



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**08.5019.02**

BVD/P085019  
Basel, 14. April 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 13. April 2010

## **Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend einem Masterplan für den Badischen Bahnhof Basel**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. März 2008 den nachstehenden Anzug Stephan Maurer und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der Badische Bahnhof wurde 1913 in seiner heutigen Form fertig gestellt. Der einstige grosse Grenzbahnhof mit Geleisen zur Umfahrung der Schweiz und grossen Rangier- und Abstellanlagen hat in diesen annähernd 100 Jahren kaum Veränderung erfahren und ist auch heute noch für die Reisenden nur via Schalterhalle erschlossen. Das ganze Bahnhofareal bildet unverändert ein Riegel zwischen dem Gebiet Eglisee/Hirzbrunnen und dem übrigen Kleinbasel. Der Bahnhof dient prioritär als Umsteigebahnhof für die südbadischen Gebiete und weniger als Bahnhof und Tor unserer Stadt. Die Bahn- und Gleisanlagen können zudem die Anforderungen an einen modernen Bahnbetrieb mit langen Triebzügen nur noch sehr bedingt erfüllen.

Eine Vielzahl Unzulänglichkeiten machen deshalb eine integrale Planung aus raum- und nutzungsplanerischer Sicht dringend nötig und sind eine grosse Chance für die Stadt. Analog der Masterplanung Bahnhof Basel SBB sind auch für dieses Bahngebiet und dessen Umfeld entsprechende Planungen auszulösen und folgende Anliegen langfristig zu klären:

- Verbesserung der Perronzugänglichkeit und Verkürzung aller Fusswege zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und nach allen Richtungen; insbesondere Nutzung der zweiten Personenunterführung sowie direkte Zugänge von der Riehen- und Maulbeerstrasse sowie Im Surinam
- Erhöhte kommerzielle Nutzung im historischen Hauptgebäude sowie Wohnen und Arbeiten über und entlang den Geleisen
- Aufwertung des Bahnhofs zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe mit neuer direkter Trambahnbindung Richtung Unteres Kleinbasel oder Lange Erlen im Sinne eines echten Bahnhofs für die Stadt
- Steigender Platzbedarf für Bahnhofvorfahrt und für Velo/Motos
- Neue Gleisanbindung ans „Herzstück Regio-S-Bahn“
- Renaturierung der stillgelegten Gleisschlaufen im Gebiet Lange Erlen
- Umnutzung nicht mehr benötigter Güter- und Abstellgleisanlagen unter Berücksichtigung der langfristigen Transitbedürfnisse für den Schienengüterverkehr (4-Spurausbau Karlsruhe - Basel - Italien und zum Hochrhein) und der Lärmschutzproblematik.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, die Planungsarbeiten für einen Masterplan Badischer Bahnhof aufzunehmen.“

Stephan Maurer, Markus Benz, Hans Rudolf Lüthi, Hansjörg M. Wirz, Annemarie von Bidder, Oswald Inglin, Ernst Mutschler, Jörg Vitelli, Patrizia Bernasconi, Helmut Hersberger, Peter Zinkernagel, Christoph Wydler

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

In mehrerlei Hinsicht nimmt der Badische Bahnhof innerhalb der trinationalen Agglomeration eine wichtige Stellung ein. Als Knotenpunkt ist er primär Umsteigebahnhof zwischen dem Fernverkehr der DB und dem Regionalverkehr ins Wiesental und an den Hochrhein, sekundär im innerdeutschen Regionalverkehr (vom Wiesental, Hoch- und Oberrhein). Mit dem Bahnhof SBB ist er durch die Fernzüge und die S-Bahn aus dem Wiesental (sowie zu gewissen Zeiten auch vom Oberrhein) verbunden. Der Badische Bahnhof ist zudem an das städtische Tram- und Busnetz angeschlossen. Seine räumliche Nähe zur Messe Schweiz ist ebenfalls bedeutend. Zusätzlich ist die Lage zwischen den Quartieren Rosental, Wettstein und Hirzbrunnen festzuhalten, welche dem Bahnhof neben der verkehrstechnischen Lage erhebliches Potential für soziokulturelle und ökonomische Entwicklung bietet. Die absehbare mittel- und langfristige Entwicklung verschiedener angrenzender Areale wird diese Bedeutung verstärken; sowohl in der Erfüllung der Primärfunktion des Bahnhofs (Transportleistung) als auch betreffend die Funktion als städtisches Zentrum.

Auf politischer Ebene werden – neben dem vorliegenden Anzug – in zwei weiteren parlamentarischen Vorstössen Massnahmen zur besseren Erschliessung des Badischen Bahnhofs gefordert. Es sind dies der Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs (GR-Beschluss vom 13.01.2010: stehen gelassen) sowie der Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betreffend die Schaffung eines unterirdischen Veloparkings am Badischen Bahnhof (GR-Beschluss vom 24.06.2009: stehen gelassen). Zudem formulierte der Neutrale Quartierverein Hirzbrunnen im April 2007 in einem Schreiben an das Stadtteilsekretariat Kleinbasel Vorschläge zur Verbesserung der Situation im Umfeld des Badischen Bahnhofs. Es handelt sich dabei um Fragen der Zugänglichkeit zum Badischen Bahnhof, der Beleuchtung und der Rad- und Fussgängerwege im Bereich der Eisenbahnbrücken Riehenstrasse und Maulbeerstrasse sowie um die Thematik der Veloabstellplätze am Bahnhof und die Situation der Bahnhofsvorfahrt. Ausserdem wurde eine Gesamtplanung zur Überwindung der Barrierewirkung des Bahnhofs für die Quartiere unter Miteinbezug der Bevölkerung angeregt.

## 2. Ziele und Massnahmen des Regierungsrates

Der Regierungsrat teilt das Anliegen des Anzustellers nach einer integralen Planung für das Gebiet des Badischen Bahnhofs.

Entsprechend dem am 20. Januar 2009 vom Regierungsrat erlassenen kantonalen Richtplan soll der Badische Bahnhof

- als Drehscheibe mit wichtigen Verkehrsbeziehungen und attraktiven Mobilitätsangeboten bei gleichzeitiger Verbesserung der Aufenthaltsqualität gefördert werden;
- hinsichtlich Fuss- und Veloverkehr an die Innenstadt optimal angebunden und seine Trennwirkung zwischen Quartieren gemindert werden;
- als wirtschaftlichen Impulsgeber genutzt werden, indem seine Zentrumsfunktion gestärkt wird.

Im Speziellen soll für die Entwicklung des Badischen Bahnhofs eine Strategiegruppe die Potenziale untersuchen und ein Konzept zur Ausbildung der Zentrumsfunktionen unter Beteiligung der Bahnbetreiber, der Verwaltung, der ansässigen Unternehmer, der Nutzer und der Bevölkerung der Umgebung entwickeln (vgl. kantonaler Richtplan: Planungsgrundsatz / Planungsanweisung 2, S. 50).

Im neuen Legislaturplan 2009-2013 formuliert der Regierungsrat die Zielsetzung, durch ein attraktives Verkehrssystem die Erreichbarkeit des Standorts Basel zu sichern und eine stadtgerechte Mobilität zu fördern. Als Massnahme zur Zielerreichung sieht er vor, die Rolle der S-Bahnstationen (so auch des Badischen Bahnhofs) als Entwicklungsschwerpunkte durch eine gute Erschliessung zu stärken.

Bereits der Politikplan 2009 – 2012 des Regierungsrates sah die Ausarbeitung eines Konzeptes zur Entwicklung des Badischen Bahnhofs vor. Darin sollen Synergie- und Risikopotentiale aufgezeigt und die Projektorganisation mit einer interdepartementalen Projektsteuerung vorbereitet werden. Im September 2009 wurde eine interdepartementale Projektgruppe unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG zusammengestellt. Diese hat mit den entsprechenden Arbeiten begonnen. Eine Vorstudie wurde per Ende Februar 2010 durch ein externes Planungsbüro erstellt. Ausserdem fand am 18. Januar 2010 im Badischen Bahnhof eine Quartieranhörung zur Vorstudie statt.

## 3. Momentaner Stand zu den genannten Anliegen

Im Hinblick auf den oben dargelegten Projektstand beantwortet der Regierungsrat die Anliegen des Anzustellers folgendermassen:

- (1) *Verbesserung der Perronzugänglichkeit und Verkürzung aller Fusswege zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und nach allen Richtungen; insbesondere Nutzung der zweiten Personenunterführung sowie direkte Zugänge von der Riehen- und Maulbeerstrasse sowie Im Surinam.*

Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Badischen Bahnhof ist eines der vordringlichsten Anliegen und wurde dementsprechend verschiedentlich vorgebracht (politische Vorstösse, Quartier, weitere Akteure). Im Sinne eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems ist es für den Regierungsrat wichtig, kurze Wege anzubieten. Dementsprechend wurden die Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen und die Verminderung der Trennwirkung zwischen den Quartieren als Wirkungsziele für das Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof festgehalten. Die Konzeptausarbeitung findet unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG statt. Betreffend die Öffnung der zweiten Personenunterführung sind 2009 vertiefte Abklärungen seitens der Deutschen Bahn AG durchgeführt worden (vgl. dazu auch Anzugsbeantwortung Sabine Suter und Konsorten betreffend Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs vom 25. November 2009).

*(2) Erhöhte kommerzielle Nutzung im historischen Hauptgebäude sowie Wohnen und Arbeiten über und entlang den Geleisen*

Eine Vertiefungsstudie könnte langfristige Flächen- resp. Nutzungspotentiale für das Gebiet Badischer Bahnhof aufzeigen. Diese wird voraussichtlich im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof durchgeführt. Zu beachten sind jedoch die spezifischen, funktionalen Ansprüche des Badischen Bahnhofs als Grenzbahnhof und damit verbundene Infrastrukturanforderungen. Des Weiteren hat eine für die Quartiere Wettstein, Hirzbrunnen und Rosental durchgeführte Quartieranhörung im Januar 2010 gezeigt, dass eine Erhöhung der kommerziellen Nutzung für die Quartiere nicht prioritär ist. Im weiteren Prozess der Ausarbeitung des Stadtteilentwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof wird diesbezüglich eine Interessensabwägung stattfinden müssen.

*(3) Aufwertung des Bahnhofs zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe mit neuer direkter Trambindung Richtung Unteres Kleinbasel oder Lange Erlen im Sinne eines echten Bahnhofs für die Stadt*

Siehe Antwort 4.

*(4) Steigender Platzbedarf für Bahnhofsvorfahrt und für Velos / Motos*

Der Grosse Rat hat im Dezember 2009 Planungs- und Projektierungsmittel von CHF 1,3 Mio. für das Vorprojekt Tram Erlenmatt und für eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Trams Erlenmatt nach Kleinhüningen beschlossen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat daraufhin die entsprechenden Planungsarbeiten aufgenommen.

Das Tram Erlenmatt dient in erster Linie der Erschliessung des neuen Quartiers auf der Erlenmatt. Der Projektperimeter erstreckt sich von der Riehenstrasse am Badischen Bahnhof entlang der Schwarzwaldallee über die Erlenstrasse bis an den Riehenring bei der Haltestelle Musical-Theater. Im Bereich des geplanten Einkaufszentrums, im Südosten der Erlenmatt, ist eine neue Tramhaltestelle in der Erlenstrasse vorgesehen.

Für das Vorprojekt Tram Erlenmatt wird im gesamten Perimeter – von Fassade zu Fassade – ein stadtverträgliches Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt, welches neben dem Hauptziel, der direkten Tramverbindung vom Badischen Bahnhof zum Erlenmattquartier, weitere wichtige Zielsetzungen verfolgt:

- Hohe Optionalität der Anschlüsse an das vorhandene Gleisnetz für eine flexible Gestaltung des Netzbetriebes;

- Gewährleistung leistungsfähiger ÖV-Betrieb;
- Gewährleistung hohe Erschliessungsqualität für Fussgänger- und Veloverkehr, insbesondere zum/am/vom Badischen Bahnhof (inkl. Veloparking);
- Gewährleistung leistungsfähige Abwicklung des MIV;
- Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität, insbesondere an ÖV-Haltestellen und im Bereich Badischer Bahnhof;
- Schaffung einer hohen städtebaulichen Qualität, insbesondere im Bereich des Badischen Bahnhofs.

In dem komplexen Umfeld des Badischen Bahnhofs wird neben einer leistungsfähigen Abwicklung aller Verkehrsträger besonderes Augenmerk auf eine qualitätsvolle Führung des Fuss- und Veloverkehrs gelegt. Während für den Fussverkehr dabei Fragen zur Querung der Schwarzwaldallee und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund stehen, geht es beim Veloverkehr vorrangig um die Lösung des Abstellproblems. Dieses soll langfristig mit einem Veloparking gelöst werden. Die Prüfung einer leistungsfähigen, komfortablen und direkten Erschliessung des angedachten Veloparkings ist Bestandteil des Vorprojektes Tram Erlenmatt.

Wegen der Komplexität des Projektes wurde eine verhältnismässig grosse Projektorganisation aufgegleist. In koordinierten Fachgruppen werden die unterschiedlichen Betroffenheiten und Interessen eingebracht. Hier ist auch die Verknüpfung zum Stadtentwicklungskonzept Badischer Bahnhof sichergestellt.

Erste Wünsche und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern aus den anliegenden Quartieren konnte das Projektteam Tram Erlenmatt bereits bei der Anhörung zur Vorstudie Stadtentwicklungskonzept Badischer Bahnhof im Januar 2010 aufnehmen. Eine weitere Veranstaltung speziell zu den Nutzungsansprüchen der Anlieger des Trams Erlenmatt ist zum Jahreswechsel 2010/2011 geplant.

Der Terminplan für die neue Tramverbindung und die begleitenden baulichen Massnahmen geht derzeit von einem Plangenehmigungsverfahren im Jahr 2012, einem Baubeginn im Jahr 2014 und einer Inbetriebnahme in den Jahren 2016/2017 aus.

Diese Horizonte sind auf die Terminvorgaben des Agglomerationsprogramms des Bundes abgestimmt und darauf, dass zum einen das Genehmigungsverfahren in 12 Monaten bewältigt werden kann und zum anderen der Schwarzwaldtunnel für die Zusatzbelastung durch das Tram keine baulichen Anpassungen benötigt.

##### *(5) Neue Gleisanbindung ans „Herzstück Regio-S-Bahn“*

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsprüfung zum Herzstück wurde bereits dessen Gleisanbindung im Badischen Bahnhof untersucht. Damit die S-Bahn-Züge aus dem Wiesental und vom Hochrhein ohne Wende (Spitzkehre) via Innenstadt nach Basel SBB verkehren können, zeichnete die Deutsche Bahn AG seinerzeit die Möglichkeit einer direkten nördlichen Ausfahrt mit direkter Anbindung an die Gleise 7 und 8 (Perrons 3 und 4) auf. Zudem müssen für die Tunnelrampe verschiedene Weichen im Nordkopf umgebaut werden <sup>1</sup>. Diese varianten-

<sup>1</sup> vgl. Schlussbericht der Projektleitung zur Zweckmässigkeitsprüfung Herzstück Regio-S-Bahn, Juli 2004, S. 39 (auch unter [www.herzstueck-basel.ch](http://www.herzstueck-basel.ch))

neutrale Anbindung, die heute unverändert gilt, wird gegenwärtig im Rahmen der Variantenstudie fürs Herzstück vertieft untersucht.

Im Anschluss an die bis zum Sommer 2010 durchzuführende Variantenstudie wird die Variante, welche das günstigste Kosten- / Nutzen – Verhältnis aufweist, vertieft, so dass ab 2013 die Ausarbeitung eines Vorprojektes mit Kostenermittlung erfolgen kann.

*(6) Renaturierung der stillgelegten Gleisschlaufen im Gebiet Lange Erlen*

Die stillgelegten Gleisschlaufen im Gebiet der Langen Erlen liegen grösstenteils im Perimeter eines seit 2001 bestehenden, grenzüberschreitenden Landschaftsrichtplanes<sup>2</sup>. Als Koordinationsaufgabe betreffend aufgelassener Bahndämme, Brücken und weiteren Anlagen der Deutschen Bahn wird darin festgehalten, dass die Widmung der Trassen, die Pflege der naturnahen Lebensräume und eine eventuelle Mitbenutzung zu regeln seien. Nach wie vor besteht die Deutsche Bahn AG aber darauf, die für den Bahnbetrieb nicht genutzten Gleisschlaufen für einen eventuellen zukünftigen Betrieb vorzuhalten. Eine Umnutzung hinsichtlich einer definitiven Renaturierung ist deshalb weiterhin abhängig vom zukünftigen Bedarf der Deutschen Bahn AG. Aus diesem Grund kann der Regierungsrat keine gesicherte Aussage machen. Der Regierungsrat wird allerdings periodisch auf das bedeutsame Anliegen des Kantons Basel-Stadt hinweisen, die Gleisschlaufen für die ökologische Nutzung umzuwidmen.

*(7) Umnutzung nicht mehr benötigter Güter- und Abstellgleisanlagen unter Berücksichtigung der langfristigen Transitbedürfnisse für den Schienengüterverkehr (4-Spurausbau Karlsruhe - Basel - Italien und zum Hochrhein) und der Lärmschutzproblematik.*

Die Frage steht in engem Zusammenhang zum Viergleisusbau Karlsruhe – Basel. Für die Planung und Projektierung ist die DB Netz AG federführend. Im Süden (zwischen Schliengen und Basel) sind heute zum einen die Bauarbeiten im Gange (Katzenbergtunnel, Anbindung an die Stammstrecke in Haltingen), zum anderen hat das Deutsche Eisenbahnbundesamt Anfang Februar 2010 die Baubewilligung für den Abschnitt Weil am Rhein bis zur Landesgrenze erteilt. Für den ganz auf Schweizer Gebiet liegenden Abschnitt Landesgrenze – Basel Badischer Bahnhof sollen demnächst die Pläne aufgelegt werden (u.a. für eine neue Wiesequerung).

Auch nach dem Streckenausbau wird ein Teil des ehemaligen Badischen Rangierbahnhof-Areals weiterhin für den Zugbetrieb benötigt (Zollbehandlungsanlagen, Zufahrt zum Rheinhafen Kleinhüningen, evt. multifunktionelle Betriebsanlage). Dazu besteht der Plan für ein neues Terminal für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (Gateway Basel Nord / trimodaler Umschlagsbahnhof), in Kombination mit dem Zubringerverkehr auf der Schiene vom Rheinhafen.

Inwiefern die geplanten Vorhaben (Viergleisusbau und Gateway Basel Nord) Auswirkungen auf die künftig benötigten Gleis- und Abstellanlagen im Badischen Bahnhof haben werden, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht genau sagen. Eine Führung des Schienengüterverkehrs in Richtung Hochrhein wird allenfalls in ferner Zukunft zur Diskussion stehen. Der kantonale Richtplan gibt hierfür bauliche und technische Verbesserungen (z.B. Tieflage im städtischen Bereich, lärmarme Güterwagen etc.) als Planungsgrundsatz/-anweisung vor.

<sup>2</sup> Es handelt sich dabei um den im Kanton Basel-Stadt, in Riehen und in der Stadt Weil am Rhein behördenverbindlichen Landschaftsrichtplan /-entwicklungsplan Landschaftspark Wiese. Abrufbar unter: <http://www.bvd.bs.ch/hpa/planung/hpa-p-dokumente.htm> Siehe Koordinationsaufgabe 6, S. 22.

#### 4. Zum Antrag des Anzugs

*Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, die Planungsarbeiten für einen Masterplan Badischer Bahnhof aufzunehmen.*

Mit der Einrichtung einer Projektorganisation unter Federführung des Bau- und Verkehrsdepartementes und unter Beteiligung des Präsidialdepartementes, des Departementes für Wirtschaft, Soziales und Umwelt und der Deutschen Bahn AG sowie dem Auftrag zu Erstellung eines Stadtteilentwicklungskonzeptes für den Badischen Bahnhof wurden die notwendigen Schritte unternommen, um die geforderte integrale Planung für das Gebiet des Badischen Bahnhofs anzugehen.


Auf der Grundlage der kürzlich abgeschlossenen Vorstudie wird durch die Projektorganisation ein Vorgehensvorschlag zur Erstellung eines Stadtteilentwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof mit Vertiefungsstudien zu mehreren Themengebieten erarbeitet. Die dafür nötigen Finanzmittel werden dem Grossen Rat voraussichtlich noch im Jahr 2010 beantragt. Das Stadtteilentwicklungskonzept soll bis Ende 2011 vorliegen.

Im Rahmen dieses Projektes werden die Anliegen dieses Anzuges sowie die Anliegen der zwei erwähnten, thematisch verbundenen Anzüge weiterbehandelt.

#### 5. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend einem Masterplan für den Badischen Bahnhof Basel als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin