



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5036.02

BVD/P085036
Basel, 2. Juni 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 1. Juni 2010

Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend Anbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. März 2008 den nachstehenden Anzug Ernst Jost und Konsorten zum Bericht überwiesen:

„Sowohl für den Tram- wie auch den Fussgängerverkehr bildet die Nauenstrasse zwischen Bahnhofplatz und Elisabethenanlage / Aeschengraben als fünfspurige verkehrsreiche Strasse einen mehr als hinderlichen Riegel. Der Zugang vom Bahnhofplatz zur City und in der Gegenrichtung vom Aeschengraben bzw. der Elisabethenanlage zum Bahnhof SBB ist damit für alle mühselig und mit Wartezeiten verbunden, die Einheimische und Gäste ärgern. Mit der allfälligen Führung neuer Tramlinien über den Bahnhof SBB oder einer Fahrplanverdichtung wird sich das Ganze noch verschlimmern. Sämtliche Planungen, die nicht eine vollständige Entflechtung dieser Situation zur Folge haben, können mit Fug als ‚halbbatzig‘ bezeichnet werden. Nachdem sich das Agglomerationsprogramm in dieser Hinsicht nicht äussert, besteht Handlungsbedarf.

Der Regierungsrat wird daher gebeten zu prüfen und zu berichten, wie er zwischen dem Bahnhofplatz und der Elisabethenanlage in seiner Planung eine ungehinderte, ebenerdige Passage für den öffentlichen Verkehr und FussgängerInnen realisieren will.

Ernst Jost, Jörg Vitelli, Roland Engeler-Ohnemus, Michael Wüthrich, Christoph Wydler, Philippe Pierre Macherel, Loretta Müller, Hans Rudolf Lüthi, Helen Schai-Zigerlig, Gisela Traub, Dieter Stohrer, Gabriele Stutz-Kilcher, Stephan Maurer, Hansjörg M. Wirz, Stephan Gassmann, Urs Müller-Walz, Jan Goepfert“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Vor der umfassenden Umgestaltung des Centralbahnplatzes, welcher im Jahr 2002 eröffnet wurde, konnte die Nauenstrasse vom Centralbahnplatz zur Elisabethen-Anlage nur via Unterführung gequert werden. Alternativ kann man via Fussgängerstreifen beim Hotel Schweizerhof die Nauenstrasse passieren, um anschliessend über den Aeschengraben zur Elisabethenanlage zu gelangen. Bereits beim Heraustreten aus dem Bahnhofsgebäude mussten zwei Fahrspuren überquert werden, um zu den Tramhaltestellen zu gelangen. Diese waren durch je zwei Fahrspuren und längsparkierte Autos von den Hotels am Platzrand getrennt. Im Programm für den Wettbewerb zur Neugestaltung des Centralbahnplatzes war, nebst vie-

len anderen Punkten, die Schaffung einer oberirdischen Fussgängerquerung über die Nauenstrasse zur Elisabethenstrasse eine zentrale Auflage für das Projekt. Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes zeigte sich, dass auf Grund der hohen Frequenzen von MIV und öV (zwei neue Linien wurden aus dem Aeschengraben eingeführt) und der komplexen Fahrbeziehung über den Knotenbereich nur beschränkte Grünzeiten für diesen neuen Fussgängerübergang angeboten werden konnten. Die Querung der Nauenstrasse stellt eine sehr wichtige Verbindung dar, welche auch von vielen Menschen in Eile, sprich Pendlerinnen und Schüler, genutzt wird. Um hier eine Alternative zu den unbeliebten Wartezeiten zu bieten, wurde die Unterführung vom Centralbahnplatz zur Elisabethenanlage beibehalten, resp. auf dem Centralbahnplatz mit einer gut gelegenen und direkt zugänglichen Treppenanlage (beim Hotel Euler) ergänzt.

Die Schaffung einer ungehinderten und ebenerdigen Passage für den öffentlichen Verkehr und die Fussgängerinnen & Fussgänger über die Nauenstrasse hätte zur Folge, dass sämtliche Fahrbeziehungen an diesem Knoten unterirdisch geführt werden müssten. Dazu müsste die bestehende Unterführung, welche heute lediglich die Beziehung Heuwaage-Viadukt-Nauenstrasse aufnimmt, zu einem unterirdischen Knoten umgebaut werden. Die Fahrbeziehungen vom und zum Aeschengraben müssten mittels Rampenbauwerken im Aeschengraben an den unterirdischen Knoten angeschlossen werden, und auch die Beziehungen von der Viaduktstrasse via Elisabethenanlage müssten mit Rampen in den unterirdischen Knoten eingebunden werden.

Dies würde ein grosses Bauvorhaben darstellen, welches, sofern verkehrstechnisch realisierbar, Kosten im hohen 2-stelligen Millionenbereich mit sich bringen würde. Zudem würde der Platz wiederum für lange Zeit zu einer Baustelle, welches für die dort ansässigen Hotels und Restaurants nach der langen Bauzeit des Centralbahnplatzes nicht zumutbar ist. Auch wenn die vom Anzugsteller angestrebte totale Entflechtung zwischen Fussgängerinnen & Fussgängern und ÖV auf der einen Ebene und MIV auf einer zweiten Ebene sicher eine attraktive Vorstellung wäre, ist der Regierungsrat der Überzeugung, dass bei dem oben kurz skizzierten Lösungsansatz Kosten und Nutzen nicht in einem vertretbaren Verhältnis stehen.

Der Anzug Stefan Maurer und Konsorten betreffend Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Basel SBB, welcher mit Regierungsratsbeschluss vom 16. März 2010 an den Grossen Rat überwiesen wurde, forderte ebenfalls eine Verkehrsentflechtung auf zwei Niveaus, allerdings mit einem anderen Ansatz. Wir erlauben uns, zusätzlich zu den obigen Ausführungen, für weitergehende Informationen auf die Beantwortung dieses Anzuges zu verweisen.

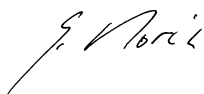
Der Regierungsrat möchte aber in diesem Zusammenhang erwähnen, dass das Bau- und Verkehrsdepartement derzeit mit der Planung des Autobahnanschlusses Basel City (A2/A7) beauftragt ist. Eine Hauptzielsetzung dieses Projektes besteht darin, das vom Anzugsteller erwähnte sehr hohe Verkehrsaufkommen auf der Nauenstrasse zu reduzieren und damit bedeutend mehr Kapazitäten und Reserven für den die Nauenstrasse kreuzenden Tram- und Fussverkehr zu schaffen. Dieses Projekt sieht auch flankierende Massnahmen zur Erreichung der gewünschten Verkehrsreduktion im Bereich der Nauenstrasse vor. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung dieses Projektes ist in der Folge zu prüfen, ob die mit dem Autobahnanschluss erreichbare Verkehrsreduktion im Bereich des Centralbahnplatzes und der

Nauenstrasse hinreichend ist, oder ob weitergehende Massnahmen im Sinne des Anzugstellers erforderlich werden. Das Projekt des Autobahnanschlusses wird voraussichtlich im Herbst 2010 dem Regierungsrat zum Grundsatzentscheid vorgelegt werden.

Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend Anbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt stehen zu lassen. Nach dem Regierungsratsbeschluss betreffend Grundsatzentscheid zum Bau des Autobahnanschlusses Basel City berichten wir erneut dazu.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin