



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.5137.02

BVD/P125137
Basel, 23. Mai 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 22. Mai 2012

Interpellation Nr. 48 Oswald Inglin betreffend Bau von Treppen von der Margarethenbrücke zu den Gleisarbeiten des Bahnhofs SBB und damit allfällig verbundener Prädjudizierung eines Volksentscheids zur Initiative betreffend CentralPark Basel (Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. Mai 2012)

„In einer Medienmitteilung vom 16. April 2012 informierten die SBB, dass sie im Bahnhof SBB bis Ende Jahr die beiden Perrons der Gleise 14/15 und 16/17 mittels Treppen an die Margarethenbrücke anbinden möchten. Die Anbindung soll die Passerelle entlasten und entspreche dem Wunsch der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, wie es in der Mitteilung explizit heisst.

Während der Interpellant durchaus Verständnis hat, dass die SBB bis zu einer endgültigen Lösung der Probleme in Bezug auf die Engpässe auf der Passerelle und der Schaffung anderer Querungsmöglichkeiten über die Gleise vom Süden her provisorische Entlastungsmassnahmen umsetzt, so erstaunt ihn doch, dass sie erstens explizit darauf hinweisen, dass diese Treppen auf Wunsch der Regierungen der beiden Basel erstellt werden und dass zweitens in der gleichen Mitteilung auch darauf hingewiesen wird, dass „sowohl die SBB wie Kanton“ der Idee „CentralPark“ kritisch gegenüberstünden.

Die doch auffällige Betonung des Einvernehmens der SBB mit dem Kanton, was den Bau der Treppe und die Haltung zum CentralPark betrifft, aber auch die im gleichen Communiqué angekündigte Testplanung mit drei Architekturbüros, was die Querung der Gleise zwischen Bahnhopasserelle und Margarethenbrücke betrifft, erweckt nicht nur beim Interpellanten, sondern bei vielen Mitunterzeichnenden der Volksinitiative betreffend CentralPark den Eindruck, dass die SBB im Bauperimeter eines möglichen CentralParks Faits accomplis schaffen will und dabei ostentativ die Rückendeckung durch die Regierung ins Feld führt.

Deshalb möchte ich die Regierung anfragen,

- inwiefern die geplanten Baumassnahmen im Bereich der Margarethenbrücke tatsächlich Provisorien sind und von den SBB bei einer möglichen Annahme der Volksinitiative betreffend CentralPark und entsprechenden Planungen in diesem Gebiet auch wieder problem- und widerstandslos entfernt werden können.

- ob die SBB seit der Einreichung der Volksinitiative betreffend CentralPark am 8. Februar 2012 mit der Regierung oder die Regierung mit den SBB in Sachen Bauvorhaben zur Entlastung der Passerelle Kontakt aufgenommen hat und sich die Regierung bei einem solchen Kontakt gegenüber der SBB kritisch zur Idee „CentralPark“ geäusserst hat.
- inwiefern die Regierung bereit ist, den SBB gegenüber Zurückhaltung in Bezug auf das Schaffen von Präjudizien, was die Verwirklichung eines allfälligen CentralParks betrifft, anzumahnen, solange der Volksentscheid zur Initiative betreffend CentralPark noch aussteht.
- inwiefern die Regierung auch bereit ist, die gleiche Zurückhaltung oder aber – um es positiv zu sagen – den Einbezug einer möglichen Überdachung der Gleise westlich der Passerelle im Sinne eines CentralParks bei der am 20. März 2012 begonnenen Testplanung mit drei renommierten Architekturbüros (so das Pressecommuniqué) anzunahmen, um der Verwirklichung eines allfälligen Volksentscheids nicht noch weitere Hindernisse in den Weg zu legen.

Oswald Inglin"

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Hiermit unterbreiten wir Ihnen einen Antwortentwurf zur mündlichen Beantwortung der oben erwähnten Interpellation Nr. 48 von Oswald Inglin.

Einleitende Bemerkung:

Der Interpellant gibt in seiner Interpellation dem Erstaunen Ausdruck, dass die SBB diese Treppen explizit auf Wunsch des Regierungsrates erstellen. Der Regierungsrat erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass es einem expliziten Wunsch des Grossen Rates entspricht, den genannten Abgang zu prüfen. Der Auftrag geht auf die Interpellation Nr. 67 Christoph Wydler (09.5231.01) und auf den Anzug E. Jost (08.5035.01/02) zurück, die beide nach einem Abgang von der Margarethenstrasse zu den Geleisen 14 - 17 gefragt hatten.

Antwort zur Frage 1:

„...inwiefern die geplanten Baumassnahmen im Bereich der Margarethenbrücke tatsächlich Provisorien sind und von den SBB bei einer möglichen Annahme der Volksinitiative betreffend CentralPark und entsprechenden Planungen in diesem Gebiet auch wieder problemlos und widerstandslos entfernt werden können.“

Die zwei Treppenabgänge zu den Geleisen 14 - 17 sowie die 30 Veloabstellplätze sind im Eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (Baugesuch für Anlagen auf Bahnareal) explizit als Provisorien eingegeben. Allein daraus lässt sich leicht ablesen, dass diese Anlagen eben nur Provisorien darstellen und dementsprechend problemlos und widerstandslos wieder entfernt werden können.

Dass die Massnahmen als Provisorien ausgelegt sind, ist auch aus dem Grund wichtig, da in absehbarer Zeit mit einem Neubau der Margarethenbrücke zu rechnen ist. Dieser Neubau wird aus verschiedenen Gründen notwendig werden: Einerseits entsprechen die Durchfahrtshöhen über den Geleisen nicht mehr den Anforderungen und verhindern einen weite-

ren Ausbau der Geleise. Auch werden mit dem Wegfall des Widerlagers vor den Gleisen 14 – 17 (ehemalige Transitpost) mehr Durchfahrtsmöglichkeiten in Richtung Westen (Elsass) geschaffen, was der TGV-Bedienung, dem Weiterausbau der Regio-S-Bahn und insbesondere dem Schienenanschluss EuroAirport ab der Schweiz von Nutzen ist. Andererseits wird mit einer neuen Brücke ein lange geforderter Linksabbieger von der Margarethenstrasse in die Viaduktstrasse möglich. Und ohnehin ist die Brücke sanierungsbedürftig.

Antwort zur Frage 2:

„...ob die SBB seit der Einreichung der Volksinitiative betreffend CentralPark am 8. Februar 2012 mit der Regierung oder die Regierung mit den SBB in Sachen Bauvorhaben zur Entlastung der Passerelle Kontakt aufgenommen hat und sich die Regierung bei einem solchen Kontakt gegenüber der SBB kritisch zur Idee „CentralPark“ geäussert hat.“

Das Bau- und Verkehrsdepartement tauscht sich regelmässig mit den SBB über die verschiedenen Entwicklungen, Bedürfnisse und Herausforderungen im und um den Bahnhof aus. Dabei ist auch das Thema CentralPark mehrfach besprochen worden.

Antwort zur Frage 3:

„...inwiefern die Regierung bereit ist, den SBB gegenüber Zurückhaltung in Bezug auf das Schaffen von Präjudizien, was die Verwirklichung eines allfälligen CentralParks betrifft, anzumahnen, solange der Volksentscheid zur Initiative betreffend CentralPark noch aussteht.“

Die SBB haben selbstverständlich von der Einreichung der Initiative Kenntnis. Dass die SBB bereits jetzt zurückhaltend agieren, zeigt sich in der laufenden Testplanung zu einer neuen Perronquerung, siehe Antwort auf die Frage 4.

Antwort zur Frage 4:

„...inwiefern die Regierung auch bereit ist, die gleiche Zurückhaltung oder aber – um es positiv zu sagen – den Einbezug einer möglichen Überdachung der Geleise westlich der Passerelle im Sinne eines CentralParks bei der am 20. März 2012 begonnenen Testplanung mit drei renommierten Architekturbüros anzumahnen, um der Verwirklichung eines allfälligen Volksentscheids nicht noch weitere Hindernisse in den Weg zu legen.“

Die SBB haben im Rahmen ihrer Testplanung drei unabhängige Planungsteams beauftragt. Die Teams sind von den SBB ausdrücklich aufgefordert, ihre Lösungsansätze auch auf die Verträglichkeit mit der Projektidee CentralPark zu überprüfen. Zu diesem Zweck haben die SBB das Initiativkomitee eingeladen, ihre Projektunterlagen einzureichen.

Die von den SBB lancierte laufende Testplanung für eine neue Perronquerung ist in erster Linie eine systemische Untersuchung. Es wird untersucht, wo und wie nebst der bestehenden Passerelle eine zusätzliche Perronquerung realisiert werden könnte. Dabei stellt sich zuerst die Frage, ob es eine weitere Überführung oder eine neue Unterführung wird. Es wird dabei untersucht, wie diese neue Querung eine bessere Erschliessung der Geleise für die Bahnkundinnen resp. Bahnkunden ermöglicht und wie eine neue Querung eine bessere Anbindung des Gundeli an die Innenstadt ermöglicht. Besonderes Augenmerk wird bei der Testplanung auf die Anknüpfung an den städtischen öffentlichen Verkehr gelegt. Die Test-

planung sucht also nach Lösungen, die einen Mehrwert über das engere Bahnareal hinaus für die ganze Stadt ermöglichen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auch in der Frage des Umgangs mit dem denkmalgeschützten Bahnhof. Es muss aufgezeigt werden, wie eine neue Querung mit dem Bahnhofsgebäude verknüpft werden kann, ohne denkmalgeschützte Substanz zu beeinträchtigen. Die Testplanung führt nicht zu einem Projektentwurf. Sie gibt aber Antworten zur Grundsatzfrage, wie eine Querung ausgestaltet werden muss, um die verschiedenen Bedürfnisse gleichzeitig erfüllen zu können. Ein konkretes Projekt wird erst in einem späteren Verfahren auf der Grundlage dieser Testplanung ausgearbeitet werden können.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin