



An den Grossen Rat

07.5159.04

BVD/P075159

Basel, 20. August 2014

Regierungsratsbeschluss vom 19. August 2014

Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend „Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2012 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Sabine Suter und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten 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 Fussgänger Verbindung 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, gross-

- zügig 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:

Vorbemerkung: Die Anliegen des vorliegenden Anzugs wurden grösstenteils im Rahmen zweier Projekte bearbeitet: dem Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof und der Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof (Tram Erlenmatt als erstes Teilstück im Tramnetz 2020 und Vorplatz Badischer Bahnhof). Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof hat mit seiner Genehmigung durch den Regierungsrat am 25. Februar 2014 den Status eines kommunalen Richtplans erhalten und damit einen wichtigen Meilenstein erreicht. Den Ratschlagskredit „Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof“ hat das Basler Stimmvolk am 18. Mai 2014 abgelehnt.

1. Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof (EK Bad Bf)

Der kantonale Richtplaneintrag Basel-Stadt hält den Badischen Bahnhof als siedlungsstrukturellen Schwerpunkt fest und formuliert als Auftrag die Erarbeitung eines Konzepts zur Entwicklung der Zentrumsfunktion des Badischen Bahnhofs. Auf Basis des Richtplanauftrags und mehrerer parlamentarischer Vorstösse (Anzug Stephan Maurer: integrale Planung, Anzug Sabine Suter: bessere Fussgängererschliessung, Anzug Martin Lüchinger: Schaffung eines Veloparkings am Bad Bf) hat im September 2009 eine interdepartementale Projektgruppe die Vorarbeiten zum EK Bad Bf aufgenommen. In diese hatte damals auch bereits die Deutsche Bahn als wichtiger Akteur Einsitz genommen. Eine Vorstudie hat die wichtigen Themen aufgezeigt und bildete gemeinsam mit den Ergebnissen der ersten Mitwirkungsveranstaltung vom Januar 2010 die Grundlage für den Antrag an den Grossen Rat (Ausgabenbericht „Siedlungsstruktureller Schwerpunkt Badischer Bahnhof, Erarbeitung Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof“). Der Grosse Rat hat durch seinen Beschluss im Dezember 2010 das EK Bad Bf in Auftrag gegeben und damit sein Interesse an einer integralen Planung im Raum Badischer Bahnhof bekräftigt.

In der anschliessenden Konzepterarbeitung war insbesondere die Frage der besseren Zugänglichkeit zu den Perrons ein zentrales Thema. Dieser Frage wurde in einer zusätzlichen Grundlagenstudie nachgegangen. Die von der Anzugstellerin genannten Varianten wurden dabei berücksichtigt.

Am 25. Februar 2014 hat der Regierungsrat das EK Bad Bf zur behördenverbindlichen Grundlage erklärt. Es hat damit den Stellenwert eines kommunalen Richtplans und bildet die planerische Grundlage dafür, dass der Badische Bahnhof in seiner Zentrumsfunktion als Verkehrsdrehscheibe und das Gebiet rund um den Bahnhof als Schwerpunkt der Stadtentwicklung gestärkt werden können.

2. Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof

Mit dem Ratschlag „Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof“ hat der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Ausgabe für den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof, d.h. für den Bau des Trams Erlenmatt als erstes Teilstück im Tramnetz 2020, die Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof und den Betrieb und Unterhalt der neuen Tramlinie beantragt. Der Grosse Rat hat diesem Vorhaben am 23. Oktober 2013 zugestimmt. Gegen den Grossratsbeschluss wurde das Referendum ergriffen. In der Folge hat das Basler Stimmvolk am 18. Mai 2014 dieses Vorhaben abgelehnt (Aussagen zum geplanten Vorgehen bezüglich der Anliegen der Anzugstellerin siehe 3, Frage 7).

3. Zu den einzelnen Fragen

- *ob der "Riehener-Tunnel" als direkter Zugang von der Tram-/Bushaltestelle zu den Perrons dauernd geöffnet werden kann*

Die Deutsche Bahn hat den Ausgang Süd (ehemals Riehener-Tunnel genannt) am 17. Januar 2014 als direkten Zugang zu den Perrons geöffnet. Mit dieser Neu-Eröffnung waren aufgrund sicherheitstechnischen, feuerpolizeilichen und denkmalpflegerischen Anforderungen bauliche Massnahmen in der Höhe von rund EUR 500'000 notwendig, die vollumfänglich durch die DB getragen wurden. Aufgrund der durchgeführten Personenzählungen ist bekannt, dass innerhalb der ersten drei Monate seit der Eröffnung rund 1'700 Personen montags bis freitags den neuen Ausgang benutzt haben. Das sind im Vergleich zum Hauptausgang/-eingang rund 20 % aller Bahnhofsbesuchenden (ohne die Umsteigenden Bahn-Bahn wie insbesondere im sogenannten „innerdeutschen Verkehr“).

- *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*

Die drei genannten Zugangsvarianten sind in der behördenverbindlichen Konzeptkarte festgehalten (siehe Abbildung 1). Als Massnahme ist im Konzept formuliert: „Direkte Zugänge zu den Perrons schaffen, dabei die Anforderungen der Grenzsituation berücksichtigen“. In der Umsetzungsphase des Entwicklungskonzepts soll die technische Machbarkeit der drei vorgeschlagenen Zugänge geprüft werden und eine allfällige Priorisierung erfolgen.

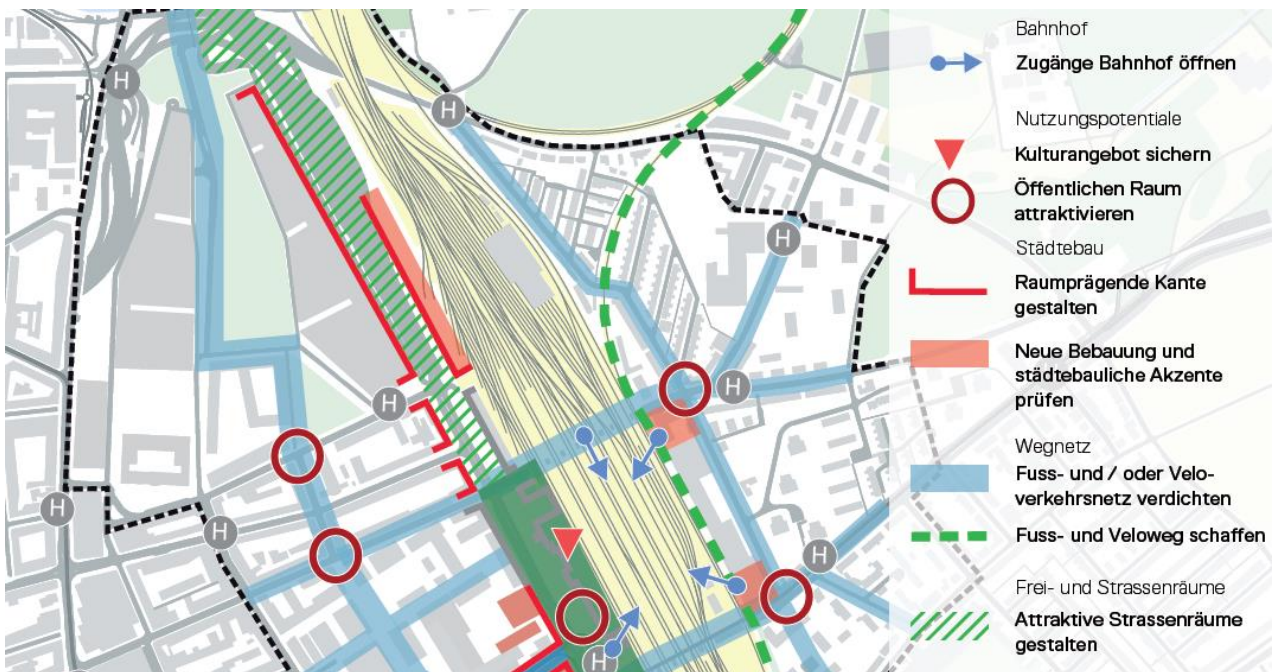


Abbildung 1: Ausschnitt Konzeptkarte Zugänge Bahnhof öffnen (blaue Pfeile). Quelle Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof

- 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

Seit Dezember 2011 hält die Buslinie 30 (vormals Linie 33) direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Die Einsatzlinien in Richtung Roche werden momentan mit kleineren Bussen gefahren, die am Badischen Bahnhof wenden. Die Führung der Buslinie 30 wird, nach Ablehnung der Finanzierungsvorlage „Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof“ durch das Volk, voraussichtlich für die nächsten Jahre unverändert bleiben. Dies gilt auch für die besagte Haltestelle.

- ob die Unterführung von dieser Haltestelle zum Bahnhofsingang aufgewertet werden kann; durch bessere Beleuchtung, heller Anstrich und einer Rampe statt Treppe

Im Rahmen der Umsetzung von Sofortmassnahmen zum Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof wurden in dieser Unterführung die Sprayereien entfernt, frische Farbe aufgetragen, die defekte Beleuchtung ersetzt sowie Veloschienen an den Treppen angebracht.

- ob der Bahnhofsvorplatz bezüglich Fussgängerfreundlichkeit optimiert werden kann.

Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes war integraler Bestandteil des Projekts „Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof“. So waren die angepassten Haltestellen der Wendeschleife behindertengerecht und somit fussverkehrsfriendlicher geplant. Auch die Haltestelle vor der Syngenta wäre attraktiver ausgestattet, behindertengerecht und mit den Bauvorhaben der Syngenta koordiniert gewesen. Zudem war eine zusätzliche Querung der Schwarzwaldallee zum Bahnhofsvorplatz vorgesehen.

Nach der Abstimmung vom 18. Mai 2014 entfallen diese Vorhaben. Die bessere Fussgängerführung und die Umgestaltung des Vorplatzes bleiben aber trotz dieser Entscheidung wichtige Anliegen zur Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof. Dies ist im EK Bad Bf so festgehalten. Im Verlaufe dieses Jahres soll die Tramnetzkonzeption (Tramnetz 2020) einer Gesamtbeurteilung unterzogen werden. Erst wenn bekannt ist, welcher Anpassungsbedarf im Raum Badischer Bahnhof besteht, wird es möglich sein, das Anliegen der Vorplatzneugestaltung erneut zu prüfen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, 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