



An den Grossen Rat

08.5019.04

BVD/P085019

Basel, 20. August 2014

Regierungsratsbeschluss vom 19. August 2014

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. Mai 2012 den nachstehenden Anzug Stephan 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 Bahngelände 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 Tram- und Busanbindung Richtung Unteres Kleinbasel oder Lange Erlen im Sinne eines echten Bahnhofs für die Stadt
- Steigender Platzbedarf für Bahnhofsvorfahrt 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. Zum Hauptanliegen des Anzugsteller: Masterplan 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 Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof (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 wurde mit drei Grundlagenstudien zu den Themen „Zugänglichkeit“, „Nutzungsmix am und um den Bahnhof“ und „Städtebau“ innerhalb eines breit angelegten Mitwirkungsverfahrens eine solide Basis für das EK Bad Bf erstellt. Die Anliegen der erwähnten parlamentarischen Vorstösse wurden im Konzept weitgehend berücksichtigt. An den vier Mitwirkungsveranstaltungen haben sich teilweise bis zu 300 Personen beteiligt. Das Konzept wurde in der Folge im Dialog mit der Deutschen Bahn, den Unternehmen und Grundeigentümern aus dem Umfeld des Badischen Bahnhofs und der Quartierbevölkerung erarbeitet und 2013 in eine öffentliche Vernehmlassung gegeben. In dieser hat das Konzept mehrheitlich Zustimmung erfahren. Die systematische Auslegeordnung und die im Konzept verfolgte Stossrichtung werden grundsätzlich begrüsst. Besondere Zustimmung fanden die Aussagen zur besseren Zugänglichkeit und Überwindung der Trennwirkung des Bahnhofs und zur Durchwegung des Rosentalareals.

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. Mit diesem Beschluss ist aus Sicht des Regierungsrats die Forderung des Anzugstellers nach einem Masterplan für den Badischen Bahnhof erfüllt.

2. Die zentralen Inhalte des Entwicklungskonzepts

2.1 Ausgangslage, Ziele und Verbindlichkeit

Das Einzugsgebiet des Badischen Bahnhofs entwickelt sich seit einigen Jahren stark: Unter anderem entwickelt sich die Erlenmatt zu einem neuen Quartier, in den Schoren entsteht neuer Wohnraum, die Messe hat ihren Neubau erfolgreich in Betrieb genommen, der Roche-Turm ist im Bau und auch das Syngenta-Areal ist in Veränderung begriffen. Diese Dynamik gilt es im Interesse der Quartiere, deren Bewohnerinnen und Bewohner, der dort ansässigen Unternehmen wie auch im Interesse des Kantons und der Agglomeration zu nutzen.

Basel braucht eine gut funktionierende Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof, welche den vielfältigen Anforderungen gewachsen ist. Mit dem für die Behörden verbindlichen Planungsinstrument des Entwicklungskonzepts werden die laufenden Entwicklungen auf den grossen Wirtschaftsarealen, die Siedlungsentwicklung, die Verkehrsbedürfnisse, insbesondere der Pendlerinnen und Pendler, aufeinander abgestimmt. Die Entwicklungsprojekte und die Störfallvorsorge werden dabei so koordiniert, dass die Entwicklungsziele möglichst ohne Erhöhung der Risiken erreicht werden. Auch die Natur- und Freiräume werden in die Überlegungen einbezogen. Dabei liegen dem Konzept folgende Ziele zugrunde:

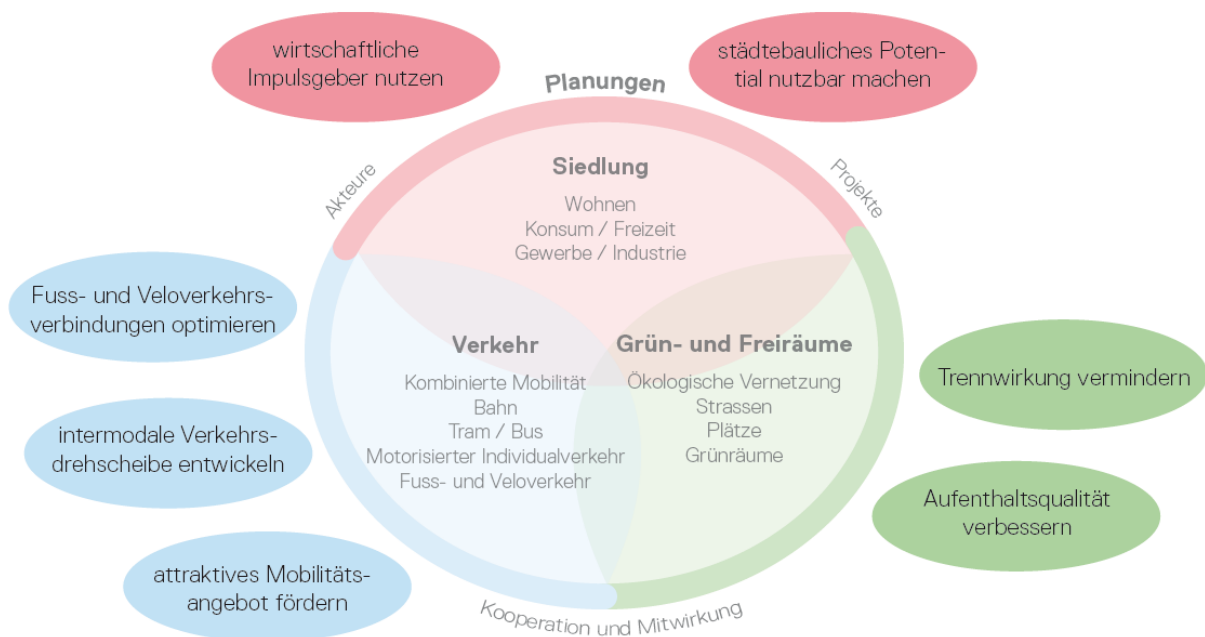


Abbildung 1: Behördenverbindliche Ziele EK Bad Bf

Das Konzept ist gegliedert in Ausgangslage, Handlungsbedarf, Ziele, Konzeptkarte und Massnahmen (inkl. zusätzliches Massnahmendokument). Für die Behörden verbindlich sind folgende Beschlussinhalte:

- Die Zielsetzungen und Stossrichtungen des Entwicklungskonzepts (siehe Abbildung 1).
- Die Aussagen der Konzeptkarte und die dazugehörigen textlichen Erläuterungen (siehe Abbildung 2).

2.2 Konzeptkarte und Massnahmen

Gerade in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe, Umsteigepunkt und Eingangstor zu Basel sind die Möglichkeiten des Badischen Bahnhofs noch lange nicht ausgeschöpft. Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof bietet hier die planerischen Voraussetzungen dazu. So sollen unter anderem die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Velonetz und Tramnetz verbessert werden. Damit werden auch die Ziele des Tramnetzes 2020 unterstützt.

Die Konzeptkarte bildet das Kernstück des EK Bad Bf. Um die künftige Entwicklung im Perimeter zu koordinieren, legt sie den anzustrebenden Zustand und die Stossrichtungen zu den wichtigsten Themen fest. Diese sind:

- die Stärkung der Stadtachse Bad Bf – Messeplatz / Innenstadt;
- die Rolle des Bahnhofs an der Schnittstelle von drei Quartieren;
- die Ausschöpfung von Nutzungspotenzialen;
- der Umgang mit städtebaulichen Fragestellungen;
- die Ergänzung des Fuss- und Velowegnetzes;
- sowie die Aufwertung der Grün- und Freiräume.

Sie betrachtet den Raum integral, also alle Themen umfassend, und auf einer übergeordneten Flughöhe. Für dieses Gesamtbild wird kein Zeithorizont definiert. Die Inhalte der Konzeptkarte ergeben sich aus der Aufgabenstellung, den Zielen, dem Handlungsbedarf und der städtebaulichen Betrachtung.

Die Massnahmen werden in drei räumlichen Fokussen zusammengefasst und in einem separaten Massnahmendokument ausführlich beschrieben. Im Wesentlichen sind folgende Schwerpunkte zu nennen:

- Direkte Zugänge aus dem Quartier Hirzbrunnen zu den Perrons, um die Umsteigebeziehungen zu verbessern und die Trennwirkung des Bahndamms zu vermindern;
- Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes und der Rosentalstrasse als Empfangs- und Aufenthaltsraum und als Teil der Stadtachse zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB.
- Verbesserung der Velo- und Fussgängerverbindungen als Zubringer zum Badischen Bahnhof;
- Stärkung des Kultur- und Dienstleistungsangebots;
- Schaffung einer durchgehenden Fuss- und Velowegverbindung zwischen Erlenmatt und Solitude als wichtige Verbindung im Quartier;
- Möglichkeiten von städtebaulichen Entwicklungen entlang dem Gleisfeld.

2.3 Die nächsten Schritte (Umsetzungsphase)

Die Planungen zum Tram Erlenmatt und zum EK Bad Bf waren stark aufeinander abgestimmt. Nach dem negativen Volksentscheid vom 18. Mai 2014 zur Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof (Tram Erlenmatt als erstes Teilstück im Tramnetz 2020 und Vorplatz Badischer Bahnhof) müssen die laufenden Planungen neu auf diese Entwicklung abgeglichen werden. Für diverse Massnahmen aus dem Konzept sind die politischen Aufträge neu zu erteilen. Im Verlaufe dieses Jahres soll als erster Schritt die Tramnetzkonzeption (Tramnetz 2020) einer Gesamtbeurteilung unterzogen werden. Erst wenn bekannt ist, welcher Anpassungsbedarf diesbezüglich im Raum Badischer Bahnhof besteht, wird es möglich sein, die weiteren Schritte in der Umsetzung des EK Bad Bf anzugehen.

3. Zu den einzelnen Anliegen des Anzugstellers

- 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

Mehrere Massnahmen im Konzept zielen auf die Verbesserung der Perronzugänge, resp. die Verkürzung der Fusswege. Die genannten Zugangsvarianten sind insbesondere 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.

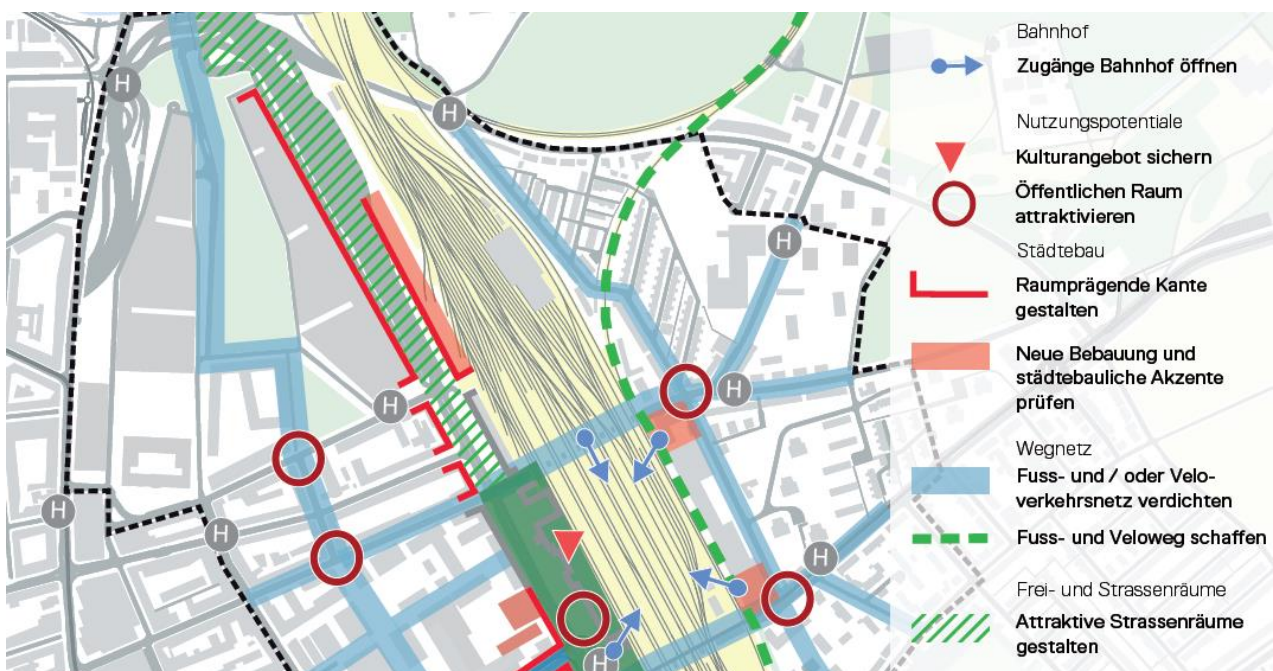


Abbildung 2: Ausschnitt Konzeptkarte. Zugänge Bahnhof öffnen (blaue Pfeile). Quelle: Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof

- Erhöhte kommerzielle Nutzung im historischen Hauptgebäude sowie Wohnen und Arbeiten über und entlang den Geleisen

Sowohl im Bahnhofsgebäude wie auch entlang der Geleise wurden Nutzungspotenziale geprüft. Innerhalb des historischen Hauptgebäudes erfolgte diese Analyse mittels einer Nutzungsstudie. Diese ermittelte, welche Dienstleistungen der Bahnhof in Ergänzung zu seiner Primärfunktion als Verkehrsdrehscheibe sinnvollerweise anbieten kann. Es sind dies vor allem Angebote aus seiner Funktion als „Stadtbahnhof Kleinbasel“ mit Dienstleistungen für Bahnreisende sowie die Ergänzung des bereits bestehenden Angebots an Bahnnebennutzungen (Bsp. Bäckerei, Bank, Chemische Reinigung etc.). Diese Bahnnebennutzungen (insbesondere Lebensmittelladen mit ausgedehnten Ladenöffnungszeiten) sollen sich mit Quartiernutzungen decken und dadurch der lokalen Wohnbevölkerung Vorteile bringen. Mittel- bis längerfristig sind weitere Nutzungen denkbar, welche von den speziellen Bedingungen am Bahnhof (arbeitsrechtliche Erleichterungen, Lagegunst) profitieren können, wie beispielsweise Ärztezentren. Ergänzt werden soll diese Nutzung durch die Sicherung und Stärkung des Badischen Bahnhofs als „Kulturbahnhof“. Das Nutzungspotenzial

entlang der Gleisfelder wurde im Rahmen von städtebaulichen Überlegungen geprüft. Diese sind in der Konzeptkarte unter dem Stichwort „Neue Bebauungen und städtebauliche Akzente prüfen“ festgehalten.

- *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 Bahnhofsvorfahrt und für Velo/Motos*

Siehe dazu die Ausführungen unter 2.3 bezüglich des weiteren Vorgehens nach dem negativen Volksentscheid zur Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof. Beide Anliegen waren wesentliche Bestandteile dieses Projekts. Die laufenden Planungen müssen nun auf diese Entwicklung angepasst werden.

- *Neue Gleisanbindung ans „Herzstück Regio-S-Bahn“*

Das EK Bad Bf berücksichtigt die aktuellen Planungen zum Herzstück Regio-S-Bahn, resp. nimmt diese als Ausgangslage für weitere Nutzungsüberlegungen. Was die konkreten Auswirkungen des Herzstücks Regio-S-Bahn auf den Badischen Bahnhof betrifft, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Knotenfunktion des Bahnhofs verstärken wird und gewisse Umsteigebeziehungen sich ändern werden. Bei gegebenem Projektfortschritt sind die Auswirkungen auf den Badischen Bahnhof mit Studien im Rahmen der Umsetzung des EK Bad Bf zu vertiefen.

Die bisherigen Untersuchungen gehen von einer Anbindung des Herzstücks Regio-S-Bahn von Norden her in die Gleise 7 und 8 aus. Am 3. Juni 2014 haben die Regierungen beider Basel die Finanzierungsvorlage für die Vorprojektierung des Herzstücks zuhanden ihrer Parlamente verabschiedet. Die konkreten Auswirkungen des Vorhabens auf den Badischen Bahnhof werden Gegenstand dieser Arbeiten sein.

- *Renaturierung der stillgelegten Gleisschlaufen im Gebiet Lange Erlen*

Die Bahndämme sind bahnrechtlich einer allfälligen Reaktivierung vorzubehalten. Das EK Bad Bf beinhaltet die Idee eines Bahnerlebnisweges entlang dem Ostrand des Bahnareals. Die Machbarkeit dieser Idee und allfällige temporäre Nutzungen sind in der Umsetzungsphase des Konzepts zu prüfen. Bei Realisierung des Bahnerlebnisweges sollen auch Massnahmen im Sinne des Biotopverbundes realisiert werden.

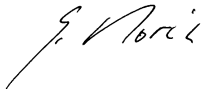
- *Umnutzung nicht mehr benötigter Güter- und Abstellgleisanlagen unter Berücksichtigung der langfristigen Transitbedürfnisse für den Schienengüterverkehr (4-Spurausbau Karlsruhe - Basel - Italien und zum Hochrhein) und der Lärmschutzproblematik.*

Gemäss Auskunft der Deutschen Bahn stehen zurzeit keine nicht mehr benötigten Güter- und Abstellanlagen für Entwicklungen zur Verfügung. Sollte der Bahnbetrieb dies in den nächsten Jahren zulassen, sind im Konzept die möglichen Flächen ausgewiesen (Neue Bebauungen und städtebauliche Akzente).

4. Antrag

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass mit dem Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof dem Anliegen des Anzugstellers für einen Masterplan Badischer Bahnhof entsprochen wird. Aufgrund dieses Berichts beantragen wir deshalb, den Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend einem Masterplan für den Badischen Bahnhof abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin