



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5020.02

BVD/P085020  
Basel, 17. März 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 16. März 2010

## **Anzug Stefan Maurer und Konsorten betreffend Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Basel SBB**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. März 2008 den nachstehenden Anzug Stefan Maurer und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der zunehmende Busverkehr der Linien 30, 50 und künftig auch der Linie 70 verlangen nach mehr Platz und einer kundenfreundlichen und sicheren Ein- und Ausstiegssituation. Insbesondere der Halteort des EuroAirport-Busses direkt vor dem Bahnhofausgang SNCF, am Trottoir Richtung Markthalle/Innerstadt, hat den Charakter eines Provisoriums und kann langfristig keine Lösung sein. Zusätzlich zum zunehmenden Platzbedarf fehlen auch entsprechende Warteunterstände.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- wie der heutige unbefriedigende Zustand direkt vor dem Bahnhof für die verschiedenen Buslinien verbessert werden kann
- ob gleichzeitig der direkte Zugang zur Markthalle, Heuwaage und Innenstadt aufgewertet werden kann
- ob die Taxistandplätze auf der Seite Centralbahnplatz Ost konzentriert werden können
- ob langfristig nicht auch unterirdischen Lösungen (z.B. Verlängerung Centralbahnparking) vorgehalten werden müssen.

Stephan Maurer, Hans Rudolf Lüthi, Hansjörg M. Wirz, Markus Benz, Annemarie von Bidder, Oswald Inglin, Ernst Mutschler, Jörg Vitelli, Patrizia Bernasconi, Christoph Wydler“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

### **1. Allgemeines**

Der „neue“ Centralbahnplatz wurde nach der Umgestaltung im Juni 2002 in Betrieb genommen und stellt den ÖV-Knotenpunkt beim Bahnhof SBB mit bedeutenden Umsteigebeziehungen Bahn -Tram/Bus –Taxi dar.

Die allgemeine Verkehrszunahme der Pendlerströme in den letzten Jahren führte in letzter Zeit immer mehr zu gegenseitigen Behinderungen von ÖV- und Taxiverkehr. Die vorhandenen Platzverhältnisse für die Nutzer des Centralbahnplatzes genügen den Anforderungen

nicht mehr. Optimierungsmassnahmen wurden innerhalb einer departementsübergreifenden Projektgruppe unter Einbezug von Vertretern der BVB und des Taxigewerbes erarbeitet.

Das erarbeitete Konzept sieht eine grundsätzliche Trennung von ÖV- und Taxiverkehr vor. Mit der Verlegung des bestehenden Taxistandplatzes aus der westlichen Centralbahnstrasse auf die Ostseite entsteht Raum für insgesamt 5 Gelenkbusse (vier Bushaltestellen auf der Seite des Bahnhofs, sowie die bestehende Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Seite). Der Haltestellenstandort für den EuroAirport-Bus wird neu vor dem westlichen Haupteingang zum Bahnhof SBB angeordnet. Zudem plant die BVB eine Überdachung für Fahrgäste der EuroAirport-Buslinie Nr. 50.

Das Konzept basiert auf Erfahrungen, welche aus dem identisch angelegten Verkehrszustand während der EURO 08 gezogen wurden. Es ist ein zweckmässiger Kompromiss zur Optimierung des vorhandenen Strassenraumes für sämtliche Nutzer (ÖV, Taxi, Anlieferung und Langsamverkehr) in der Centralbahnstrasse und auf dem Centralbahnplatz. Die Sicherheitsbedürfnisse für zu Fuss Gehende, die Fahrgastzunahme bei den BVB, die Einführung neuer Buslinien an den Bahnhof SBB und die daraus resultierende Verkehrszunahme am Centralbahnplatz wurden darin berücksichtigt.

Die entsprechenden verkehrlichen Massnahmen zu diesem Konzept wurden im Mai 2009 im Kantonsblatt publiziert. Im Januar 2010 wurden die Massnahmen nach der Behandlung von Rekursen rechtskräftig. Die Umsetzung ist auf den Frühsommer 2010 vorgesehen.

## **2. Beantwortung der einzelnen Fragen**

### **Frage 1: wie der heutige unbefriedigende Zustand direkt vor dem Bahnhof für die verschiedenen Buslinien verbessert werden kann**

Die bestehenden Bushaltestellen im westlichen Teil der Centralbahnstrasse werden um eine Haltestellen-Länge erweitert. Mit dem neuen Standort der Haltestelle Bus Nr. 50 direkt beim westlichen Bahnhofsingang wird der Zugang und die Platzverhältnisse für die ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer verbessert. Mit der Verkehrsentsflechtung, welche durch die Trennung von Taxi (Standplätze) und ÖV (Haltestellen) in Ost und West erreicht wird, werden die gegenseitigen Behinderungen von Taxi, Anlieferung und ÖV wesentlich reduziert.

### **Frage 2: ob gleichzeitig der direkte Zugang zur Markthalle, Heuwaage und Innenstadt aufgewertet werden kann**

Beim Zugang zur Markthalle an der Viaduktstrasse ist zum Steinentorberg hin eine öffentlich zugängliche Fussgänger Verbindung vorgesehen. Die Bauherrschaft wurde verpflichtet, eine Fussgänger Verbindung durch die Markthalle zu erstellen. Im aktuell vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht zur Markthalle wird dargelegt, dass zu einer Verbesserung der Fussgänger Verbindungen vor allem in Richtung Bahnhof eine Wegweisung durch die Markthalle sowie allfällige bauliche Massnahmen vorgesehen werden. Die Fussgänger Verbindung zwischen Viaduktstrasse und Steinentorberg soll dabei rund um die Uhr geöffnet sein. Die For-

derung nach einer attraktiven Fusswegverbindung zur Markthalle und weiter in Richtung Innenstadt kann nach Umsetzung dieser Massnahmen als erfüllt betrachtet werden.

### **Frage 3: ob die Taxistandplätze auf der Seite Centralbahnplatz Ost konzentriert werden können**

Mit der im Projekt „ÖV- und Taxiregelung am Bahnhof SBB“ vorgesehenen Verlegung der Taxistandplätze von der West- auf die Ostseite wird eine Verkehrsentsflechtung erreicht. Die gegenseitigen Behinderungen zwischen Taxi und ÖV sowie zu Fuss Gehenden werden weitgehend eliminiert. Für das Taxigewerbe bleibt auf der Westseite das Aussteigenlassen von Fahrgästen weiterhin erlaubt. Die Umsetzung ist auf den Frühsommer 2010 vorgesehen. Die SBB werden ihrerseits im Bahnhofgebäude die Wegweisung von und zu den Taxistandplätzen auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs optimieren.

### **Frage 4: ob langfristig nicht auch unterirdischen Lösungen (z.B. Verlängerung Centralbahnparking) vorgehalten werden müssen.**

Eine unterirdische Bushaltestelle oder ein unterirdischer Busbahnhof würde die Fusswege zwischen Bahn und Bus sowie Tram und Bus verlängern und somit die Umsteigeverbindungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln verschlechtern. Zudem sind Zu- und Wegfahrten über Rampen bautechnisch aufwändig und führen zu städtebaulich unbefriedigenden Situationen. Auch aus grundsätzlichen Überlegungen sollte der Bus nicht in den Untergrund verbannt, sondern sichtbar sein und als integraler Teil der Stadt wahrgenommen werden. Die Präsenz des öffentlichen Verkehrs an der Oberfläche dient auch der möglichst einfachen Auffindbarkeit der Abfahrtshaltestellen für Fahrgäste, die ortsunkundig sind oder den öffentlichen Verkehr nicht häufig benutzen.

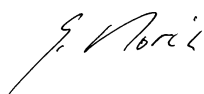
Aus den genannten Gründen ist der Regierungsrat der Ansicht, dass von einer unterirdischen Lösung für Bushaltestellen am Bahnhof Basel SBB abgesehen werden sollte.

Eine unterirdische Anordnung der Taxistandplätze wäre mit beträchtlichen Kostenfolgen verbunden, ohne dass entsprechender Mehrnutzen generiert werden könnte. Die Auffindbarkeit der Taxis, welche ihre Einnahmen zu einem grossen Teil aus der sogenannten „Laufkundschaft“ lösen, wäre unverhältnismässig eingeschränkt. Daher sieht der Regierungsrat auch von diesbezüglichen weiteren Planungen ab.

## **3. Antrag**

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Stefan Maurer und Konsorten betreffend Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Basel SBB als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin