



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

04.8083.02

BD/P048083
Basel, 10. Januar 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 9. Januar 2007

Anzug Christine Wirz und Konsorten betreffend Überprüfung des neu gestalteten Centralbahnplatzes in Bezug auf die Sicherheit und auf die Funktionalität

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Januar 2005 den nachstehenden Anzug Christine Wirz und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

"Die Gestaltung des Centralbahnplatzes ist primär unter ästhetischen und städtebaulichen Aspekten erfolgt. Weil die Diskussion über die Sicherheit, insbesondere der Fussgänger, seit der Neugestaltung ununterbrochen andauert, hat das Baudepartement sich richtigerweise entschlossen, die Situation am Centralbahnplatz zu überprüfen, leider nicht ohne gleichzeitig bereits mitzuteilen, es werde grundsätzlich an der bestehenden Ordnung festhalten.

Seit der Bahnhofvorplatz neu gestaltet ist, sind die Mängel der bestehenden Ordnung in mehrfacher Hinsicht sichtbar geworden:

- Das vor dem Bahnhof angesiedelte Gewerbe sieht sich mit massiven Umsatzeinbussen konfrontiert, die vor allem auch auf die schlechtere Zugänglichkeit zurückzuführen sind; obwohl sich eine Zufahrt zum Güterumschlag technisch machen liesse, wird er polizeilich verboten.
- Für Motorräder sind nur eine beschränkte und ungenügende Anzahl Parkplätze auf der Seite Güterstrasse vorhanden. Der Zugang zu Auto- oder Veloparking ist ihnen verwehrt.
- Die Touristen finden den Weg zur Stadt nur schwer.
- Auswärtige Gäste, die das Taxi benützen finden sich, weil sie auf der ungünstigen Seite des Platzes eingestiegen sind, am Anfang ihrer Fahrt in einer teuren Anfangsschleife, weil die Taxis nicht in beiden Richtungen wegfahren dürfen.
- Ältere und gehbehinderte Menschen dürfen von ihren Angehörigen nicht mehr ebenerdig zum Vordereingang, bei welchem sich die Billetschalter befinden, gefahren werden.
Kommt dazu, dass beim Bahnhof, obwohl dies seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe noch aufwerten würde, seinerzeit kein Busterminal eingerichtet worden ist. In der Nähe des Ausgangs Güterstrasse wäre dies heute möglich.

Die Unterzeichnenden bitten daher die Regierung, gleichzeitig mit der Sicherheitsüberprüfung des Centralbahnplatzes, zu prüfen und zu berichten

- wie den Anliegen des Gewerbes am Centralbahnplatz und in der Centralbahnstrasse betreffend Zugänglichkeit besser Rechnung getragen werden kann, und wie die Zufahrt vor die Schalterhalle zum Aussteigenlassen von Reisenden verbessert werden kann,.
- ob nicht auch für Motorräder genügend Abstellplätze eingerichtet werden können,

- wie die Situation bei den Taxistandplätzen Taxikunden-freundlicher gestaltet werden kann (beidseitige Wegfahrt),
- mit welchen Massnahmen dem Platz ein einladenderes Gesicht für die in Basel ankommenden Gäste gegeben werden kann,
- ob und wie auf der Seite Güterstrasse ein Busterminal für private Busunternehmen (als Ersatz für die heute benutzte Gartenstrasse) geschaffen werden könnte.

Ch. Wirz, P.A. Zahn, Dr. Th. Mall, A. Meyer, M. Iselin, Dr. B. Schultheiss, Dr. R. Geeser, Ch. Locher-Hoch, U. Schweizer, M. Hug, A. Zanolari, G. Orsini, E. Mundwiler, M. Lehmann, Dr. A. Burckhardt, P. Zinkernagel, B. Dürr, E. Mutschler"

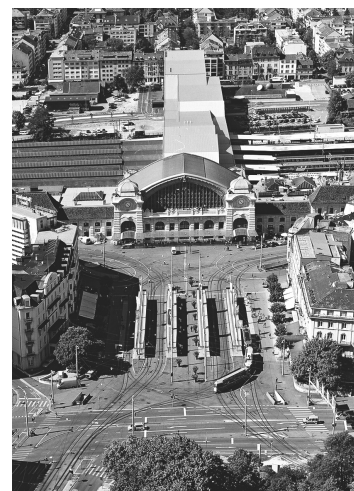
Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Einleitung

Als im Jahre 1993 der Wettbewerb zur Neugestaltung des Centralbahnplatzes ausgeschrieben wurde, stellte man den beteiligten Teams eine komplexe und sehr schwierige Aufgabe. Auf dem durch den Bahnhof, die flankierenden Hotelbauten und durch die Nauenstrasse begrenzten Platz galt es, eine Vielzahl von Bedürfnissen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Gesetzt waren die Einführung der Tramlinien 10 und 11, welche 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 werden, es mussten neu sechs (statt bis anhin vier) lange und gerade (behindertengerechte) Tramhaltekanten erstellt werden, beidseitig des Bahnhofes waren Taxivorfahrten angeordnet, und über die Nauenstrasse waren ebenerdige Fussgängerübergänge zu erstellen.

All diese betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen waren strenge Vorgaben für den Gestaltungswettbewerb. Gleichzeitig sollte an diesem Ort aber auch ein attraktives Eingangstor zur Stadt entstehen, das die Fussgängerwege vom Bahnhof zur Innenstadt bei Tag und bei Nacht verbessert.



Unter Berücksichtigung aller Vorgaben ist ein Platz entstanden, der dieses Eingangstor zur Stadt darstellt. Die grosszügigen, langen Tramwartedächer betonen die Längsausrichtung des Platzes, lassen aber in der Mitte die wichtige Sichtachse zwischen Bahnhof und Strassburgerdenkmal (eine Auflage des Denkmalschutzes) offen. Die Baumreihen an den Seiten des Platzes ermöglichen Angebote zum Verweilen und setzen grüne Blickpunkte.

Die Fussgängerführung wurde bewusst nicht mit Fussgängerstreifen, Trottoirs oder Leitlinien festgelegt. Die Wettbewerbsjury kam übereinstimmend zur Auffassung, dass sich die Fussgängerströme, wie auf anderen Plätzen auch, von selbst regeln würden. Völlig ohne intuitiv erkennbare Hinweise auf den "richtigen" Weg ist der Platz trotzdem nicht. Die angebrachten Leitlinien für Sehbehinderte, die prominenten Informationstafeln in der Mitte vor dem Bahn-

hofsgebäude sowie die verlängerten niedrigen Trottoirkanten entlang der beiden kreisförmigen Taxi-Vorfahrten lenken den "Newcomer" auf dem Platz genügend – Videoaufzeichnungen bestätigen dies.

Für Gehbehinderte oder Menschen im Rollstuhl, für Kinderwagen oder Menschen mit Rollkoffern ist der absatzlose Platz eine grosse Erleichterung. Im Weiteren war es ein Grundsatzentscheid, die Fussgängerinnen und Fussgänger oberirdisch zu führen und nicht mehr in den Untergrund zu verbannen; es wird auf ein Miteinander gesetzt und nicht mehr jedem einzelnen Verkehrsteilnehmenden seine Spur zugewiesen. Diese Haltung scheint gerade an einem Ort wie dem Bahnhofplatz sehr angebracht, da zu den unterschiedlichen Zeiten die unterschiedlichsten Gruppen den Platz in Anspruch nehmen. Seit der Eröffnung des Veloparkings sind für die Velofahrerinnen und Velofahrer fünf (davon drei fahrbare) Zugänge zum Veloparking aus fast allen Richtungen offen.

Die chaotischen Zustände, welche auf dem Centralbahnplatz vor der Umgestaltung geherrscht haben, sind längst vergessen. Eine Fahrspur führte unmittelbar vor dem Bahnhof durch, beim Heraustreten stiess man direkt in eine Schlange wartender Taxis. Links und rechts auf dem Platz waren nebst parkierten Autos ebenfalls Fahrspuren angeordnet. Zudem verstellten rund 1'000 Velos den Weg für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

2. Sicherheit

Seit der Eröffnung des neu gestalteten Centralbahnplatzes wurden verschiedene Studien in Auftrag gegeben.

Das Büro Ernst Basler+Partner kommt aufgrund von statistischen Auswertungen der Unfallzahlen zum Schluss, dass das Unfallpotential am Centralbahnplatz grösser ist als an durchschnittlichen Haltestellen; allerdings sind die Unterschiede zu anderen Plätzen statistisch nicht signifikant. Die Autoren vertreten deshalb die Ansicht, dass alleine aus Sicht der Sicherheit keine Sofortmassnahmen notwendig sind. Für die Umsetzung allfälliger Sicherheitsmassnahmen werden eine Gesamtsicht über alle Haltestellen und Kosten-Wirksamkeits-Überlegungen empfohlen.

Die TH Karlsruhe hat aufgrund von Videoaufnahmen die objektiv vorhandene Gefährdung auf dem Platz untersucht. Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass angesichts der gefahrenen Geschwindigkeiten und der übersichtlichen Gestaltung des Platzes sowie der verhältnismässig geringen bis mittleren Fussgängerdichten nicht mit einer objektiven Gefährdung – menschliches Versagen ausgenommen – zu rechnen ist.

In einer kurzen Stellungnahme stellt die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) fest, dass aufgrund der gewählten Gestaltung und der gemeinsamen Benützung des Platzes durch Tram und Fussverkehr gefährliche Situationen entstehen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Das bfu schlägt vor, den eigentlichen Fussgängerbereich vom Bereich mit den bekannten Konfliktsituationen mit Tram und Zufussgehenden mit Hilfe vertikaler Elemente (Pfosten) zu unterscheiden. Weiter sollten zusätzlich zur Verdeutlichung markierungstechnische Massnahmen angewendet werden (z.B. entlang dem Lichtraumprofil).

Objektive Sicherheit und subjektives Sicherheitsempfinden klaffen allerdings auf dem Centralbahnplatz auseinander; Befragungen auf drei vergleichbaren Plätzen in Basel bestätigen dies. Das Baudepartement suchte deshalb – zusammen mit dem Büro Rapp Infra – nach Möglichkeiten, das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Dazu wurden eine Reihe von Massnahmen evaluiert, und es wurde eine Testreihe aufgesetzt. Als Ziel wurde vorgegeben, solange Massnahmen zu testen, bis eine gefunden wird, welche das subjektive Sicherheitsempfinden auf ein mit anderen Plätzen vergleichbares Niveau hebt.

Aufgrund von Interviews mit den involvierten Fachstellen des Kantons und dem Architekten des Platzes wurde ein Fächer der verschiedenen möglichen Massnahmen zusammengestellt und Testanordnungen ausgewählt. Die Testanordnungen wurden nach ihren Kosten (sowohl für die Tests wie auch für eine allfällige Umsetzung) gruppiert und priorisiert. Als erstes wurden die kostengünstigen Massnahmen getestet. Da diese bereits die gewünschten Ergebnisse zeigten, wurden die übrigen Massnahmen nicht mehr getestet. Bei den getesteten Massnahmen handelte es sich um zwei Markierungsarten. Bei der ersten Art wurden Lichtraumprofile des Trams angebracht, bei der zweiten der Bereich zwischen den Tramschienen markiert.

Da es darum ging, das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen, wurden die Passantinnen und Passanten des Platzes direkt nach ihrem Empfinden befragt. Ausgehend von einer Befragung zum Ist-Zustand konnte so der Einfluss der Testanordnungen überprüft werden. Es wurden drei verschiedene Gruppen befragt:

- Die direkte Befragung der Fussgängerinnen und Fussgänger fragte die spontanen Reaktionen der Passantinnen und Passanten auf dem Centralbahnplatz ab. Die befragten Personen wurden zufällig ausgewählt und somit sollten alle Alterskategorien, beide Geschlechter und der Pendler-, Freizeit und geschäftliche Fussgängerverkehr befragt werden.
- Für die schriftliche Befragung der Fussgängerinnen und Fussgänger wurde eine Testgruppe rekrutiert, welche zum Ist-Zustand und den Testanordnungen befragt wurde. Da die Befragten ihre Meinung zu beiden Testanordnungen abgeben konnten, ist ein direkter Vergleich zwischen den getesteten Massnahmen möglich.
- Die Wagenführer und Chauffeure, welche den Platz mit Tram resp. Bus befahren, äussern sich schriftlich. Sie wurden zu allen auf dem Platz installierten Testanordnungen befragt und somit war ein direkter Vergleich zwischen den getesteten Massnahmen möglich.

Um das Sicherheitsempfinden der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Centralbahnplatz besser einschätzen zu können, wurden dieselben Befragungen zum Ist-Zustand auch auf drei zusätzlichen Plätzen (Claraplatz, Aeschenplatz, Barfusserplatz), welche ebenfalls Konfliktpotentiale zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern, ÖV und MIV aufweisen, durchgeführt.

Zusätzlich zu den Befragungen wurden während den Testanordnungen Videoaufnahmen durchgeführt. Anhand dieser Videos konnte geprüft werden, ob die Testanordnungen Einfluss auf die Wegwahl und das Verhalten der Fussgängerinnen und Fussgänger hatten.

Aus den Befragungen ergaben sich folgende Resultate:

1. Der Centralbahnplatz wurde im bestehenden Zustand als gefährlicher eingestuft.
2. Markierungen erhöhen das subjektive Sicherheitsempfinden.
3. Markierungen zwischen den Schienen führen zu einem mit den anderen Plätzen vergleichbaren subjektiven Sicherheitsempfinden.
4. Die Gefährdung Dritter wird durchwegs als höher eingestuft als die Eigengefährdung.

Die Videoanalysen zeigten zudem, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger ihre Wegwahl nicht ändern; das erhöhte Sicherheitsempfinden ist damit vollständig auf die durch die Markierung verbesserte Aufmerksamkeit zurückzuführen.

Die Markierungen wurden mittlerweile angebracht; die Diskussion um die Sicherheit auf dem Centralbahnplatz hat sich seither deutlich entspannt.

3. Gewerbe

Die Zufahrt zur Anlieferung des angesiedelten Gewerbes ist von beiden Seiten der Centralbahnstrasse erlaubt. Für Kundinnen und Kunden steht ein Parking zur Verfügung.

4. Motorräder

Es bestehen an verschiedenen Stellen Motorradabstellplätze. Dies in der Hochstrasse und Solothurnerstrasse, an der Nauenstrasse, an der Gartenstrasse und unter der Bahnhof-Passerelle Seite Meret Oppenheim-Strasse. Nicht alle Abstellplätze sind ausgelastet. Eine Zulassung von Motorrädern im Veloparking ist aus feuerpolizeilichen Gründen nicht möglich und auch nicht im Sinne der Anlage, welche bewusst für die Velofahrenden erstellt wurde. Mit ihrer ausgezeichneten Auslastung wären zudem entsprechende Kapazitäten nicht vorhanden.

5. Taxistandplätze

Auf der Südseite (Gundeli) des Bahnhofes kann in beiden Richtungen weggefahren werden. Auf der Nordseite muss sich der Fahrgast für eine Richtung entscheiden. Dazu ist ein auswärtiger Taxigast in der Regel nicht in der Lage. Somit ist es durchaus richtig, dass bei „falscher“ Taxiwahl eine Umwegfahrt notwendig ist. Allerdings sind, wie einfache Tests gezeigt haben, die Umwegkosten gering; sie betragen zwischen 90 Rappen und 1.50 Franken.

6. Zufahrt vor die Schalterhalle

Der Platz ist bewusst für die Fussgängerinnen und Fussgänger eingerichtet worden; eine direkte Zufahrt vor die Schalterhalle ist damit nicht möglich. Für die Zufahrt von Gehbehinderten ist das erste Untergeschoss des Centralbahnparkings vorgesehen. Dort gibt es auch einen behindertengerechten Lift, von welchem aus die Schalterhalle erreicht werden kann.

Wenn die Schalterhalle nicht aufgesucht werden muss, bietet sich auch die Zufahrt beim Bahnhof Süd an.

7. Busterminal

An der Meret Oppenheim-Strasse stehen Busplätze für ca. fünf Fahrzeuge zur Verfügung. Die Plätze sind als Ein- und Aussteigeplätze für maximal 30 Minuten konzipiert. Eine Infrastruktur (Toiletten, Unterstand etc.) ist nicht vorhanden. Mit der vorgesehenen Realisierung der Überbauung Südpark werden diese Plätze auf den Privatparkplatz der SBB verlegt. Der Realisierungstermin ist heute noch nicht bekannt.

8. Einladendes Gesicht und Zugang zur Stadt

Der "alte" Centralbahnplatz wird häufig nur noch mit dem nicht mehr bestehenden Blumenrondell und dem Springbrunnen in Verbindung gebracht. Das Blumenrondell musste zu Gunsten einer grösseren Fussgängerfläche und sechs guten und behindertengerechten Tramhaltestellen mit langen Perrondächern weichen. Auf dem neuen Centralbahnplatz konnten aber 14 neue Bäume gepflanzt werden, welche dem Wunsch nach Grün an diesem Ort Rechnung tragen und durch ihre Winterbeleuchtung einen wunderschönen Aspekt auf den nächtlichen Platz zaubern. Von Frühling bis Sommer zaubern grosse Oleander einen blumigen Aspekt auf den Platz.

Zur Erinnerung hier zwei Photos ,aus alten Zeiten':



Der Zugang zur Stadt ist durch die oberirdischen Fussgängerübergänge über die Nauenstrasse verbessert worden. Mit der Neugestaltung der Elisabethenanlage wird die an die Nauenstrasse angrenzende Grünanlage an die neuen Verhältnisse angepasst. Eine weiter führende Öffnung des Zugangs zur Stadt durch die Elisabethenanlage wird Ziel zukünftiger Projekte sein.

9. Zusammenfassung

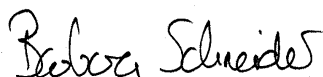
Bei der Neugestaltung des Centralbahnplatzes standen Nutzungsvorgaben im Vordergrund. Diese waren vielfältig, komplex und zum Teil widersprüchlich. Die Widersprüche wurden ausdiskutiert; es liegt in der Natur der Sache, dass nicht sämtliche Ansprüche zu vollster Zu-

friedenheit erfüllt werden konnten. Im Vordergrund standen die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger, des öffentlichen Verkehrs und der Velofahrerinnen und Velofahrer. Die Ansprüche der übrigen Nutzergruppen konnten zumindest befriedigend gelöst werden. Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger konnte verbessert werden. Aus heutiger Sicht bezeichnet der Regierungsrat die gewählte Gestaltung des Centralbahnplatzes in Anbetracht der Komplexität der Ansprüche als gelungen.

10. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber