



Bestehende öffentliche Zugänge zum Gebäude:

- 1 Haupteingang Schalterhalle
- 2 Zugang „Riehener Tunnel“
- 3 Zugang „Gepäckraum“
- 4 Zugang „Gare du Nord“

Mögliche neue Zugänge zum Gebäude:

- 5a Zugang „Maulbeerstrasse“ via Treppe bzw. Lift
- 5b Zugang „Maulbeerstrasse“ via Verbindungsgang
- 6 Zugang „Surinam“
- 6a Veloparking „Surinam“
- 7 Zugang „Riehener Tunnel Plus“
- 7a Veloparking „Riehener Tunnel Plus“



Im Folgenden werden die einzelnen Zugänge anhand der aufgeführten Kriterien näher beschrieben und analysiert.

Funktion:

Welche Bereiche werden von den jeweiligen Benutzergruppen über diesen Zugang erschlossen?
Welches Verkehrsmittel ist relevant / vorherrschend?

Benutzergruppe:

Welche Personengruppen benützen diesen Zugang (Zugreisende, Konsumenten, etc.)?

Stellenwert:

Wichtigkeit für die Erfüllung der angestrebten Verkehrsleistung des Bahnhofs bezogen auf die jeweiligen Zeithorizonte

Kapazität:

Lichte Breite des Durchgangs / Regelung Gehrichtung (-en)

Erreichbarkeit / Attraktivität:

Lage der Zugänge / Räume und Raumfolgen / Aufenthaltsqualitäten

Anbindung an die Bahnsteige:

Erreichbarkeit / Distanz und Höhendifferenz zu den Bahnsteigen

Betriebliche und Techn. Anforderungen:

Schliesstechnik, Sicherheitstechnik, Brandschutz, schwellenloser Zugang, etc.

Anpassungsbedarf:

Erforderliche Massnahmen zur Erschliessung der jeweiligen Bereiche

Architektur / Denkmalpflege:

Erhaltungswürdigkeit des Zugangs

Zeithorizont:

Z1 und Z2 sind angenommene Zeitfenster
Teilprojekte (z.B. Öffnung des Riehener Durchgangs) werden nach Planungfortschritt festgelegt

1. Haupteingang Schalterhalle

Der Haupteingang wird auch in Zukunft (Zeithorizont Z1 bzw. Z2) weiterhin der wichtigste Zugang zum Gebäude sein. Über diesen Zugang wird die grosszügige Schalterhalle erschlossen, welche mit Ticketverkauf, Information und Serviceangebot wichtigster Anlaufpunkt für Zugreisende ist. Da die Kapazität dieses Zugangs auch bei einer Zunahme der Personenströme als ausreichend eingeschätzt wird, besteht hier kein Anpassungsbedarf.

2. Zugang „Riehener Tunnel“

Die für das Stadtteilentwicklungskonzept formulierten Projektziele (u.a. Stärkung der Zentrumsfunktion des Bad. Bahnhofs, Förderung eines attraktiven Mobilitätsangebotes, etc.) machen eine Öffnung bzw. Aufwertung dieses Zugangs, sowie eine Verbindung zum Riehener Tunnel erstrebenswert.

Die Machbarkeit der Öffnung des Riehener Tunnels (Z1) wurde bereits im Rahmen einer von der DB in Auftrag gegebenen Studie überprüft und nachgewiesen. Eine zusätzliche interne Ladenpassage steigert nicht nur die Attraktivität, sondern lenkt und gliedert die Personenströme.

3. Zugang „Gepäckraum“

Der Zugang zum Gepäckraum wird im Moment von vielen Personen als Abkürzung von der Schalterhalle in Richtung Tramhaltestelle genutzt (oder umgekehrt), hat jedoch für die Verkehrsleistung des Badischen Bahnhofs eine eher untergeordnete Bedeutung. In den Originalplänen von Karl Moser war dieser Zugang zum Gebäude nicht vorgesehen, sondern wurde erst im Zuge von Umbaumaassnahmen in den 70er Jahren nachträglich eingebaut. Aus dieser Zeit stammt auch die aufgebaute Treppenanlage vor dem Eingang. Die in Z2 vorgesehene Ladenpassage verbindet die beiden Personentunnel miteinander und verlagert die Personenströme, so dass der Zugang zum Gepäckraum weiter an Bedeutung verliert. Für den Zeithorizont Z2 ist daher ein Rückbau dieses Zugangs möglich.

4. Zugang „Gare du Nord“

Der Zugang Gare du Nord dient in erster Linie zur Erschliessung des Restaurants bzw. von Bar und Kultureinrichtung Gare du Nord. Im Rahmen der Studie wurde untersucht, ob dieser Zugang auch für Zugreisende aktiviert werden könnte. Obwohl die bauliche Kapazität vorhanden ist, schränken betriebliche und sicherheitstechnische Gründe (der Zugang dient als Rettungs- und Fluchtweg) die Kapazität dieses Zugangs ein, so dass eine Öffnung für grosse Personenströme nicht empfehlenswert ist.

5. Neuer Zugang „Maulbeerstrasse A & B“

Ein Zugang an diesem Standort ist nur in Kombination mit einem neuen Veloparking sinnvoll. Die Erschliessung der Bahnsteige könnte entweder direkt über Treppenanlagen (mit Lift) zu jedem Bahnsteig erfolgen, oder über einen ca. 80m langen Verbindungsgang zum bereits bestehenden nördlichen Personentunnel. Der wesentliche Vorteil des Verbindungsganges besteht darin, dass mit nur einem Zugang alle Bahnsteige erschlossen werden können. Zudem führt die Bündelung der Personenströme zu einem höheren Personenaufkommen und damit zu einer höheren subjektiven Sicherheit der Benutzer.

6. Neuer Zugang „Surinam“

Ein Zugang an diesem Standort wäre vor allem in Kombination mit einem neuen Veloparking äusserst attraktiv. Neben einer Erschliessung der Bahnsteige bietet dieser Zugang die Möglichkeit, eine stadtstrukturelle Verbindung zwischen den Quartieren zu schaffen. Zu beachten ist jedoch, dass die Realisierbarkeit dieses Zugangs sowohl rechtlich (Abklärungen mit den angrenzenden Liegenschaftseigentümern) als auch bautechnisch (Bauten unter Gleisanlagen) überprüft werden muss. Zudem ist das Einverständnis der schweizerisch/deutschen Grenzbehörden erforderlich. Zu prüfen wäre bei dieser Variante auch, ob der Personentunnel über das Gelände der Firma Sauter bis zur Strasse „Im Surinam“ verlängert werden könnte, um eine bessere Anbindung ans Hirzbrunnenquartier zu gewährleisten.

7. Neuer Zugang „Riehener Tunnel Plus“

Ein Zugang an diesem Standort wäre v.a. in Kombination mit einem Veloparking äusserst attraktiv und bietet die Möglichkeit, eine stadtstrukturelle Verbindung zwischen den Quartieren zu schaffen. Die Realisierbarkeit dieses Zugangs ist noch rechtlich und bautechnisch zu überprüfen. Zudem ist das Einverständnis der schweizerisch/deutschen Grenzbehörden erforderlich. Die Erschliessung dieses Zugangs via Riehenstrasse ist aufgrund der Tramgleise und der angrenzenden Anlieferungszone des benachbarten Firmengeländes nicht unproblematisch. Daher sollte überprüft werden, ob der Personentunnel über das Gelände der Firma Sauter bis zur Strasse „Im Surinam“ verlängert werden könnte, um eine bessere Anbindung ans Hirzbrunnenquartier zu gewährleisten.

FAZIT

Unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen und dem Ansteigen der Personenströme im Badischen Bahnhof wird es längerfristig notwendig sein, weitere Zugänge und Verknüpfungen zu Gebäude und Bahnsteigen zu planen.

Eine für Z2 wünschenswerte Kombination der Zugänge wäre:

Haupteingang Schalterhalle

kein Anpassungsbedarf

Zugang „Riehener Tunnel“

attraktiv gestalteter, sicherer und schwellenloser Zugang

Zugang „Gepäckraum“

Rückbau des Eingangs inkl. Treppenanlage

Zugang „Gare du Nord“

kein Anpassungsbedarf

neuer Zugang „Maulbeerstrasse“

Verbindungstunnel zum nördl. Personentunnel;
kombiniert mit Veloparking im Bereich der Unterführung

Neuer Zugang „Riehener Tunnel Plus“

attraktiv gestalteter Zugang mit Anbindung ans Quartier;
breites Sekundärangebot; kein reiner „Pendlerzugang“;
Kombination mit Veloparking wäre wünschenswert;