Begehungen an den Bahnhöfen durchgeführt. Die schrittweise Füllung der **Matrix** leistet die Aufbereitung aller Aktiven Bahnhöfe im gleichen inhaltlichen Raster. Die Matrix gliedert sich thematisch in drei Spalten, die den Bahnhof, sein Umfeld und seine Funktionalität beschreiben. Die Spalten enthalten jeweils Unterkategorien, um eine genaue Verortung der Bestandsanalyse zu Chancen und Defizite pro Bahnhof zu ermöglichen. Die drei Ebenen bilden der **Bahnhof** mit Gebäude, Bahnhofsf lächen, Zugängen, das **Bahnhofsumfeld** mit städtebaulicher Situation, öffentlichem Raum und Aufenthaltsqualität und die **Funktionalen Schnittstellen**, wie das Mobilitätsangebot, Wegeführung und Anbindung sowie ergänzende Nutzungen und Dienstleistungen.

Damit entstehen ein Überblick über die Einzelprojekte und ein systematischer Quervergleich in der Projektgruppe. Die Analyse mündet in einem **Steckbrief**

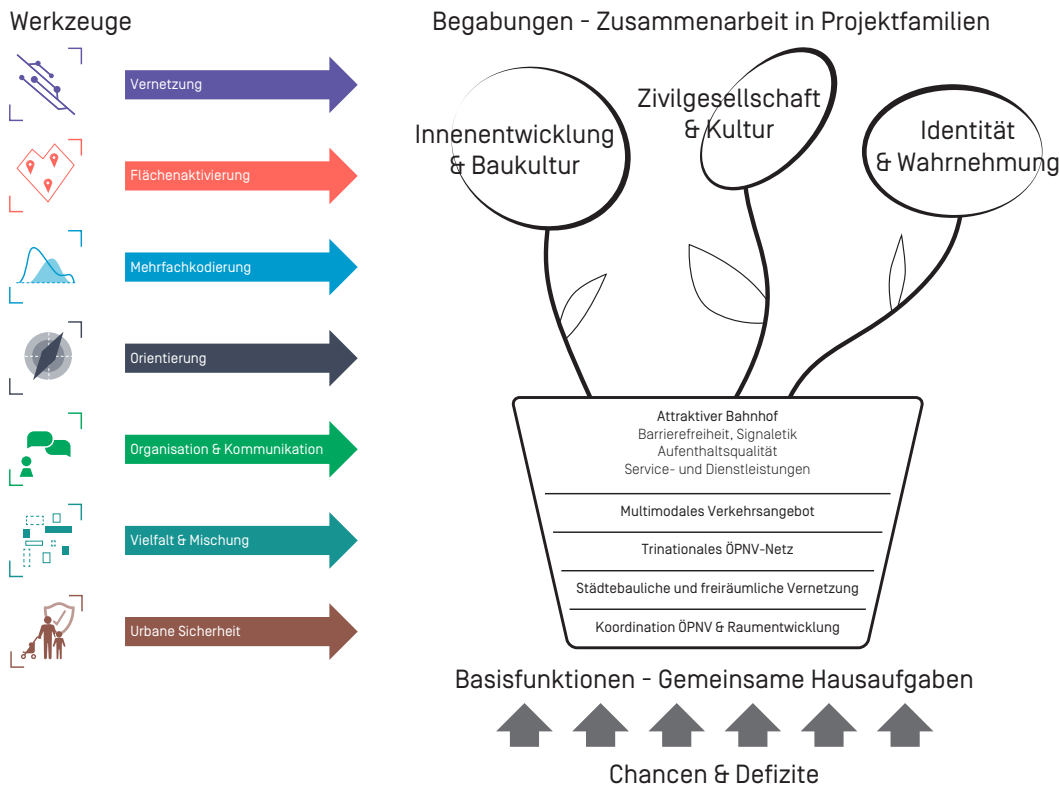
zu jedem Bahnhof.. Damit wird bestehendes Wissen systematisch geordnet und ein **gemeinsamer Orientierungsrahmen** für die Mitglieder der Aktiven Bahnhöfe geschaffen.

Die Matrix aus Chancen und Defiziten veranschaulicht die unterschiedliche Ausgangslage und Stärken und Schwächen je Bahnhof. Sie bildet die Grundlage, den „Boden“, um zukünftige Handlungsschritte für die Aktiven Bahnhöfe zu entwickeln.

Um die Zusammenarbeit innerhalb der Projektgruppe zu unterstützen, wird ein **Werkzeugkasten** entwickelt. Dieser besteht aus sieben Werkzeugen, die auf die Aktiven Bahnhöfe zugeschnitten sind. Aus den Werkzeugen werden Strategiepläne mit Maßnahmen an den einzelnen Bahnhöfen entwickelt.

Dabei lassen sich gemeinsame Aufgaben, sogenannte **Basis- und Grundfunktionen**, identifizieren, die an jedem Bahnhof gleichermaßen notwendig und in Angriff zu nehmen sind. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen zeigen die Bahnhöfe zugleich verschiedene thematische Schwerpunkte. Daher werden die Bahnhöfe **drei Projektfamilien** zugeordnet, in denen je nach Spezialisierung gemeinsame Maßnahmen verfolgt werden sollen.

Im Folgenden werden die Funktionen und Anwendungen des Werkzeugkastens und das Konzept der Basis- und Grundfunktionen sowie der Projektfamilien genauer erläutert.



In der übergeordneten Zielsetzung der Aktiven Bahnhöfe setzen die 10 Projekte an unterschiedlichen Ausgangslagen an. Dennoch wiederholen sich Themen, die an allen Bahnhöfen zu bearbeiten sind. Daraus lässt sich ein gemeinsamer Werkzeugkasten entwickeln.

Er bildet ein Set aus den insgesamt sieben Werkzeugen Vernetzung, Flächenaktivierung, Mehrfachkodierung, Orientierung, Organisation & Kommunikation, Vielfalt & Mischung und urbane Sicherheit.

Um einen Überblick zu schaffen und den thematischen Bezug zu den Bahnhöfen herzustellen, werden diese jeweils textlich und visuell anhand von Situationsbildern beschrieben.

Die Anwendung der Werkzeuge pro Bahnhof erfolgt anhand eines Strategiebildes je Standort, worin die Werkzeuge verortet werden. Dabei lassen sich nicht an jedem Bahnhof alle Werkzeuge anwenden. Anhand der Strategiebilder können ein Vergleich zwischen den Bahnhöfen gezogen und wiederkehrende sowie ähnliche Situationen an den Bahnhöfen veranschaulicht werden.

Mit dem Werkzeugkasten wird ein gemeinsamer regionaler Handlungsansatz und eine erkennbare Programmatik für die unterschiedlichen Bahnhöfe entwickelt. Er bildet die Grundlage für Synergien in Bezug auf Planung, Realisierung und Kommunikation, verdeutlicht die Verwandtschaft der Einzelprojekte, fördert den Wissensaustausch und den Lernprozess innerhalb der Projektgruppe. Der Werkzeugkasten unterstützt die gemeinsame Marke Aktive Bahnhöfe.

## BASIS- UND GRUNDFUNKTION & PROJEKTFAMILIEN

Die Anwendung des Werkzeugkastens macht Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Bahnhöfe deutlich. Daraus lassen sich verschiedene Ebenen von Zielen und Maßnahmen an den Aktiven Bahnhöfen definieren.

Deutlich erkennbar sind gemeinsame Aufgaben, die an jedem Bahnhof behandelt werden müssen, sowie auch Themen, die nicht alle Bahnhöfe gleich betreffen. Die gemeinsamen Aufgaben zeigen sich in den **Basis- und Grundfunktionen**. Diese bestehen aus den Handlungsfeldern attraktiver Bahnhof, multimodales Verkehrsangebot, trinationales ÖPNV-Netz, städtebauliche und freiräumliche Vernetzung und Koordination ÖPNV und Raumentwicklung.

Spezifische Themen der Projektgruppe basieren auf den strukturellen Gegebenheiten sowie den Handlungsmöglichkeiten der Akteure vor Ort. Die Aktiven Bahnhöfe lassen sich dabei in drei **Projektfamilien** aufteilen, wobei einige Bahnhöfe auch Mitglieder mehrere Projektfamilien sein können. Daher ordnen sich einige Bahnhofsprojekte ergänzend in eine zweite Projektfamilie ein oder sind perspektivisch dieser Projektfamilie zuzuordnen.

Gemeinsame Begabungen lassen sich in die Bereiche **Innenentwicklung & Baukultur, Zivilgesellschaft & Kultur** und **Identität & Wahrnehmung** einteilen. Pro Familie werden gemeinsame Maßnahmen, Zuständigkeiten und präzise Handlungsschritte definiert, um ein erfolgreiches Gelingen der Zusammenarbeit zu ermöglichen. Bis 2020 sollen die gemeinsamen Maßnahmen in den Projektfamilien an den Bahnhöfen und in der Region sichtbar werden.





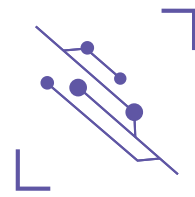
# **WERKZEUGKASTEN**

# ÜBERSICHT DER WERKZEUGE

Der Werkzeugkasten umfasst sieben Werkzeuge. Diese bilden die Basis für die strategische Entwicklung der Bahnhöfe und deren Verwandtschaft. Das Set der Werkzeuge spannt die Themen und Aufgaben an den Aktiven Bahnhöfen weit auf.

Neben der Wieder- und Neubelebung, Aufwertung und vielfältigen Nutzung von Bahnhofsf lächen greifen die Werkzeuge auch die Verknüpfung multimodaler Verkehrsträgern, die lokale, regionale und trinationale Erreichbarkeit sowie die Aufenthaltsqualität vor Ort auf.

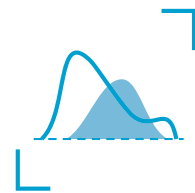
Um die Werkzeuge im Zusammenhang mit den Bahnhöfen verstehen zu können, werden diese textlich erläutert und anhand von Situationsbildern visualisiert. Dabei zeigen die Situationsbilder Momente, in denen die Anwendung des jeweiligen Werkzeugs erfolgt.



**VERNETZUNG**



**FLÄCHENAKTIVIERUNG**



**MEHRFACHKODIERUNG**



**ORIENTIERUNG**



**ORGANISATION & KOMMUNIKATION**



**MISCHUNG & VIELFALT**



**URBANE SICHERHEIT**

# VERNETZUNG

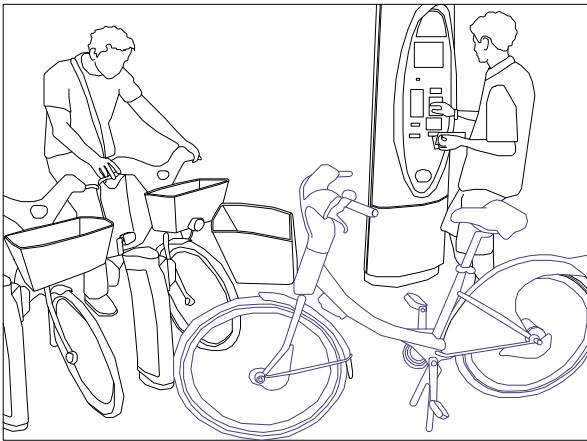
Bahnhöfe gelten als wichtige Verkehrsknoten im städtischen Raum. Sie dienen sowohl als Adresse zum An- und Abreisen als auch als Treffpunkt und Ort zum Verweilen. Um diese Funktion zu sichern, gilt es, Bahnhöfe als städtische Zentren zu stärken und sie mit ihrem Umfeld und in der Region zu vernetzen. Bahnhöfe sollen nicht als isolierte Inseln im städtischen Gefüge betrachtet werden, sondern vielmehr als Impulsgeber für die gesamte Stadt und Region wirken.

Ausgangspunkt dafür ist die Vernetzung des physischen Stadtraums. Die Erreichbarkeit der Bahnhofflächen untereinander und der Abbau von Barrierewirkungen sind dafür maßgebend. Zudem ist eine klare Funktionseinteilung der einzelnen Flächen notwendig, sodass eine optimale städtebauliche und freiräumliche Vernetzung der Angebote im Nahumfeld sowie der umliegenden Quartiere mit vielfältigen Nutzungen und wichtigen Destinationen möglich ist. Auch

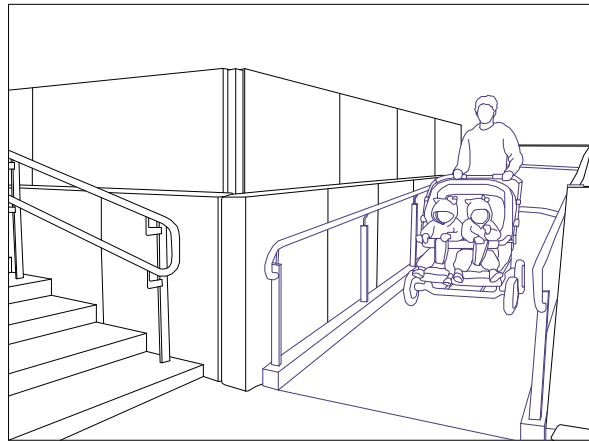
gilt es die Freiraumqualität im Quartier durch die Vernetzung identifizierter Potenzialflächen zu stärken, um erlebbare Verbindungen zu schaffen.

Voraussetzung für diese Entwicklung ist eine funktionale Vernetzung der Verkehrsträger, sodass ein multimodales Verkehrsangebot am Bahnhof optimale Umsteige- und Anschlussmobilität ermöglicht. Lokale und regionale teilräumliche Ergänzungen und Lückenschlüsse der multimodalen Mobilitätsketten führen dabei zu einer Stärkung des trinationalen Mobilitätsangebots und unterstützen den Netzausbau.

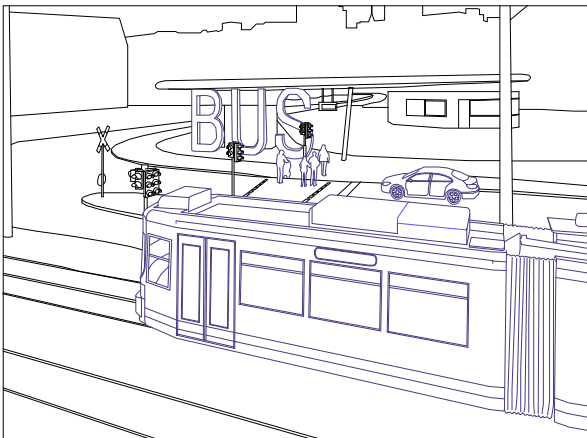
## ZUM BEISPIEL



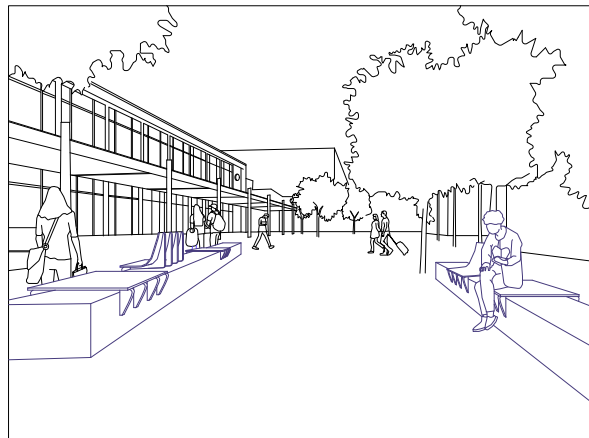
Einführung und Ausbau von Bike- und Car-Sharing fördern



Barrierefreie Übergänge am Bahnhof schaffen



Multimodaler Bahnhof / Vernetzung der Verkehrsträger koordinieren



Attraktive Wegführung zwischen den Bahnhofflächen anbieten

# FLÄCHEN- AKTIVIERUNG



Die Aktivierung von Flächen bewirkt, dass ungenutzte oder nicht ausreichend genutzte Bahnhofflächen mit Verdichtungspotenzial nutzbar gestaltet, wiederbelebt und aufgewertet werden. Dabei soll die Freiraumqualität der Freiflächen am Bahnhof gestärkt werden, sodass der Bahnhof funktional eingebettet und nicht vom Ortszentrum isoliert ist. Identifizierte Potenzialflächen sollen zu einer Freiraumkultur der Synergieeffekte aktiviert werden, sodass funktionale und visuelle Leerstellen in bester ÖV-Lage vermieden werden.

Durch eine Flächen- und Nutzungsanalyse können fehlende und mangelhafte Funktionen und Nutzungen identifiziert und passende Konzepte erarbeitet werden.

Bauliche Verdichtungsmaßnahmen ermöglichen eine Neubelebung der Bahnhofflächen und lassen den Bahnhof an Attraktivität gewinnen.

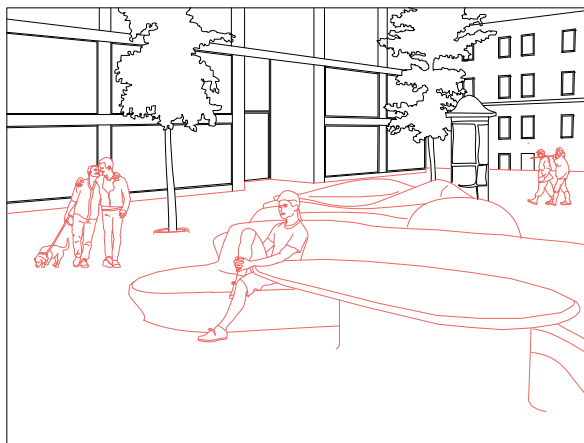
Voraussetzung dafür ist ein Planungsprozess zur Sicherung höchster funktionaler, städtebaulicher und architektonischer Qualität. Wenn Freiflächen neu belebt werden, gewinnt die Freiraumqualität an neuen Angeboten und Ausstrahlung.

Die Aktivierung von Flächen betrifft unterschiedliche Ebenen am Bahnhof, wie das Gebäude, umliegende Flächen sowie Zugänge, den öffentlichen Raum sowie Entwicklungs- und Potenzialflächen, die als Flächenreserven am Bahnhof dienen. Die Nutzung von Flächenreserven ermöglicht eine städtebauliche Aufwertung und gibt Anstöße für die weitere Innenentwicklung.

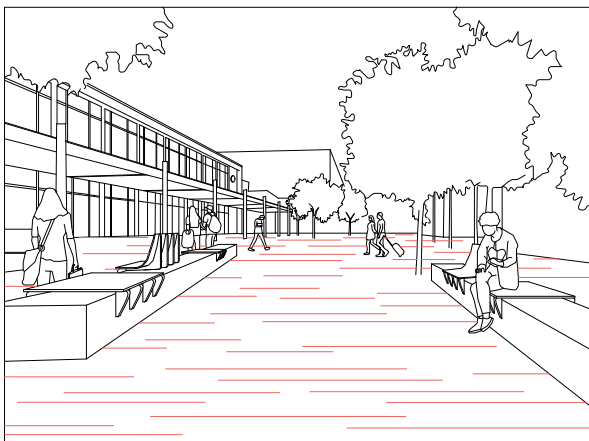
## ZUM BEISPIEL



Attraktiver Bahnhof mit neuen Nutzungen ergänzen



Stadtlounge schaffen, um Standort neu zu definieren



Potenzialflächen rund um den Bahnhof nutzen und mit Ortszentrum vernetzen



Flächenreserven aktivieren

# MEHRFACH- CODIERUNG

Monofunktionale Teilräume bergen Flächenpotenziale, die zu wenig genutzten Tageszeiten leer stehen und die Attraktivität des Bahnhofs lähmen. Es gilt daher diese Flächen als Freiräume zu verstehen, weitere Freiraumpotenziale zu erkunden und mehrfach nutzbar zu gestalten. Durch kulturelle, soziale oder auch gewerbliche Angebote und Installationen haben diese Flächen einen Mehrwert für unterschiedliche Zielgruppen im Tages- und Wochen- gang – für Freizeit, Kultur oder Versorgung.

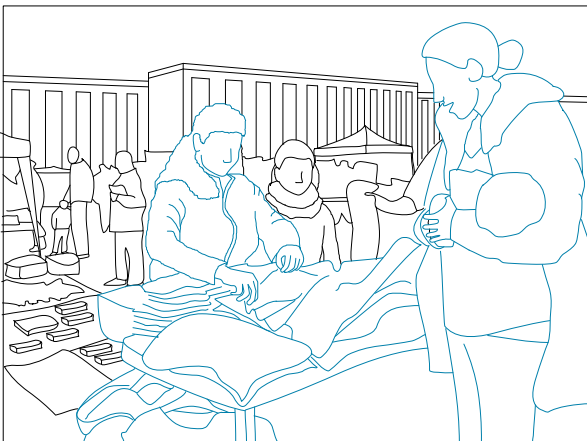
Es entstehen positive Effekte, die zur Aufwertung und besseren Wahrnehmung des Bahnhofs beitragen.

Zum einen dient die Mehrfachnutzung als Impulsgeber zur Flächenaktivierung, indem durch temporäre sowie permanente Bespielungen ein künftiges Nutzungskonzept für vorhandene Flächenreserven vorangetrieben wird.

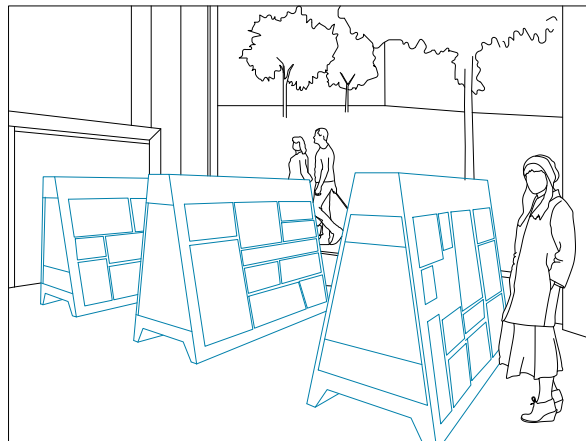
Dabei können durch unterschiedliche Maßnahmen, wie die Installation von temporären Pavillons, auch bauliche Eingriffe vorangetrieben werden. Ausgangspunkt können finanzielle und personelle Engpässe sowie rechtlich und politische Anforderungen sein, sodass die eigentliche Umnutzung (noch) nicht realisierbar ist.

Zum anderen dient die Mehrfachkodierung als ergänzende Nutzungsmöglichkeit meist untergenutzter Flächen insbesondere zu Randzeiten. Beispielhaft dafür sind Pendlerparkplätze an Bahnhöfen, die am Abend oder auch am Wochenende leer stehen. Es gilt diese durch passende Nutzungskonzepte, wie (Nacht-)Flohmärkte, Public-Viewing-Veranstaltungen oder sonstige Events zu beleben und den Bahnhof wahrnehmbar für die Region zu gestalten.

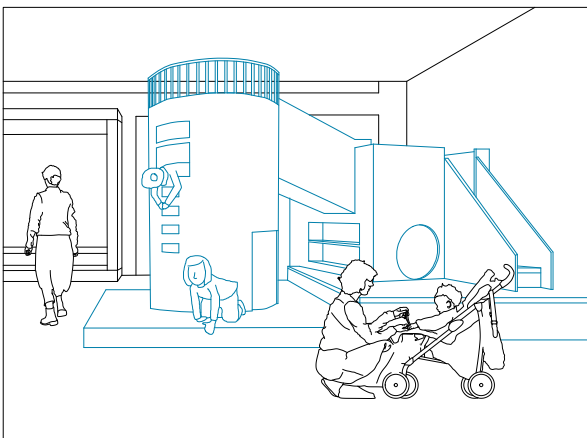
## ZUM BEISPIEL



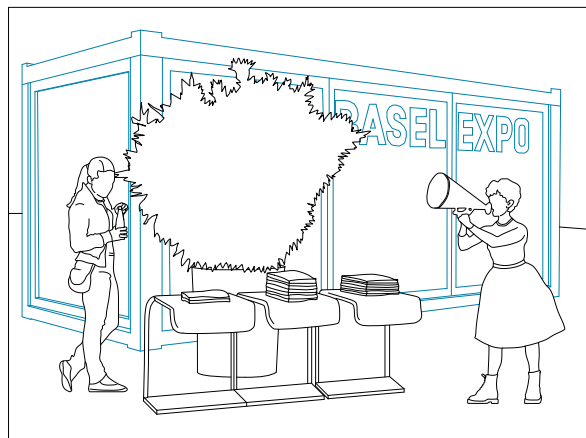
Temporäre Installationen zur Belebung ermöglichen



Kulturelle Nutzungen am Bahnhof integrieren



Spielflächen auf den Bahnhofsflächen schaffen



Temporären Pavillon (IBA KIT) als Informationsplattform für Entwicklungsperspektiven gestalten

# ORIENTIERUNG



Ausgangspunkt für eine nutzerfreundliche und ansprechende Gestaltung und Wahrnehmung des Bahnhofs ist eine räumlich lesbare Orientierung der Flächen.

Dabei stellen Bahnhofsf lächen im Bahnhofsgebäude und auf dem Vorplatz sowie Zugänge und unter- und überirdische Gleisüberquerungen wichtige Orientierungspunkte dar, die sicht- und auffindbar gestaltet werden müssen. Auch zu umliegenden Nutzungsangeboten in Bahnhofsnähe ist eine klare Erreichbarkeit und eine lesbare Wegeanbindung wichtig.

Beschilderungen, Fahr- und Ortspläne sowie Licht-, Grün- und Oberflächengestaltungen stellen Orientierungshilfen dar, um sich richtungsbezogen im Raum zurechtzufinden und angemessen zu bewegen. Dadurch können Barrieren am Bahnhof überwunden und dieser transparent gestaltet werden.

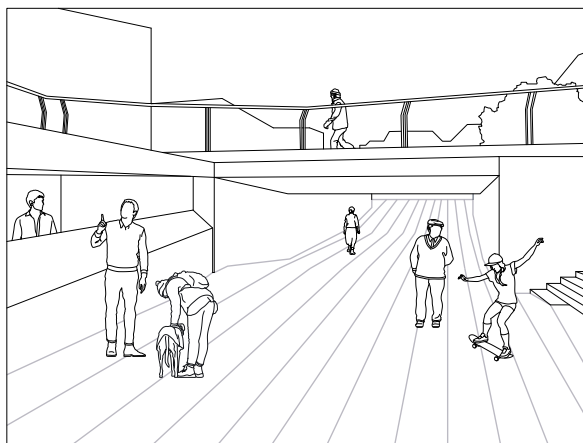
Zudem können auch städtebauliche und freiräumliche sowie künstlerische Maßnahmen zu einer verbesserten Wahrnehmung des Bahnhofsumfeldes führen und zu einer visuellen Identität in der Region beitragen.

Ein gutes Orientierungssystem ist auch für die grenzüberschreitende Lesbarkeit und Nutzbarkeit der Bahnhöfe als intermodale Knoten wichtig. Durch einheitliche und trinationale Beschilderung und Plangestaltung an den Bahnhöfen kann eine grenzübergreifende Orientierung geschaffen werden.

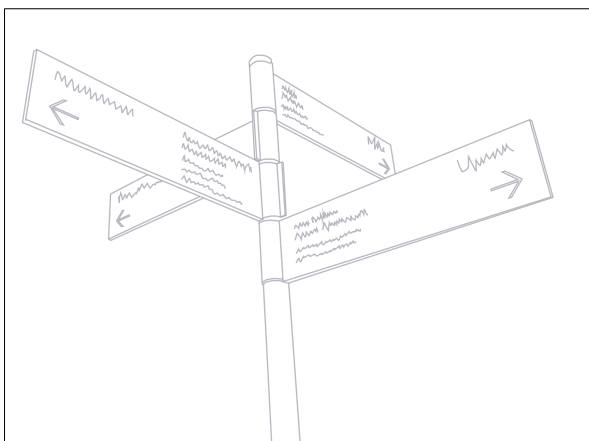
## ZUM BEISPIEL



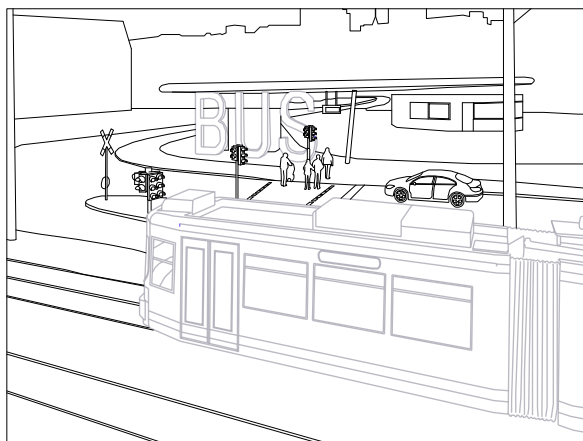
Zugänge sichtbar gestalten



Lesbarkeit von unter- und überirdische Gleisüberquerungen erhöhen



Signaletik im Bahnhofsumfeld durch Orientierungshilfen verbessern



Räumliche Orientierung am multimodalem Bahnhof zwischen den Verkehrsträgern schaffen

# ORGANISATION & KOMMUNIKATION

Bahnhöfe sind von einer heterogenen Akteurslandschaft geprägt. Eine Vielzahl von Eigentümerinnen und Eigentümern wirken auf die Bahnhofsentwicklung ein. Daher gilt es Vereinbarungen zu Umgestaltungskonzepten am Bahnhof in Kooperation mit Kommunen, Bahngesellschaften und verschiedenen Eigentümerstrukturen vor Ort zu treffen. Die Öffentlichkeit ist dabei im Dialog der Bahnhofsentwicklung miteinzubeziehen.

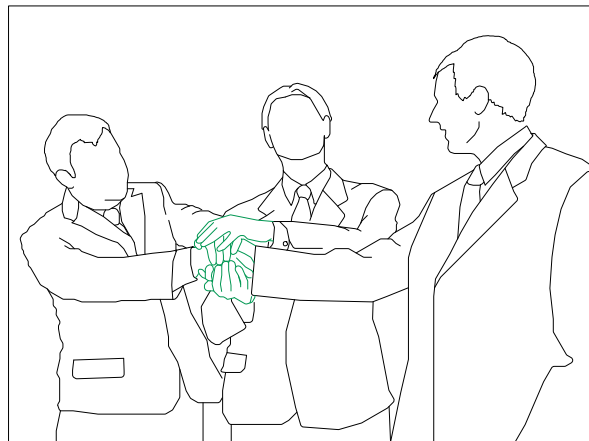
Um die verschiedenen rechtlichen und politischen Schnittstellen zwischen den Akteuren am Bahnhof und im Umfeld zu vereinen, gilt es, anhand gemeinschaftlicher Organisations- und Kommunikationsstrukturen Strategien für Flächenentwicklungen zu erarbeiten, Anstöße für konkurrierenden Verfahren zur Qualitätssicherung zu geben oder auch Betreibermodelle für vorhandene Freiflächen zu finden.

Durch Dialogangebote vor Ort, wie Kommunikations- und Informationsplattformen, wird der Raum mit dem Planungsprozess verknüpft. Der Bahnhof wird als attraktiver Ankerpunkt der Stadtgesellschaft empfunden und durch die öffentliche Teilnahme ein wahrnehmbarer Ort mit Akzeptanz. Ein neues Image und eine Marke werden entwickelt und verleihen dem Bahnhof neue Ausstrahlung in der trinationalen Agglomeration. Der Austausch und die Kooperation auf lokaler, regionaler und trinationaler Ebene werden gestärkt, sodass eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit alltäglich wird.

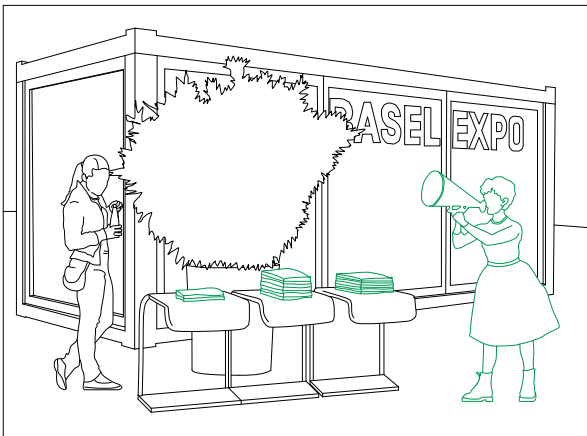
## ZUM BEISPIEL



Dialogangebote schaffen / Raum und Prozess verknüpfen



Kooperation auf lokaler, regionaler und trinationaler Ebene stärken



Kommunikations- und Informationsplattform vor Ort entwickeln



Betreiber für kulturelle, soziale und gastronomische Nutzungen auf den Bahnhofsflächen finden

# MISCHUNG & VIELFALT

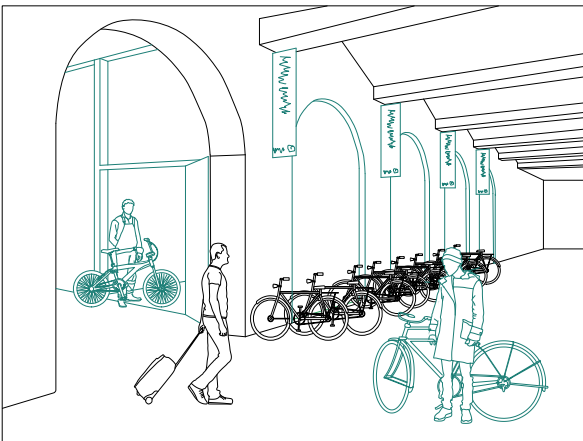


Bahnhöfe als Nutzungsgemischte Standorte haben positive Effekte auf ihr Umfeld. Ihre meist zentrale Lage im städtischen Gefüge und funktionale Bedeutung bergen Potenzial für die Orts- und Regionalentwicklung. Als attraktive Standorte mit vielfältigen Nutzungen und Dienstleistungen sind Bahnhöfe langfristig wirtschaftlich stabil und können sich an veränderte soziale und wirtschaftliche Anforderungen des Umfelds anpassen. Durch eine funktionale Erweiterung der Nutzungsvielfalt können Leerständen und Verwahrlosung von Flächen entgegengewirkt und das Image des Bahnhofs und seines Umfelds gestärkt werden.

Durch freizeitleiche, kulturelle, soziale oder auch gastronomische Angebote auf den Bahnhofsf lächen, kann Nutzungsvielfalt neu- und fortentwickelt werden. Auch die Erweiterung von Service- und Dienstleistungen ermöglicht, insbesondere für tägliche

Besuchende, eine Attraktivitätssteigerung vor Ort. Der Bahnhof als lebendiger Ort mit Aufenthaltsqualität wird zum Freizeitort und Treffpunkt für An- und Abreisende sowie für Bewohnende.

## ZUM BEISPIEL



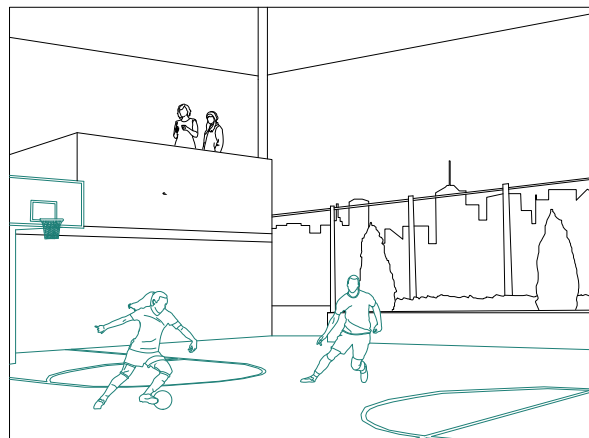
Vielältige Nutzungsangebote mit Mehrwert für den Bahnhof schaffen



Neue Nutzungen am Bahnhof als Anlaufstelle für Kultur, Freizeit und Soziales generieren



Bahnhofsareal durch Erdgeschossnutzungen für das Umfeld öffnen



Attraktive Nutzungen für alle Bevölkerungsschichten anbieten



# URBANE SICHERHEIT

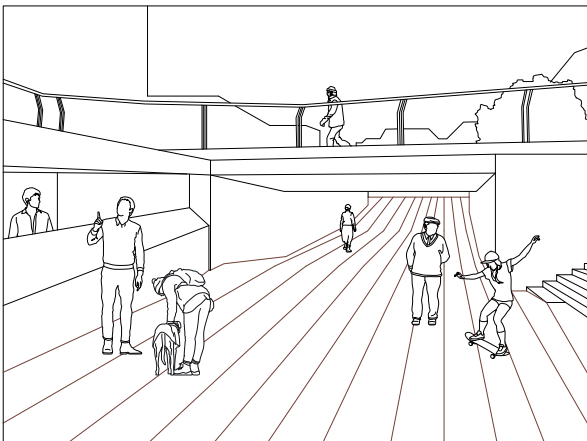


Die urbane Sicherheit umfasst eine Vielzahl von Aufgaben, die maßgebend für das Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität am Bahnhof sind. Bahnhöfe treten des Öfteren als Angsträume und reine Durchgangsräume in Erscheinung und weisen mangelnde Sauberkeit und fehlende räumliche Qualität auf.

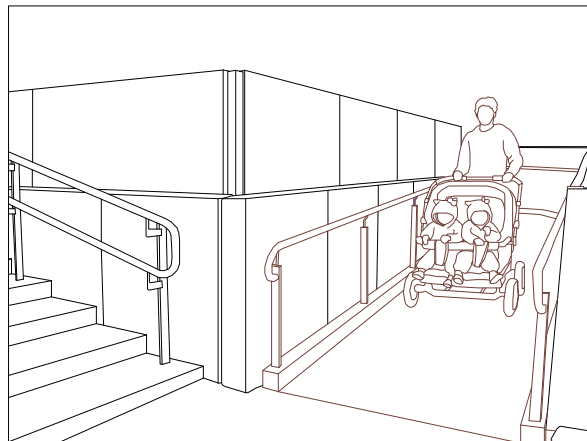
Insbesondere Bahnhofsf lächen, wie der Bahnhofsvorplatz oder auch unter- und überirdische Gleisüberquerungen, gelten als Unorte mit fehlender Qualität, mangelnder Aufenthaltsfunktion und Sicherheit. Durch baulich-gestalterische Maßnahmen, wie die Verbesserung der Einsehbarkeit der Räume, die Pflege und Instandhaltung des Bauwerks sowie die Bereitstellung barrierefreier Zugänge kann dieser Problematik entgegengetreten werden. Auch mit technische Maßnahmen, wie wirkungsvolle Beleuchtungskonzepte, ansprechendes Bahnhofsmobiliar und mit Hilfe von

Serviceausstattung kann die Aufenthaltsqualität am Bahnhof gestärkt werden. Die Festlegung von Nutzungsstrukturen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen setzt die urbane Sicherheit am Bahnhof voraus.

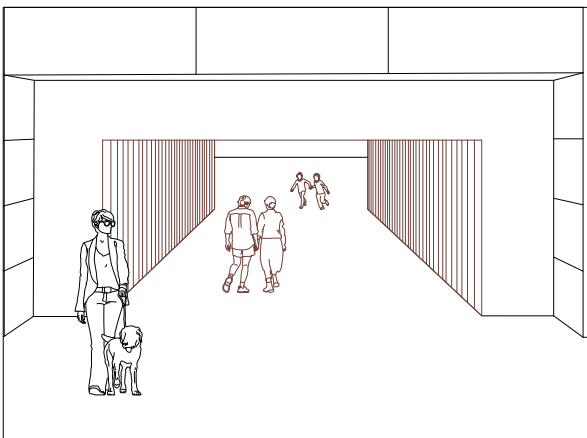
## ZUM BEISPIEL



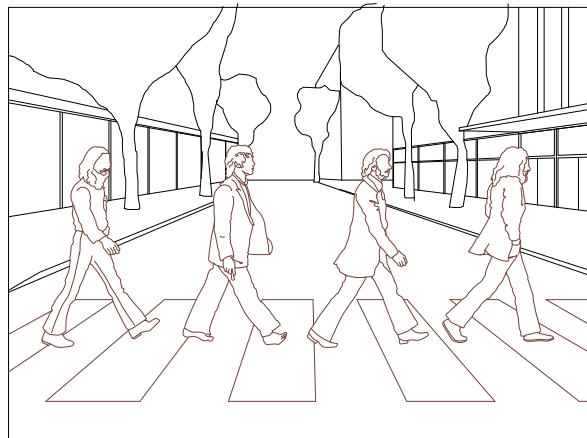
Verbesserung der Einsehbarkeit von Räumen gewährleisten



Barrierefreie Zugänge bereitstellen



Unter- und Überirdische Gleisüberquerungen durch Beleuchtungskonzepte aufwerten



Sicherheits- und Verkehrsmaßnahmen auf den Bahnhofsf lächen installieren



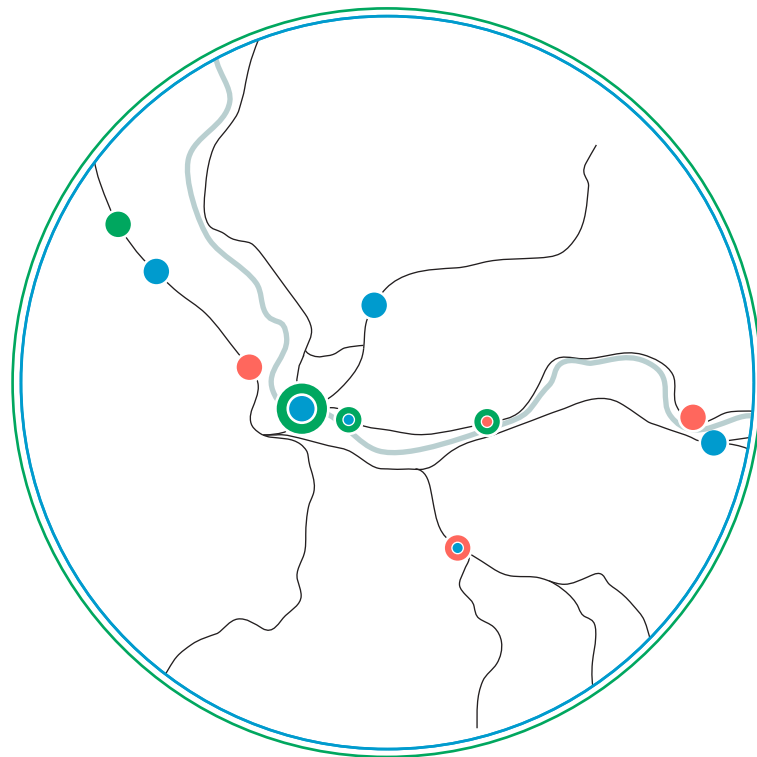
**EINZELPROJEKTE**

# BADISCHER BAHNHOF BASEL

Der Badische Bahnhof entwickelt sich zu einem Modellbahnhof mit erkennbarem Mehrwert für die trinationale Agglomeration Basel. Als Verkehrsdrehscheibe verfügt er über optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Fernverkehr, Regio-S-Bahn, Tram, Bus und weiteren Mobilitätsangeboten. Die Neuordnung und Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes stärken die funktionale und städtebauliche Einbettung des Bahnhofs in die Stadt.

Die angrenzenden Quartiere Hirzbrunnen und das aufgewertete Rosentalareal werden über den Bahnhof neu verknüpft. Die gestärkte Zentralität des Bahnhofs in der trinationalen Agglomeration und das neu erschlossene und angebundene Bahnhofsumfeld wirken positiv zusammen – Bahnhof und Vorplatz entwickeln sich zu einem lebendigen Ort in der Stadt.

Das kulturelle Image der Stadt Basel spiegelt sich im Badischen Bahnhof und seinem Umfeld wieder. Temporäre sowie permanente kulturelle Angebote locken Fahrgäste sowie Besucherinnen und Besucher aus der trinationalen Agglomeration an. Der Kulturbahnhof gewinnt an Sichtbarkeit in der Stadt und wird zum kulturellen Impulsgeber für die grenzüberschreitende Region.



## Projektfamilie

Zivilgesellschaft & Kultur  
Identität & Wahrnehmung

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

- Großzügige Räumlichkeiten vorhanden
- Attraktive kulturelle, gewerbliche und gastronomische Nutzung im Inneren

#### Bahnhofsflächen

- Unklare Funktionsstruktur auf dem Bahnhofsvorplatz
- Fahrradabstellplätze wirken unorganisiert

#### Zugang

- Mangelhafte Signaletik vom Übergang her in die Stadt und zu den Bahnhofseingängen
- Zugänge Nord-Ost und Süd-Ost unzureichend
- Drei Zugänge auf der Westseite geöffnet

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

- Bahnhof als "Störellement" zwischen angrenzenden Quartieren
- Neubau Quartier Erlenmatt
- Gegenüberliegendes Rosental-Areal im Umbruch

#### Öffentlicher Raum

- Bahnhofsvorplatz und Rosentalstraße als wichtige "Sequenz" von öffentlichen Räumen, deren Qualität verbessert werden soll

#### Aufenthaltsqualität

- Konfuse Vorplatzsituation bietet kaum Platz zum Aufenthalt
- Gastronomische und kulturelle Nutzungen im Bahnhofsinneren werde auch von Bewohnenden in ihrer Freizeit besucht

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

- Durch umliegende Veränderungen wächst die Bedeutung des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe
- Neue Fahrradabstellplätze in Planung
- Komplexe ÖV-Situation: Standort von Tram, Bus BVB und Bus SGB sind verzettelt

#### Wegeführung/ Anbindung

- Weg zur Stadt (Rosentalstraße) versetzt zum Bahnhofseingang
- Fuß- und Fahrradbindung in die Innenstadt verbesserungswürdig

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



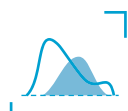
## Vernetzung

- 1 Bahnhofsvorplatz räumlich umgestalten und klare Funktionseinteilungen definieren
- 2 Bahnhof als Bindeglied zwischen den einzelnen Quartieren vom Hirzbrunnen bis zur Messe entwickeln
- 3 Bahnhof und Vorplatz mit Rosental-Areal vernetzen
- 4 Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhofsvorplatz koordinieren



## Flächenaktivierung

- 5 Zugänge Richtung Hirzbrunnen aktivieren
- 6 Funktionale und bauliche Aufwertung des Bahndamms und der Bahnflächen



## Mehrfachkodierung

- 7 Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude und auf dem Vorplatz für temporäre kulturelle Anlässe und Installationen nutzen
- 8 Rosentalstraße sowie die Zugänge Richtung Hirzbrunnen bespielen, um Flächen aufzuwerten und als Teil des Bahnhofsumfelds zu aktivieren



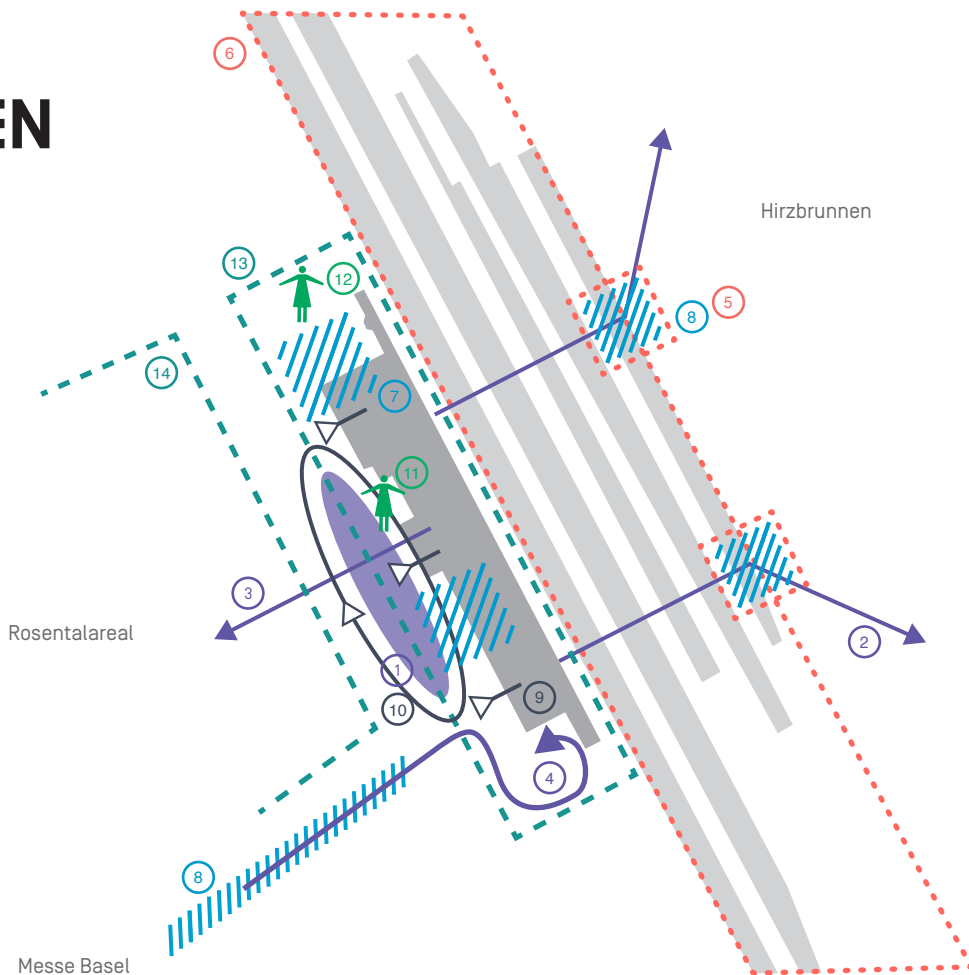
## Orientierung

- 9 Zugänge zum Bahnhof sichtbar gestalten
- 10 Orientierungssystem für ÖV- und Mobilitätsangebote auf dem Bahnhofsvorplatz schaffen



## Organisation & Kommunikation

- 11 Vereinbarungen zu Umgestaltungskonzepten für den Bahnhofsvorplatz in der Kommune, mit den Bürgern und der DB treffen



- 12 Akteure für temporäre kulturelle Nutzungen der Bahnhofsf lächen identifizieren und gewinnen



## Mischung & Vielfalt

- 13 Bahnhof als „Kulturbahnhof“ beleben, indem das kulturelle Angebot im Umfeld auch im Bahnhofsgebäude und auf dem Vorplatz selbst stattfindet
- 14 Rosentalareal langfristig öffnen (Erdgeschossnutzung, Durchwegung und Freiräume)

# MASSNAHMEN

## FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Temporäre, kleinere Eingriffe und auch permanente Installationen werten den Bahnhof und seinen Vorplatz funktional auf und bewirken eine bessere Strukturierung des öffentlichen Raums und der Mobilitätsdrehscheibe. Mit Orientierung und Umnutzung auf dem Vorplatz experimentieren

1. Priorität: Realisierung Information und Signalistik

2. Priorität: Kultur-Events mit Ausstrahlung im Bahnhof sowie auf dem Bahnhofsvorplatz organisieren, um die Sichtbarkeit und Relevanz des Bahnhofs in der Stadt Basel zu stärken

## WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

Fahrradparkplatz errichten

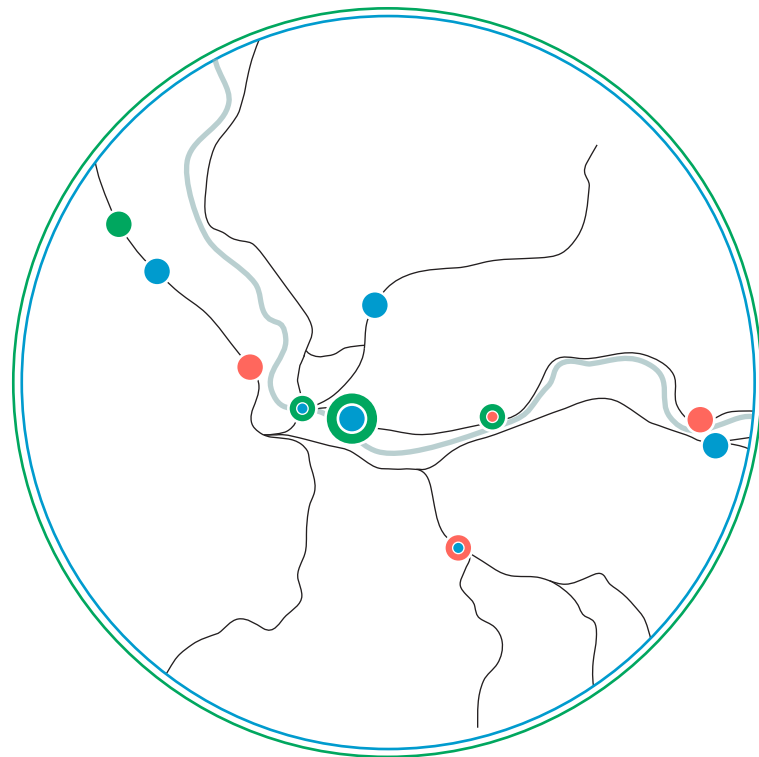
Bahnhofsvorplatz baulich umgestalten und neu orientieren

Zugänglichkeit vom Quartier Hirzbrunnen verbessern

# GRENZZACH

Mit neuen räumlich-visuellen Impulsen und dem barrierefreien Ausbau gewinnt der Bahnhof Grenzach an Attraktivität und Identität für Reisende, Besucherinnen und Besucher sowie für Anwohnende. Der angrenzende Güterschuppen entwickelt sich mit neuen kulturellen oder sozialen Nutzungen zu einem Ort zum Verweilen. Mit dem aufgefrischten Bahnhof und dem neu aktivierten Güterschuppen gelingt es, den Bahnhof und sein Umfeld als positive Adresse im Ort zu verankern.

Mit der „Neuen Mitte“ entsteht ein neues Zentrum, das Grenzach als lebendigen Ort mit vielfältigen Nutzungsangeboten stärkt. Das Areal entfaltet einen besonderen Mehrwert, weil es den nördlich gelegenen historischen Ortskern über die Bundesstraße und den Bahnhof mit dem arbeitsplatzintensiven Industrieareal und dem Rhein im Süden verbindet. Bahnhof und Bahnhofsumfeld haben dabei eine Schlüsselrolle als stadträumliche verknüpfende Elemente und als Mobilitätsdrehscheibe mit Bahn, Bus und weiteren Mobilitätsangeboten.



## Projektfamilie

Zivilgesellschaft & Kultur  
Identität & Wahrnehmung

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

- Leerstehendes DB Gütergebäude bietet Potenzial zur Umnutzung
- Bahnhofsgebäude heruntergekommen, lediglich ein Kiosk bietet Möglichkeit zum Aufenthalt
- Bahnhofsgebäude im privaten Besitz

#### Bahnhofsflächen

- Bahnhofsflächen untergenutzt

#### Zugang

- Optisch ansprechende Unterführung
- Kein barrierefreier Zugang zu den Gleisen, vorhandene Rampe ist zu steil

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

- „Neue Mitte“ als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnquartier
- Neubau und Umbau von Kitas und Schulen

#### Öffentlicher Raum

- Es fehlt ein Bespielungs- und Belebungsraum am Bahnhof

#### Aufenthaltsqualität

- Bahnhof als „Unort“
- Kurzes Verweilen der Fahrgäste, lediglich zum Ein- und Aussteigen

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

- Fahrradboxen, E-Car Parkplatz vorhanden
- Lokaler Bus am Bahnhof
- Regionaler/ grenzüberschreitender Bus hält auf der Baslerstraße (nicht direkt am Bahnhof)

#### Wegeführung/ Anbindung

- Übergang über Bahn zur Industrie und zum Rhein unattraktiv
- Verknüpfte Verbindung von der „Neuen Mitte“ über Bahnhof bis zum Rhein, ggf. Unterführung ausbauen

#### Ergänzende

#### Nutzungen/ Dienstleistungen

- Genutzter Kiosk und Paketstation im Bahnhofsgebäude in Betrieb

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



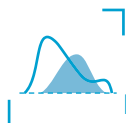
## Vernetzung

- 1 Den Bahnhof mit der Industrie sowie die Stadt über den Bahnhof zum Rhein vernetzen – Bezug zur Rheinliebe herstellen
- 2 Barrierefreie Übergänge zwischen den Bahnhofsflächen schaffen



## Flächenaktivierung

- 3 Güterschuppen wiederbeleben
- 4 Bahnhofsumfeld aktivieren und städtebaulich aufwerten, Flächenreserven in Verknüpfung mit „Neuer Mitte“ nutzen



## Mehrfachkodierung

- 5 Temporäre, kulturelle Anlässe und Installationen zur Belebung des Güterschuppens ermöglichen



## Orientierung

- 6 Signaletik zwischen hist. Ortskern, „Neuer Mitte“, Bahnhofsumfeld und Rhein verbessern



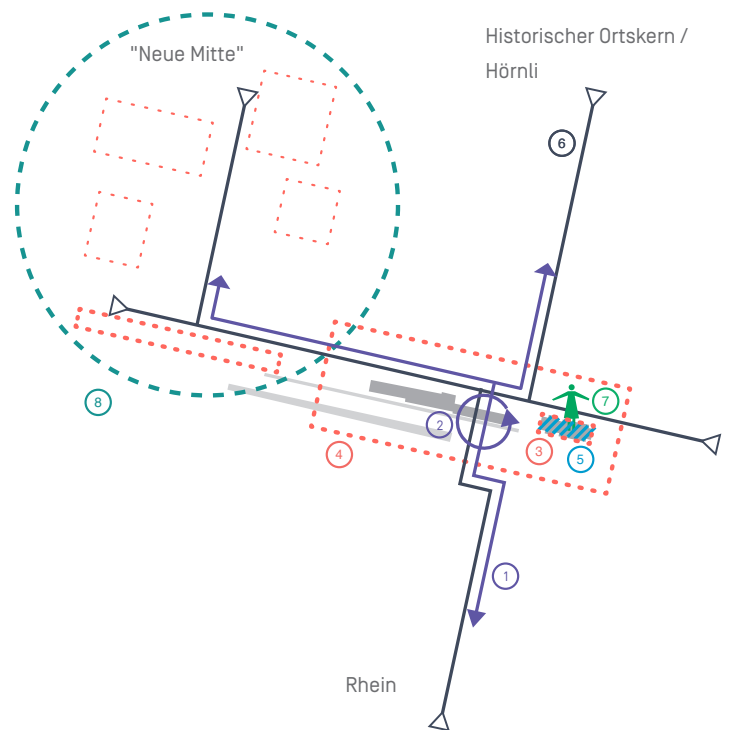
## Organisation & Kommunikation

- 7 Betreiber für den Güterschuppen finden



## Mischung & Vielfalt

- 8 Mischung und Vielfalt der „Neuen Mitte“ inklusive der Potenzialfläche nördlich der Gleise fortentwickeln



# MASSNAHMEN

## FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Durchführung qualitätssichernde Verfahren für Baufelder Neue Mitte Grenzach

1. Priorität: Betreiber mit attraktiver Nutzungsidee für den Güterschuppen finden, um ein kulturelles, gastronomisches und oder soziales Angebot im Bahnhofsumfeld zu schaffen

1. Priorität: Realisierung Information und Signaletik

2. Priorität: Barrierefreie Übergänge zu den Gleisen und zum Rhein gestalten, insbesondere barrierefreier Ausbau mit Liftanlagen

2. Priorität: Konzept für räumlich-visuelle Identität des Bahnhofs und seines Umfelds entwickeln: Wahrnehmung und Orientierung in und um den Bahnhof durch Oberflächen, Mobiliar, Bepflanzung, Licht, Beschilderung verbessern, mit Mehrfachbeauftragung oder Wettbewerb Qualität sichern

## WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

Aufwertung Bahnhof (Überdachung) und Umsetzung Konzept räumlich-visuelle Identität

Nutzungskonzept und städtebaulich-freiräumlicher Entwurf für Bahnhofsflächen in Verbindung mit „Neuer Mitte“ entwickeln und umsetzen

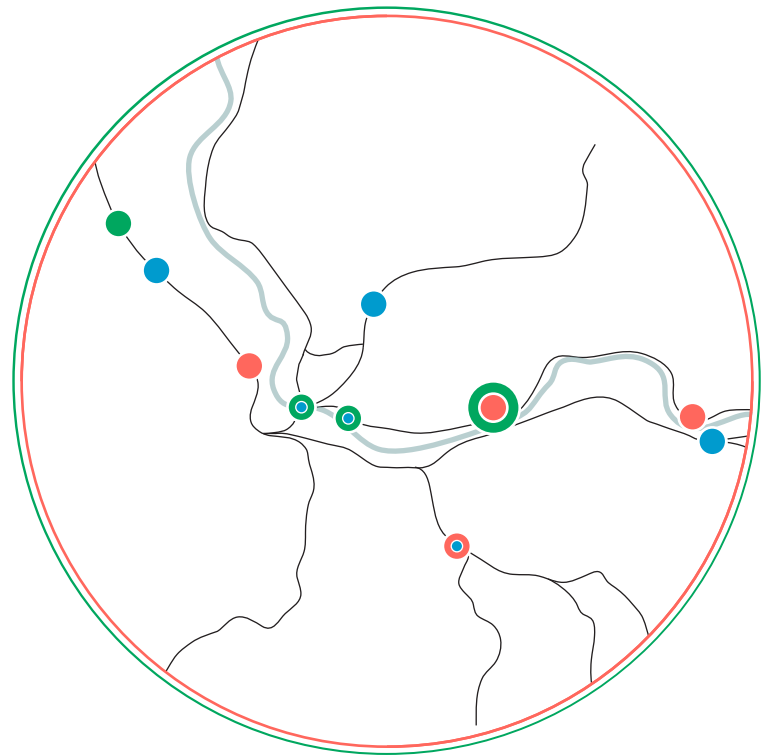
Klare Wegeföhrung und Orientierung zwischen „Neuer Mitte“, Bahnhof, Industrie und Rhein – mit Bezug zur Rheinliebe – etablieren, neue räumlich-visuelle Identität des Bahnhofs fortföhren und umsetzen

# RHEINFELDEN (BADEN)

Der Bahnhof Rheinfelden (Baden) ist mit seinem Umfeld ein maßgeblicher urbaner Baustein, der über die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Stadt Rheinfelden mitentscheidet. Zum 100-jährigen Stadtjubiläum im Jahr 2022 wird der Bahnhof zu einem Mobilitätszentrum entwickelt und soll in die städtebauliche Aufwertung zwischen der Innenstadt und dem Rheinübergang in die Schweiz eingebunden werden.

Aufgrund der nördlich und südlich vom Bahnhof gelegenen Flächenreserven hat das Bahnhofsumfeld ein hohes Entwicklungspotenzial. Durch städtebauliche und freiräumliche Maßnahmen sowie durch ein gemischtes und attraktives Nutzungskonzept werden der Bahnhof und sein Umfeld aufgewertet und funktional gestärkt. Die neu gewonnene Kultur- und Freizeitzone mit entsprechenden Angeboten integriert den Bahnhof in das Stadtgefüge.

Als verkehrlicher Verknüpfungspunkt soll er zu einem Ort der Begegnung werden, ein Entrée zur Innenstadt markieren und gleichzeitig die Verbindung zum Rhein und nach Rheinfelden (Aargau) aufzeigen.



## Projektfamilie

Innenentwicklung & Baukultur

Zivilgesellschaft & Kultur

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

- DB möchte Gebäude verkaufen
- Untergenutztes Bahnhofsgebäude

#### Bahnhofsflächen

- Brunnen funktionslos
- Triste Bepflanzung
- Parkierungsfläche nördlich des Bahnhofs untergenutzt

#### Zugang

- Unterführung unattraktiv
- Fußgängerwege vom Bahnhof in die Stadt umständlich und wenig attraktiv

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

- Bahnlinie als harte Zäsur zwischen südlichem Rheinufer und nördlicher Innenstadt
- Bauforum (2015): Städtebauliches Konzept
- Planung eines Multiplexkinos mit überdachtem Busbahnhof und Parkhaus auf dem Bahnhofsvorplatz und eines Geschäftshauses mit städtebaulicher Entréefunktion auf der Nordseite des Bahnhofs

#### Öffentlicher Raum

- Dominanz Parkplätze um Bahnhof

#### Aufenthaltsqualität

- Bahnhofsvorplatz bietet keine Aufenthaltsqualität
- Kein Platz zum Verweilen

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

- Carsharing-Angebot vorhanden
- Derzeitiger Busbahnhof entspricht nicht mehr aktuellem Standard

#### Wegeführung/ Anbindung

- Bahnhof liegt nicht auf dem Weg zwischen Rhein und Zentrum
- Wegeführung ins Zentrum und zum Rhein/ in die Schweiz unklar

#### Ergänzende

#### Nutzungen/ Dienstleistungen

- Keine Nutzungen außer Reise- und Ticketservice
- Lebensmittelmarkt, Bäckerei, Metzgerei und andere Dienstleistungen auf dem Bahnhofsvorplatz vorhanden



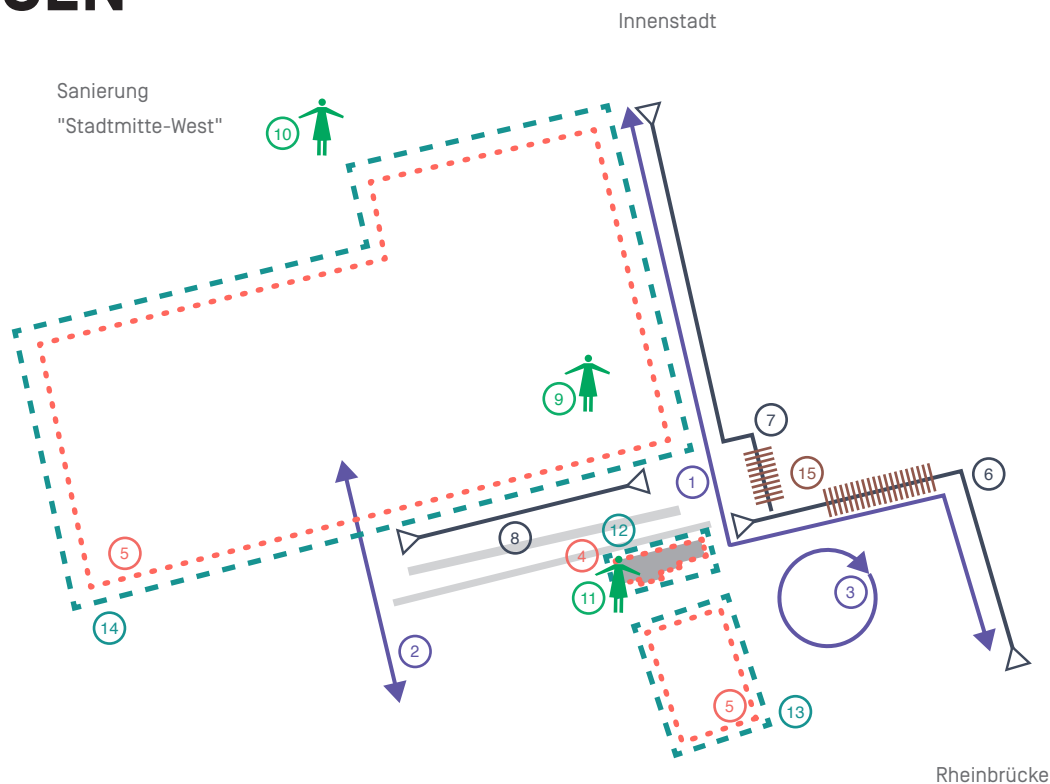
# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN

- Vernetzung**
- 1 Bahnhof zur Innenstadt und zum Rhein räumlich anbinden – Bezug zur Rheinliebe herstellen
  - 2 Nördliche und südliche Bahnhofsseite besser verbinden
  - 3 Verkehrsträger rund um den Busbahnhof vernetzen

- Flächenaktivierung**
- 4 Bahnhofsgebäude erwerben, aufwerten und Dachgeschoss ausbauen
  - 5 Flächenreserven nördlich und südlich des Bahnhofs aktivieren

- Orientierung**
- 6 Wahrnehmbare Wege und Freiräume zum Rhein entwickeln; Fuß- und Radweg, Geländekante mit Topografie sowie Grünraum aufwerten
  - 7 Bahnhof zur Innenstadt durch attraktive Unterführung sichtbar verbinden
  - 8 Neues Gesicht zum Bahnhof im Rahmen der Flächenentwicklung nördlich des Bahnhofs gestalten

- Organisation & Kommunikation**
- 9 Planungskultur mit konkurrierenden Verfahren und öffentlichem Dialog zur Entwicklung rund um den Bahnhof anstreben
  - 10 Synergien von Bahnhofsentwicklung und Städtebauförderung nutzen
  - 11 Betreiber zur Aktivierung des Gebäudes suchen



- Mischung & Vielfalt**
- 12 Neue Nutzungen für das Bahnhofsgebäude finden: Potenzial für Mobilitätszentrum, Treffpunkt und Anlaufstelle für Kultur, Freizeit, Soziales oder Bildung
  - 13 Parkplatz zu einem Multiplexkino mit Parkhaus umgestalten, Potenzial Dachfläche und Ausblick auf Rhein in den oberen Geschossen nutzen
  - 14 Flächenreserven nördlich des Bahnhofs mit Quartierscharakter entwickeln: Mischung von Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen, ergänzende Nutzungen und Angebote für Wohnquartier im Norden, Adressbildung über attraktive öffentliche Räume

- Urbane Sicherheit**
- 15 Sicherheitsgefühl in der Unterführung vom Bahnhof ins Zentrum steigern und die Wegeführung zur parallel zur B34 verlaufenden Unterführung aufwerten

## MASSNAHMEN

### FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Quartiersentwicklung nördlich des Bahnhofs basierend auf Prozess des Bauforums verfolgen, Qualitätssicherung durch konkurrierende Verfahren oder Beirat anstreben, enge inhaltliche Verzahnung von Nutzungskonzept, Städtebau, Architektur und Freiraum, Bahnhofs-Südseite mit Bezug zum Rhein und in Verbindung mit Rheinliebe stärken

1. Priorität: Bahnhofsgebäude mit neuer attraktiver Nutzung aktivieren und Synergien nutzen

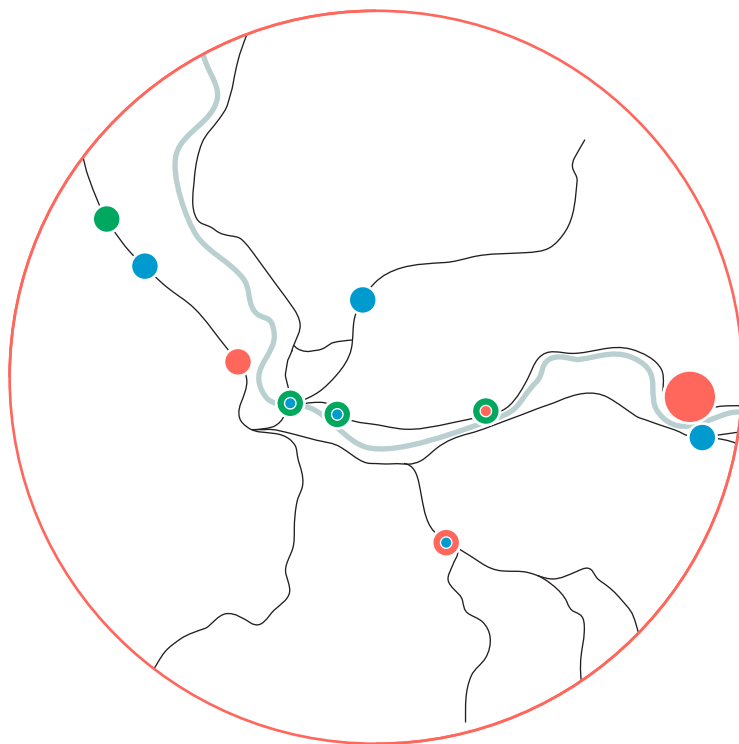
1. Priorität: Realisierung Information und Signalistik

2. Priorität: Klare Wegeführung ins Zentrum schaffen durch Aufwertung der Unterführung und verbesserte räumlich-gestalterische Orientierung

# BAD SÄCKINGEN

Die verbesserte Verknüpfung von Bahnhof zu Bahnhof stärkt die Stadt Bad Säckingen [D] und die Gemeinde Stein im Fricktal [CH] als gemeinsames Zentrum am Hochrhein. Eine neue Verbindung mit dem Velo wird zum Auslöser einer gemeinsamen Entwicklung. Sie verbindet die beiden Bahnhöfe, die wichtigen Arbeitsplätze und Siedlungsgebiete und bietet einen grenzüberschreitenden Lückenschluss. Ausgehend von der Veloverbindung werden die begleitenden öffentlichen Räume als verbindendes Rückgrat der beiden Gemeinden gestärkt.

Mit der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke und der neuen Verbindung nach Stein gewinnt der Bahnhof Bad Säckingen an Bedeutung. Die bestehenden Potenzialflächen um den Bahnhof können neu aktiviert werden – der Bahnhof wird strategischer Baustein für die Innenentwicklung der Stadt. Im ersten Schritt wird der Bahnhofsvorplatz mit temporären und permanenten Angeboten bespielt und belebt. Ein Gesamtkonzept konkretisiert die funktionale, städtebauliche und freiräumliche Perspektive rund um den Bahnhof. Ein sorgfältiger Planungsprozess mit einem Ideenwettbewerb ermöglicht eine überdurchschnittliche Gestaltungsqualität, welche dem Bahnhof und der Gesamtstadt ein neues Gesicht verleiht.



Projektfamilie

Innenentwicklung & Baukultur

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

- Bahnhofsgebäude und Nebengebäude renovierungsbedürftig
- Interne Nutzungen ergänzen

#### Bahnhofsflächen

- PKW Stellplätze dominieren nördliche Bahnhofsfäche
- Ungeordneter Busbahnhof
- Temporäre Unterbringung der Stadtbibliothek in Bahnhofsnähe

#### Zugang

- Unterführung für Fußgänger unattraktiv gestaltet und nicht barrierefrei
- Überirdische Gleisüberquerung über Bergestraße unorganisiert, insbesondere zu Stoßzeiten für Schüler

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

- Heterogene Fassadengestaltung am Bahnhofsvorplatz
- Sichtachsen ins Zentrum/ zum Rhein nicht gegeben

#### Öffentlicher Raum

- Unzureichende Gestaltung der öffentlichen Flächen
- PKW-Parkplätze dominieren den öffentlichen Raum

#### Aufenthaltsqualität

- Gestaltung der Bahnhofsfächen und des Busbahnhofs unbefriedigend
- Ansprechender Baumbestand auf dem Bahnhofsvorplatz

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

- Grenzüberschreitende Verknüpfung der Mobilitätsketten durch Veloverleihsystem mit Stein

#### Wegeföhrung/ Anbindung

- Attraktivitätsgewinnung in Verknüpfung mit Elektrifizierung der Hochrheinestrecke
- Waldshuter Straße stark durch Verkehr belastet
- Wegeföhrung in die Innenstadt nicht klar ersichtlich

#### Ergänzende

#### Nutzungen/ Dienstleistungen

- Veloboxen vorhanden, noch weitere wünschenswert

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



## Vernetzung

- 1 Räumliche Vernetzung vom Bahnhof nach Süden zu Altstadt, Rhein und Stein [CH] sowie nach Norden zu Schule und Arbeitsplätzen schaffen
- 2 Grenzüberschreitende Veloverbindung mit Stein [CH] entwickeln



## Flächenaktivierung

- 3 Leerstehendes 1. Obergeschoss im Bahnhofsgebäude neu beleben
- 4 Räumliche Potenziale der Parkplätze nördlich der Gleise sowie des Areal an der Bahnhofstraße um Stadtbücherei aktivieren und mit neuen Nutzungen Bahnhof als attraktiven Standort in der Stadt neu definieren



## Orientierung

- 5 Bahnhofsvorplatz neu ordnen für eine lesbare Wegführung um den Bahnhof, in die Altstadt bis über den Rhein nach Stein [CH]
- 6 Signaletik der unter- und oberirdischen Gleisüberquerung verbessern



## Organisation & Kommunikation

- 7 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Stein [CH] vertiefen
- 8 Planungskultur zur Entwicklung rund um den Bahnhof etablieren mit konkurrierenden Verfahren, Expertise von außen und öffentlichem Dialog
- 9 Zur Umgestaltung von Bahnhofsgebäude und -vorplatz mit DB kooperieren



## Mischung & Vielfalt

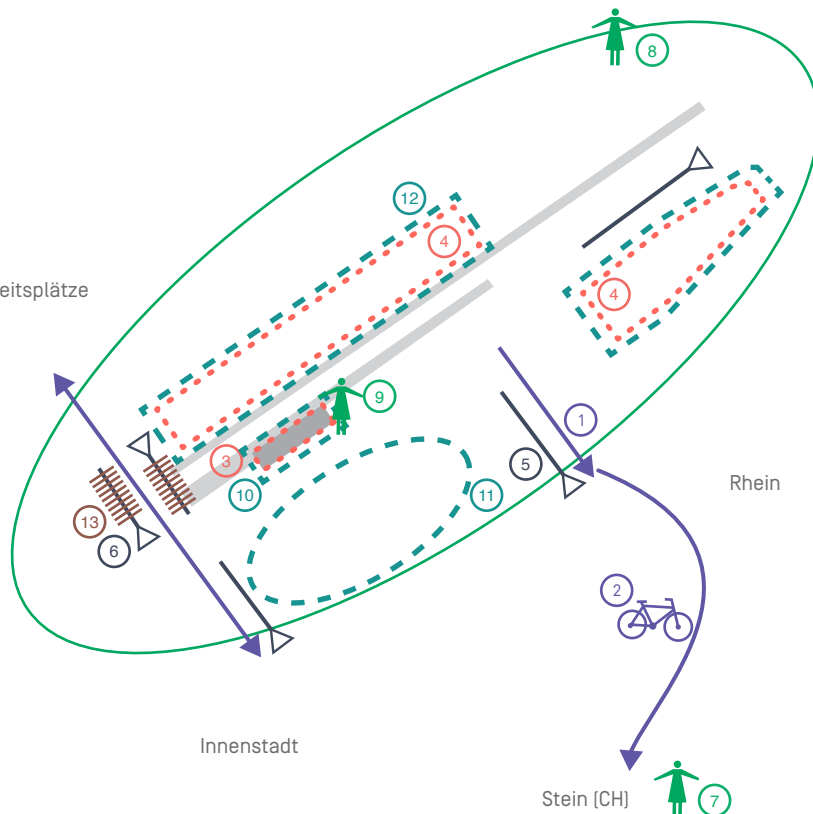
- 10 Ergänzende Nutzungen für das Bahnhofsgebäude finden
- 11 Aufenthaltsqualität durch neue Angebote rund um den Bahnhofsvorplatz steigern
- 12 Nutzungskonzept für Flächenreserven um den Bahnhof entwickeln, Lagegunst unmittelbar am Bahnhof und Anforderungen der Intermodalität berücksichtigen



## Urbane Sicherheit

- 13 Sicherheits- und Verkehrsmaßnahmen in der unter- und oberirdischen Gleisüberquerung durchführen, zum Beispiel optische Aufwertung und Errichtung Zebrastreifen

Schulen, Arbeitsplätze



# MASSNAHMEN

## FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Grenzüberschreitende Langsamverkehrsverbindung mit Aufwertung der angrenzenden öffentlichen Räume mit Stein realisieren, attraktive und sichtbare Veloverbindung schaffen, Impulse für die beiden Bahnhöfe durch funktionale und visuelle Gestaltung

1. Priorität: Realisierung Information und Signalistik

1. Priorität: Bahnhofsvorplatz mit temporärem Info-Pavillon aktivieren: als Café oder Treffpunkt für An- und Abreisende sowie Bewohnende, als Ausgangspunkt für temporäre, dialogische Bespielung der Freiräume rund um den Bahnhof sowie als Ort, um planerische Perspektiven für das gesamte Bahnhofsumfeld öffentlich zu diskutieren und kommunizieren

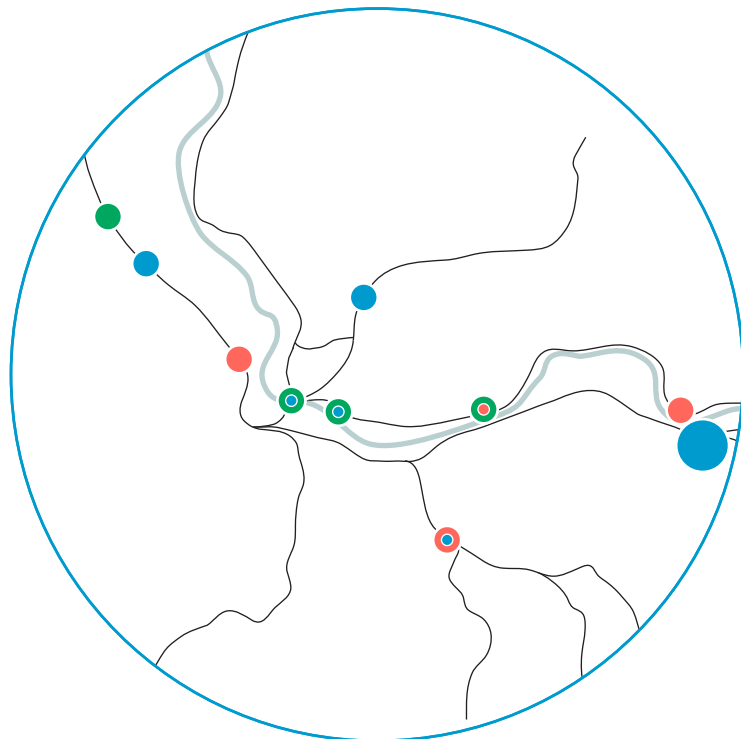
2. Priorität: Erarbeitung eines einheitlichen Veloverleihsystems mit Betreibermodell

2. Priorität: Gesamtkonzept für funktionale, städtebauliche und freiräumliche Perspektive im Bahnhofsumfeld mit konkurrierenden Verfahren und Expertise von außen entwickeln, im ersten Schritt Ideenworkshop für Bevölkerung mit externen Experten durchführen

# 36 STEIN IM FRICKTAL

Mit der neuen Veloverbindung rücken die Gemeinde Stein im Fricktal [CH] und die Stadt Bad Säckingen [D] zu einem gemeinsamen Zentrum beidseits des Hochrheins zusammen. Die neue Verbindung wird genutzt, um visuelle Impulse und Qualitäten im Freiraum zu schaffen: Die beiden Bahnhöfe und andere räumliche Schlüsselstellen zwischen Zentren, Rhein, Wohnen und Arbeiten werden in ihrer Wahrnehmung gestärkt und ihre strategische Bedeutung für die weitere Ortsentwicklung wird ins Bewusstsein gerückt.

Die Veloverbindung ist Anlass, den Bahnhof Stein-Säckingen in seiner regionalen Sichtbarkeit zu stärken. Die städtebauliche Leerstelle wird visuell aktiviert und zeigt damit in die Zukunft. Die Gemeinde Stein setzt konsequent auf Innenentwicklung. Dabei werden die Flächenpotenziale um den Bahnhof als wichtiges Bindeglied zwischen Mobilitätsdrehscheibe und Ortszentrum mittel- und langfristig gesichert und strategisch entwickelt.



## Projektfamilie

Identität & Wahrnehmung

Innenentwicklung & Baukultur  
(perspektivisch)

# CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

## BAHNHOF

### Bahnhofsflächen

-Flächenpotenziale vorhanden

### Zugang

-Unterführung für Fußgänger unattraktiv gestaltet

## BAHNHOFSUMFELD

### Städtebauliche Situation

- Vernachlässigung Dorfzone
- Durch Autobahn von Gemeindegebiet abgeschnitten - „Bahnhof hängt in der Luft“
- Städtebauliche Sichtbarkeit durch Höhenlage
- Neubespielung des Areals bringt positive Effekte für angrenzende Dorfzone, sowie südlich gelegene Spezialzone

### Aufenthaltsqualität

- Aufenthaltsqualität verbesserungswürdig, insbesondere im Bereich des Warteraums
- Gestaltung der Bahnhofsflächen unbefriedigend

## FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

### Mobilitätsangebot

- Grenzüberschreitende Verknüpfung der Mobilitätsketten durch Veloverbindung und Veloverleihsystem mit Säckingen
- Ausbau der Drehscheiben-Funktion des Bahnhofs
- Fahrradparkplätze unzureichend
- PKW Nutzung wird aufgrund von Angebotslücken des ÖV bevorzugt

### Wegeföhrung/ Anbindung

- Wichtige geostrategische Lage mit guter ÖV-Erschließungsqualität zwischen Basel und Zürich

### Ergänzende

### Nutzungen/ Dienstleistungen

- Keine Nutzungen außer Reise- und Ticketservice

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN

**Vernetzung**  
1 Grenzüberschreitendes Veloverbindung mit Bad Säckingen (D) entwickeln

**Flächenaktivierung**  
2 Potenzialflächen rund um den Bahnhof nutzen und damit Verknüpfung zum Ortszentrum stärken

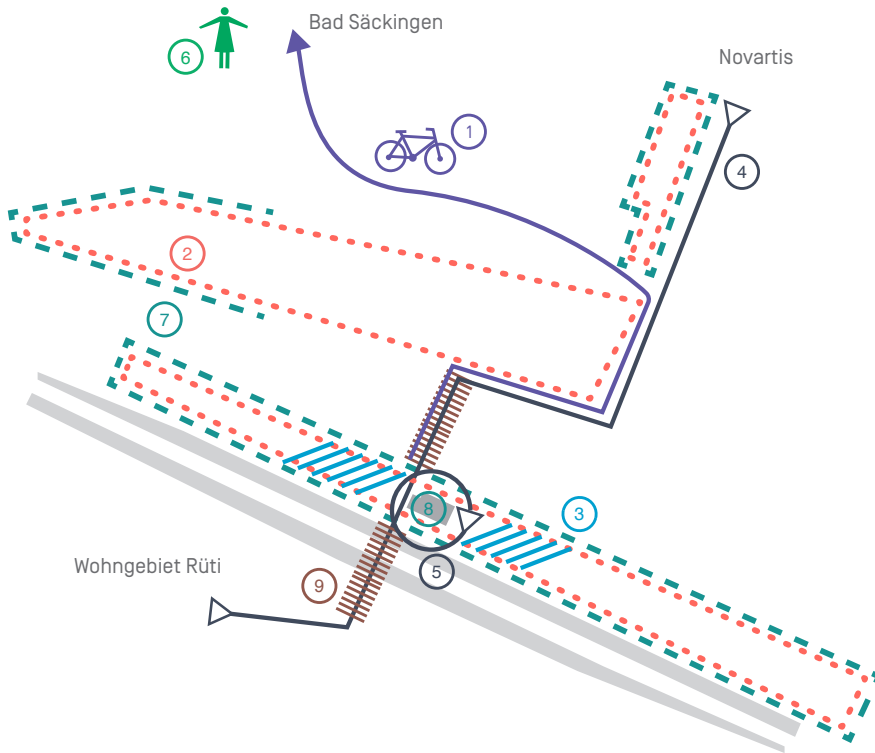
**Mehrfachkodierung**  
3 Bahnhofsflächen durch Installationen und temporäre Aktivitäten als Bühne für die Region nutzen und sichtbar machen

**Orientierung**  
4 Orientierung beidseits des Bahnhofs verbessern, Bezug des Bahnhofs zur Ortsmitte und zu Novartis stärken  
5 Bahnhof in Höhenlage als Orientierungspunkt in der Region ausbauen

**Organisation & Kommunikation**  
6 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Bad Säckingen (D) vertiefen

**Mischung & Vielfalt**  
7 Nutzungskonzept für Potenzialflächen in Verknüpfung mit Innenentwicklung der Gemeinde erstellen  
8 Neue Nutzung in bisher funktionslosem Bahnhofsgebäude etablieren

**Urbane Sicherheit**  
9 Sicherheitsgefühl in der Unterführung verbessern



## MASSNAHMEN

### FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Grenzüberschreitende attraktive und sichtbare Veloverbindung mit Aufwertung der angrenzenden öffentlichen Räume realisieren, Impulse durch funktionale und visuelle Gestaltung

1. Priorität: Erarbeitung eines einheitlichen Veloverleihsystems mit Betreibermodell

1. Priorität: Realisierung Information und Signalatik

1. Priorität: Neue Sichtbarkeit des Bahnhofs in der Region: Konzept für visuelle Identität in Verbindung mit räumlicher Installation und temporärer Aktivierung entwickeln, Höhenlage des Bahnhofs als Potenzial nutzen, Synergien mit Veloverbindung und Veloverleihsystem nutzen

2. Priorität: Sicherheitsgefühl in der Unterführung durch Spiegel und Nottelefon verbessern

2. Priorität: Bahnhofsgebäude durch Errichtung eines Cafés oder der Erweiterung des Kiosks beleben

2. Priorität: Potenzialflächen rund um Bahnhof laufend sichern, um mittel- bis langfristige Entwicklung zu ermöglichen

### WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

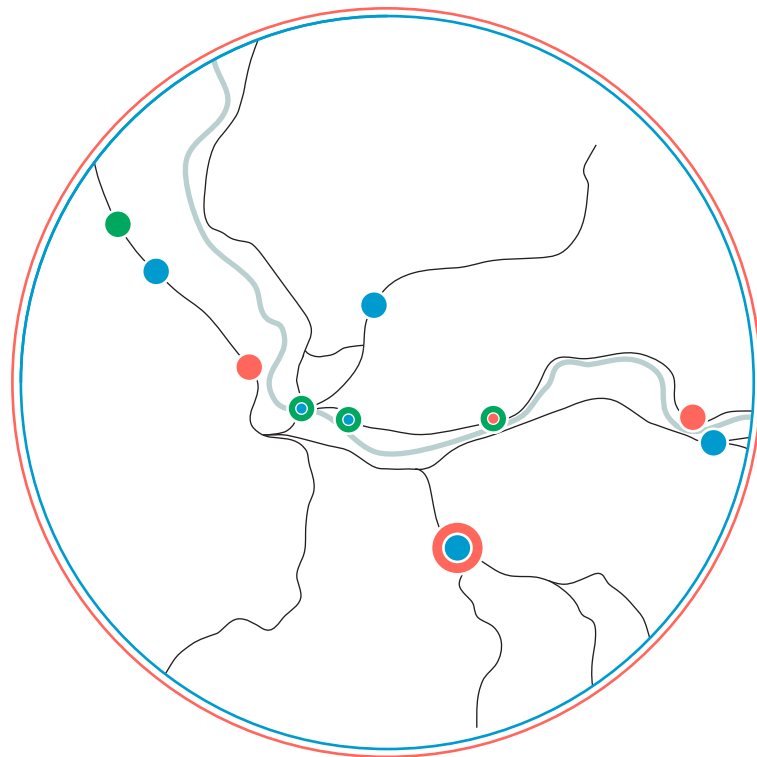
Gesamtkonzept zur städtebaulichen Gestaltung des Bahnhofsumfelds und Anbindung an Ortszentrum entwickeln

# LIESTAL

Gemeinsam mit der IBA Basel entwickelt die Stadt Liestal einen intermodalen Vorzeigebahnhof für das trinationale Leben.

Eine neue Stadtlounge auf dem Bahnhofsvorplatz bereichert die fortlaufende Entwicklung um den Bahnhof mit einem neuen identitätsstiftenden Freiraum. Die Stadtlounge bildet das räumliche Herzstück des Bahnhofquartiers, um welche sich ein Mix vielfältiger Nutzungen auf Fußgängerebene entfaltet. Neue kulturelle und soziale Nutzungen ergänzen die kommerziellen Angebote und beleben den öffentlichen Raum. Attraktive Verbindungen führen in die Altstadt und in die angrenzenden Quartiere.

Der Bahnhof bildet eine Drehscheibe der Mobilität und Stadtentwicklung zugleich. Damit gelingt es, den Bahnhof und die Stadt Liestal insgesamt als regionale und überregionale Adresse für Wohnen, Arbeiten und Bildung weiter zu stärken.



## Projektfamilie

Identität & Wahrnehmung

Innenentwicklung & Baukultur

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

– Flächenpotenziale vorhanden

#### Bahnhofsflächen

– Vernetzung der einzelnen Bahnhofsflächen zu einer „Bahnhofs-lounge“

#### Zugang

– Verbesserung der Zugänge von der Südseite  
– Mit dem 4-spurigen Ausbau der Gleise werden die Unterführungen und die Perronzugänge breiter und behindertengerecht

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

– McDonalds-Gebäude versperrt Sichtachse ins Zentrum  
– Städtebauliche Neuordnung und Umgestaltung des Bahnhofs- sowie des Postareals

#### Öffentlicher Raum

– Potenzial für einen attraktiven öffentlichen Raum/ neues „Bahnhofsvorzimmer“

#### Aufenthaltsqualität

– Bahnhof als Aufenthalts- und Begegnungsort

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

– Neue Fahrradstation  
– Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe zwischen Bahn, Bus, PKW und Fahrrad

#### Wegeführung/ Anbindung

– Mit dem Vierspurausbau und den neuen Personenunterführungen werden die Quartiere auf der Südseite besser verbunden  
– Wegeführung lesbarer gestalten zwischen:  
– Bahnhof und Altstadt  
– Bahnhof und kantonaler Verwaltung, Spitalquartier  
– Bahnhof und Schulen

#### Ergänzende

#### Nutzungen/ Dienstleistungen

– Immobilienprojekte der SBB ermöglichen ein erweitertes Dienstleistungsangebot (Ambulatorium des Kantonspitals Liestal)  
– Güterareal ist möglicher Standort für die Universität

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



## Vernetzung

- 1 Attraktive Wegeführung zwischen Bahnhof und Altstadt, Schulen, Verwaltung und Spital schaffen
- 2 Neue Veloroute südlich des Bahnhofs mit Haltestellen ausbauen
- 3 Neue Erschließungsstraße nördlich des Bahnhofs errichten



## Flächenaktivierung

- 4 Stadtlounge durch Neugestaltung des öffentlichen Raums auf der Bahnhofsnordseite schaffen, Charakter des Freiraums als gestaltetes Zimmer und Eingang zur Stadt fortentwickeln
- 5 Funktionale Bedeutung des Bahnhofs mit potenziellem Hochschulstandort in Bahnhofsnähe ausbauen



## Orientierung

- 6 Wege- und Sichtverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt stärken
- 7 Anbindung der Quartiere im Süden des Bahnhofs verbessern



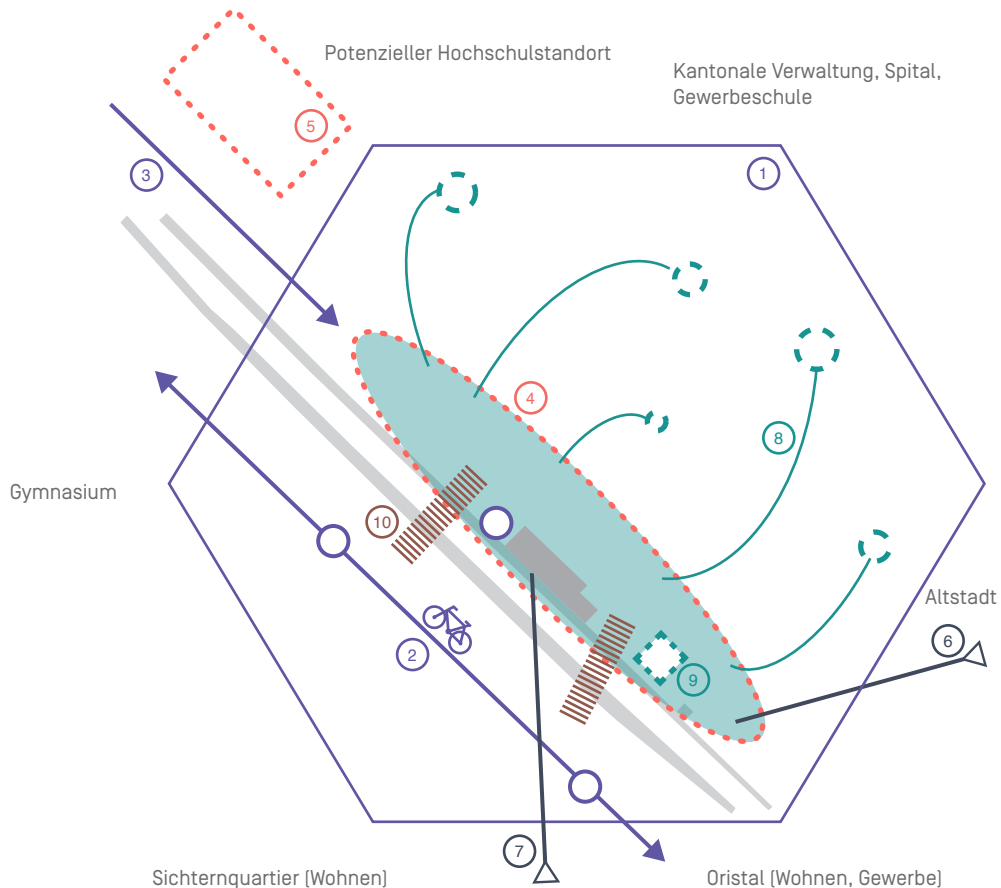
## Mischung & Vielfalt

- 8 Nutzungsmischung rund um den Bahnhof in Verbindung mit Gesamtstadt stärken, Bahnhof und Umfeld als (Zweit-) Standort für bestehende Anbieter in Liestal ausbauen, zum Beispiel Gesundheit, Einzelhandel und Gastronomie
- 9 Bestehendes Angebot des Kulturhauses Palazzo in die Neugestaltung und Aktivierung der Stadtlounge integrieren



## Urbane Sicherheit

- 10 Neugestaltung der Unterführungen und des öffentlichen Raums für verbessertes Sicherheitsgefühl nutzen



# MASSNAHMEN

## FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Bahnhofplatz als Stadtlounge konzipieren und mit identitätsstiftenden Freiräumen umgestalten, Wegeanbindungen zu Altstadt, Schulen, Verwaltung, Spital und zu den südlich gelegenen Quartieren verbessern, Ausbau Velo-Abstellanlagen, Stärkung publikumsorientierter Nutzungen

## WEITERE MASSNAHMEN

Gleiserweiterung ausbauen und Unterführung erneuern

Neue Erschließungsstraße im Norden errichten

Nutzungspotenziale für Güterareal erarbeiten

Umgestaltung Bahnhofflächen und Postareal

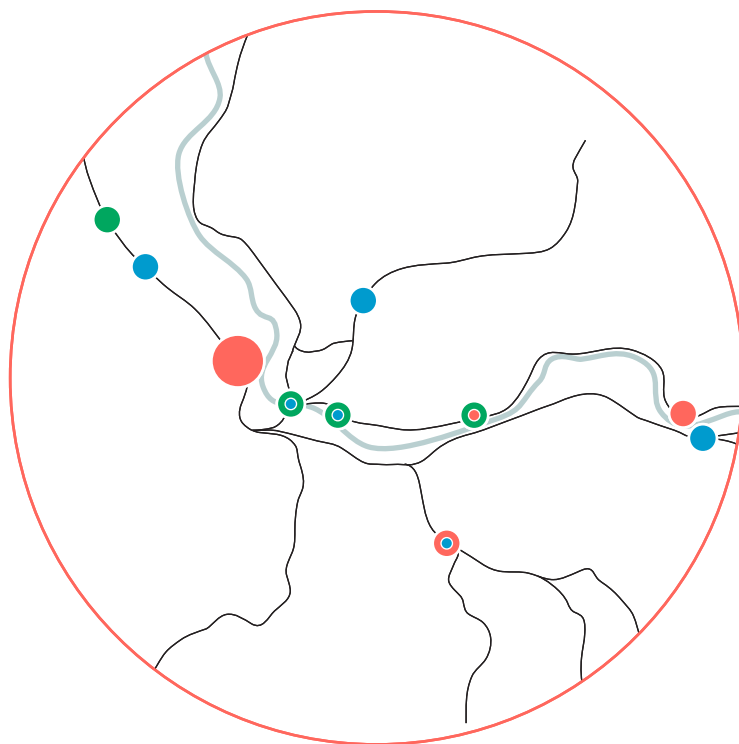
# ST. LOUIS

Der Bahnhof St. Louis entwickelt sich durch die Verlängerung der Tramlinie 3 zu einem trinationalen Zentrum der Mobilität. Die neue Mobilitätsdrehscheibe verbindet den Flughafen EuroAirport mit der trinationalen Agglomeration.

Die Tramverbindung fördert den Gebrauch nachhaltiger Verkehrsträger, erhöht die Nutzung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und entlastet das Straßennetz vom motorisierten Individualverkehr.

Bisher schlecht erreichbare Quartiere und zukünftige Entwicklungsgebiete werden an ein attraktives Verkehrsnetz angeschlossen und entwickeln sich zu Stadtquartieren der trinationalen Agglomeration. Das Tramprojekt übernimmt die Funktion eines „Entwicklungsmotors“ für das weitere Zusammenwachsen der Region.

Die funktionale und räumliche Aufwertung bietet die Möglichkeit, die Quartiere in ihrem trinationalen Zusammenhang zu entwickeln und innovative Verkehrskonzepte mit vorbildlichem Charakter umzusetzen.



Projektfamilie

Innenentwicklung & Baukultur

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

- Bahnhofsgebäude wurde renoviert
- Neues Café/ Kiosk im Inneren

#### Bahnhofsflächen

- Umstrukturierung des Bahnhofsvorplatzes West mit neuer Tram Haltestelle, Bushaltestelle sowie P+R Parkhaus

#### Zugang

- Gleise und Zugänge barrierefrei erreichbar

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

- Sanierung und Aufwertung der Gebäudefassaden am Bahnhofsvorplatz wünschenswert
- Stadtentwicklungsprojekte rund um die neue Tramlinie

#### Öffentlicher Raum

- Öffentlicher Raum am Bahnhofsvorplatz untergenutzt

#### Aufenthaltsqualität

- Aktuelle Umbaumaßnahmen erhöhen die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl am Bahnhof

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

- Verlängerung Tram 3
- Bau P+R Parkhaus mit 700 Parkplätzen
- Bahnhof wird zu einem multimodalen Verkehrsknoten aufgewertet: Tram 3, Bus zum Flughafen
- Moderne Fahrradstationen auf West- und Ostseite



# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN

**Vernetzung**

- 1 Westseite des Bahnhofs öffnen
- 2 Neue Mobilitätsdrehscheibe durch Tram 3 herstellen
- 3 Am Bahnhof direkte Busanbindung zum EuroAirport anbieten

**Flächenaktivierung**

- 4 Freiflächen östlich des Bahnhofs aufwerten, Mehrwert für Bewohnende schaffen
- 5 Neu gewonnene Zentralität für Entwicklung eines dichten, Nutzungsgemischten Quartiers unmittelbar am Bahnhof nutzen

**Orientierung**

- 6 Neue Orientierung und Verknüpfung beidseits des Bahnhofs schaffen
- 7 Attraktive Fassaden als Gesicht zum Bahnhof gestalten

**Organisation & Kommunikation**

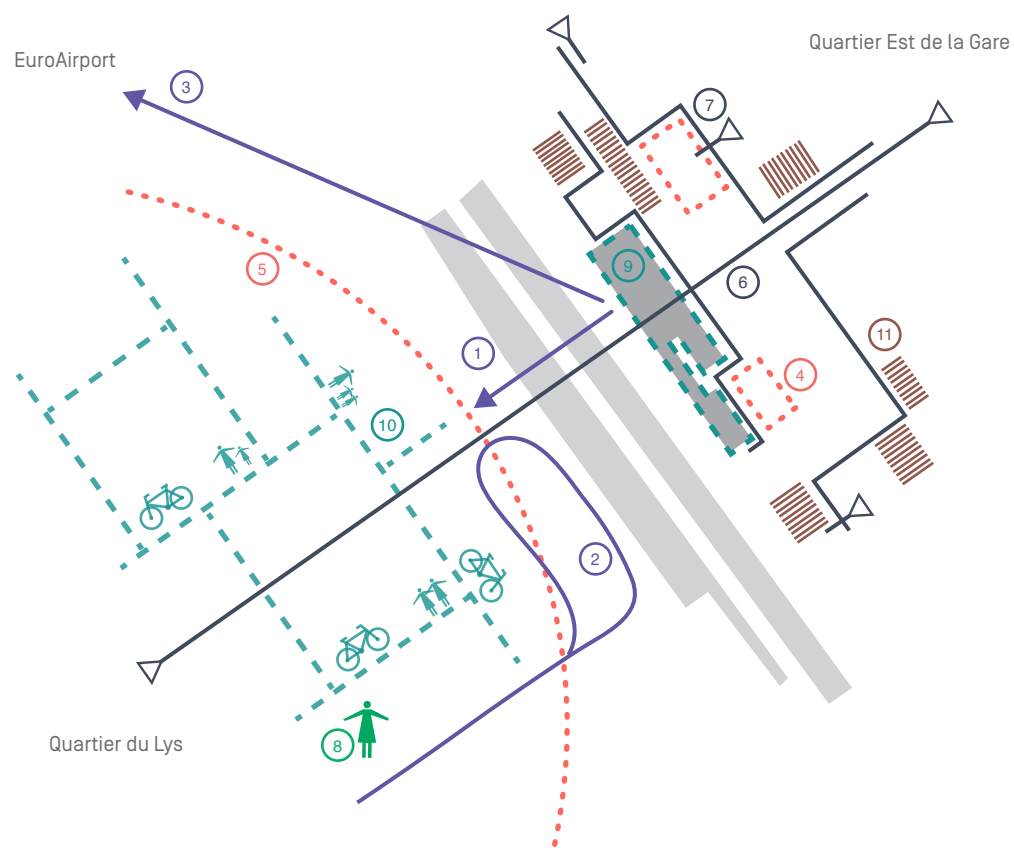
- 8 Image und Marke für neues Quartier entwickeln

**Mischung & Vielfalt**

- 9 Zusätzliche Nutzungsvielfalt im Bahnhofsgebäude einrichten
- 10 Nutzungsmischung und Nahmobilität in Quartiersentwicklung aufeinander abstimmen

**Urbane Sicherheit**

- 11 Aufenthalt und Sichtbarkeit der öffentlichen Räume auf Bahnhofsvorplatz verbessern



## MASSNAHMEN

### FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Wohnqualität und Zusammenleben im Quartier östlich des Bahnhofs stärken, untergenutzte Freiflächen für Bewohnende freigeben und als Gärten oder für soziale und kulturelle Angebote aktivieren sowie Fassaden rund um den östlichen Bahnhofsvorplatz aufwerten

1. Priorität: Realisierung Information und Signalatik

### WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

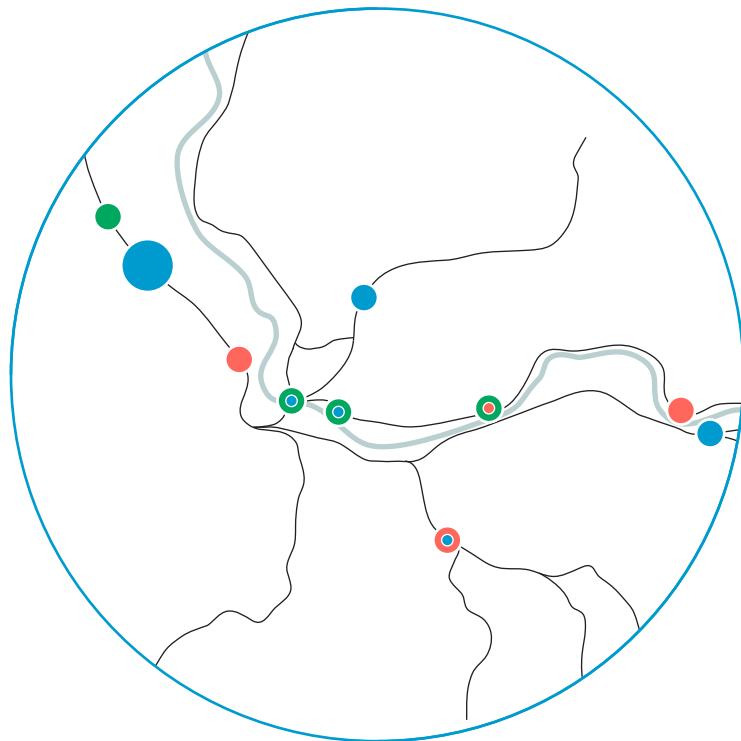
Identitätsstiftendes Hochbauprojekt als Auftakt der Quartiersentwicklung im Westen rund um neue Mobilitätsdrehscheibe konzipieren und realisieren

Quartier westlich des Bahnhofs mit vorbildlichem NMIV-Konzept entwickeln

# BARTENHEIM

Der Bahnhof Bartenheim entwickelt sich als Scharnier für die in der Region wichtigen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung. Er verknüpft die umliegenden Wohn- und Arbeitsstandorte mit dem Freizeitangebot rund um die Kiesgrube im Norden und dem Flughafen EuroAirport im Süden. Die Aktivierung der kommunalen Flächenreserve östlich des Bahnhofs ist ein strategischer Baustein für die Aufwertung des bestehenden Gewerbegebiets. Zugleich wird die Ostseite des Bahnhofs mit einer neuen großzügigen Verbindung nach Norden zugänglich und wahrnehmbar.

Die Umsteigequalität im Umkreis und zum Flughafen soll mit Bus und Bahn aufgewertet werden. Dazu sind neue Bushaltestellen am Bahnhof notwendig. Ein neues Gleis zum Flughafen ermöglicht eine schnelle Verbindung für Fahrgäste.



Projektfamilie

Identität & Wahrnehmung

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

-Kein Bahnhofsgebäude vorhanden

#### Bahnhofsflächen

-Ein- und Ausstiegsbahnhof, keine weiteren Nutzungen

#### Zugang

-Unterführung zu klein dimensioniert

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

-Kommunale Freifläche unmittelbar am Bahnhof  
-Gewerbeflächen östlich des Bahnhofs  
-Aufwertung der Kiesgrube als Freizeitmagnet für die Umgebung und Bedeutungsgewinn für den Bahnhof

#### Öffentlicher Raum

-Raum wird hauptsächlich zum Parken, Ankommen und Abfahren benutzt

#### Aufenthaltsqualität

-Keine Möglichkeiten zum Verweilen und zum Aufenthalt am Bahnhof

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

-Neue PKW-Plattform bietet Parkplätze  
-Planung eines dritten Gleises zum Flughafen  
-Bushaltestelle befindet sich nicht am Bahnhof

#### Wegeführung/ Anbindung

-Stärkung der Anbindung zu den Gewerbeflächen, Wohnflächen und zur Kiesgrube notwendig

#### Ergänzende

#### Nutzungen/ Dienstleistungen

-Attraktive Fahrradabstellplätze vorhanden  
-Serviceleistungen insbesondere für Pendler und Einwohnende notwendig

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



## Vernetzung

- ① Bahnhof als Scharnier zwischen Arbeit, Freizeit, Wohnen und Flughafen stärken
- ② Umsteigequalität zwischen Bahn und Bus verbessern
- ③ Gleis zum Flughafen errichten



## Flächenaktivierung

- ④ Kommunale Fläche im Übergang zu Gewerbegebiet entwickeln
- ⑤ Innenentwicklung befördern und damit Wohnangebot ausbauen und Ortskern stärken



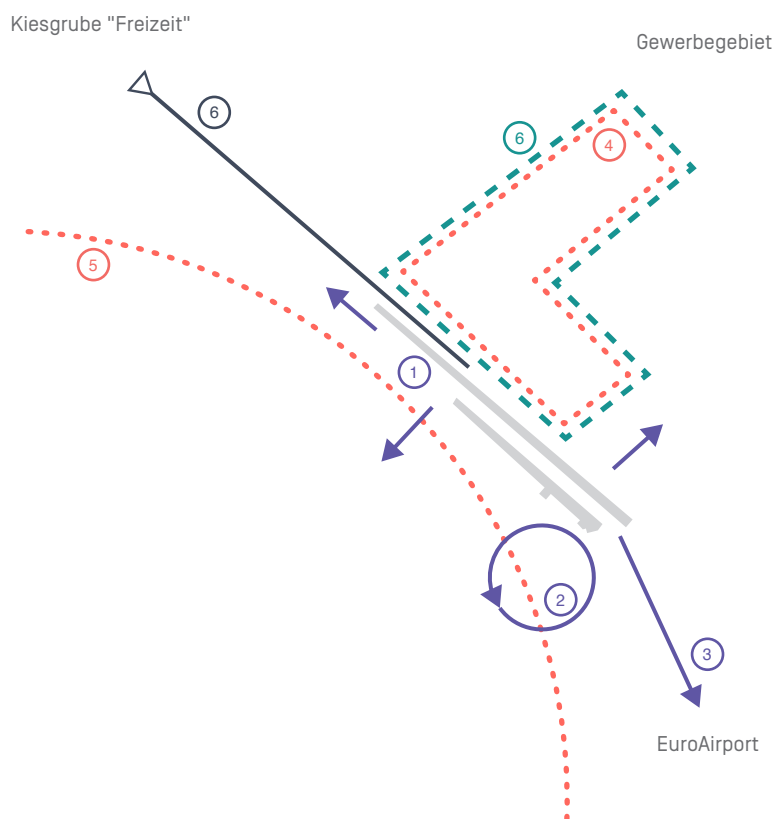
## Orientierung

- ⑥ Wahrnehmung der östlichen Bahnhofsseite mit landschaftlich gestaltetem Rad- und Fußweg zu neuem Freizeitangebot rund um die Kiesgruben steigern



## Mischung & Vielfalt

- ⑦ Nutzungsvielfalt und Mischung auf kommunaler Fläche konzipieren und umsetzen, um Impuls für Gewerbebebietsaufwertung mit verbesserter Verknüpfung zum Bahnhof zu schaffen



## MASSNAHMEN

### FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Attraktive Landschaftsachse zu neuem Freizeitangebot rund um die Kiesgruben für Rad- und Fußverkehr gestalten

1. Priorität: Realisierung Information und Signaletik

2. Priorität: Entwicklungskonzept für kommunale Fläche als Impulsgeber für Gewerbegebiet erstellen

### WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

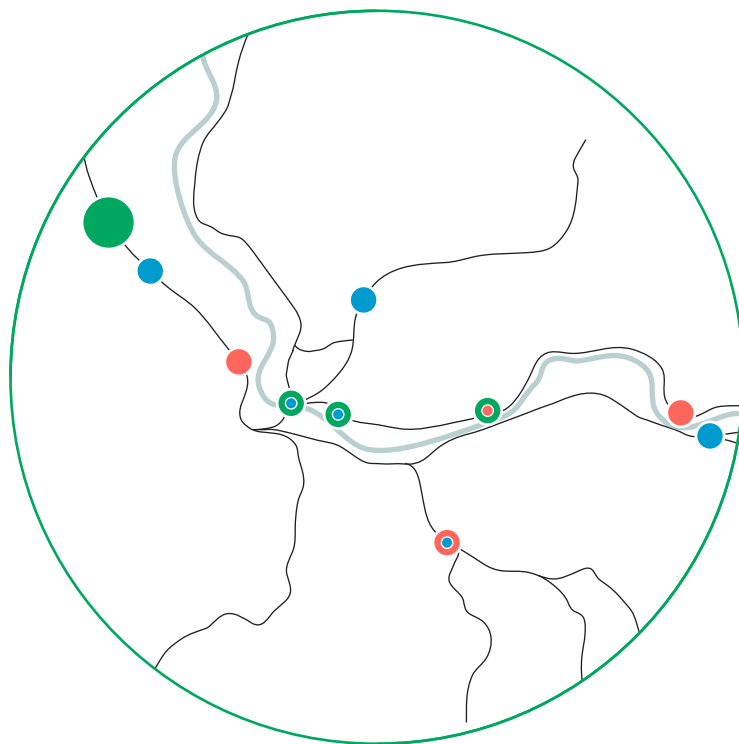
Umsteigequalität am Bahnhof zwischen Bahn und Bus verbessern

# SIERENTZ

Der Bahnhof Sierentz spielt eine bedeutende Rolle für die Innenentwicklung des Orts. Durch die neue Wahrnehmung und Nutzung der Flächen rund um den Bahnhof entwickelt sich dieser zu einem lebendigen Ort. Damit wird Sierentz insgesamt als attraktiver Wohnstandort gestärkt.

Das vielfältige Angebot der Kultur- und Bildungsstätte Domain HAAS wird am Bahnhof sichtbar. Weitere temporäre wie permanente Aktivitäten beleben die Bahnhofsfelder und verdeutlichen die wichtige Rolle von Kultur und Freizeit.

Zudem ist der Bahnhof Sierentz wichtige Mobilitätsdrehscheibe und attraktiver Umsteigeort für die umliegenden Ortschaften. Wahrnehmbare Fußwegeverbindungen, sichere Fahrradwege und ein erweitertes Busnetzangebot prägen den Ort und stärken die Vernetzung mit der Region.



Projektfamilie

Zivilgesellschaft & Kultur

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

- Leerstehendes, funktionsloses Bahnhofsgebäude
- Wiedernutzung des Bahnhofsgebäudes
- Umnutzung der angrenzenden Lagerhalle als Potenzial der Umfeldaufwertung

#### Bahnhofsfelder

- PKW-Parkplätze nicht ausreichend
- Bahnhofsumfeld untergenutzt, nur zum Ein-/Austeigen und Parken

#### Zugang

- Öffnung der Fußgängerverbindung im Süden zum Bahnhof

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

- Domain HAAS als Kultur- und Bildungsort wertet Bedeutung des Bahnhofes auf und steigert das Freizeit- und Kulturangebot
- Fertigstellung neue Wohnsiedlung "L'envol des Hironnelles"

#### Öffentlicher Raum

- Öffentlicher Raum durch Parkplätze blockiert
- Es fehlt ein Bespielungs- und Belebungsraum am Bahnhof

#### Aufenthaltsqualität

- Monofunktionale Bahnhofsfelder verhindert Aufenthalt
- Kurzes Verweilen der Fahrgäste, lediglich zum Ein- und Aussteigen

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

- Fehlende Busanbindung der Agglomeration St. Louis
- Mangelhafte Busanbindung umliegender Ortschaften

#### Wegführung/ Anbindung

- Funktionale und sichtbare Verbindung zur Mediathek fehlt
- Mangel an sicheren Fahrradwegen in Sierentz

#### Ergänzende

#### Nutzungen/ Dienstleistungen

- Attraktive Fahrradabstellplätze vorhanden
- Serviceleistungen insbesondere für Pendler und Einwohnende notwendig

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



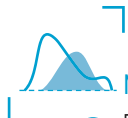
## Vernetzung

- 1 Wegeführung ins Zentrum, zur Domain Haas und zu den Wohngebieten stärken
- 2 Sichere Fahrradwege errichten
- 3 Busanbindung in die Agglomeration St. Louis etablieren



## Flächenaktivierung

- 4 Bahnhofsgebäude neu nutzen und perspektivisch Lagerhalle umnutzen, um den Bahnhof und sein Umfeld zu einem attraktiven Ort zu gestalten
- 5 Innenentwicklung im Ortskern befördern und Wohnangebot für vielfältige Zielgruppen ausbauen
- 6 Neubauprojekt Quartier L'envol des Hirondelles fertigstellen und einbinden



## Mehrfachkodierung

- 7 Parkplätze auf dem Bahnhofsvorplatz temporär bespielen, um spätere ergänzende Nutzungen vorzubereiten



## Orientierung

- 8 Wahrnehmbare Verbindung in Ortskern, zur Domain Haas und zu den Wohngebieten schaffen



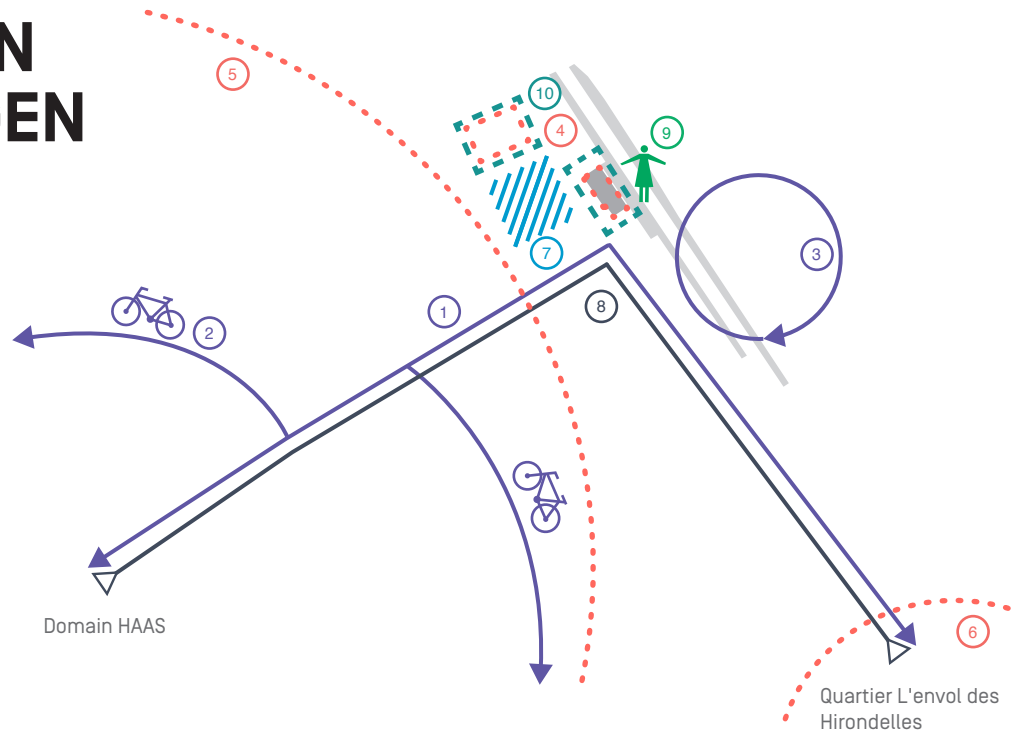
## Organisation & Kommunikation

- 9 Mit SNCF Kauf des Bahnhofsgebäudes abstimmen



## Mischung & Vielfalt

- 10 Ergänzende Nutzungen im Bahnhofsgebäude, auf dem Vorplatz sowie perspektivisch am Standort der Lagerhalle schaffen



## MASSNAHMEN

### FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Leerstehendes Bahnhofsgebäude revitalisieren: Gebäude der SNCF durch Gemeinde erwerben und Nutzungskonzept entwickeln, zum Beispiel Kiosk, Café, kulturelle Nutzung in Kooperation mit Domain Haas

1. Priorität: Infrastruktur für Langsamverkehr ausbauen: Wegenetz stärken, Beschilderung erweitern, Service- und Dienstleistungen anbieten. Anbindung an Stadt und Domain HAAS

1. Priorität: Realisierung Information und Signalistik

2. Priorität: Wegeführung zu L'envol des Hirondelles als attraktiven öffentlichen Raum sichtbar gestalten – zum Beispiel mit Oberflächen, Bepflanzung, Licht und Beschilderung

2. Priorität: Bahnhofsparkplatz regelmäßig am Abend und am Wochenende mit temporären Aktivitäten wie Flohmarkt, IBA-Kit, Spielaktionen in Verbindung mit Domain Haas doppelnutzen, um Ort auch während bisher ungenutzter Zeiten zu bespielen

### WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

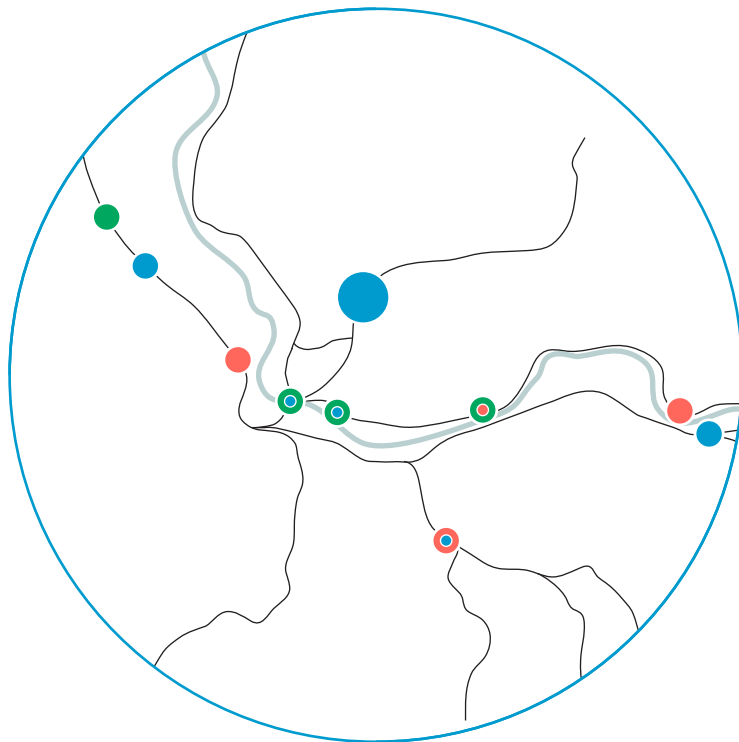
Busverbindungen mit Agglomeration St. Louis schaffen

Strategie zur Innenentwicklung erstellen, um Wohnraum zu schaffen und Funktionalität im Ortskern zu stärken, Zeithorizont 2050

# LÖRRACH

Die Stadt Lörrach entwickelt ihren Hauptbahnhof mit der IBA Basel zu einem Modellbahnhof der trinationalen Agglomeration Basel. Als Verkehrsdrehscheibe verfügt der Hauptbahnhof Lörrach über optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Regio-S-Bahn, Bus und weiteren Mobilitätsangeboten. Durch die Auffrischung und die Aktivierung des Bahnhofumfelds werden Aufenthaltsqualität und Vernetzung im städtischen Gefüge gestärkt.

Ein Gestaltungskonzept rund um den Bahnhof sorgt für eine neue visuelle Identität und unterstützt die Orientierung im Raum zwischen Bahnhofsgebäude, Busbahnhof, Taxistand und Fahrradstation. Dabei spielen temporäre Installationen und aktivierende Formate eine wichtige Rolle. Der Bahnhof und sein Umfeld gewinnen an Präsenz. Neue Nutzungen und Dienstleistungen verankern den Bahnhof im städtischen Leben.



Projektfamilie

Identität & Wahrnehmung

## CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

### BAHNHOF

#### Gebäude

- Bahnhofsgebäude wirkt großzügig, aufgeräumt und gut durchgängig für Passagiere

#### Bahnhofsflächen

- Vernetzung der Teilräume (Bahnhof, Bahnhofsvorplatz, Rathaus, Busbahnhof) trotz funktionalem Zusammenhang noch nicht gelungen
- Fehlende einheitliche Oberflächengestaltung

#### Zugang

- Fehlende Eingangssituation
- Fußgängerunterführung unattraktiv

### BAHNHOFSUMFELD

#### Städtebauliche Situation

- Bahnhof als Verbindungsglied durch das Zusammenspiel der Entwicklungsflächen (Altes Post-Areal, MMZ-Gelände)

#### Öffentlicher Raum

- Weitläufige, öffentliche Flächen bergen dunkle Nischen, die unsauber und vernachlässigt wirken

#### Aufenthaltsqualität

- Verkehrsfläche auf Bahnhofofeniveau wird durch PKW dominiert, wodurch dem Raum die Großzügigkeit genommen wird

### FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

#### Mobilitätsangebot

- Aufwertung durch S-Bahn
- Neue Velostation mit Fahrrad, E-Bike-Verleih und Reparaturservice mit direktem Zugang zu Bahngleisen

#### Wegeführung/ Anbindung

- Fahrradpendlerrouten in Planung
- Fehlende Orientierung, sowohl vom Bahnhof zur Innenstadt, als auch Richtung Busbahnhof

# STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



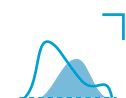
## Vernetzung

- 1 Hauptbahnhof mit Rathaus, Busbahnhof und Entwicklungsfläche östlich des Bahnhofs vernetzen und zu einem funktionalen Herzstück der Stadt ausbauen



## Flächenaktivierung

- 2 Leerstände im Bahnhofsgebäude neu nutzen für ergänzende Dienstleistungen, soziale oder kulturelle Angebote
- 3 Entwicklungsflächen mit Lagegunst unmittelbar am Bahnhof mit langfristigem Mehrwert für Gesamtstadt aktivieren



## Mehrfachkodierung

- 4 Öffentliche Freiflächen rund um Rathaus temporär bespielen und gestalten, um Aufenthaltsqualität und Wahrnehmung zu verbessern



## Orientierung

- 5 Wahrnehmbare Wege- und Sichtverbindungen zu Altstadt und Busbahnhof schaffen



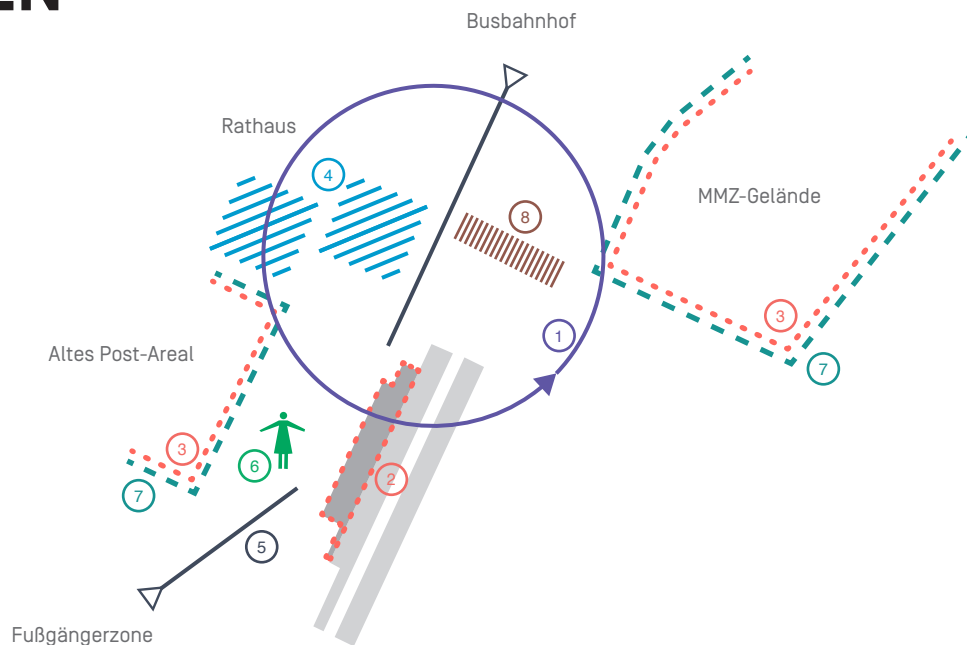
## Organisation & Kommunikation

- 6 Neue Betreiber gastronomischer und kultureller Nutzungen für Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes finden und motivieren



## Mischung & Vielfalt

- 7 Nutzungsmix für Entwicklungsflächen sicherstellen, so dass lebendige Orte mit Mehrwert für den Bahnhof und sein Umfeld entstehen



## MASSNAHMEN

### FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Freiflächen um Bahnhof und Rathaus temporär bespielen und gestalten, um die Attraktivität des Bahnhofsumfelds und die Verknüpfung zum Busbahnhof zu verbessern: kulturelle, sportliche, soziale, kulinarische Aktionen und Angebote in Kooperation mit Schulen, Verbänden, Vereinen und Künstlern – von der Einzelaktion zu einem kuratorischen Konzept mit Veranstaltungskalender

1. Priorität: Fußgängerunterführung aufwerten, barrierefrei gestalten und für Fahrräder befahrbar machen

1. Priorität: Realisierung Information und Signaletik

2. Priorität: Konzept räumlich-visuelle Identität rund um den Hauptbahnhof im Rahmen eines Wettbewerbs entwickeln: Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung des Bestands und gezielten, wirkungsvollen Eingriffen in Oberflächen, Mobiliar, Bepflanzung, Licht, Beschilderung entwickeln und damit Mehrwert schaffen für verbesserte Orientierung zwischen Bahnhofsgebäude, Busbahnhof, Taxistand und Fahrradstation, gesteigerte Aufenthaltsqualität auf Bahnhofsvorplatz sowie verlängerte Sichtachsen von der Fußgängerzone bis zum Busbahnhof

### WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

Verkehrsflächen am Bahnhofsvorplatz neu ordnen



## Urbane Sicherheit

- 8 Sicherheitsgefühl in Unterführung steigern

V



**DAS GEMEINSAME  
PROGRAMM**

# BASIS- UND GRUNDFUNKTION

Die Handlungsmaßnahmen zur Aktivierung der 10 Bahnhöfe fundieren auf gemeinsamen Basis- und Grundfunktionen. Diese sind trotz unterschiedlicher Ausgangslagen an jedem Bahnhof gleich umzusetzen. Sie bilden die Grundvoraussetzung für eine zukünftige, erfolgreiche Entwicklung an den Standorten. Die Basisfunktionen basieren auf fünf Handlungsfeldern:

Die Aktiven Bahnhöfe sollen als **attraktive Bahnhöfe** gestärkt werden. Nutzer- und aufenthaltsfreundliche sowie lesbare Bahnhofsf lächen sollen helfen, die Bahnhöfe aufzuwerten und vom Image als „Unort“ wegzukommen. Dazu müssen baulich-technische Eingriffe erfolgen, um die Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen zu ermöglichen. Es ist erforderlich, die räumliche Orientierung zu verbessern, um transparente und durchlässige Bahnhofsf lächen zu gestalten. Durch ein sauberes, gepflegtes und sicheres Erscheinungsbild der Bahnhofsf lächen wird die Aufenthaltsqualität gestärkt. Service- und Dienstleistungen wirken dabei unterstützend und werten den Bahnhof funktional auf. Der attraktive Bahnhof wird zum Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität für die Region.

Für Bahnhöfe als zentrale ÖPNV-Verkehrsknoten ist ein **multimodales Verkehrsangebot** notwendig. Durch Ergänzung und Optimierung der Mobilitätsketten zwischen Bahn, Bus, Fahrrad, MIV und zu Fuß kann eine hohe Anschluss- und Umsteigequalität an den Bahnhöfen erreicht werden. Sharing-Angebote für Fahrrad und Auto wirken unterstützend. Dabei hilft ein einheitliches Design der unterschiedlichen Verkehrsmittel, die multimodalen Verkehrsanschlüsse lesbar und transparent zu gestalten. Ein funktionierendes multimodales Verkehrsangebot, insbesondere der öffentlichen Verkehrsmittel, kann An- und Abreisenden sowie Besucherinnen und Besucher beeinflussen, sodass der MIV entlastet und darauf verzichtet wird.

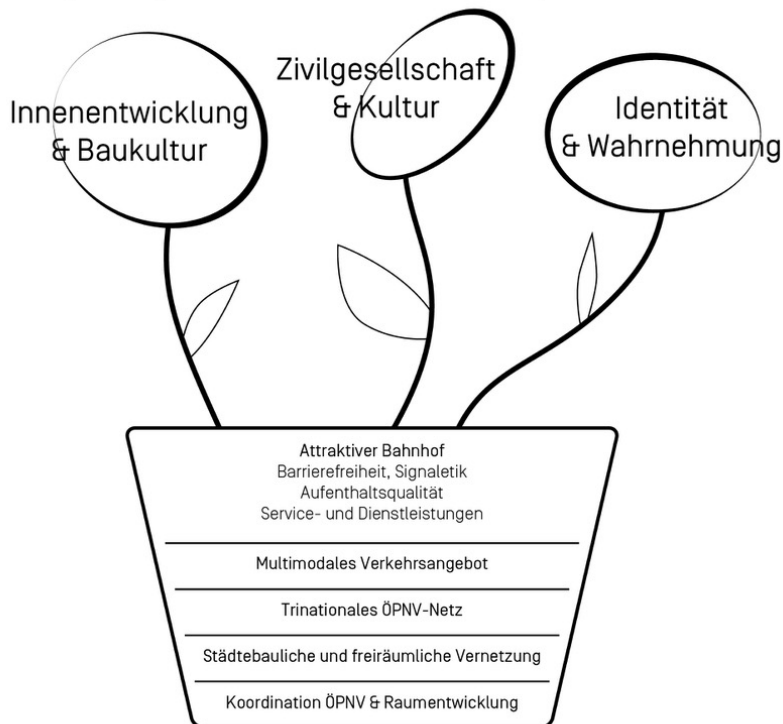
Eine Verknüpfung der multimodalen Verkehrsangebote pro Bahnhof unterstützt den Ausbau eines **trinationalen ÖPNV-Netzes**. Ein grenzüberschreitendes einheitliches Bedienungsangebot der Linienstrecken erhöht dabei die Les- und Nutzbarkeit der Verkehrsträger in der Region. Das trinationale ÖPNV-Netz gewinnt an Attraktivität und erreicht insbesondere auch Pendlerinnen und Pendler, sodass diese verstärkt auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen. Der motorisierte Individualverkehr kann dadurch reduziert und Defizite, wie mangelnde Stellplätze und starke Umweltbelastung aufgrund des hohen PKW-Gebrauchs, entgegengewirkt werden.

Ein weiteres Thema ist die **städtebauliche und freiräumliche Vernetzung** des Bahnhofs mit seinem

Umfeld. Durch eine räumliche und funktionale Vernetzung der Bahnhofsf lächen untereinander gewinnt der Bahnhof an Sichtbarkeit und Bedeutung. Anhand einer Flächenanalyse können Potenziale erarbeitet werden, sodass verbesserte Flächennutzungen im Raum möglich sind. Der Bahnhof als funktionales Zentrum wird gestärkt und seine lokale und regionale Bedeutung für Bewohnende, Reisende und unterschiedliche Akteure erhöht. Die innere Stärkung und Vernetzung des Bahnhofs mit seinem Umfeld ermöglicht zugleich eine funktionale Verknüpfung der trinationalen Bahnhöfe untereinander.

Gleichzeitig ist bei einer städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklung die **Koordination von ÖPNV und Raumentwicklung** zu beachten. Eine ÖPNV-bezogene Innenentwicklung ist erforderlich, um eine bestmögliche Erschließung bei neuen Siedlungsentwicklungen zu garantieren. Quartiersentwicklungen mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten können somit erfolgreich verfolgt werden.

## Begabungen - Zusammenarbeit in Projektfamilien



## Basisfunktionen - Gemeinsame Hausaufgaben



Chancen & Defizite

# INNENENTWICKLUNG & BAUKULTUR

Die Projektfamilie Innenentwicklung und Baukultur verfolgt die Strategie bestehende Flächenpotenziale im Bahnhofsumfeld zu nutzen und für eine Vielfalt unterschiedlicher Angebote zu entwickeln. Die Lagegunst direkt am ÖPNV-Knoten ermöglicht eine optimale Flächennutzung. Dabei soll eine qualitätsvolle Baukultur geschaffen werden, die als lebenswert empfunden wird. Ein neues städtebauliches und freiräumliches Gesicht prägt den Bahnhof und verleiht ihm Ausstrahlung in der trinationale Agglomeration. Um diese Aufgaben erfolgreich zu bewältigen, ist eine Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure wichtig. Ein fortlaufender Dialog zwischen Kommunen und Eigentümerstrukturen von Entwicklungsflächen, Investoren, künftigen Betreibern und Nutzern verdeutlicht den Entwicklungsprozess der Projektfamilie. Dabei ist es notwendig, die Interessen der Öffentlichkeit miteinzubeziehen, um optimale, zufriedenstellende und nachhaltige Ergebnisse zu erzielen. Mitglieder der Projektfamilie Innenentwicklung und Baukultur sind die Bahnhöfe Rheinfelden (Baden), Bad Säckingen, Liestal, St. Louis und perspektivisch der Bahnhof Stein im Fricktal. Die Bahnhöfe

sollen einen laufenden Erfahrungsaustausch untereinander pflegen, um räumliche Konzepte, Verfahren und Instrumente zu vergleichen und anhand gelungener Beispiele zu lernen. Auch wechselseitige Mitwirkung in beratenden Gremien, Workshops und Wettbewerbsjurs unterstützt die Bestrebung einer attraktiven Baukultur am Bahnhof. Zudem ermöglicht die Zusammenarbeit eine Kooperation mit (Berufs-) Verbänden, Vereinen oder auch Initiativen der Baukultur, um eine gemeinsame Vermarktung der Flächen voranzutreiben. Um das Ziel der Innenentwicklung und Baukultur am Bahnhof zu verfolgen, wird als gemeinsame Maßnahme die Installation eines temporären oder permanenten Pavillons und Treffpunkts verfolgt. Durch Informations- und Nutzungsangebote zu den Entwicklungsperspektiven rund um den Bahnhof wird die Öffentlichkeit für die zukünftigen Planungsprozesse sensibilisiert. Jeder Bahnhof entwickelt dabei ein auf ihn angepasstes Konzept, um Nutzungsexperimente und Angebote vor Ort auszuprobieren. Das Ziel ist, ein geeignetes räumliches Konzept mit einem zukunftsfähigen Nutzungsmix zu entwickeln und Mitstreiter dafür zu gewinnen.

## WAS IST DIE AUSGANGSLAGE?

**Flächenpotenziale** in unmittelbarer Bahnhofsnähe vorhanden

**Handlungsfähige Akteure**, die Flächen entwickeln wollen oder bereits entwickeln

**Bestehende Nachfrage** nach Flächen für Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen in zentraler Lage am Bahnhof

**Innenentwicklungsstrategie** der Kommune

## WAS SIND AUFGABEN?

Schaffung eines **attraktiven Nutzungsmix** unter Berücksichtigung der Anforderungen der Multimodalität im Bahnhofsumfeld

**Mittel- bis langfristige Entwicklung** mit städtebaulichem, freiräumlichem und verkehrlichem **Gesamtkonzept**

Heranführung an Neubespielung der Flächenpotenziale mit **temporären Aktivitäten**

## WAS SIND EFFEKTE?

Bahnhof als **attraktive Adresse** und **Tor zur Stadt**, Kommune mit **neuem Gesicht zum Bahnhof - Signalwirkung** für weitere Orts(innen-)entwicklung

Bahnhof als **attraktiver Ort** nicht nur zum An- und Abreisen, sondern für **kommunal und regional bedeutende Angebote**, für Wohnen, Dienstleistungen, Kultur und Freizeit

Chance, um den Bahnhof zugleich die **öffentlichen Räume** sowie **Zugänge** und **Übergänge** umfassend neu zu gestalten

## WAS IST ZU BEACHTEN?

Interessen unterschiedlicher Akteure unter einen Hut bringen: **Aushandlungsprozess** zwischen Kommune, Eigentümern, Investoren und Betreibern

Sicherung einer hohen **städtebaulichen** und **freiräumlichen Qualität** durch konkurrierende Verfahren, einen Beirat und / oder Expertise von außen

**Öffentliche Räume** mit hoher Aufenthaltsqualität und vernetzender Wirkung auch bei **privaten Vorhaben sichern**

Sensibler **Dialog mit Bevölkerung** und **Öffentlichkeit** an für Kommune bedeutsamen Standort

# ZIVILGESELLSCHAFT & KULTUR

Die Projektgruppe Zivilgesellschaft & Kultur soll die Bahnhöfe Badischer Bahnhof Basel, Grenzach, Sierentz und ergänzend die Bahnhöfe Rheinfeld, Liestal und Lörrach zu einer Angebotsvielfalt am Bahnhof und öffentlicher Teilnahme motivieren. Leerstände und untergenutzte Flächen im Bahnhofsumfeld prägen das Umfeld und hemmen die Entwicklung. Daher soll auf diesen Flächen ein Raumangebot in und um den Bahnhof für Träger und Nutzer der Bereiche Soziales, Bildung, Erholung, Freizeit, Sport, Kunst und Kultur entstehen. Damit können zugleich das lokale bis regionale Zusammenleben sowie Wahrnehmung und Aufenthaltsqualität am Bahnhof gefördert werden. Eine vielfältige Akteurslandschaft bestehend aus Kommune, Ressorts Hochbau, Bildung, Kultur oder auch Jugend, Eigentümerstrukturen der Bahnhofsflächen, Einrichtungen, Verbände, Vereine, Initiativen, Start-ups sowie auch Einzelpersonen prägen die Projektfamilie.

Um diese Angebotsvielfalt an den Bahnhöfen zu entwickeln, sind gemeinsame Maßnahmen zu

ergreifen. Die Errichtung einer Anlaufstelle fördert den Wissenstransfer und unterstützt und berät Betreiber und potenzielle Nutzer. Gleichzeitig erfolgt der Aufbau einer gemeinsamen Flächenbörse, um das Bahnhofsumfeld für temporäre wie auch permanente Aktivitäten zu vermarkten. Dabei ist eine laufende Koordination zur Bespielung der Flächen notwendig, sodass Akteure aktiviert und angesprochen werden, um Nutzungs- und Raumkonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Eine lokale sowie trinationale Vernetzung hoheitlicher, zivilgesellschaftlicher und marktwirtschaftlicher Akteure wird angestrebt.

Die gemeinsame Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit der entstandenen Nutzungsangebote erfolgt durch einen trinationalen Kulturkalender. Dieser informiert an allen Bahnhöfen über die Angebotsvielfalt in der Agglomeration Basel. Der Badische Bahnhof mit Standort in der Kulturstadt Basel wird als gemeinsames Schaufenster genutzt.

## WAS IST DIE AUSGANGSLAGE?

Leerstände und untergenutzte Flächen im Bahnhofsumfeld hemmen die Bahnhofsentwicklung

Leerstände führen zur Verwahrlosung und lassen den Bahnhof als „Unort“ erscheinen

Bestehende soziale und kulturelle Anker im Bahnhofsumfeld oder bestehende kommunale und regionale Bedarfe für neue Angebote

## WAS SIND AUFGABEN?

Einrichtung neuer Angebote in den Bereichen Soziales, Bildung, Erholung, Freizeit, Sport, Kunst und Kultur

Zusammenbringen von Betreibern, Räumen, Investitionen und Genehmigungen

Temporäre und permanente Angebote und Aktivitäten

Öffentlichkeitsarbeit zur regionalen und trinationalen Bewerbung der Angebote

## WAS SIND EFFEKTE?

Bahnhof wird Teil des öffentlichen Lebens

Neue Nutzungen mit Potenzial für neue Identität in und um den Bahnhof

Verbesserung Aufenthaltsqualität, Image und Sicherheit am Bahnhof, da Nutzer und „Kümmerer“ vor Ort sind

Regionale und trinationale Ausstrahlung der Bahnhöfe durch neue Nutzungen mit Alleinstellungsmerkmalen

## WAS IST ZU BEACHTEN?

Nutzungen mit Alleinstellungsmerkmalen, Ergänzung, keine Konkurrenz bestehender Angebote in der Kommune

Finanzierungsmodelle für Nutzungen und notwendige Investitionen jenseits reiner Marktlogik finden

Trinationale Vernetzung von potenziellen Betreibern und Nutzern, Flächenbörse

Gewährleisten, dass Angebote und Interventionen zu einer Steigerung der Identität führen und die Bevölkerung sich mit dem Bahnhof identifizieren kann

# IDENTITÄT & WAHRNEHMUNG

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Bahnhofsräume werden nicht nur von baulichen Ausgangslagen und den gegenwärtigen sowie zukünftigen Nutzungen geprägt. Sind Flächenreserven im Bahnhofsumfeld aus wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen (noch) nicht nutzbar, ist eine Entwicklung am Bahnhof durch bauliche Eingriffe nicht möglich.

Es gilt die Aufenthaltsqualität aufrecht zu erhalten, zu steigern und durch gestalterische Eingriffe zu steuern. In diesem Fall liegen Entwicklungspotenziale in der Stärkung der räumlich-visuellen Identität des Bahnhofs und seines Umfelds. Durch visuelle Akzente wird eine neue Wahrnehmung des Bahnhofs als ÖPNV-Knoten in der trinationalen Agglomeration vermittelt. Dadurch werden der Bahnhof und sein Umfeld auf spätere funktionale und räumliche Entwicklungen vorbereitet.

Um qualitätssteigernde gestalterische Akzente auf den Bahnhofsflächen zu setzen, ist eine Zusammenarbeit zwischen der Kommune und den Eigentümerstrukturen im Bahnhofsumfeld notwendig.

Diese Ausgangslage haben die Bahnhöfe Grenzach, Stein im Fricktal, Lörrach, Bartenheim und ergänzend der Badische Bahnhof Basel gemeinsam. Um das Ziel der Projektfamilie Identität und Wahrnehmung zu verfolgen, soll als gemeinsame Maßnahme ein interdisziplinärer Wettbewerb durchgeführt werden. Landschaftsarchitekten, Architekten und auch Grafiker entwickeln angepasste Projekte für jeden Bahnhof, die zugleich in ein Gesamtkonzept passen, sodass eine gemeinsame Präsenz der Projektfamilie möglich wird. Ein visuelles Erscheinungsbild und eine gemeinsame Marke für die Projektgruppe sollen entwickelt werden. Im Ergebnis werden die neue räumliche Wahrnehmung und Identität der Aktiven Bahnhöfe als Teil des trinationalen Kulturkenders gemeinsam kommuniziert und öffentlich präsentiert.

## WAS IST DIE AUSGANGSLAGE?

Bahnhöfe mit **zunehmender funktionaler Bedeutung** im trinationalen ÖPNV-Netz, jedoch **starke Defizite der Wahrnehmung und Orientierung** vor Ort

Es fehlen **Räume, Akteure und Ressourcen**, um mit baulichen Eingriffen **in absehbarer Zeit** die städtebauliche und freiräumliche Situation zu verbessern

**Mittel- bis langfristig** beabsichtigte funktionale und räumliche **Aufwertung** in und um den Bahnhof

## WAS SIND AUFGABEN?

**Räumlich-visuelle Maßnahmen** als gezielte freiraumplanerische, künstlerische, visuelle Eingriffe, welche eine **neue Wahrnehmbarkeit und Identität** des Bahnhofs und seines Umfelds schaffen

Enge Verknüpfung der Maßnahmen mit **Nutzungsabläufen** rund um die Mobilitätsdrehscheiben

Heranführung an Neubespielung der Flächenpotenziale mit temporären Aktivitäten

## WAS SIND EFFEKTE?

**Stärkung Wahrnehmung und Ausstrahlung** des Bahnhofs in der Region

**Verbesserung der Orientierung und Sicherheit** auf Bahnhofsflächen

Verbesserte **Sichtbarkeit** des trinationalen ÖPNV-Netzes

## WAS IST ZU BEACHTEN?

Bereits **kleine Eingriffe und Akzente** können den Bahnhof und sein Umfeld aufwerten

**Professionelle Entwicklung** der visuellen Identität erhöht Qualität

Entwicklung eines **verbindenden Rahmens** für die Projektfamilie

Je Bahnhof **individuelles, auf spezifische Bedürfnisse** angepasstes Konzept

# INFORMATION & SIGNALETIK

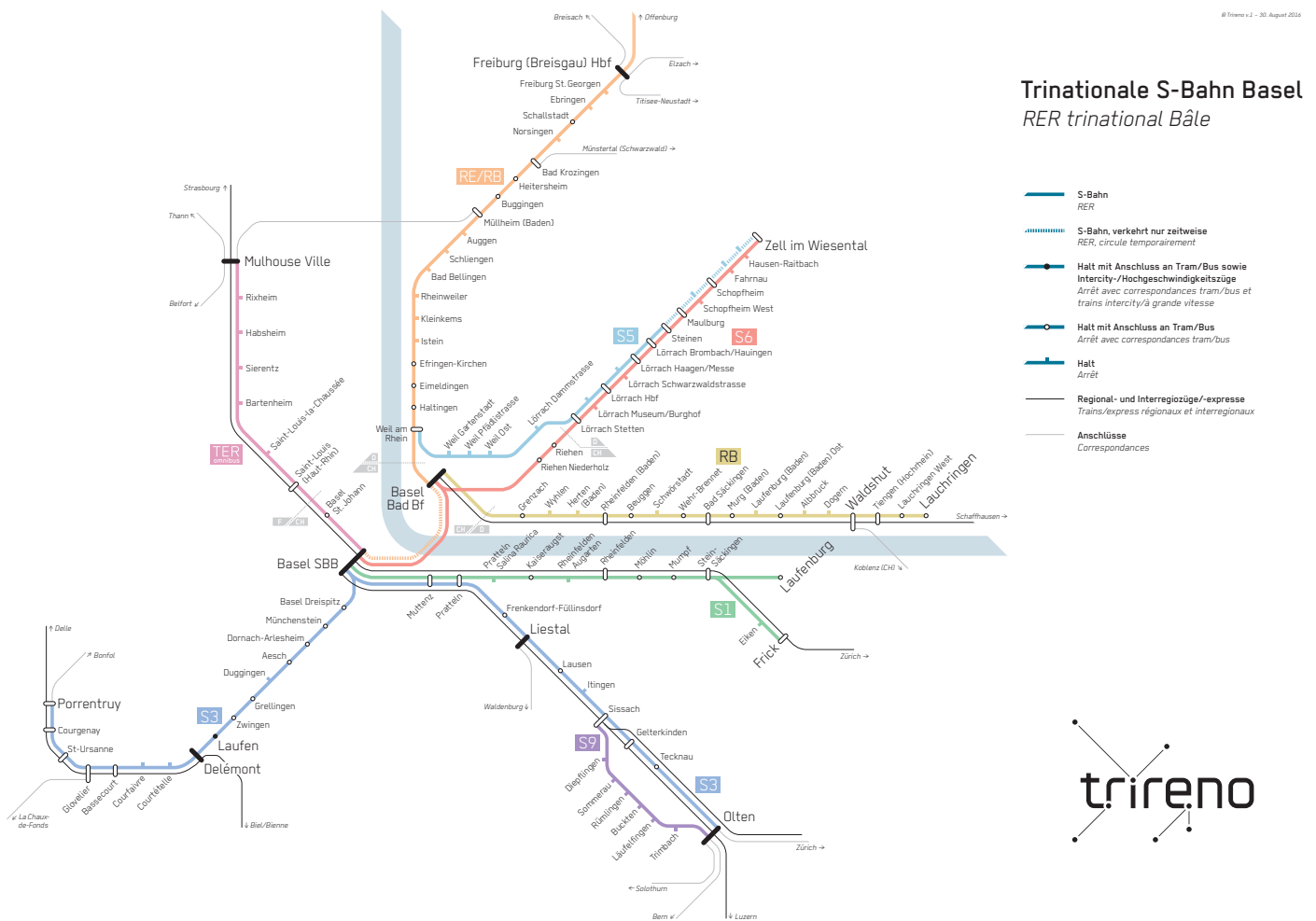
Um die Wahrnehmung der Bahnhöfe als Elemente in einem zusammenhängenden Netz zu stärken, werden kleinteilige Eingriffe vor Ort unternommen, die sowohl der besseren Informationslage am Standort dienlich sind als auch den übergeordneten Wiedererkennungseffekt der Aktiven Bahnhöfe stärken. Die einheitlichen Interventionen pro Standort, welche sich auf den Bahnhofsvorplatz, die Bahnhofshalle und die jeweiligen Bahnsteige beschränken, helfen eine übergeordnete Sichtbarkeit für die an der Projektgruppe teilnehmenden Bahnhöfe zu erzeugen und sie als gemeinsame Marke zu verstehen.

Eine Übersicht über das heutige Karten- und Informationsmaterial der trinationalen Region Basel zeigt, bestehende Pläne sind in ihrer Grafiksprache sehr verschieden und zudem meist nur einsprachig verfügbar. Diese Heterogenität wird durch ein einheitliches Aushängeprinzip mit einem wiederkehrenden Farbkonzept in Zusammenhang gebracht. Die eingesetzten

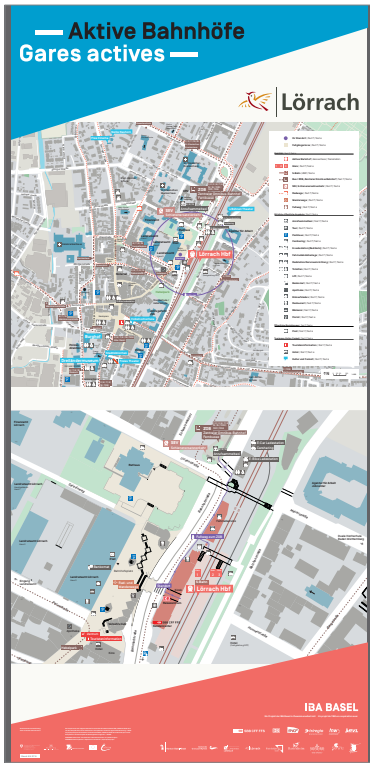
Informationsträger zeigen jeweils Karten vom Bahnhof und seinem unmittelbaren Umfeld sowie den größeren Kontext der Stadt. Zudem klären die Tafeln über weitere Anschlussmöglichkeiten innerhalb von Mobilitätszonen und der Großregion auf.

In der Bahnhofshalle und auf dem Vorplatz informieren großzügige Tafeln über das jeweilige städtische Umfeld. Karten sowie weitere Kenndaten und mehrsprachige textliche Ausformulierungen helfen bei der Orientierung am Standort. Ein kurzes Stadtportrait sowie Tipps zum Erkunden und Entdecken laden zu Spaziergängen in die nähere Umgebung ein.

Auf den Bahnsteigen zeigen Netzplan, Tarifverbundplan sowie Linien- und Ortschaftsplan zusätzlich die weiteren Reiseoptionen auf. Zudem bieten die Tafeln, je nach Bedürfnis des jeweiligen Standorts, Platz für weitere Informationen zum grenzüberschreitenden Verkehr.



**INFORMATIONSTRÄGER PRO STANDORT  
(BSP. LÖRRACH)**



59.4 x 126 cm, 3 x A2

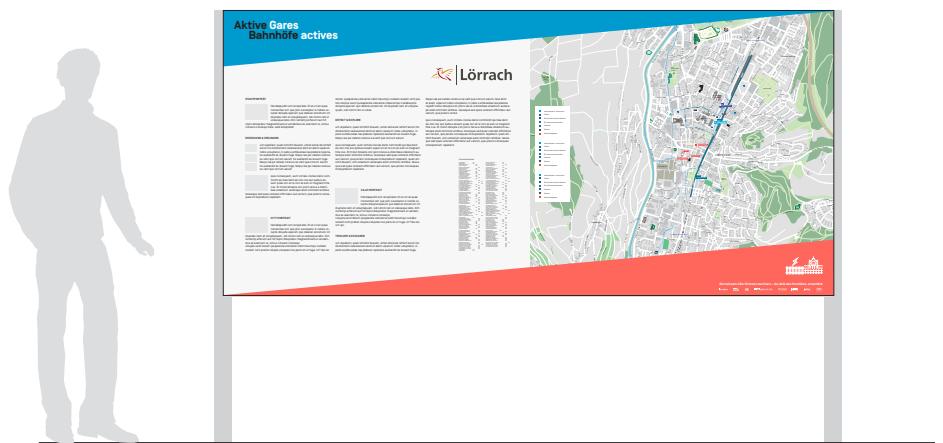
Bahnhofshalle



Bahnhofsvorplatz Variante 1

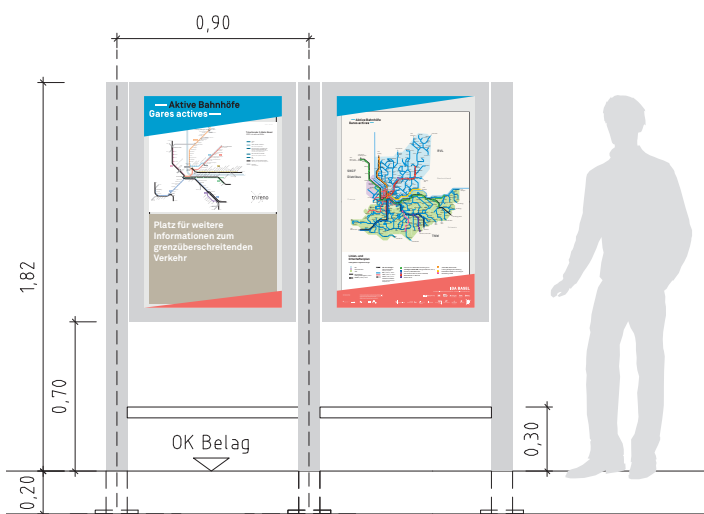
Vorderseite

Rückseite



Soleil-Plakatträger F12

Bahnhofsvorplatz Variante 2



Bahnsteig

