



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**07.5159.02**

BVD/P075159  
Basel, 9. Dezember 2009

Regierungsratsbeschluss  
vom 8. Dezember 2009

## **Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. September 2007 den nachstehenden Anzug Sabine Suter und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der Bad. Bahnhof hat mit der Renovation und dem kundenfreundlichen Umbau sowie dem Ausbau der S-Bahn eine merkliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerung erfahren. Die Zahl der Zugpendler mit dem Zug nach Basel ist tendenziell steigend. Vor ein paar Jahren wurden die Tramhaltestelle und eine neue Wendeschleife direkt vor den Bahnhof verlegt. Der Bahnhof ist zudem mit den Buslinien 33, 36 und 55 direkt erschlossen.

Der Zugang zu den Zügen ist heute zwingend nur durch die Eingangshalle und die Hauptunterführung möglich. Ende der siebziger Jahre führte der Chemie-Pendler-Zug von Sissach zum Bad. Bahnhof. Die Pendler konnten dann direkt über den "Riehener-Tunnel", wie die zweite Fussgängerunterführung genannt wird, ohne Passkontrolle auf den Bahnhofsvorplatz gelangen. Heute wird diese Möglichkeit nur bei Extrazügen zur Messe genutzt. Mit dem Inkrafttreten des Schengen-Abkommens für den freien Personenverkehr ist die Kontrolle direkt an der Grenze nicht mehr zwingend. So bietet sich die Möglichkeit, die Perrons über andere Zugänge zu erschliessen bzw. neue Zugänge aus dem Hirzbrunnen und/oder der Unterführung Maulbeerstrasse zu schaffen. Erwähnenswert ist, dass die DB im Jahre 2008 die Brücken über den Unterführungen Riehen- und Maulbeerstrasse sanieren will.

Die Unterzeichneten bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob der "Riehener-Tunnel" als direkter Zugang von der Tram-/Bushaltestelle zu den Perrons dauernd geöffnet werden kann
- ob der Riehener-Tunnel und/oder die Hauptunterführung Richtung Hirzbrunnen verlängert werden können, so dass aus dem Quartier eine direkte und attraktive Fussgängerverbindung zu den Zügen möglich sein wird
- ob von den Perrons direkte Abgänge in die Unterführung Maulbeerstrasse geschaffen werden können
- ob die Haltestelle 33 an die Schwarzwaldallee verlegt werden kann, damit ein kurzer und direkter Weg zu den Zügen möglich wird
- ob die Haltestelle 36 (Richtung Breite), wo auch der 55-er hält und der 33-er halten könnte, grosszügig überdeckt und kundenfreundlich ausgestaltet werden kann

- ob die Unterführung von dieser Haltestelle zum Bahnhofsingang aufgewertet werden kann; durch bessere Beleuchtung, heller Anstrich und einer Rampe statt Treppe
- ob der Bahnhofsvorplatz bezüglich Fussgängerfreundlichkeit optimiert werden kann.  
Sabine Suter, Tino Krattiger, Peter Jenni, Bruno Mazzotti, Stephan Maurer, Jörg Vitelli, Roland Engeler-Ohnemus, Brigitte Strondl, Ruth Widmer, Greta Schindler, Urs Joerg, Guido Vogel, Michael Martig, Annemarie Pfeifer, Hans Rudolf Lüthi, Thomas Grossenbacher, Helen Schai-Zigerlig, Eduard Rutschmann, Christine Locher-Hoch, Urs Müller-Walz, Marcel Rünzi, Gülsen Oeztürk, Claude François Beranek, Beat Jans, Michael Wüthrich“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Der Badische Bahnhof nimmt im Öffentlichen Verkehr innerhalb der trinationalen Agglomeration Basel eine wichtige Stellung ein. Als Ziel-, Ausgangs- und Umsteigepunkt ist er eine Drehscheibe für den Fern- und Regionalverkehr sowie für das städtische Tram- und Busnetz. Zudem ist der Bahnhof zentrumsnah zum Kleinbasel gelegen und sowohl von Riehen als auch von der Autobahn aus sehr gut erreichbar.

In den vergangenen Jahren wurde das Empfangsgebäude kundenfreundlich umgebaut und spürbar aufgewertet. Dem entgegen steht die Situation bzgl. Fusswege zu den Perrons und zum Bahnhof selbst, die den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen der Bahnkundschaft zu wenig Rechnung trägt. Auf die Bevölkerung in den umliegenden Quartieren wirkt der Bahnhof wie eine Barriere. Hier besteht eindeutig Handlungsbedarf. In diesem Sinne teilt der Regierungsrat die Auffassung der Anzugstellerin.

Zurzeit werden auf politischer Ebene verschiedene Massnahmen zur besseren Erschliessung des Badischen Bahnhofs gefordert. Ausser dem vorliegenden Anzug sind in den letzten Jahren weitere parlamentarische Vorstösse eingereicht worden wie der Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend integrierte Planung für den Badischen Bahnhof<sup>1</sup> und der Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betreffend der Schaffung eines unterirdischen Veloparkings<sup>2</sup>. Zudem formulierte im April 2007 der Neutrale Quartierverein Hirzbrunnen in einem Schreiben an das Stadtteilsekretariat Kleinbasel Vorschläge zur Verbesserung der Situation im Umfeld des Badischen Bahnhofs. Dabei geht es unter anderem um Fragen der besseren Zugänglichkeit.

## 2. Ziele und Massnahmen des Regierungsrates

Die Aufwertung des Badischen Bahnhofs zur Verkehrsdrehscheibe wie auch zu einem siedlungsstrukturellen Schwerpunkt ist für den Regierungsrat ein wichtiges Ziel. Dies ist sowohl im Legislaturplan 2009 – 2013 als auch im neuen Richtplan<sup>3</sup> festgeschrieben.

<sup>1</sup> Geschäft Nr. 08.5019.01, vom Grossen Rat überwiesen am 12. März 2008

<sup>2</sup> vgl. Zwischenbericht Nr. 07.5044.02 vom 26. Mai 2009

<sup>3</sup> Kantonaler Richtplan, S. 48 – 52

Speziell aus dem Erlass des Richtplans (vom 20. Januar 2009) ergibt sich ein Auftrag zur Ausarbeitung eines Stadtteilentwicklungskonzepts für den Badischen Bahnhof. Damit verbunden sind insbesondere Massnahmen zur Optimierung der Verkehrs- und Umsteigebeziehungen, sowie bessere Verbindungen für den Langsamverkehr vom Bahnhof zur Innenstadt. Hierauf basierend wurde im Laufe der zweiten Jahreshälfte eine Projektorganisation "Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof" unter der Federführung des Bau- und Verkehrsdepartements gebildet, in der alle Fachstellen des Kantons und der Deutschen Bahn vertreten sind. Ziel dieses Stadtteilentwicklungskonzepts ist es, konkrete Massnahmen für einen kundenfreundlichen Badischen Bahnhof zu entwickeln und diesen besser in die angrenzenden Stadtquartiere zu integrieren. Bereits laufende Planungen und Projekte im näheren Umfeld wie die Erschliessung der Erlenmatt werden dabei berücksichtigt.

Die Projektleitung hat Ende September 2009 ihre Arbeit aufgenommen. Anschliessend haben externe Büros auf Anfrage ihre Offerten für eine Vorstudie eingereicht. Die Vergabe ist im November 2009 erfolgt. Mit ersten Ergebnissen der Vorstudien ist im ersten Quartal des Jahres 2010 zu rechnen.

### **3. Geplantes weiteres Vorgehen**

Die Fragen, die im vorliegenden wie in den beiden anderen genannten Anzügen gestellt werden, und das Anliegen des Neutralen Quartiervereins Hirzbrunnen hängen eng miteinander zusammen. Aus diesem Grund sollen alle Aspekte im Rahmen des Projekts "Stadtteilentwicklung Bad. Bahnhof" gemeinsam behandelt werden. Ein konkreter Zeitplan wird durch die Projektleitung aufgrund der Resultate der Vorstudie ausgearbeitet.

### **4. Beantwortung der einzelnen Fragen**

In diesem Sinne kann der Regierungsrat die Fragen in Form eines ersten Zwischenberichts wie folgt beantworten.

- *ob der "Riehener-Tunnel" als direkter Zugang von der Tram-/Bushaltestelle zu den Perrons dauernd geöffnet werden kann*
- *ob der "Riehener-Tunnel" und/oder die Hauptunterführung Richtung Hirzbrunnen verlängert werden können, so dass aus dem Quartier eine direkte und attraktive Fussgänger-Verbindung zu den Zügen möglich sein wird.*

Die dauerhafte Öffnung des "Riehener Tunnels" ist ein sehr wichtiges Anliegen. Bereits im Jahr 2001 ersuchte der Grosse Rat den Regierungsrat, für *bessere Zugänge zu den Perrons der DB* und damit insbesondere für die *Öffnung der Fussgängerpassage auf der Höhe der Tramschlaufe* (Riehener Unterführung) zu sorgen<sup>4</sup>. Im Sinne eines attraktiven öffentlichen Verkehrs-Systems ist es für den Regierungsrat wichtig, kurze Wege anzubieten. Mit dieser Massnahme wird die Verknüpfung zwischen dem Bahnverkehr und dem städtischen Öffentlichen Verkehr am Badischen Bahnhof spürbar verbessert. Da der Ausgang direkt zur BVB-

<sup>4</sup> Bericht Nr. 9064 der Gesamtverkehrskommission des Grossen Rates betreffend Weiterführung des regierungsrätlichen Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehrs 1999 – 2008 vom 16.1.2001; vom Grossen Rat am 14. März 2001 verabschiedet.

Haltestelle führt, profitieren von kurzen Umsteigewegen zwischen S-Bahn, Tram und Bus vor allem diejenigen Reisenden, die tagtäglich ankommen und abfahren (Pendelnde) und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind. Dagegen dürfte die grosse Zahl der Gelegenheitsreisenden (z.B. aus den Fernzügen) auch künftig die heutige Route durch die nördliche Unterführung nehmen.

Mit dem Beitritt der Schweiz zum Schengenraum auf den 12. Dezember 2008, wie es die Anzugstellerin erwähnt, sind die systematischen Personenkontrollen an der EU-Aussengrenze zur Schweiz weggefallen. Nur die Waren- und stichprobeweise Personenkontrollen bleiben bestehen. Bereits heute ist der Grenzübergang in der nördlichen Unterführung nur sporadisch besetzt.

Unter diesen neuen Gegebenheiten fanden Ende 2008 Gespräche zwischen dem Bereich Öffentlicher Verkehr des damaligen Wirtschafts- und Sozialdepartements und Vertretern der Grenzwachregion Basel statt. Aus Sicht des Grenzwachkorps gibt es zurzeit kein Argument mehr gegen die Öffnung des "Riehener-Tunnels". Allerdings bedürfe diese noch des Einverständnisses der DB, der Betreiberin der Bahnhofsanlage. Zurzeit lässt die DB von einem externen Architekten untersuchen, welche Voraussetzungen für die Öffnung erfüllt sein müssen. Allfällige Konflikte zwischen den Reisendenströmen und dem Betrieb, die speziell mit der Anlieferung der Geschäfte im Bad. Bahnhof zusammenhängen, sollen vermieden werden. Mit Ergebnissen ist noch bis Jahresende zu rechnen.

Zu einer möglichen Verlängerung der Hauptunterführung und des "Riehener Tunnels" in Richtung Hirzbrunnen hat hingegen das Grenzwachkorps grosse Vorbehalte angemeldet. Die Massnahme liesse sich erst mittel- bis langfristig verwirklichen, obwohl das Anliegen aus Sicht der Bahnkundschaft und der Quartierbevölkerung gerechtfertigt ist. Der Vorschlag wird i.R. der Projektorganisation vertieft untersucht, insbesondere auch auf die technische Machbarkeit.

- *ob zu den Perrons direkte Abgänge in die Unterführung Maulbeerstrasse geschaffen werden können*

Direkte Perronabgänge in die Unterführung Maulbeerstrasse ermöglichen kürzere Wege zu den benachbarten Wohnquartieren. Eine solche Massnahme wird daher ebenfalls im Rahmen der Arbeiten zum "Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof" berücksichtigt. Der Regierungsrat ist der Meinung, diesen Ansatz ebenfalls prioritär weiterzuverfolgen.

- *ob die Haltestelle 33 an die Schwarzwaldallee verlegt werden kann, damit ein kurzer und direkter Weg zu den Zügen möglich wird*
- *ob die Haltestelle 36 (Richtung Breite), wo auch der 55-er hält und der 33-er halten könnte, grosszügig überdeckt und kundenfreundlich ausgestaltet werden kann*
- *ob die Unterführung von dieser Haltestelle zum Bahnhofsengang aufgewertet werden kann; durch bessere Beleuchtung, heller Anstrich und einer Rampe statt Treppe*
- *ob der Bahnhofvorplatz bezüglich Fussgängerfreundlichkeit optimiert werden kann.*

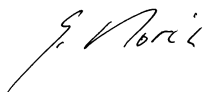
Im Zusammenhang mit der vorgesehenen ÖV-Anbindung der Erlenmatt ans Tramnetz ist auch die Situation und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes neu zu planen. Die Erkenntnisse daraus sollen wiederum in das Projekt "Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahn-

hof" einfließen. Im Sinne einer besseren Vernetzung des ÖV sind die Tram- und Bushaltestellen optimal zu positionieren und kundenfreundlich zu gestalten.

## 5. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin