



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5019.03

BVD/P085019
Basel, 18. April 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 17. April 2012

Anzug Stefan Maurer und Konsorten betreffend einem Masterplan für den Badischen Bahnhof Basel

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 24. Juni 2010 den nachstehenden Anzug Stefan Maurer und Konsorten dem Regierungsrat erneut 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 Tramanbindung 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 Umsteigebahnhof zwischen dem Fernverkehr der Deutschen Bahn sowie dem Regionalverkehr ins Wiesental und in Richtung Ober- und Hochrhein. 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 herauszuheben. Zusätzlich ist sein Standort zwischen den Quartieren Rosental, Wettstein und Hirzbrunnen festzuhalten, welche dem Bahnhof neben der verkehrstechnischen Lage gewisses Potenzial 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 seiner 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. Dies sind der Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs (Antrag RR vom 6. März 2012: stehen lassen) sowie der Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betreffend die Schaffung eines unterirdischen Veloparkings am Badischen Bahnhof (GR-Beschluss vom 8. Juni 2011: stehen lassen). Alle drei Vorstösse sollen nach Fertigstellung des Stadtteilentwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof (Ende 2012) gemeinsam beantwortet werden. Die vorliegende Beantwortung ist ein Zwischenbericht; auf die einzelnen Fragen des Anzugs wird deshalb nicht im Einzelnen eingegangen.

2. Ziele und Massnahmen des Regierungsrates

Der Regierungsrat teilt das Anliegen der Anzugstellenden 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 Aufenthaltsqualitäten 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 Unternehmungen, der Nutzer und der Bevölkerung der Umgebung entwickeln (vgl. kantonaler Richtplan: Planungsgrundsatz / Planungsanweisung 2, S. 50). Gleichzeitig sind mehrere Projekte in Bearbeitung, welche die durch die Anzugstellenden aufgeworfenen Fragen betreffen. Es sind dies insbesondere die Trammerschliessung der Erlenmatt (TrEm, Vorprojekt) und parallel dazu die Erstellung eines unterirdischen Veloparkings Bad Bf (Machbarkeit) sowie das Herzstück Regio-S-Bahn (vertiefte Studien als Grundlage für ein Vorprojekt sowie als Projekt im Rahmen der IBA). Unter 3. Zwischenbericht wird zum Stand dieser Projekte zusammenfassend berichtet. Des Weiteren weist der vorliegende Anzug einen Bezug zum Projekt „Strukturverbesserung Osttangente“ (STOT, Federführung ASTRA) sowie zum ebenfalls laufenden Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ (insbesondere zum Teilprojekt „Gestaltungskonzept“) auf.

3. Zwischenbericht

3.1 Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof

Gemäss Richtplanauftrag hat eine im September 2009 ins Leben gerufene interdepartementale Projektgruppe mit der Erarbeitung eines Konzeptes zur Entwicklung der Zentrumsfunktion des Badischen Bahnhofs begonnen. In der Projektorganisation sind die betroffenen Departemente (BVD, PD, WSU) und die Deutsche Bahn AG, resp. das Bundeseisenbahnenvermögen vertreten. Das Stadtteilentwicklungskonzept entspricht der Forderung der Anzugstellenden nach einer integralen Planung am Badischen Bahnhof. Im Sinne eines Zwischenberichts sei hier über die bisher erfolgten Arbeiten ausgeführt:

Zur Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof und zur Realisierung von Sofortmassnahmen hat der Grosse Rat am 8. Dezember 2010 einen Kredit in der Höhe von CHF 465'000 gesprochen. Seit Januar 2011 wurden die folgenden Fragestellungen vertieft untersucht:

- „Studie Zugänglichkeit“ (erstellt durch Fierz Architekten, Basel): Die Studie hat aufgezeigt, wie Fussgängerinnen und Velofahrer unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklungen im Umfeld des Badischen Bahnhofs optimal aus den angrenzenden Gebieten zum Bahnhof gelangen und ins Bahnhofsgebäude geführt werden können. Im Zentrum stand dabei die Frage nach einer verbesserten Zugänglichkeit in Bezug auf Kapazität, Kommerzialisierung und Entflechtung der Personenströme. Die Untersuchung beinhaltet Vorschläge zur Lenkung und Entflechtung der Personenströme sowie erste, grobe Machbarkeitseinschätzungen der aufgezeigten Massnahmen zu drei neuen Perronzugängen.

- „Nutzungsstudie“ (erstellt durch Ernst Basler + Partner, Zürich): Die Nutzungsstudie hat untersucht, welche Funktionen der Badische Bahnhof und sein unmittelbares Umfeld hinsichtlich verschiedener kommerzieller Nutzungen in Zukunft erfüllen kann. In Ergänzung zur Primärfunktion als Verkehrsdrehscheibe und Umsteigebahnhof wurde das Potenzial des Badischen Bahnhofs für die Weiterentwicklung und Aufwertung der Sekundärfunktionen (Dienstleistungen in direktem Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb) und der Tertiärfunktion (Angebote ohne direkten Zusammenhang mit der Transportfunktion) ermittelt. Die abschliessende Empfehlung positioniert den Badischen Bahnhof als Stadtbahnhof im Kleinbasel – gezielt ergänzt mit einem abwechslungsreichen Kulturangebot.

Gemäss dem Richtplanauftrag wurden ebenso die Interessen der Akteure in verschiedenen Mitwirkungsveranstaltungen erfasst. Insbesondere sind zu nennen:

- Die Durchführung einer Akteursbeiratsveranstaltung am 2. November 2011, an der Schlüsselakteure aus dem Raum Badischer Bahnhof und seiner Umgebung die Themen „Zugänglichkeit verbessern“, „Nutzungsmix stärken“ und „Rosentalstrasse aufwerten“ diskutiert haben. Geplant ist eine weitere Veranstaltung im Frühjahr 2012;
- die Durchführung einer Quartieranhörungs am 18. Januar 2010, bei der die Anliegen der Quartierbevölkerung eruiert wurden sowie einer zweiten Quartierveranstaltung am 13. Dezember 2011 mit Workshopcharakter, an der ebenfalls die Themen Zugänglichkeit, Nutzungsmix und Aufwertung der Rosentalstrasse vertieft wurden. Geplant ist die Durchführung einer dritten Quartierveranstaltung im Juni 2012;
- die Einrichtung einer Begleitgruppe aus dem Quartier, welche die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts begleiten wird.

Parallel zur Konzepterarbeitung wird an der Umsetzung von Sofortmassnahmen gearbeitet. Diese werden unter dem Thema „Der Badische Bahnhof als Portal zur Stadt“ zusammengefasst. Durch die Realisierung von Sofortmassnahmen im Zeitraum der Konzepterarbeitung sollen kurzfristige Verbesserungen in der Situation am und um den Badischen Bahnhof erreicht werden. Die Massnahmen gehen grösstenteils auf die Anregungen aus der Quartieranhörungs und die im Rahmen der Vorstudie durchgeführten Akteursinterviews zurück. Eine konkrete Sofortmassnahme ist die Öffnung des sogenannten „Riehener Tunnels“ per 2013. Darunter wird die Öffnung des bereits bestehenden Zugangs zum zweiten Personentunnel (unter Turm des Bahnhofsgebäudes) hin zur Tramhaltestelle Badischer Bahnhof verstanden. Mit dieser Öffnung sind sicherheitstechnische und feuerpolizeiliche Baumassnahmen verbunden, für welche im Jahr 2012 eine Baubewilligung beantragt wird.

3.2 Tram Erlenmatt (TrEm) / Veloparking Bad Bf

Mit der Trammerschliessung der Erlenmatt (neue direkte Tramverbindung Richtung Unteres Kleinbasel) wird der Badische Bahnhof in seiner Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe gestärkt. Generelles Ziel ist es, im Sinne einer besseren Vernetzung des ÖV-Systems die Tram- und Bushaltestellen am Badischen Bahnhof optimal zu platzieren und kundenfreundlich zu gestalten. Bereits seit Dezember letzten Jahres hält die Buslinie 30 (vormals Linie 33) in Fahrtrichtung Erlenmatt direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Die Haltestelle in Gegenrichtung ist inzwischen in die Schwarzwaldallee verlegt worden, da die Busse

zu gewissen Zeiten zur Roche weiterfahren. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des TrEm (voraussichtlich 2018) sollen die Haltestellen so organisiert sein, dass Fahrgäste jeweils in die eine oder andere Fahrtrichtung vom selben Ort aus in sämtliche Bus und Tram ein- oder aussteigen können. Die Haltestellen werden dabei soweit wie möglich den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) entsprechen. Eine vergleichbare Ausstattung und Überdachung wie bei anderen innerstädtischen Haltestellen ist vorgesehen.

Ebenfalls im Rahmen des Projekts TrEm soll der Fussgängerübergang über die Schwarzwaldallee erheblich aufgewertet werden. Die heutige Unterführung verliert damit hinsichtlich komfortabler Erreichbarkeit des Bahnhofs für die Fussgängerinnen und Fussgänger an Bedeutung. Stattdessen könnte sie als mögliche Erschliessung für ein geplantes Veloparking am Badischen Bahnhof dienen, was zurzeit geprüft wird.

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des TrEm ist auch eine weitreichende Umorganisation und eine auf die neuen Funktionen abgestimmte Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes vorgesehen. Dabei stehen Ziele wie verbesserte Orientierung, ausreichender Bewegungsraum und hohe Aufenthaltsqualität für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Vordergrund.

3.3 Neue Gleisanbindung Herzstück Regio-S-Bahn


Gemäss den bisherigen Planungen soll das Herzstück von der Erlenmatt (unterirdisch) her in einem weiten Bogen von Norden her an den Badischen Bahnhof zu den Gleisen 7 und 8 angeschlossen werden. In den laufenden Studien ist zusätzlich untersucht worden, ob der Bahnhof nicht mit einer unterirdischen Haltestelle direkt unterquert und erst östlich, im Bereich des Rankhofs, mit den Linien ins Wiesental und zum Hochrhein nach Waldshut verknüpft werden soll. Es hat sich aber gezeigt, dass sich mit einer solchen Lösung zwar für gewisse Direktverbindungen Fahrzeiteinsparungen ergeben, nicht aber für Umsteigebeziehungen (z.B. von Freiburg i.Br. nach Lörrach). Vom Bahnbetrieb her gesehen, wäre die Flexibilität gegenüber einer Führung über das bestehende Bahnareal stark eingeschränkt. Auch lassen sich trotz der vergleichsweise kürzeren Streckenlänge keine Kosten einsparen. Im Gegenteil: Wegen der teils längeren Tunnel und der zusätzlichen baulichen Massnahmen für eine unterirdische Haltestelle am Badischen Bahnhof ergeben sich wesentlich höhere Kosten, insbesondere wenn an der bisher geplanten unterirdischen Station Claraplatz festgehalten werden soll. Die Variante wird daher nicht weiterverfolgt.

4. Antrag

Mit der Einrichtung einer interdepartementalen Projektorganisation und dem durch den Grossen Rat gesprochenen Kredit zur Konzepterarbeitung wird dem Anliegen der Anzugstellenden nach einer integralen Planung am Badischen Bahnhof entsprochen. Nach Vorliegen des Stadtteilentwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof (voraussichtlich Ende 2012) wird dieser Anzug – gemeinsam mit den zwei erwähnten, thematisch verbundenen Anzügen – definitiv beantwortet werden.

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Stefan Maurer und Konsorten betreffend einem Masterplan für den Badischen Bahnhof Basel stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin