



An den Grossen Rat

17.5435.02

BVD/P175435

Basel, 18. Dezember 2019

Regierungsratsbeschluss vom 17. Dezember 2019

Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Erhöhung der Sicherheit am Bahnhofplatz

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2018 den nachstehenden Anzug Heiner Vischer dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Kürzlich wurde in der "Sonntagszeitung" ausführlich zur Sicherheit von Tramhaltestellen in der Schweiz berichtet. Bekanntlich schnitt dabei die Haltestelle Bahnhof SBB in Basel am schlechtesten ab. Besonders besorgniserregend ist, dass die Unfälle und Beinahe-Unfälle in den letzten Jahren zugenommen haben. Dies hat sicherlich mit dem immer grösser werdenden Strom an Menschen, die den ÖV benutzen und vom Tram auf den Zug umsteigen, zu tun. Auch mag dabei eine immer grössere Unachtsamkeit der zu Fuss gehenden (Kopfhörer im Ohr, der Blick aufs Handy oder zunehmende Hektik) eine wichtige Rolle spielen.

Im Jahr 2011 wurde von Bruno Jagher ein Anzug eingereicht (11.5153), der das Thema Sicherheit am Bahnhofplatz zum Inhalt hatte und "richtungsanzeigende Lichtschlangen" zwischen den Tramgeleisen zur Erhöhung der Sicherheit vorschlug. Der Regierungsrat beantragte 2013 die Abschreibung des Anzuges mit der Begründung, dass eine solche Lichtbänder als "Kunstinstallation" wahrgenommen werden könnten und die zu Fuss gehenden ablenken würde. Weiter bemängelte er, dass eine solche Signalisation nicht in der Strassenverkehrsgesetzgebung festgehalten sei. Der Grosse Rat hat in der Folge den Anzug abgeschrieben. Hier muss allerdings festgestellt werden, dass es immer wieder vorkommt, dass Signalisationen zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr angebracht werden, ohne dass diese in der Strassenverkehrsgesetzgebung festgehalten sind (z.B. rote Farbspuren für Velofahrende). Auch ist zu ergänzen, dass für 2019 eine grosse Sanierung der Gleisanlagen am Bahnhofplatz geplant ist, und entsprechende Massnahmen für eine Verbesserung der Sicherheit mit geplant werden könnten.

Es ist aber nicht nur das Tram, das ein Gefahrenpotential für den Fussverkehr darstellt, sondern es sind auch die vielen Velofahrenden, die den Platz (legal) oberirdisch überqueren, obwohl es an dieser Stelle eine Velounterführung gibt. Dies führt zu einer weiteren Verunsicherung, der den Platz querenden Fussgänger und Fussgängerinnen und lenkt sie davon ab, auf die Tramzüge zu achten.

Umgekehrt ist es auch für die Velofahrenden nicht ungefährlich, einen solchen Platz mit derart vielen Verkehrsbeziehungen zu queren. Es wäre auch denkbar, für die Velofahrenden eine rot eingefärbte Spur zur Querung einzurichten.

Die Unterzeichnenden sind deshalb der Meinung, dass am Bahnhofplatz unbedingt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu Gunsten der zu Fuss Gehenden (aber auch der Velofah-

renden) geprüft werden muss und bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- ob zwischen den Tramgleisen Lichtspuren installiert werden könnten, die den zu Fuss Gehenden klar signalisieren, wenn sich ein Tram nähert
- ob es, falls solche Lichtspuren nicht installiert werden können, alternative Systeme gibt, die den zu Fuss Gehenden klar signalisieren, dass sich ein Tram auf die Fussgängerbereiche zwischen Tramhaltestelle und Bahnhof SBB nähert
- ob signalisiert werden kann, dass die Velofahrenden den Platz nicht oberirdisch sondern nur durch die Unterführung zu queren haben oder alternativ eine rot eingefärbte Spur zur Querung eingerichtet werden könnte.

Heiner Vischer, Patricia von Falkenstein, Michael Wüthrich, Stephan Luethi-Brüderlin, Claudio Miozzari, Thomas Müry, Catherine Alioth, Thomas Grossenbacher, Tonja Zürcher, Aeneas Wanner, Beat Braun, Roland Lindner, Raphael Fuhrer, Thomas Strahm, Joël Thüring, Michael Koechlin, Stephan Schiesser, Danielle Kaufmann, Christian Meidinger, Felix Wehrli, Christian Griss, Mark Eichner, David Jenny, Jeremy Stephenson, Christophe Haller, André Auderset, Raoul I. Furlano“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Die chaotischen Zustände, die auf dem Centralbahnplatz vor der Umgestaltung geherrscht haben, sind längst vergessen. Eine Fahrspur führte unmittelbar vor dem Bahnhof durch, dort waren die Taxistandplätze und links und rechts auf dem Platz entlang den Hotels waren nebst parkierten Autos ebenfalls Fahrspuren angeordnet. Zudem verstellten rund 1'000 Velos den Weg für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Dies war die Situation, als im Jahre 1993 der Wettbewerb zur Neugestaltung des Centralbahnplatzes ausgeschrieben wurde. Mit dem Wettbewerb und den formulierten Anforderungen stellte man den beteiligten Teams eine komplexe und herausfordernde Aufgabe. Es galt auf dem Platz, der begrenzt war durch den Bahnhof, die flankierenden Hotelbauten und die Nauenstrasse, eine Vielzahl von Bedürfnissen und Rahmenbedingungen für eine Neugestaltung zu berücksichtigen.

Gesetzt war die Einführung der Tramlinien 10 und 11, die neu an den Centralbahnplatz geführt werden sollten, um eine optimale Anbindung des öffentlichen Verkehrs an die Bahn sicherzustellen. Für über 1'000 Velos mussten unterirdische Abstellmöglichkeiten geschaffen, sechs lange und gerade Tramhaltekanten erstellt werden, für Taxistandplätze und Bushaltestellen Platz gefunden werden und über die Nauenstrasse waren ebenerdige Fussgängerübergänge zu erstellen.

Unter Berücksichtigung all dieser Vorgaben – und diese sind längst nicht abschliessend aufgezählt – ist ein Platz entstanden, der ein Eingangstor zur Stadt darstellt und all diese Nutzungsanforderungen erfüllt. Die grosszügigen, langen Tramwartedächer betonen die Längsausrichtung des Platzes, lassen aber in der Mitte die wichtige Sichtachse zwischen Bahnhof und Strassburgerdenkmal offen. Die Baumreihen an den Seiten des Platzes begrünen den Platz.

Auch wenn der stark frequentierte Platz gerade während den Pendlerzeiten eine gewisse Hektik ausstrahlt, ist der Regierungsrat nach wie vor der Überzeugung, dass dank der Neugestaltung des Centralbahnplatzes eine deutliche Verbesserung für alle Nutzerinnen und Nutzer erreicht werden konnte.

In der alten Situation mussten sich Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen und Menschen mit Gepäck erst ihren Weg durch die abgestellten Velos bahnen und dann die Fahrbahn und die Taxivorfahrt überqueren, um die Rampe im Bahnhofsgebäude in die unterirdische Verbindung zu den Perrons zu erreichen. Der Abgang auf dem Centralbahnplatz war nur mit einer Treppe und

zwei schmalen Rolltreppen, nicht aber mit einer behindertengerechten Rampe ausgestaltet, wie die nachfolgenden Bilder zeigen.



Blick auf den Platz



Abgang vom Platz in die Unterführung

1.1 Unfälle auf dem Centralbahnplatz

Der Centralbahnplatz wird seit Jahren immer wieder medial ins Zentrum gerückt. Er gilt jedoch gemäss den Aussagen der Kantonspolizei Basel nicht als Unfallschwerpunkt. Die registrierten Unfälle sind ausserdem so verteilt, dass sich kein Muster erkennen lässt, das auf einen baulichen oder markierungstechnischen Mangel hinweisen würde.

Auch wenn in den meisten Fällen eine Fussgängerin oder ein Fussgänger an den Unfällen beteiligt war, darf dies nicht als aussergewöhnlich betrachtet werden. Denn das Fussgängeraufkommen ist an keinem anderen Ort der Stadt derart hoch wie vor allem zu Pendlerzeiten auf dem Centralbahnplatz. Rund 100'000 Personen steigen täglich am Centralbahnplatz zwischen Tram und Bahn um und queren dabei den Platz.

1.1.1 Unfallzahlen

Für die Beurteilung des Verkehrsunfallgeschehens sollten nicht nur die Tramunfälle betrachtet werden, sondern sämtliche Strassenverkehrsunfälle.

Die Anzahl polizeilich registrierter Strassenverkehrsunfälle auf dem Centralbahnplatz (inkl. Wendeschlaufen Centralbahnstrasse West und Ost; ohne Nauenstrasse) stellen sich wie folgt über die vergangenen Jahre dar:

2009:	3 Unfälle
2010:	0 Unfälle
2011:	3 Unfälle
2012:	1 Unfälle
2013:	0 Unfälle
2014:	1 Unfälle

2015:	1 Unfälle
2016:	3 Unfälle
2017:	1 Unfälle
2018:	1 Unfälle

In den letzten 5 Jahren (2014-2018) wurden 7 Strassenverkehrsunfälle mit insgesamt 3 leichtverletzten und 2 schwerverletzten FussgängerInnen registriert. In 4 Fällen kam es zu einer Kollision Tram/FussgängerIn, in je einem Fall zu einer Kollision Bus/FussgängerIn bzw. Bus/PW und ein Fall war ein Parkschaden, verursacht durch einen Sattelschlepper.

In den 5 Jahren zuvor (2009-2013) wurden ebenfalls 7 Strassenverkehrsunfälle mit insgesamt 2 leichtverletzten und 4 schwerverletzten FussgängerInnen sowie einer leichtverletzten VelofahrerIn registriert. In je 2 Fällen kam es zu einer Kollision Tram/FussgängerIn bzw. Velo/FussgängerIn, in je einem Fall kam es zur Kollision Motorrad/FussgängerIn bzw. PW/FussgängerIn und ein Fall war ein Parkschaden, verursacht durch einen Personenwagen.

Eine Zunahme an Verkehrsunfällen kann somit statistisch nicht nachgewiesen werden.

1.1.2 Beurteilung der Analyse und der Aussage der AZ-Medien (Sonntagszeitung)

Die AZ-Medien stützten ihre Aussagen auf die Ereignisdatenbank des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Das BAV führt eine Datenbank über Unfälle mit schienenengebundenen Fahrzeugen (Bahnunfälle). Eine Analyse dieser Daten seitens der Kantonspolizei Basel-Stadt hat ergeben, dass in dieser Datenbank die Unfälle teilweise nicht georeferenziert, sondern der nächsten Haltestelle zugeordnet wurden. Dadurch wurden z.B. Unfälle in der Centralbahnstrasse West und Ost unter Umständen der Tramhaltestelle Bahnhof SBB und somit dem Centralbahnplatz zugeordnet. Dies kann zu einer falschen Interpretation führen, was wahrscheinlich bei der Auswertung der AZ-Medien der Fall war.

Nach Strassenverkehrsrecht sind alle Unfälle im Strassenverkehr mit verletzten Personen der Polizei zu melden und werden somit im Informationssystem Strassenverkehrsunfälle erfasst. Die Strassenverkehrsunfälle werden durch die Polizei georeferenziert, wodurch eine Genauigkeit von wenigen Metern erreicht werden kann. Auf dem Centralbahnplatz fahren die BVB nach Strassenverkehrsrecht, womit auch alle Tramunfälle mit verletzten Personen im Informationssystem Strassenverkehrsunfälle verzeichnet sind.

1.2 Geplante und umgesetzte Verbesserungen

Dem Regierungsrat sind die Herausforderungen auf dem Centralbahnplatz bekannt. Täglich steigen am Centralbahnplatz bis zu 100'000 Fahrgäste vom Zug auf Tram oder Bus um und umkehrt. Der Centralbahnplatz gehört mit fünf Tram- und vier Buslinien den am stärksten frequentierten Umsteigeknoten in Basel. Der Regierungsrat unterstützt deshalb Massnahmen zur Verbesserung der Situation. Dies hat er bereits in seiner Beantwortung der Interpellation Nr. 131 von Beat Leuthardt betreffend „Baustopp am Bahnhof SBB – Denkpause für ein flexibleres Tramnetz“ vom 6. Februar 2019 dargelegt. So möchte er die Funktionalität und Übersichtlichkeit auf dem Platz schrittweise verbessern.

Ein erster Schritt wurde bereits 2019 mit der Erneuerung der Tramgleise und der Erhöhung der Haltekanten auf dem Centralbahnplatz erreicht. Die Fahrgäste steigen beim Bahnhof SBB nun stufenlos ins Tram ein und aus und Menschen im Rollstuhl und Gehbehinderte können den öffentlichen Verkehr selbständig und sicher nutzen.

Eine optimierte Führung der Tramlinien bringt einen hohen Nutzen für das Gesamtnetz, sie erhöht dessen Flexibilität und Betriebsstabilität. Deshalb ist der Streckenabschnitt durch den Claragraben aus der Tramnetzentwicklung vordringlich zu realisieren. Dieser ermöglicht auch die Entflechtung aller Tramführungen auf dem Centralbahnplatz zur Vermeidung von Kreuzungskon-

flikten. So entfällt das für die FussgängerInnen störende Kreuzen der Linie 8 vor dem Bahnhofsgebäude. Davon profitieren die zahlreichen Fussgänger/-innen und der querende Veloverkehr auf dem Platz unmittelbar.

Unabhängig von allfälligen Erweiterungen des Tramnetzes wie dem Claragraben führt ein neues Verbindungsgleis am Centralbahnplatz, das geplante sogenannte Eulergleis, zu einer erhöhten betrieblichen Flexibilität. Für FussgängerInnen werden der Komfort und die Sicherheit des Platzes verbessert, indem weniger Trams den stark frequentierten Eingangsbereich des Bahnhofs queren müssen.

Für den Bahnhof Basel SBB und den ihn umgebenden städtischen Raum sind in den nächsten Jahren umfassende Entwicklungen geplant. Bereits heute sind die Kapazitäten des Bahnhofs SBB nahezu ausgeschöpft. In Anbetracht des prognostizierten Wachstums von Bevölkerung und Arbeitsplätzen im Kanton sowie des geplanten und zu einem guten Teil schon beschlossenen Ausbaus des Bahnangebots muss der wichtigste Verkehrsknotenpunkt in Basel zwingend weiterentwickelt und ausgebaut werden. Der Regierungsrat entwickelt dazu aktuell ein Gesamtkonzept, mit dem die Stossrichtungen für notwendige städtebauliche und verkehrliche Massnahmen im Raum Centralbahnplatz/Markthalle festgeschrieben werden soll. Dieses Entwicklungskonzept ist in Arbeit; es wird Mitte 2020 vorliegen und Grundlage sein für die darauffolgende Auslösung von Vertiefungsstudien in den einzelnen Stadträumen. Ein wichtiges Anliegen dabei ist, Lösungen zu entwickeln, bei denen trotz bedeutender Zuwächse des Gesamtverkehrs die Belastung des Centralbahnplatzes nicht weiter ansteigen wird.

Im Rahmen des Ausbauschlusses 2035 des Bahnsystems hat das eidgenössische Parlament für einen ersten Ausbauschritt der Publikumsanlagen 356 Millionen Franken bewilligt. Parallel zu den Entwicklungsstudien des Kantons wird seitens des Bundes und der SBB in Zusammenarbeit mit dem Kanton an der künftigen Konzeption der Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB gearbeitet. Die Projektsteuerung Bahnknoten Basel hat im Frühling 2019 entschieden, dass zur Erschliessung der Perronanlagen sowohl eine Personenunterführung im Bereich zwischen bestehender Passerelle und Margarethenbrücke als auch eine verbesserte Erschliessung ab Margarethenbrücke notwendig ist. Diese Ausbaumassnahmen verdeutlichen, dass sich das Schwergewicht der Personenflüsse im Bahnhofsbereich künftig nach Westen verschieben wird. Stadtseitig bietet diese Bahnhofsentwicklung die Chance, die Verbindungen in Richtung Innenstadt zu verbessern bei gleichzeitiger Entlastung des Centralbahnplatzes.

Eine umfassende Erneuerung des Centralbahnplatzes unter Berücksichtigung des vom Bund geplanten Ausbaus des Bahnhof SBB, der Entwicklung des Tramnetzes und deren Umfeld wird voraussichtlich in rund 10 Jahren erfolgen. Die entsprechenden Planungs- und Projektierungsarbeiten werden nach Abschluss der obgenannten Arbeiten für das Entwicklungskonzept und in Abstimmung mit den entsprechenden Arbeiten im Stadtraum Margarethenplatz – Centralbahnplatz in Angriff genommen.

2. Zu den Fragen

2.1 Fragen 1 und 2 zu Lichtspuren und alternativen Systemen

Der Regierungsrat hält grundsätzlich an seinen Aussagen in der Beantwortung des Anzugs Bruno Jäger zur gleichen Fragestellung fest:

„Aus Sicht des Regierungsrates besteht die berechtigte Gefahr, dass das Lichtband je nach Lichtverhältnissen ungenügend wahrgenommen oder die Aufmerksamkeit des Betrachters resp. der Betrachterin durch die Lichtinstallation abgelenkt wird: Bei intensiver Sonneneinstrahlung wird das Lichtband ungenügend wahrgenommen und in den nächtlichen Stunden kann es am Boden die Aufmerksamkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger von den Fahrzeugen ablenken. In beiden Situationen wäre der zentrale Sicherheitsgedanke beeinträchtigt.“

Bautechnisch müsste das Lichtband in den Boden eingebracht werden. In diesem Zusammenhang muss gesagt werden, dass jede Fuge eine Schwachstelle im Strassenbelag darstellt und mittelfristig zu Belagsschäden führen kann. Diese Schäden wiederum stellen Stolperstellen für den Fussverkehr dar und bringen häufig kostenintensive Flick- und Sanierungsarbeiten mit sich“.

Andere dynamische Systeme hätten die analogen Probleme und kommen deshalb wegen der Verkehrssicherheit nicht in Frage. Die vor Jahren angebrachte blaue Markierung der Gleise vor dem Bahnhof hat sich aus Sicht der Verkehrssicherheit bewährt und wird wiederum aufgebracht, sobald die aktuellen Bauarbeiten abgeschlossen sind und es die Witterung zulässt.

2.2 Frage 3 zu Veloführung

Die Veloverbindung über den Centralbahnplatz ist eine wichtige Veloroute, für die keine adäquate Alternative besteht. Eine Führung über die Rampen zum Veloparking ist nicht zumutbar, die Höhenunterschiede sind – ausser allenfalls für E-Bikefahrende – nur mit Anstrengung zu überwinden. Zudem sind die Rampen bezüglich Breite und Gefälle als Erschliessungsbauwerke ausgeführt und nicht als Infrastruktur für Veloverbindungen. Auch wären Konflikte im Zugangsbereich zu den Velostationen zwischen parkierenden und durchfahrenden VelofahrerInnen unvermeidbar.

Rot eingefärbte Radstreifen sind seit vielen Jahren rechtlich zugelassen. Weil rot eingefärbte Radstreifen nicht eine klassische Markierung sind, ist dies nicht in der Signalisationsverordnung festgehalten, sondern in der Weisung des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 10. Dezember 2013. Diese verbindliche Weisung definiert, in welchen Fällen ein rot eingefärbter Radstreifen zulässig ist: „Die Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen» darf nur auf Haupt- und vortrittsberechtigten Nebenstrassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einzig in Verzweigungs- oder Einspurbereichen angebracht werden, wo aufgrund der Verkehrs- oder Sichtverhältnisse eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet. Ausserhalb von Radstreifen ist die Markierung unzulässig.“

Auf dem Centralbahnplatz ist kein rot eingefärbter Radstreifen zulässig, weil die erforderlichen Bedingungen nicht erfüllt sind. Verkehrsrechtlich ist die Velo-Querung auf dem Centralbahnplatz klar geregelt. Die beiden „Ohren“ bei den beiden Ästen der Centralbahnstrasse sind jeweils eine Fahrbahn mit Tempo 30. Velofahrerinnen haben dort gegenüber Fussgängern Vortritt. Auf dem eigentlichen Centralbahnplatz ist ein „gemeinsamer Rad- und Fussweg“ signalisiert. Rad- und Motorfahrradfahrer haben auf Fussgängerinnen Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie selber nötigenfalls anzuhalten.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Erhöhung der Sicherheit am Bahnhofplatz“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin