

Basel



# **container FLIRT**

**Die Güterbelieferung  
von Basel per S-Bahn**

ETH Studio Basel  
Prof. Jacques Herzog, Prof. Pierre de Meuron  
Simon Hartmann, Manuel Herz, John Palmesino, Ann-Sofi Rönnskog  
WS 2006/2007  
Soley Suter, Anja Stürchler

**container FLIRT**  
**Die Güterbelieferung von Basel per S-Bahn**

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einführung</b>	<b>5</b>
Definition	6
Meilensteine der Logistik	9
Trinationale Differenzen	10
Das Schiff als effizientestes Transportmittel	12
Wie lange reichen die Reserven noch?	14
Erdöl oder Strom?	15
<b>Güterströme durch Basel</b>	<b>17</b>
Die Bedeutung des HUB Basel	18
Verkehrsströme durch Basel	20
Verkehrsträger im Vergleich	24
HUB Basel	26
<b>Die geschichtliche Entwicklung von Basel</b>	<b>29</b>
bis 1850: Logistik: Stadt - Land	30
1850 - 1900: Anschluss ans Massentransportsystem	34
1900 - 1940: Formung der heutigen Infrastruktur	38
1940 - 1968: Verkehrskapazitätsgrenze ist erreicht	42
1968 - 2006: Neue Infrastruktur in gebauter Stadt	46
Das Güterträmli in Basel	50
Die geschichtlichen Handelsorte von Basel	52
<b>Statischer Ist-Zustand</b>	<b>65</b>
Die Handelsorte heute	66
Industrie- und Verkehrsflächen	68
Trennung Headquarter - Umschlag	70
<b>Künftige Drehscheiben von Basel</b>	<b>73</b>
Die Drehscheiben der Zukunft	74

<b>Internationale und regionale Logistik</b>	<b>85</b>
Internationale und regionale Logistik	
<b>Das Chaos der heutigen Logistik</b>	<b>91</b>
Wie funktioniert heute die Feinverteilung in Basel?	92
Internationaler SPOKE	94
Internationaler HUB	96
Lager-/Umschlagszenter einzelner Firmen	98
Regionaler SPOKE	100
Filialen	110
<b>Die Vision von Basels Feinverteilung</b>	<b>113</b>
Die Regionallogistik von morgen	114
Regionaler Sammel-HUB	116
Regionaler SPOKE	124
Quartier HUB	134
Quartier SPOKE	146
Filialen	148
Ist die Belieferung per S-Bahn realistisch?	150
<b>Anhang</b>	<b>153</b>
Europas Gütertram heute	154
S'GüterBim in Wien	155
Ein Güterträmlli für Basel?	156
Kontakte / Besuchte Veranstaltungen	162



# **Einleitung**

**Definitionen**

**Meilensteine der Logistik**

**Trinationale Differenzen**

**Das Schiff als effizientestes Transportmittel**

**Wie lange reichen die Reserven noch?**

**Erdöl oder Strom?**

# Definitionen

## Globalisierung

„Unter Globalisierung versteht man den Prozess der zunehmenden internationalen Verflechtung in allen Bereichen (Wirtschaft, Politik, Kultur, Umwelt, Kommunikation etc.). Diese Intensivierung der globalen Beziehungen geschieht auf der Ebene von Individuen, Gesellschaften, Institutionen und Staaten. Als wesentliche Ursachen der Globalisierung gelten der technische Fortschritt, insbesondere in den Kommunikations- und Transporttechniken, sowie die politischen Entscheidungen zur Liberalisierung des Welthandels. Ab welchem Zeitpunkt man von Globalisierung sprechen kann, ist umstritten.“



die Weltbürste: 4500 Mitarbeiter, zehn Länder, drei Kontinente, fünf Zeitzonen

## Automation

„Automatisierung ist:

- 1) die mit Hilfe von Maschinen realisierte Übertragung von Arbeit vom Menschen auf Automaten, üblicherweise durch technischen Fortschritt.
- 2) die Zusammenfassung von wiederkehrenden Funktionsabläufen in der elektronischen Datenverarbeitung zu Makros oder neuen Programmfunktionen, zum Beispiel in der Textverarbeitung, in der Bildbearbeitung oder in Geografischen Informationssystemen. Genauso wird bei der unbeaufsichtigten Installation der Konfigurationsprozess automatisiert.“



die Automation ermöglicht ein völlig neues, komplexeres und effizienteres Beladen von Schiffen

## RFID

„Radio Frequency Identification (RFID) ermöglicht eine automatische Identifikation (Funkerkennung) und Lokalisierung von Objekten.“

Vorteile von RFID in der Logistik:

- Erhöht die Sicherheit der versendeten Ware
- Einsicht der Ware ohne Öffnen des Packetes
- Abfragen der genauen Position des Packets durch GPS
- Abfragen des Zustandes der Lieferung durch Mikrosensoren (Temperatur, Feuchtigkeit etc.)



RFID Mikrochip



RFID Leseanlage





logistische Hilfsmittel

## Logistische Hilfsmittel

### Tragende Hilfsmittel:





- Paletten
  - Europaletten (800 x 1200 mm)
  - Chemiepaletten (1000 x 1200 mm)
- Werkstückträger (spezifisch)

### Umschliessende Hilfsmittel:

- Paletten
  - Paletten mit Aufsetzrahmen
  - Gitterboxpalette (800 x 1200 mm)
- Kleinbehälter
  - Kästen
  - VDA-Kleinladungsträger (KTL)

### Abschliessende Hilfsmittel:

- Kleinbehälter
  - Kartons
  - Beutel / Säcke
  - Fässer
  - Kisten
- Grossbehälter
  - ISO-Container 10, 20, 30 und 40 Fuss (20' = 6058 x 2438 mm)
  - Binnencontainer (20 Fuss)
  - Wechselpritschen für LKW

Verkehrsträger				
<b>Transport von</b>	Station zu Station	Haus zu Haus möglich	Station zu Station	Station zu Station
<b>durchschnittliche Transportweite</b>	mittel	gering - mittel	mittel	gross
<b>Kapazität</b>	hoch	gering	hoch	mittel
<b>bevorzugte Transportobjekte</b>	Massengüter Kaufmannsgüter	Kaufmannsgüter	Massengüter	hochwertige zeitkritische Kaufmannsgüter
<b>Kostenstruktur (fix / variabel)</b>	Fixkosten hoch, variable Kosten gering	Fixkosten gering variable Kosten mittel	Fixkosten hoch variable Kosten gering	Fixkosten hoch variable Kosten mittel
<b>Verfügbarkeit Flexibilität</b>	mittel	hoch	gering	mittel

## Transporteur - Spediteur

### Transporteur / Carrier:

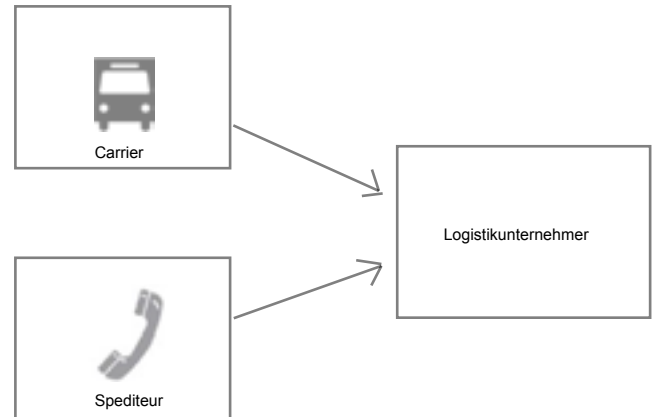
Sind Frachtführer. Ursprünglich war der Carrier nur für den Transport der Ware zuständig.

### Spediteur:

„Kaufmann, der gewerbsmäßig die Besorgung von Gütertransporten durch Frachtführer (z. B. Eisenbahn) oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) in eigenem Namen übernimmt.“

### Logistikunternehmen:

Dieses entstand erst mit der Zeit, als sich die ursprünglich klare Aufgabentrennung der Carriers und Spediteure zu durchmischen begann und die beiden Tätigkeitsfelder von einem Unternehmen abgedeckt wurde.



## Logistik

„Der Begriff Logistik (milt. ‚Nachschubwesen‘) umfasst alle Zwischenschritte der Fertigung. Sie umfasst alle Aktivitäten zur physischen Raum- und Zeitüberbrückung von Gütern und Personen, einschließlich deren Umgruppierung.

Konkreter wird Logistik definiert als integrierte Planung, Organisation, Steuerung, Abwicklung und Kontrolle des gesamten Material- und Warenflusses mit den damit verbundenen Informationsflüssen, beginnend beim Lieferanten, durch die (eigenen) betrieblichen Wertschöpfungsstufen (z.B. Produktions- und/oder Distributionsstufen), bis zur Auslieferung der Produkte beim Kunden, inklusive der Abfallentsorgung und des Recyclings.“

Da in der Logistikbranche die Gewinnmargen sehr tief liegen, ist effizientes Planen, Laden und Transportieren unabdingbar, um überhaupt Gewinn machen zu können.



in der Logistikbranche sind die Gewinnmargen sehr gering

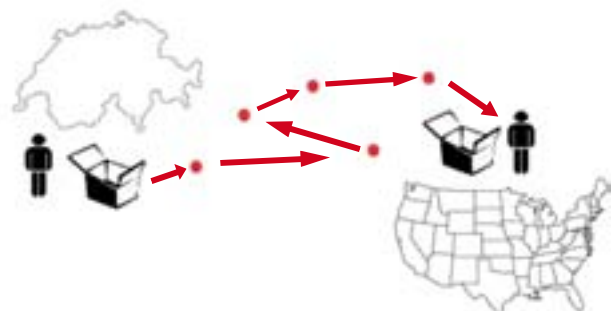
## HUB & SPOKE

### HUB

Ort, an welchem die Verkehrsträger zusammentreffen und Güter umgeschlagen werden.

### SPOKE

Weg, welcher eine Sendung zwischen den HUB's zurücklegt.



# Meilensteine der Logistik

## Eisenbahn

Gegen Ende des Mittelalters gab es eine entscheidende Erfindung, die vermutlich in Bergwerken entstanden ist, wo schwere Lasten transportiert werden mußten: man legte hölzerne Gleise und war somit nicht mehr auf bestehende Straßen angewiesen, um schwere Lasten zu transportieren. Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurde die Schientechnik weiter entwickelt. Der Engländer Ralph Allen erfand in den 1730er Jahren den einseitigen Spurkranz, der die Wagen sicher auf dem Gleis führt. Etwas später wurden die Spurrinnen mit Eisen ausgelegt. Ab 1770 wurde Holz nicht mehr genutzt, nun legte man Eisenschienen auf Steine.

## Industrialisierung

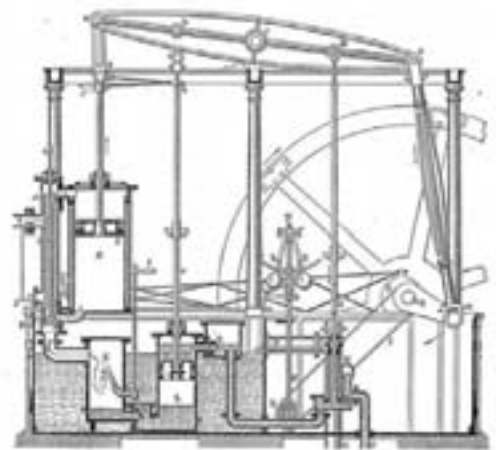
In Grossbritannien waren der Absolutismus und die Grundherrschaft früher als in anderen Ländern Europas gelockert, Zunftzwang gab es im Gegensatz zu deutschen Ländern schon lange nicht mehr. Somit waren die Voraussetzungen für die freiere Ausbreitung des Handels, der Kapitalbildung und der technischen Erneuerung gelegt. Meilensteine waren die **Dampfmaschine** (Erfindung 1712 durch Thomas Newcomen, entscheidende Weiterentwicklung 1769 durch James Watt) sowie von Spinnmaschinen, mechanischem Webstuhl und des Puddelverfahrens bei der Eisengewinnung. Bedeutsam war auch die Erfindung der **Dampflokomotive und der ersten öffentlichen Eisenbahnen**.

Die Industrialisierung wird heutzutage auch als Sinnbild für die Standardisierung / Automatisierung von Verfahren / Prozessen verwendet. Man möchte damit den Wechsel von einer individuellen handwerklichen Tätigkeit hin zu einer standardisierten industrialisierten Tätigkeit kennzeichnen. Als Beispiel sei hier die **Softwareentwicklung** genannt: Bei der Programmierung wird kein Gegenstand im herkömmlichen Sinne hergestellt. Die Herstellung des Produktes Software kann in vielen Firmen als handwerkliche Tätigkeit aufgefasst werden, da sie jedes mal anders und individuell vorgenommen wird. Ziel der Industrialisierung ist es, gemeinsame Herstellungselemente zu standardisieren, so dass sie effektiver, produktiver und gleichförmig eingesetzt werden können. Nur wenn die einzelnen Phasen charakterisiert sind, können z.B. Teile als Offshoring Tätigkeit abgegeben werden. Auch sieht man im Begriff Industrialisierung häufig ein Umweltproblem.

## Standardisierung

Es gibt unterschiedliche Motive für Standardisierung. Unter anderem sind zu nennen: Austauschbarkeit von Komponenten, Vereinfachung des Informationsaustauschs, Verbraucher-

schutz durch Definition von Mindeststandards, Methodische Vereinheitlichung, Kostensenkung. Sowohl die Standardisierung, wie die Automatisierung sind unabdingbare Hilfsmittel für die Logistik und deren zunehmende Globalisierung. So könnten zum Beispiel ohne die Entwicklung von Standardcontainern keine solche Gütermengen in so kurzer Zeit um die ganze Welt transportiert werden.

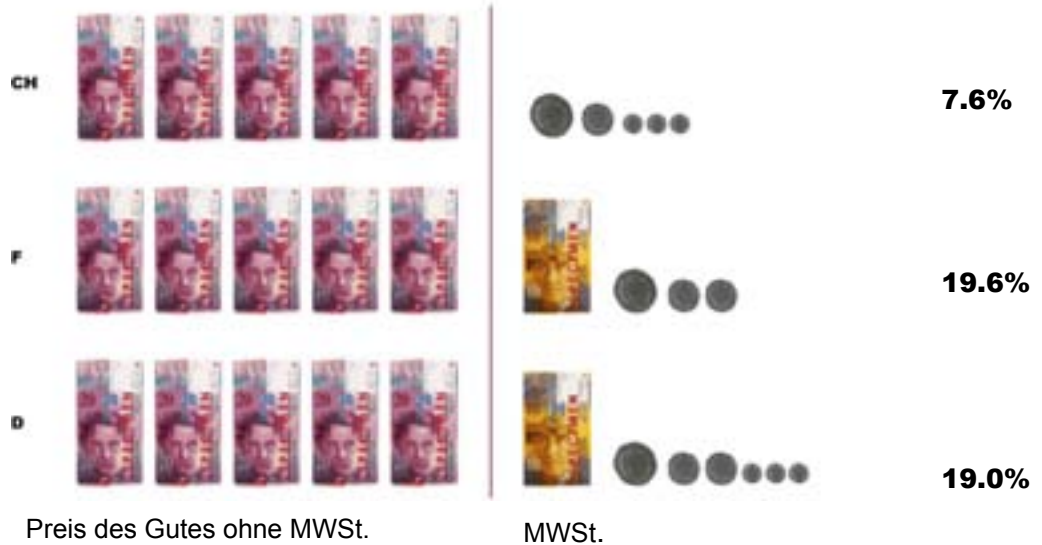


# Trinationale Differenzen

## Sprache



## Mehrwertssteuer



## Nacht- und Wochenendfahrverbot



**MO - FR**  
6.00h - 22.00h



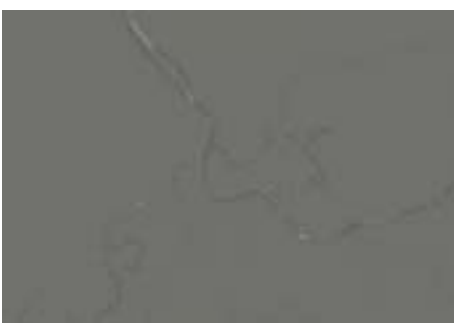
**MO - FR**  
22.00h - 6.00h



**SA**  
6.00h - 22.00h

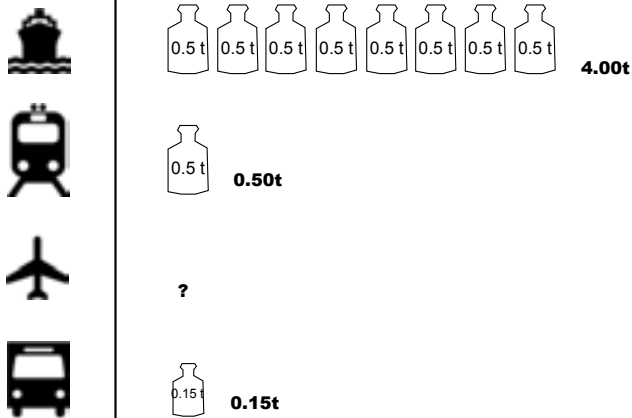


**SA**  
22.00h - 24.00h

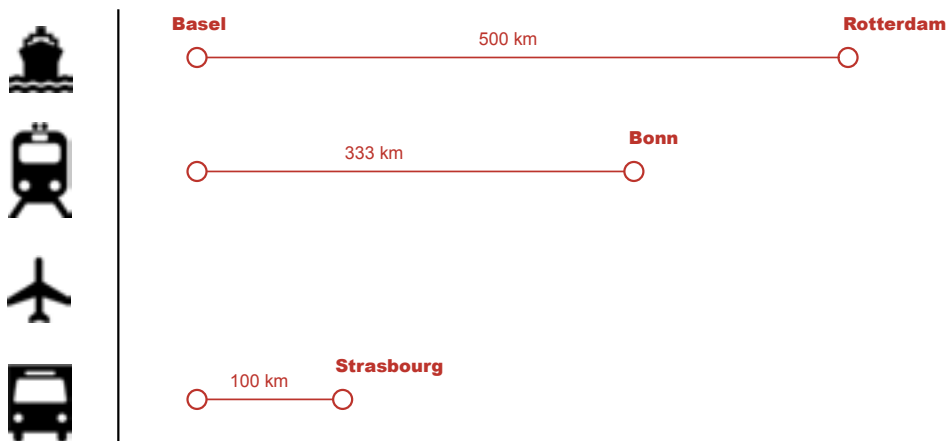


**SA 22.00h -**  
**SO 24.00h**

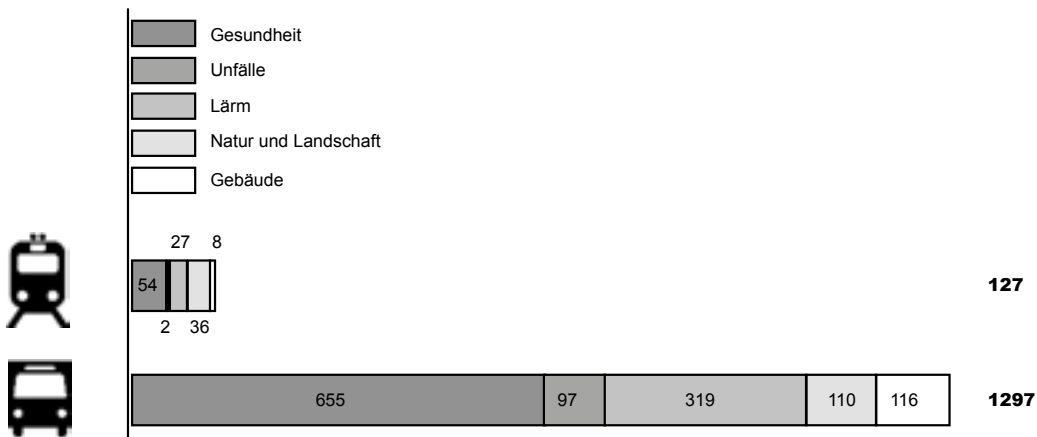
# Das Schiff als effizientestes Transportmittel



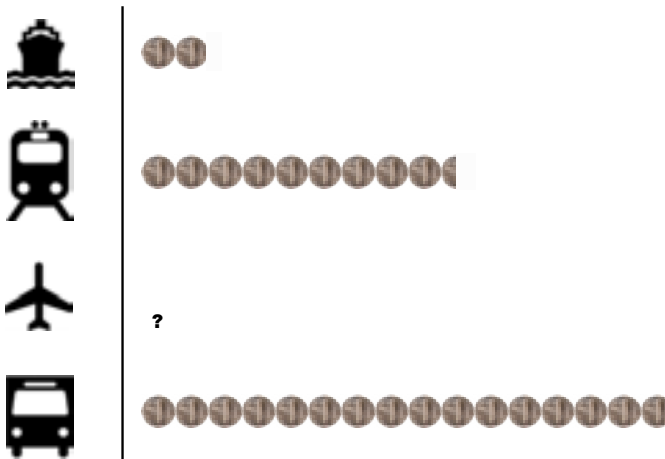
**Nutzleistung**  
Zugkraft in Tonnen / PS



**Energieeffizienz**  
Energie aus 5l Dieselöl reicht für den Transport einer Tonne:



**Externe Kosten des Güterverkehrs / Jahr:**  
in Millionen Franken



**Transportkosten:**  
Durchschnitt Kosten / Tonnenkilometer



**Energieverbrauch:**  
100% ist der totale Energieverbrauch aller Verkehrsträger

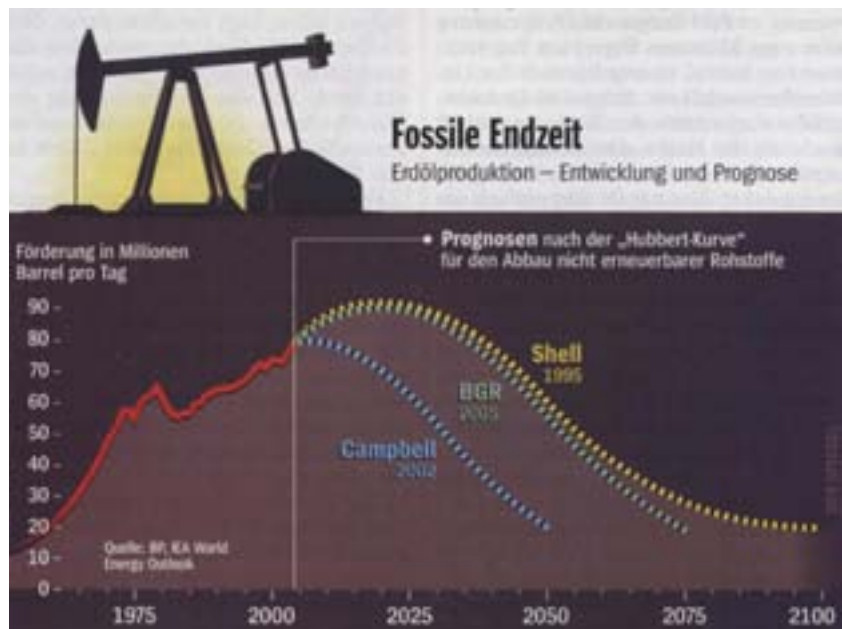
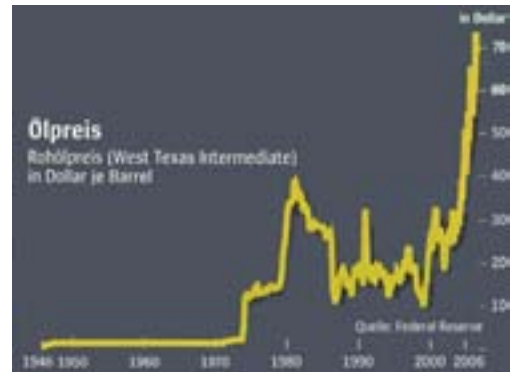
# Wie lange reichen die Reserven noch?

Wie lange dauert unser fossiles Zeitalter noch?

Nach den Erkenntnissen des Geologen Hubbert wird beim Rohölabbau schon in 10 bis 20 Jahren der sogenannte Depletion Mid-Point erreicht sein: Das ist der Zeitpunkt, an dem die Hälfte des Gesamtpotentials an Rohöl verbraucht ist. Die Produktion nimmt ab diesem Zeitpunkt ab, der Verbrauch wird aber weiter steigen

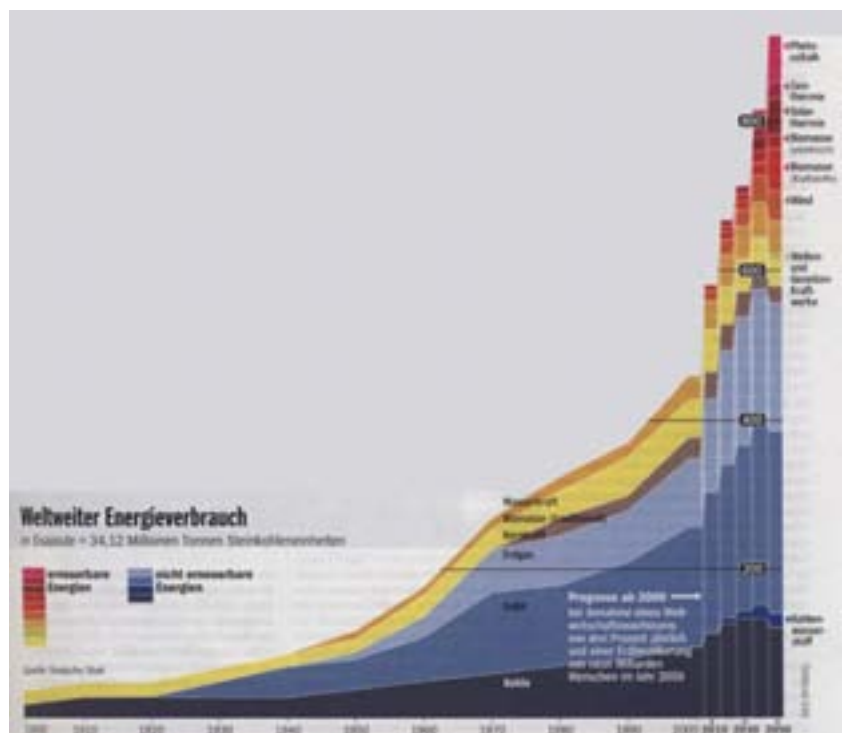
Immerhin 33 der 48 Förderländer haben den Höhepunkt erreicht oder sogar schon überschritten.

Die steigende Nachfrage führt zum Anstieg des Rohölpreises.



Laut Prognose wird in den nächsten 25 Jahren die Nachfrage nach nicht erneuerbaren Energien noch einmal sprunghaft ansteigen und schätzungsweise ab 2040 rückgängig werden. Ursachen dafür sind die abnehmenden Ressourcen und steigenden Preise.

Die erneuerbaren Energien werden exponential zunehmen und 2050 rund ein Drittel der Energieversorgung decken.



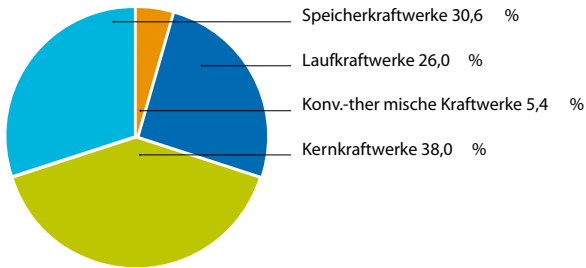
Quelle: Spiegel Special, Nr5/2006



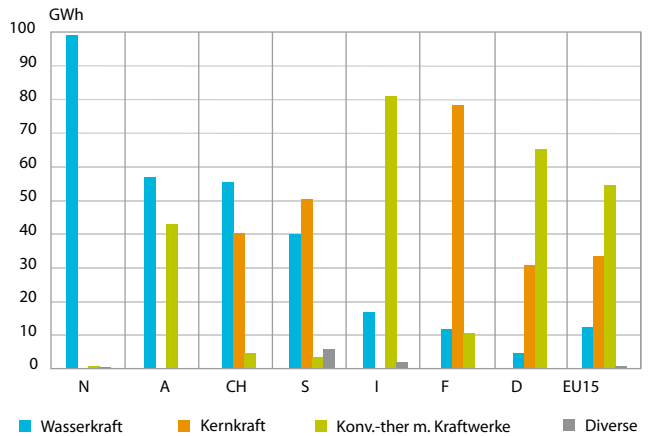
# Erdöl oder Strom?

## Stromerzeugung von BS

Stromerzeugung nach Kraftwerktypen

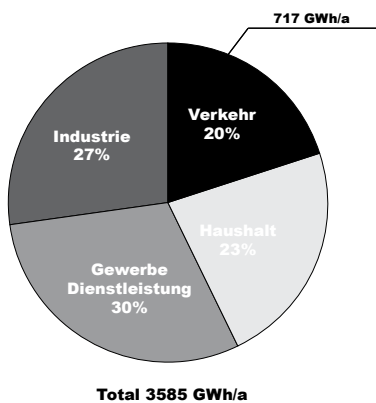


Stromproduktion einiger europäischer Länder nach Kraftwerktypen

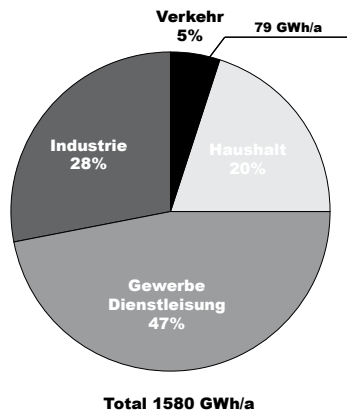


## Strom- und Wärmeverbrauch in BS nach Nutzungsgruppe

Brenn-/ Treibstoff, Fernwärme



Elektrizität



Der Schweizer Strom kommt aus vier verschiedenen Quellen, von welchen die Kernkraft mit 38% den grössten Anteil ausmacht.

Die unterschiedlichen Stromquellen machen diese Art von Energie relativ preisstabil und krisensicher. Im Gegensatz dazu steht das Erdöl, wie auf den vorhergehenden Seiten aufgezeigt wird.

Diese Tatsache kommt strombetriebenen Verkehrsfahrzeugen wie dem Zug und Tram zugute, wogegen der motorisierte Verkehr in Zukunft mit steigenden Rohstoffpreisen zu kämpfen haben wird.

## Kohlendioxidverursacher in der Schweiz

Verkehr (zunehmende Tendenz)	34%
Haushalte	26%
Industrie	20%
Handel/Dienstleistung/Verwaltung	12%

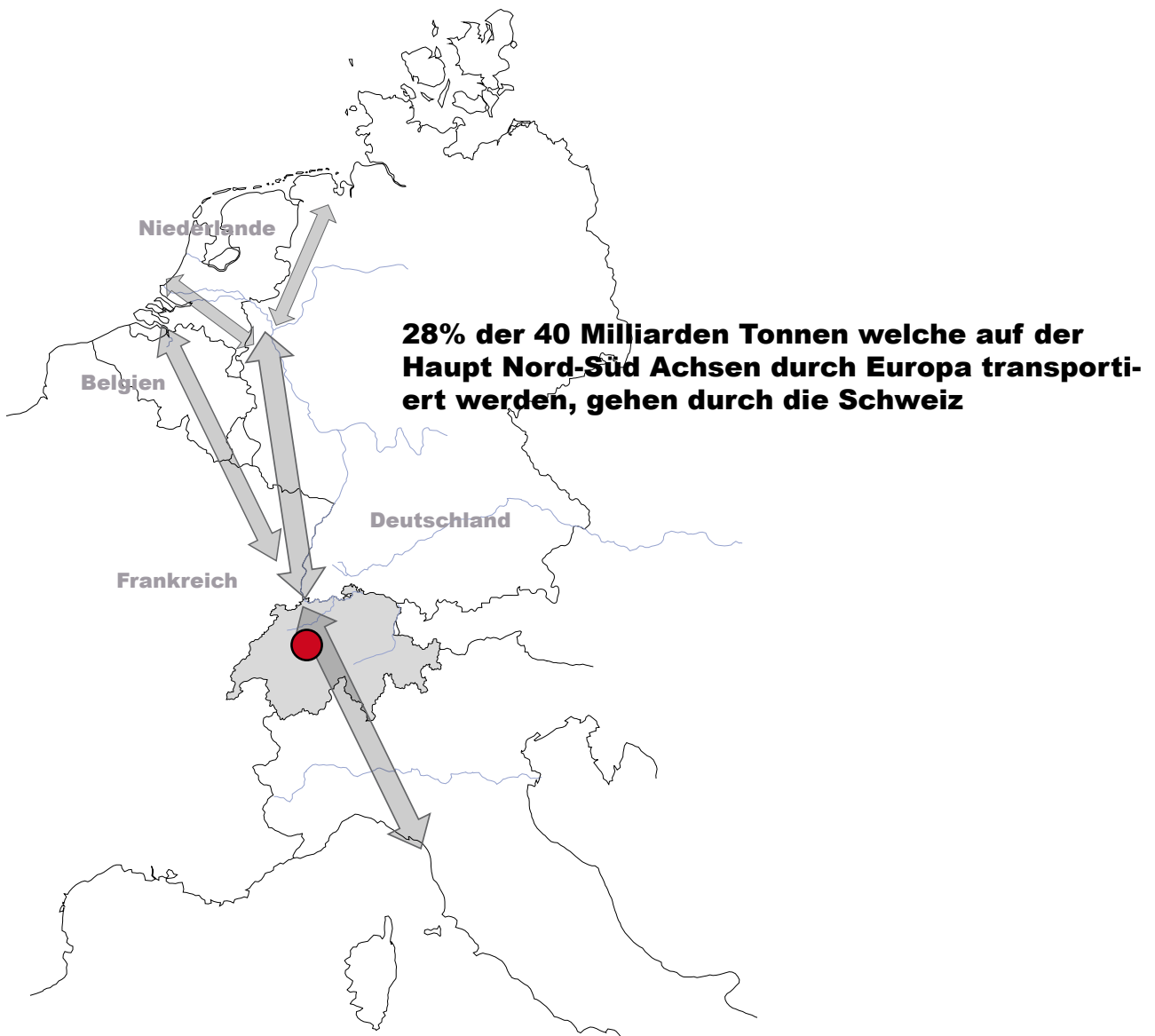
Statistiken wie jene von CO<sub>2</sub>-Verursachern, zeigen deutlich auf, dass ein langfristige Reduzierung von motorisiertem Verkehr unablässig ist.



# **Güterströme durch Basel**

**Die Bedeutung des HUB Basel  
Verkehrsströme durch Basel  
Verkehrsträger im Vergleich  
HUB Basel**

# Die Bedeutung des HUB Basel

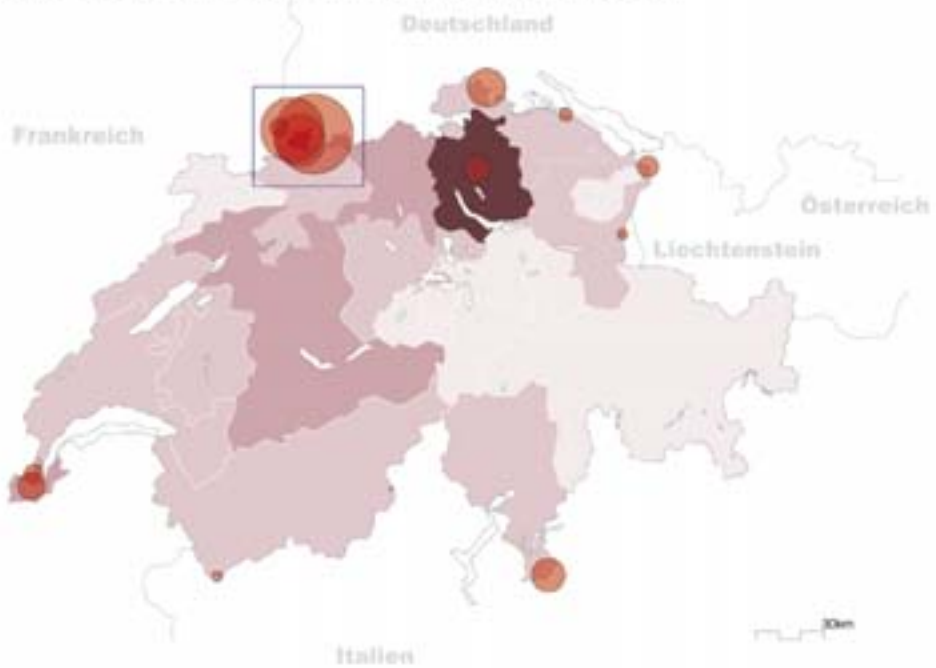


**Gesamtmenge der Schweizerischen Imports (Güter):**  
 2005 in MILLION CHF  
**152,931.3**



**Anteil vom gesamten Schweizerischen Import**

**39.4% BASEL STADT & RHEINHÄFEN VON BASEL**



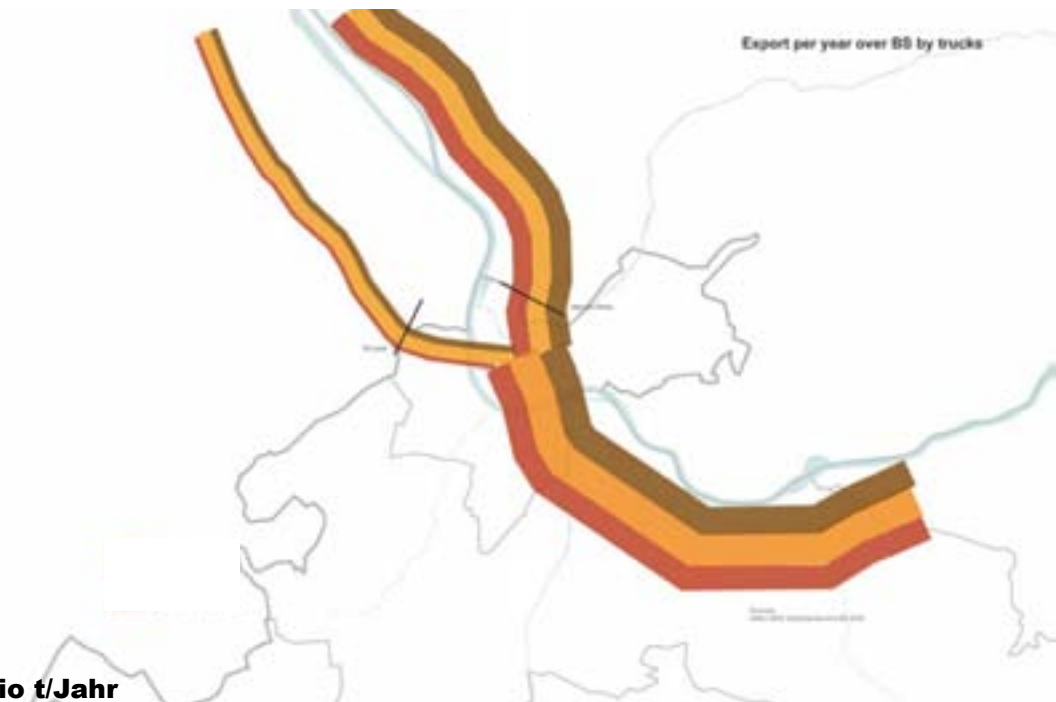
Quelle: Arbeit von Eric Tiertz (Harvard Student)

# Verkehrsströme durch Basel Strasse



**IMPORT 14.4 mio t/Jahr**

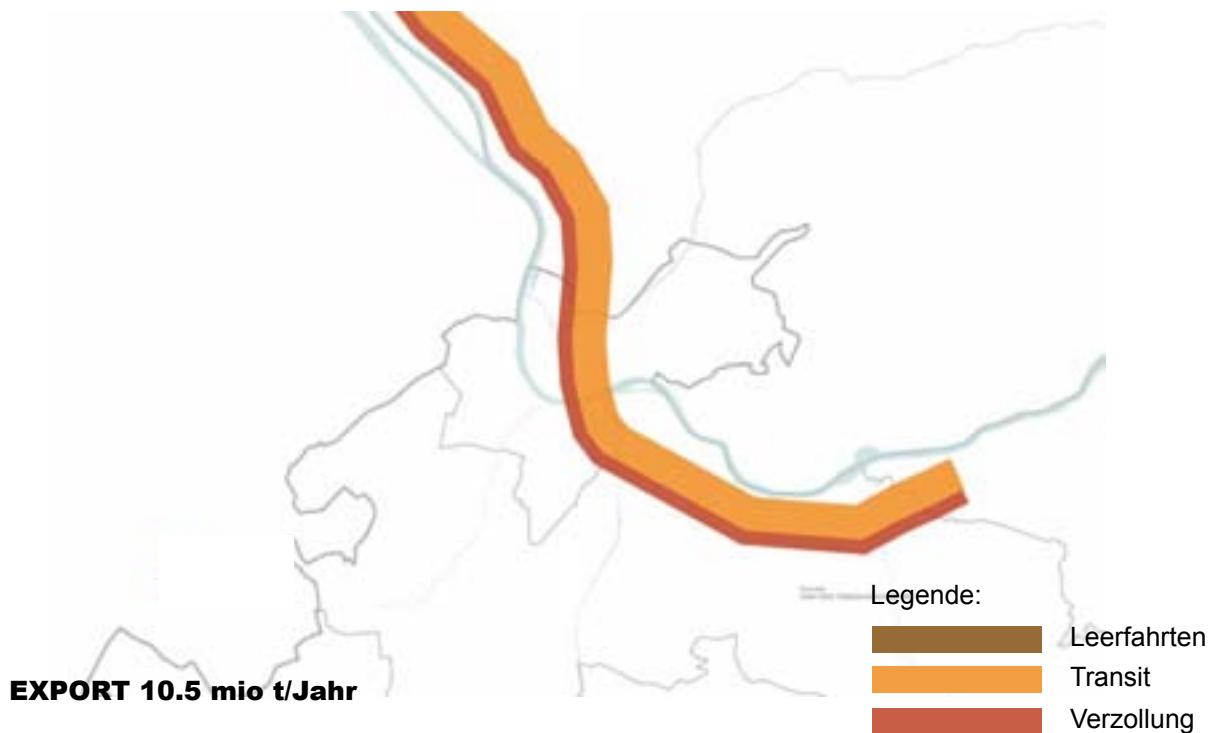
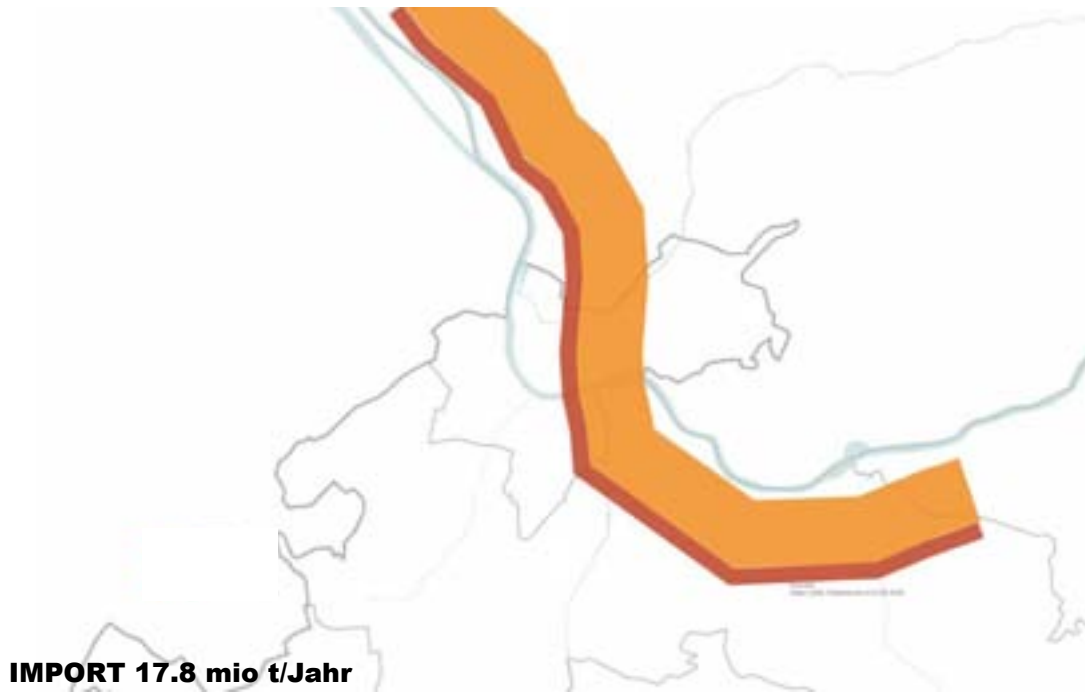
entspricht 359'000 LKW's



**EXPORT 18.4 mio t/Jahr**

entspricht 460'000 LKW's

# Schiene



Quelle: Statistisches Amt BS 2005  
Rapport

# Schiff



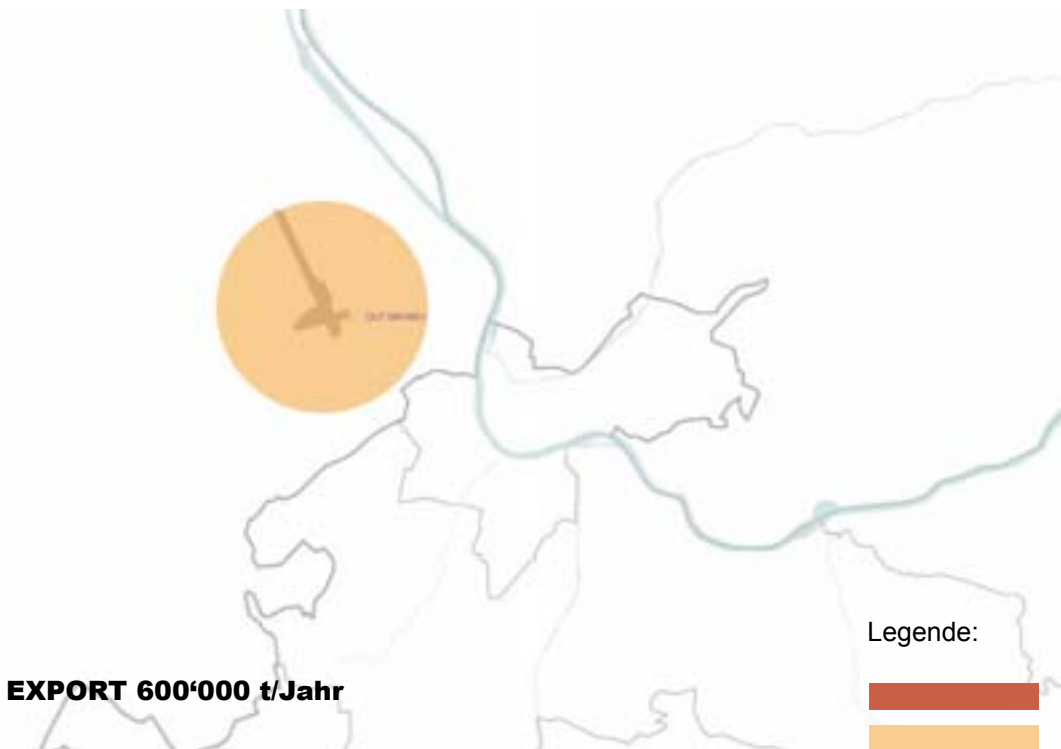
**IMPORT 6.9 mio t/Jahr**



**EXPORT 1.5 mio t/Jahr**



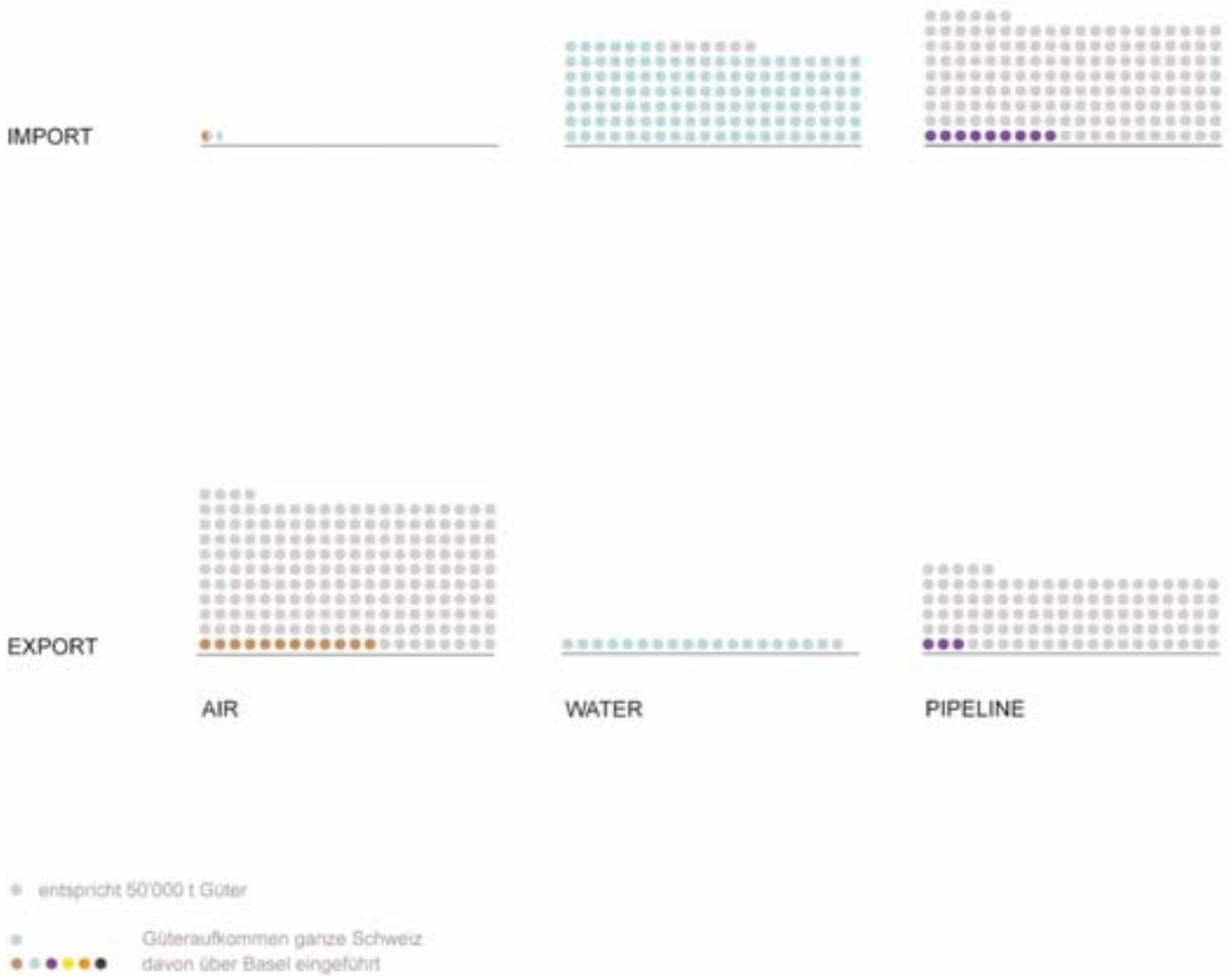
# Flugzeug

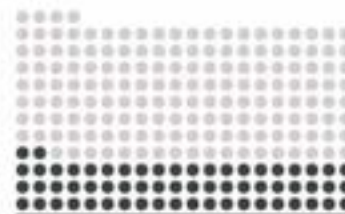
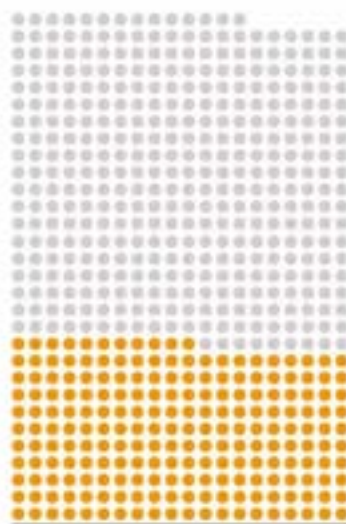
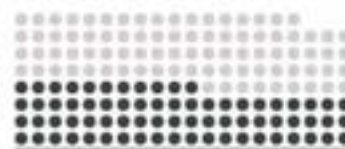


Quelle: Statistisches Amt BS 2005

# Verkehrsträger im Vergleich

## Anteil von Basel an den schweizweiten Importen/Exporten pro Jahr





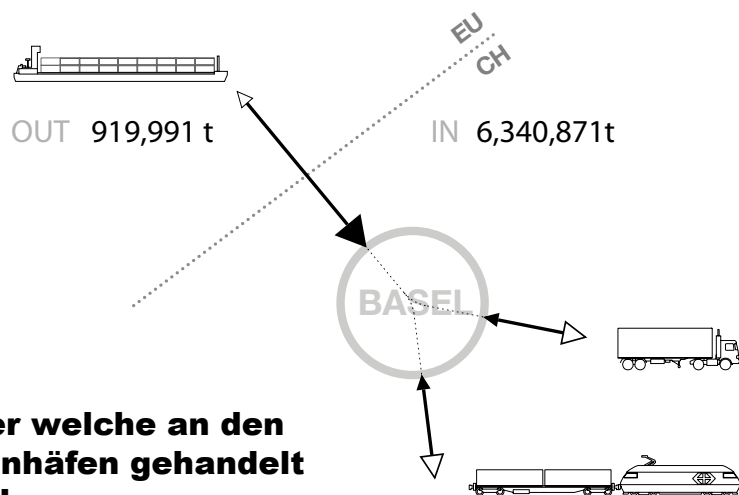
POST

STREET

TRAIN

# HUB Basel

**Von Basel nach Rotterdam: 90 - 96 Stunden**  
**Von Rotterdam nach Basel: 100 - 112 Stunden**



**Güter welche an den  
Rheinhäfen gehandelt  
werden**





# **Die geschichtliche Entwicklung von Basel**

**bis 1850: Logistik: Stadt - Land**

**1850 - 1900: Anschluss ans Massentransportsystem**

**1900 - 1940: Formung der heutigen Infrastruktur**

**1940 - 1968: Verkehrskapazitätsgrenze ist erreicht**

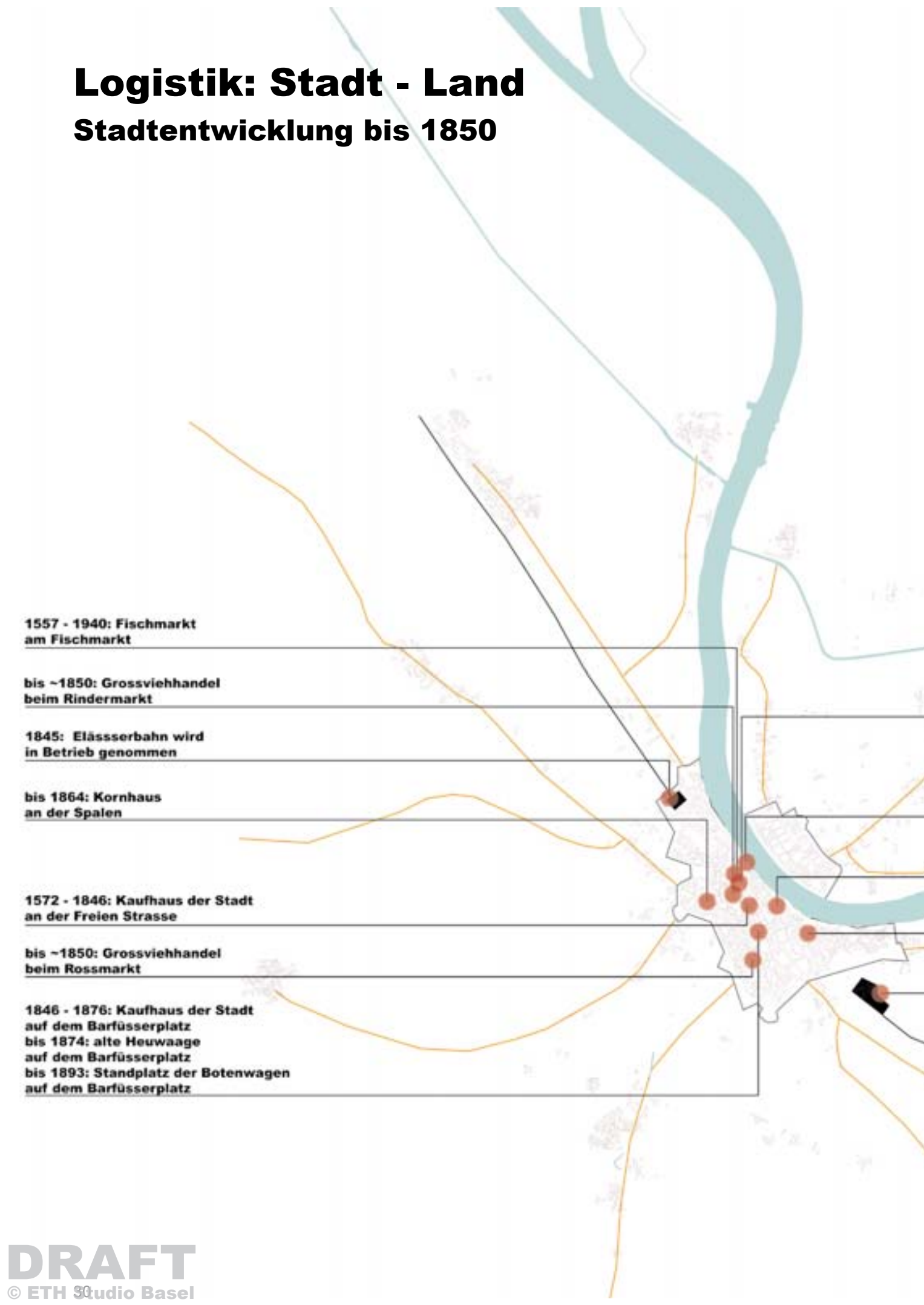
**1968 - 2006: Neue Infrastruktur in gebauter Stadt**

**Das Gütertram in Basel**

**Die geschichtlichen Handelsorte von Basel**

# Logistik: Stadt - Land

## Stadtentwicklung bis 1850



**1557 - 1940: Fischmarkt  
am Fischmarkt**

**bis ~1850: Grossviehhandel  
beim Rindermarkt**

**1845: Elässerbahn wird  
in Betrieb genommen**

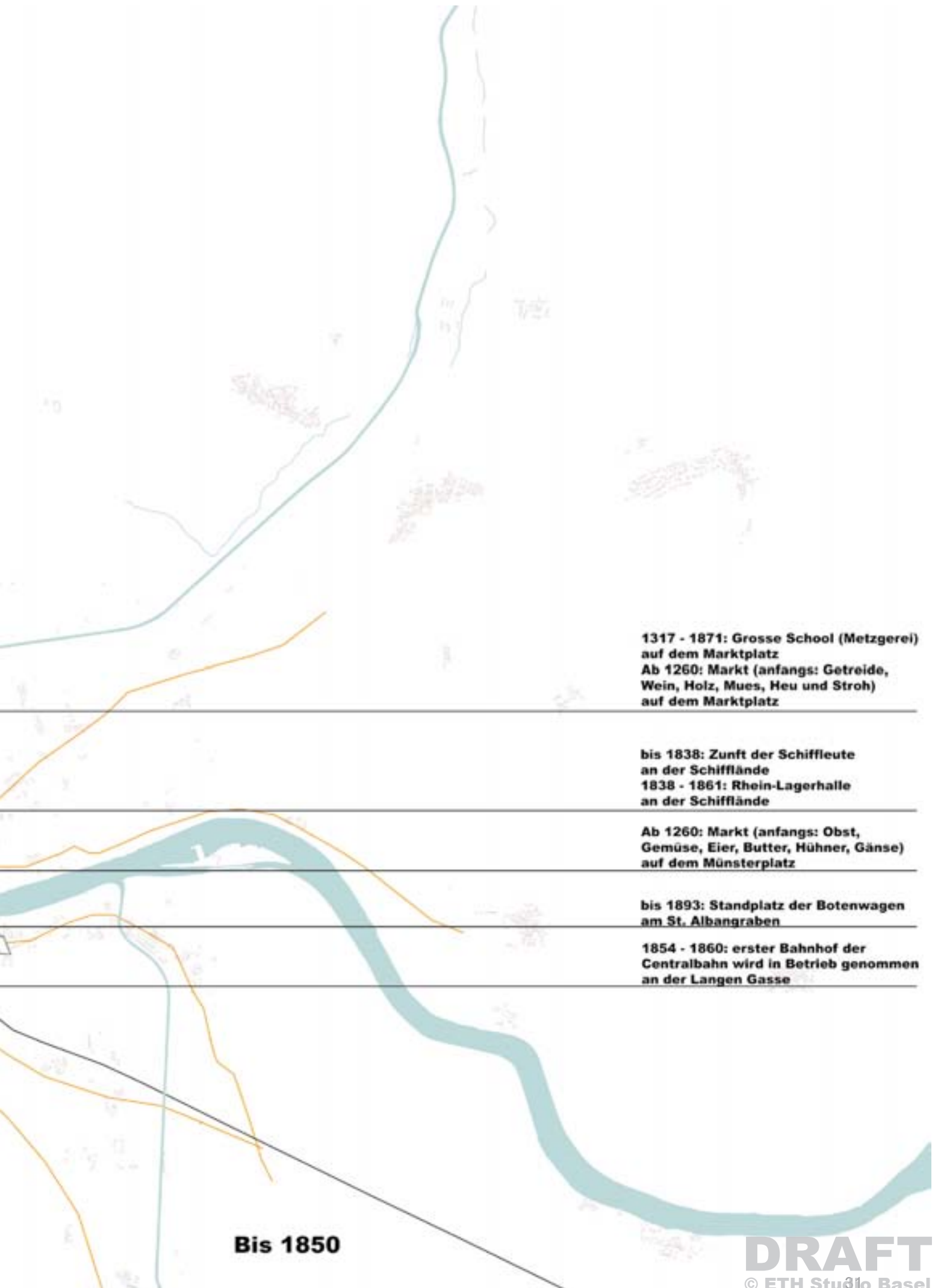
**bis 1864: Kornhaus  
an der Spalen**

**1572 - 1846: Kaufhaus der Stadt  
an der Freien Strasse**

**bis ~1850: Grossviehhandel  
beim Rossmarkt**

**1846 - 1876: Kaufhaus der Stadt  
auf dem Barfüsserplatz  
bis 1874: alte Heuwaage  
auf dem Barfüsserplatz  
bis 1893: Standplatz der Botenwagen  
auf dem Barfüsserplatz**





**1317 - 1871: Grosse School (Metzgerei)  
auf dem Marktplatz  
Ab 1260: Markt (anfangs: Getreide,  
Wein, Holz, Mues, Heu und Stroh)  
auf dem Marktplatz**

**bis 1838: Zunft der Schifflaute  
an der Schifflände  
1838 - 1861: Rhein-Lagerhalle  
an der Schifflände**

**Ab 1260: Markt (anfangs: Obst,  
Gemüse, Eier, Butter, Hühner, Gänse)  
auf dem Münsterplatz**

**bis 1893: Standplatz der Botenwagen  
am St. Albangraben**

**1854 - 1860: erster Bahnhof der  
Centralbahn wird in Betrieb genommen  
an der Langen Gasse**

**Bis 1850**

## Allgemeine Geschichte:

**1803:** Neue Kantonsverfassung. Einteilung in die Bezirke Stadt Basel, Liestal, Waldenburg. Wiedereinführung des Zunftzwanges. Zu den alten 15 Zünften in der Stadt kommen je 15 Wahlzünfte in den zwei (seit 1814 vier) Landbezirken.

**1821 - 1876:** Die Jahresmesse (Warenmesse), seit 1799 auf dem Marktplatz abgehalten, findet nun auf dem Münsterplatz statt.

**1830:** Erste Gewerbeausstellung im Stadtcasino.

**1830 – 1833:** Gleichberechtigungsbegehren der Landgemeinden führen zu Wirren und zur Konstituierung des Kantons Basel-Land mit Unterstützung durch die Tagsatzung. Die Stadt ihrerseits verbündet sich mit den drei Urkantonen und mit Wallis und Neuenburg (Sarner Konferenz). Die kriegerische Auseinandersetzung am 3. August 1833 bei Pratteln endet negativ für die Stadt. Besetzung des Kantons durch eidgenössische Truppen. Endgültige Trennung in die Halbkantone Basel-Stadt mit den drei rechtsrheinischen Gemeinden Kleinhüningen, Riehen und Bettingen sowie Basel-Land, mit Hauptort Liestal. Basel-Stadt ist flächenmässig der kleinste Kanton der Schweiz.

**1833:** Trennung des Staatsvermögens (Stadt 36%; Land 64%). Der Münsterschatz wird geteilt, die Basel-Land zugehörigen Stücke werden am 23. Mai 1836 in Liestal versteigert.

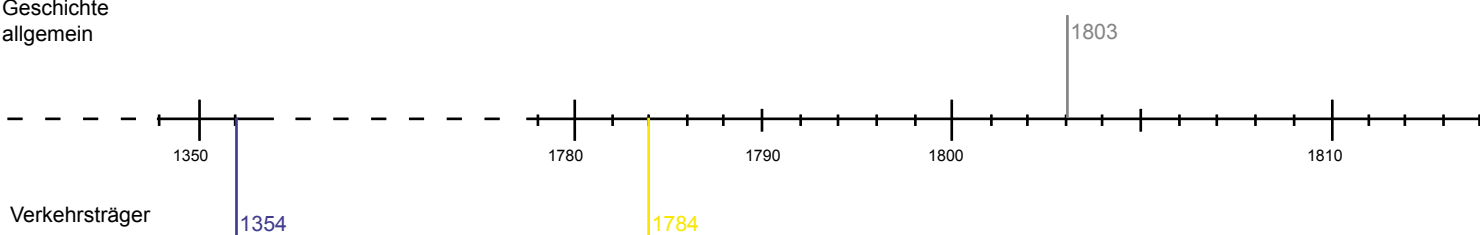
**1837:** Eröffnung der Saline Schweizerhalle in Pratteln BL.

**1843 – 1846:** Bau des neuen Kaufhauses im Areal des ehem. Barfüsserkloster



**1843:** Beginn der Rheinkorrektur zwischen Mainz und Basel

Geschichte  
allgemein



## Verkehrsträger:

**1354:** Gründung der Zunft der Schiffeleute, an der Schiffflände war der erste Hafen

**19. April 1784:** Der erste Luftballon stieg in Basel in die Höhe



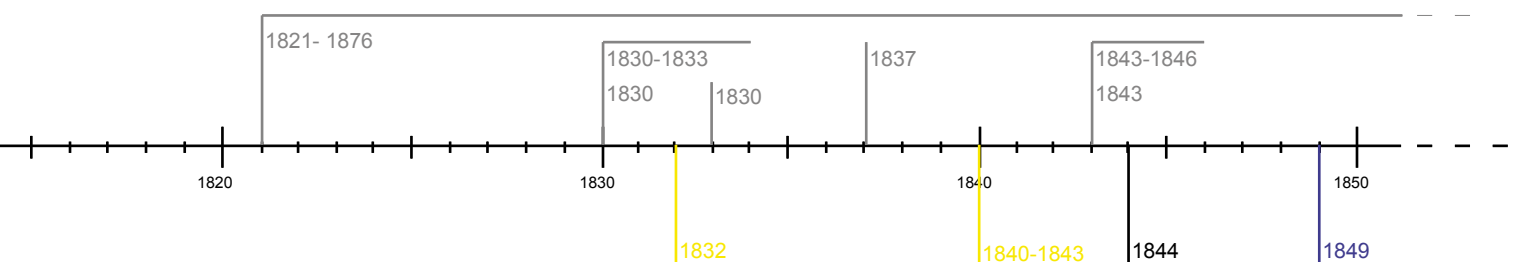
**1832:** Am 28. Juli landet an der Basler Schiffflände erstmals ein Oberrhein-Dampfschiff.

**1840 bis 1843:** Die Dampfschiffgesellschaft „Adler des Oberrheins“ betreibt einen Eildienst Basel – Strassburg - Mainz

**1844:** Die erste Eisenbahn, die „Chemin de fer Strasbourg-Bâle (StB)“ erreicht Basel im Jahr 1844 und 1845 baute die Elsässerbahn den ersten Bahnhof auf Stadtgebiet, innerhalb der Stadtmauern. Basel war damit als erste Schweizer Stadt durch das neue Verkehrsmittel erschlossen (siehe auch Bahnhof Basel SNCF).

Bis zum 15. Juni 1860 erfüllte der Französische Bahnhof zu St. Johann, der den Kanton Basel Fr. 626 386.- gekostet hatte, seine Aufgabe: Es wurden jährlich über 50'000 Fahrgäste befördert, die in 17 Minuten St-Louis und in 5 Stunden Strassburg erreichten, und zweieinhalb Millionen Zentner Güter abgefertigt.

**1849:** Der freiwillige Museumsverein richtet den Rheinfährenbetrieb zur Finanzierung des Museumsbaus ein.



# Anschluss an Massentransportsystem

## Stadtentwicklung 1850 - 1900

1557 - 1940: Fischmarkt  
am Fischmarkt

Ab 1883: Verlegung des Grossviehhandels  
an die Elsässerstrasse

bis 1890: der grösste Teil der  
Quaianlagen am Rhein wurden gebaut

bis 1864: Kornhaus  
an der Spalen

1846 - 1876: Kaufhaus der Stadt  
auf dem Barfüsserplatz

bis 1874: alte Heuwaage  
auf dem Barfüsserplatz

bis 1893: Standplatz der Botenwagen  
auf dem Barfüsserplatz

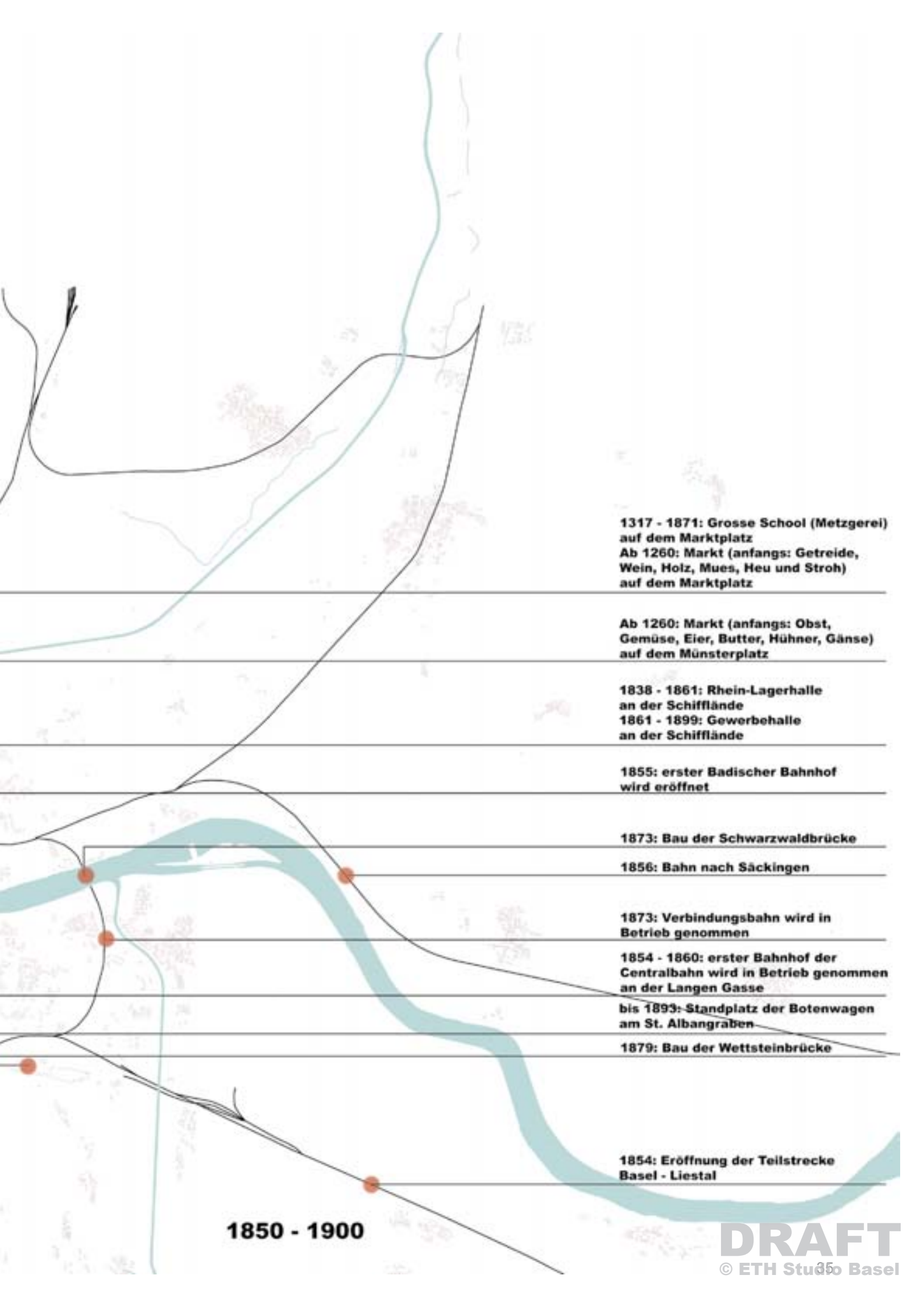
1883 - 1929: Grosshandel für Obst  
und Gemüse  
Schweinehandel

1874 - 1959: neue Heuwaage  
vor dem Steinertor (Heuwaage)

1860: neuer Centralbahnbahnhof  
Elsässerbahn und Centralbahn  
werden verbunden

1875: Auslagerung der Güterzüge  
auf den Wolf, wegen Platzmangel

1887: Birsigtalbahn  
Personen- und Gütertransport (Eis)



**1317 - 1871: Grosse School (Metzgerei)  
auf dem Marktplatz  
Ab 1260: Markt (anfangs: Getreide,  
Wein, Holz, Mues, Heu und Stroh)  
auf dem Marktplatz**

**Ab 1260: Markt (anfangs: Obst,  
Gemüse, Eier, Butter, Hühner, Gänse)  
auf dem Münsterplatz**

**1838 - 1861: Rhein-Lagerhalle  
an der Schifflande  
1861 - 1899: Gewerbehalle  
an der Schifflande**

**1855: erster Badischer Bahnhof  
wird eröffnet**

**1873: Bau der Schwarzwaldbrücke**

**1856: Bahn nach Säckingen**

**1873: Verbindungsbahn wird in  
Betrieb genommen**

**1854 - 1860: erster Bahnhof der  
Centralbahn wird in Betrieb genommen  
an der Langen Gasse**

**bis 1893: Standplatz der Botenwagen  
am St. Albangraben**

**1879: Bau der Wettsteinbrücke**

**1854: Eröffnung der Teilstrecke  
Basel - Liestal**

**1850 - 1900**

## Allgemeine Geschichte:

**1853:** Täglicher Postkutschenkurse nach CH/D/F

**1853:** Tägliche Eisenbahnverbindungen bestehen von Basel nach Colmar – Strassburg – Paris, Freiburg i. Br. – Offenburg – Karlsruhe – Heidelberg – Mannheim – Frankfurt a.M.

**1856 – 1857:** Neuenburger Handel. Eidgenössischer Zuzug. Basel wird zur Grenzfestung ausgebaut: Schanzen in Kleinbasel, Schiffsbrücke.

**1856:** Aufhebung der Torsperren „in Betracht der stets wachsenden Bevölkerung von den Toren und des gesteigerten Verkehrs zwischen dem Innern der Stadt und dem Stadtbahn.

**1858 – 1859:** Beginn der Stadtumgestaltung: Das Stadterweiterungsgesetz vom 27. Juni 1859 erlaubt die Auffüllung der Stadtgräben, die Herstellung neuer Stadteingänge und die ganze oder teilweise Beseitigung der Stadtmauern und Schanzen.

**1859:** Anfänge der Chemischen Industrie. Erste Herstellung eines künstlichen Farbstoffs (Anilinrot oder „Fuchsin“) durch Seidenfärber a. Clavel; wenige Monate später folgt Joh. Rud. Geigy, Pionier der schweiz. Farbstoffindustrie.

**1861 – 1878:** Abbruch der Stadtmauern und der meisten Toren, Türme und Bastionen: Aeschentor, Leimentor (1861), Riehentor (1864), Ketzer- oder Rumpelturm (1865), Steinentor (1866), Bläsitor in Kleinbasel (1867), Fröschenbollwerk (1868 – 1869), Hoher Wall (1869 – 1875), St. Johann-Schwibbogen (1873), Petersschanze, St. Johann-Schanze (1874 – 1877), Isteinerturm in Kleinbasel (1877), St. Alban-Schwibbogen (1878)

**1864:** Aussiedlung der chem. Fabriken, Seifen- und Kerzensiedereien aus der Altstadt.

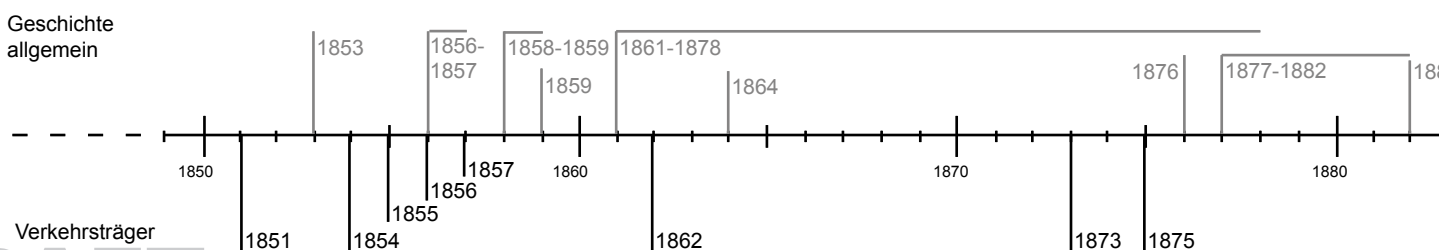
**1876:** Gründung des Basler Handels- und Industrievereins.

**1877 – 1879:** Bau der Wettsteinbrücke

**1877:** Die Herbstmesse wird von Münsterplatz auf den Barfüsserplatz und den Petersplatz verlegt (seit 1914 findet sie nur noch auf dem Petersplatz statt).

**1879 – 1882:** Bau der Johanniterbrücke

**1882:** Eröffnung des Gotthardtunnels, Zunahme des Verkehrs



## Verkehrsträger:



**1851:** Von Norden näherte sich zudem die Rheintal-Eisenbahnlinie von Mannheim–Karlsruhe der Rheinstadt und erreichte 1851 Haltingen

**1854:** Am 19. Dezember Eröffnung des Abschnitts Basel – Liestal der SCB-Linie nach Olten. Provis. Bahnhof am Ostrand von Grossbasel

**1855:** Badischer Bahnhof wird eröffnet.

19. Februar Eröffnung des Abschnitts Haltingen – Basel der Eisenbahnlinie von Mannheim. Provis. Bahnhof am Ostrand von Kleinbasel

**1856:** Bahn nach Säckingen wird eröffnet

**1857:** Betrieb im neuen Centralbahnhof wird aufgenommen. Die Elsässerbahn wird mit der Centralbahn verbunden.

**1862:** Inbetriebnahme des definitiven Badischen Bahnhofs und Eröffnung der Wiesentalbahn Basel - Stetten

**1873:** Am 3. November 1873 wurde die Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Centralbahnhof in Basel dem Betrieb übergeben.

**1875:** Bei dem zusätzlichen Verkehr genügte die Kapazität des Centralbahnhofs nicht mehr. Als erste Entlastungsmassnahme wurde 1875 das Zerlegen und Bilden von Güterzügen in einen provisorischen Rangierbahnhof auf dem freie Feld „auf dem Wolf“, östlich des Bahnhofes verlegt.

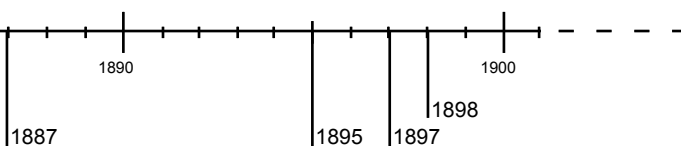
**1887:** Eröffnung der Birsigtalbahn Basel-Therwil

**1895:** Eröffnung der ersten Strassenbahnlinie: Centralbahnhof – Mittlere Rheinbrücke – Badischer Bahnhof

**1897:** Einigung über eine neue Trasse der Elsässerbahn und eine neue Güterstation St. Johann.

**1898:** Nach der Volksabstimmung über die Verstaatlichung der Bahnen in der Schweiz 1898 beschloss der Bundesrat

- die Verlegung der Elsässerlinie in Tieflage, in einem weiten Bogen um die Stadt
- die Verlegung des gesamten Güter- und Lagerhausbetriebes nach dem provisorischen Rangierbahnhof Wolf



# Formung der heutigen Infrastruktur

## Stadtentwicklung 1900 - 1940

1922: Fertigstellung des Hafenecken 1  
1939: Fertigstellung des Hafenecken 2

1900: Zudeckung des Birsigs an der Falknerstrasse  
Neulegung des Trams

1934: Bau der Dreirosenbrücke

1902: Güterbahnhof  
St. Johann

Ab 1883: Verlegung des Grossviehhandels  
an die Elsässerstrasse

1911: Inbetriebnahme des Hafens  
St. Johann, bald zu klein

Ab 1260: Markt (anfangs: Getreide,  
Wein, Holz, Mues, Heu und Stroh)  
auf dem Marktplatz

1557 - 1940: Fischmarkt  
am Fischmarkt

1883 - 1929: Grosshandel für Obst  
und Gemüse  
1925: Standplatz der ersten Automobilbörse  
am Barfüsserplatz

1874 - 1959: neue Heuwaage  
vor dem Steinertor (Heuwaage)

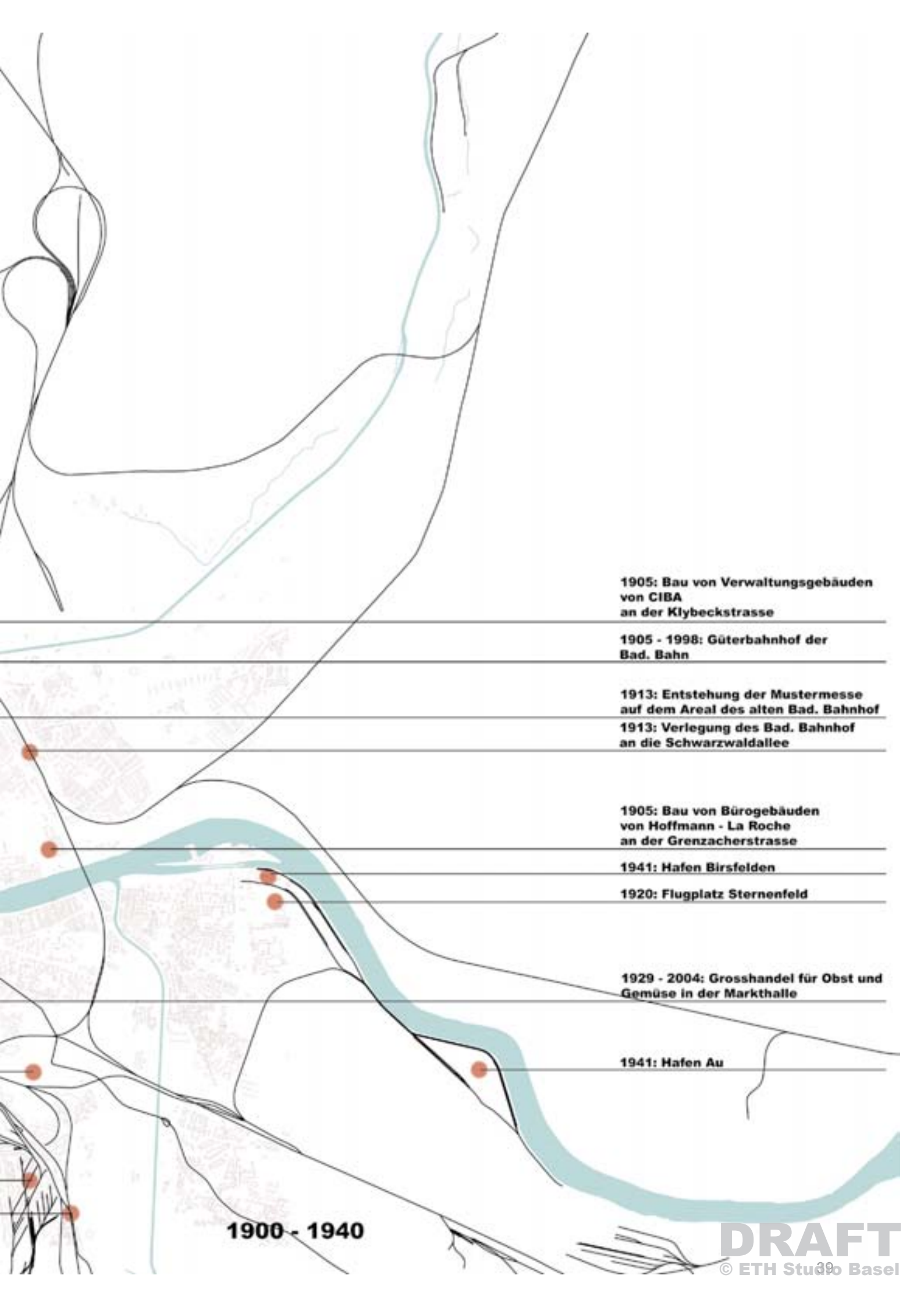
1898: Beginn der Verlagerung  
der Elsässerbahn um die Stadt

1901: Verlegung der Lagerhallen  
vom Güterbahnhof Wolf aufs Dreispitz-  
areal, Gleisbau bis Dreispitz

1901: Verlegung der Lagerhallen  
vom Güterbahnhof Wolf aufs Dreispitz-  
areal, Gleisbau bis Dreispitz

1907: Birstalbahn





**1905: Bau von Verwaltungsgebäuden  
von CIBA  
an der Klybeckstrasse**

**1905 - 1998: Güterbahnhof der  
Bad. Bahn**

**1913: Entstehung der Mustermesse  
auf dem Areal des alten Bad. Bahnhof  
1913: Verlegung des Bad. Bahnhof  
an die Schwarzwaldallee**

**1905: Bau von Bürogebäuden  
von Hoffmann - La Roche  
an der Grenzacherstrasse**

**1941: Hafen Birsfelden**

**1920: Flugplatz Sternenfeld**

**1929 - 2004: Grosshandel für Obst und  
Gemüse in der Markthalle**

**1941: Hafen Au**

**1900 - 1940**

## Allgemeine Geschichte:

**1903 – 1905:** Neubau der Mittleren Brücke

**1908:** Eingemeindung der Gemeinde Kleinhüningen, Auenlandschaft in der heutigen Hafenregion

**1914 – 1918:** Erster Weltkrieg: Sperrung des Badischen Bahnhofs. Artilleriestellung auf dem Burderholz, Feldbefestigungen. Minierung der Brücken. Starke Beeinträchtigung von Industrie, Handel und Verkehr in Basel, mehr als in allen anderen Schweizer Städten.

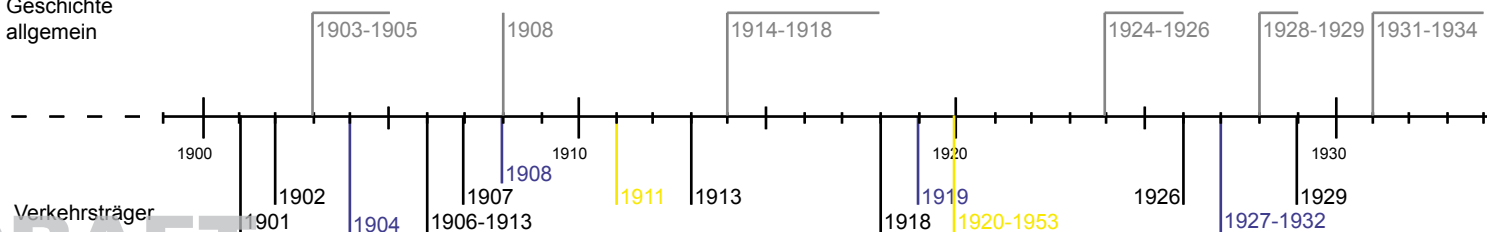


**1924 – 1926:** Erste definitive Bauten für die Mustermesse (Hallen 1-4) als Eisenbetonkonstruktionen.

**1928 – 1929:** Bau der Markthalle an der Viaduktstrasse

**1931 – 1934:** Bau der Dreirosenbrücke

Geschichte  
allgemein



## Verkehrsträger:

**1900** waren bereits 41 Automobile auf Basels Strassen zu beobachten.

---



**1901:** Verlegung der Lagerhallen vom Güterbahnhof Wolf aufs Dreispitzareal, Gleisbau bis Dreispitz

**1902:** Inbetriebnahme des Güterbahnhofs St. Johann.

**1904:** Der erste Schlepptzug landet in Basel: Beginn des Güterverkehrs auf dem Oberrhein

---



**1906:** Verbindungsbahn zwischen Güterbahnhof St. Johann und Rheinhafen St. Johann.

**1906 – 1911:** Bau des Hafens St. Johanns

**1907:** Der von E. Faesch und E. La Roche entworfene neue Bahnhof Basel SBB wurde am 24. Juni 1907 dem Betrieb übergeben. In Betriebnahme Birstalbahn.



**1909 – 1913:** Bau des westwärts verlegten neuen Badischen Bahnhofs sowie des Rangier- und Vorschubbahnhofs zwischen dem rechten Ufer der Wiese und Haltingen, auf einer Gesamtfläche von 235 ha (98ha auf Schweizer Boden).

**1911:** Das erste Flugzeug, ein Euler-Zweidecker, landet in Basel.

---

**1913:** Inbetriebnahme des neuen, von Karl Moser erbauten Badischen Bahnhofs



**1918:** Verbindungsprojekt zwischen Güterbahnhof St. Johann und Rheinhäfen Kleinhüningen. Dreirosenbrücke war eine Kombination aus Eisenbahn- und Strassenbrücke.

**1919 – 1922:** Bau des Rheinhafens (Hafenbecken1)

---

**1920 – 1953:** In Betrieb des Flugplatz Basel-Sternenfeld. Er war der erste Flugplatz von der Schweiz und lag östlich in der Gemeinde Birsfelden. 1923 gehörte der Flugplatz zu den wichtigen europäischen Linienverkehrsflugplätzen.

**1926:** Verbindungsstrecke zwischen Bad. Bahnhof und Rheinhafen Kleinhüningen mit Hafenbahnhof

**1927 – 1932:** Bau des Rhein-Kraftwerks Kembs und des Seitenkanals Basel – Strassburg (Grand Canal d'Alsace)

**1929:** Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs auf dem Muttenzerfeld.

**1939:** Fertigstellung des Hafenbecken 2 im Rheinhafen

1940

1941

Quelle: „INSA 1850-1920“, Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Orell Füssli Verlag  
„Basel einst und jetzt“, Walter Sütterlin, Buchverlag Basel-Zürich

# Verkehrskapazitätsgrenze ist erreicht

## Stadtentwicklung 1940 - 1968

1922: Fertigstellung des Hafenbeckens 1  
1939: Fertigstellung des Hafenbeckens 2

1902: Güterbahnhof  
St. Johann

Ab 1883: Verlegung des Grossviehhandels  
an die Elsässerstrasse

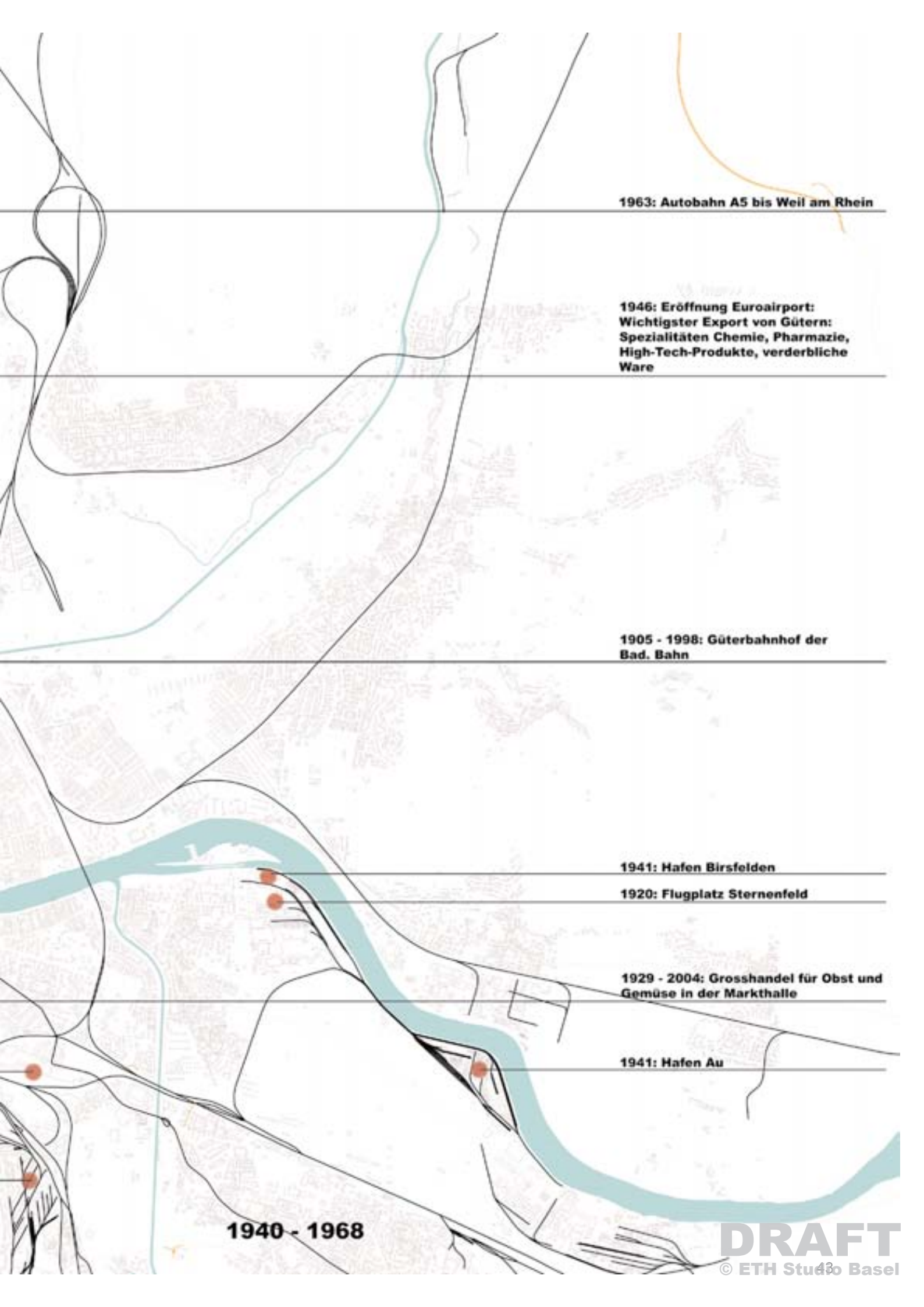
1911: Inbetriebnahme des Hafens  
St. Johann, bald zu klein

Ab 1260: Markt  
auf dem Marktplatz

1874 - 1959: neue Heuwaage  
vor dem Steinertor (Heuwaage)

1901: Verlegung der Lagerhallen  
vom Güterbahnhof Wolf aufs Dreispitz-  
areal, Gleisbau bis Dreispitz

1901: Verlegung der Lagerhallen  
vom Güterbahnhof Wolf aufs Dreispitz-  
areal, Gleisbau bis Dreispitz



1963: Autobahn A5 bis Weil am Rhein

1946: Eröffnung Euroairport:  
Wichtigster Export von Gütern:  
Spezialitäten Chemie, Pharmazie,  
High-Tech-Produkte, verderbliche  
Ware

1905 - 1998: Güterbahnhof der  
Bad. Bahn

1941: Hafen Birsfelden

1920: Flugplatz Sternenfeld

1929 - 2004: Grosshandel für Obst und  
Gemüse in der Markthalle

1941: Hafen Au

1940 - 1968

## Allgemeine Geschichte:

**1958:** Einführung des kommunalen Frauenstimmrechts

**1963:** Gründung der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis

**1966:** Einführung des kantonalen Frauenstimmrechts

Geschichte  
allgemein



Verkehrsträger

1946

1952-1953

1954

1963

## **Verkehrsträger:**

**1946:** Gründung des Euroairports:

Die geographische Lage im Grenzgebiet zu Frankreich, Deutschland und der Schweiz sowie die binationale Anbindung des EuroAirport ermöglichen den weltweiten Handel über den EU-Raum und der Schweiz.

Die Luftfracht ist ein wichtiger Güterverkehrszweig für die exportorientierten Unternehmen in der Region. Erzeugnisse aus der Spezialitätenchemie und Pharmazie, High-Tech-Produkte, Zulieferteile der Automobilindustrie sowie verderbliche Waren sind die wichtigsten Exportprodukte. Mit über 800 Beschäftigten ist der Cargo-Bereich am EuroAirport ein bedeutender Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor.

Die Frachtaktivität leistet einen wesentlichen Beitrag zur Deckung aller Infrastrukturkosten am Flughafen. Ein moderner Frachtbetrieb erfordert - genau wie im Passagierverkehr - angemessene Investitionen. Die Amortisation der Investitionen kann jedoch unter Umständen einen längeren Zeitraum erfordern, da die Abhängigkeit zur weltweiten Wirtschaftskonjunktur im Luftverkehr stark ausgeprägt ist.

**1946:** Inbetriebnahme des Hafenbeckens 2, Bau 1936 – 1939

**1952/1953:** Errichtung des Umschlagshofs (dreischiffige Halle, 234m)

Die Ladung vom Schiff auf die Bahn und den Lastwagen, geschützt von der Witterung

**1954:** Eröffnung der Schleuse Birsfelden.

**1960er:** Beschluss: Autobahnen durch die Stadt

**1963:** Autobahn A5 wird von deutscher Seite bis Weil am Rhein fertiggebaut

# Neue Infrastruktur in der gebauten Stadt

## Stadtentwicklung 1968 - 2006

**Eröffnung der französischen Autobahn**

**1922: Fertigstellung des Hafenbeckens 1**  
**1939: Fertigstellung des Hafenbeckens 2**

**Ab 1883: Verlegung des Grossviehhandels  
an die Elsässerstrasse**

**1902: Güterbahnhof  
St. Johann**

**1911: Inbetriebnahme des Hafens  
St. Johann, bald zu klein**

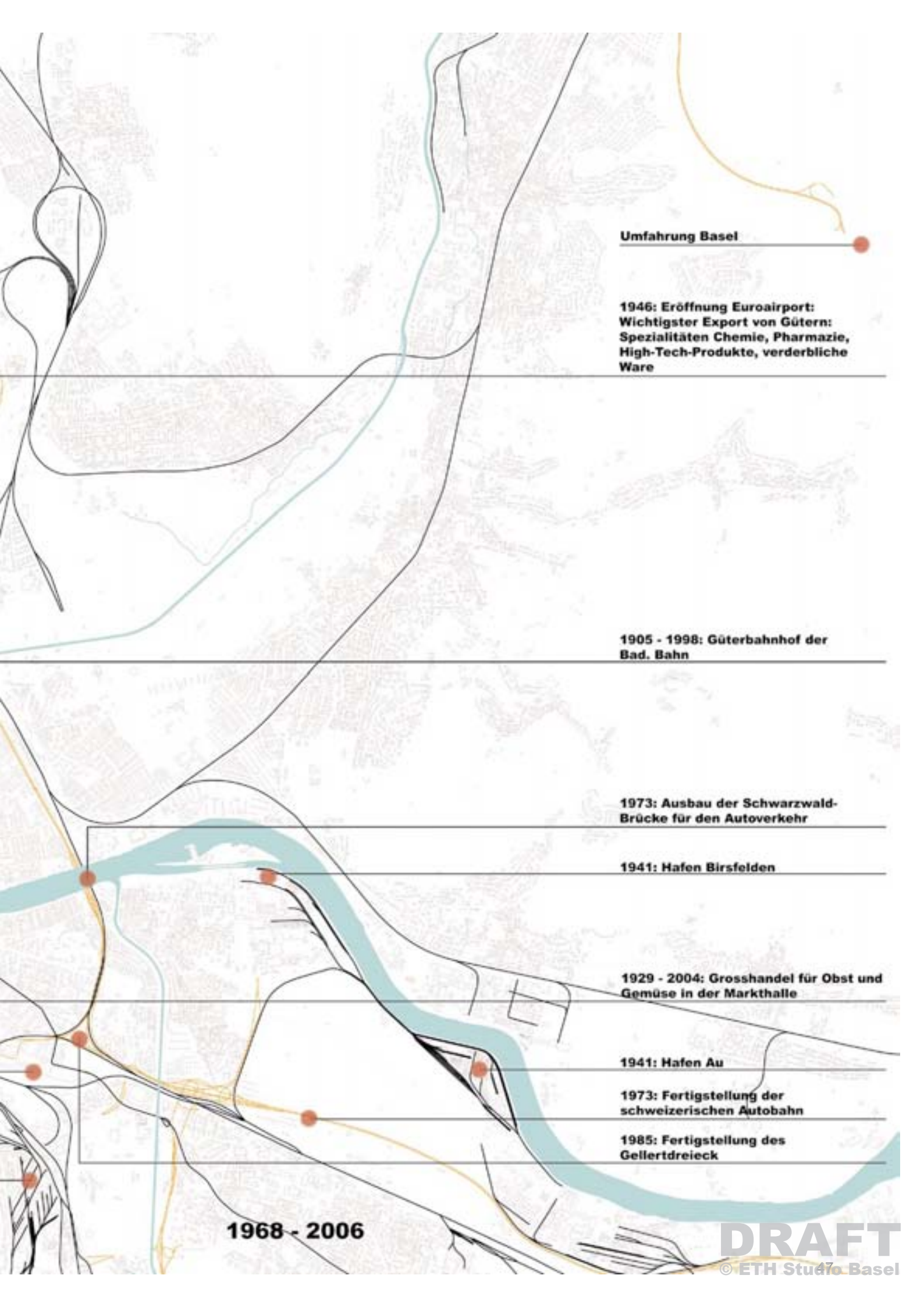
**2008: Eröffnung der  
Nordtangente**

**Ab 1260: Markt  
auf dem Marktplatz**

**1901: Verlegung der Lagerhallen  
vom Güterbahnhof Wolf aufs Dreispitz-  
areal, Gleisbau bis Dreispitz**

**1901: Verlegung der Lagerhallen  
vom Güterbahnhof Wolf aufs Dreispitz-  
areal, Gleisbau bis Dreispitz**





**Umfahrung Basel**

**1946: Eröffnung Euroairport:  
Wichtigster Export von Gütern:  
Spezialitäten Chemie, Pharmazie,  
High-Tech-Produkte, verderbliche  
Ware**

**1905 - 1998: Güterbahnhof der  
Bad. Bahn**

**1973: Ausbau der Schwarzwald-  
Brücke für den Autoverkehr**

**1941: Hafen Birsfelden**

**1929 - 2004: Grosshandel für Obst und  
Gemüse in der Markthalle**

**1941: Hafen Au**

**1973: Fertigstellung der  
schweizerischen Autobahn**

**1985: Fertigstellung des  
Gellertdreieck**

**1968 - 2006**

## Allgemeine Geschichte:

**1969:** Ablehnung der Wiedervereinigung

**1974:** Einführung des Partnerschaftsartikels

**1975:** Erster Universitätsvertrag

**1975 – 81:** Grosse Kaiseraugst-Demonstrationen

**1976:** Grossfusion im Basler Pressewesen

**1986:** Brandkatastrophe von Schweizerhalle

**1992:** Erste Regierungsrätin

**1994:** Laufental wird Teil des Kantons Basel-Landschaft

**1971:** Anschluss Basels an das Intercity-Netz der Deutschen Bundesbahn. Basel baut zehnspurige Autobahnbrücke über den Rhein

**1989:** Europ. oekumenische Versammlung „Frieden in Gerechtigkeit“. Im gleichen Jahr Gipfeltreffen des franz. Staatspräsidenten F. Mitterand, des deutschen Bundeskanzlers H. Kohl und des schweizerischen Bundespräsidenten J.-P. Delamuraz

**1996:** Fusion der beiden Chemieunternehmen Ciba und Sandoz zum neuen Grosskonzern Novartis

Fusion der Schweizerischen Bankgesellschaft und Bankverein zur UBS

Geschichte  
allgemein



Verkehrsträger

1973

1985

**Verkehrsträger:**

**1973:** erster Teil der Autobahn ist fertiggestellt

**1985:** Gellertdreieck fertig gestellt

---



# Das Güterträmli in Basel

## Das Gütertram in Europa

In vielen europäischen Städten wurden bereits vor Jahrzehnten ÖPNV-Netze (öffentlicher Personennahverkehr) für Gütertransporte verwendet. Die Betriebsform in der heutigen Hauptstadt von Niederösterreich war von ihrer Art einmalig, da teilweise zur gleichen Zeit Personenwagen und Vollbahngüterwaggons hinter dem Triebwagen gezogen wurden.

Der Tram-Gütertransport erreichte zur Zeit des Zweiten Weltkriegs seine höchsten Transportzahlen. So kam der Wiener Güterstraßenbahn in Kriegs- und Notzeiten eine besondere Bedeutung zu, da andere Transportmittel nur eingeschränkt zur Verfügung standen. So wurden umgebaute Straßenbahngarnituren für den Verwundetentransport von den Bahnhöfen in die Wiener Spitäler verwendet. Im Ersten Weltkrieg setzte man die Tram für den Leichentransport ein.

Nach der Kriegszeit bis in die 70-er Jahre wurden die Gütertramtransporte - meist aus finanziellen Gründen - eingestellt.

## s'Basler Güterträmli

### ab 1888 Birsigtalbahn von Basel bis Therwil

Eistransport mittels Extragüterzügen mit speziell für diesen Zweck ausgerüsteten Bahnwagen. Der allgemeine Consumverein hatte auf dem „Eisweiher“ ein spezielles Eishaus errichtet, um Konsumenten auch im Sommer zu bedienen.

**Beginn des 20.Jh** Materialtransportewagen wurden mit Arbeitsmaterial für Baustellen beladen (Steine, Schotter, Sand), sie transportierten Kehricht aus den Depots ab oder lieferten Salz für den Winter (die Schiene war schneller und billiger als das Pferdefuhrwerk)

**Bis Mitte 20-er Jahre** stiessen weitere Spezialwagen z.B. Turmwagen oder Bobinenwagen für Fahrleitungsdienste dazu

Fortschritte der Motorisierung nach dem 1. Weltkrieg machte die Vorteile vom Transport auf der Schiene zunichte. Folge davon, der Güterverkehr wurde zunehmend auf die Strasse verlegt.

### 1948 - 1959 4 Reklamewägen sind im Einsatz

**1979** Inbetriebsetzung zweier Dienst- Anhänger





# Die geschichtlichen Handelsorte von Basel

## Basels Handel und Industrie

Die Stadt Basel zeigte immer schon eine grosse Hinwendung auf den Flussraum, die zeigen immer wieder die Wahl der Festplätze der Bevölkerung 1892 und 1901.

Dicht neben dem Rheingott steht auf dem Museumsrelief Merkur und demonstriert damit wie stark Handel und Industrie von der Gunst der einzigen geographischen Lage profitieren. Die zweite Rheinbrücke nach 500 Jahren wurde für die Eisenbahn gebaut.

Schon das alte Kaufhaus von 1572 an der Freie Strasse zeigte ein vielbewundertes Grossportal als Hofeinfahrt und wurde am dortigen Postneubau von 1852 – 1853 wiederverwendet.

Das 1843 – 1846 entstandene neue Kaufhaus im Barfüsserareal hatte eine grosse Portalanlage als Hofabschluss, die drei Tore versinnbildlichen die merkantile Bedeutung Basels: aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich kamen hier Waren zusammen.

Die Basler Gewerbeausstellung 1901 auf dem Schützenmattareal im Anschluss an die Bundesfeier verwendete das Tormotiv als Einlass in eine ringförmige angeordnete Marktstadt.

Die Lage am Rheinknie und die Situation als Grenzstadt begünstigten den frühen Anschluss Basels an das internationale Bahnnetz (erste Schweizer Stadt mit Bahnhof) und den raschen Ausbau der Anlagen. Die anfänglich isolierten drei Bahnhöfe wuchsen mit Personen-, Güter- und Rangierstationen zur „Dreh-scheibe“ zusammen, die das Schweizer Eisenbahnnetz mit der linksrheinischen Elsässerbahn und der rechtsrheinischen Badischen Bahn verband.

## Das Kaufhaus an der Freien Strasse 1572 - 1846

Als älteste Kaufhäuser der Stadt, die Umschlagsplätze der sowohl für Basel bestimmten Waren als auch aller durchgehenden Handelsgüter, gelten die alte Waage an der Schwanengasse, das Salzhaus an der Schiffflände und der Ballhof (Ort der heutigen Safranzunft). 1368 erwies Kaiser Karl IV, den Bürgern von Basel die Gnade, von jedem Vardel (Bündel), Ballen und Wollsack, welcher auf ihrem Gebiet den Rhein auf und ab geht, einen halben Gulden zu nehmen. Und 1373 versetzte Bischof Johannes von Vienne der Zollhoheit um 12500 Gulden der Stadt. Diese wertvollen Privilegien suchte die Obrigkeit während der 1370er Jahre durch den Bau eines neuen Kaufhauses an der Freien Strasse wirtschaftlich zu nutzen. Frühe baugeschichtliche Daten über das langgezogene, zweigeschössige, durch Arkaden und Höfen erweiterte Gebäude liegen nur wenige vor: 1430 erscheint der Besetzermeister im Kouffhus und 1451 weist das Einnahmehbuch ein Pfund zwei Schilling von dem Kraniche (Kran) im Kouffhus aus. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhundert entschloss sich der Rat zu bedeutenden Verbesserung



Der Eingang zum Kaufhaus an der Freien Strasse- 1852

am Kaufhaus.

Zutritt zum Kaufhaus hatten nicht nur die ansässigen Kaufleute und Handwerker. Auch auswärtige Handelsherren waren zugelassen, doch war diesen das Einlagern von Waren in Herbergen und Burghäusern sowie der Detailhandel in der Stadt untersagt. Montags und freitags stand das Kaufhaus aber auch dem Kleinhandel nach Pfund und Ellen offen. Die Handwerker genossen auf ihre Rohstoffe während 24 Stunden ein Vorverkaufsrecht, durften jedoch nur soviel einkaufen, als sie selbst verarbeiten konnten. Waren von mehr als zwölf Pfund Gewicht unterlagen gegen Entrichtung des

Waaggeldes der Prüfung auf der Fronwaage. Für getreue Geschäftsführung war der Kaufhauausschrei

ber, dem die Kaufhausherren übergeordnet waren, verantwortlich. Er oder seine Frau, die ihm das Amt versah, trugen den Schlüssel zur weiträumigen Liegenschaft auf sich und führten über den Eingang der Waren Buch. Ihnen zur Seite standen die Kaufhausknechte, denen das Entladen und Laden der Wagen oblag, Packer, Ballenbinden und Fuhrleute. Einer dieser Unterbeamten hatte während der Betriebszeit immer präsent zu sein, und wollte er zum Weine gehen, dann musste er die Schenke bezeichnen, damit man ihn zu finden wisse. Zum Beamtenstab des Kaufhauses gehörten auch die Zöllner, denn nur hier war das gesamte eingeführte Gut fiskalisch erfassbar. Die wichtigsten Funktionäre im Kaufhaus aber waren die sogenannten Unterkäufer: sie vermittelten die eingetroffene Waren, die in einem verschliessbaren Byfang oder Gaden aufge

stapelt wurden, an Kaufinteressenten und erhielten dafür eine Courtage (Provision). Verboten war ihnen ausdrücklich die Ausführung böser Käufe, also der Verkauf nicht vorhandener Waren, sowie jeglicher Zwischenhandel. 1839 sind im Kaufhaus ca hundert Personen beschäftigt gewesen.

Das unaufhaltsame Anschwellen der Gütereinfuhr, die sich zwischen 1830 und 1842 mehr als verdreifachte und eine Million Zentner überstieg, führte zu einem akuten Mangel an Lagerplatz und zu chronischen Verkehrsstauungen im Inneren der Stadt. Die bewog die Behörden zum Bau eines grossen Kaufhauses auf dem Areal des ehemaligen Spitals neben der Barfüsserkirche, das 1846 eröffnet werden konnte. Das seiner Funktion enthobene Kaufhaus an der Freien Strasse wurde von Architekt Johann Jakob Stehlin unter Verwendung von gewissen Tür- und Fenstergewänden des Kaufhauses von 1572 und roten Sandsteins aus dem Riehener Steinbruch für die Bedürfnisse der bisher im Stadthaus untergebrachten Post eingerichtet.



Das Kaufhaus vom Rindermarkt (Gebergasse) her gesehen - 1852

## Barfüsserplatz

1529 wurden die Mauern um das Barfüsserkloster abgebrochen um später dann einen Platz daraus zu machen für den Holzmarkt.

Um 1758 tritt der Barfüsserplatz, auf dem während Jahrhunderten Holz und Kohle gehandelt wurden, als eigentlicher Markt- und Messeplatz auf; 1792 verlegt die Obrigkeit auch die Messe vom Kornplatz (Marktplatz) und im Rathaus dahin. „Weil seit undenklichen Zeiten auf diesem Markt bey der Barfüsserkirche in der Mitte des Platzes die Schweinehändler ihre Stände oder Einfassungen errichteten“, bezeichnete der Volksmund den Barfüsserplatz mitunter auch als Säuplatz oder Seibi

1843 wurde der Anblick des Neuen Platzes durch den Bau eines neuen Kaufhauses nochmals entscheidend verändert, erhielt doch der zwischen der Kirche und dem Steinenberg angelegte Ladeplatz durch drei grosse Portale vom Barfüsserplatz her die Zufahrt. Das pompöse Kaufhaus entsprach den Bedürfnissen jedoch nicht lange, es musste nach kurzer Zeit dem Musiksaal (1876 eingeweiht) weichen.



Barfüsserplatz um 1820

Anno 1862 wurde versuchsweise auch der Pfingstfronfastenmarkt auf dem Barfüsserplatz abgehalten, was sich bis auf weiteres bewährte, denn es wurden bald auch, neben dem Ankenmarkt in der Barfüsserkirche, vierteljährlich Fronfastenmärkte veranstaltet. Die Messenordnung von 1873 hielt sodann fest, der Barfüsserplatz ist ausschliesslich bestimmt für Schaubuden, Carrousel, Schiesshütten, Zucker- und Waffelbäckereien.

Von 1883 bis zum Bezug der Markthalle (1929) war der Seibi auch Grosshandelsplatz für Gemüse und Obst. 1925 wurde er überdies zum Standplatz der ersten Automobilbörse bestimmt. Dem Barfüsserplatz auf alle Zeiten die Herbstmesse zu nehmen, gelang trotz entsprechender Versuche anno 1929 und 1953 nicht. 1979 ist die 1936 aufgerichtete sogenannte Klagemauer, die durch das Absenken des Barfüsserplatzes notwendig geworden war und die vorab von jungen Leuten als lebhaft frequentierte Begegnungsstätte umlagert wurde, wieder abgetragen worden.

## Grossviehhandel

Bis in die zweite Hälfte des letzten Jahrhunderts fand der ursprünglich am Rindermarkt (Gerbergasse) abgewickelte städtische Handel in Grossvieh und Pferden am sogenannten Rossmarkt entlang der Ökonomiegebäude des Nonnenklosters St. Maria Magdalena an den Steinen statt. 1883 wurde dem 1374 erwähnten „Vichmergt“ an der Elsässerstrasse ein neuer Standort zugewiesen.



Barfüsserplatz um 1870



## Der Centralbahnhof vor St. Elisabethen

Mit der Eröffnung der Teilstrecke Basel – Liestal am 19. Dezember 1854, die vor einem einfachen Holzbau an der Langen Gasse erfolgte, signalisierte die zwei Jahre zuvor unter Johann Jakob Speiser gegründete Schweizerische Centralbahngesellschaft ihr bedeutsames Vorhaben. Die definitive Lage des Centralbahnhofs bedurfte indessen zahlloser, oft hitzig geführter Debatten. Dabei stand nicht mehr, wie beim Französischen Bahnhof, die militärische Sicherheit im Vordergrund, sonder die Verkehrstechnik. Lokale wirtschaftliche Vorteile zielten auf einen Kopfbahnhof auf dem Areal des Steinenklosters ab, wäre mit dem Umsteigen der Passagiere und dem Umschlagen der Güter viel Geld zu verdienen... Andererseits schloss ein durchgehender Bahnhof das Risiko aus, dass sich die Badische Bahn in Hüningen mit der Französischen Bahn verbinde und den gesamten Verkehr mit dem Ausland kontrolliere. 1857 verfügte der Grosse Rat die Annullierung eines früher gefassten Beschlusses zum Bau eines Bahnhofs vor dem Aeschentor und bekannte sich zu einem durchgehenden Bahnhof auf dem Feld vor dem St. Elisabethenbollwerk in der Überzeugung, „der Centralbahn und dem Handel der übrigen Schweiz“ einen wertvollen Dienst erwiesen zu haben. Für den notwendigen Landkauf war die Stadt besorgt, wogegen die Baukosten von der Centralbahn getragen worden sind.



Centralbahnhof

Am 4. Juni 1860 konnte im Centralbahnhof, dem vom architektonischen und technischen Standpunkt aus weit und breit schönsten und zweckdienlichsten Monument einer Verkehrsepoche, der Betrieb aufgenommen werden. Auch öffnete das von Löwenwirt Jörin aus Waldenburg betreute Bahnhofbuffet seine Pforten. Zunächst fanden bis zu zehn Züge täglich ihre Abfertigung, wobei die Fahrzeit nach Liestal 32 Minuten ausmachte.



Centralbahnhof - 1890

Anfang 1859 wurde das gigantische Unternehmen nach den Plänen von Oberingenieur Rudolf Maring in Angriff genommen. Das vierteilige Bauprogramm umfasste einen Personenbahnhof, einen Güterbahnhof und zwei Remisenbahnhöfe. Im Mitteltrakt des 145 Meter langen Aufnahmegebäudes, hinter dem sich zwei Einsteigehallen erhoben, wurden sowohl die Wartesäle und die Restauration der Centralbahn als auch die Wartesäle und die Visitationslokale der Französischen Ostbahn untergebracht, während die beiden Flügelbauten für Gepäckdienst und Beamtenwohnungen bestimmt waren.

## Die Heuwaage vor dem Steinentor 1874 - 1959

Der Verkauf des Areals der alten Heuwaage im städtischen Kaufhaus am Barfüsserplatz (Hof des Barfüsserklosters) an die Vereinigten Musikgesellschaften (zum Bau des Musiksaals beim Stadtcasino) bedingte 1874 eine Verlegung der Waage. Zum neuen Standort wurde der Platz vor dem ehemaligen Steinentor zwischen der Birsigstrasse und der Steinengrabenbrücke bestimmt, wo bis anhin der Wochenmarkt für Jungschweine abgehalten wurde. Der offene Platz vor dem Steinentor schien besonders geeignet für die Zufahrt der Heuwaagen, die meist aus dem Leimental oder vom Birsfeld und dem Sundgau herkamen. Die Aufsicht über die Waage führte der dem Eichmeister unterstellte Heuwaagmeister, welchem vom Ertrag des Waaggeldes zwei Fünftelle, mindestens aber Fr. 2400.-, jährlich als Gehalt zufielen.

An den Gebühren waren zu entrichten: 3 Centimes pro 100 Kilo Heu, Stroh und Holz, je 50 Centimes für eine Wagenladung Steine oder Eis bzw für einen leeren Wagen. Die Frequenz der amtlichen Waage war immer rege. So registrierte man 1892 3389 Tonnen Heu, 777 Tonnen Stroh, 30 Tonnen Holzkohlen, 1971 Tonne Holz, 197 Tonnen Kartoffeln, 172 Tonnen Hafer und 571 Tonnen Diverses. 1901 wurde das für 8000 Franken gebaute kleine Gebäude des Waagmeisters abgebrochen und durch eine grösseres ersetzt. Im Zeichen der Motorisierung verlor dann aber die Heuwaage immer mehr an Bedeutung, bis schliesslich nur noch die Elefanten aus dem nahen Zollli zu Gewichtskontrolle auf die starke Ammann-Wild-Brückenwaage geführt wurden. Im August 1959 ist die geschmackvolle und bisher zweckdienliche Amtliche Heuwaage niedergelegt worden.



Die Heuwaage um 1905

## Die Gewerbehalle an der Schiffflände

1829 ist „die Schiffflände bis zum stumpfen Eck des Gasthofes zu den drei Königen verlängert und erhöht und der Birsig überwölbt worden, und das Salzhaus wurde mit Abbrechung des Salzthurmes zu einem Lagerhaus und ein Teil des Platzes zu einem geräumigen und bequemen Verkehrsplatz zum Auf- und Abladen der Waaren eingerichtet“. 1861 überliessen die Behörden das 1838 zum Rhein-Lagerhaus umgebaute Salzhaus der neu gegründeten „Aktiengesellschaft für eine Gewerbehalle.“



Gewerbehalle um 1890

Diese, inspiriert vom Erfolg der Gewerbehallen in München, Nürnberg und Mainz, setzte sich zum Ziele, die Produkte des seit der Ablösung des Zunftwesens durch die Gewerbefreiheit in wirtschaftliche Not geratenen Kleingewerbes abzusetzen. 1899 musste der Vorstand die Verkaufsräume der Gewerbehalle in das ehemalige Mueshaus an der Spalenvorstadt verlegen, weil das alte Salzhaus samt der anstossenden ehemaligen Bestäterei (Verwaltung des Rheinlagerhauses) der Birsigkorrektio hatte Platz machen müssen. Auf dem freien Areal entstand durch die Architekten und Baumeister Georg und Rudolf Stamm das erste, 1903 eröffnete Verwaltungsgebäude der Basler Kantonalbank. „Ein kleineres Giebelrisalit des mächtigen Hauses trennt an den beiden Längsseiten die Fassaden von den drei Königen, während die der Schiffflände zugekehrte Schmalseite der neuen Bank durch einen mächtigen Giebelaufsatz zur Hauptfassade gestempelt wird. Der Stil des Gebäudes bewegt sich in den Formen der Hochrenaissance mit Verwendung von Barockmotiven.“

## Die Schifflerzunft an der Schiffflände

Am 15. Februar 1354 gewährte Bischof Johann Senn von Münsingen den Schifflerzunft und Fischern die Errichtung einer Zunft: einer gespaltenen Korporation, die von einem gemeinsamen Meister nach aussen vertreten wurde, im übrigen aber in zwei Schwesternzünfte aufgeteilt war, die eigene Häuser besaßen und ihre Geschäfte selbständig führten.

Ein Zunftthaus zu bauen, waren die Schiffler anno 1402 beauftragt. Sie richteten es direkt am Rhein auf, bei der Brücke am Einfluss des Birsigs. Hier stießen sie ihre schweren, langen, schmalen Lastkähne, die bis zu 1500 Zentner trugen, in den wilden Strom und steuerten ihre kostbaren Frachten hinunter nach Strassburg, Mannheim, Köln und zur Nordsee. Schon nach wenigen Jahren (1424) umbrandete ein reissendes Hochwasser der Schiffler Zunftthaus: „Der Rin wasz so grosz, das man in der Schifffluten Stuben in den Venstren zu Schiff gieng.“ 1533 ergriff ein Feuer die Liegenschaft und brannte sie, „leyder Gott erbarmt“, bis auf den Grund nieder, ohne dass Stadtwächter und Zunftgenossen wirksame Hilfe hätten bringen können. Für den Wiederaufbau des Zunfthauses reichte der Zunftsäckel nicht aus. Deshalb wurden beim Domstift und bei der Stadt Anleihen aufgenommen, den Rest erlegten fünfzehn Schiffermeister. 1818 mussten für dringende Bauarbeiten zweitausend Schweizer Franken flüssig gemacht werden. Diesen Betrag vorzuschüssen versprach kein Geringerer als Exkönig Gustaf IV. Adolf von Schweden, der sich nach seiner durch unkluges diplomatisches Geschick gegenüber Napoleon provozierten gewaltsamen Absetzung unter dem Namen Oberst Gustafsson zeitweilig in Basel aufhielt. Als der Zunftvorstand sich aber nicht entschliessen konnte, Ihre Majestät als vollwertiges Mitglied aufzunehmen, weil der Schifflerberuf nicht ordnungsgemäss erlernt worden und deshalb die Ausrüstung von Schiffen nicht möglich sei, nahm der brüskierte Gustafsson von seinem grosszügigen Anerbieten Abstand.

1838 verkauften die Schiffler im Hinblick auf die bevorstehende Verbreiterung der Zufahrtsstrasse zur Rheinbrücke ihr Zunftthaus für Fr. 15000.- dem Staat, der es denn auch wenig später niederreissen liess.

## Das Bottenstüblein an der Aeschen

Trotz Post und Eisenbahn war das Bottenwesen bis in unser Jahrhundert hinein sowohl für die Basler Seidenbandfabrikation als auch für die Hausindustrie im Baselbiet geradezu eine Lebensfrage. Mit ihren massiven, von einem Blechdach überwölbten Fuhrwerken besorgten die Botten den Waren-, Geld- und Briefverkehr zwischen den Bändelherren in der Stadt und den Posamentierinnen auf der Landschaft. Neben Rohmaterial und Fertigprodukten führten die Botten auf ihren Nachtfahrten, die sie meist in leichtem Duse, schnarchend auf dem Bock sitzend, hinter sich brachten, auch Kleinvieh, Obst, Spezeereien, Wein und Bier mit. Der Standplatz der Bottenwagen, die 16 Dörfer bedienten, befand sich bis 1893 auf dem Barfüsserplatz und am St. Albangraben, dann auf dem Aeschensplatz und ab 1908 an der Wallstrasse. Ehe die Botten den Heimweg unter die Räder nahmen, kehrten sie übungsgemäss im Bottenstüblein oder sogenannten Milchmännerkasino am Aeschenvorstadteck ein, wo jeweils in der unmissverständlichen Sprache des Volkes das Tagesgeschehen breitgeschlagen wurde.

Anno 1906 ist das 1818 zur Weinschenke Botte-stübli eingerichtete Haus an der Ecke St. Albangraben und Aeschenvorstadt (1419 Kantzlers Hus, 1622 zum Adler, 1671 Truchsesserhof) samt den angrenzenden Liegenschaften eingeebnet worden. Das auf dem freien Areal nach den Plänen der Architekten Suter & Burckhardt erbaute neue Domizil des Schweizerischen Bankvereins, ein gewichtiger Zeuge von der Bedeutung des geschäftlichen Lebens unserer Stadt, konnte 1909 bezogen werden. Der 1897 erfolgten Gründung des Schweizerischen Bankvereins lag die Fusion von Basler Bankverein (1872) und Zürcher Bankverein von 1895 und die kurz darnach vollzogene Übernahme der Schweizerischen Unionbank in St. Gallen und der Basler Depositenbank zugrunde, was beachtliches Aufsehen erregt hatte.



Bottenstüblein um 1903

## Das Zollamt am Lysbüchel



Zollamt am Lysbüchel um 1900

Den Bestimmungen der neuen Bundesverfassung entsprechend, sind 1851 an der den Kanton Basel-Stadt berührenden Landesgrenze vier Zollhäuser aufgerichtet worden, und zwar auf dem Lysbüchel, bei Burgfelden, beim Grenzacherhorn und bei der Wiesenbrücke, für welche alle zusammen der Bund einen Mietzins von Fr. 1200.- bezahlte. Trotz dieser Barriere blieb die uralte Tradition der täglichen Versorgung der Basler mit frischem Gemüse aus dem nahen Ausland erhalten: Die Sundgauer Marktfrauen liessen sich den seit Generationen gewohnten Gang mit dem Korbwagen ins Zentrum der Stadt, oder scherzend auf einem Fuhrwerk sitzend, nicht nehmen. Im Laufe der Zeit veränderte sich nur der malerische äussere Aufzug der Märfrauen, die einst ihre schweren Körbe majestätisch auf dem Kopf balancierten, und das bunte Treiben vor dem Zollhaus am Lysbüchel mit den vor 1870 französischen, von 1871 bis 1914 deutschen und nach 1918 wie der französischen Grenzwächtern.



Kornhaus an den Spalen um 1885

## Das Kornhaus an den Spalen

Das Kornhaus am Eingang zur Spalenvorstadt mit seinen grossen Vorratskammern, 1573 unter teilweiser Verwendung der Gebäulichkeiten des ehemaligen Klosters Gnadental errichtet, ermöglichte den Behörden, den gesamten Getreidemarkt zu kontrollieren. Jeder Korntransport musste von den Stadtwächtern ins Kornhaus geleitet werden, denn nur hier durfte Frucht gehandelt werden. 1864 wurde die Institution des Kornhauses, das gelegentlich auch Cholerakranke aufgenommen hatte, aufgehoben, da der Umsatz im Laufe der Jahre stark zurückgegangen war. Im Jahre 1890 liessen die Behörden an Stelle des Kornhauses unter der Leitung von Stadtbaumeister Heinrich Reese die (alte) Gewerbeschule erbauen, die 1893 mit 930 Schülern bezogen werden konnte und in welcher auch das 1878 durch den Handwerker- und Gewerbeverein begründete Gewerbemuseum untergebracht wurde. Die Finanzierung des grosszügigen Neubaus erfolgte, neben Zuschüssen von GGG, Handwerker- und Gewerbeverein, Zünften und Gesellschaften (Fr. 107 500.-) zum grösseren Teil aus den Erträgen der Christoph Merianschen Stiftung (Fr. 697 000.-).



Getümmel beim Kornhaus - 1841

Wie Jakob Senns Aquarell von 1841 zeigt, war der eigentliche Puls des Warenhandels weder auf dem Gemüse- noch auf dem Fischmarkt, sondern beim Kornhaus an der Spalenvorstadt, der direkten Zufahrtslinie vom Elsass her, und im Kaufhaus. Da erblickte man vor der Zeit der Eisenbahnen die schweren Güterwagen von Frankfurt und Mannheim her, vier- und sechsspännig, mit den behäbigen wohlgenährten Fuhrleuten. Da sah man die Elsässer ihre vielfältigen und begehrten Landesprodukte in die Stadt bringen, vermittelnde Juden, Fruchthändler und Müller, Stadtbürger, Konsumenten von nah und fern, alles in buntem Gedränge. Das einzige, was heutzutage noch einigermaßen an jene Zeit erinnert, sind die Baselbieter Botten, die am St. Albangraben und auf dem Barfüsserplatz ihre Geschäfte erledigten und die Korrespondenzen an Visschers und Dietrichs laden, wie die Seidenhäuser genannt werden.

## Der erste Badische Bahnhof

Der scharfe Konkurrenzkampf gegen die schon seit 1839 bis St-Louis führende linksuferige Französische Bahn, die im Begriffe stand, den gesamten Verkehr des Rheintales zu übernehmen, veranlassete 1842 das Badische Ministerium für auswärtige Angelegenheiten zur Aufnahme von Verhandlungen mit Basel. Bereits zwei Jahre später wurde den zuständigen Behörden ein provisorischer Vertrag und vier Pläne von Bahnhöfen (im Bürginschen Gut an der Hammerstrasse, auf der Clara-matte, beim Glarabollwerk und im Ritterschen Gut vor dem Bläsitor) vorgelegt. Doch Basel nahm sich Zeit und liess sich auch nicht durch entsprechende Aspirationen Zürichs aus der Ruhe bringen: der Aufstieg zur Drehscheibe Europas war ernsthafter Gefährdung ausgesetzt! Die Fertigstellung der Badischen Bahn bis Haltingen im Januar 1851 führte dann aber doch zum erfolgreichen Abschluss der weit-sichtig und klug geführten deutsch-schweizerischen Besprechungen.



Der Badische Bahnhof an der Bahnhofstrasse (Riehenring)  
1890

Über die Lage des Bahnhofs war man sich in relativ kurzer Zeit einig, obwohl Basel unbedingt einen Kopfbahnhof wünschte und Baden unmissverständlich auf eine Durchgangsstation drängte. Zum Bau- platz wurde das Gelände am Schnapphahnenweg bestimmt (heute Hallen 1 und 2 der Mustermesse, mit Schnapphahnen wurden gefährliche Landstreicher benannt).

Das Ausmass und die technischen Einrichtungen des Bahnhofs erforderten jedoch mühsame, langwierige Verhandlungen. Trotzdem wurde der Geleisebau wacker vorangetrieben, so dass schon im November 1854 die ersten badischen Güterzüge nach Basel rollen konnten. Die eigentliche Einweihung der Linie Haltingen-Basel und des provisorischen Bahnhofgebäudes erfolgte am 19. Februar 1855. Im folgenden Jahr konnte die Strecke Basel-Säckingen dem Verkehr übergeben werden, was wiederum Anlass zu einem fröhlichen Volksfest bot.

Zur direkten Verbindung des Kleinbasler Bahnhofs mit der Rheinbrücke wurde als Fortsetzung der ehemaligen Krempergasse (Greifengasse) die 18 Meter breite Clarastrasse angelegt. Hiefür mussten das Clarabollwerk abgetragen, der Stadtgraben

aufgefüllt und der Riehenteich überdeckt werden. Bis zum Bau des definitiven Bahnhofgebäudes vergingen indessen Jahre. Hatten die ersten Pläne in Basel Gefallen gefunden, so entbehrten sie später jeglicher architektonischen Schönheit und wurden deshalb zurückgewiesen, so dass das aus rotem Sandstein erbaute Aufnahmegebäude erst am 1. Mai 1862 seiner Bestimmung übergeben werden konnte.

Das zu kurz und zu schmal angelegte Eisenbahngelände an der Bahnhofstrasse vermochte nicht lange der stetig zunehmenden Belastung standzuhalten. Das Wachstum des äusseren Kleinbasels, zweifelsohne durch den Bahnhof mit den mannigfaltigen Nebengeräuschen und den vielen Beamten und Angestellten stark beeinflusst, und die unablässig ansteigende Frequenz des Bahnverkehrs führten fortwährend zu Verbesserungen. 1875 wurde das Aufnahmegebäude umgebaut und erweitert. Auch die Überbauung der ausgedehnten, hinter dem Bahnhof liegenden Felder der hablichen Bauerngüter fiel in diese Zeit: es entstanden die ersten Häuserreihen an der Maulbeer-, Erlen-, Matten-, Steiner-, Bleichen- und Fasanenstrasse. Und schon wenig später litt der Badische Bahnhof an dem grossen Übelstand, dass er nicht nur von bebauten Stadtteilen und städtischen Strassen beinahe allseitig umgeben, sondern auch von zwei öffentlichen Strassen durchschnitten ist. Der Bau eines neuen, grösseren und nach aussen zu verlegenden Bahnhofs wurde unumgänglich: er konnte am 11. September 1913 an der Schwarzwaldallee eröffnet werden.



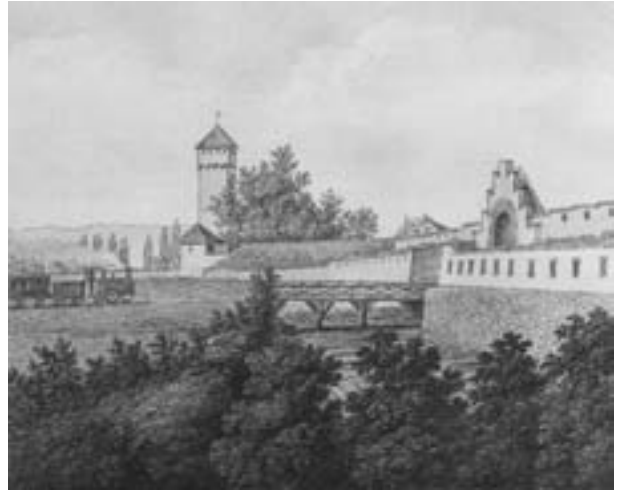
Der Badische Bahnhof um 1865

## Der Französische Bahnhof an der Lottergasse

Eine geographisch äusserst günstige Lage prädestinierte Basel zum bedeutenden Verkehrsmittelpunkt diesseits der Alpen. Die Bürgerschaft wusste diesen natürlichen Vorteil wirtschaftlich auszunützen und unterhielt schon früh mit aller Herren Ländern mannigfaltige Handelsbeziehungen. Um 1840 stellte sich unserm Gemeinwesen ein Problem von höchster Tragweite: der Anschluss an die Eisenbahn. Dass eine Verbindung zu der von Mülhausen nach St-Louis gebauten und 1841 eröffneten Strassburger Bahnlinie angestrebt werden müsse, stand für die massgebenden Persönlichkeiten ausser Zweifel. Dennoch waren Jahre vonnöten, bis auch die von ängstlichem Pessimismus befangene Opposition bereit war, dem Maschinenzeitalter die Tore zu öffnen, und bis die von wirtschaftlichen, militärischen und politischen Erwägungen geprägte Frage, ob der Bahnhof innerhalb oder ausserhalb der Stadtbefestigung zu stehen kommen solle, geklärt war. Nach mehrtägiger hitzig geführter Debatte beschloss der Grosse Rat am 5. Mai 1843 die Weiterführung der Eisenbahn Strassburg-St-Louis nach Basel und den Bau eines Bahnhofes, des ersten auf Schweizer Boden überhaupt. Im 35 Paragraphen umfassenden Vertrag wurde u.a. festgelegt, die Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bale habe für die Erstellung des Trassees, des Eisenbahntors und des Bahnhofes zu sorgen, während die Stadt die notwendigen Grundstücke, die Erweiterung der Fortifikationen, die Wasserzufuhr und den Ausbau des Strassennetzes nach der Innenstadt beizusteuern habe.

Der Fahrpreis von St-Louis nach Basel solle zweieinhalb Batzen pro Person nicht übersteigen.

Der Bahnhof wurde „intra muros“ (zwischen der heutigen Hebelstrasse und dem St. Johanntor) angelegt, so dass die Stadtmauer in der Gegend des Metzgersturms eingerissen und erweitert wieder aufgebaut werden musste. Schon am 11. Juni 1844 war das einspurige 1,9 km lange Geleise betriebs-



Das Eisenbahntor zu St.Johann - 1861

bereit. Die Behörden hatten dem Plan zugestimmt, den alten Bahnhof von Mülhausen als provisorische Station vor dem Wall aufzurichten, damit das modernste Transportmittel zum bevorstehenden Eidgenössischen Freischiessen den Fahrdienst aufnehmen konnte; zu diesem Grossanlass reisten in der Folge nicht weniger als 9000 Elsässer per „Stahl-ross“ nach Basel.

Viele der rund 28000 Einwohner Basels zogen am 11. Dezember 1845 hinaus zum festlich bekränzten Bahnhof und jubelten den zahlreichen Honoratioren begeistert zu. Nach der Einweihungszeremonie beim Stationsgebäude wurden die Ehrengäste zu einem Festkonzert ins Theater gebeten. Dieses war durch wohl 250 Kerzen auf das Glänzendste erleuchtet, so dass von dem Kranze reizender Damen und ihren gewählten Toiletten dem Beschauer nichts entging. Einen allerliebsten Anblick gewährten die prächtigen, von Gold und Silber strotzenden Uniformen der Franzosen. Ein solennes Bankett im Stadtcasino beschloss den denkwürdigen Tag.

Damit die Gottesdienste nicht gestört wurden und der Stadt Basel der Ruf peinlicher Frömmigkeit auch im Ausland gesichert blieb, durften die Omnibusse an Sonntagen die eintreffenden Reisegäste erst ab 10 Uhr in die Innenstadt fahren.

Bis zum 15. Juni 1860 erfüllte der Französische Bahnhof zu St. Johann, der den Kanton Basel Fr. 626 386.- gekostet hatte, seine Aufgabe: Es wurden jährlich über 50000 Fahrgäste befördert, die in 17 Minuten St-Louis und in 5 Stunden Strassburg erreichten, und zweieinhalb Millionen Zentner Güter abgefertigt. Dann übersiedelte die Französische Ostbahn in den Zentralbahnhof vor dem Elisabethenbollwerk, und auf dem Bahnhofareal hinter der Lottergasse wurde die Strafanstalt errichtet.



Der Französische Bahnhof um 1847

## Die grosse School an der Sporengasse

Seit der Gründung der Metzgerzunft im Jahre 1248 durfte das Fleisch ausschliesslich in einer der drei städtischen Schools gehandelt werden. Das eine Verkaufslokal, die obere School (abgeleitet vom lateinischen Wort *scala*, das sich auf über Stufen zu erreichende Verkaufsstände bezog) lag über dem Rümelinbach zwischen der Spalengasse (Spalenberg) und der Sattelgasse und wurde während des Konzils an den Barfüsserplatz verlegt. Die grosse School befand sich über dem Birsig zwischen der Sporengasse (heute Teil des Marktplatzes) und der Sattelgasse und war mit dem anstossenden Schinthaus (Schlachthaus) und der finnigen School, wo minderwertige und verdorbene Ware verkauft wurde, die grösste und wichtigste Fleischlaube der Stadt. Ebenfalls am Wasser, am Rhein beim Kleinbasler Brückenkopf, stand die dritte Metzgerei Basels, die School jenseits.

Im Eigentum der öffentlichen Hand liegend, verlieh der Rat einzelne Bänke als Erblehen an Angehörige der Metzgerzunft. Das Erbrecht wurde gelegentlich auch Töchtern zugestanden, sofern diese „unter dem Hantwerck mannen“, also einen Metzger heirateten. Durch dieses Prinzip gelangte das Gewerbe immer mehr unter den Einfluss einiger weniger Familien, weshalb die Obrigkeit 1680 die Erblichkeit einschränkte. 1846 wurde die Monopolisierung der Bänke von unzufriedenen Metzgern öffentlich angeprangert. Die mit saftigen Geldbussen belegten Aufwiegler führten hierauf einen Wagen, behängt mit Guirlanden, Würsten, Schinken, Metzgermessern, Laternen und allerhand Inschriften unter Flötenklang durch die Strassen zur Gerichtsschreiberei und hinterlegten dort die Ware als Pfandmasse für die verhängte Strafe. 1851 hob der Rat die Erblichkeit von Banklehen auf, verlieh dagegen solche bis 1863 auf Lebenszeit.

Die grosse School an der Sporengasse ist im Historischen Grundbuch seit 1317 nachgewiesen. 1423 erwarb die Metzgerzunft das rechts anschliessende Haus zum Regenbogen, „hinjn im Winkel bey dem Schinthus“, und etablierte dort ihre Zunftlokaltäten. Die hygienischen Einrichtungen in der School waren denkbar ungenügend. 1781 wurde vermerkt, der Boden sei nur von Grund und Erde und der offene Dachstuhl wäre von Spinnweben überzogen. Die Abfälle, mithin ganze Kälber, wurden durch ein Loch in den Birsig gestossen! Was wundert's, wenn „bey geräuschlosen Stunden gantze Schaaren Ratten herumlaufen und sich der öffentlichen Schau darstellen“ und ein „böser Geruch und widerliches Aussehen“ der Bevölkerung den Appetit verschlug.

Von den bis zu 60 Bänken waren zu keinen Zeiten alle besetzt. 1807 wurde deshalb erwogen, ob im untern Teil der School während der Fronfastenmärkte und der Messe nicht der Obst- und Gemüsemarkt untergebracht werden könnte. „Wegen der Unfuge, die aus der allzu nahen Nachbarschaft der oft losen Metzgerknechte und der Obst und Gemüse Weiber erwachsen würde“, erschien die Verwirklichung der Idee indessen als unglaublich!

Während des Jahres 1864 wurden in den Schools 5342 Ochsen, 6636 Kälber, 3736 Schweine und 1938 Schafe geschlachtet, was einem Tagesdurchschnitt von ungefähr 60 Tieren entsprach, und durch elf Metzgermeister auf siebzehn Bänken verkauft. Trotzdem dies nun in tadelloser Ordnung vor sich ging, waren die Lokale in keiner Weise den Bedürfnissen angepasst. Das einen Wert von 21 400 Franken darstellende Metzereigebäude an der Sporengasse und das Schlachthaus über dem Birsig, „ein unsere verkehrsreichsten Strassen geradezu verunzierender Flecken, für dessen Duldung die Sanitätsbehörde keinerlei Verantwortlichkeit auf sich nehmen möchten“, wurde 1871 geschlossen und der Betrieb in das neue Schlachthaus zu St. Johann verlegt. Eine von 54 Anwohnern unterzeichnete Petition an den Grossen Rat erwirkte in Verbindung mit der Birsigkorrektur am 9. Januar 1888 den Abbruch der alten School an der Sporengasse.



Die grosse School an der Sporengasse - 1869

## Vom Kornmarkt zum Marktplatz

Auf dem vermutlich bis 1260 durch den offenen Birsig zweigeteilten Marktplatz, der während Jahrhunderten Kornmarkt genannt wurde, fand sich Basels Bürgerschaft täglich zur Abwicklung wichtiger Geschäfte ein. Handel, Verkehr und Politik vereinigten sich hier beim uralten weissen Turm am Eingang zur Freien Strasse, der die zahlreichen Kaufmannshäuser seit alters überragte, und hielten das bunte Treiben im Herzen der Stadt ständig in Atem.

Bis ins 15. Jahrhundert wurden auf dem Kornmarkt nur Getreide, Wein, Holz, Mues, Heu und Stroh gehandelt. Noch 1420 liess der Rat ausrufen, dass Obst, Gemüse, Eier, Butter, Hühner und Gänse auf dem Münsterplatz zu verkaufen seien. Den Anwohnern dagegen war erlaubt, in ihren Gaden, die den Kornmarkt umsäumten, gesottenes und gebratenes Fleisch, Würste, Kutteln, Häringe, Wildbret, Vögel und Lebkuchen feilzubieten. Unter ihrem Einfluss entfaltete sich der Markt vor dem Rathaus schliesslich zum eigentlichen oberrheinischen Umschlagplatz für Lebensmittel.



Marktplatz um 1834

Bis ins letzte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts war der Kornmarkt in seiner Ausdehnung kaum halb so gross wie der heutige Marktplatz. Mit einem Ausmass von 2340 m<sup>2</sup> war er wesentlich kleiner als der Münsterplatz mit 8560 m<sup>2</sup> oder der Barfüsserplatz mit 6770 m<sup>2</sup>. Der streng geschlossene Platz war nördlich durch das Haus zum Pfaueneck am Eingang zur Sporengasse auf der heutigen Achse Rathaus und Konditorei Schiesser lag. Durch den immer mehr Raum beanspruchenden Marktbetrieb forciert, fasste die Regierung 1887 eine Erweiterung des Marktplatzes ins Auge, aber nur in der Dimension, dass die Fassade des Rathauses in ihrer ganzen Breite hervorgetreten wäre. Die Überbauung des durch den Abbruch der dreizehn Liegenschaften zwischen dem alten Marktplatz, der Markt-gasse, der Stadthausgasse und der Sporengasse freigewordenen Areals, das den Staat bei einem Quadratmeterpreis von Fr. 483.- fast eine Million Franken gekostet hatte, sollte auf privater Basis

erfolgen. Ein ablehnender Volksentscheid führte jedoch zum Vorschlag, als Ergänzung des offenen Marktplatzes, der 680 Marktfahrern eine Handels-tätigkeit erlaubte, ein zweistöckiges Markthaus auf dem Gelände zu errichten. Die Stimmbürger folgten dann aber 1891 mit 3328 Ja gegen 946 Nein dem Beschluss des Grossen Rates auf Freilegung des Marktplatzes bis zur Brotlaube und feierten ihren Erfolg mit Musik und Feuerwerk. Zu grösseren Diskussionen Anlass gab auch das Projekt eines Wettsteindenkmals mit Brunnenanlage auf dem obern Teil des Marktplatzes. Trotzdem die Regierung versicherte, von einer allfälligen durch den Bau des Denkmals verursachten Beeinträchtigung des Platzes zu Marktzwecken könne keine Rede sein, versagte ihr das Volk, die Zustimmung.

1892 wurden die Strassen um den Marktplatz mit einem den Lärm der Fuhrwerke dämpfenden Pflaster aus Tannenholz versehen, und in den folgenden Jahren wuchsen anstelle der hohen, schmalen, meist mit originellen Holzaufzügen bekrönten Häuser grosszügig konzipierte Geschäftsbauten aus dem Boden. 1903 ist der neue Marktplatz den Marktfrauen freigegeben worden, die sich „auf dem gepflasterten Marktplatz wohler fühlten als früher auf dem bei Regenwetter teilweise mit Wassertümpeln bedeckten Grienplatz.“ 1908 wurde die alte, leicht gebogene Häuserfront zwischen Hutgasse und Sattelgasse abgebrochen, die seit der Korrektur der Markt-gasse tiefer lag als der Marktplatz und mit diesem durch eine lange steinerne Treppe verbunden war. Mit ihr verschwand auch das letzte spätmittelalterliche Bürgerhaus des alten Kornmarkts mit Krämerläden neben der Haustüre und vierteiligen Fenstern in den Obergeschossen.



Marktplatz um 1890



## Der Fischmarkt

Noch 1359 teilte der Birsig den Fischmarkt in zwei Teile, dann wurde das offene Wasser überdeckt und der entstandene Platz gepflästert. Acht Zugänge, die Kronengasse (Marktgasse), das Tanzgässlein, das Helmgässlein, die Storchengasse (Stadthausgasse), das Kellergässlein, das Fischbrunnengässlein, der Salzberg (Petersberg, Spiegelgasse) und die Schwanengasse (Börse) trugen dem „forum piscatorium“ einen äusserst lebhaften Verkehr entgegen.

Im Zentrum des Platzes, dem ein enggezogener Kreis hochgiebeliger Häuser ein malerisches Cachet verlieh, steht der vermutlich um 1390 aus der Bauhütte der Parler hervorgegangene Fischmarktbrunnen.

Im Zuge der Sanierung der Gegend zwischen Schwanengasse, Blumenrain, Petersgasse und Petersberg, die zu den am dichtesten bewohnten Strassenzügen der Stadt gehörte, beschloss der Regierungsrat 1897, die 1890 mit der Überbauung des Birsigs zwischen Marktplatz und Fischmarkt (obere Marktgasse) vorläufig abgeschlossene Birsigkorrektur durch Zusammenlegung der Schwanengasse und der Kronengasse zu einer Strasse (untere Marktgasse) und durch eine breite Verbindungsstrasse (Spiegelgasse) nach dem Blumenrain fortzusetzen. Die Lage des neuen Börsengebäudes, das mit seinem Torbogenflügel über der Spiegelgasse an einen Schwibbogen erinnerte und den intimen Charakter des Fischmarktes wahren sollte, erforderte 1908 eine Verschiebung des Brunnens um einige Meter nach Nordwesten.

Bis zum Bau der oberen Marktgasse stand seit 1615 neben dem grossen Fischmarktbrunnen „zum gewöhnlichen Gebrauch des Publikums“ der kleine Fischmarktbrunnen. 1851 ist der mit einem Neptun, welcher sich mit einem Fünfsack ein Meertier vom Leibe hielt, bekrönte Brunnen, unter Beigabe des Sudeltrögleins des grossen Brunnens, in den Winkel bei den Häusern zum Helm und zum Salmen versetzt worden.

Gemäss der Marktordnung von 1557 durften „grüne“ (lebende) Fische, seien es Karpfen, Hechte, Aeschen, Persige, Salme oder Forellen, nur auf dem Fischmarkt verkauft werden. Zum Handel waren höchstens acht einheimische Fischverkäufer berechtigt, die alljährlich zu Ostern neu bestellt wurden. Damit die Preise nicht von diesen diktiert und „die Schrancken der Gebühr überschritten“ werden konnten, waren zusätzlich aber auch auswärtige Fischverkäufer zugelassen, die indessen die Stadt nicht wieder verlassen durften, ohne einen „gestampften Zettul“ der auf dem Markt verkauften Fische vorzuweisen. Fische, „welchen das Hertz nicht mehr lebt“, mussten auf dem Schelmenbänk-



Fischmarkt um 1850

lein (Schelm bedeutete auch Aas) angepriesen werden, das rechts neben dem grossen Brunnen stand. Infolge Zerfalls und Verkehrsbehinderung wurden Bänklein und Stöcklein 1786 abgetragen und nicht mehr ersetzt. Zählten Salm in Öl, Forellen in Essig, Hecht mit Pfeffer, Lachs mit Sulz und Balchen mit Senf besonders zur Fastenzeit einst zu den Hauptspeisen, so war dies bereits anno 1880 nicht mehr der Fall: „Heute findet nur noch einmal in der Woche Markt mit Fischen statt, und auch dieser hat nur noch irgendwelche Bedeutung hinsichtlich der Preise, nicht aber der Menge der Fische“. 1940 veranlasste der zunehmende Strassenverkehr die Regierung, den Fischhandel, soweit er nicht durch Comestiblesgeschäfte abgewickelt wurde, auf den Rümelinsplatz zu verlegen.



# Statischer Ist-Zustand

**Die Handelsorte heute**  
**Industrie- und Verkehrsflächen**  
**Trennung Headquarter - Umschlag**

# Die Handelsorte heute

## Detailhandel und die Belieferung von BS

**Barfüsserplatz** bis 1929; Engrosmarkt für Obst+Gemüse

**Markthalle** 1929 bis 2004; Lebensmittel- und Grossmarkt für Obst und Gemüse

**Grossverteiler:** Niedergang der Markthalle wurde eingeläutet, durch den Siegeszug der Grossverteiler. Coop und Migros. Diese decken sich direkt bei den Produzenten ein, kleinere Detaillisten verschwanden.

Detailhandel:

Migros: 20,39 Mrd. Umsatz  
Verteilzentrum: Birsfelden

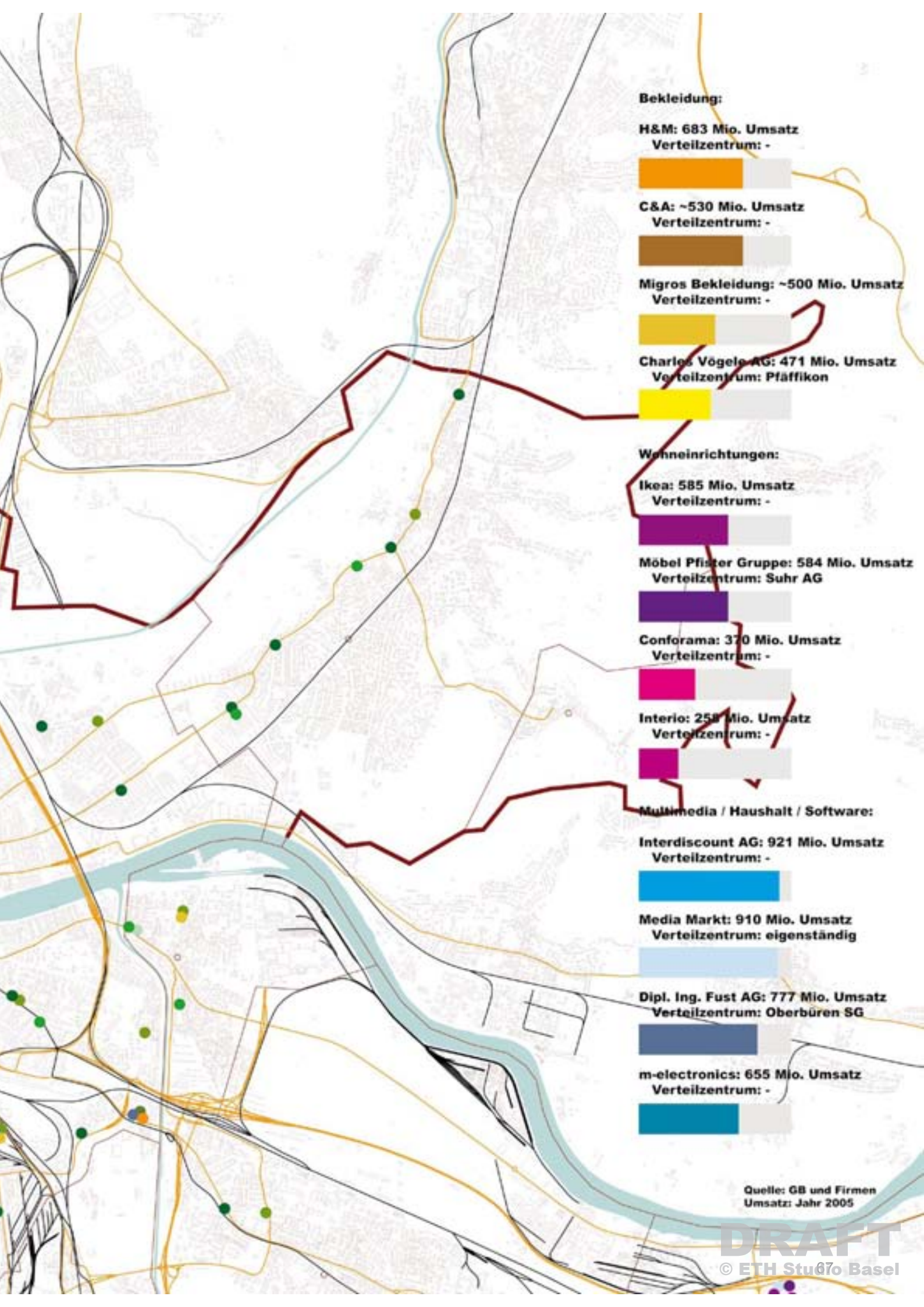
Coop: 14,07 Mrd. Umsatz  
Verteilzentrum: Basel

Valora: 2,84 Mrd. Umsatz  
Verteilzentrum: Muttenz

Manor: 2,80 Mrd. Umsatz  
Verteilzentrum: Möhlin AG

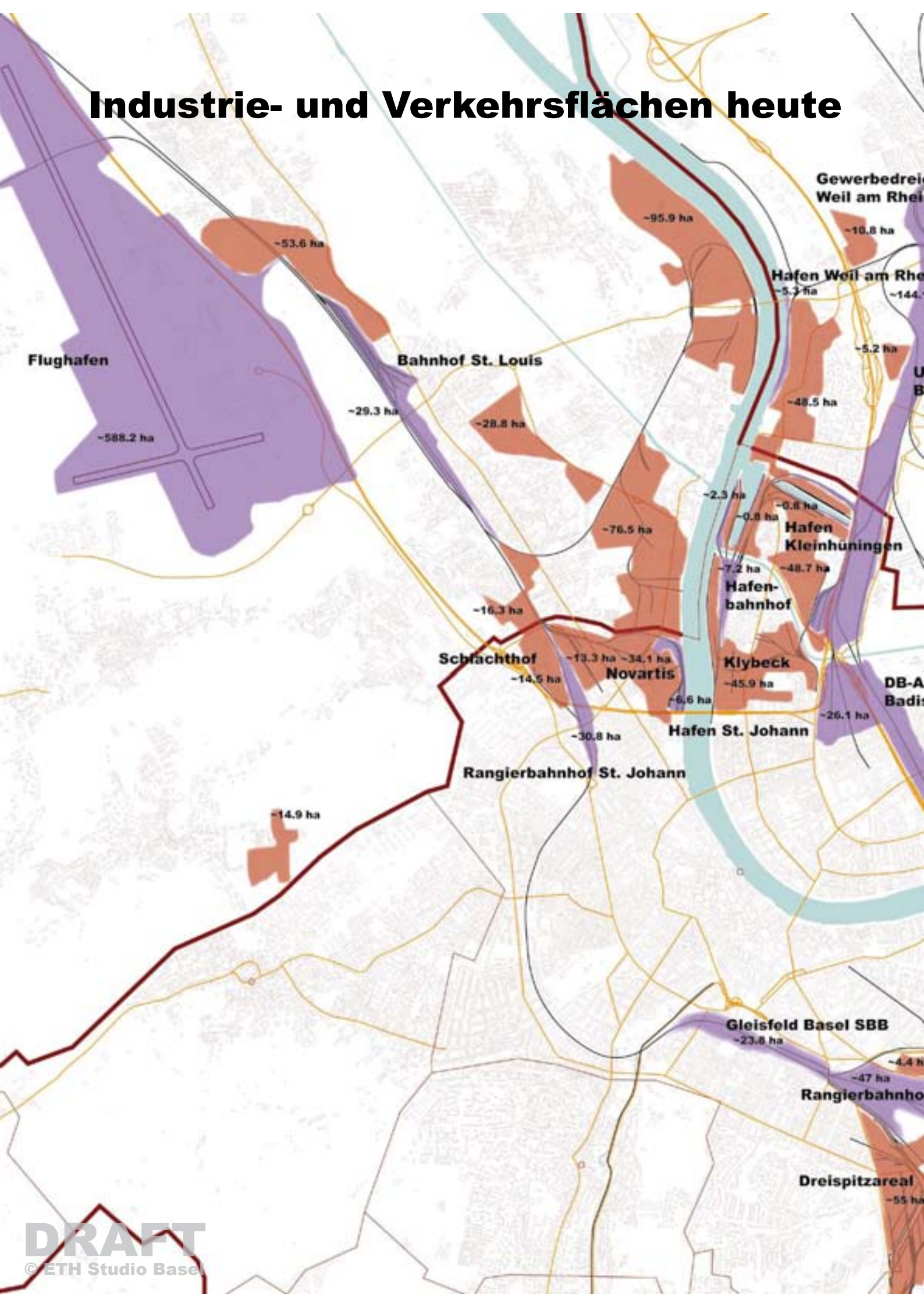
Denner: 2,16 Mrd. Umsatz  
Verteilzentrum: Eggerkingen

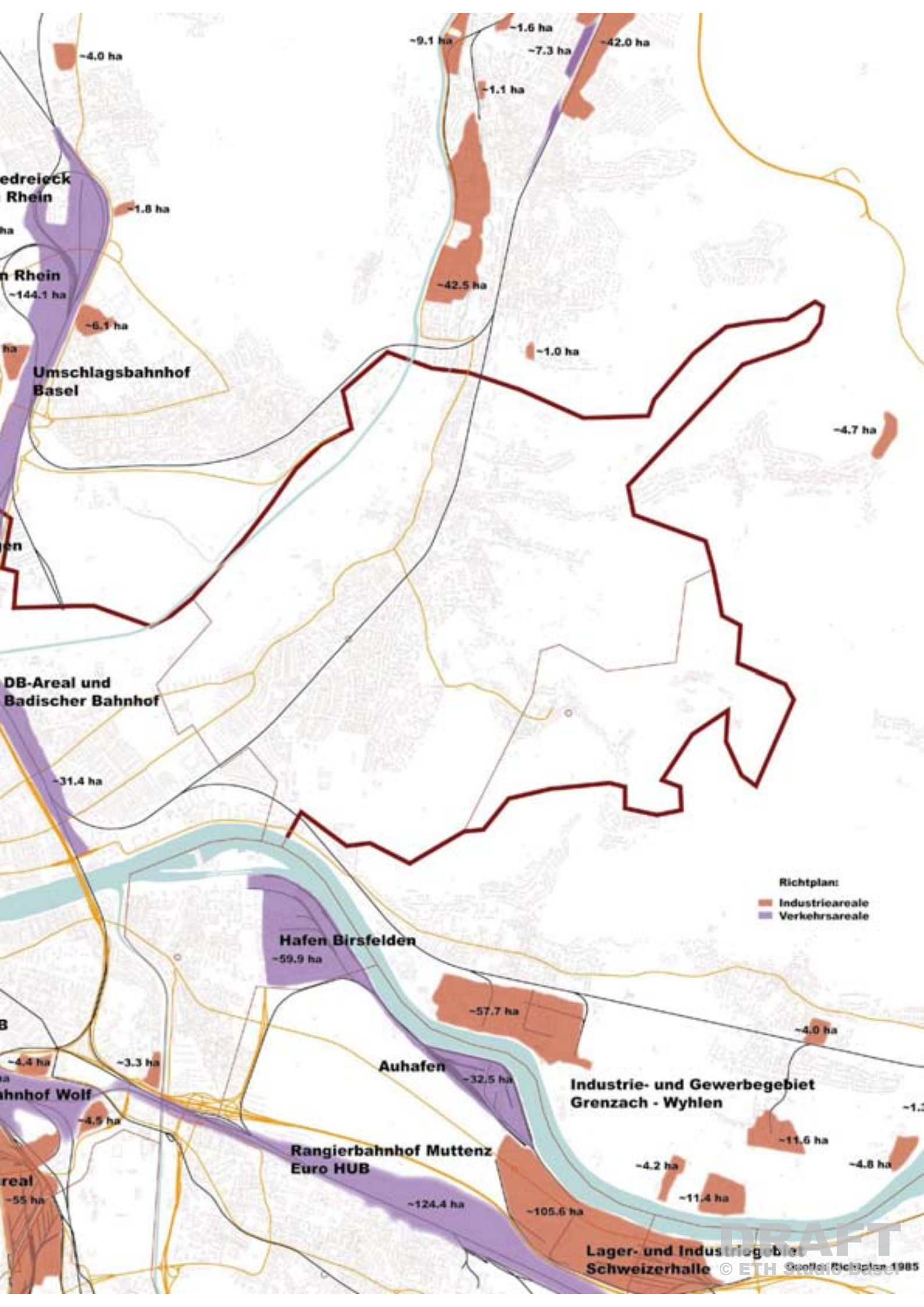
Volg: 1,05 Mrd. Umsatz  
Verteilzentrum: Suhr AG



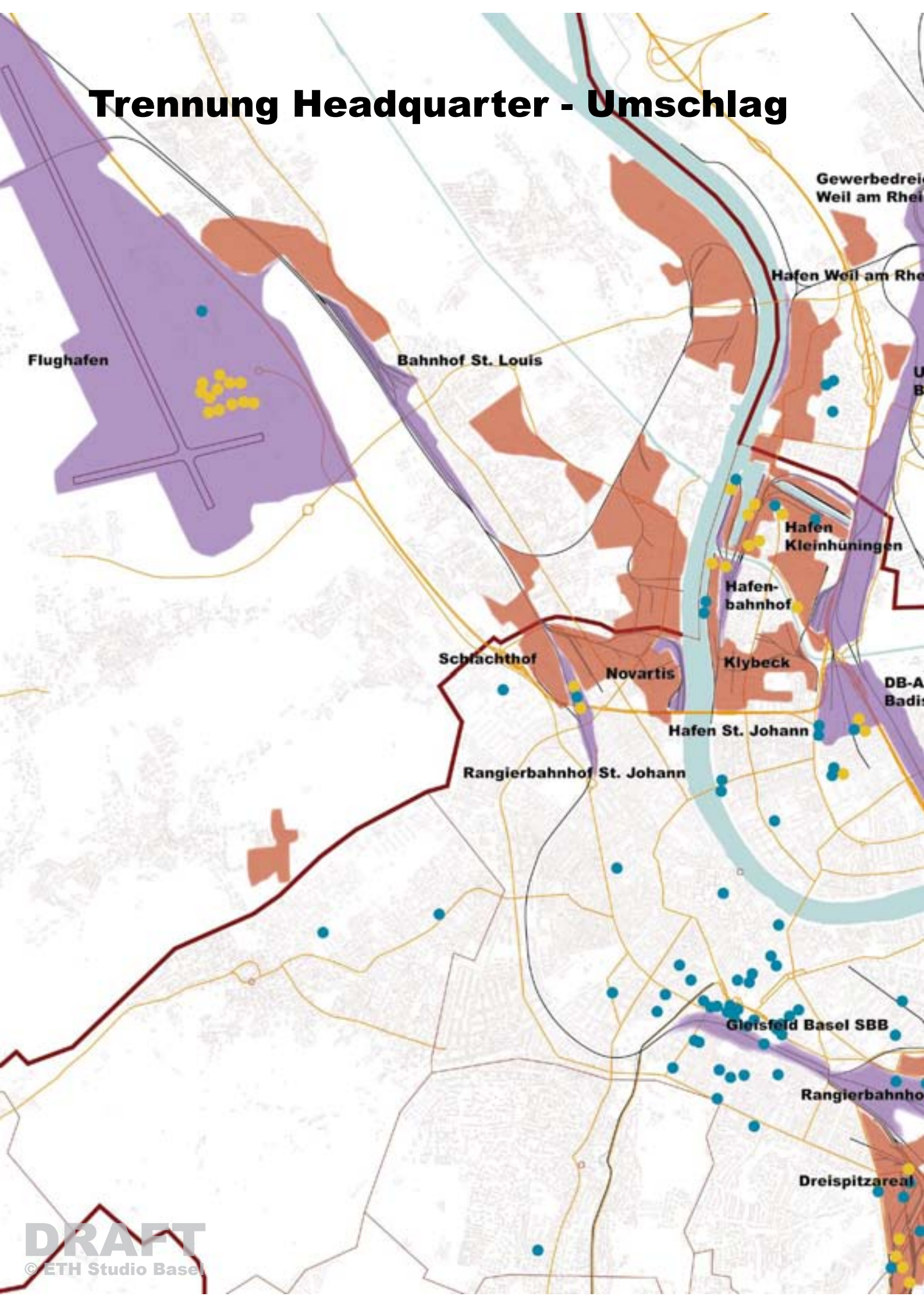
Quelle: GB und Firmen  
Umsatz: Jahr 2005

# Industrie- und Verkehrsflächen heute

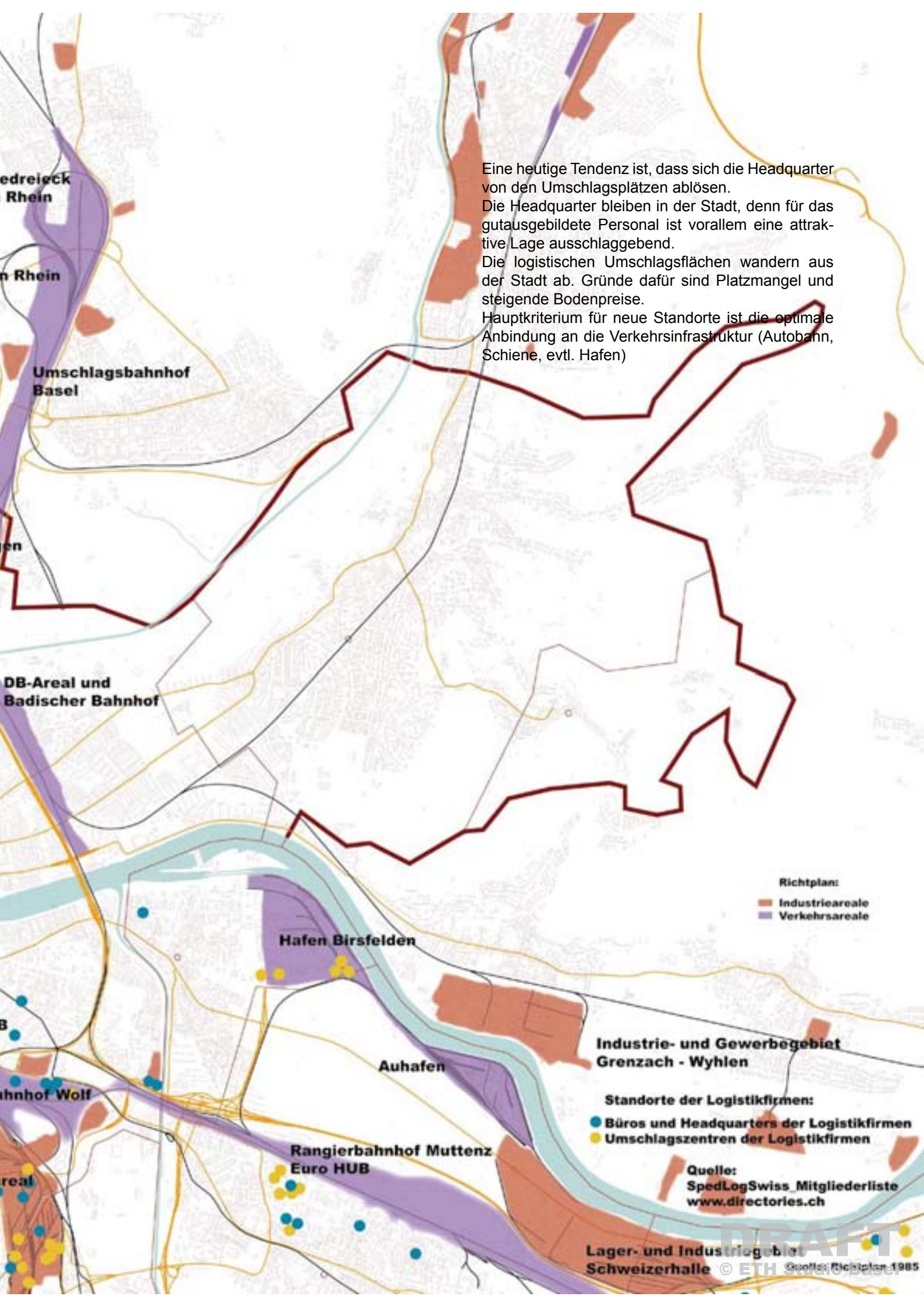




# Trennung Headquarter - Umschlag







Eine heutige Tendenz ist, dass sich die Headquarter von den Umschlagsplätzen ablösen.  
 Die Headquarter bleiben in der Stadt, denn für das gutausgebildete Personal ist vorallem eine attraktive Lage ausschlaggebend.  
 Die logistischen Umschlagsflächen wandern aus der Stadt ab. Gründe dafür sind Platzmangel und steigende Bodenpreise.  
 Hauptkriterium für neue Standorte ist die optimale Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur (Autobahn, Schiene, evtl. Hafen)

Richtplan:  
 Industrieareale  
 Verkehrsareale

Industrie- und Gewerbegebiet  
 Grenzach - Wyhlen

Standorte der Logistikfirmen:  
 Büros und Headquarters der Logistikfirmen  
 Umschlagszentren der Logistikfirmen

Quelle:  
 SpedLogSwiss Mitgliederliste  
 www.directories.ch

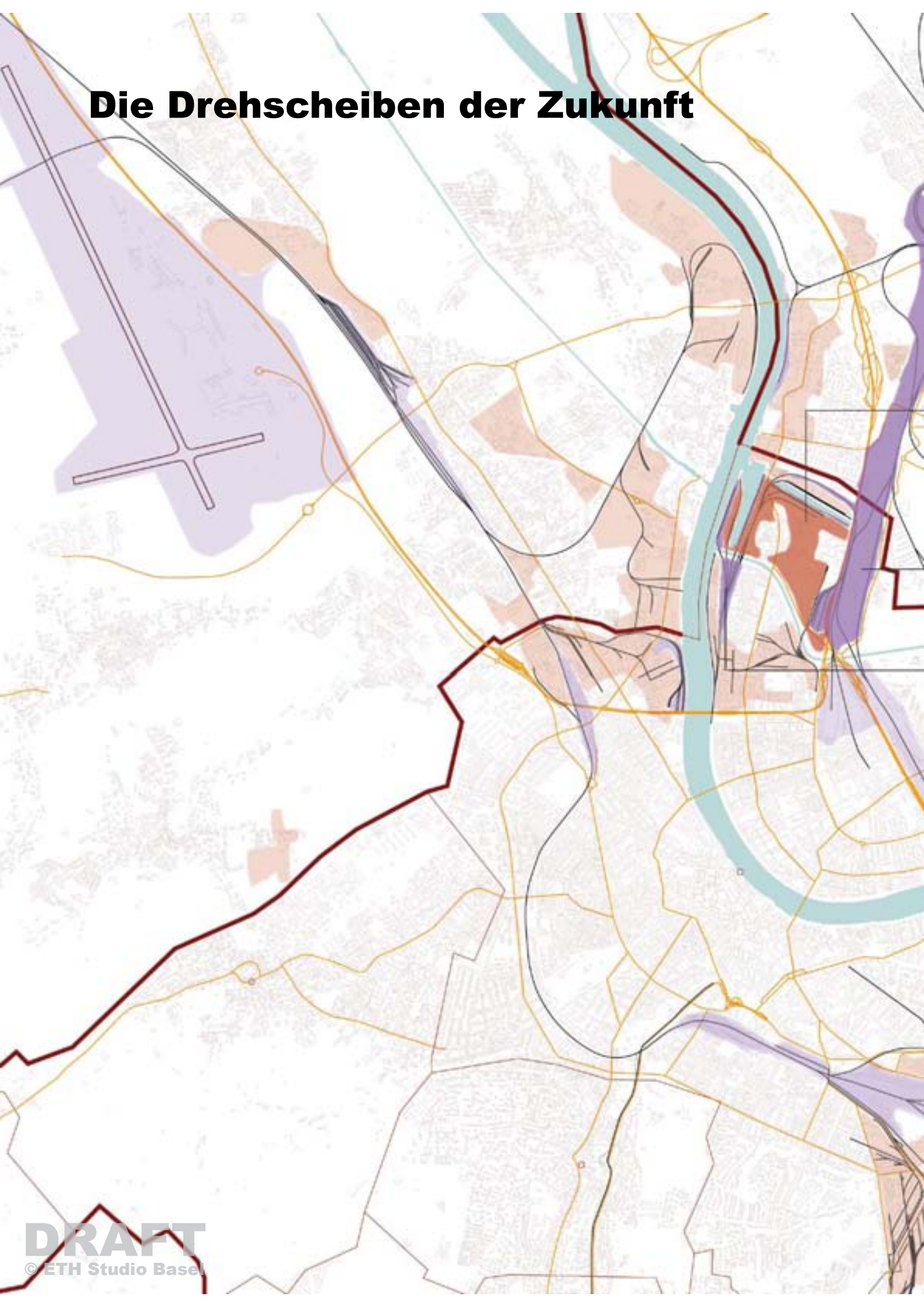
Lager- und Industriegebiet  
 Schweizerhalle  
 © ETH Swiss Basel

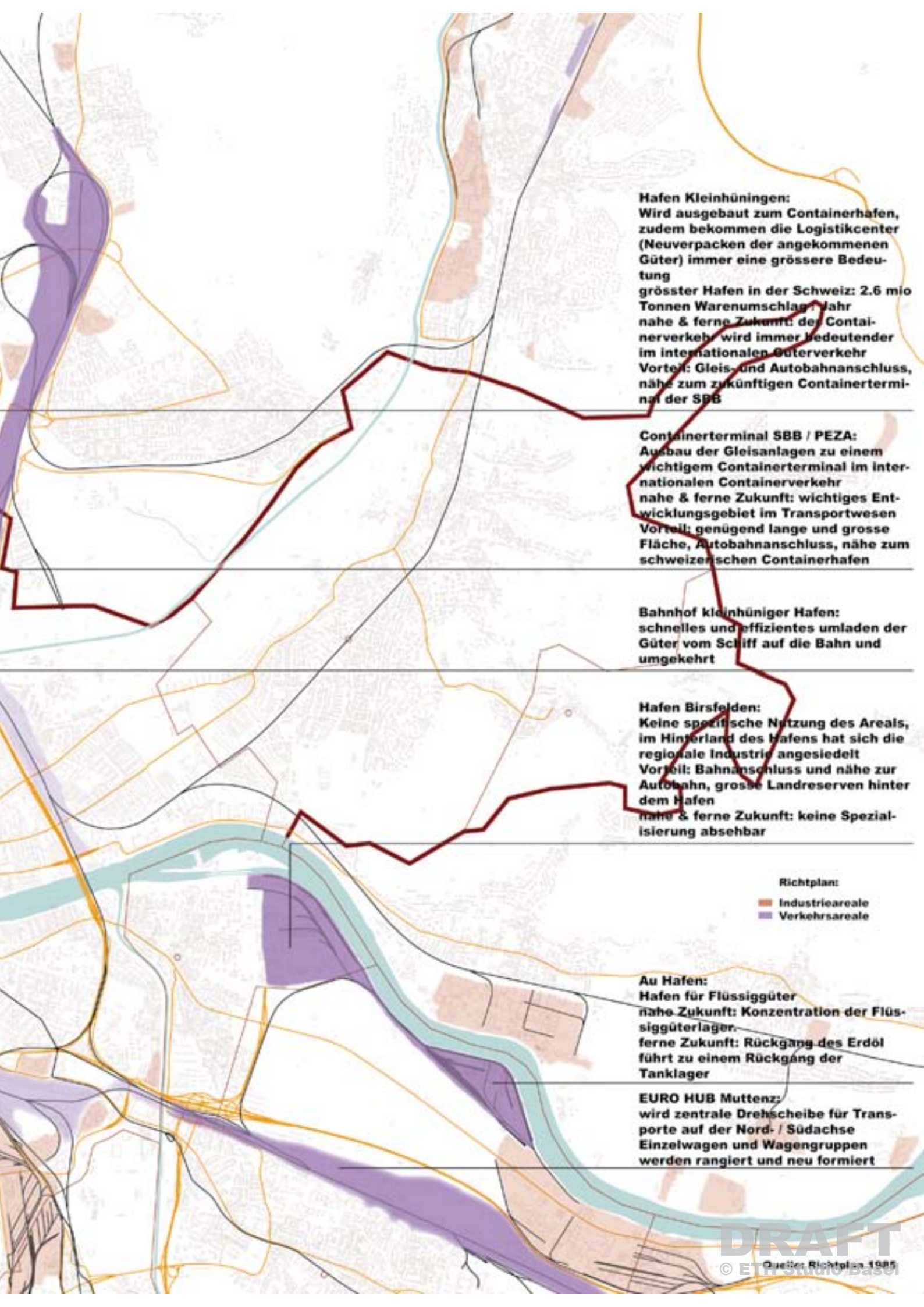


# Künftige Drehscheiben von Basel

Die Drehscheiben der Zukunft

# Die Drehscheiben der Zukunft





**Hafen Kleinhüningen:**  
Wird ausgebaut zum Containerhafen, zudem bekommen die Logistikcenter (Neuverpacken der angekommenen Güter) immer eine grössere Bedeutung  
grösster Hafen in der Schweiz: 2.6 mio Tonnen Warenumsatz / Jahr  
nahe & ferne Zukunft: der Containerverkehr wird immer bedeutender im internationalen Güterverkehr  
Vorteil: Gleis- und Autobahnanschluss, Nähe zum zukünftigen Containerterminal der SBB

**Containerterminal SBB / PEZA:**  
Ausbau der Gleisanlagen zu einem wichtigem Containerterminal im internationalen Containerverkehr  
nahe & ferne Zukunft: wichtiges Entwicklungsgebiet im Transportwesen  
Vorteil: genügend lange und grosse Fläche, Autobahnanschluss, Nähe zum schweizerischen Containerhafen

**Bahnhof kleinhüninger Hafen:**  
schnelles und effizientes Umladen der Güter vom Schiff auf die Bahn und umgekehrt

**Hafen Birsfelden:**  
Keine spezifische Nutzung des Areals, im Hinterland des Hafens hat sich die regionale Industrie angesiedelt  
Vorteil: Bahnanschluss und Nähe zur Autobahn, grosse Landreserven hinter dem Hafen  
nahe & ferne Zukunft: keine Spezialisierung absehbar

Richtplan:

- Industriearale
- Verkehrsareale

**Au Hafen:**  
Hafen für Flüssiggüter  
nahe Zukunft: Konzentration der Flüssiggüterlager.  
ferne Zukunft: Rückgang des Erdöl führt zu einem Rückgang der Tanklager

**EURO HUB Muttenz:**  
wird zentrale Drehscheibe für Transporte auf der Nord- / Südachse  
Einzelwagen und Wagengruppen werden rangiert und neu formiert



### **Euroairport:**

Die geographische Lage im Grenzgebiet zu Frankreich, Deutschland und der Schweiz sowie die binationale Anbindung des EuroAirport ermöglichen den weltweiten Handel über den EU-Raum und der Schweiz.

Die Luftfracht ist ein wichtiger Güterverkehrszweig für die exportorientierten Unternehmen in der Region. Erzeugnisse aus der Spezialitätenchemie und Pharmazie, High-Tech-Produkte, Zulieferteile der Automobilindustrie sowie verderbliche Waren sind die wichtigsten Exportprodukte. Mit über 800 Beschäftigten ist der Cargo-Bereich am EuroAirport ein bedeutender Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor. Die Frachtaktivität leistet einen wesentlichen Beitrag zur Deckung aller Infrastrukturkosten am Flughafen. Ein moderner Frachtbetrieb erfordert - genau wie im Passagierverkehr - angemessene Investitionen. Die Amortisation der Investitionen kann jedoch unter Umständen einen längeren Zeitraum erfordern, da die Abhängigkeit zur weltweiten Wirtschaftskonjunktur im Luftverkehr stark ausgeprägt ist.

Die Luftfracht nimmt weltweit stark zu. Für zeitkritische und wertvolle Güter erweist sich der Luftverkehr als nahezu konkurrenzlos, so z.B. für Just-in-Time Lieferungen, verderbliche Waren, hochwertige Elektronikkomponenten oder grossvolumige Maschinen.

Für die Erweiterung dieser Aktivitäten plant der Flughafen die Erschliessung und Entwicklung einer 27 ha grossen Fläche im Südosten. Mit der

Projektumsetzung wird ein Betreiberkonsortium im Rahmen eines langjährigen Konzessionsvertrages beauftragt.

Die sogenannte Zone 4 wird an das französische und an das Schweizer Strassennetz angebunden und erhält eine gemeinsame Zollabfertigung. Der gleichzeitige Zugang zu den Wirtschaftsräumen der EU und der Schweiz eröffnet den Unternehmen ein zusätzliches Wachstumspotential am EuroAirport.

#### Zahlen und Fakten:

800 Beschäftigte / 70 Betriebe / Zoll (F und CH) / 30 Spediteure im Schweizer Sektor / 23 Spediteure im französischen Sektor / 4 Express-, Paket und Kurierdienste (DHL, FedEx, TNT und UPS) / 1 Homebased carrier (Farnair) / 3 Handling agents / Diverse Dienstleistungsunternehmen / 100 Destinationen / 100 000 Tonnen Fracht

#### Infrastruktur:

29 000 m<sup>2</sup> Umschlagfläche insgesamt (die Hälfte davon überdacht) / Über 150 000 Tonnen Umschlagkapazität im Jahr / Einrichtungen für Be- und Entladung sowie Palettisierungsanlagen / Kühlboxen für verderbliche Güte / Lagerraum für radioaktive Produkte / Abfertigungsfläche für gefährliche Güter / Leichenraum / Tresor für Wertgegenstände / Veterinärstation



### Der Rheinhafen St. Johann:

Der linksrheinische Hafen St. Johann ist der älteste der vier Rheinhäfen. Im Hafen St. Johann werden vor allem Getreide und sonstige Trockengüter umgeschlagen und gelagert.

Anwesende Firmen:

Coop Genossenschaft Basel (Ultra Brag AG)  
 Novartis AG  
 CS-Immobilien Leasing AG (Ultra Brag AG)  
 Zoll  
 SAIS-Steiger



Quelle: <http://www.weg-gmbh.com>  
<http://www.euroairport.com>



## PEZA

Diese Anlage dient als Zwischennutzung situativ für die Dosierung des Schwerverkehrs vor der Gemeinschaftszollanlage Basel - Weil am Rhein und trägt zur Verbesserung der Verkehrssituation bei.

Regelmässig bilden sich vor der Gemeinschaftszollanlage Basel - Weil am Rhein in den Nachmittagsstunden Rückstaus von Lastwagen auf der Stadtautobahn in Basel, welche bis in den Schwarzwaldtunnel reichen können und damit auch die Zufahrt zur Nordtangente sowie den lokalen Anschlüssen blockieren.

Auf diesen Warteraum wird bei Stausituationen der Schwerverkehr umgeleitet und dann dosiert der Zollanlage zugeführt. Für die Zufahrt ist eine direkte Ausfahrt von der A2 via eine Rampe vorgesehen. Bis zur Inbetriebnahme derselben erfolgt die Erschliessung über die Freiburger- und Neuhausstrasse.

Die ausfahrtseitige Anbindung an die Nationalstrasse wird durch einen Anschluss an die bestehende A2-Einfahrt Hochbergerstrasse sichergestellt.

Weiterverwendung ab 2007/08 für den Eurohub-Terminal (kombinierter Güterverkehr) der SBB Cargo AG, wobei hier die internationalen Züge, welche bis zu 750m lang sein werden, neu zusammengestellt werden.

### Fakten:

- 6 Umschlaggleise, kranbare Nutzlänge je 700 m
- Umschlaggleise mit Oberleitung vorhanden
- 3 Hochleistungs-Kragarmkräne für den Umschlag aller genormten Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs mit bis zu 41 t Gewicht
- 4 Lagerspuren mit rund 800 TEU
- Fahr-, Lade- und Rückfahrspur für LKW
- Gefahrgutplatz, sowie Leckageplatz



## **Der Rheinhafen Kleinhüningen**

Der Hafen Kleinhüningen verfügt über drei Containerterminals von wachsender Bedeutung. In Kleinhüningen werden aber auch klassische Trockengüter wie z.B. Stahl, Aluminium, Buntmetalle sowie flüssige Treib- und Brennstoffe umgeschlagen und gelagert.

### Anwesende Firmen:

Rheinbord / Grisard Management AG / Gondrand AG / Migrol AG / Stephany & Wild AG / Rhenus Logistic / Zoll

### Hafenbecken 1:

Restaurant Dreiländereck / Natural van Dam AG / Navis Schifffahrt AG / Brasilea Stiftung / Rhenus Logistics / Yachthafen Regioport AG / Rhenus Logistics / Tiefgang AG / Conteba Container-Terminal Basel AG (swissterminal) / Rhenus Logistics Silo 1 / Rhenus Logistics Silo 2 / Rhenus Logistics Silo 3 / Rhenus Logistics Silo 4 / Rhenus Logistics Silo 5 / Rhenus Logistics Terminal 1 / RSD Basel /BPG / Satram Huiles SA

### Hafenbecken 2:

Satram Huiles SA / Rhenus Logistics Silo 6 / MGB Zürich / Basel (Multi) Terminal AG / Basel (Multi) Terminal / AG (BMT) Terminal Südquai / HUPAC / BMT Check-in / Thenus Logistics Silo 7 / Beton AG Basel / Rhenus Logistics / Rhenus Logistics Terminal 2 / Ultra-Brag AG / Basel (Multi) Terminal AG (BMT) Terminal Nordquai / Rhenus Logistics: Logistics Center / Ultra-Brag AG (Suter Joerim)





## DB-Güterbahnhof

Deutsche Bahn AG benötigte nach Reorganisation von betrieblichen Abläufen das Areal des DB-Güterbahnhof nur bis 1998 als Bahnareal. Das 228'000 m<sup>2</sup> grosse Areal wird nun von dem Kanton Basel-Stadt für die städtebauliche Entwicklung gebraucht, was 1996 zu einem gemeinsamen Wettbewerb von Kanton und der DB führt.

Dabei sind die Besitzverhältnisse folgendermassen aufgeteilt:

- 192'000 m<sup>2</sup> sind im Eigentum der Deutschen Bahn AG
- 36'000 m<sup>2</sup> sind im Eigentum des Kanton Basel Stadt (Autobahnüberdeckung)

Das langfristige Ziel des Kantons Basel-Stadt ist ein hochwertiger neuer Wohnraum für unterschiedliche Nutzergruppen zu erstellen, dabei sind Bereiche mit gemischten Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkauf) erwünscht.

Früher war das DB-Güterbahnhof-Areal ein geschlossenes Industrieareal. Durch Zwischennutzer soll das Areal von der Öffentlichkeit wahrgenommen werden und zu einer funktionalen sozialen Vernetzung mit bestehenden Stadtteilen beitragen.

Heute ist das DB-Güterbahnhof Areal vor allem durch Restaurants- und Barbetrieb bekannt.





### **Dreispitz:**

Der Übergang von Basels Süden nach Münchenstein wird durch das Dreispitzareal gebildet, welches sich quer über die baselstädtisch-baselandschaftliche Kantonsgrenze erstreckt. Es bildet einen Keil zwischen dem Gundeldinger- und dem Bruderholzquartier, dem Güterbahnhof, dem Grünraum Brüglingen (Parklandschaft St. Jakob) und dem Münchensteiner Wohnquartier Lange Heid.

Das Areal entstand ab 1901 als „Öffentlicher Materiallagerplatz und ist bis in die fünfziger Jahre auf eine Fläche von 50 ha gewachsen. Seit Beginn lag der Nutzungsschwerpunkt im Bereich Logistikgewerbe (Spedition, Zollfreilager), worauf auch die Benennung der Strassen nach europäischen Städten hinweist: Frankfurt, Wien, Venedig, Barcelona. Das Areal befindet sich im Besitz der Basler Christoph Merian Stiftung und wird von der Dreispitzverwaltung, die dem Finanzdepartement Basel-Stadt angegliedert ist, bewirtschaftet.

Die Entwicklungsdynamik des Areals hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt. Ausgelöst durch die Liberalisierung der zulässigen Nutzungen im Jahre 1990, halten immer mehr Dienstleistungsbetriebe Einzug, mit neuen Anforderungen und Ansprüchen. Die Baurechtsverlängerung steht kurz bevor.

Fakten:

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag: 05:00 bis 22:00  
 / Schienenlänge: 15 km / Strassenlänge: 7 km /  
 Erschliessungsfläche: rund 200 000 m<sup>2</sup> (Strasse,  
 Plätze, Gleisfelder, Grünanlagen) / Arealfläche:

rund 500 000 m<sup>2</sup>, verteilt je zur Hälfte auf die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft / 380 Firmen mit total 4'000 Beschäftigten

### **Güterbahnhof WOLF:**

Der Güterbahnhof Wolf wird als Umschlagsbahnhof betrieben zwischen Gütern auf der Eisenbahn und dem Lastwagen. Heute ist er immer noch sehr attraktiv durch seine stadtnähe, aber durch die zu kurzen Rangierflächen nicht mehr rentabel, weil die heutigen Züge bis zu 750 m lang sind und mit dem Bau des neuen Gotthardtunnels noch länger werden.

Auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf befinden sich auch Lagerhallen von diversen Firmen.

Die SBB wird sich in nächster Zukunft von dem Areal zurückziehen und der Stadt dieses Areal überlassen für die zukünftige Stadtentwicklung.

Ansässige Firmen:

ASB Air Sea Broker AG / Atel Gebäudetechni West AG / Camion Transport AG / Hänger AG / FM Verzollungs AG / Verlad Intercontainer / HUPAC Intermodal AG / SBB Cargo / Eurentra AG / Fiege Goth AG / Leimgruber Paul & Co AG / Swiss Post International / Crowe Shipping AG / Danzas AG / DHL SA / Geo Logistic AG / Militzer & Münch AG / Natural AG / Eidg. Zollverwaltung / Bäumle Transport AG / Agentur Intercontainer



### Der Rheinhafen Birsfelden

Der linksrheinische Hafen Birsfelden ist auf den Umschlag und die Lagerung von flüssigen Treib- und Brennstoffen sowie von Trockengütern spezialisiert.

Anwesende Firmen:

COBI Container Terminal AG, Birsfelden AG / Birs Terminal AG / Trafo / Kiosk / Rheinhäfen Kanton BL, Zollamt / Afag Ladenbau AG / Planzer Transport AG / Wurzbürger AG / Jost Transport AG / R & R Metallbau AG / Holcim AG / Thommen Nutzfahrzeuge / Uehlinger Papier / Dachser Spedition AG / Zimmermann AG / Abakus Natursteine AG / BWB Engineering AG / Sternfeld Automobile / EBM / Pfadi / ICN Switzerland AG / BLG Basler Lagerhäuser / Birs Stahl AG / Bibus Metals AG / Sauter Edelstahl AG / Birsterminal AG / ARBAAG / Entsorgungscen-ter Birsfelden AG / Ingmatic AG / Vopak / Tamoil SA / Debrunner AG, Zentrallager der / D&A Gruppe / Kühner AG / K.F. Roser AG / Munz Carosserie AG / Certus Kunststoffe AG / Kölliker & CO / Air Total / Huber Straub AG / Coop Mineraloel AG / Suter Joe- rin / F. Bertschi AG / Petroplus AG / Carl Spaeter AG / Migros Betriebe Birsfelden AG / JOWA AG

### Der Rheinhafen Au, MuttENZ

Im linksrheinischen Auhaafen MuttENZ werden be-sonders flüssige Treib- und Brennstoffe umgeschla-gen und gelagert. Ferner dient dieser Hafen dem Ver-kehr mit Speiseöl sowie Dünger, Tonerde, Ge-treide und anderen Trockengütern. Eine Spezialität bildet die Bearbeitung von Schwergut.

Anwesende Firmen:

Landor AG / Avia AG Bürogebäude / Coop Minera-loel AG / A. H. Meyer & Cie / Rheintank AG / Avia AG / Vögtlin – Meyer AG / Osterwalder Zürich AG / BP Auhaafen AG / TAA Tankanlagen Auhaafen AG / Inrag AG / Clariant AG / Novartis Petrola AG / Zu-ckermühle Ruppertswil AG / Roderer Transport AG / Lagerhallen / Sihleco AG / Rhenus Alpina AG



## Euro HUB Basel

Der Eurohub Basel ist die zentrale Drehscheibe für Transporte auf der Nord-/Süd-Achse. Einzelwagen und Wagengruppen werden hier speditiv rangiert, neu formiert, in Ganzzügen gebündelt und auf dem schnellsten Weg nach Süden befördert.

Ausschlaggebend für die Standortwahl wären die zentrale, geografische Lage, der Ruf Basels als „Hauptstadt des Transports und der Logistik“, Vorteil der Rheinnähe (inkl. Rheinschiffahrt) und die gute Infrastruktur im Güterbahnhof Muttenz gewesen.

Zudem wird die Kapazität von ca. 30 auf 50 Mio. Tonnen erhöht, was einer Erweiterung von 60% entspricht.

Wie schon erwähnt führt die Funktionswandlung des Rangierbahnhofs zum „Euro-Hub“ nicht zu einer verkehrlichen Mehrbelastung im Raum Basel und damit auch nicht zu vermehrten Lärmemissionen.

Der Rangierbahnhof Basel gibt Aufgaben im schweizerischen Binnengüterverkehr an den Rangierbahnhof Limmattal ab und wird stattdessen als Hub für den langläufigen Nord-Süd-Güterverkehr aufgewertet. In Basel-Muttenz werden Wagenladungen aus ganz Nordeuropa gebündelt und für den Weitertransport Richtung Süden zu Ganzzügen zusammengestellt. Damit kann SBB Cargo mit ihren Partnern schnelle, zuverlässige und häufige Verbindungen Richtung Italien anbieten. Mit dem Euro-Hub Basel entfallen zusätzliche Manöver in anderen Rangierbahnhöfen in Deutschland, in der Schweiz und in Italien. Dadurch werden die Bahntransporte nicht nur sicherer, sondern vor allem auch schneller, pünktlicher und damit gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger. Die Laufzeiten für Frachten aus Norddeutschland, Skandinavien oder den Benelux-Staaten konnten um 20 bis 25% verkürzt werden. Mit der strategischen Neuausrichtung auf den Euro-Hub Basel zog SBB Cargo auch ihre zentralen Leitungsfunktionen in der schweizerischen Transport- und Logistikmetropole Basel zusammen.



## Schweizerhalle

Schweizerhalle ist ein grosses Industriegebiet in den beiden basellandschaftlichen Gemeinden Muttenz und Pratteln bei Basel direkt am Rhein. Schweizerhalle gehört zum Wirtschaftsgebiet Nordwestschweiz und ist das Produktionsgebiet namhafter Chemiekonzerne wie Novartis, Clariant, Schweizerhall, sowie der Schweizer Rheinsaline. Der Basler Agrochemiekonzern Syngenta wird sein Werk Schweizerhalle bis Ende 2007 schliessen.

Traurige Berühmtheit erlangte Schweizerhalle im Jahre 1986, als am 1. November ein Grossbrand beim Chemiekonzern Sandoz entstand. Das grosse Feuer, der dicke Rauch, der Gestank und die unbekannte Zusammensetzung der Verbrennungsgase veranlassten die Behörden der Nachbargemeinden (u.a. Basel), die Bevölkerung frühmorgens mit allgemeinem Sirenenalarm zu alarmieren, auch wurde eine mehrstündige Ausgangssperre verhängt. Personen erlitten keine Schäden. Jedoch verseuchte Löschwasser den Rhein und löste ein grosses Fischsterben aus. Die Giftwelle, insbesondere Pestizide wie Disulfoton mit einer Halbwertszeit von 30 bis 50 Tagen, löschte auf einer Länge von 400 km die gesamte Aalpopulation aus. Das dynamische Fliessgewässer-System und die Organismen haben sich in wenigen Monaten vom Unglück erholt. Der in den Rhein gelangte rote Farbstoff, bewirkte zwar eine starke Färbung des Wassers, war selbst aber harmlos.





# Internationale und regionale Logistik

Internationale und regionale Logistik

# Internationale und regionale Logistik

## Gesamte SPOKE

### Strassen



### Wasser





**Schiene**



**Luft**



# Internationale SPOKE

## Strassen



Güter- und Personenverkehr  
Tag und Nacht benutzt  
bei Rush-hour überlastet

## Schiene



Güter- und Personenverkehr  
Tag und Nacht benutzt  
immer ausgelastet

## Wasser



Güterverkehr  
Tag und Nacht benutzt  
freie Kapazitäten

## Luft



Güter- und Personenverkehr  
am Tag benutzt  
freie Kapazitäten

# Regionale SPOKE

## Strassen



Güter- und Personenverkehr  
Tag und Nacht benutzt  
bei Rush-hour überlastet

## Schiene



Personenverkehr (S-Bahn/Tram)  
am Tag benutzt  
immer ausgelastet

## Wasser



## Luft





# **Das Chaos der heutigen regionalen Logistik**

**Wie funktioniert heute die Feinverteilung von Basel?**

**Internationaler SPOKE**

**Internationaler HUB**

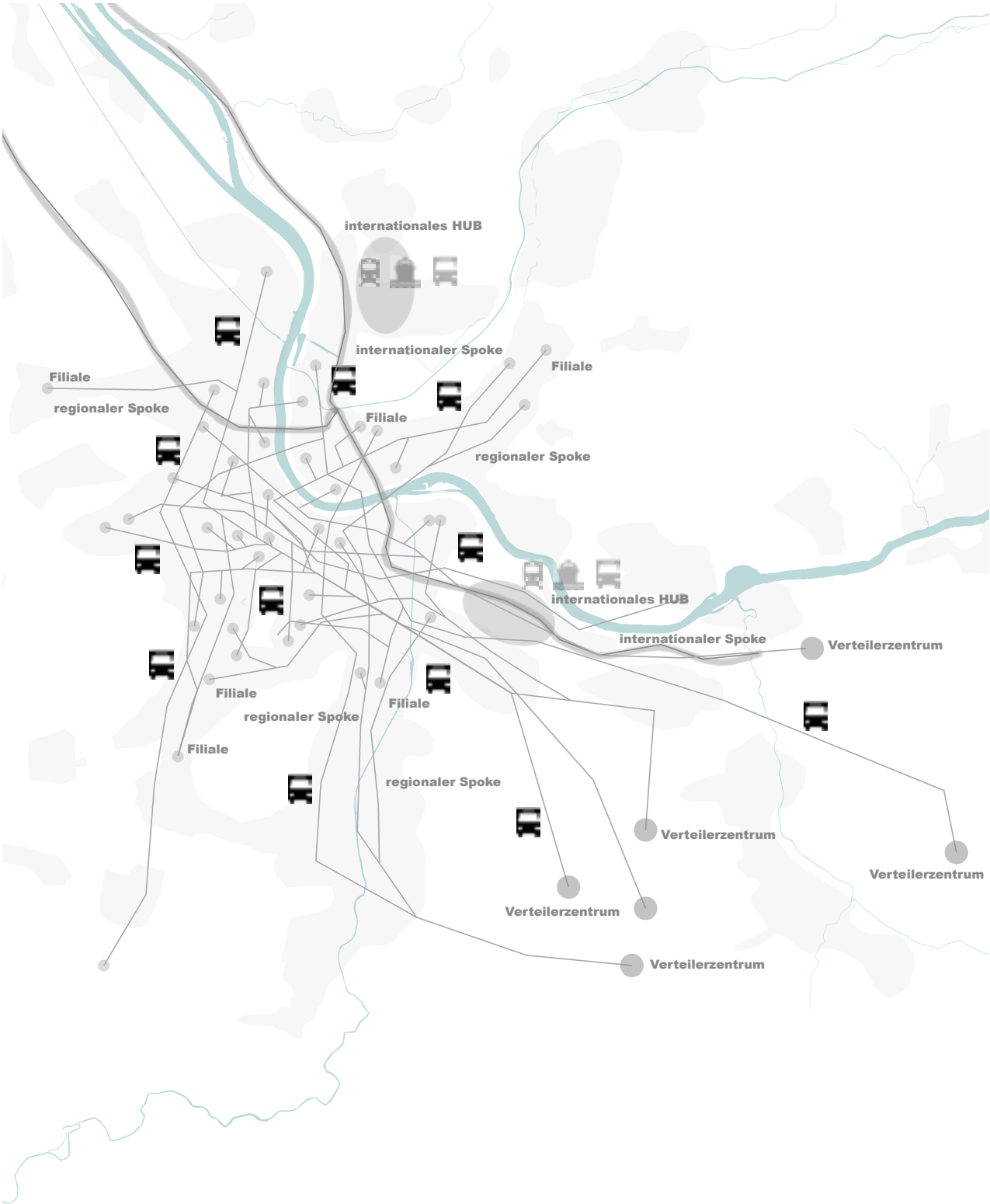
**Lager-/Umschlagszentren einzelner Firmen**

**Regionaler SPOKE**

**Filialen**

# Wie funktioniert heute die Feinverteilung von Basel?

## Ist-Zustand



# Der Weg der Ware in den Laden

## 1) Internationaler SPOKE

Die Waren kommen auf internationalen Handelswegen in die Schweiz.

## 2) Internationaler HUB

Basel ist eine der wichtigsten Umschlagsplätze auf der Nord-Süd Güterverkehrsachse. Das heisst, hier treffen sich die Verkehrsträger aus verschiedenen Herkunftsorten in den internationalen HUB und schlagen ihre Ware um.

Dabei trennen sich Transitgüter, welche die Schweiz passieren, von Binnengütern, welche für den Schweizer Markt vorgesehen sind.

## 3) Lager- /Verteilerzenter einzelner Firmen

Ein Teil der in den internationalen HUB umgeschlagenen Binnengüter sind für die Stadt Basel vorgesehen.

Diese werden in firmeninternen Lager- und Verteilerzentren ausserhalb der Stadt gefahren, wo man sie bis zur Auslieferung in die Filiale einlagert.

## 4) Regionaler SPOKE

Wenn der Kunde oder die Filiale in der Stadt Basel eine Warenbestellung aufgibt, werden die bestellten Güter in den Lager- und Verteilerzentren zusammengestellt und per Lastwagen individuell bei den Filialen abgeliefert.

## 5) Filiale

Die anliefernden Lastwagen fahren in die Innenstadt und parkieren direkt vor den Filialen.

Von da werden die Waren beim Kunden abgeliefert und ins Lager gestellt.

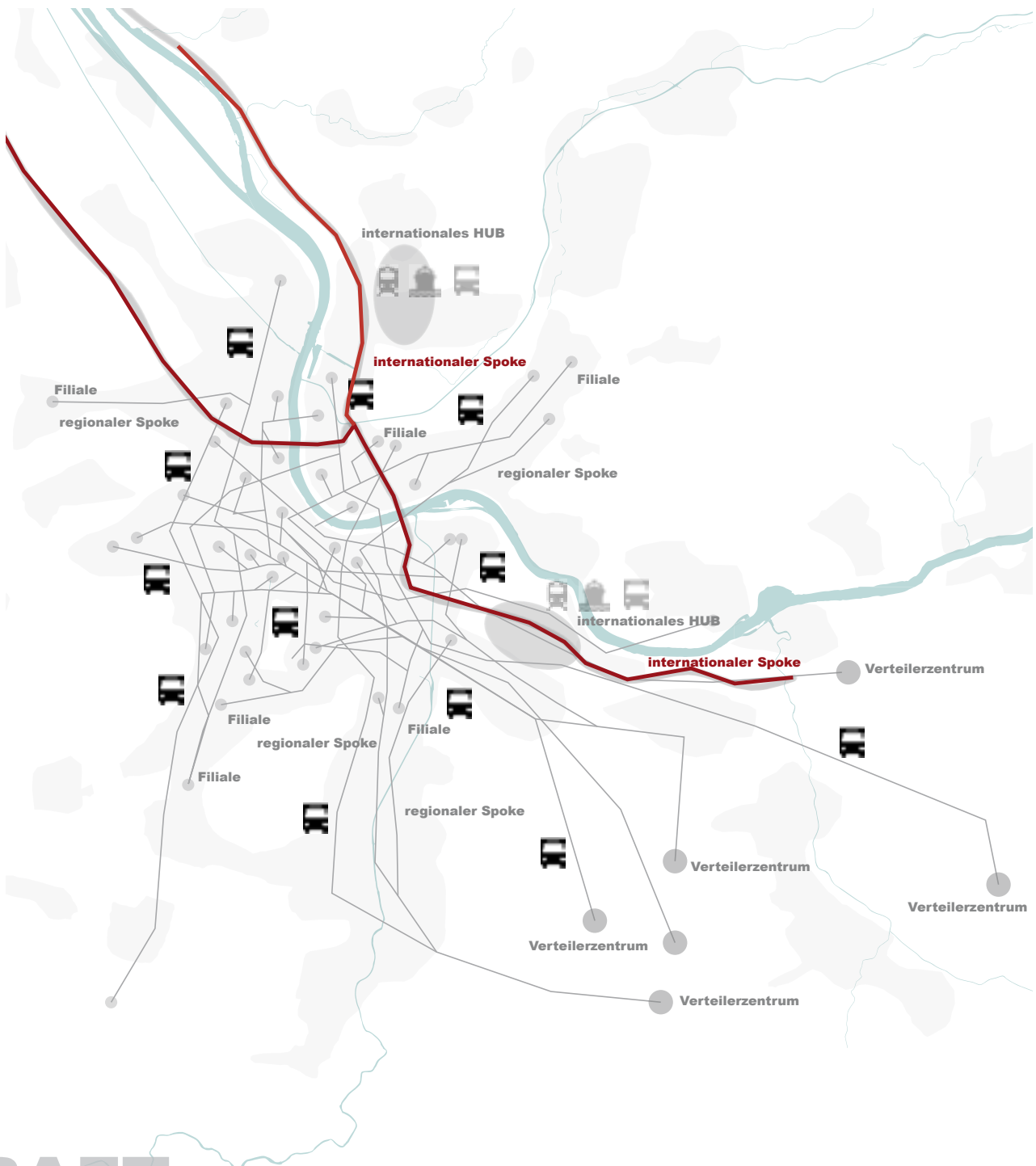
# Internationaler SPOKE

Basel ist für die Nord-Süd Verbindung ein wichtiger Knotenpunkt.

Jährlich passieren hier 819'000 LKW's die beiden Zollstationen bei Weil am Rhein und St.Louis.

Dieses enorme Verkehrsaufkommen im Raum Basel führt jedes Jahr zu Kosten von 171 mio Euro.

Folgende Bilder zeigen den sich kilometerlang rückstauenden LKW-Verkehr vor dem Zoll Weil am Rhein in Richtung Schweiz.





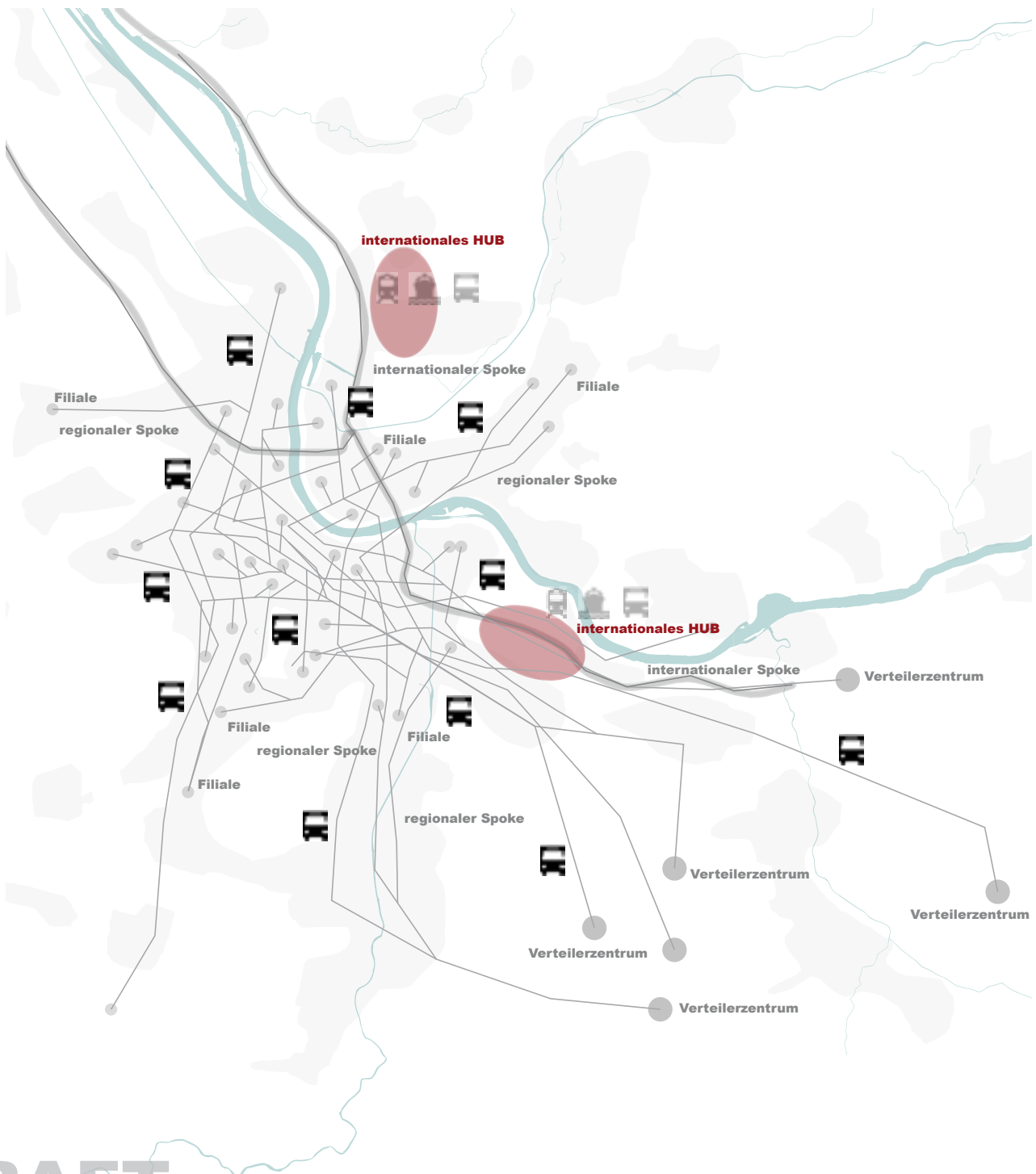


# Internationaler HUB

Die internationalen HUB's haben heute die Funktion, Güter, welche durch Basel hindurchfließen zu verladen und zum Weitertransport zusammenzustellen.

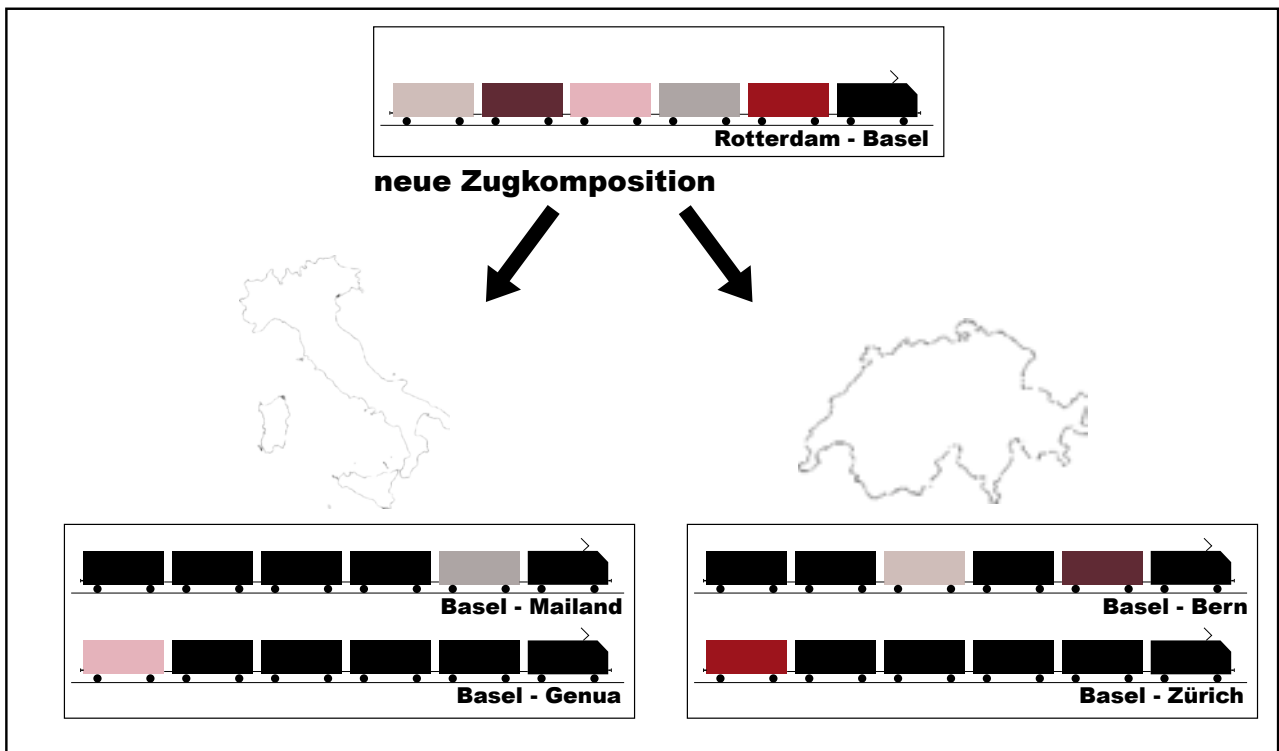
Die internationalen HUB der Region Basel Stadt sind für den Schienen/ Strassenverkehr hauptsächlich der Umschlagbahnhof Basel im Norden und die UAG und das Eurohub Muttenz im Süden der Stadt.

Dazu kommen die vier Höfen St.Johann, Kleinhüningen, Auhafen und Birsfelden für den Schifffverkehr.



# Neuformation der internationalen Güterzüge

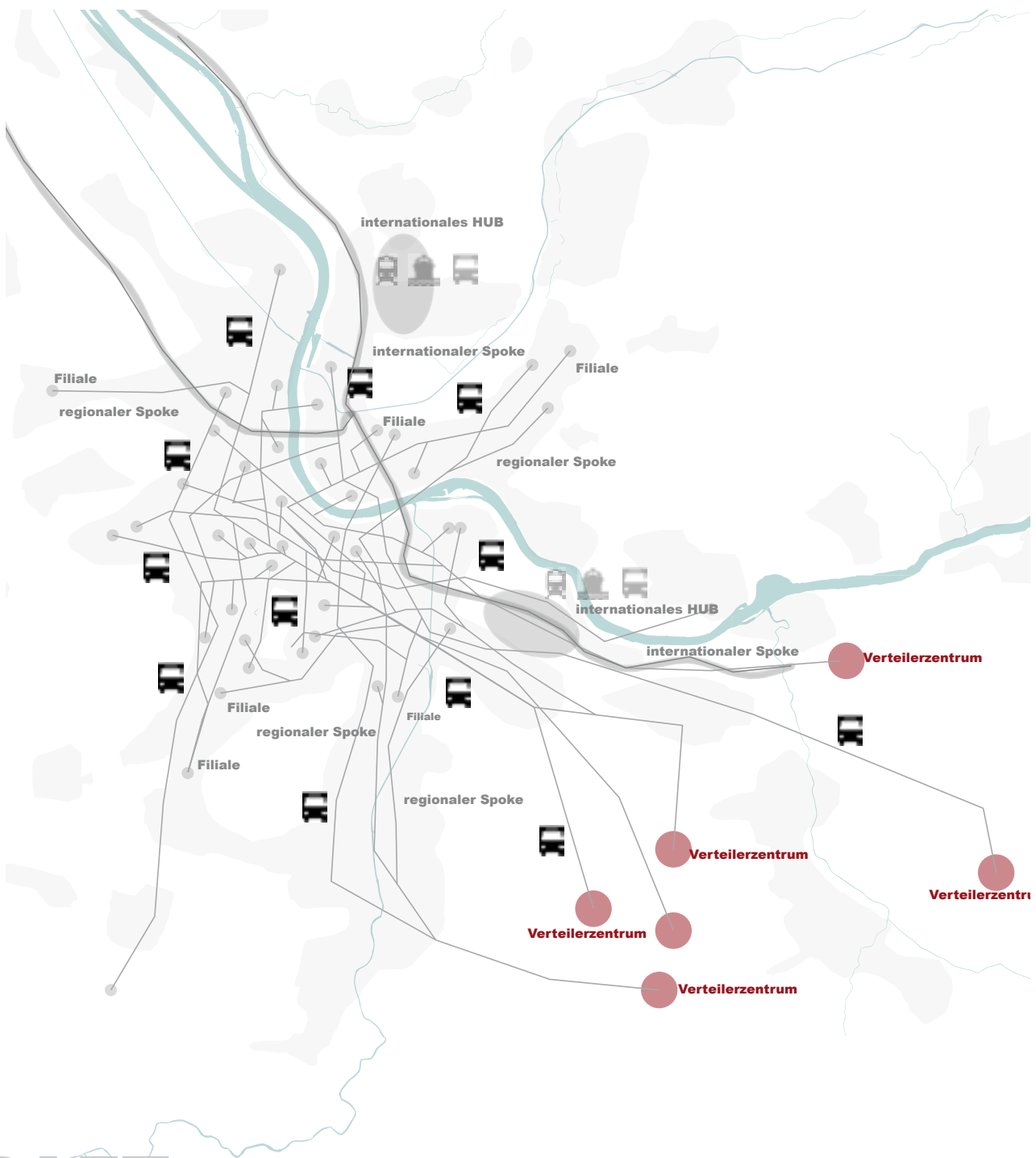
In Basel werden viele Containerzüge umgeschlagen und neu zusammengestellt. Dabei trennt sich der Binnenverkehr, welcher zu verzollen ist, vom Transit (nicht zu verzollen).



# Lager-/Umschlagszenter einzelner Firmen

Viele grössere Firmen, welche in der Stadt Basel ansässig sind, besitzen Lagerräumlichkeiten ausserhalb der Stadt. Denn die innerstädtischen Bodenpreise sind so hoch, dass es sich lohnt, die Waren irgendwo ausserhalb zu lagern.

Eine der wichtigsten Voraussetzung für solche Lager- und Umschlagszentren, ist der gute Anschluss an die Verkehrsträger. Sowohl die Nähe zur Autobahn, wie idealerweise einen direkten Gleisanschluss ans SBB Netz sind erforderlich.



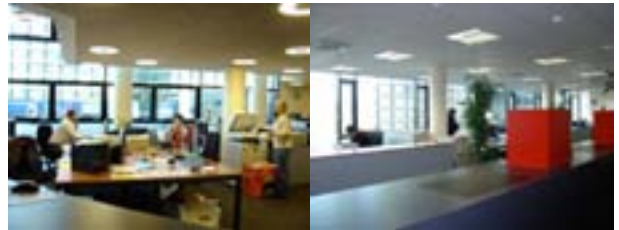
# Planzer AG in Pratteln

Das im Jahr 2003 neu erbaute Logistikzentrum von Planzer in Pratteln liegt an einer verkehrsgünstigen Lage, mit Direktanschluss an die Autobahn und die SBB-Schiene.

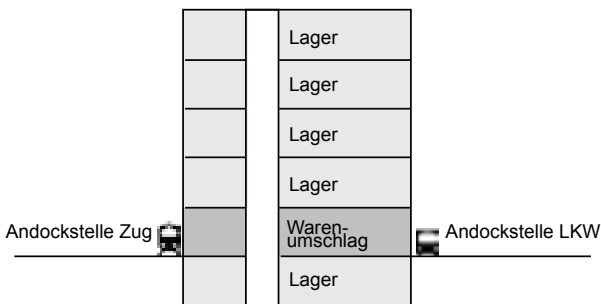
Die Waren kommen aus aller Welt und werden hier umgeschlagen, eingelagert, neu verpackt, und weiter geführt.

Das Logistikzentrum umfasst 60'000m<sup>2</sup> Lager- und Umschlagflächen, sowie Büroräumlichkeiten.

Die Lagerflächen werden für den eigenen Warenumschlag benutzt und an Kunden weitervermietet. Die Nachfrage nach Lagerräumen ist so gross, dass seit der Eröffnung des Neubaus, bereits ein Grossteil der Lagerräume an Kunden vermietet wurde.



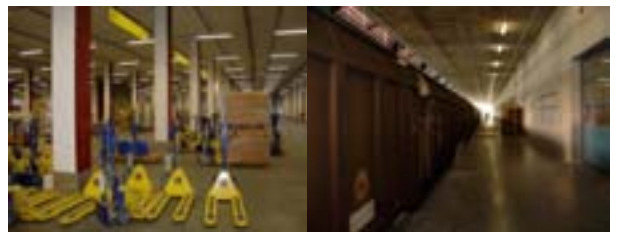
Disposition



Schnitt

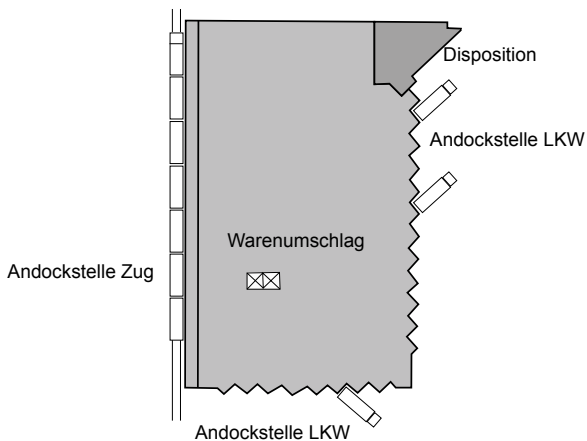


Lager



Warenumschlag

Andockstelle Zug



Plan EG

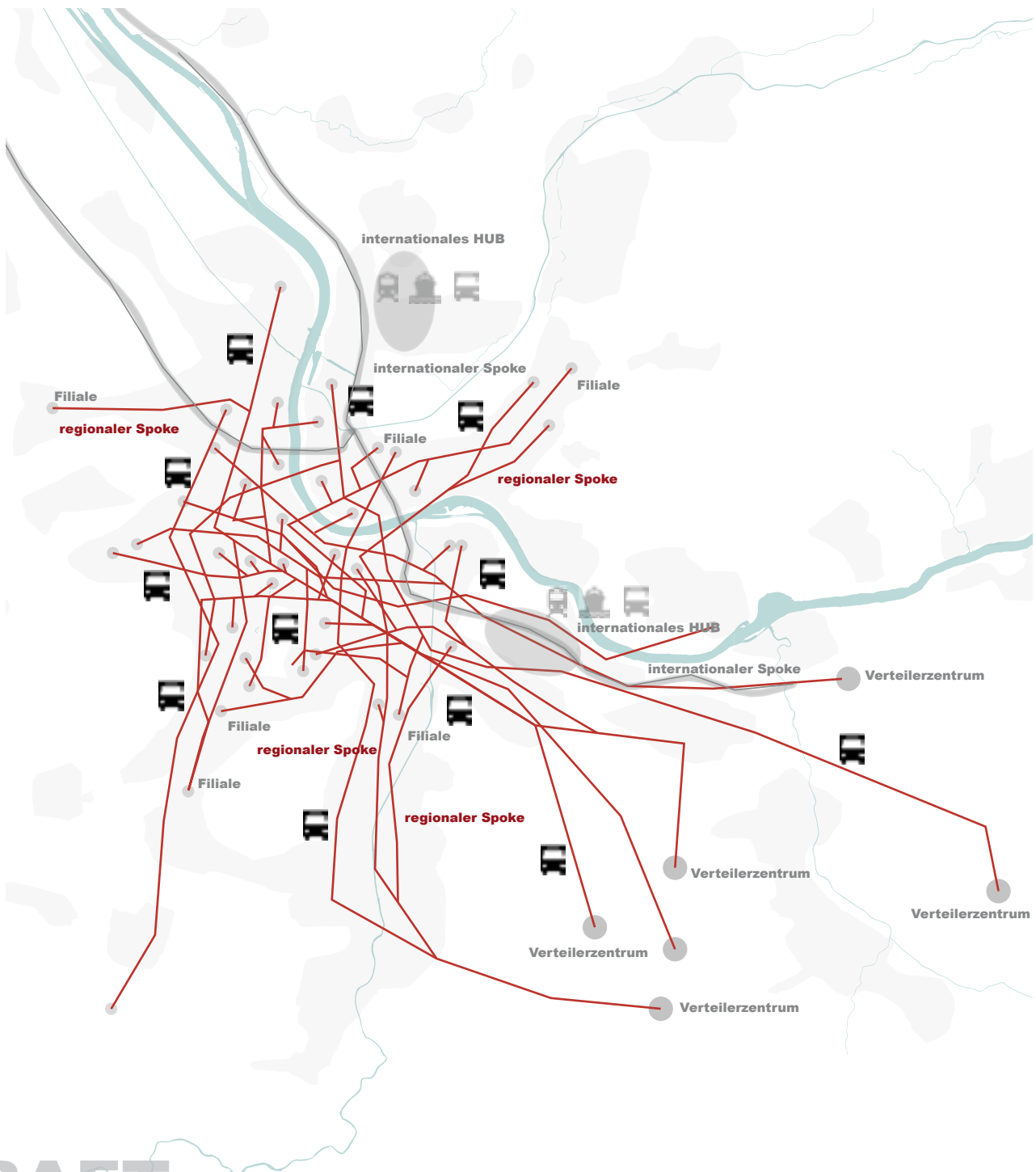


Andockstelle LKW

# Regionaler SPOKE

Die Güterbelieferung der Filialen wird ausschliesslich per Lastwagen getätigt. Gründe dafür sind die grosse Flexibilität und der Vorteil der „von Haus zu Haus“ Belieferung von Lastwagen, sowie die steigenden Just-in-Time Ansprüche vieler Kunden. Viele grössere Firmen besitzen ihren eigenen Fuhrpark und beliefern ausschliesslich ihre Filialen, ohne mögliche Synergieeffekte mit anderen Firmen zu nutzen.

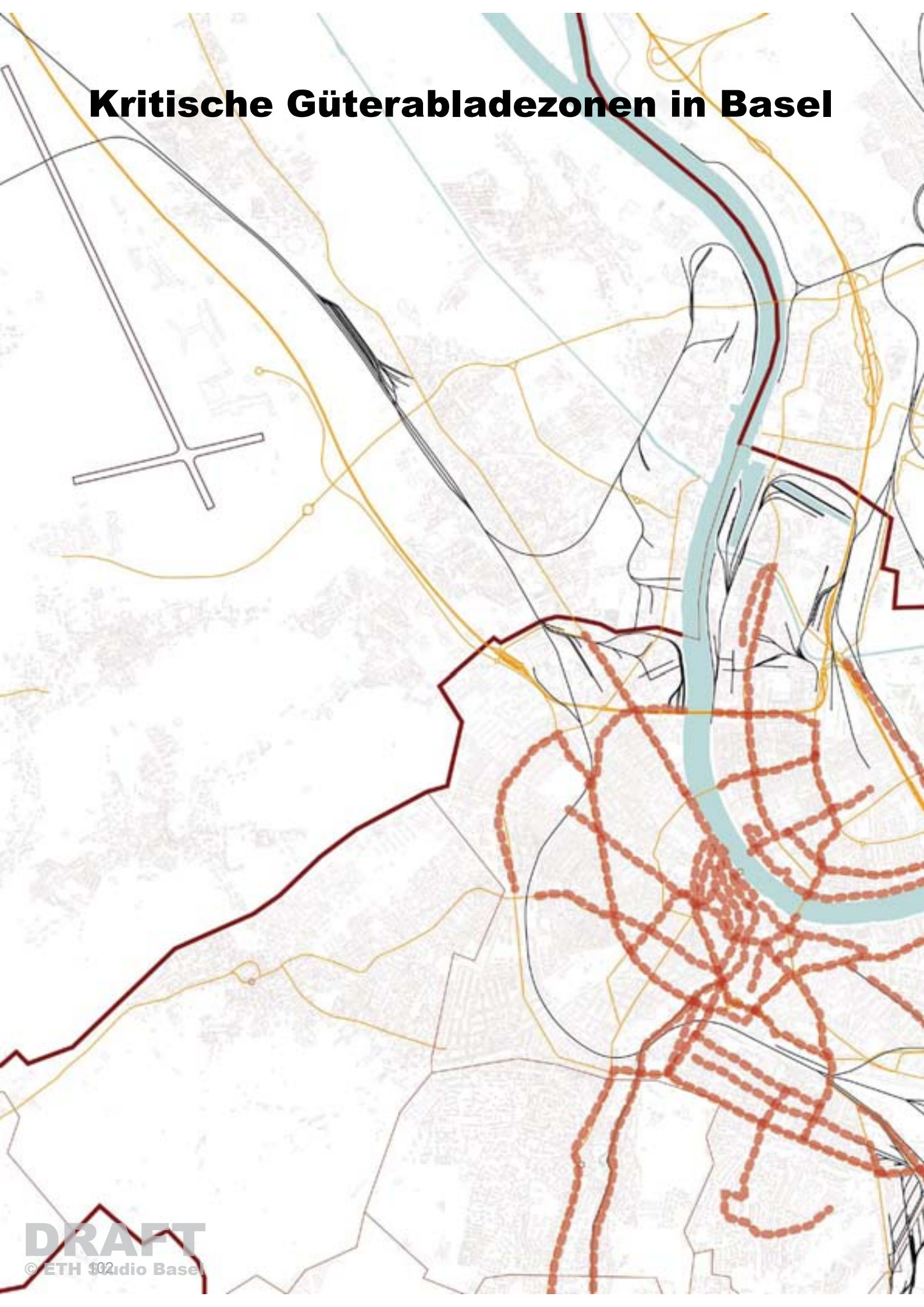
Dadurch entsteht ein unnötiges Verkehrsaufkommen in der Innenstadt, welches die Stauproblematik verschärft und die Schadstoffbelastungen steigen lässt. Auch sind die meist grossen und sperrigen Lastwagen völlig ungeeignet für das Umladen der Güter, in den meist engen Altstadtstrassen und behindern den Verkehr in hohem Masse.



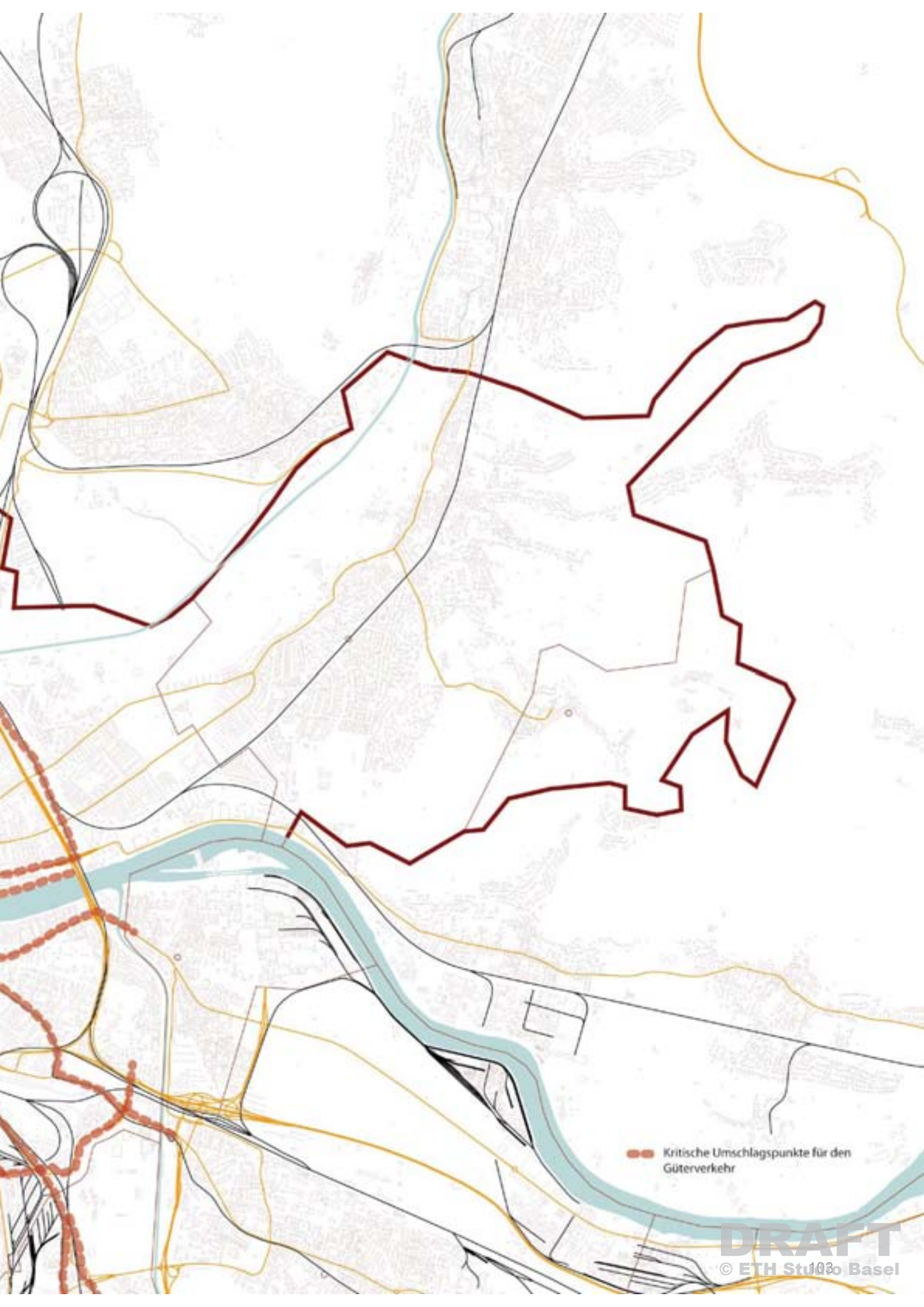
## Um 10.00h werktags in der Innenstadt



# Kritische Güterabladezonen in Basel







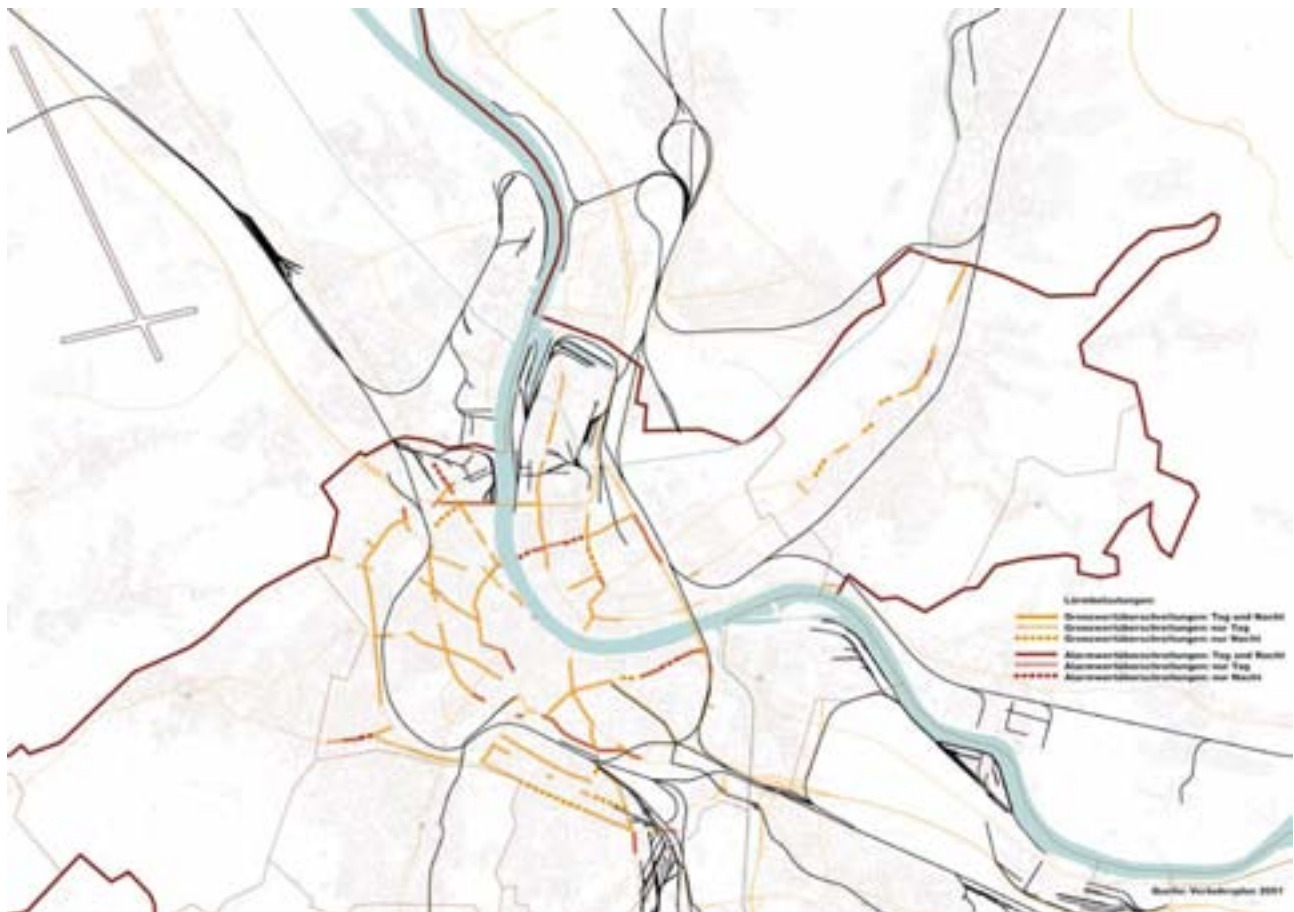
—●— Kritische Umschlagspunkte für den Güterverkehr

# Folgeprobleme des Strassenverkehrs

## Lärmbelastung der Innenstadt

Grosse Teile der Basler Innenstadt leiden unter hoher Lärmbelastung, welche hauptsächlich durch den motorisierten Verkehr verursacht werden.

Einige wenige Strassen befinden sich sogar im Bereich der Alarmwertüberschreitung.



## Nox-Stickoxide

Auswirkungen von Stickoxiden:

- Reizung und Schädigung der Atmungsorgane
- Entstehung des Sauren Regens
- Smogbildung
- Ozonbildung unter Einfluss von UV-Strahlung

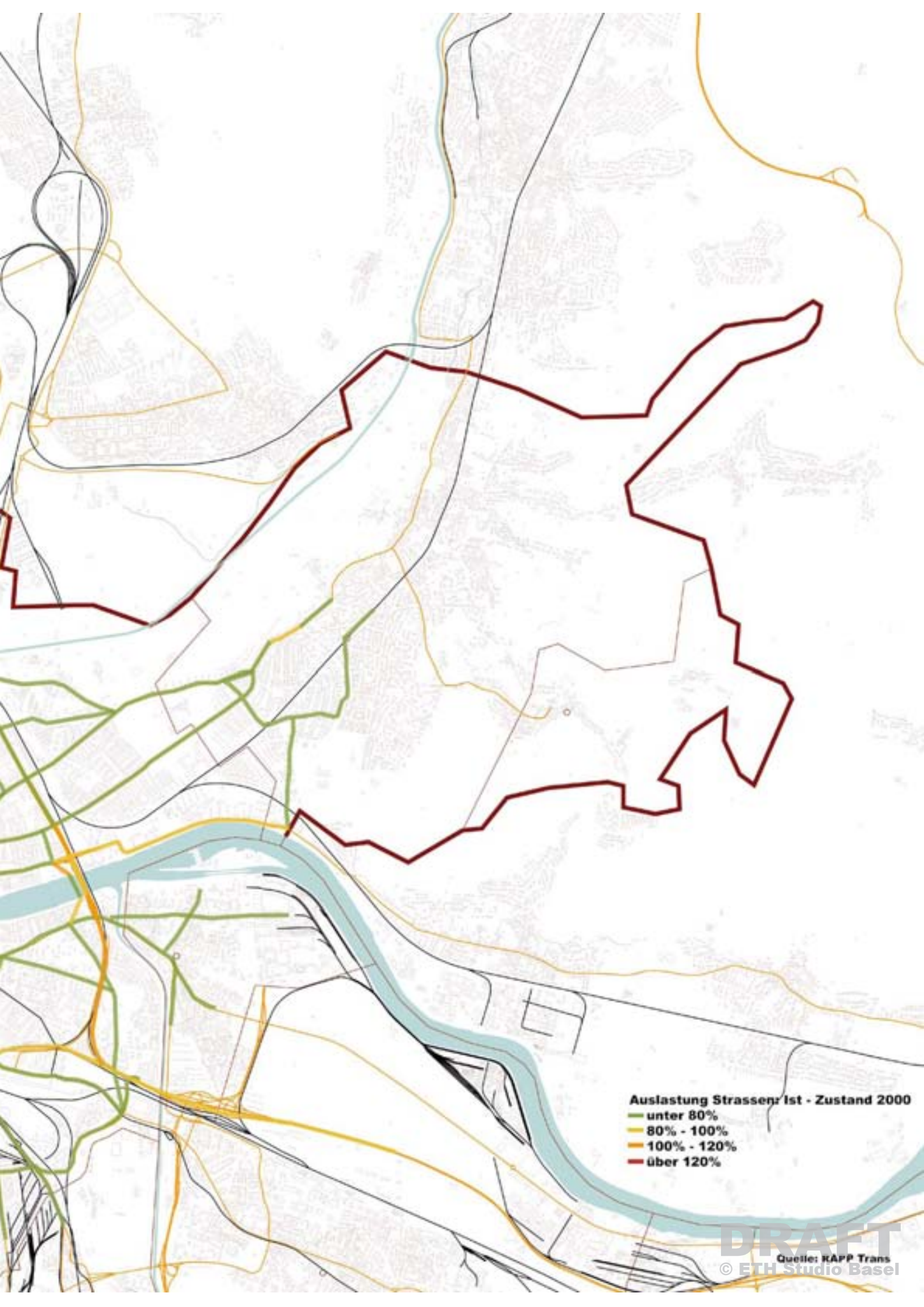
Quelle dieser NO<sub>x</sub>-Art sind die im Brennstoff gebundenen Anteile an Stickstoff, die während der Verbrennung in NO<sub>x</sub> umgesetzt werden. Die Hauptquelle von NO<sub>x</sub> sind Kraftfahrzeuge und Heizungen.

Die Folgekosten des Strassenverkehrs belaufen sich jährlich in der Schweiz auf geschätzte 5 Milliarden Franken.



# Die innerstädtischen Strassen sind überlastet



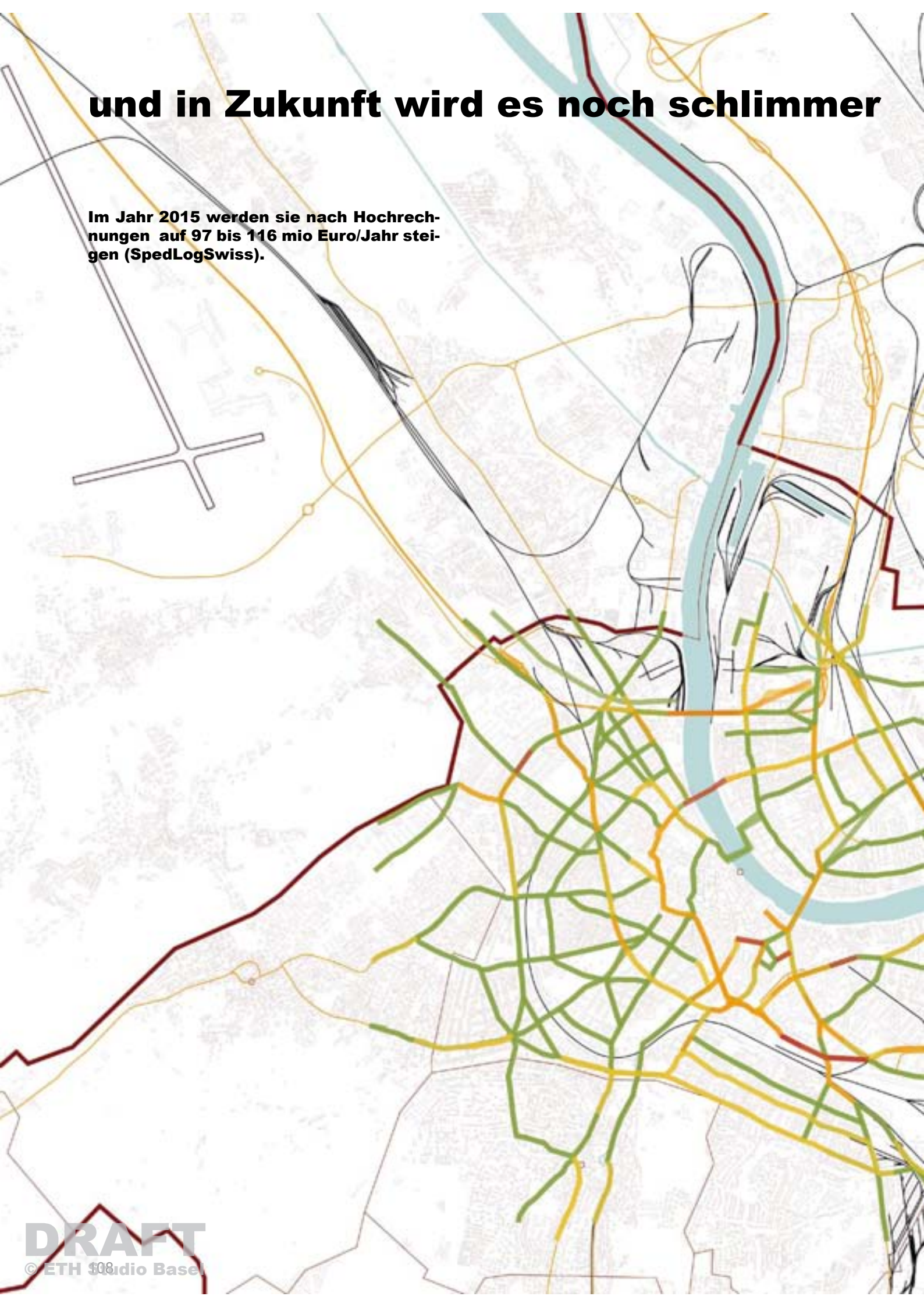


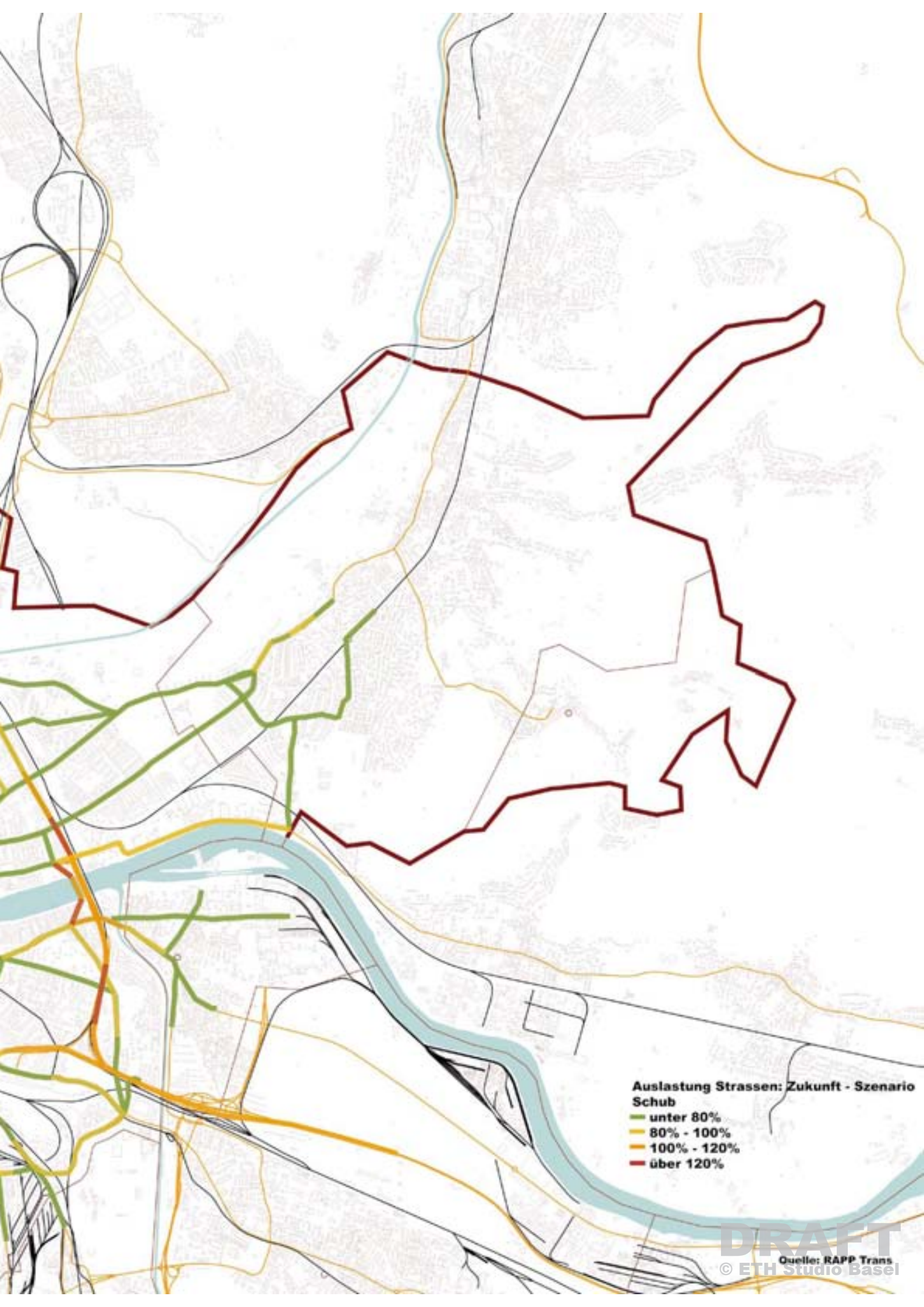
**Auslastung Strassen: Ist - Zustand 2000**  
— unter 80%  
— 80% - 100%  
— 100% - 120%  
— über 120%

**DRAFT**  
Quelle: KAPP Trans  
© ETH Studio Basel

# und in Zukunft wird es noch schlimmer

Im Jahr 2015 werden sie nach Hochrechnungen auf 97 bis 116 mio Euro/Jahr steigen (SpedLogSwiss).





**Auslastung Strassen: Zukunft - Szenario Schub**  
— unter 80%  
— 80% - 100%  
— 100% - 120%  
— über 120%

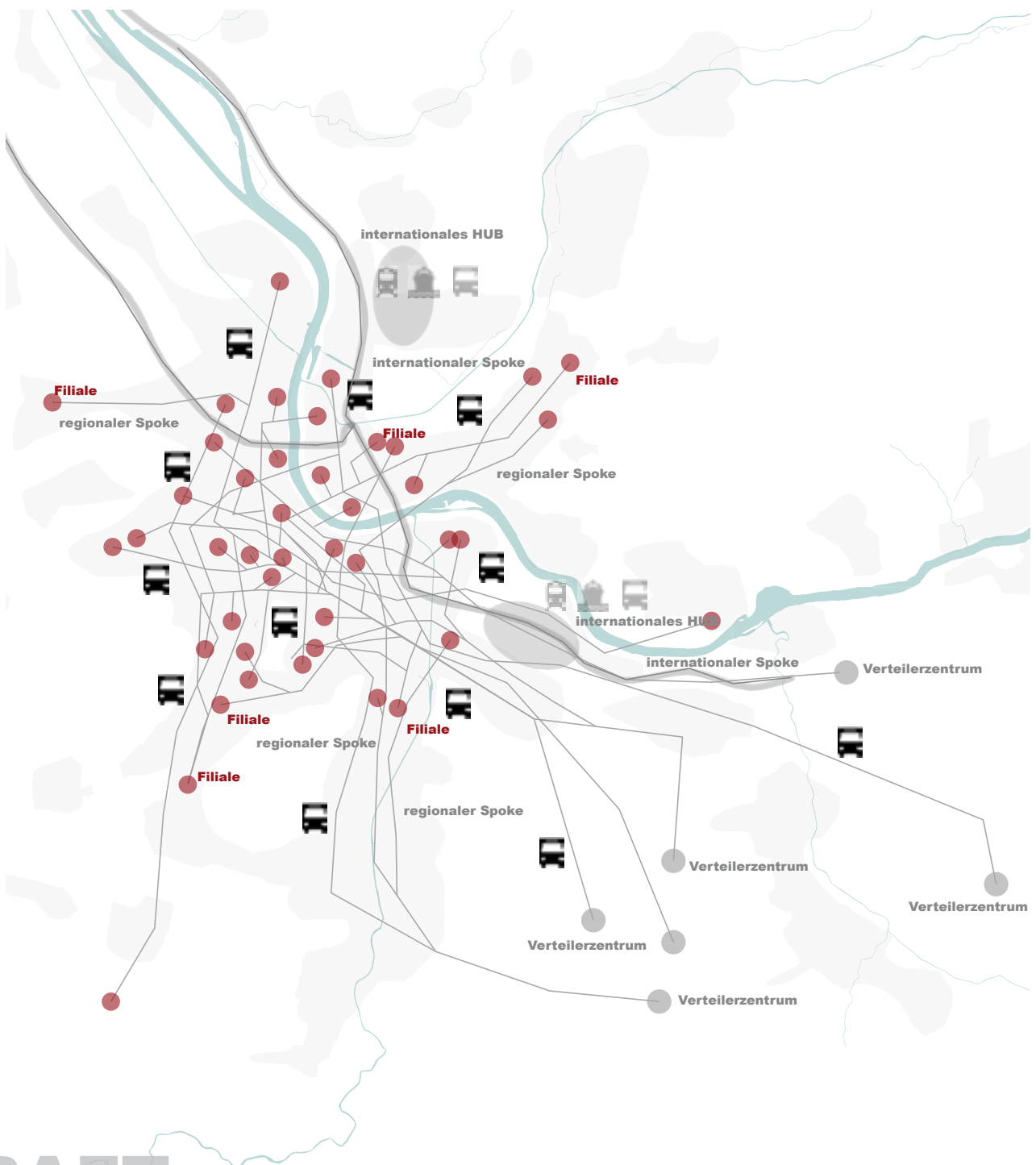
# Filialen

Eine Vielzahl von Detaillisten lassen sich die Ware individuell in die Stadt liefern.

Diese Dienstleistung wird ausschliesslich mit dem Lastwagen gemacht.

Das Problem bei dieser Art von Belieferung:

Fehlende Abstellplätze für Lieferwagen und eine begrenzte Lieferzeit in den frühen Morgenstunden.





## Die unzähligen Geschäfte in der Innenstadt





# **Die Vision von Basels Feinverteilung**

**Die Regionallogistik von morgen**

**Regionaler Sammel-HUB**

**Regionaler SPOKE**

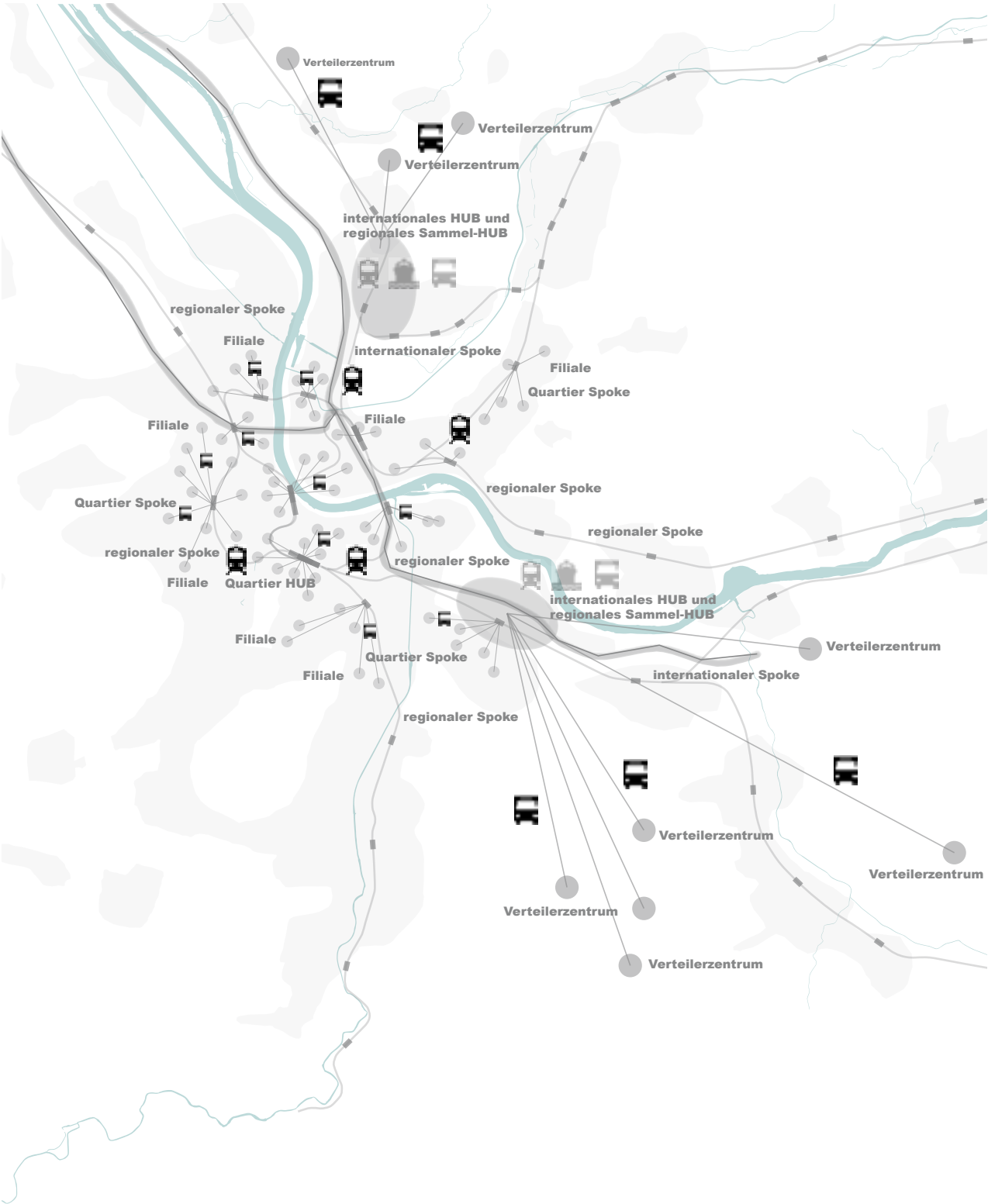
**Quartier HUB**

**Quartier SPOKE**

**Filialen**

# Die Regionallogistik von morgen

## Zukunftsvision



# Der Weg der Ware in den Laden in Zukunft

## Gleichbleibender Ablauf:

### **1) Internationaler SPOKE**

### **2) Internationaler HUB**

### **3) Lager- /Verteilerzenter einzelner Firmen**

## Erneuerung:

### **4) Regionaler Sammel-HUB**

Der LKW fährt nicht mehr wie bis anhin in die Stadt mit seiner Ware, sondern steuert einen Regionalen Sammel-HUB ausserhalb der Stadt an.

An diesem Sammel-HUB werden alle Waren von den LKW's auf die S-Bahn umgeschlagen.

### **5) Regionaler SPOKE**

Die gesamte Feinverteilung in der Stadt wird mit der S-Bahn getätigt.

### **6) Quartier HUB**

Die geplanten S-Bahn Haltestationen werden zusätzlich ausgerüstet für den Güterumschlag. Es gibt nebst den Personenperrons auch Güterumschlagsfläche und ein Lager für die Weiterverteilung.

### **7) Quartier SPOKE**

Für die kurzen Strecken zwischen den Quartier HUB und den Filialen, werden kleine wendige Elektrowagen eingesetzt.

Diese verteilen die Warenpaletten zum Endkunden.

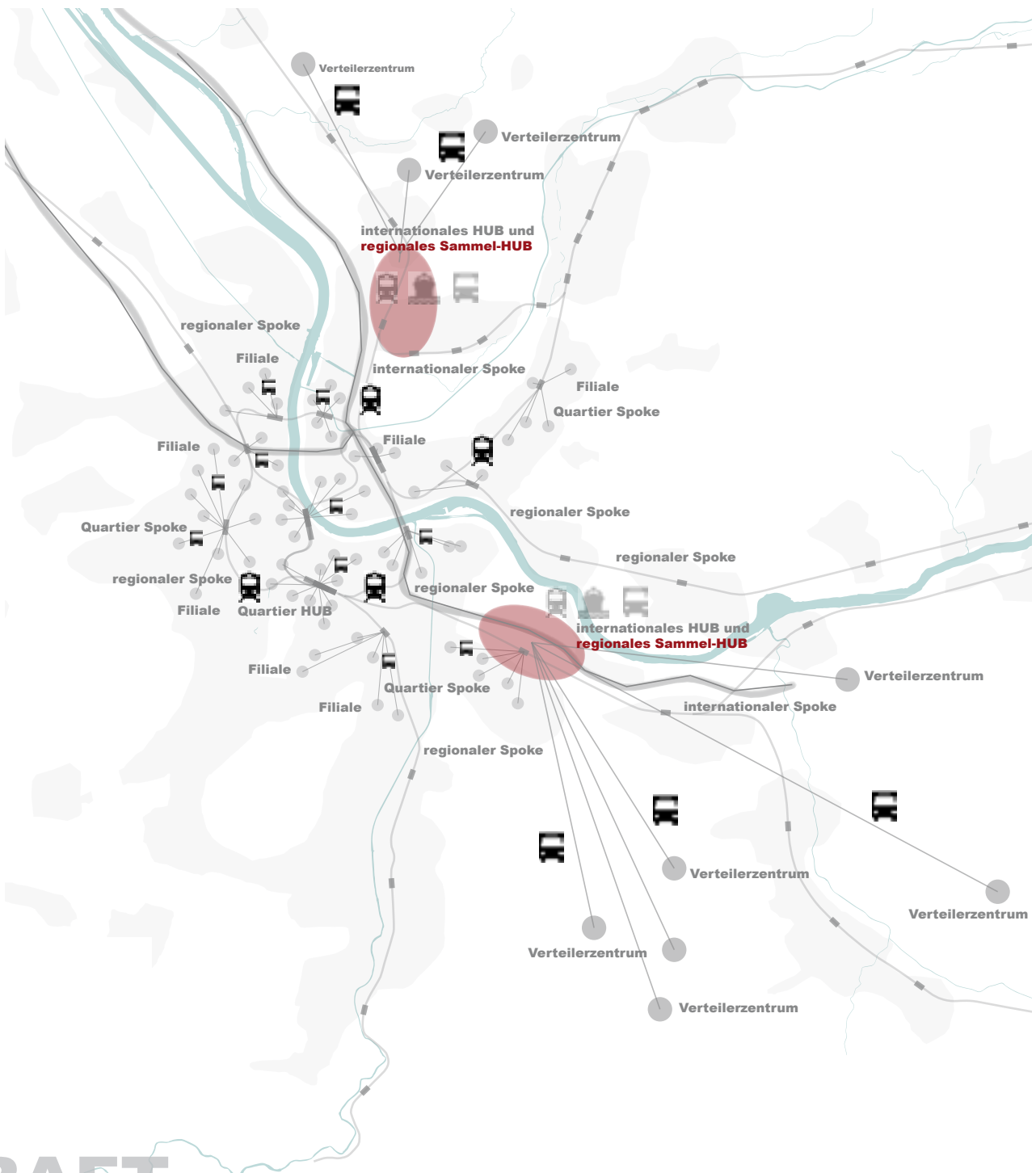
### **8) Filialen**

# Regionaler Sammel-HUB

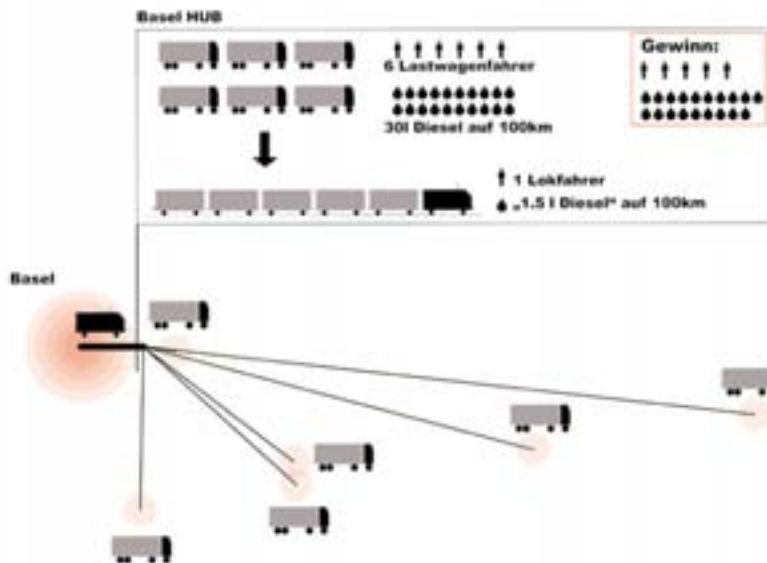
## Die Umschlagporten zur Stadt

Die ersten drei Schritte der Güterbelieferung (internationaler SPOKE, internationaler HUB und Verteilerzentrum) bleiben in ihren Funktionen erhalten. Der visionäre Lösungsansatz beginnt bei der Punkt Vier:  
Die Lastwagen, welche heute ihre Waren direkt in die Stadt liefern, werden künftig in zwei Sammel HUB's am nördlichen und südlichen Rand der Stadt abgefangen.

Dort werden die bereits in den Lagerzentren auf Paletten verpackten Waren vom LKW auf die S-Bahn umgeschlagen.  
Damit hält man die Lastwagen von der Innenstadt fern und entlastet das städtische Strassenetz.  
Die Camioneure sparen sich lange Wartezeiten in der Stadt und sind schnell einsatzbereit für den nächsten Auftrag.



# Effizienzsteigerung durch Bündelung der Ware



# Ineffiziente Netzwerknutzung wegen Grenzen

NATIONALE NETZWERKE MACHEN DEN WARENTRANSPORT ÜBER DIE GRENZEN - SCHWIERIG UND ZEITAUFWÄNDIG

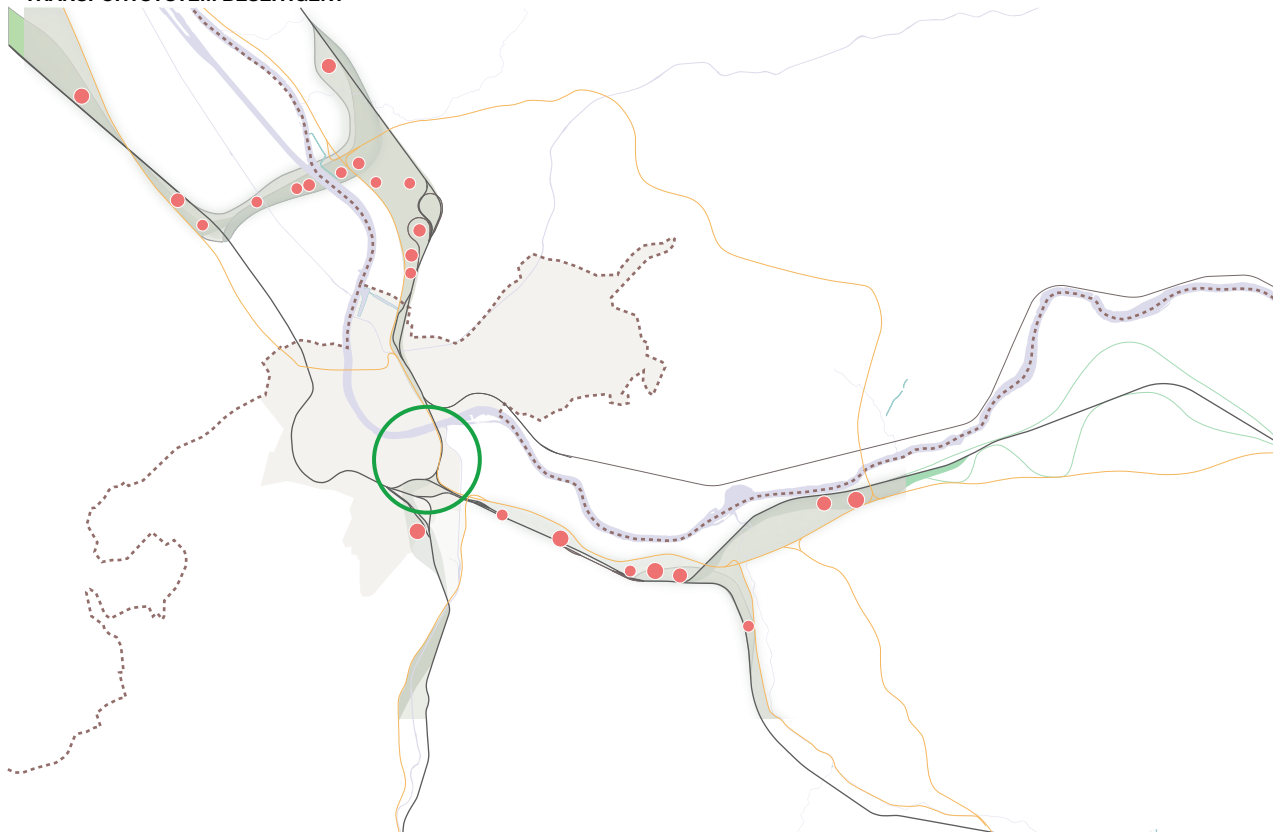




# Platzgewinn durch intermodales Transportsystem?

NEUES SYSTEM

**KÖNNTE DIE NEUE LIBERALISIERUNG DES ZUGNETZES ZU EINER INDUSTRIELLEN UND LOGISTISCHEN ENTWICKLUNG FÜHREN?  
WÜRD E DER ZUGKORRIDOR EIN INTERNATIONALES NETZWERK IN BASEL BILDEN UND INEFFIZIENZEN IM INTERMODALEN  
TRANSPORTSYSTEM BESEITIGEN?**



# Wichtige Hilfsmittel für intermodales Transportsystem

## Standartisierung

In den letzten Jahrzehnten entwickelten sich viele Arten von Einheitsverpackungsgrößen.

Diese ermöglichen das schnelle Umladen auf verschiedene Verkehrsträger.

Folgende Behältnisse sind Faktoren für unsere Feinverteilung:

### Standardcontainer

Die so genannten ISO-Container stellen den wohl bekanntesten und wichtigsten Containertyp dar. In ihnen wird ein großer Teil des Warenhandels abgewickelt. Von Vorteil ist hier, dass die Container wegen ihrer genormten Form mit den verschiedensten Transportmitteln (Seeschiffe, Binnenschiffe, Eisenbahn, LKW) befördert werden können und schnell umgeschlagen werden

ISO-Container 20 Fuss (20' = 6058 x 2438 mm)  
40 Fuss (40' = 12'190 x 2438 m)



### Standardpalett

Europaletten (800 x 1200 x 144 mm)  
(Eigengewicht von 20-24kg)

Eine Europalette ist eine sogenannte Vierwegpalette, d. h. sie kann von allen vier Seiten mit einem Hubwagen, einem automatischen Flurfördergerät oder einem Gabelstapler aufgenommen und transportiert werden.



Gitterboxpalette (835 x 1240 x 970 mm)  
(Leergewicht von 85kg)

Eine Gitterboxpalette ist ein Ladehilfsmittel in der Fördertechnik. Die Gitterboxen sind stapelbar (es können auch Europaletten aufgesetzt werden) und somit blocklagerfähig. Die Tragfähigkeit einer Gitterbox ist mit 1000 kg und die Auflast mit 4400 kg begrenzt, es können also maximale Stapelhöhen mit fünf vollbeladenen Gitterboxen erstellt werden. Die Vorderwandklappe dient zur besseren Entnahme der Ware.



Quellen: <http://www.wikipedia.org>  
GEO, November 2003, „Ein Hafen im Wandel“



## Automation

Diese neuartige Technologie ermöglicht nach anfänglich hohen Investitionen, enorme Einsparungen bei Personalkosten, höhere Effizienz und grossen Zeitgewinn beim Umschlagen von Waren.

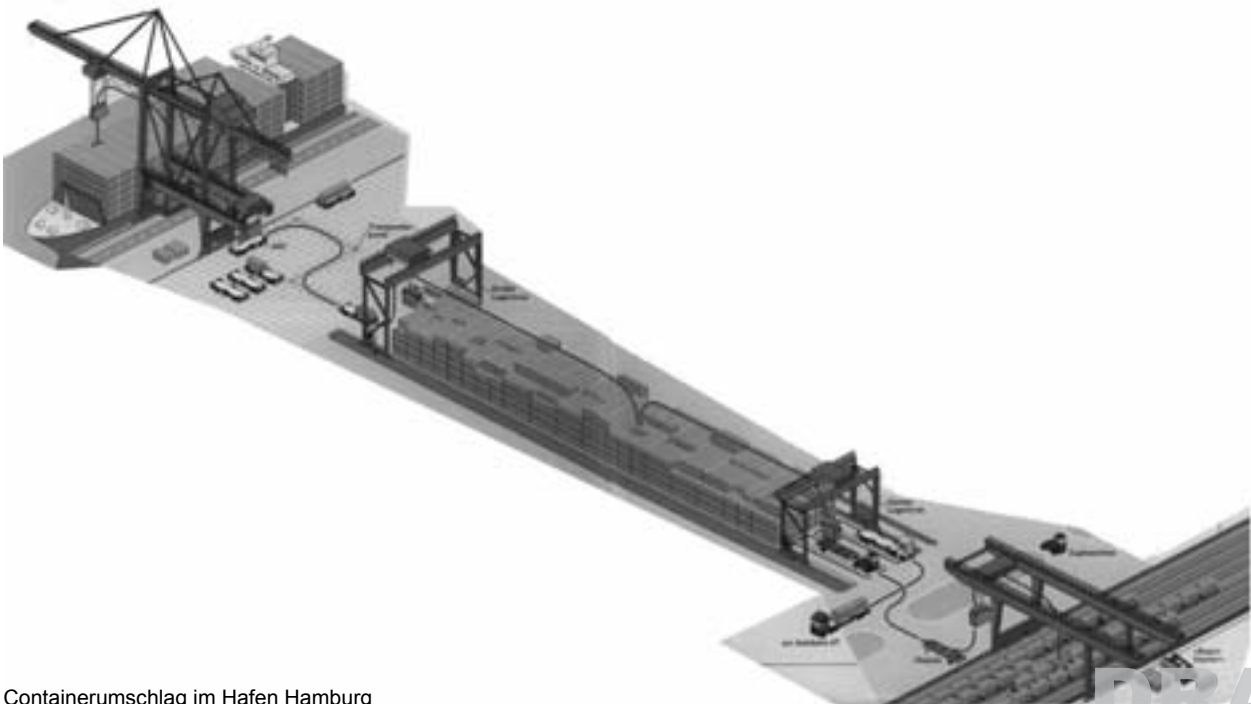
Dies bedeutet, dass das Umschlagen von Waren, welches heute aus kostentechnischen Gründen nach Möglichkeit vermieden wird, in Zukunft kein Problem mehr darstellt.

### Beispiel Hafen Hamburg

Container Terminal Altenwerder ist der modernste Warenumschlagplatz der Erde, er wird fast nur mit Computern gesteuert. Die Container werden durch ein Computerprogramm transportiert, welche zuvor den optimalen Weg für den Weitertransport errechnet hat.

Der Transport der Container erfolgt mit Automated Guided Vehicals (AGV), fahrerlose Transporter, welche auf den Funkbefehl vom Zentralrechner reagieren. Geleitet werden sie durch ein Netz von elektromagnetischen Transpondern im Asphalt.

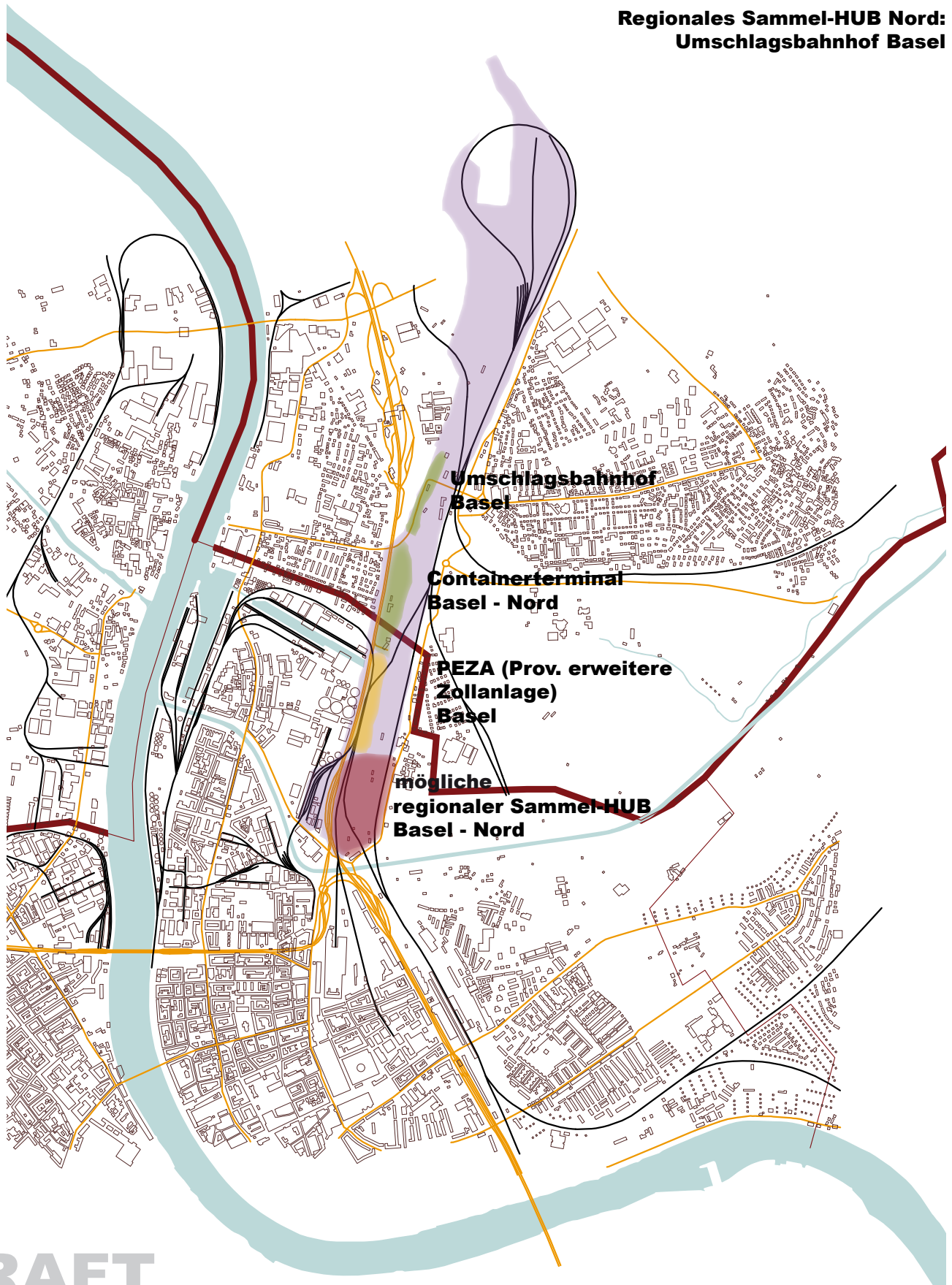
Der Hafen von Hamburg mit dem Container Terminal Altenwerder schlägt seit 2005 rund 1.9 Millionen Container im Jahr um und das doppelt so schnell und mit halb so viel Personal wie in einem gleich-grossen Terminal, aber mit einer traditionellen Logistik.



Containerumschlag im Hafen Hamburg

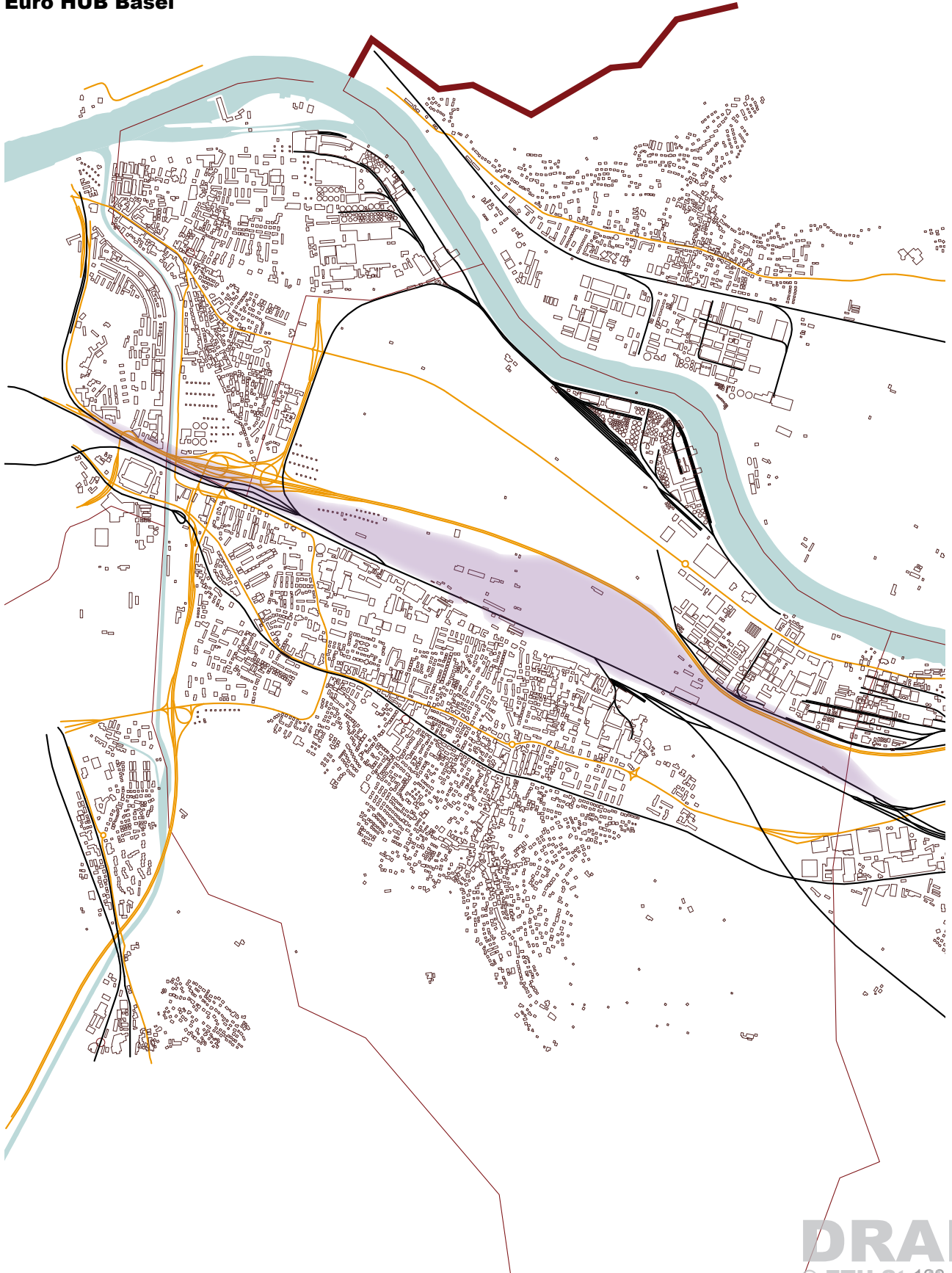
# Frei werdende Flächen für die regionalen Sammel-HUB

Regionales Sammel-HUB Nord:  
Umschlagsbahnhof Basel



# Regionales Sammel-HUB Süd

Regionales Sammel-HUB Süd:  
Euro HUB Basel



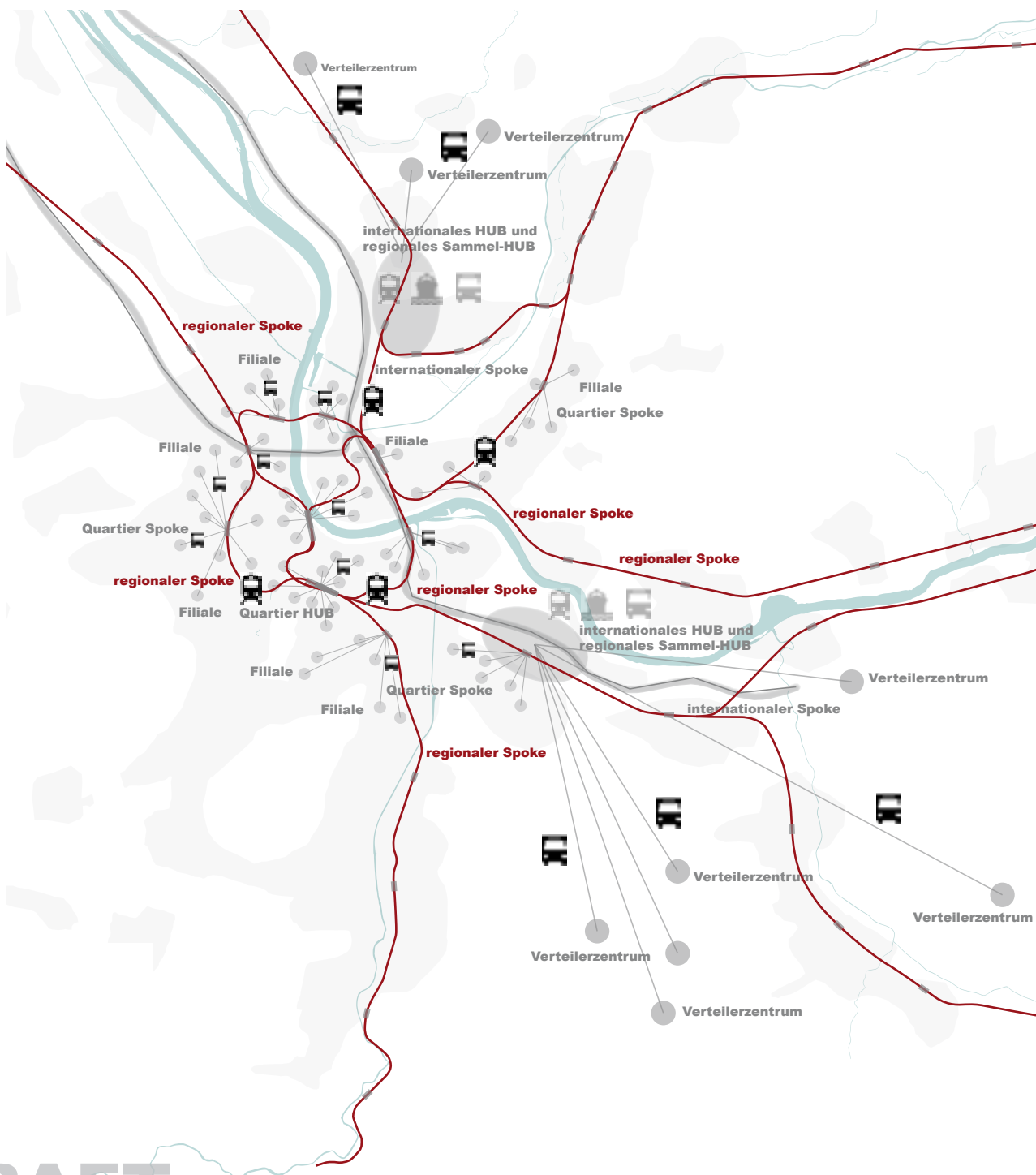
# Regionaler SPOKE

## Städtische Güterbelieferung auf der Schiene

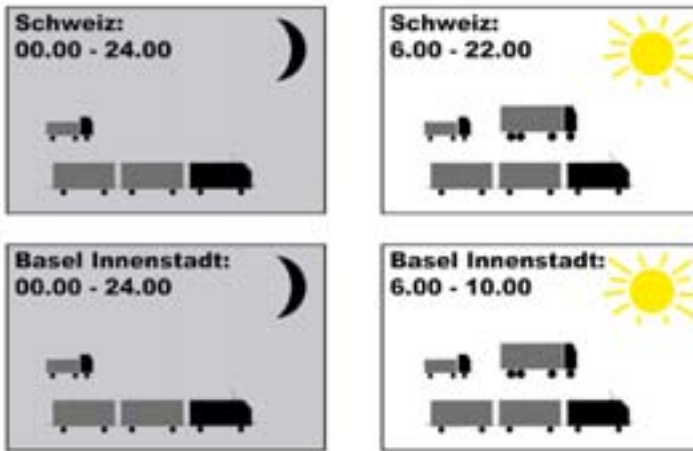
„Güter auf die Schiene“ heisst das Motto. Diese Tendenz ist im internationalen Güterverkehr bereits stark spürbar. Wir möchten diesen Trend auf die regionale Güterbelieferung ausbreiten.

Dass der Transport auf der Schiene umweltfreundlicher und effizienter ist, wurde bereits in vorhergehenden Kapiteln aufgezeigt.

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, in wiefern das geplante Herzstück der S-Bahn sich nicht nur für die Personen-, sondern auch für die Güterbelieferung eignen könnte.



# Belieferungszeiten im Vergleich



## 250t Güter pro S-Bahnfahrt

250t Güter

=

1 FLIRT- Zug mit 5 Güteranhänger



50t



=

9 LKW

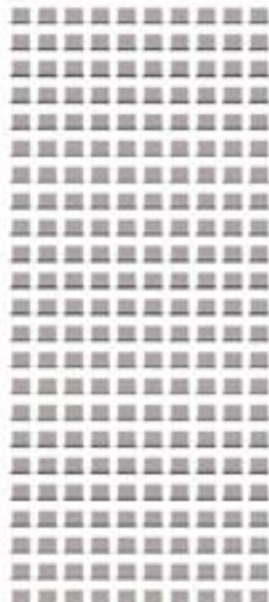


28t



=

230 Paletten



1.08t





## Marktplatz

S1 MuttENZ Pratteln  
G3 Umschlagsbahnho



atz  
eln  
nhof Basel



# Die Güter S-Bahn

Die von den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Land und der SBB in Auftrag gegebene Studie „Herstück Regio-S-Bahn Basel“, untersucht die Zweckmässigkeit und Machbarkeit einer unterirdischen S-Bahn Erschliessung von Basel. Das Projekt sieht für diese Strecke nur Personenverkehr vor.

Wäre für diese Streckenführung auch eine Güterlieferung möglich?

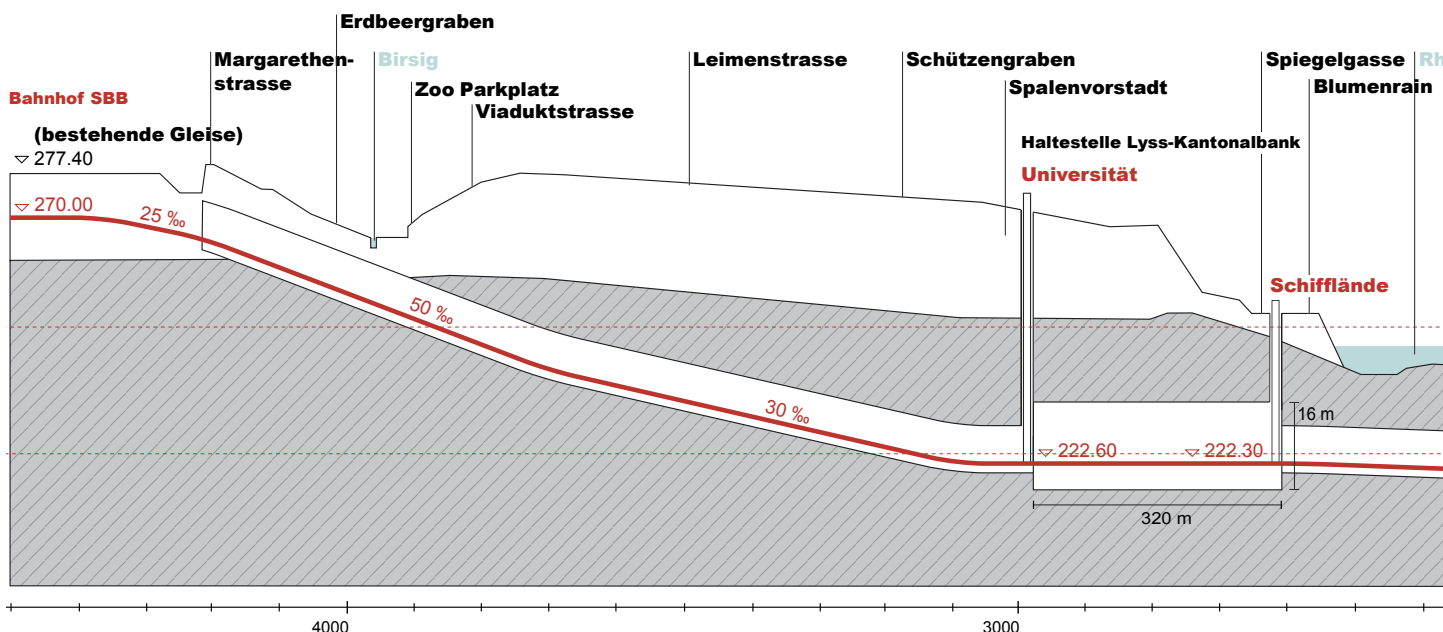
Tatsache ist, dass man Streckenneubauten bis maximal 50 Promille Steigung plant. Güterzüge mit normaler Last (400 -1400t) bewältigen jedoch nur eine Steigung von maximal 27 Promille.

Bei normalen Güterzügen würden die Räder bei solchen Steigungen durchdrehen und zu einer Schwerfälligkeit des Systemes führen.

Folglich kommt ein herkömmlicher Güterzug auf dieser Strecke nicht in Frage.

Als einzig möglicher Lösungsansatz käme die neuartige Kombination von FLIRT-Zug und herkömmlicher Güteranhängern in Frage. Der innovative Güterlösungsansatz wäre dann:

Kurze Züge (bis ca. 6 Wagen), leicht, mit hoher Motorisierung und Bremskraft (analog FLIRT).



Längsschnitt aus der Arbeit „Herstück\_Regio-S-Bahn Basel“

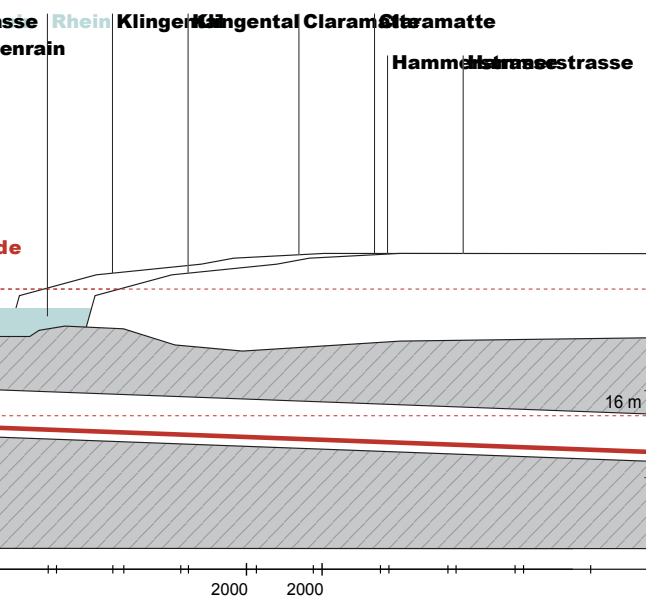
# Der FLIRT



Der FLIRT (**F**linker **L**eichter **I**nnovativer **R**eional-**T**riebzug) ist ein speziell für den Regional- und S-Bahnverkehr konstruierter Niederflurtriebzug. Die Merkmale der von der Stadler Rail gebauten Fahrzeuge sind die grosse Beschleunigung, die starke Bremskraft und das geringe Gewicht. Aussergewöhnlich ist auch die für Schweizer Verhältnisse im Nahverkehr sehr hohe Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Der FLIRT wird mit bis zu vier Mittelwagen (sechstellig) angeboten,

## Technische Daten:

Länge über Puffer	74'078 mm
Breite	2880 mm
Höhe	3850 mm
Gewicht	121 t
Sitzplätze	180



Quelle: „Herzstück\_Regioo-S-Bahn Basel“ Zweckmässigkeitsprüfung Juli 2004  
<http://www.wikipedia.org>  
<http://www.stadlerail.com>

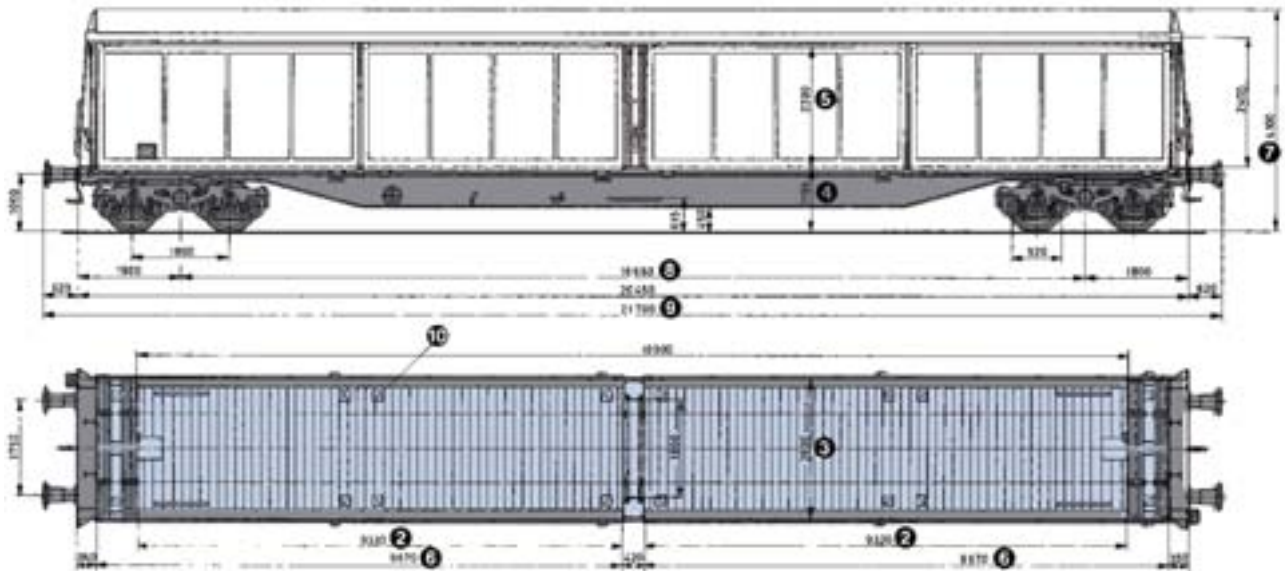
# Der Güterwagen HABILS

Der Habils ist ein gedeckter Vierachser mit Schiebewänden und Transportschutz (Habils). Er ist speziell für den Transport empfindlicher Güter auf Paletten geeignet.



## Technische Daten:

Maximales Ladegewicht	50 t
Ladelänge	2 x 9330 mm
Ladebreite	2600 mm
Ladefläche	50 m <sup>2</sup>
Laderaum	117 m <sup>3</sup>
Gesamthöhe	4100 mm



## Mögliche neue Zugkomposition



Paletten-Verladepläne (Paletten 1200 x 800 mm)

Typ A  
46 Paletten



- 1) 2 x 2 Druckgarnituren, verschiebbar, Füllmenge ca. 500 l Druckluft von 0,3–0,6 bar über Autoventil
- 2) 2 x 18 verschiebbare Trennwände



# Das geplante Herzstück

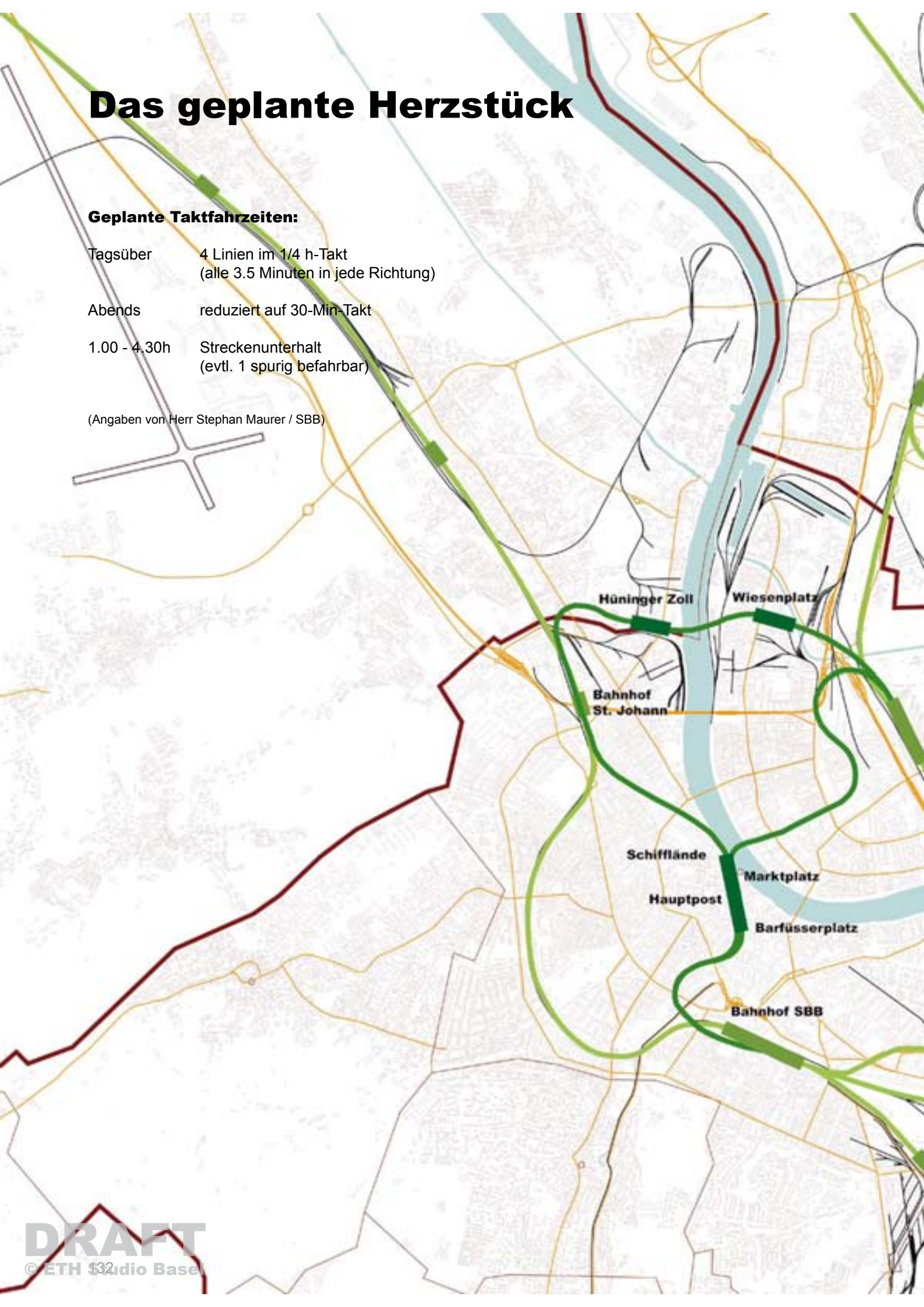
## Geplante Taktfahrzeiten:

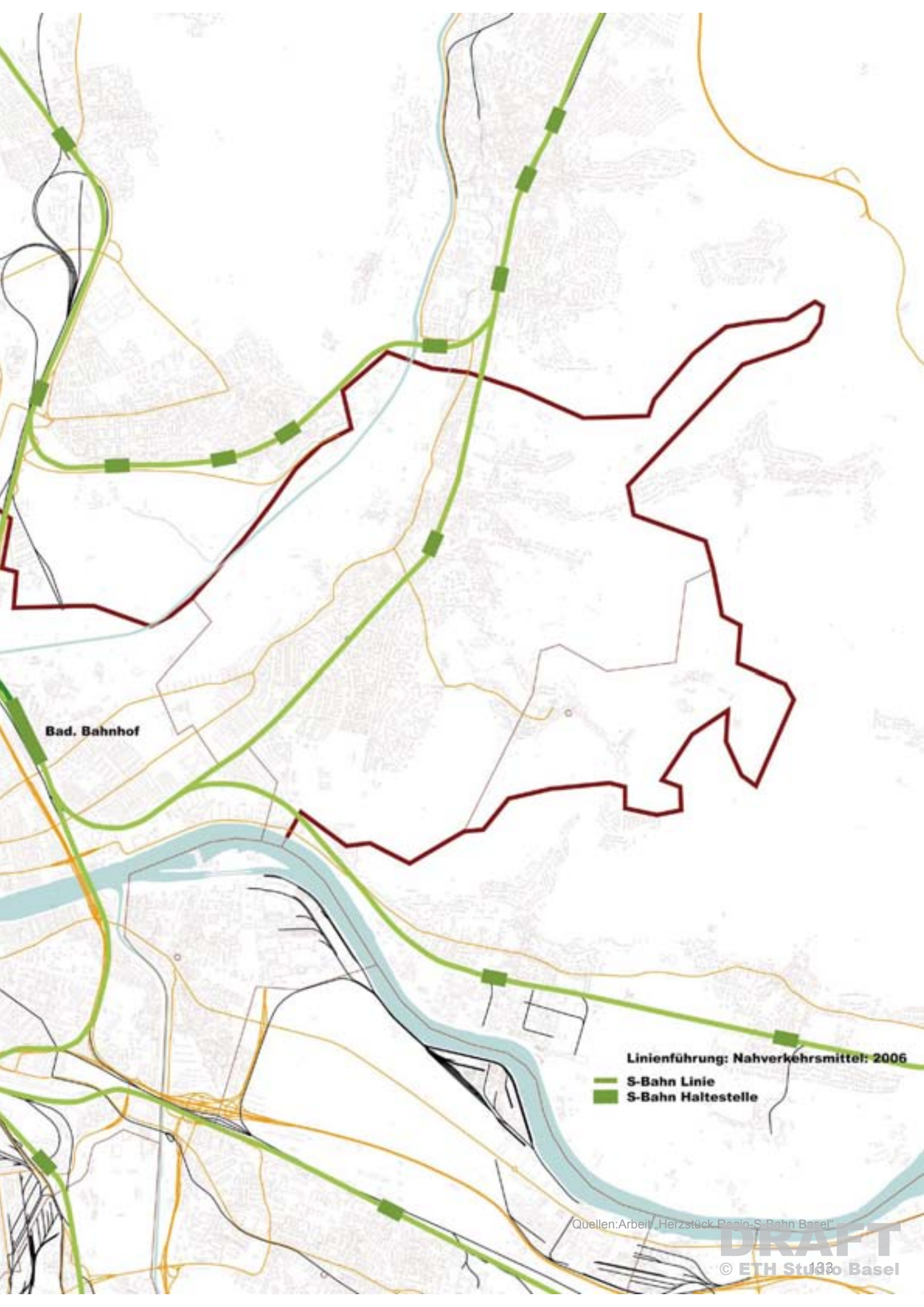
Tagsüber 4 Linien im 1/4 h-Takt  
(alle 3.5 Minuten in jede Richtung)

Abends reduziert auf 30-Min-Takt

1.00 - 4.30h Streckenunterhalt  
(evtl. 1 spurig befahrbar)

(Angaben von Herr Stephan Maurer / SBB)





Bad. Bahnhof

Linienführung: Nahverkehrsmittel: 2006

- S-Bahn Linie
- S-Bahn Haltestelle

Quellen: Arbeit „Herzstück Region S-Bahn Basel“

**DRAFT**  
© ETH Studio Basel

# Quartier HUB

## Die neue neue Umschlagsfläche unter der Stadt

Die geplanten unterirdischen S-Bahn Stationen sind zweispurig geplant. Damit man diese Haltestellen auch für den Güterumschlag nutzen könnte, bräuchte es mindestens ein, idealerweise sogar zwei neue Haltegleise.

Die Waren würden von den Güterperrons mit Gabelstaplern, Kran oder anderen Hilfsmittel vom Güterwagen gehoben und in das ebenfalls unterirdische Lager gebracht.

Dort werden sie entweder für kurze Zeit eingelagert, bis sie zum Endkunden gebracht oder von ihm abgeholt werden, oder sie verlassen den HUB direkt durch einen speziellen Warenlift.

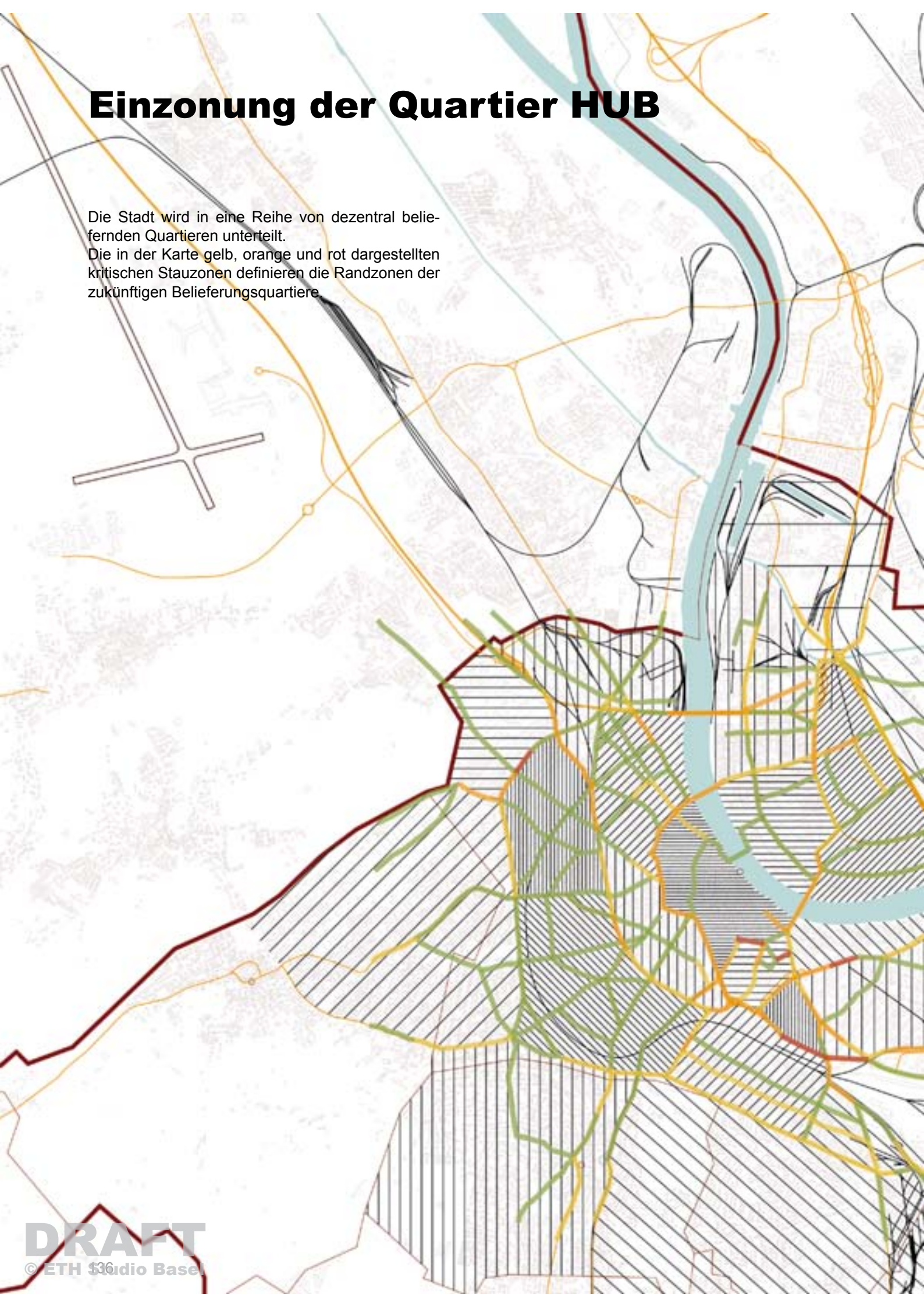


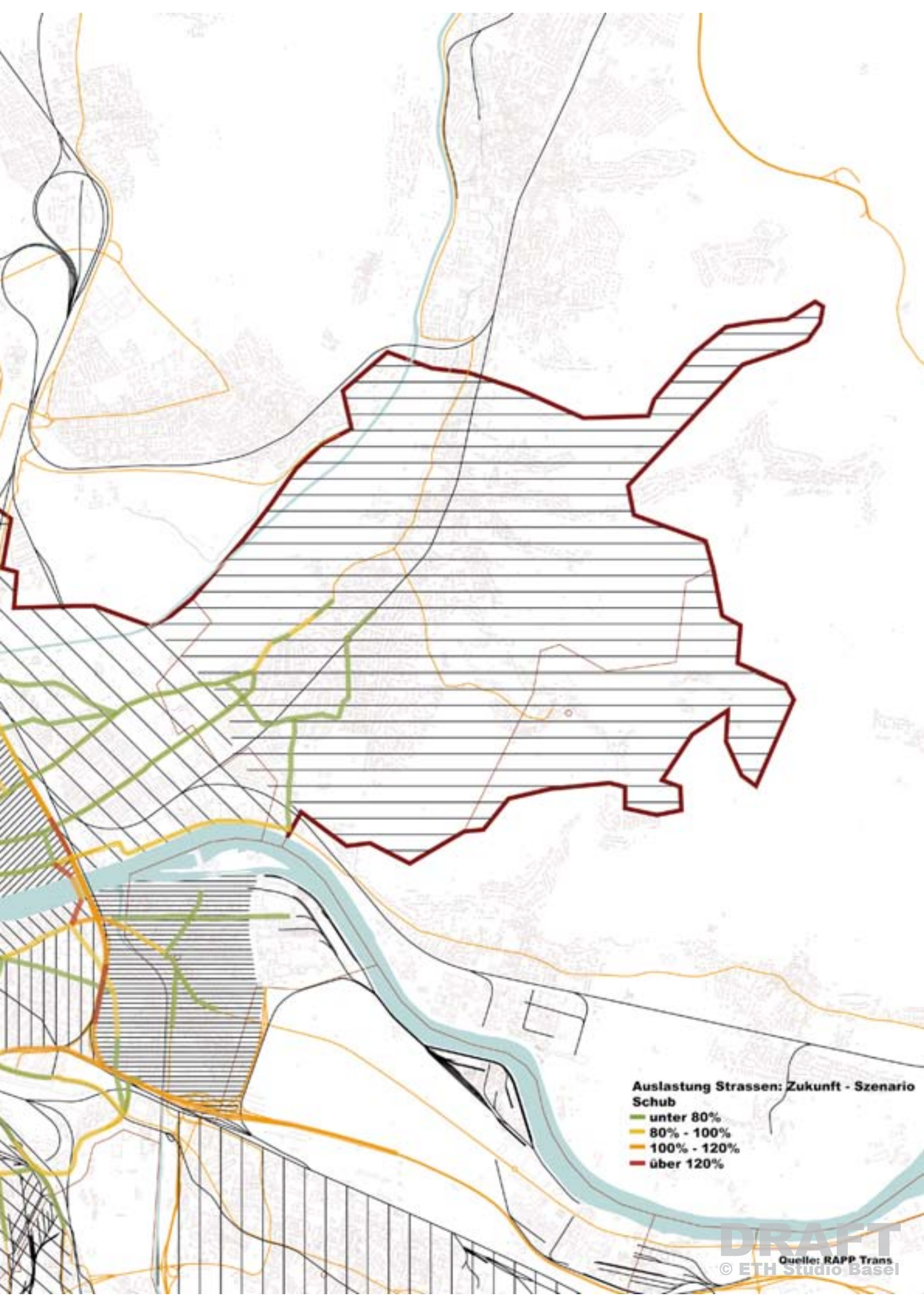




# Einzonung der Quartier HUB

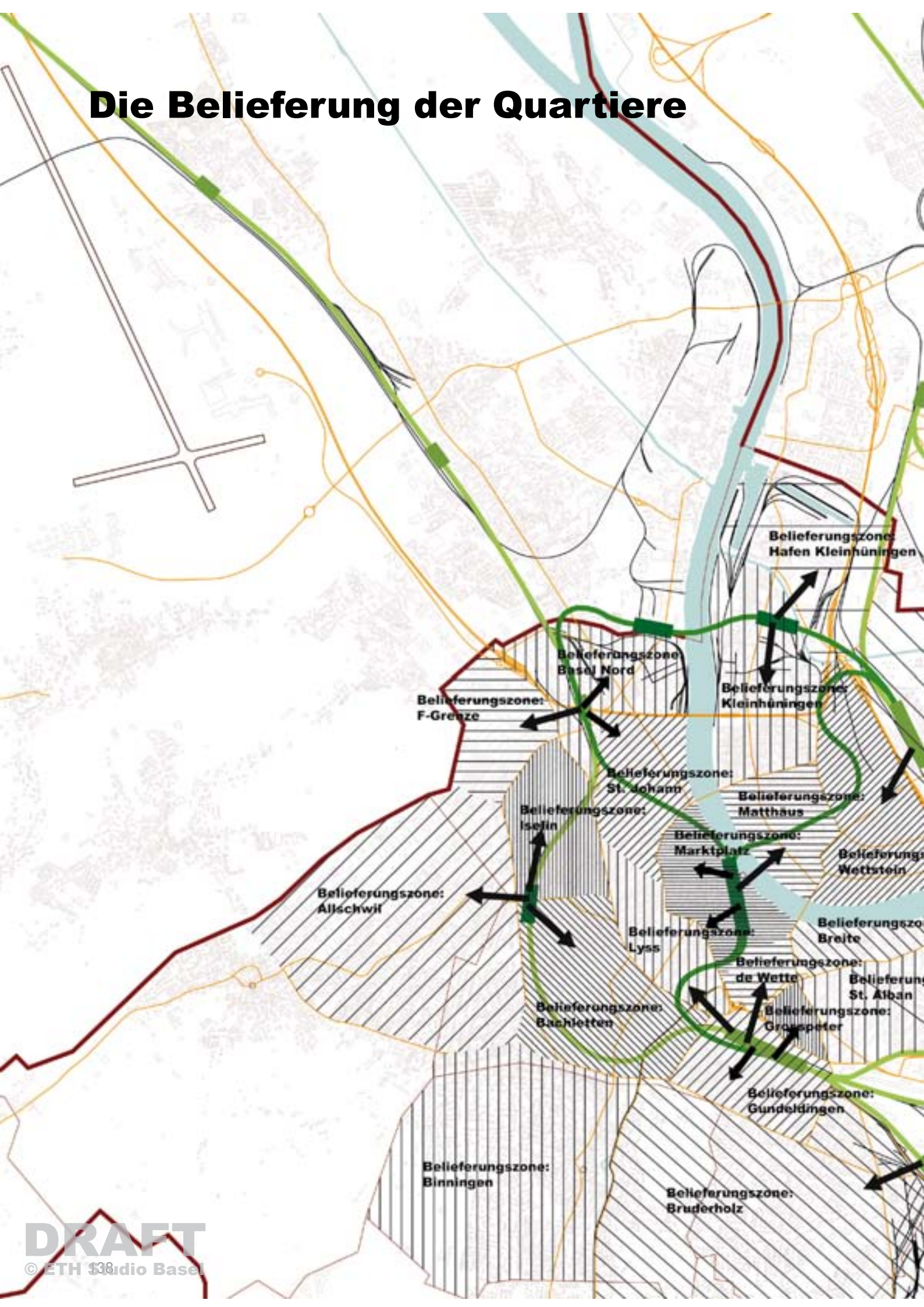
Die Stadt wird in eine Reihe von dezentral beliefernden Quartieren unterteilt.  
Die in der Karte gelb, orange und rot dargestellten kritischen Stauzonen definieren die Randzonen der zukünftigen Belieferungsquartiere.

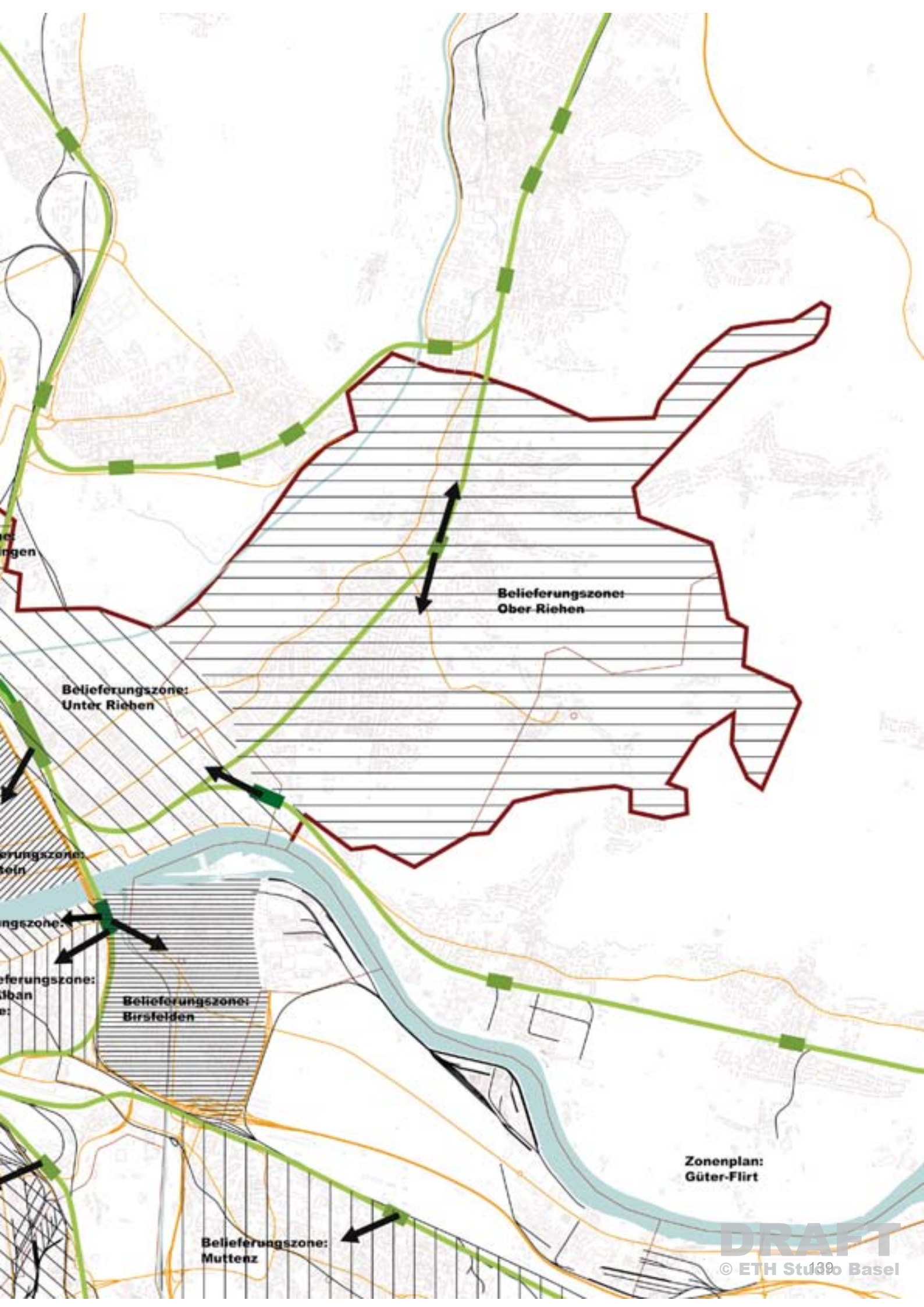




**Auslastung Strassen: Zukunft - Szenario Schub**  
— unter 80%  
— 80% - 100%  
— 100% - 120%  
— über 120%

# Die Belieferung der Quartiere





Belieferungszone:  
Ober-Riehen

Belieferungszone:  
Unter-Riehen

Belieferungszone:  
Birsfelden

Belieferungszone:  
Muttenz

Zonenplan:  
Güter-Flirt

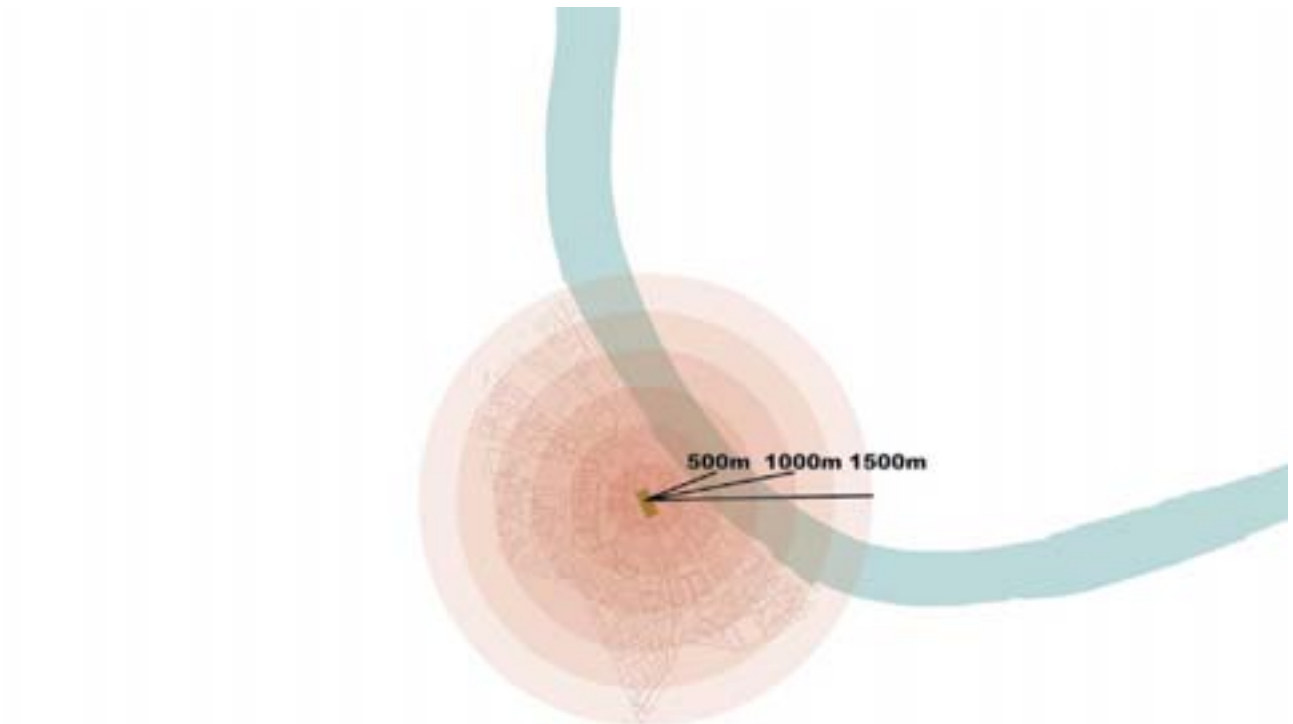
**DRAFT**  
© ETH Studio Basel

# Das Quartier „Marktplatz“

## Einzonung



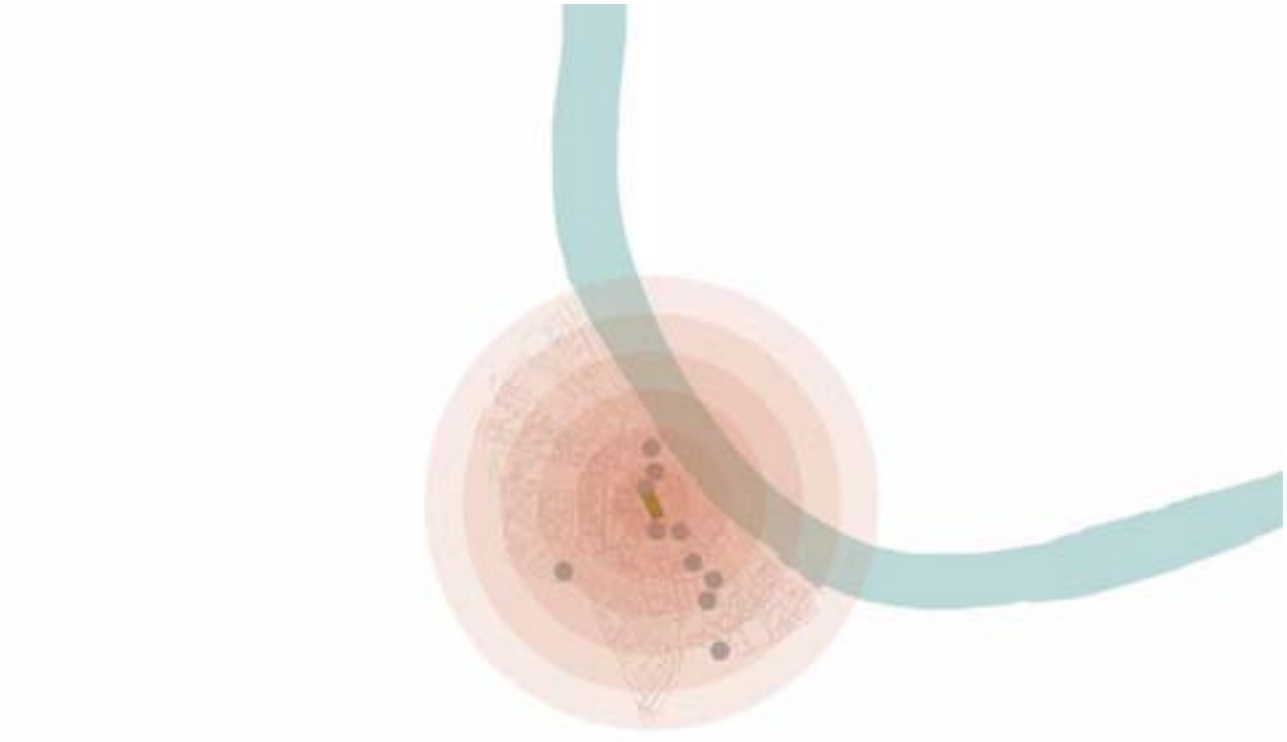
## Belieferungsradius



**Filialen der 10 umsatzstärksten Fachhändler**



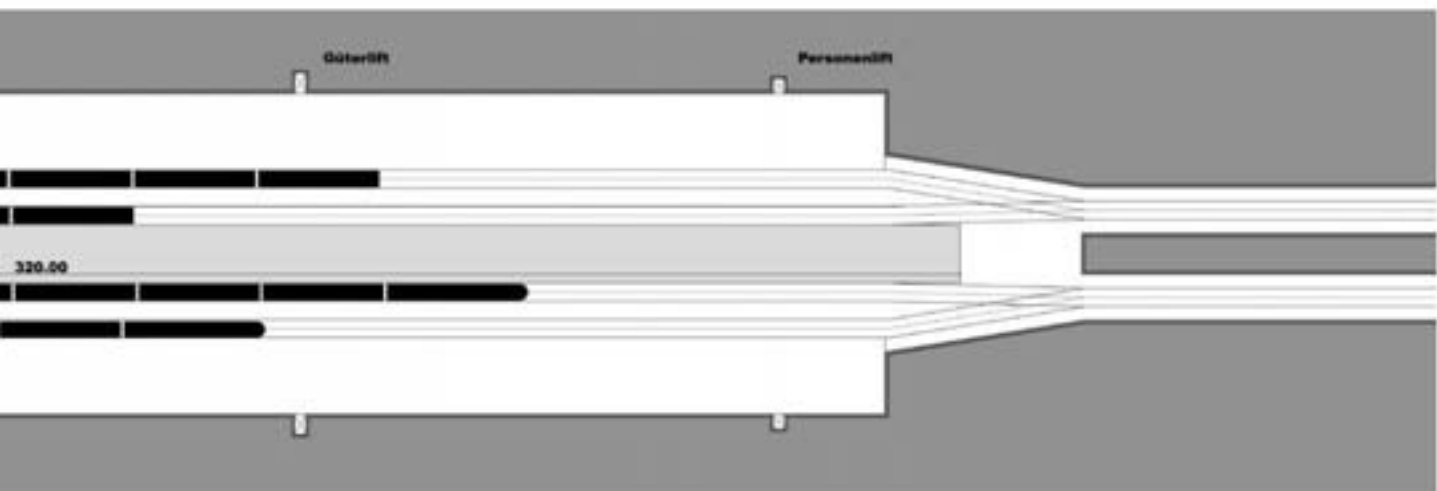
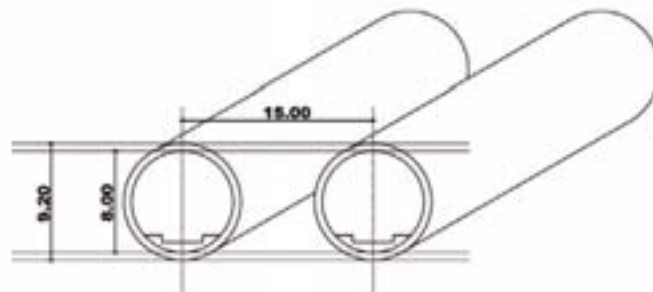
**Zentral gelegenes HUB**





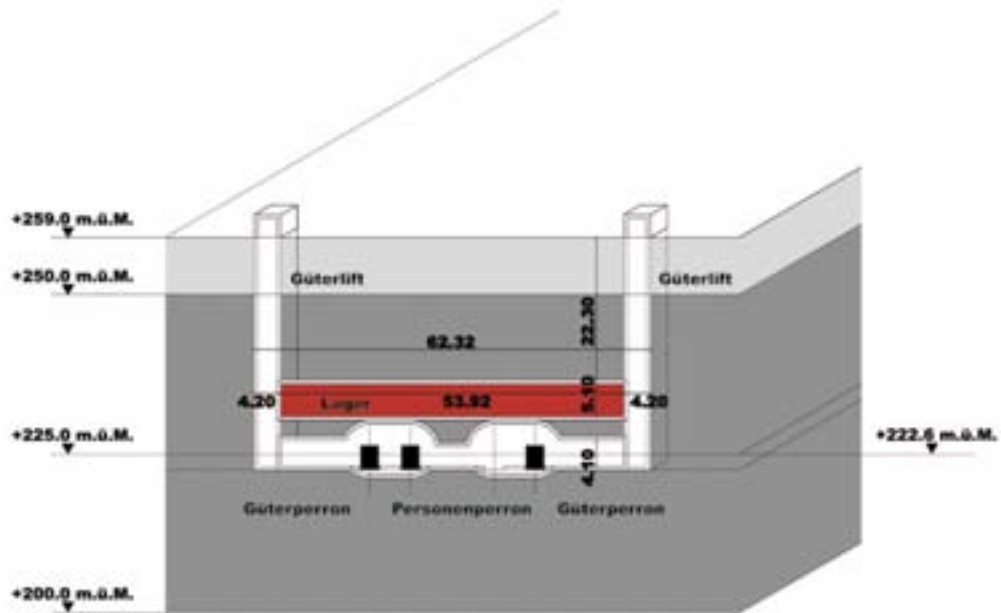


## Tunnelquerschnitt

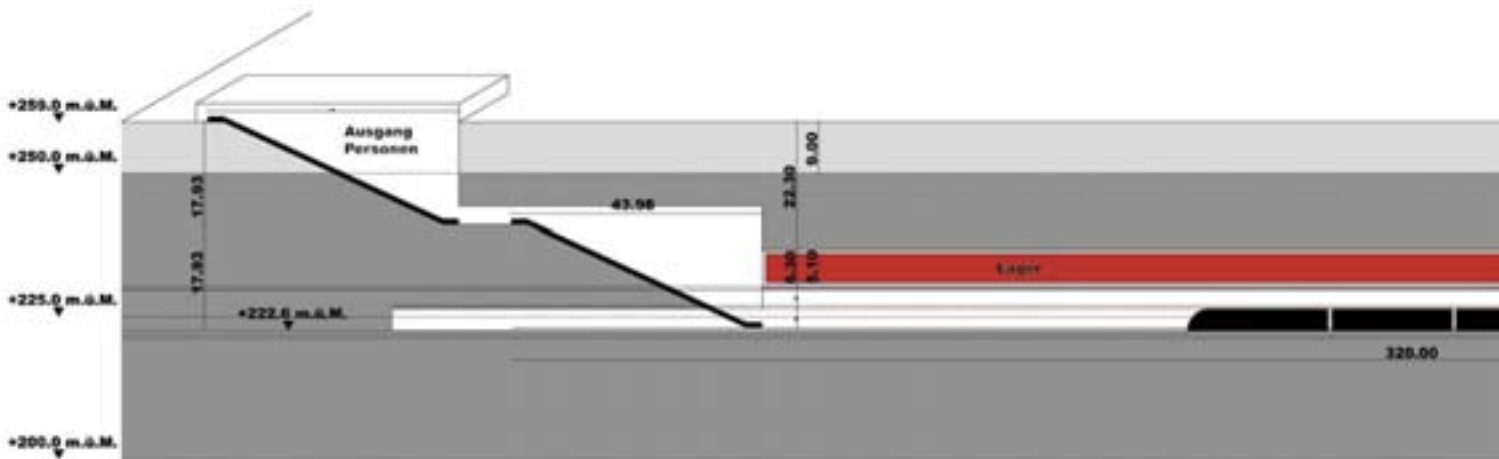


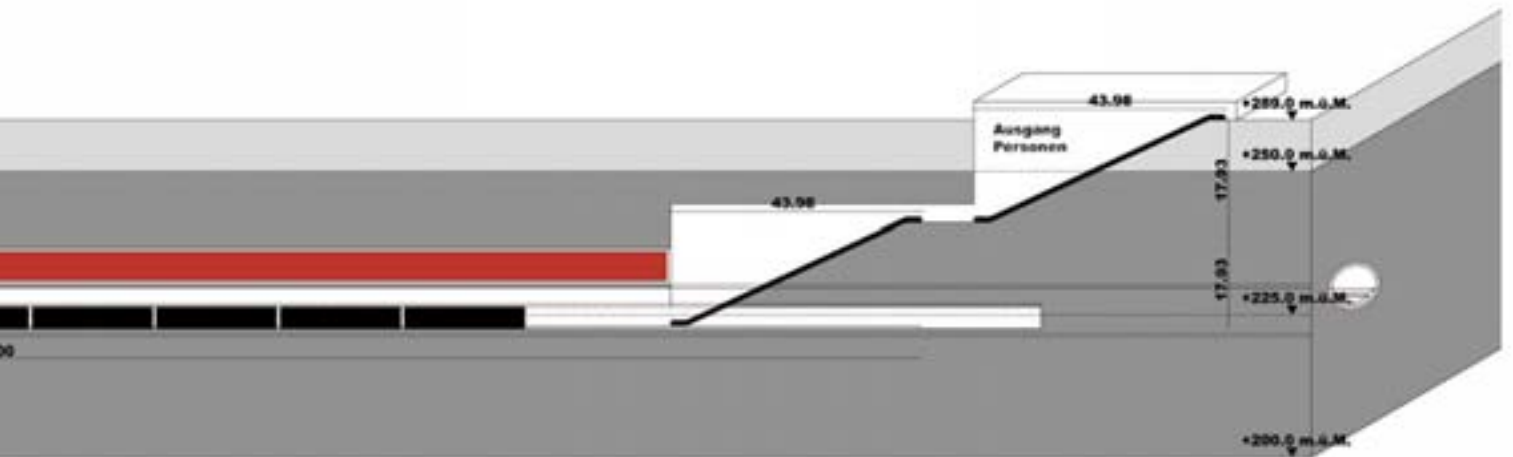
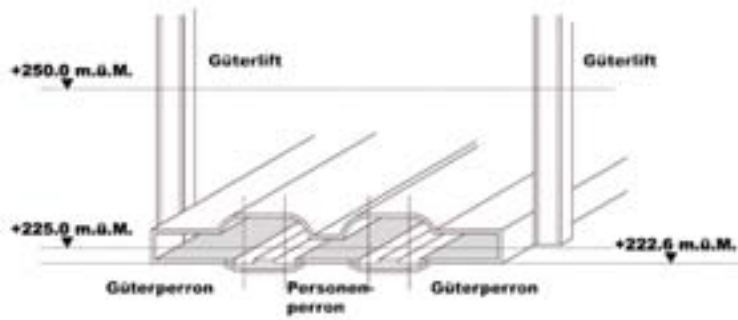
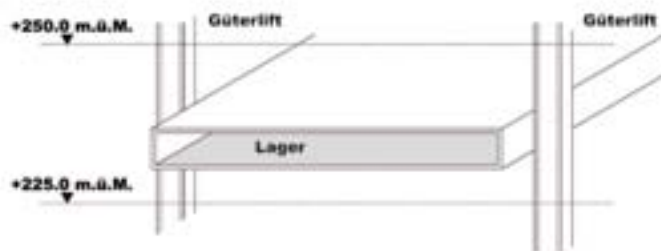
# 12'000 m<sup>2</sup> Lager- und Umschlagsfläche

## Querschnitt durch Haltestelle und Lager



## Längsschnitt





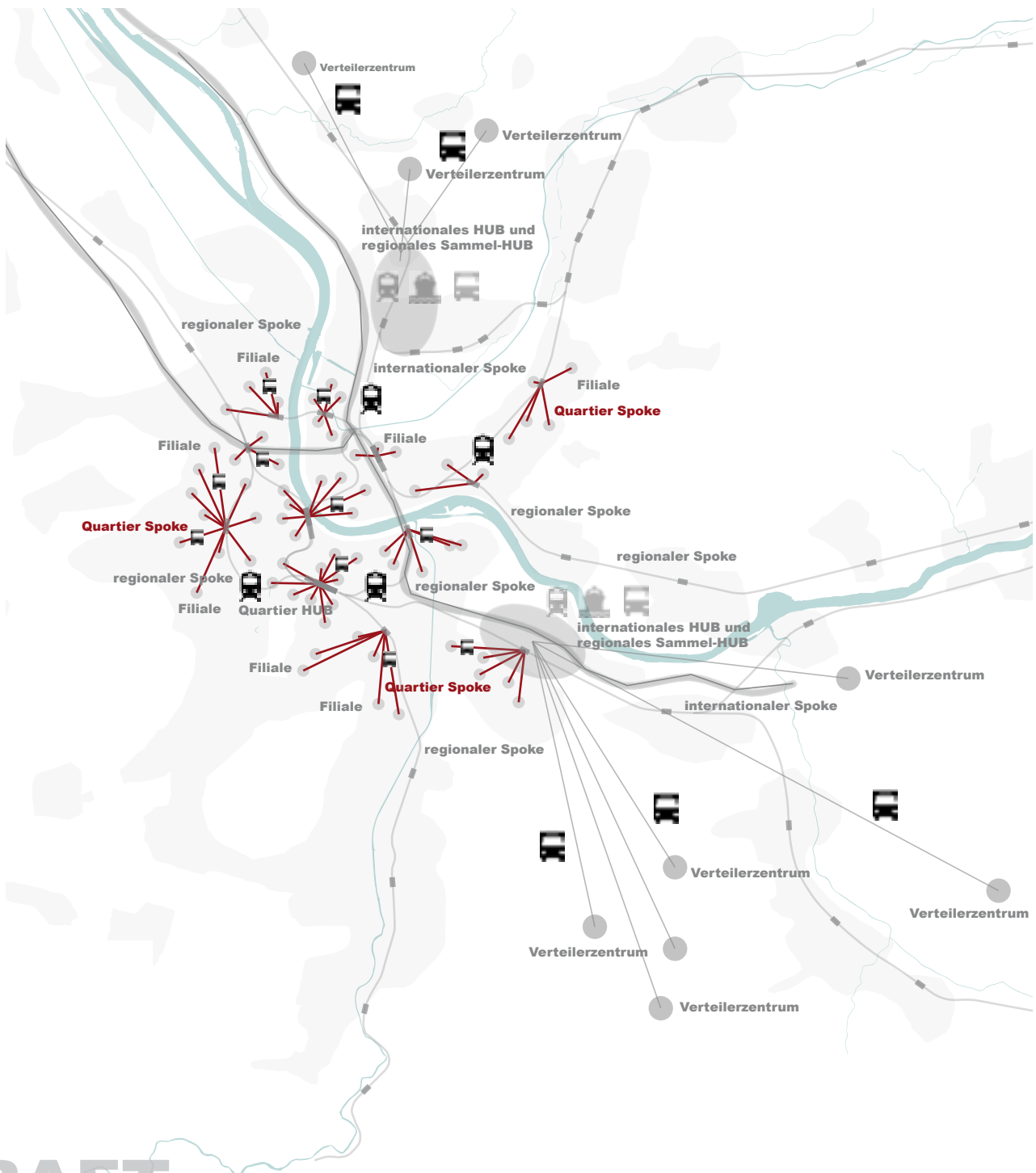
# Quartier SPOKE

Nachdem die Güter im Quartier HUB abgeliefert und ins Lager gebracht wurden, liefern kleine Elektrofahrzeuge die Ware an den jeweiligen Kunden aus.

Zwischen den Quarter HUB und den Filialen liegen kurze, nicht dicht befahrene Strecke, welche es zu überbrücken gilt.

Um die optimale Belieferung der einzelnen Filialen und Einkaufszentren zu garantieren, ist der moto-

risierten Strassenverkehr unumgänglich. Dieser wird aber nur noch auf kurzen Strecken innerhalb eines Quartiers eingesetzt. Dies bedeutet, dass die Innenstadt von schweren LKW's freigehalten wird. Zudem müssen die kleinen Lieferwägen kritische Stauzonen nicht mehr befahren und sparen somit viel Zeit und Geld. Dem Kunden wird eine Just-in-Time Belieferung garantiert.



# Elektrofahrzeug zur Kundenbelieferung



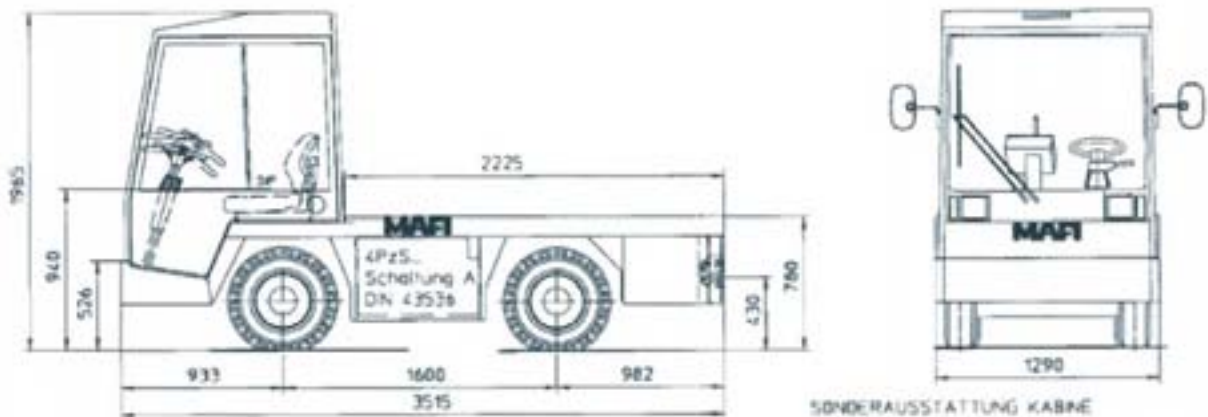
Das Elektrofahrzeug beliefert die Filialen direkt von den Quartier HUB aus.

Mit seiner Ladefläche von 2220 x 1290 mm kann er zwei Europaletten von 1200 x 800 mm laden, die jeweils maximal eine Last von 1t haben können.

Die geringe Wagenbreite von 1290 mm ermöglicht das problemlose parkieren auf dem Gehsteig.

## Technische Daten:

Breite	1290 mm
Länge	3515 mm
Höhe	1965 mm
max. Geschwindigkeit	25 km/h
Ladefläche	2220 x 1290 mm
max. Tragkraft	2000 kg

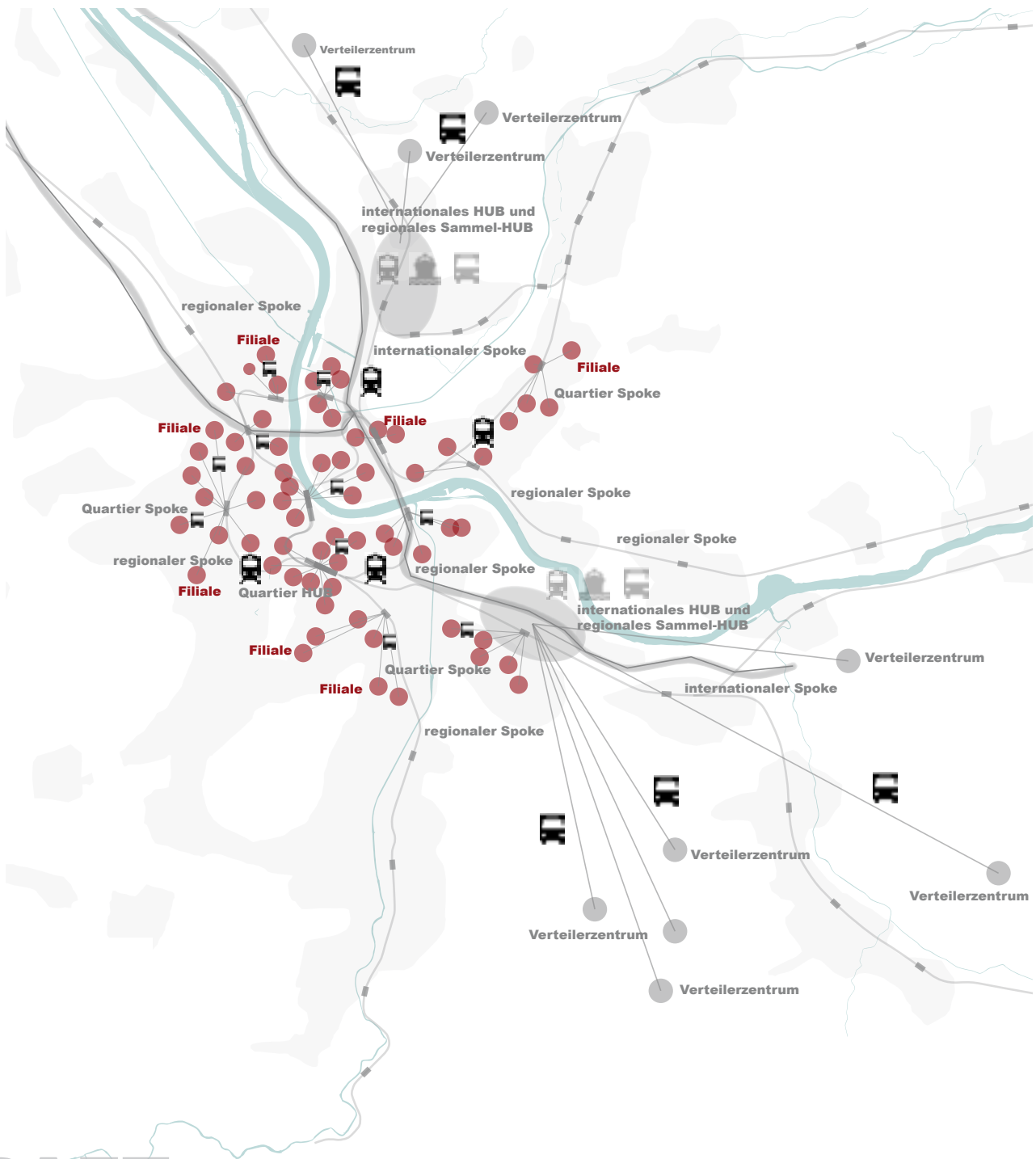


# Filialen

Für die Filialen ändert sich kaum etwas in der Art, wie sie beliefert werden.

Jedoch besteht mit dem neuen Versorgungssystem die Möglichkeit - im Gegensatz zu Lieferwagen - rund um die Uhr zu anzuliefern.

Wenn der Kunde dies möchte, kann er die Ware direkt vom Quartier HUB abholen. Er spart sich damit die Gebühren für die Anlieferung.





# Ist die Belieferung per S-Bahn realistisch?

## Kritische Beurteilung des container FLIRT

### Stephan Maurer, SBB:

Aufgrund der **technischen Anforderungen** ist die Belieferung der Güter durch die S-Bahn möglich, jedoch nicht im heutigen Schienennetz, dieses hat bereits die Kapazitätsgrenze erreicht. Früher besaßen auch Personenzüge Gepäckabteile und die Güter wurden vermehrt auf der Schiene transportiert.

Probleme werden die **Kapazitätsengpässe** sein: Die Strecken der SBB lassen keinen weiteren Ausbau der Frequenzen der S-Bahn zu. Auch das geplante Herzstück wird nur für den Personenverkehr ausgelegt sein, daher wird es schwierig zusätzliche containerFlirt Kombinationen fahren zu lassen. In der Nacht muss Zeit für Unterhaltsarbeiten freigehalten werden.

**Grundkonzept:** Herr Maurer hält die Idee für die Belieferung der Stadt mit der S-Bahn nicht völlig verrückt, jedoch für doch etwas verrückt. Es ist schwierig im jetzigen Planungsstand die Arbeit nach ihrer Realisierbarkeit zu beurteilen, dazu müssten genauere Untersuchungen gemacht werden.

**Finanzielle Aspekt:** Die Anfangsinvestition wäre sehr gross für dieses System. Herr Maurer glaubt kaum, dass ein Güterumladepunkt finanziell realistisch ist. Es wäre viel Bergmannsarbeit erforderlich, bei welcher schnell Kosten über 100 Mio Franken entstünden.

### Herr Spiegel, Planzer AG:

**Logistische Probleme:** Er sieht vor allem Probleme in der Flexibilität dieses Systems und das damit verbundene Problem auf Kundenwünsche einzugehen.

Zudem fallen durch das häufige Umladen der Güter unnötige Kosten an, kostbare Zeit geht verloren und die Gefahr, dass ein Gut beschädigt wird, erhöht sich massiv.

**Grundkonzept:** Grundsatzidee ist gut, aber zu wenig flexibel.

**Finanzieller Aspekt:** Dieses System wird in eine Kostengrösse kommen, welche sich nicht rentieren wird, da die anfallenden Kosten auf den Konsumenten umgewälzt wird. Zudem hebt Herr Spiegel den Fortschritt der Lastwägen in ökologischen Aspekten hervor.

Herr Spiegel sieht die **Zukunft in der Logistik** unter immer grösserem finanziellem Druck. Zudem müssen die Logistiker immer flexibler werden mit der Belieferung der Güter.

Die Lager werden immer weiter reduziert, oft leisten sich die Unternehmen nur noch ein zentrales Lager in Europa, und die Güter werden durch die Nacht per LKW in die verschiedenen Länder transportiert. Danach werden sie auf kleinere LKWs umgeladen (die nicht unter dem Nachtfahrverbot stehen), damit diese während der Nacht ausliefern können.







# Anhang

# Europas Gütertram heute

Welche Vorteile bietet das Gütertram heute?

Einige Ansätze von Gütertrams sind in Europa bereits zu finden. Aber nur das Projekt in Wien versucht den Ansatz einer stadtweiten Güterbelieferung auf der Schiene anzudenken. Die anderen Tramprojekte werden entweder firmenintern (Dresden), partiell für Abfallentsorgung (Zürich) oder für

zukünftige Aushubentsorgung (München) genutzt oder vorgeschlagen.

So garantiert das Tram eine stauunabhängige Just-in-Time Belieferung, steht aber im Fall Wien vor dem Problem eines sehr dicht befahrenen Schienennetzes, welches kaum noch Kapazitäten hat.



## Güter Bim - Wien

Ziel: den innerstädtischen Verkehr entlasten und umweltfreundliche Transporte fördern



## CarGoTram - Dresden

Ziel: den innerstädtischen Verkehr entlasten, transportiert VW Produktionsteile



## CargoTram - Zürich

Ziel: Abfalltransport der Stadt Zürich



## Münchner CargoTram- München

Forderung der Grünen für den Transport des Aushubs des S-Bahn Tunnels

Quellen:

<http://www.6-tram.ch/ Cargo-Tram.htm>

<http://www.bahnen-und-busse.de>

[www.bn-muenchen.de](http://www.bn-muenchen.de)

<http://www.gueterbim.at>

Endbericht Güterbim, 2.Ausschreibung, I2-Intelligente Infrastruktur

<http://www.tinavienna.at>

Projektbeschreibung\_GueterBim\_telematik.pdf

E-mail und Telefonat mit Frau Galler von WIENER LINIEN GmbH & Co KG

# s'GüterBim in Wien



Anhängewagon nach Umbau zum Demonstrator

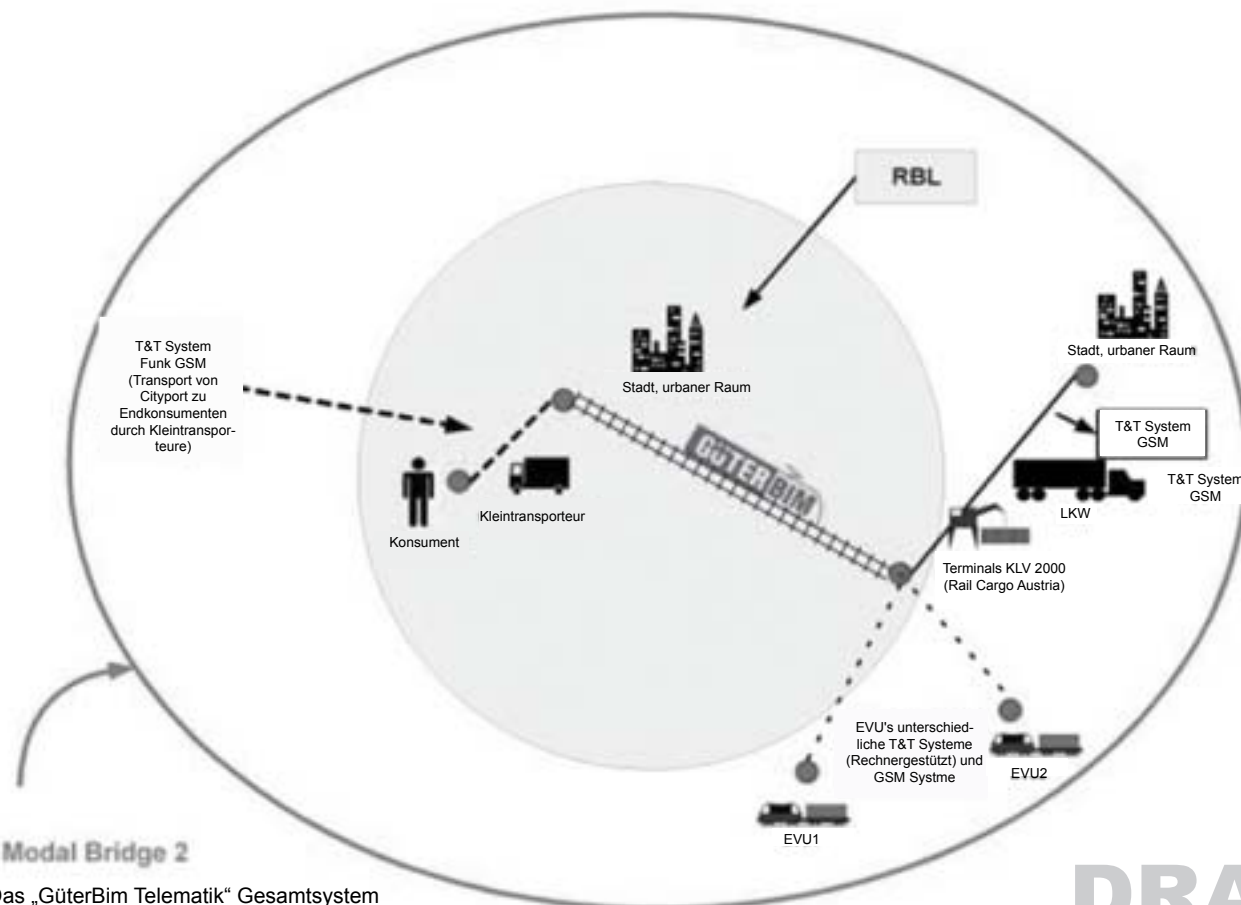


Wagoninnenraum

## Güter Beförderung im Stadtgebiet auf bestehender ÖPNV Schienen-Infrastruktur

Im Rahmen des Projektes „Güterbeförderung im Stadtgebiet auf bestehender ÖPNV-Schieneinfrastruktur“ wurde die GüterBim 2004 ins Leben gerufen. Das Ziel des ursprünglichen Projektes war die Untersuchung der infrastrukturellen Voraussetzungen zum Betrieb einer Güterstrassenbahn in Wien. Ergebnis war ein Prototyp der GüterBim, die mit einer Demonstrationsfahrt im Mai 2005 eingeweiht wurde und heute mit Regelmäßigkeit für Testfahrten auf den Schienen Wiens verkehrt.

Die Studie zeigt auf, dass eine Integration einer GüterBim bei vorhandenem Fahrzeugequipment mit sehr geringem Aufwand möglich wäre. Das grösste Problem stellt jedoch die Privatwirtschaft dar. Denn für den Betrieb einer GüterBim für privatwirtschaftliche Unternehmen muss unter anderem auch die Voraussetzung gegeben sein, dass Filialen entsprechend am Gleisnetz vorhanden sind. Somit ergibt sich für private Unternehmer meistens die Tatsache, dass nicht alle seine Filialen von der GüterBim beliefert werden können und deswegen auch ein LKW oder mehrere je nach dem, bereit gestellt werden müssen.



Modal Bridge 2

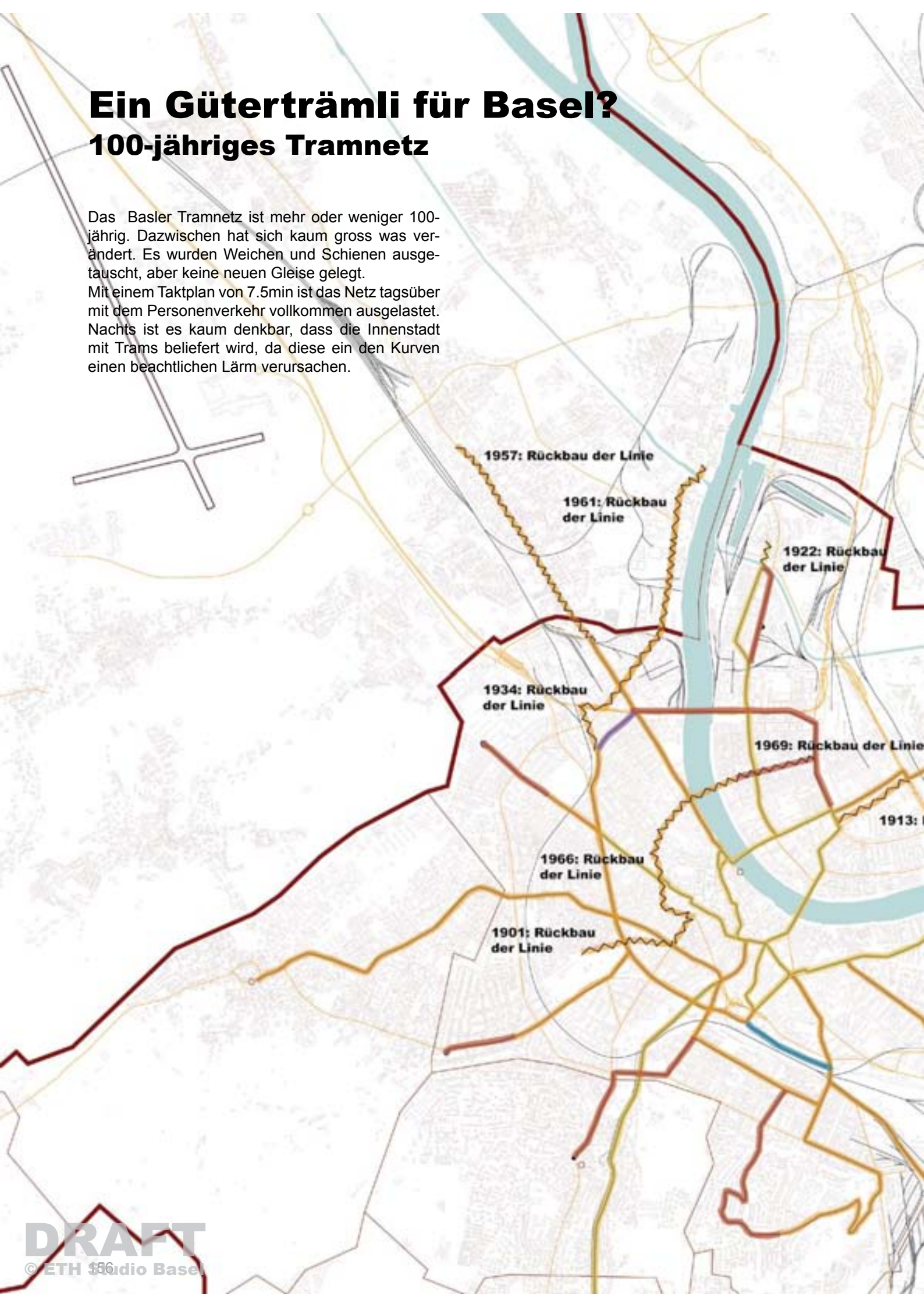
Das „GüterBim Telematik“ Gesamtsystem

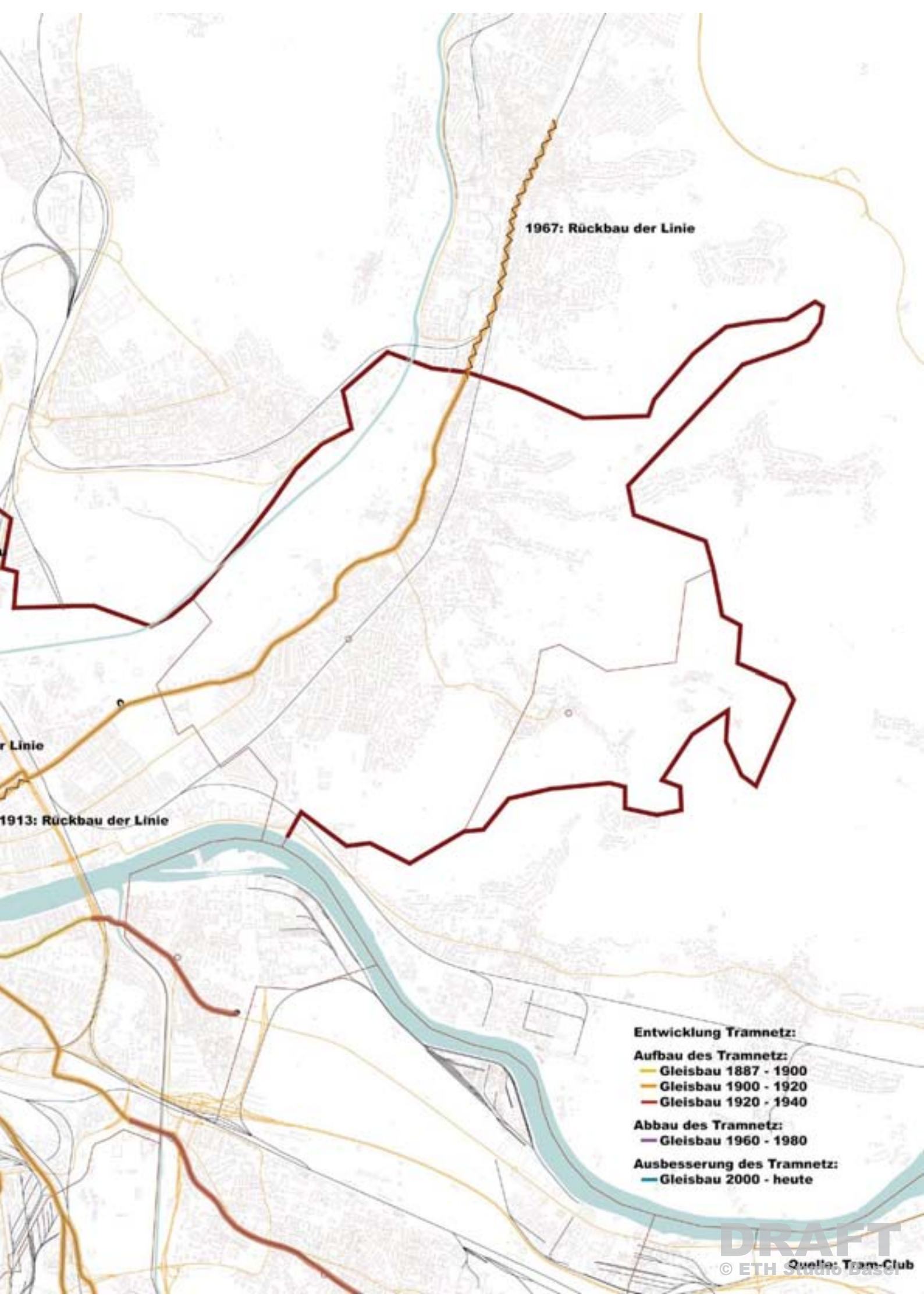
# Ein Güterträmlü für Basel?

## 100-jähriges Tramnetz

Das Basler Tramnetz ist mehr oder weniger 100-jährig. Dazwischen hat sich kaum gross was verändert. Es wurden Weichen und Schienen ausgetauscht, aber keine neuen Gleise gelegt.

Mit einem Taktplan von 7.5min ist das Netz tagsüber mit dem Personenverkehr vollkommen ausgelastet. Nachts ist es kaum denkbar, dass die Innenstadt mit Trams beliefert wird, da diese ein den Kurven einen beachtlichen Lärm verursachen.





1967: Rückbau der Linie

r Linie

1913: Rückbau der Linie

- Entwicklung Tramnetz:**
- Aufbau des Tramnetz:**
- Gleisbau 1887 - 1900
  - Gleisbau 1900 - 1920
  - Gleisbau 1920 - 1940
- Abbau des Tramnetz:**
- Gleisbau 1960 - 1980
- Ausbesserung des Tramnetz:**
- Gleisbau 2000 - heute

# Die Schmalspurbahn

Ein zusätzliches Problem ist die Schmalspurbahn der schweizerischen Tramlinien. Normcontainer wie sie bei der SBB verwendet werden, könnten auf der Tramlinie nicht eingesetzt werden, da das Tram bei Engstellen wie zum Beispiel zwischen Marktplatz und Barfusserplatz nicht mehr kreuzen könnten.



Normalspurbahn

1435 mm



Schmalspurbahn  
BVB / BLT

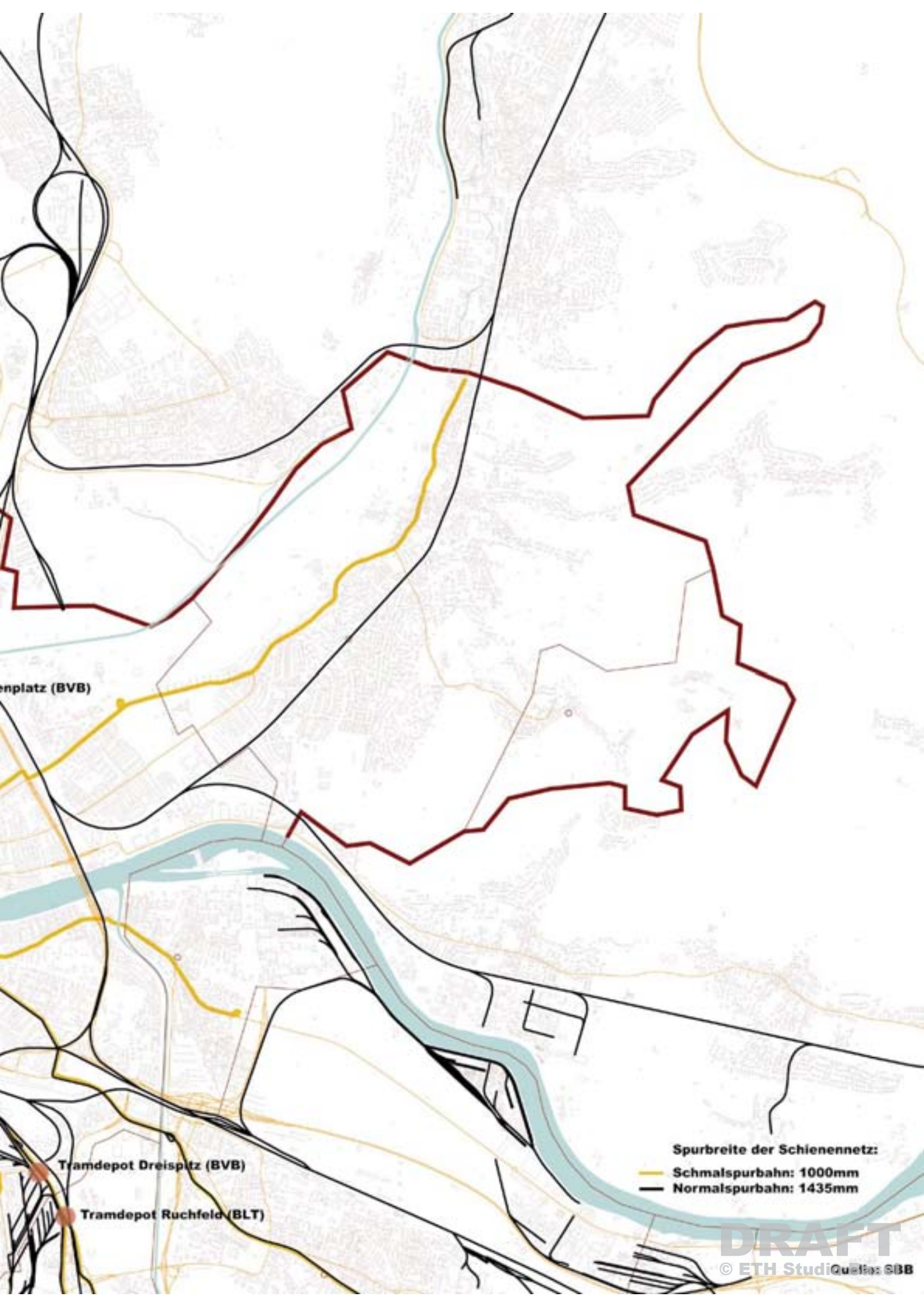
1000 mm



Schmalspurbahn:  
Waldenburgerbahn

750 mm





enplatz (BVB)

Tramdepot Dreispitz (BVB)

Tramdepot Ruchfeld (BLT)

Spurbreite der Schienennetz:

— Schmalspurbahn: 1000mm

— Normalspurbahn: 1435mm

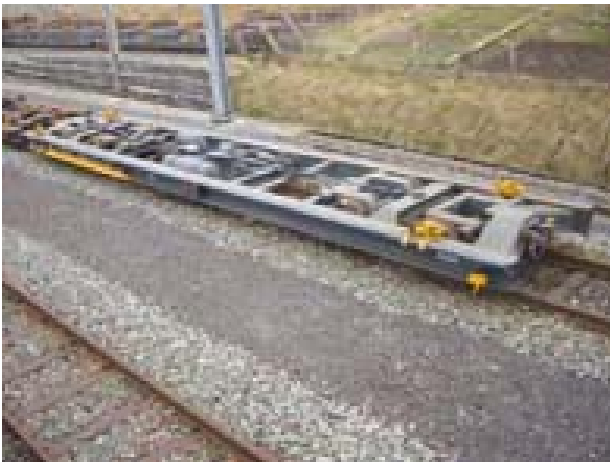
**DRAFT**  
© ETH StudiQuellen SBB

# Von der Normal- auf die Schmalspur

## Appenzeller- und Jurabahn

Der Gütertransport mit der Appenzeller- und Jurabahn ist insofern speziell, dass Güterwaggons von der Normalspurbahn (SBB; Spurbreite 1435mm) auf das Schmalspurnetz der Appenzellerbahn (Spurbahn 1000m) umgeladen werden.

Um die Schienendifferenzen zu überbrücken, kommt der ganze Normalspurwagen auf einen Rollschemel.





# Kontakte

**Herr Christan Merkel**

Ex-CEO – BLG

**Herr Kurt Fenner**

Direktor

Umschlags AG (UAG)

**Herr Thomas Schwarzenbach**

lic. rer. pol.

SpedlogSwiss

**Herr Tännler**

Planzer AG, Pratteln

**Herr S. Spiegel**

Planzer AG, Pratteln

**Herr Flavio Meyer**

Leiter Logistik

Camion Transport

**Herr Stephan Maurer**

Disponent, Regionalleitung SBB

SBB

**Herr Hans-Peter Hadorn**

Direktor Port of Basel

Port of Basel

# Besuchte Veranstaltungen

**Podiums-Veranstaltung: „Verkehrsdrehscheibe Basel – Forderungen an die schweizerische Verkehrspolitik“**

Organisator:

- Efficiency – Club Basel
- Vereinigung für eine Starke Region Basel / Nordwestschweiz
- Regio Basiliensis
- Handelskammer beider Basel





