



An den Grossen Rat

16.5256.02

BVD /P165256

Basel, 14. März 2018

Regierungsratsbeschluss vom 13. März 2018

Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend Notwendigkeit eines Entwicklungsplans für den Bahnhof SBB

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. September 2016 den nachstehenden Anzug Oswald Inglin und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

Im Bahnhofperimeter sind bauliche Veränderungen im Gange oder in nächster Zeit geplant, die mit der Umgestaltung der Umgebung unseres Bahnhofs, so wie sie im Masterplan Bahnhof SBB von 1986 dargelegt und schliesslich auch umgesetzt wurden, vergleichbar sind.

Nur einen entsprechenden Masterplan II oder einen Entwicklungsplan für den Bahnhof SBB gibt es nicht. Ein Entwicklungsplan zwingt alle an diesen Veränderungen Beteiligten zur koordinierten Zusammenarbeit und Planung. Verfolgt man die verschiedenen Planungen der SBB und des Bau- und Verkehrsdepartementes (BVD), so entsteht im Moment der Eindruck, dass vor allem die SBB in vielfachen Belangen zügig voranmachen, dass aber der Kanton die städteplanerische Dimension der von den SBB vorangetriebenen Planung nicht wahrnimmt und sich nicht in diese einhakt oder Planungen und Konzepte, die erstellt wurden, nicht konsequent weiterverfolgt oder diese gar zurückzieht. Wenn die SBB von Basel weit entfernten Schaltstellen her plant und beinahe nach Belieben schaltet und waltet, läuft die Stadt Gefahr, vor Faits accomplis gestellt zu werden. Chancen, zusammen mit den SBB für beide Seiten die besten Lösungen zu finden, werden vergeblich.

Erstaunlich dabei ist, dass mit dem "Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof" vom Februar 2014 für unseren zweiten Bahnhof so etwas wie ein Masterplan existiert, der die Planungen und mögliche Massnahmen für das Bahnhofgebäude selbst sowie Zugänge und Gleisquerungen beinhaltet.

Zwischenzeitlich wurden folgende Konzepte und Planungen erstellt:

- "Konzept für Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB" vom 20. Oktober 2012;
- "Synthese Städtebauliche Studie Hochstrasse Quartierabschluss Gleisfeld Süd Bahnhof SBB – Basel Testplanung Stufe 1" vom April 2013;
- "Teilrichtplan Velo 2013 des Kantons Basel-Stadt" vom 1. September 2014 (wo eine Gleisfeldquerung West im Koordinationsstand "Vororientierung" vermerkt ist);
- "Verkehrspolitisches Leitbild und Massnahmenplan" vom 1. Juni 2015 (wo die Gleisfeldquerung West bestätigt wird und eine Veloverbindung Bachletten-Gundeldingen als Lücke im Veloroutennetz vermerkt ist);
- "Tramnetzentwicklung Basel" vom 7. Juli 2015.

Und folgende Bauvorhaben befinden sich in Ausführung oder stehen bevor:

- Logistikzentrum;
- Verlegung Meret Oppenheim-Strasse (Einbau von zwei neuen Gleisen);
- "Neuorganisation Aeschengraben";
- Tramverbindung Margarethenstich ("Schnelle und attraktive Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB");
- Bau "Baloise Park";
- Neubau Liegenschaft Solothurnerstrasse/Hochstrasse/Pfeffingerstrasse (innerhalb Interessenslinien der SBB);
- Renovation Elsässerbahnhof;
- Personenunterführung West (in Abstimmung mit dem geplanten Tiefbahnhof im Rahmen des "Herzstücks");
- Planung Tiefbahnhof "Herzstück".

Dabei ergeben sich u. a. folgende offene Fragen, die dringend einer Koordination mit bereits bestehenden Planungen und Konzepten bedürfen:

- Gestaltung der Centralbahnstrasse rund um die Markthalle nach Fertigstellung einer Personenunterführung (PU) West: Schnittstelle der PU Bahnhof/Stadt (attraktive Alternative zum Centralbahnplatz), allenfalls mit Überlegungen, die

PU (z. B. durch die Markthalle hindurch) in die Innerstadt weiter zu führen. Diese Planung muss im Rahmen des Vorprojekts "Herzstück" in Bezug auf mögliche Zugänge einer solchen PU zum Tiefbahnhof angegangen werden;

- Gleisquerungen für Velofahrende und Parkierungsmöglichkeiten für Velos, allenfalls in Verbindung mit einer PU;
- Anbindung der Vorortslinien 10/17 an den Südeingang des Bahnhofs nach Fertigstellung des Margarethenstichs (Gleisabbieger Margarethenstrasse/Güterstrasse) unter Einbezug eines Neubaus der Margarethenbrücke und entsprechender Neugestaltung der Tramhaltestellen IWB und Markthalle;
- Standort eines definitiven Busterminals als Ersatz für die suboptimalen Notlösungen Heumatt- und Gartenstrasse;
- Umgang mit Interessenlinien der SBB im Bereich Hochstrasse/Solothurnerstrasse/ Sempacherstrasse und entsprechende Entwicklung von neuen Kopfbauten als Zugang zum Gundeldingerquartier bei einem (seit langem notwendigen) Neubau der Peter Merian-Brücke (allenfalls unter Einbezug Postreitergebäude und Querungen Ost für den Veloverkehr; vgl. oben erwähnte Testplanung).

Die Unterzeichneten bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob eine Gesamtplanung im Bahnhofperimeter zusammen mit den SBB in einem entsprechenden Entwicklungsplan angezeigt ist.

Oswald Inglin, Helen Schai-Zigerlig, Andrea Elisabeth Knellwolf, Pasqualine Gallacchi, Felix Meier, Remo Gallacchi, Beatrice Isler

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Bahnhof SBB und seine Umgebung stehen im Brennpunkt von Ausbau- und Transformationsvorhaben seitens SBB, Schweizerische Post, institutionellen Anlegern, privaten Eigentümern und des Kantons Basel-Stadt. Die Realisierung des Herzstücks der trinationalen S-Bahn bedingt Anpassungen an der Bahnhofsinfrastruktur, den Zugängen und den Dienstleistungsangeboten. Die städtebauliche und verkehrliche Anbindung des Bahnhofs muss im Hinblick auf das Herzstück neu durchdacht werden. Die geplanten Investitionen in das Herzstück bieten die grosse Chance, die Umgebung des Bahnhofs erheblich aufzuwerten und die Zugänglichkeit aus der Innenstadt und aus dem die

Mit dem „Bahnknoten Basel“ wurde eine eigene Organisation eingeführt, die die gesamten Bahnprojekte innerhalb dieses Verkehrsknotens miteinander koordiniert. Das kantonale Vorprojekt Herzstück-Basel ist das zentrale Teilprojekt neben anderen Projekten auf den Zulaufstrecken. Diese – unter der Leitung des Kantons Basel-Stadt stehende – Organisation koordiniert seit 2015 erfolgreich alle zum Ausbau des Verkehrsknotens Basel gehörenden Projekte und Teilprojekte.

Wie die Anzugstellenden festgestellt haben, ist bereits auf dem Bahnhof SBB und seiner Umgebung eine hohe Dynamik entstanden. Die gilt es zur Optimierung der städtebaulichen und verkehrlichen Anbindung zu nutzen und unbefriedigende Situationen für die Bewohner der Stadt, die Pendlerinnen, die Arbeitnehmenden und Reisenden anzugehen.

2. Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“: Ziele

Aufgrund der dynamischen Entwicklungen rund um den Bahnhof SBB und der Fragestellungen im Rahmen der Herzstück-Planungen wurde ein entsprechender Auftrag zu einer gesamthaften Beplanung des Bahnhofs und seiner Umgebung bereits erteilt. In der aktuell laufenden Anpassung des Kantonalen Richtplans im Objektblatt S2.5 „Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen“ ist dieser in Form einer Planungsanweisung erwähnt (Stand: Entwurf für die Öffentliche Vernehmlassung).

Es ist vorgesehen, dass für den Bahnhof SBB und seine Umgebung das integrative Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“ erarbeitet wird, das einerseits die anstehenden Fragen von Seiten Bahnknoten Basel beantwortet und andererseits zukünftige Entwicklungspotenziale des Raums aufzeigt, die über die neuen Bahninfrastrukturen hinausgehen und auch die städtebauliche Situation rund um den Bahnhof SBB verbessern: Die Anforderungen des Kantons werden mit

den Anforderungen seitens Bund (Bundesamt für Verkehr), SBB und weiterer Stakeholder rund um den Bahnhof in Einklang gebracht.

Das Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“ soll sowohl bekannte Planungsabsichten in einem klar gefassten Perimeter untersuchen und abbilden als auch eine Perspektive zeitlich und räumlich über bereits bekannte Planungen hinaus entwickeln, also einen Ausblick auf die mögliche städtebauliche Entwicklung geben. Das Konzept wird einen Planungshorizont analog einem Richtplan von ungefähr 20 Jahren abdecken.

Im Entwicklungskonzept werden die Nutzungen und Funktionen der privaten Parzellen sowie der öffentlichen Räume im Umfeld des Bahnhofs definiert und Qualitäten benannt, die zu einer Optimierung hinsichtlich Gestaltung, Verdichtung, Mobilität und Stadtökologie beitragen werden. Daraus können konkrete Massnahmen abgeleitet werden, die zu der gewünschten Entwicklung führen werden.

Konkret geht es um die Überprüfung und Anpassung der Verkehrskonzepte für Fuss- und Veloverkehr, Tram und Bus sowie den motorisierten Individualverkehr, um allfällige Erneuerungen bestehender oder die Erstellung neuer Hochbauten sowie um die Prüfung der Inneren Margarethenstrasse als zukünftige Erschliessungsachse Richtung Innenstadt. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs SBB mit allen Verkehrsmitteln (LV, ÖV, MIV) soll somit verbessert werden.

Darüber hinaus dient das Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“ zur Koordination und Abstimmung hinsichtlich der Vielzahl an Planungen, die bereits heute rund um den Bahnhof laufen. Die Arbeiten sollen zu einer Optimierung der Raumnutzung und zu einer Verbesserung der öffentlichen Räume rund um den Bahnhof SBB beitragen.

Die von den Anzugstellern aufgeworfenen Fragen nach der Koordination der bereits vorliegenden Grundlagenarbeiten, der aktuell laufenden Vorhaben rund um dem Bahnhof und den Verbesserungspotenzialen werden mit dem Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“ beantwortet; der Perimeter des vorgesehenen Entwicklungskonzepts umfasst alle genannten Projekte.

3. Vorgehen

Das Vorgehen zur Erstellung des Entwicklungskonzepts „Stadtraum Basel SBB“ ist wesentlich durch den Zeitplan und die Erfordernisse der Herzstück-Planung vorgegeben. Insbesondere wird das Entwicklungskonzept in die Erarbeitung zweier Teilprojekte innerhalb der Herzstück-Planung eingebettet: die „Perronerschiessung Bahnhof SBB“ und das „Zielbild Angebot 2040“. Im Teilprojekt Perronerschiessung wird alternativ zur bisher favorisierten Personenunterführung West der oberirdische Zugang von der Margarethenbrücke untersucht. Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet mit dem Teilprojekt „Zielbild Angebot 2040“ eine Lösung, wie der zukünftige Personenverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr im Knoten Basel zusammengeführt werden können.

Das Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“ soll bis Ende 2019 vorliegen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend „die Notwendigkeit eines Entwicklungsplans für den Bahnhof SBB“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin