



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5268.02

BVD//P085268
Basel, 15. Dezember 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 14. Dezember 2010

Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend behindertengerechter Centralbahnhofplatz

Der Grossen Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Dezember 2008 den nachstehenden Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Es ist keine leichte Aufgabe, den Centralbahnhofplatz zu Fuss zu überqueren, um zum Bahnhof zu gelangen: Nebst den diversen Tramzügen, die von zwei Seiten auf die Fussgänger zukommen, gibt es ebenfalls Velos, die den Bahnhofsvorplatz überqueren und verirrte Privatfahrzeuge und Taxis die verbotenerweise dasselbe tun. Letztere sind auch zuweilen auf dem Trottoir vor dem Grand Hotel Euler, resp. dem Burger King anzutreffen, wo sie das Leben der Fussgänger und Personen gefährden, welche auf das Tram der Linie 1 warten.“

Vor dem Umbau des Platzes war es möglich, von der Tramstation aus den Bahnhof via Unterführung sicher zu erreichen. Heute ist dies nur noch eingeschränkt möglich: Die Personen müssen als Fussgänger in die Velounterführung und von dort via Rolltreppe in die Schalterhalle gelangen - dies macht wenig Sinn.

Während bereits für gewöhnliche Fussgänger die Überquerung des Platzes eine Herausforderung darstellt, ist es für ältere und behinderte Personen richtig gefährlich. Viele geh- oder sehbehinderte Menschen wagen es gar nicht mehr, den Centralbahnhofplatz zu benutzen. Ideal wäre es, wenn Rollstuhlfahrende direkt und sicher den Bahnhof erreichen könnten. Auf der Gundeldingerseite existiert ein Lift zur Bahnhofs-Passerelle, was ein problemloses Erreichen der Perrons für jeden garantiert. Auf dem Centralbahnhofplatz wäre die Installation eines Liftes im Gratisteil des Veloparkplatzes eine Alternative. Damit könnten gehbehinderte Personen von der Tramstation aus direkt und ohne Überquerung des Centralbahnhofplatzes zum Bahnhof gelangen. Damit der unterirdische Veloverkehr nicht behindert wird, wäre es auch denkbar, die alte Unterführung, die sich neben dem jetzigen Velokeller befindet, wieder zu öffnen.

In der Basler Zeitung konnte vernommen werden, dass die SBB grössere Umbauarbeiten vor sieht. Es wäre sinnvoll, diese Anliegen miteinander zu koordinieren.

Vor diesem Hintergrund wird der Regierungsrat gebeten, zu prüfen und zu berichten, ob

- ein Lift installiert werden könnte, welcher von der Tramhaltestelle direkt in den unterirdischen Veloparkplatz gelangt
- der stillgelegte unterirdische Fussgängertunnel wieder geöffnet werden könnte
- eine Verlängerung der zentralen Haltestellenüberdachungen zu den Billetautomaten zur Komfortsteigerung in Betracht gezogen werden könnte
- er bei den Umbauarbeiten der SBB zu Gunsten der Benutzerschaft (und insbesondere zu Gunsten der behinderten Menschen) Einfluss nehmen könnte mit dem Ziel, die Fussgänger-verbindung zwischen ÖV auf dem Centralbahnhof und den Perrons der SBB zu optimieren.

Emmanuel Ullmann, Bruno Mazzotti, Peter Malama, Urs Schweizer, Christophe Haller, Giovanni Nanni, Christine Locher-Hoch, Christine Heuss, Daniel Stolz, Beatriz Greuter, Stephan Gassmann, Tanja Soland, Martin Hug, Tino Krattiger, Loretta Müller, Felix Meier, Beat Jans, Doris Gyssin“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Bei der Gestaltung des Centralbahnhofes war es ein grosses und vordringliches Anliegen, sowohl den öffentlichen Verkehr möglichst gut auf dem Platz abzuwickeln, als auch den Fussgängerinnen und Fussgängern genügend freien Raum zur niveaulosen Zirkulation zur Verfügung zu stellen. Weiter war es ein zentrales Anliegen, die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht mehr unter dem Boden zu führen, weshalb auch der zusätzliche oberirdische Fussgängerübergang über die Nauenstrasse beim Hotel Euler eingerichtet wurde. Dass mit dieser Massnahme das Überqueren des Platzes a-niveau für sehbehinderte Menschen schwieriger wird, war bekannt. Aus diesem Grunde wurde in enger Zusammenarbeit mit der Pro Infirmis ein Leitliniensystem auf dem Platz installiert, welches ein möglichst gefahrenloses Queren des Platzes zwischen Bahnhof und Tramhaltestelle ermöglicht. Diese Markierungen haben sich bewährt und wurden in den vergangenen Wochen wiederum aufgefrischt, damit sie ihren Zweck optimal erfüllen können. Das Leitliniensystem hat sich auch für Betagte und Behinderte bewährt.

Im Zusammenhang mit den Arbeiten zum Rahmenplan Basel, die zurzeit gemeinsam bei den Fachstellen der SBB und beider Basel laufen, bildet die Verbesserung der Personenführung im Bahnhof SBB ein wichtiges Thema. Es ist auch verschiedentlich an Gesprächen zwischen den zuständigen Regierungsräten und der SBB behandelt worden.

Die zuständige Fachstelle SBB Infrastruktur hat intern den Auftrag erhalten, die Frage einer verbesserten Personenführung im Bahnhof SBB eingehend zu prüfen. Neben verschiedenen kleineren Massnahmen, die sich relativ kurzfristig und kostengünstig realisieren lassen wie z.B. neue Treppenabgänge von der Margarethenbrücke auf die Perrons 7 und 8 (Gleise 14 – 17; → vgl. Antwortschreiben 08.5035.02 vom 20. April 2010 zum Anzug Jost und Konsorten), ist mittel- bis langfristig eine neue Erschliessungsachse (Personenunterführung) geplant. Diese soll den Westtrakt des Bahnhofsgebäudes (auf Höhe Schalterhalle Elsässerbahnhof) mit dem geplanten Gebäude Südpark Baufeld B verbinden.

Die SBB steht dem Anliegen nach verbesserter Personenführung positiv gegenüber. Die zentrale Frage ist zurzeit aber die Finanzierung, denn der SBB fehlen momentan die nötigen Mittel zur Umsetzung entsprechender Massnahmen. Zwar hat sie zusätzliche Mittel für Erweiterungsinvestitionen im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung (LV) Bund - SBB 2011-12 beantragt, u.a. für Massnahmen zur Verbesserung der Publikumsanlagen im Bahnhof SBB. Die LV steht zurzeit in den eidgenössischen Räten zur Debatte. Da mit der LV grundsätzlich nur der bauliche und betriebliche Unterhalt wie der Substanzerhalt der Infrastruktur finanziert werden soll, ist es fraglich, ob zusätzliche Mittel auch für Erweiterungsinvestitionen zur Verfügung stehen werden. Der Ständerat hat eine Erhöhung des für die SBB vorgesehenen Betrags in der Herbstsession 2010 abgelehnt. Wie der Nationalrat in der Wintersession darüber beschliessen wird, bleibt offen. Sollten die gewünschten Mittel tatsächlich nicht gesprochen werden, dürften sie frühestens ab dem Jahr 2013 zur Verfügung stehen.

2. Beantwortung der Fragen

- *ob ein Lift installiert werden könnte, welcher von der Tramhaltestelle direkt in den unterirdischen Veloparking gelangt*

Ein Lift von der Tramhaltestelle direkt ins unterirdische Veloparking ist grundsätzlich technisch machbar. Aus betrieblicher und sicherheitstechnischer Sicht wäre es aber sehr risikoreich, gerade ältere und gehbehinderte Menschen in das Veloparking zu führen, welches sehr rege genutzt wird. Konflikte zwischen Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen wären auf dem beschränkten Raum vorhersehbar.

Der Lift müsste in der Platzachse Richtung Nauenstrasse zu stehen kommen, damit auch Rollstuhlfahrer/-innen - ohne Perronabsätze überwinden zu müssen - an diesen Ort gelangen können. Somit wäre aber, je nach Aussteige-Ort aus dem Tram, der Weg zum Bahnhof mit wesentlich längeren Distanzen und eigentlichen Umwegen (in Richtung Nauenstrasse und dann im Veloparking wiederum Richtung Bahnhof) verbunden. Gerade für ältere und gehbehinderte Menschen sind Umwege und längere Distanzen oft sehr beschwerlich.

Aus den genannten Gründen sieht der Regierungsrat keine Verbesserung mit dieser Massnahme.

- *der stillgelegte unterirdische Fussgängertunnel wieder geöffnet werden könnte*

Es ist nicht vorgesehen, dass die frühere Fussgängerunterführung für Bahnreisende wieder geöffnet werden soll. Sie dient seit der Inbetriebnahme der Passerelle dem Zu- und Abtransport von Gepäck und Catering von und zu den Zügen. Dank der räumlichen Trennung zwischen der Abwicklung der Logistik in der Unterführung und der Zirkulation der Bahnreisenden auf der Passerelle konnten die Nutzungen zu Gunsten der Sicherheit, vor allem für ältere, geh- und sehbehinderte Menschen deutlich verbessert werden.

- eine Verlängerung der zentralen Haltestellenüberdachungen zu den Billetautomaten zur Komfortsteigerung in Betracht gezogen werden könnte.

Die Haltestellendächer sollen primär den aus- und einsteigenden Passagieren Schutz vor der Witterung bieten. Eine Verlängerung der Tramhäuser in Richtung Hauptgebäude des Bahnhofs ist aus Gründen des unter Denkmalschutz stehenden markanten Bahnhofgebäudes nicht wünschenswert. Zudem befinden sich auch Automaten im Bereich der gedeckten Haltestellen.

- er bei den Umbauarbeiten der SBB zu Gunsten der Benutzerschaft (und insbesondere zu Gunsten der behinderten Menschen) Einfluss nehmen zu können mit dem Ziel, die Fussgängerverbindung zwischen ÖV auf dem Centralbahnhofplatz und Perrons der SBB zu optimieren.

Es ist das erklärte Ziel des Regierungsrates, dass er im Hinblick auf die geplanten Massnahmen zur Verbesserung der Personenführung im Bahnhof SBB Einfluss auf die SBB nehmen wird. Den Anliegen zu Gunsten behinderter Menschen wird er besondere Beachtung schenken.

Eine Vielzahl der gewünschten Massnahmen lässt sich wegen der verfügbaren finanziellen Mittel erst mittel- bis langfristig (im Rahmen von Bahn 2030) realisieren.

3. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend behindertengerechter Centralbahnhofplatz als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin