



An den Grossen Rat

18.5052.02

BVD/P185052

Basel, 17. Juni 2020

Regierungsratsbeschluss vom 16. Juni 2020

## **Anzug Helen Schai-Zigerlig und Konsorten betreffend Centralbahnhof, Verbesserung der Verhältnisse**

Der Grossen Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2018 den nachstehenden Anzug Helen Schai-Zigerling dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

Im Grunde ist es eine grosse Zumutung, wie die Menschen, die auf unserem Centralbahnhof das Tram benützen, weitgehend ungeschützt Wind und Wetter ausgesetzt sind. Die Dächer über den Perrons sind sehr schmal und schützen bei stärkerem Wind die Wartenden und die Ein- und Aussteigenden nur ungenügend vor Niederschlägen.

Und bei zwei Perrons sind überhaupt keine Schutzdächer vorhanden. Zudem stehen mehrere Billetautomaten ohne jegliche Überdachung im Freien. Dass es auch ganz anders geht, sieht man in Bern. In der Bundesstadt demonstriert man beim Bahnhof, wie man das Publikum, das den Öffentlichen Verkehr benützt, durch geeignete bauliche Massnahmen grosszügig vor heftigen Witterungseinflüssen schützen kann und ihm damit auch Wertschätzung entgegenbringt. Seit knapp zehn Jahren wölbt sich über dem Bubenbergplatz neben der Heiliggeistkirche ein riesiges Glasdach, auch Baldachin genannt, mit einer Fläche von 2'350 m<sup>2</sup>.

Die Unterzeichnenden ersuchen demzufolge den Regierungsrat, die Situation gründlich zu prüfen und dem Grossen Rat zu berichten, durch welche Massnahmen die Situation auf dem Centralbahnhof für die ÖVNutzenden massgeblich verbessert werden könnte.

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

### **1. Ausgangslage**

Die chaotischen Zustände, die auf dem Centralbahnhof vor der Umgestaltung geherrscht haben, sind längst in Vergessenheit geraten. Vor der Umgestaltung verlief eine Fahrspur unmittelbar vor dem Bahnhof, wo auch die Taxistandplätze angeordnet waren. Links und rechts auf dem Platz entlang den Hotels waren Autos parkiert und es führten mehrere Fahrspuren durch. Zudem verstellten rund 1'000 Velos den Zugang zum Bahnhof für die Fussgängerinnen und Fussgänger. An den Haltestellen der Trams boten drei kleine und kurze Dächer den wartenden ÖV-Kunden Schutz vor der Witterung.

## 1.1 Aktuelle Gestaltung des Centralbahnhofplatzes

So präsentierte sich die Situation, als im Jahre 1993 der Wettbewerb zur Neugestaltung des Centralbahnhofplatzes ausgeschrieben wurde. Mit dem Wettbewerb und den formulierten Anforderungen stellte man den beteiligten Teams eine komplexe und herausfordernde Aufgabe. Es galt bei einer Neugestaltung des Platzes, der begrenzt ist durch den Bahnhof, die flankierenden Hotelbauten und die Nauenstrasse sowie eine Vielzahl von Bedürfnissen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Gesetzt war die Einführung der Tramlinien 10 und 11 am Bahnhof Basel SBB. Diese sollten neu via Centralbahnstrasse Ost auf den Centralbahnhofplatz geführt werden, um eine optimale Anbindung des Tramverkehrs an die Bahn sicherzustellen. Für über 1'000 Velos mussten unterirdische Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, sechs lange und gerade Tramhaltekanten waren zu erstellen und für Bushaltestellen und Taxistandplätze musste Platz gefunden werden. Über die Nauenstrasse waren zudem ebenerdige Fussgängerübergänge vorzusehen.

Unter Berücksichtigung all dieser Vorgaben – und diese sind längst nicht abschliessend aufgezählt – ist ein Platz als Eingangstor zur Stadt entstanden, der all diese Nutzungsanforderungen bestmöglich erfüllt. Die vier langen Tramwartedächer mit je einer Breite von 3.15 Metern betonen die Längsausrichtung des Platzes und lassen gleichzeitig in der Mitte die wichtige Sichtachse zwischen dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude und dem Strassburgerdenkmal offen. Auch halten die Dächer einen gebührenden Abstand zum unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsgebäude ein und beinträchtigen dieses nicht in seiner Erscheinung. Sie bieten auf der ganzen Länge der Haltestellen einen adäquaten Schutz für die wartenden Passagiere. Die Baumreihen an den Seiten des Platzes begrünen den Raum und tragen wesentlich zu seiner Attraktivität bei.

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 Centralbahnhofplatzes eine deutliche Verbesserung für alle Nutzerinnen und Nutzer erreicht werden konnte.



Abb. 1: Blick vom Bahnhofsgebäude auf den Centralbahnplatz und den Aufgang aus der Personenunterführung vor der Umgestaltung. Drei kurzen Wartehallendächern boten den Trampassagieren Schutz vor der Witterung.

## 1.2 Weitere umgesetzte Verbesserungen

Im Jahr 2019 wurden im Rahmen dringender Sanierungsmassnahmen an den Gleisen sämtliche Haltekanten des Centralbahnplatzes baulich so angepasst, dass der stufenlose Einstieg nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt ist. In diesem Zusammenhang konnten gewisse den Raum beanspruchende technische Elemente unter den Dächern entfernt und neue der Situation und den Anforderungen entsprechende Sitzbänke wiederum aufgestellt werden. Zudem wurden die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes im Bereich des öffentlichen Verkehrs vollumfänglich berücksichtigt (ertastbare Abschlüsse der Perrons, Ergänzungen der taktil-visuellen Markierungen, akustisch abrufbare dynamische Fahrgastinformationen etc.).

## 2. Beurteilung des Anliegens und Abhängigkeiten

### 2.1 Machbarkeit von Haltestellendächern an den äusseren Gleisen

Die Machbarkeit von zusätzlichen Wartehallendächern an den beiden äusseren Haltekanten (Kanten D und J) wurde umfassend abgeklärt. Dabei haben sich folgende Schwierigkeiten gezeigt: Der Raum zwischen den äussersten Haltekanten und den Bäumen vor den Liegenschaften wird für die Rettung benötigt. Die Feuerwehr muss sowohl von der Centralbahnstrasse als auch von der Nauenstrasse her vor die Gebäude auf dem Platz fahren können. Zudem benötigt sie entsprechende Flächen für das Aufstellen der Feuerwehrautos inklusive Ausfahren der Rettungsleitern. Dementsprechend könnten diese beiden Haltestellendächer nur in stark verkürzter Länge ausgeführt werden.

Vor allem auf Seite des Hotels Euler stellt aber die geringe Höhe des Deckels über der ehemaligen Elisabethenunterführung, der heutigen Zufahrt zum unterirdischen Veloparking, eine statisch und bautechnisch hohe Herausforderung dar, wenn auf dem Platz weitere Belastungen für den Deckel dazukämen.

Im Weiteren müssten, bei der Installation von zusätzlichen Dächern und zur Freihaltung der benötigten Aufstellflächen der Feuerwehr, die heute an den Fassaden abgespannten Fahrleitungen angepasst werden. Dies würde zu grossen Bauarbeiten verbunden mit hohen Kosten führen.

### 2.2 Geänderte Halteorte dank neuem Verbindungsgleis

Am 22. Januar 2020 genehmigte der Grosse Rat die beantragten Finanzmittel zur Erstellung eines neuen Verbindungsgleises auf dem Centralbahnplatz Nord. Die neue Gleisverbindung erhöht zum einen die betriebliche Flexibilität und zum anderen werden der Komfort und die Übersichtlichkeit des Platzes verbessert, indem weniger Trams vor dem stark frequentierten Eingangsbereich des Bahnhofs den Platz queren müssen. Dank des neuen Verbindungsgleises wird künftig die Linie 8 in Fahrtrichtung Kleinhüningen nicht mehr den Centralbahnplatz vor dem Bahnhofsgebäude queren und neu die Haltekante F statt wie heute die Haltekante J vor dem Schweizerhof anfahren.

Um sämtliche Tramquerungen vor dem Eingangsbereich zu eliminieren, müssten zusätzlich zu dieser neuen Gleisverbindung betriebliche Anpassungen der Linie 1 erfolgen, die heute ausserhalb der Stosszeiten – allerdings lediglich als Ausstiegshaltestelle – die Haltekante J vor dem Schweizerhof nutzt, die über kein Wartehallendach verfügt.



Abb.2: Bezeichnung der Perronkanten und heutige Belegung durch die einzelnen Tramlinien.

### 2.3 Ausstattung von Haltestellen

Standardmässig ist an jeder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Basel mindestens ein Billettautomat installiert. Mehrheitlich befinden sich diese Automaten ausserhalb der Warte-hallen, um den bei Normwarthallen begrenzten Wartebereich nicht zusätzlich zu verstellen. Gemäss Haltestellenausstattungskonzept, für dessen Umsetzung derzeit ein Ratschlag beim Grossen Rat pendent ist, wird auch künftig an diesem Grundsatz festgehalten, die Billettautomaten ausserhalb der Wartehalle zu positionieren.

### 2.4 Geplante Veränderungen rund um den Bahnhof

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 Fahrgastwachstums (Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätzen im Kanton sowie Ausbau des Bahnangebots) muss der wichtigste Verkehrsknotenpunkt in Basel zwingend weiterentwickelt und ausgebaut werden. Der Regierungsrat erarbeitet dazu aktuell ein Entwicklungskonzept, in dem die Stossrichtungen für notwendige städtebauliche und verkehrliche Massnahmen im Raum Centralbahnhof/Markthalle aufgezeigt werden. Dieses Entwicklungskonzept wird voraussichtlich Mitte 2020 vorliegen und als wichtige Grundlage für nachfolgende Vertiefungsstudien dienen. Es wird dabei eine zentrale Aufgabe sein, Lösungen zu entwickeln, bei denen trotz bedeutender Zunahme der Personen am Bahnhof SBB die Belastung des Centralbahnhofes nicht weiter ansteigt.

Im Rahmen des Ausbauschrittes 2035 der Bahninfrastruktur hat das eidgenössische Parlament für eine erste Erweiterung der Publikumsanlagen am Bahnhof Basel SBB 356 Millionen Franken bewilligt. Parallel zu den Planungen des Kantons im Bahnhofsumfeld arbeiten der Bund und die SBB in Zusammenarbeit mit dem Kanton an der Konzeption der Publikumsanlagen am Bahnhof Basel SBB. Die bisherigen Planungen zu den Publikumsanlagen haben gezeigt, dass zur Er-

schliessung der Perronanlagen sowohl eine Personenunterführung im Bereich zwischen bestehender Passerelle und Margarethenbrücke als auch eine verbesserte Erschliessung ab der Margarethenbrücke notwendig sind. Die Planungen verdeutlichen, dass sich die Entwicklung des Bahnhofs und damit die Personenflüsse im Bahnhofsbereich künftig nach Westen verschieben werden. Diese Bahnhofsentwicklung bietet stadtauswärts die Chance, besonders die Anbindungen an die Innenstadt zu verbessern und gleichzeitig den Centralbahnhof zu entlasten.

In voraussichtlich rund 10 Jahren wird eine umfassende Erneuerung des Centralbahnhofplatzes unter Berücksichtigung des vom Bund geplanten Ausbaus des Bahnhof Basel SBB, der Entwicklung des Tramnetzes und des Umfelds des Bahnhofs erfolgen. Die entsprechenden Planungs- und Projektierungsarbeiten im Raum Markthalle – Centralbahnhofplatz werden nach Abschluss der oben genannten Arbeiten für das Entwicklungskonzept und in Abstimmung mit den entsprechenden Planungen der SBB in Angriff genommen.

Aus den genannten Gründen sieht der Regierungsrat zurzeit keine Notwendigkeit, den bestehenden Centralbahnhofplatz zu verändern. Dies beinhaltet auch die sich nach wie vor in guten Zustand befindenden Dächer, denn sie bieten an diesem Ort im Rahmen der Möglichkeiten einen adäquaten Schutz für die wartenden Gäste des öffentlichen Verkehrs.

### 3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Helen Schai-Zigerling betreffend Centralbahnhofplatz, Verbesserung der Verhältnisse abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

E. Ackermann

Elisabeth Ackermann  
Präsidentin

B. Schüpbach

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin