

RATSCHLAG

**betreffend
Masterplan Bahnhof SBB Basel
Konzept 86**

**Kenntnisnahme vom Konzept 86,
Projektierungskredit,
Ermächtigung zur Bildung einer Allmendparzelle
und Gewährung eines Baurechtes für die Erstellung
des Centralbahnparkings,
Einzonung des Areals Eilgut SNCF der SBB sowie
partnerschaftliche Behandlung**

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 22. August 1986.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	5
1.1 Der Auftrag	5
1.2 Die Bearbeitung des Auftrages	6
1.2.1 Organisation	6
1.2.2 Inhalt des Masterplanes	7
2. Das Konzept 86	7
2.1 Eine Verkehrsdrehscheibe	8
2.2 Ein Dienstleistungszentrum	10
2.3 Kosten	11
2.4 Etappierung und Zeitplan	12
2.4.1 Etappierung	12
2.4.2 Zeitplan	13
2.5 Allgemeine Feststellungen	14
3. Realisierung des Konzeptes 86	15
3.1 Organisation	15
3.2 Finanzierung	15
3.3 Auswirkungen des Konzeptes 86	16
3.3.1 Die wirtschaftlichen Auswirkungen	16
3.3.2 Die Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere	17
3.3.3 Die umweltpolitischen Auswirkungen	18
3.3.4 Denkmalpflege	18
4. Erläuterungen zu den Anträgen	18
4.1 Kenntnisnahme vom Konzept 86	18
4.2 Projektierungskredit	19
4.3 Centralbahnparking	21
4.4 Einzonung des Areals Eilgut SNCF der SBB	23
	3

	Seite
4.4.1 Zonenzuteilung	23
4.4.2 Spezielle Bauvorschriften	24
4.4.3 Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien	25
4.4.4 Ermächtigung des Regierungsrates zur Bildung von Allmendparzellen	25
4.4.5 Planauflageverfahren	26
4.4.6 Zusammenfassung	26
4.5 Regionale Zusammenarbeit	26
5. Parlamentarische Vorstösse	27
6. Zusammenfassung	28
7. Vorprüfung durch das Finanzdepartement	29
8. Anträge	29
Grossratsbeschluss mit den Planbeilagen 1–5	31
Beilage 6: Beschluss der Behördendelegation Bahnhof SBB Basel vom 2.6.1986	39
Beilage 7: Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr, Regierungs- ratsbeschluss Nr. 5/1 vom 30.1.1986	47
Anhang 1: Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, Schluss- bericht zur Planung gemäss dem Auftrag des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt vom 16.6.1983.	

Mit dem vorliegenden Ratschlag unterbreiten wir Ihnen eine Planungsvorlage für das Gebiet des Bahnhofs SBB Basel. Wir beantragen dem Grossen Rat,

- vom Masterplan Bahnhof SBB, Konzept 86, Kenntnis zu nehmen,
- dem Kreditbegehren für die Projektierung der mit dem Masterplan verbundenen öffentlichen Vorhaben in der Höhe von Fr. 4 500 000.– zuzustimmen,
- den Regierungsrat zur Bildung einer Allmendparzelle und zum Abschluss eines Vertrages für die Bestellung eines selbständigen Baurechts für die Errichtung des Centralbahnparkings zu ermächtigen (Planbeilage 1),
- die Einzonung des Areals Eilgut SNCF der SBB, den Erlass spezieller Bauvorschriften und die Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien zu genehmigen und den Regierungsrat zur Bildung von Allmendparzellen und zu deren Belastung mit unselbständigen Baurechten zu ermächtigen (Planbeilagen 2–5) sowie
- die partnerschaftliche Behandlung zu beschliessen.

Zur Begründung führen wir folgendes aus:

1. Einleitung

1.1 Der Auftrag

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat auf Antrag seiner Kommission in der Sitzung vom 16. Juni 1983 einen Kredit von Fr. 1 000 000.– bewilligt für u.a.

«die Erarbeitung eines Masterplanes mit Realisierungs- und Finanzierungsplan für die umfassende Erschliessung des Bahnhofs SBB, darunter die 2. Etappe des N2-Zubringers Gellertdreieck und die

definitive, eventuell unterirdische Einführung der Vorortslinien, mit der Massgabe, dass eine enge Koordination mit den Ausbauplänen der SBB anzustreben ist.»

1.2 Die Bearbeitung des Auftrages

1.2.1 Organisation

Der Masterplan wurde innerhalb der Behördendelegation Bahnhof SBB Basel bearbeitet. In ihr sind die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die General- und Kreisdirektionen der PTT und der SBB vertreten. Die Behördendelegation bildete eine Projektkommission, dessen Ausschuss die Arbeiten koordinierte.

Der Masterplan wurde in drei Schritten konkretisiert und dokumentiert:

Die 1. Phase vom Januar bis August 1984 diente dazu, die sogenannten Schlüsselprobleme zu behandeln, deren Lösung die Voraussetzung für weitere Schritte war. Die 1. Phase ist im Bericht «1. Phase Schlüsselprobleme» vom August 1984 zusammengefasst.

Die 2. Phase vom September 1984 bis April 1985 diente der Erarbeitung von Konzeptvarianten. Diese wurden als mögliche Lösungen räumlich dargestellt. Sie enthalten auch Aussagen über die Kosten und die Realisierung. Die 2. Phase ist im Bericht «2. Phase Konzeptvarianten» vom April 1985 beschrieben.

Die Ergebnisse der 1. und 2. Phase wurden der Öffentlichkeit vorgestellt. Den Einladungen zu Stellungnahmen folgten Parteien, Organisationen und viele Private.

Die 3. Phase vom Mai 1985 bis Dezember 1985 diente der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes, dem alle vier Partner in der Behördendelegation am 15. Januar 1986 in Form des Konzeptes 86

zustimmten. Wie die Berichte der 1. und 2. Phase ist das Konzept 86 den Mitgliedern des Grossen Rates bereits zugestellt worden.

1.2.2 Inhalt des Masterplanes

Der Masterplan hat zum Ziel, für die vielen im Raum Bahnhof anstehenden Planungsprobleme ein ganzheitliches Konzept als Grundlage für die verschiedenen Projekte zu erstellen.

Der Schlussbericht enthält eine als Konzept 86 bezeichnete räumliche Vorstellung für die bessere Erschliessung des Bahnhofs SBB, für den Ausbau der SBB- und der PTT-Anlagen sowie für die Entwicklung eines Dienstleistungszentrums am Bahnhof. Er enthält im weiteren Angaben über die Realisierung und Finanzierung des Konzeptes.

Es zeigte sich bei der Bearbeitung, dass mit der Beschränkung auf die reinen Verkehrsfragen sich Basel eine Chance für eine stadtplanerisch wichtige Entwicklung hätte entgehen lassen. Die Erstellung der in jedem Fall nötigen Bauten für den öffentlichen und privaten Verkehr ermöglicht es, im Raum Bahnhof Arbeitsplätze zu schaffen. Es wurde deshalb gleichzeitig dargestellt, wie im Raum Bahnhof ein Dienstleistungszentrum entstehen könnte.

Der Masterplan enthält Aussagen zu stadt- und verkehrsplanerischen sowie städtebaulichen Fragen im Gebiet De Wette-Strasse – Elisabethenstrasse – Elisabethenanlage – Viaduktstrasse – Margarethenbrücke – Güterstrasse – Solothurnerstrasse – Hochstrasse – Münchensteinerstrasse – Nauenstrasse – Aeschengraben. Er ist auf die generellen Ziele der Stadt- und Regionalplanung abgestimmt und mit der Planung der benachbarten Quartiere koordiniert.

2. Das Konzept 86

In der Folge ist das Konzept 86 in seinen wichtigen Elementen beschrieben. Eine detaillierte Darstellung ist im Anhang 1 dieses Rat-

schlages enthalten. Es dient als Grundlage für die Realisierung der Verkehrsdrehscheibe und des Dienstleistungszentrums Bahnhof SBB Basel.

2.1 Eine Verkehrsdrehscheibe

Das Bahnhofgebiet soll Drehscheibe des internationalen, nationalen, regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs werden, indem alle Verkehrsträger aufeinander abgestimmt, insbesondere aber die öffentlichen Verkehrsmittel Bahn und Tram möglichst gut untereinander verknüpft werden.

– Mit Tram oberirdisch

Das Konzept sieht vor, dass zur Verbesserung der Transportkette Tram–Bahn neue Tramäste der Vorortslinien aus dem Birs- und dem Leimental zum Bahnhof geführt, dort oberirdisch miteinander und mit der Bahn verknüpft und dann weiter in die Innenstadt geleitet werden.

– Mit ausgebautem Personen- und Postbahnhof

Ausgebaut werden soll auch der Personenbahnhof. Die Verlegung des Lokomotivdepots und der Anlage Cargo Rapid machen den Bau eines neuen Postbahnhofs an der Nauenstrasse möglich, wodurch die Post Basel 2 leistungsfähiger wird und vor allem die Perrons vom Postverkehr entlastet werden. Dies und die Erweiterung der Perronanlagen auf der Südseite des Bahnhofs steigern die Kapazität der SBB im Raum Basel zu Gunsten des künftigen regionalen Nahverkehrs und des Fernverkehrs im Rahmen des Konzepts «Bahn 2000».

– Mit aufgewertetem Bahnhofplatz

Die oberirdische Verknüpfung der Trams am Bahnhof ist mit einer Umgestaltung des Centralbahnplatzes verbunden. Zu Gunsten von Tram, Fussgängern und Velofahrern soll der Platz vom motorisierten Verkehr weitgehend befreit und damit als «Hauptbahnhof» der ganzen Region aufgewertet werden.

– Mit einer attraktiven Passage

Eine neue attraktive Bahnhof-Fussgängerpassage vom Aufnahmegebäude bis zur Güterstrasse soll das Gundeldingerquartier mit dem Bahnhof und der Stadt verbinden. Die Passage bildet in der Verkehrsdrehscheibe den Gehbereich zwischen Bahn und Tram mit direktem Zugang zu den Geleisen. Ob die Fussgänger im Geleisebereich über die Geleise hinweg oder unter den Geleisen hindurch geführt werden, lässt das Konzept noch offen.

– Mit Fussgänger- und Velo-Wegen

Nicht nur der engere Bereich des Centralbahnplatzes und der Bahnhof mit der Passage werden – neugestaltet – aufgewertet. Verschiedene bauliche Umgestaltungen im weiteren Bahnhofsbereich sollen die Erreichbarkeit zu Gunsten der Fussgänger und Velofahrer verbessern.

– Mit der Umfahrung Gundeldingen

Das Konzept sieht eine neue, nördliche Umfahrung des Gundeldingerquartiers vor. Mit dem vorgesehenen Bau einer Verbindungsstrasse von der Margarethen- zur Peter Merian-Brücke zwischen Güterstrasse und SBB Areal soll das Gundeldingerquartier von einem erheblichen Teil des Durchgangsverkehrs entlastet werden. Damit kann das SBB-Areal von Süden her mit den nötigen Parkieranlagen und Taxi-Vorfahrten ohne Belastung der Güterstrasse und des Gundeldingerquartiers gut erschlossen werden.

– Mit dem N2-Zubringer

Durch den Bau des N2-Zubringers Gellertdreieck kann das Provisorium um das St. Jakobs-Denkmal herum abgelöst werden. Damit wird das Wohngebiet der St. Jakobs-Strasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Er ist ferner nötig, um das Areal Nauenstrasse mit dem Postbahnhof zu erschliessen, und er ist eine Voraussetzung für das Funktionieren der Gundeldingerumfahrung.

– *Mit den nötigen Parkieranlagen*

Damit eine oberirdische Verkehrsdrehscheibe Bahnhof mit Priorität der öffentlichen Verkehrsmittel und zu Gunsten der Fussgänger und Velofahrer realisiert werden kann, sind für die Taxis und den verbleibenden motorisierten Individualverkehr Parkieranlagen in Tief- oder Hochlage nötig. Sie verbessern mit Park-and-Ride die Attraktivität des SBB-Angebots, entlasten die Strassen von parkierenden Autos und sind als Kundenparking Voraussetzung für ein Dienstleistungszentrum. Das Konzept sieht den Bau des Centralbahnparkings als vorgezogenen Schritt vor, damit mit dem Einsetzen der weiteren Bauarbeiten der Bahnhof dennoch attraktiv bleibt.

– *Warum Tram «oberirdisch»*

Nach Abschluss der zweiten Phase des Masterplanes lagen drei Varianten für die Führung der Vorortslinien beim Bahnhof SBB Basel vor. Das Konzept stellt nun die unterirdische Führung zu Gunsten der oberirdischen aus verschiedenen Gründen zurück. Von der technischen Seite her sind oberirdische und unterirdische Führung etwa gleichwertig. Die Vor- und Nachteile heben sich gegenseitig auf. Von der Kostenseite her ist die oberirdische Lösung günstiger. Hiezu kommt, dass sie besser mit der Fussgängerführung in der neuen Bahnhofspassage kombinierbar ist. «Oberirdisch» ermöglicht die Führung sowohl über wie unter den Geleisen, was das Konzept offen lässt. Die unterirdische Tramführung schliesst hingegen eine Passage über den Geleisen nahezu aus.

2.2 Ein Dienstleistungszentrum

Der Bahnhof empfiehlt sich als Standort für Arbeitsplätze im sich entwickelnden Dienstleistungssektor. Es darf im Raum Bahnhof in den nächsten 20–25 Jahren mit einer Nachfrage von etwa 2000–4000 Arbeitsplätzen gerechnet werden.

Für die Planung eines Dienstleistungszentrums stehen folgende Areale der SBB zur Verfügung:

Eilgut SNCF, Güterstrasse/Geleisefeld/Aufnahmegebäude und Nauenstrasse. Sie können unabhängig voneinander überbaut wer-

den, wobei die Überbauung des Areals Eilgut SNCF als erstes zu realisieren wäre.

Im Dienstleistungszentrum soll Raum für Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten für Passanten entstehen, hingegen kein neues Einkaufszentrum.

Durch die Verkehrsdrehscheibe wird der Bahnhof als Standort für Arbeitsplätze aufgewertet. Durch die bessere Verknüpfung Bahn/Tram verbessert sich die Erreichbarkeit für den öffentlichen Verkehr. Durch den Bau der Gundeldingerumfahrung und der neuen Bahnhofsvorfahrt auf der Südseite wird der Bahnhof für den Individualverkehr besser zugänglich.

2.3 Kosten

Da es sich beim Masterplan um eine konzeptionelle Gesamtdarstellung handelt und somit noch keine detaillierten Projekte vorliegen, können Kosten vorerst nur geschätzt werden. Preisbasis ist 1985.

Beim gegenwärtigen Stand der Arbeiten kann auch noch keine verbindliche Aufteilung der Kosten unter den Partnern Basel-Stadt, Basel-Landschaft, PTT, SBB und Dritten vorgenommen werden. In der untenstehenden Zusammenstellung sind deshalb die Investitionen nicht nach den Kostenanteilen, sondern nach den Zuständigkeiten aufgeteilt.

Zuständigkeitsbereich Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Oberirdische Führung der Vorortslinien

– Führung vom Birstal her	ca. 30 Mio. Fr.
– Führung vom Leimental her	ca. 45 Mio. Fr.
– Centralbahnplatz und Umgebung	ca. 65 Mio. Fr.
– Ausserhalb Perimeter Masterplan Basel-Stadt	ca. 35 Mio. Fr.
<u>Total</u>	<u>ca. 175 Mio. Fr.</u>

Gundeldingerumfahrung	ca. 105 Mio. Fr.
Erschliessung des Areals Güterstrasse und der Geleiseüberbauung sowie Bahnhofvorfahrt Süd	ca. 15 Mio. Fr.
Total	ca. 120 Mio. Fr.

Die Grundeigentümer werden im Rahmen der gesetzlichen Regelungen an den Erschliessungskosten ihrer Areale beteiligt werden. Die Mehrwertabgaben werden gemäss dem Hochbautengesetz § 8a später festgesetzt.

2.4 Etappierung und Zeitplan

2.4.1 Etappierung

– Oberirdische Einführung der Vorortslinien und Neugestaltung des Centralbahnplatzes

Die oberirdische Einführung der Vorortslinien und der Bau einer zweiten Zufahrt zum Bahnhof haben erste Priorität. Aus technischen Gründen müssen aber zuerst die nötigen Bauten für den Individualverkehr an die Hand genommen werden, um diese Priorität möglich zu machen. Der für die Erschliessung des Bahnhofs verfügbare Raum ist sehr knapp und heute an vielen Stellen an den Grenzen der Leistungsfähigkeit. Die durch die oberirdische Einführung der Vorortslinien in der Centralbahnstrasse und auf dem Centralbahnplatz beanspruchte Fläche muss im Rahmen der in der Projektierung festzulegenden Bauetappen ersetzt werden, um eine dauernd funktionstüchtige Erschliessung des Bahnhofs sicherzustellen.

Gemäss dem Konzept 86 sollen durch eine neue Vorfahrt auf der Südseite des Bahnhofs für den Individualverkehr sowie für Taxi und Bus eine leistungsfähige Erschliessung geschaffen werden. Dies bedingt aber den Bau der Gundeldingerumfahrung.

Vorweg soll auf der Nordseite, wo öffentlicher Verkehr und Fussgänger Priorität haben sollen, mit dem Bau eines Parkings unter der Centralbahnstrasse Spielraum geschaffen werden. Dessen erstes Untergeschoss wird die heutigen Funktionen der durch das Tram beanspruchten Strassenoberfläche übernehmen.

Die oberirdische Verknüpfung der Vorortslinien aus dem Birstal muss aus technischen Gründen mit dem Postbahnhof und dem N2-Zubringer Gellertdreieck gesamthaft projektiert und koordiniert realisiert werden.

Die oberirdische Verknüpfung der Vorortslinien aus dem Leimental bedingt vorerst einen Entscheid zu Gunsten einer der verschiedenen zur Diskussion stehenden Trassevarianten im Raum Binningen durch die Behörden des Kantons Basel-Landschaft. Die Projektierung und der Bau erfolgen nachher, eingebettet in das Konzept 86, aber unabhängig von den anderen Elementen des Masterplanes.

– Gundeldingerumfahrung

Die Gundeldingerumfahrung muss zusammen mit dem Neubau der Peter Merian-Brücke gebaut werden und setzt den N2-Zubringer Gellertdreieck voraus.

– Raum Lokomotivdepot und Postbahnhof

Die vorzeitige Verlegung des heutigen Lokomotivdepots an der Nauenstrasse ist Voraussetzung für den Postbahnhof, den Ausbau der Perronanlagen des Bahnhofs auf der Südseite und für die oberirdische Verknüpfung der Vorortslinien aus dem Birstal.

– N2-Zubringer Gellertdreieck

Der N2-Zubringer Gellertdreieck ist in Etappen realisierbar, wobei der Nordanschluss unabhängig von den anderen Vorhaben ist.

2.4.2 Zeitplan

Ebenfalls nur geschätzt werden kann der Zeitplan für die noch notwendigen politischen Entscheidungsprozesse, die Projektierung

und die Realisierung. Für die Verknüpfung der Vorortslinien könnte bei den kürzest möglichen Terminen auf 1993/94 mit dem Baubeginn gerechnet werden. Die oberirdische Trameinführung dürfte so frühestens 1997 verwirklicht sein.

2.5 Allgemeine Feststellungen

Die Arbeiten zum Masterplan Bahnhof SBB Basel haben ergeben:

- Der Ausbau des Gebietes des Bahnhofs SBB Basel zu einer Verkehrsdrehscheibe und einem Dienstleistungszentrum ist eine grosse Chance für die Wohnqualität, die wirtschaftliche Entwicklung und die umweltpolitischen Ziele von Stadt und Region.
- Wichtige Elemente des Konzeptes wie Gundeldingerumfahrung, N2-Zubringer Gellertdreieck, Neubau der Brücken, Centralbahnparking, sind technische Voraussetzungen, damit die Vorhaben der SBB und der PTT realisiert werden können.
- Alle Vorhaben sind zufolge der räumlichen Verhältnisse intensiv miteinander verknüpft und setzen für ihre Planung und Realisierung eine enge Koordination unter allen Partnern voraus.
- Im Rahmen des verfügbaren Kredites konnten viele technische Probleme bisher nur summarisch geprüft werden. Es steht jedoch fest, dass das Konzept realisierbar ist. Im Detail müssen die zweckmässigen Lösungen aber noch gesucht und deren Konsequenzen beurteilt werden.
- In einem vorgezogenen Schritt wird mit dem Bau des Centralbahnparkings unter der Centralbahnstrasse auf der Nordseite des Bahnhofs die Strassenfläche entlastet und dadurch mehr Raum für die Bedürfnisse des Trams, für das Park-and-Ride, die Fussgänger und die Velofahrer geschaffen. Gleichzeitig wird mit

der Einzonung des SNCF-Areals der SBB die Möglichkeit gegeben, einen ersten Schritt zu Gunsten eines Dienstleistungszentrums zu realisieren.

3. Realisierung des Konzeptes 86

3.1 Organisation

Am 2.6.1986 hat die Behördendelegation den Beschluss über die Zusammenarbeit bei der weiteren Planung und Projektierung im Gebiet des Bahnhofs SBB Basel gefasst. Er wurde anschliessend durch die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Generaldirektionen der PTT und SBB ratifiziert.

Der Beschluss regelt die Abwicklung der Vorhaben während der Projektierungsphase. Er verpflichtet alle vier Partner

- sich an den Masterplan, Konzept 86, zu halten,
- die nötigen Projektierungen termingerecht durchzuführen,
- die nötigen Kredite anzufordern,
- soweit erforderlich später Realisierungsverträge auszuarbeiten,
- eine gemeinsame Organisation für die Planung und den Bau sicherzustellen.

Er verpflichtet im speziellen die Regierung des Kantons Basel-Stadt

- die für das Dienstleistungszentrum nötigen Einzonungen dem Parlament vorzulegen.

Er verpflichtet im speziellen die SBB

- für den Bau des Dienstleistungszentrums nötige Baurechte abzugeben.

Der Beschluss ist als Beilage 6 diesem Ratschlag beige druckt.

3.2 Finanzierung

Die Finanzierung der öffentlichen Investitionen erfolgt – ohne Sonderregelung – über das Investitionsprogramm und das jährliche

Budget im Rahmen der zu bewilligenden Kredite und der jährlichen Vorgaben für Investitionen.

Der kantonale Gesamtrahmen für die Investitionen im regionalen öffentlichen Verkehr ist im «Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr», Regierungsratsbeschluss vom 30.1.1986, dargestellt (siehe Beilage 7). Daraus ergibt sich, dass die Finanzierung der Kosten der baulichen Massnahmen für die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB nach dem heutigen Stand des Wissens und den geltenden Prioritäten möglich sein wird.

3.3 Auswirkungen des Konzeptes 86

3.3.1 Die wirtschaftlichen Auswirkungen

Bei der Beurteilung der verschiedenen möglichen Varianten wurde dem Aspekt «Kosten der öffentlichen Massnahmen» ein hoher Stellenwert beigemessen. Die oberirdische Verknüpfung der Vorortslinien ist die preisgünstigste Lösung. Gleichzeitig soll aber mit den vorgeschlagenen Investitionen nicht nur die vorhandene Situation verbessert, sondern es sollen neue wirtschaftliche Möglichkeiten eröffnet werden.

Gemäss einer Studie von Dr. R. Füeg vom Betriebswirtschaftlichen Institut Basel löst die Bauphase für die Verkehrsdrehscheibe und das Dienstleistungszentrum – bei Annahme einer 10-jährigen Bauzeit – jährlich rund 150 Mio. Franken an zusätzlicher Wertschöpfung in der Region aus. Davon werden voraussichtlich rund 60 % im Kanton Basel-Stadt anfallen. Gelingt es durch aktive Akquisition von Unternehmungen ausserhalb der Region 2000 neue Arbeitsplätze im Gebiet des Bahnhofes anzusiedeln, ist mit einer zusätzlichen jährlichen Wertschöpfung von ca. 200 Mio. Franken in der Region zu rechnen, die zu 80 %–85 % auf Basel-Stadt entfallen dürften. Auch wenn der Anteil der in der Region neu geschaffenen Arbeitsplätze auf kurze Sicht wesentlich geringer wäre, bleibt die Realisierung des Master-

planes für den Kanton Basel-Stadt aus gesamtwirtschaftlicher Sicht in jedem Fall attraktiv.

3.3.2 Die Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere

Durch die bestehenden gesamstädtischen Instrumente des Wohnschutzes (Abbruch- und Zweckentfremdungsgesetz, § 15 des Wohnbauförderungsgesetzes) können die an den Masterplan angrenzenden Wohn- und Wohnmischquartiere (St. Alban, Gundeldingen, Paulus, Bachletten) entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen wirksam vor Umstrukturierungen geschützt werden.

Im Bereich des Verkehrs – dem Hauptproblem unserer Wohnquartiere – ist es möglich, durch die Kanalisierung des Individualverkehrs auf ein Netz von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (Ost- und Nordtangente, Gellertdreieck, N2-Zubringer Gellertdreieck, Umfahrung Gundeldingerquartier) die Quartierkammern und Zellen von gebietsfremdem Autoverkehr zu entlasten.

Im Gundeldingerquartier ist mit der Umfahrungsstrasse, welche auch den Hauptteil des Erschliessungsverkehrs zum Bahnhof SBB und zum Dienstleistungszentrum übernehmen soll, eine beachtliche Entlastung von Durchgangsverkehr möglich. Wie dieser Entlastungseffekt zu Gunsten der Verkehrsberuhigung ausgeschöpft werden soll, ist auf der Ebene der Quartierplanung festzulegen. Dabei sind die Leistungsfähigkeit der noch zu projektierenden Umfahrungsstrasse und der quartiereigene Verkehr zu berücksichtigen. Über die künftige detaillierte Funktionszuweisung der einzelnen Strassen, insbesondere der Dornacherstrasse und der Gundeldingerstrasse, kann und muss jetzt nicht entschieden werden.

Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 24.6.1986 den Quartierrichtplan Gundeldingen für die Verwaltung verbindlich erklärt. Er enthält im speziellen einen detaillierten Nutzungsplan mit den Mindestwohnflächenanteilen als Grundlage für die Anwendung von § 15 des Wohnbauförderungsgesetzes.

3.3.3 Die umweltpolitischen Auswirkungen

Die Verknüpfung der Vorortslinien aus dem Birstal und dem Leimental mit dem SBB-Netz am Bahnhof SBB verbessert die «Transportkette» des öffentlichen Verkehrs wesentlich, erhöht damit dessen Attraktivität und veranlasst damit die Bevölkerung vermehrt das öffentliche Verkehrsmittel zu benützen.

Der Bau des N2-Zubringers Gellertdreieck und der Gundeldingerumfahrung bringt für viele Strassenzüge eine Entlastung von Motorfahrzeugverkehr. Mit dem Masterplan kann das Fussweg- und Velonetz im Raume Bahnhof SBB attraktiver gestaltet werden. Besonders ins Gewicht fällt dabei die Entlastung der St. Jakobs- und der Lindenhofstrasse vom Durchgangsverkehr Gellertdreieck – Bahnhof SBB.

So können durch die Verkehrsbauten des Masterplans wichtige umweltpolitische Beiträge geleistet werden.

Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung soll das Konzept im Rahmen der nächsten Phase in Bezug auf alle Aspekte, im speziellen auch stadtklimatisch, untersucht und beurteilt werden.

3.3.4 Denkmalpflege

Das Konzept 86 basiert auf dem Grundsatz, dass die vorhandene historische Bausubstanz zu erhalten ist. Konflikte mit denkmalpflegerischen Anliegen können im Zusammenhang mit der oberirdischen Führung der Fussgänger am Westende der Perronhalle entstehen. Diese Frage wird in der Projektierungsphase sehr sorgfältig geprüft werden müssen.

4. Erläuterungen zu den Anträgen

4.1 Kenntnisnahme vom Konzept 86

Das Ergebnis der im Rahmen des Masterplanes Bahnhof SBB Basel durchgeführten Studien wurden unter dem Titel «Konzept 86»

zusammengefasst. Dieses Konzept wurde am 15. Januar 1986 von der Behördendelegation genehmigt. Es soll die Grundlage für die Projektierung und Realisierung der Verkehrsdrehscheibe und des Dienstleistungszentrums Bahnhof SBB Basel sein. Der Bericht «Konzept 86» wurde im Frühling 1986 dem Grossen Rat zugestellt. Dieser Bericht wurde in der Zwischenzeit vervollständigt. Er bildet die Grundlage für alle in diesem Ratschlag beschriebenen Massnahmen.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, vom Konzept 86 gemäss Anhang 1 zu diesem Ratschlag Kenntnis zu nehmen.

4.2 Projektierungskredit

Der vom Grossen Rat am 16. Juni 1983 bewilligte Kredit von Fr. 1 000 000.– für den Masterplan hat es ermöglicht, ein zweckmässiges Gesamtkonzept zu erarbeiten. Der Kanton Basel-Landschaft, die SBB und die PTT haben zusätzliche Beiträge an die Planungskosten geleistet.

In einem nächsten Schritt müssen jetzt die einzelnen Elemente detailliert projektiert und die Kosten ermittelt werden. Ferner müssen der Anteil des Kantons Basel-Stadt an die Kosten der Koordination dieser sehr komplexen Vorhaben finanziert und die nötigen Beträge für begleitende Arbeiten vorgesehen werden.

Für die Ausarbeitung eines Bauratschlages wird ein Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 4 500 000.– beantragt. Mit diesem Betrag sollen folgende Arbeiten durchgeführt werden:

- Projektierungskosten
 - Vorprojekt und Kostenermittlung für
 - Oberirdische Führung der Vorortslinien
 - Führung vom Birstal her
 - Führung vom Leimental her im Bereich Margarethenbrücke und Centralbahnstrasse West
 - Centralbahnplatz und Umgebung
 - Massnahmen zu Gunsten Velo und Fussgänger

- Gundeldingerumfahrung mit Erschliessung Areal Güterstrasse
total Projektierungskosten Fr. 3100 000.–

– Projektmanagement durch ein privates Büro während 4 Jahren zur Unterstützung der Verwaltung (Totalkosten ohne evtl. Beiträge Dritter) Fr. 900 000.–

– Begleitende Arbeiten

- Umweltverträglichkeitsstudie
- Volkswirtschaftliche und städtebauliche Studien
- Auswirkungen auf benachbarte Quartiere
- Informationen

total begleitende Arbeiten
ohne evtl. Beiträge Dritter

Fr. 500 000.–

Totalkosten ohne evtl. Beiträge Dritter Fr. 4 500 000.–

(Preisbasis August 1986, Budgetposition 617.172.633.100)

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat sich bereit erklärt, zusätzlich zu den Projektierungskosten von Fr. 3100 000.–, dem Landrat eine Kreditvorlage in der Höhe von Fr. 400 000.– für einen Anteil an den Projektierungskosten der oberirdischen Verknüpfung der Vorortslinien zu beantragen.

Die Kosten für die Projektierung des N2-Zubringers Gellertdreieck werden über Mittel der Nationalstrassenplanung finanziert. Die oberirdische Verknüpfung der Vorortslinien aus dem Leimental führt zu zusätzlichen Projektierungskosten, falls eine Variante auf Boden des Kantons Basel-Stadt gewählt wird (Variante Margarethenstich oder Höhenweg). Sie würden dann anbegehrt werden müssen.

Der Gesamtkredit entspricht ca. 1½ % der vorgesehenen Investitionskosten.

Noch nicht verhandelt wurde über Beiträge der SBB und der PTT an die Projektierungskosten sowie Beiträge aller Partner an das

Projektmanagement und die begleitenden Arbeiten. Diese Beiträge werden von den Gesamtkosten in Abzug gebracht werden können.

SBB respektive PTT übernehmen die Projektierungskosten für die Verlegung des Lokomotivdepots, den Postbahnhof und den Ausbau des Bahnhofs SBB.

4.3 Centralbahnparking

Der für die Erschliessung des Bahnhofs verfügbare Strassenraum ist sehr knapp und an vielen Stellen an den Grenzen der Leistungsfähigkeit. Die oberirdische Einführung der Vorortslinien in die Centralbahnstrasse und auf den Centralbahnplatz beansprucht einen grossen Teil der Fläche, die heute vom Erschliessungsverkehr zu und vom Bahnhof benutzt wird.

In einem ersten Schritt muss für die von den Tramlinien aus dem Birstal beanspruchten Flächen, welche zurzeit der Zufahrt, der Parkierung und den Taxis dienen, Ersatz gefunden werden. Dieser kann mit dem Bau eines Parkings und einer Bahnhofsvorfahrt unter der östlichen Centralbahnstrasse geschaffen werden. Das erste Untergeschoss soll als Taxivorfahrt und für Kurzparking dienen. Damit werden die auf der Oberfläche wegfallenden Plätze ersetzt. Darunter können 3–4 weitere Parkgeschosse erstellt werden, die je ca. 100 Plätze aufnehmen.

Es ist vorgesehen, dass davon

- 100–200 Plätze für SBB Park-and-Ride
- 50–100 Plätze für kurzfristiges Parkieren
- 100 Plätze für Hotels

verwendet werden.

Das Centralbahnparking wird so angeordnet, dass es sich sowohl in den bestehenden Zustand, wie auch in einem künftigen Zustand mit oberirdischer Einführung der Vorortslinien sinnvoll einfügen lässt.

Mit dem bestehenden Strassennetz erfolgt die Zufahrt von der Gartenstrasse her und die Wegfahrt provisorisch auf die östliche Fahrbahn des Centralbahnplatzes. Kurzparking und Taxivorfahrt bleiben auf dem Strassenniveau. Das erste Untergeschoss wird für Kurzparking freigegeben.

Mit der oberirdischen Einführung der Vorortslinien muss die Vorfahrt und das ganze Kurzparking in das 1. Untergeschoss verlegt werden. Als Vorinvestition zu Gunsten des Masterplanes wird das 1. Untergeschoss eine grössere lichte Höhe (3.50 m) als üblich aufweisen und geschützte Fussgängerbereiche auf beiden Seiten erhalten. Die Zufahrt bleibt, währenddem die Ausfahrt umgebaut werden wird. Sie wird nicht mehr auf den Centralbahnplatz führen, sondern Richtung Osten weisen. Das Parking hat somit eine unmittelbare Verbindung zum Cityring. Wohngebiete sind nicht betroffen.

Das Parking soll zwar auf Allmend und SBB-Areal gebaut, aber im übrigen auf privater Basis und ohne finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt erstellt und betrieben werden. Im Rahmen des Baurechtsvertrages wird das Mitspracherecht des Kantons bei den betrieblichen Fragen geregelt. Der Baurechtsnehmer wird verpflichtet, die schon erwähnte provisorische Wegfahrt auf seine Kosten zu gegebener Zeit so umzugestalten, dass sie nicht mehr auf den Centralbahnplatz sondern nach Osten weist. Auch wird sichergestellt, dass das Parking nicht für andere Zwecke als Park-and-Ride, Kurzparking zu Gunsten des Bahnhofs und Parking für die Hotels verwendet werden wird. Der Kanton erhält einen Baurechtszins zu den üblichen Ansätzen. Die Mehrkosten für die grössere Höhe und Breite werden im Baurechtszins berücksichtigt.

Der Bau des Centralbahnparkings soll in den Jahren 1989 und 1990 erfolgen und stellt kein Präjudiz für die weiteren Projekte und Beschlüsse aus dem Masterplan dar. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, ihn zur Bildung einer entsprechenden Allmendparzelle und zum Abschluss eines Baurechtsvertrages zu ermächtigen. Die Grösse der Parzelle (Planbeilage 1) wurde so gewählt, dass eine gewisse Flexibilität für die Projektierung sichergestellt ist.

4.4 Einzonung des Areals Eilgut SNCF der SBB

Das im Rahmen des Masterplans Bahnhof SBB Basel vorgeschlagene Dienstleistungszentrum betrifft Areale der SBB. Für die Überbauung des Postbahnhofs an der Nauenstrasse muss mindestens der Nordanschluss des N2-Zubringers Gellertdreieck realisiert werden. Für die Überbauung des SBB-Areals zwischen Güterstrasse und Geleiseanlagen sowie deren Fortsetzung mit Geleiseüberdeckungen muss, mit Ausnahme eines Streifens längs der Güterstrasse, die Gundeldingerumfahrung in Betrieb sein. Als einziges Areal, das unabhängig von staatlichen Vorleistungen genutzt werden kann, bleibt das Areal Eilgut SNCF.

4.4.1 Zonenzuteilung

Die Gevierte in der Nachbarschaft des SNCF-Areals sind ausnahmslos der Zone 5a – einer Wohnzone – zugeteilt (Planbeilage 2). Die vorhandene Bebauung entspricht aber nicht den heutigen Zonenvorschriften. Vor allem fehlen vielfach die entsprechenden Freiflächen. Mit der gegenwärtigen Zonenplanrevision wird dem Grossen Rat beantragt, den Regierungsrat zu ermächtigen, Ausnahmegewilligungen für grössere Gebäudehöhen und Geschosshöhen sowie kleinere Freiflächen zu erteilen, sofern die Ausnützungsziffer das Mass von 2,5 nicht überschreitet. Diese Lösung wurde gewählt, um den teilweise vorhandenen Wohnraum zu schützen. Sie entspricht grundsätzlich den in einem Teil des Quartiers Gartenstrasse gemäss Grossratsbeschluss vom 22.12.77 geltenden Bestimmungen.

Auf dem Eilgut-Areal gibt es keinen schützenswerten Wohnraum. Es wird daher nicht eine Wohnzone, sondern die «Innerstadt-Zone 5» vorgesehen (Planbeilage 3). Die höchstzulässige Wandhöhe ist dieselbe wie in Zone 5a, jedoch ist der Lichteinfallswinkel steiler und es gibt keine Freiflächenvorschrift. Die einzuzonende Fläche misst rund 5300 m². Aus betrieblichen und städtebaulichen Überlegungen sollen die nördlichen und südlichen Zonengrenzen angepasst werden können. Der Regierungsrat beantragt daher dem Grossen Rat, ihn zu ermächtigen, bei der definitiven Festsetzung der Zonengrenzen Anpassungen in geringem Umfang vornehmen zu können.

4.4.2 Spezielle Bauvorschriften

Eine Überbauung an dieser städtebaulich überaus wichtigen Stelle, aber auch der Umstand, dass das einzuzonende Gebiet teilweise noch für Geleiseanlagen benötigt wird, machen den Erlass spezieller Bauvorschriften unumgänglich (Planbeilage 4).

Das Areal liegt einerseits zwischen dem für den Schutz des Fernbildes der Stadt und der Landschaft gesetzlich festgelegten Aussichtspunkt bei der Margarethenkirche und der Altstadt und anderseits an der oberen Hangkante zum Birsigtal an einer besonders empfindlichen Stelle. Auch Bauten innerhalb der zulässigen Profile der Zonen 5a und 5 könnten je nach Standort störend in Erscheinung treten. Die Verteilung der Baumassen spielt daher eine wesentliche Rolle. Aus diesem Grunde müssen die zuständigen Instanzen je nach Fall auch eine geringere Höhe vorschreiben können. Dem Planer soll jedoch möglichst viel Freiheit gelassen werden. Ein Projekt, das sich durch städtebauliche Qualitäten auszeichnet und sich gut ins Stadtbild einfügt, aber die zonenmässige Höhe überschreitet, soll vom Regierungsrat ausnahmsweise bewilligt werden können.

Entsprechend der Ausnutzungsziffer (AZ), die im Rahmen der Zonenplanrevision für Ausnahmegewilligungen in den benachbarten Vierteln als obere Begrenzung festgesetzt werden soll, ist auch hier eine höchstzulässige AZ von 2,5 vorgesehen. Diese soll aber in jedem Fall gelten, ob ein Bauvorhaben eine Ausnahmegewilligung benötigt oder nicht. Hierbei sollen die Geschosse unterhalb der Strassenlinie nicht angerechnet werden, auch wenn sie vom Geleisefeld her gesehen oberirdisch in Erscheinung treten. Unter Berücksichtigung der Strassenzuschläge, aber unter dem Vorbehalt, dass eine städtebaulich überzeugende Lösung gefunden wird, lässt sich auf dem Areal eine oberirdische Bruttogeschossfläche von rund 19 000 m² verwirklichen.

Die umgebenden Strassen weisen eine grosse Verkehrsbelastung auf, die Anzahl der zu erschliessenden Parkplätze und die Lage des Anschlusspunktes an das Strassennetz sind daher von erheblicher

Bedeutung. Je nach Zweckbestimmung des Gebäudes wird die Anzahl der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge grösser oder kleiner sein. Unbekannt ist auch noch der Ausbaugrad der Strassen zum Zeitpunkt der Erstellung eines Neubaus auf dem Eilgut-Areal. Im heutigen Zeitpunkt eine feste Anzahl von Parkplätzen pro soundsoviel m² Bruttogeschossfläche vorzuschreiben, wäre daher falsch.

Die Anzahl soll erst dann festgelegt werden, wenn die Zweckbestimmung des Gebäudes und der Ausbaugrad der Strassen bekannt sind und abgeschätzt werden kann, wieviel Parkplätze notwendig und erwünscht sind. Dabei ist die ausgezeichnete Erschliessung durch das öffentliche Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

4.4.3 Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien

Dem Bahnareal entlang sind keine Baulinien vorhanden. Mit der Einzonung müssen aber ausser neuen Strassenlinien auch Baulinien festgesetzt werden. Die Linien sind so vorgesehen, dass der zukünftige Ausbau der Achse Viaduktstrasse/Centralbahnstrasse wie auch der Margarethenbrücke möglich bleibt (Planbeilage 5). Gleichzeitig soll der Bereich des Brückenkopfes der Margarethenbrücke der Allmend zugeschlagen werden. Die neue Allmendbegrenzung ist auf den beabsichtigten Landabtausch zwischen der Cardinal AG und den SBB sowie auf die Rahmenplanung Basel SBB abgestimmt.

4.4.4 Ermächtigung des Regierungsrates zur Bildung von Allmendparzellen

Im Bereich des Brückenkopfes der Margarethenbrücke sind die SBB darauf angewiesen, die tiefer liegende Ebene des Geleisefeldes auch weiterhin für ihre bahnbetrieblichen Zwecke nutzen zu können. Unter Umständen könnte an dieser Stelle ein unterirdischer Ausbau der heute vorhandenen Anlagen notwendig werden. Aus diesen Gründen wird beantragt, den Regierungsrat zur Bildung von Allmendparzellen und zu deren Belastung mit unselbständigen Bau-rechten zu ermächtigen (Planbeilage 5). Entlang der Viadukt- und Centralbahnstrasse sowie im Bereich der heutigen Allmend am Brückenkopf der Margarethenbrücke können jedoch erst dann

Allmendparzellen gebildet werden, wenn die öffentlichen Bedürfnisse für den Verkehr und den Leitungsbau abgeklärt sind. Heute stehen diese noch nicht fest.

4.4.5 Planauflageverfahren

Voraussetzung für jede Einzonung ist ein Planauflageverfahren. Zudem bedingt das damit verbundene Einspracheverfahren die Einsetzung einer Grossratskommission. Deshalb ist vorgesehen, das Planauflageverfahren während der Kommissionsarbeit durchzuführen. Sobald die Kommission grundsätzlich zur Einzonung Stellung genommen hat, wird dieses eingeleitet werden.

4.4.6 Zusammenfassung

Das SNCF-Areal kann funktionell und städtebaulich unabhängig behandelt werden. Eine Überbauung würde ein Raumangebot für Dienstleistungen an einer stadtplanerisch richtigen Lage möglich machen. Berücksichtigt werden müssen die gestalterischen Ziele im Stadtbild sowie die öffentlichen Anliegen in Bezug auf Verkehr und Leitungsbau. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, die entsprechenden Beschlüsse zu fassen.

4.5 Regionale Zusammenarbeit

Die Verknüpfung der Vorortslinien aus dem Birstal und dem Leimental erfordert entsprechende Beschlüsse der Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Die Vorlage ist deshalb gemäss § 7 der Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Zusammenarbeit der Behörden vom 22./17. Februar 1977 partnerschaftlich zu behandeln.

Der Regierungsrat beantragt den entsprechenden Beschluss zu fassen.

5. Parlamentarische Vorstösse

Bericht zur Kleinen Anfrage J. Schweizer

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 9. Januar 1986 nachstehende Kleine Anfrage J. Schweizer dem Regierungsrat überwiesen:

«Bei der Masterplanung Bahnhof SBB wird von der Erstellung eines riesigen Dienstleistungszentrums gesprochen. Wohnungsbau kommt darin – im Unterschied zur Zürcher Bahnhofüberbauung – nicht vor. Die bisherige Masterplanung geht davon aus, dass durch ein Grossangebot von Büroraum beim Bahnhof entfremdeter Wohnraum in den Quartieren automatisch wieder verfügbar wird. Ob ein solcher Prozess in den Quartieren im gewünschten Ausmass stattfinden wird, ist einerseits zumindest sehr fraglich und andererseits halten wir es für eine gute Stadtentwicklung für weit besser, wenn funktional durchmischte Überbauungen entstehen. Ein Dienstleistungszentrum in der bisher vorgesehenen Art wird zudem des nachts zu einer öden, menschenfeindlichen Gegend.

Wir sind deshalb der Auffassung, dass Wohnungsbau und Raumbedürfnisse des Gewerbes in die Planung von grösseren Überbauungen im Bahnhofgebiet einbezogen werden sollten. Dies entspräche auch den unbestrittenen Zielsetzungen unserer Stadt, die Wohnbevölkerung und das Gewerbe zu erhalten bzw. wieder zu vermehren. In Zürich ist bei der Bahnhofüberbauung vorgesehen, dass die SBB mit Trägerschaft und in Zusammenarbeit mit gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften in Teilgebieten des Projektierungsareals Wohnungen realisiert, die so kalkuliert sind, dass sie für «jedermann» erschwinglich sein sollen. In Basel wäre dasselbe angezeigt; so wären insbesondere die SBB-Areale entlang der Güterstrasse für Wohnungsbau und auch für das Gewerbe geeignet. Ich bitte den Regierungsrat, diese Frage im oben dargelegten Sinn zu prüfen.»

Im Gebiet des Bahnhofs kann, wie im Masterplan Bahnhof SBB Basel gezeigt wurde, eine für die wirtschaftliche Zukunft Basels wichtige

Chance genutzt werden. Durch die Realisierung eines der Grösse von Basel angemessenen Dienstleistungszentrums an einer attraktiven und vom öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossenen Lage können wichtige Impulse ausgelöst werden. Diesen ist gegenüber den unbestrittenen Zielen der Erhaltung einer möglichst grossen und gut durchmischten Wohnbevölkerung und einem Angebot von Bauland für das Gewerbe Priorität zu geben. Die nötigen baulichen Massnahmen, die zur Überbauung der SBB-Areale Voraussetzungen sind, ergeben ferner Landpreise, welche für Wohnungsbau zu hoch sind. Hingegen verspricht sich der Regierungsrat durch dieses räumliche Angebot im Gebiet des Bahnhofs eine Entlastung des Druckes auf die Wohngebiete.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, die Kleine Anfrage J. Schweizer als erledigt abzuschreiben.

6. Zusammenfassung

Der Masterplan ist ein Konzept, das in hohem Masse Stadt- und Regionalentwicklung mit Lebensqualität für alle verbindet. Die vorgesehene Verkehrsdrehscheibe trägt dazu bei, Probleme im Spannungsfeld von Mobilität und Umwelt zu lösen. Mit den in Basel-Stadt und Basel-Landschaft beantragten Projektierungskrediten können diese Massnahmen entscheidungsreif erarbeitet werden.

Der Beschluss, die Projektierung an die Hand zu nehmen, wird entsprechend dem Beschluss der Behördendelegation vom 2.6.1986 analoge Entscheidungen bei PTT und SBB auslösen und damit eine Entwicklung in Gang setzen, die während vieler Jahre wegen den gegenseitigen Abhängigkeiten blockiert war. Damit werden auch die Voraussetzungen für ein Dienstleistungszentrum Bahnhof SBB Basel geschaffen, um die Nachfrage nach Nutzflächen im Dienstleistungsbereich an einem für die Gesamtentwicklung der Stadt geeigneten Standort befriedigen und damit die Wohngebiete vom Nachfragedruck entlasten zu können. Es gilt diese Chance wahrzunehmen.

Die Einzonung des Areals Eilgut SNCF der SBB und der Abschluss eines Baurechtsvertrages über den Bau des Centralbahnparkings sind erste Schritte in der gewünschten Richtung.

7. Vorprüfung durch das Finanzdepartement

Diese Vorlage wurde dem Finanzdepartement gemäss § 12 des Kompetenzgesetzes unterbreitet. Eine Prüfung des Vorhabens auf die finanzielle und wirtschaftliche Tragweite ist beim heutigen Stand der Bearbeitung nicht möglich.

8. Anträge

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, vom Bericht zum «Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86» Kenntnis zu nehmen und dem nachstehenden Grossratsbeschluss zuzustimmen.

Basel, den 5. August 1986

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Prof. Dr. H.R. Striebel

Der Staatsschreiber:
Dr. E. Weiss

Dem Ratschlag beigelegt:

Anhang 1: Schlussbericht «Masterplan Bahnhof SBB Basel,
Konzept 86»

Im Grossratssaal aufgelegt:

Centralbahnparking

– Allmendparzelle, Plan Nr. 11457 des AKS vom 1.7. 1986

Areal Eilgut SNCF der SBB

– Einzonung von Bahnareal, Pläne Nr. 11397 A+B des AKS vom
1.7.1986

– Spezielle Bauvorschriften, Plan Nr. 11398 des AKS vom 1.7.1986

– Bau- und Strassenlinienplan Nr. 11399 des AKS vom 1.7.1986

Grossratsbeschluss

betreffend

Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86

^{25.}
(vom ~~30.~~ Juni 1987)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag des Regierungsrates

1. bewilligt einen Kredit von Fr. 4 500 000.– (Preisbasis 1986) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 1987ff. (Baudepartement, Tiefbauamt Pos. 617.172.633.100) für die Projektierung und Kostenschätzung der im Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, vorgesehenen Bauvorhaben des Kantons Basel-Stadt.
Beiträge Dritter sind diesem Betrag gutzuschreiben.
2. ermächtigt den Regierungsrat gemäss § 16 Abs. 2 des Allmendgesetzes, für die Errichtung des Centralbahnparkings eine Allmendparzelle gemäss Plan Nr. 11457 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 zu schaffen und einen Vertrag zur Bestellung eines selbständigen Baurechts abzuschliessen.
3. beschliesst:
 - 3.1 Die im Plan Nr. 11 397 B des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 enthaltene Einzonung von Bahnareal in Zone 5 wird gestützt auf die §§ 4ff. des Hochbautengesetzes genehmigt.
 - 3.2 Für das im Plan Nr. 11 398 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 senkrecht schraffierte Gebiet werden gestützt auf § 8 des Hochbautengesetzes folgende spezielle Bauvorschriften erlassen:

a) Das Fernbild der Stadt und der Landschaft darf im Blick von den öffentlichen Aussichts- und Vermessungspunkten der St. Margarethenkirche und des Bruderholzrains (zwischen der Passwangstrasse und dem Thiersteinerrain) nicht beeinträchtigt werden. Namentlich sind historisch oder künstlerisch wertvolle Bauwerke zu beachten.

Die zuständige Bewilligungsinstanz kann hiezu eine geringere Gebäudehöhe und Geschosshöhe vorschreiben als die Zonenvorschriften erlauben.

b) Die Ausnützungsziffer von 2,5 darf in keinem Fall überschritten werden; ein Anspruch auf ihre Ausschöpfung besteht nur unter Vorbehalt von lit. a) dieser Vorschriften. Anzurechnen ist die Bruttogeschossfläche der oberirdischen Geschosse ab der Höhe der Strassenlinie der Viaduktstrasse und der Centralbahnstrasse.

c) Der Regierungsrat kann ausnahmsweise eine grössere Gebäudehöhe und Geschosshöhe zulassen als die Zonenvorschriften festlegen. Lit. a) und b) dieser Vorschriften sind in jedem Fall anzuwenden.

d) Die Anschlussmöglichkeiten an das öffentliche Strassennetz und die Anzahl der zu schaffenden Parkierungsplätze werden aufgrund der Zweckbestimmung der geplanten Bauten bestimmt. Die günstige Lage zum öffentlichen Verkehrsmittel ist angemessen zu berücksichtigen.

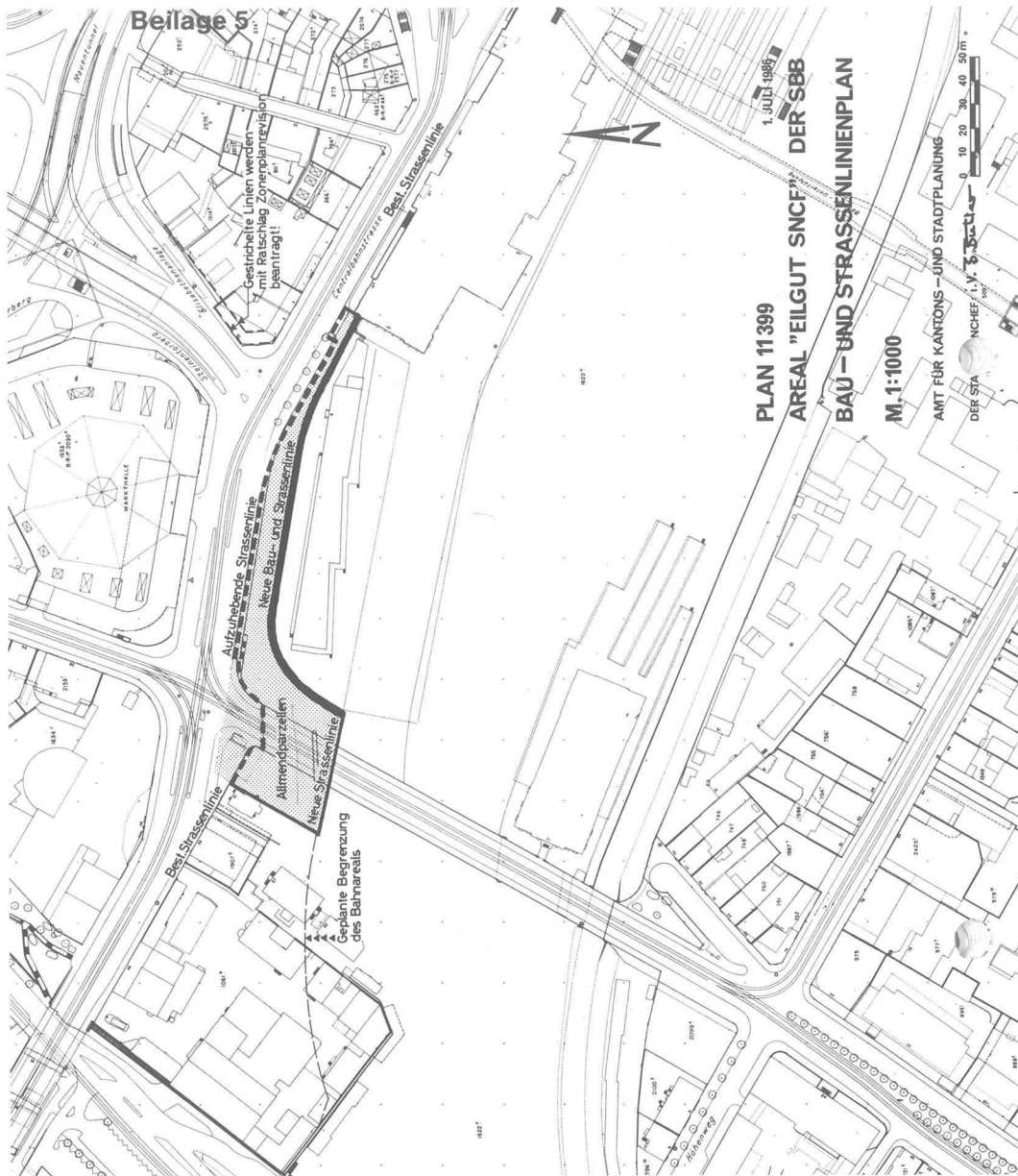
3.3 Die im Plan Nr. 11 399 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 rot eingetragenen Bau- und Strassenlinien der Viaduktstrasse, der Centralbahnstrasse und der Margarethenstrasse (nördlicher Brückenkopf der Margarethenbrücke) werden im Sinne von § 1 des Strassengesetzes generell genehmigt und die gelb punktierten Linien aufgehoben.

3.4 Der Regierungsrat wird gestützt auf § 16, Abs. 2, des Allmendgesetzes ermächtigt, auf der im Plan Nr. 11 399 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung vom 1. Juli 1986 bezeichneten Fläche Allmendparzellen zu bilden und diese mit unselbständigen Baurechten zu belasten.

3.5 Der Regierungsrat ist ermächtigt, bei der definitiven Festsetzung die nördliche und die südliche Zonengrenze sowie die Bau- und Strassenlinien in geringem Umfang anzupassen.

4. beschliesst, dass der Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, auf der Grundlage der Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Zusammenarbeit der Behörden vom 22./17. Februar 1977 als partnerschaftliches Geschäft behandelt wird.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.



Beschluss der Behördendelegation vom 2.6.1986

betreffend

**die Zusammenarbeit bei der weiteren Planung und
Projektierung im Gebiet des Bahnhofs SBB Basel**

I. Allgemeines

1. Einleitung

Die in der Behördendelegation Bahnhof SBB Basel vertretenen Partner (Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, PTT und SBB) haben gemeinsam geprüft, wie das Gebiet des Bahnhofs SBB Basel zu einer Verkehrsdrehscheibe ausgebaut und wie günstige Voraussetzungen für ein Dienstleistungszentrum Bahnhof SBB Basel geschaffen werden können.

Die Behördendelegation hat im Januar 1986 dem Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, zugestimmt. Die Partner sind gewillt, die Planungs- und Projektierungsarbeiten auf dieser Grundlage gemeinsam fortzusetzen und die Verwirklichung der Planungsabsichten zu erreichen. Sie sind der Auffassung, die Entwicklung und Förderung der Verkehrsdrehscheibe und des Dienstleistungszentrums Bahnhof SBB Basel entsprechen den Zielen aller Partner.

2. Zweck

Mit dem vorliegenden Beschluss verpflichten sich die Partner zu einem gemeinsamen weiteren Vorgehen für die Realisierung der Verkehrsdrehscheibe und des Dienstleistungszentrums Bahnhof SBB Basel.

II. Inhalt des Masterplanes Bahnhof SBB Basel

Der Masterplan Bahnhof SBB Basel umfasst folgende Elemente:

- *Verkehrsdrehscheibe*
 - Oberirdische Verknüpfung der Vorortslinien
 - aus dem Birstal
 - aus dem Leimental
 - Neugestaltung des Centralbahnplatzes
 - Centralbahnparking

- Perronerschliessung und Fussgängerverbindung inkl. Läden für Passanten zwischen dem Empfangsgebäude Bahnhof SBB Basel und der Güterstrasse
- Umfahrungsstrasse Gundeldingerquartier inkl. Neubau der Peter Merian-Brücke und der Margarethenbrücke
- N2-Zubringer Gellertdreieck inkl. Neubau der Münchensteinerbrücke
- Realisierung Rahmenplan SBB
 - Verlegung Lokomotivdepot, Eilgut und Baudienste
 - Perronerweiterung mit Neubau SNCF-Anlagen
 - Umbau Weichenkopf West und Ost
- *Dienstleistungszentrum*
 - Überbauung des Areals Eilgut SNCF der SBB
 - Überbauung SBB-Areal Güterstrasse
 - Überbauung SBB-Areal Nauenstrasse
 - Überbauung Geleiseanlagen

III. Realisierung des Masterplanes Bahnhof SBB Basel

1. Die erforderlichen Beschlüsse in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Die Realisierung des Masterplanes Bahnhof SBB Basel erfordert Beschlüsse des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt und des Landrates des Kantons Basel-Landschaft, die dem Referendum unterliegen. (*)

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt wird dem Grossen Rat einen Ratschlag mit folgenden Anträgen unterbreiten:

1. Zustimmung zur Kenntnisnahme des Berichtes «Masterplan Bahnhof SBB Basel, Konzept 86» (unterliegt nicht dem Referendum).

2. Genehmigung eines Projektierungskredites von Fr. 4 500 000.– für die im Konzept 86 vorgesehenen Bauvorhaben des Kantons Basel-Stadt. (*)

3. Ermächtigung zur Schaffung einer Allmendparzelle und zum Abschluss eines Vertrages zur Bestellung eines selbständigen Baurechts für die Errichtung des Centralbahnparkings. (*)

4. Einzonung des Areals Eilgut SNCF der SBB, Erlass spezieller Bauvorschriften, Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien sowie Ermächtigung des Regierungsrates zur Bildung von Allmendparzellen und zu deren Belastung mit unselbständigen Baurechten. (*)

5. Behandlung des Masterplanes Bahnhof SBB Basel, Konzept 86, als partnerschaftliches Geschäft zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat sich bereit erklärt, dem Landrat eine Kreditvorlage in der Höhe von Fr. 400 000.– für einen Anteil an den Projektierungskosten zu beantragen.

2. Sicherstellung der Projektierungen durch PTT und SBB
PTT und SBB erklären sich bereit, im Rahmen ihrer jährlichen Budgets die notwendigen Mittel für die Projektierung einzustellen.

3. Projektierungen
Nach der Genehmigung der genannten Beschlüsse in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft können die Projektierungsarbeiten begonnen werden. Die Partner verpflichten sich, alle für die Realisierung des Masterplanes nötigen Projektierungen termingerecht durchzuführen oder durchführen zu lassen.

Die federführenden Instanzen für die Projektierungen werden durch die Behördendelegation festgelegt.

Beteiligte und Finanzierung der Projektierung:

<i>Element</i>	<i>Beteiligte</i>	<i>Finanzierung der Projektierung</i>
Tram aus dem Birstal	BS, BL, SBB, PTT	BS und BL gemäss den Kreditbeschlüssen in BS und BL
Tram aus dem Leimental	BL, je nach Variantenwahl, später auch BS und SBB	Bis zur Variantenwahl BL, je nach Variante evtl. BL und BS oder nur BL
Centralbahnplatz	BS, SBB, PTT	BS, evtl. inkl. Private für Centralbahnparking
Centralbahnparking	BS, SBB, PTT	Private
Perronerschliessung mit Fussgänger- verbindung	SBB, BS	SBB und/oder Private
Umfahrung Gundel- dingerquartier	BS, SBB	BS, SBB
N2-Zubringer	BS, SBB, PTT	BS, Bund, SBB
Rahmenplan SBB	SBB, PTT, BS	SBB
Postbahnhof	PTT, SBB, BS	PTT
Dienstleistungs- zentrum	SBB und Private, BS	Private

4. Baumassnahmen

Die sehr starke technische und funktionelle Abhängigkeit der einzelnen Vorhaben (oberirdische Tramführung, Postbahnhof, N2-Zubringer Gellertdreieck, Gundeldingerumfahrung, Bahnhoferschliessung im Norden und im Süden, Neugestaltung des Centralbahnplatzes, Perronerschliessung und Fussgängerverbindung) bedingt, dass mit den Bauarbeiten erst begonnen werden kann, wenn die notwendigen Projektierungen für das Konzept 86 vorliegen.

Als erste Baumassnahme sollen das Parking unter der Centralbahnstrasse und die Überbauung des Areales Eilgut SNCF realisiert werden.

Für die im Konzept 86 vorgesehenen Baumassnahmen des Kantons Basel-Stadt wird nach Abschluss der Projektierungsarbeiten mit einem weiteren Ratschlag ein Baukredit beantragt. Die Um- und Einzonung der weiteren Areale soll zeitgerecht beantragt werden.

Die SBB erklären ihre feste Absicht, die eingezonten Areale zusammen mit den PTT und privaten Investoren kommerziell zu nutzen.

Die Realisierung der einzelnen Projekte soll später, soweit erforderlich, in getrennten Realisierungsverträgen geregelt werden. Die Partner bekunden ausdrücklich ihre Absicht, die vorgesehenen Elemente in gegenseitiger Abstimmung zu realisieren.

5. Offene Punkte

Die Partner verpflichten sich, offene Punkte im Masterplan, Konzept 86, möglichst rasch zu klären.

Es handelt sich dabei insbesondere um folgende Punkte:

- Verknüpfung Vorortslinie aus dem Leimental.
Federführung: Kanton Basel-Landschaft

- Ober- oder unterirdische Führung der Fussgänger vom Empfangsgebäude Bahnhof SBB zur Güterstrasse.
Federführung: SBB

- Linienkonzept BVB/BLT
Federführung: Paritätische BVB/BLT Kommission

IV. Organisation

Die Partner werden eine den neuen Aufgaben angepasste gemeinsame Projektorganisation schaffen und ein detailliertes Arbeitsprogramm aufstellen.

Die Arbeiten werden weiterhin von den Behördendelegation begleitet und beaufsichtigt.

V. Genehmigungsvorbehalt

Die Mitglieder der Behördendelegation Bahnhof SBB Basel unterzeichnen den Beschluss betreffend die Zusammenarbeit bei der weiteren Planung und Projektierung im Gebiet des Bahnhofs SBB Basel unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Generaldirektion der PTT und SBB.

Dieser Beschluss wird 4fach gleichlautend ausgestellt und unterzeichnet:

Basel, den 5. August 1986

Für die Delegierten des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt:

Der Vorsteher des
Baudepartementes
sig. E. Keller, Regierungsrat

Liestal, den 5. August 1986

Für die Delegierten des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft:

Der Vorsteher der
Bau- und Landwirtschafts-
direktion
sig. M. van Baerle, Regierungsrat

Bern, den 12. August 1986

Für die Generaldirektion der
Schweizerischen Post-, Telefon-
und Telegrafienbetriebe
Postdepartement:

sig. G. Nobel, Generaldirektor

Bern, den 11. August 1986

Für die Generaldirektion der
Schweizerischen Bundesbahnen
Departement Technik:

sig. H. Eisenring, Generaldirektor

Beilage 7

Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr

Regierungsratsbeschluss Nr. 5 /1 vom 30.1.1986

	Seite
1. Einleitung	49
2. Grundlagen – Zielsetzungen	50
3. Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr	52
4. Schlussfolgerungen betreffend mögliche Bautermine und Finanzierbarkeit	57

1. Einleitung

Mit der zustimmenden Kenntnissnahme des Grossratsbeschlusses A betreffend den Bericht Nr.7534 des Regierungsrates betreffend die Überprüfung der Struktur- und Gesamtverkehrsplanung durch Herrn Prof. W. Grabe am 20. Dezember 1984 hat der Grosse Rat u.a. auch den nachstehenden Grundsatzbeschluss seiner Gesamtverkehrskommission zu einer Richtlinie der Gesamtverkehrsplanung erhoben:

«Die GVK des Grossen Rates stimmt einer Verknüpfung der französischen A 35 mit der schweizerischen N2 grundsätzlich zu. Sie wird über die Art der Verknüpfung nach der Errichtung des Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und nach Vorliegen eines entsprechenden Ausbauprogrammes für den regionalen öffentlichen Verkehr entscheiden.»

Zur Frage des Fonds für den öffentlichen Verkehr hat der Regierungsrat mit Schreiben Nr. 5886 vom 13. November 1984 im Zusammenhang mit der Beantwortung des Anzuges H. Burri und Konsorten Stellung genommen. Der Grosse Rat hat den Anzug in der Sitzung vom 20. Dezember 1984 stehen lassen, um dem Regierungsrat die Gelegenheit zu geben, gesamthaft zusammen mit dem dann am 21. März 1985 überwiesenen Anzug A. Bucher und Konsorten betreffend Schaffung einer regionalen Trägerschaft als Alternative zu einem OeV-Fonds zu berichten.

Das gemeinsame Anliegen dieser Vorstösse ist die Sorge, für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs könnten die notwendigen Mittel fehlen. Wie bereits verschiedentlich gezeigt, konnten bisher alle Projekte zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs finanziert werden.

Einige Beispiele der letzten Jahre:

- BVB-Investitionen: Wendeschleife Heuwaage für neues Rollmaterial Linie 17, neue Funkleitstelle, Neubau Hauptwerkstatt Klybeck, verschiedene Rollmaterialanschaffungen für Tram, Autobusse und Gelenkautobusse, Billettautomaten.

- Ausbauten für den öffentlichen Verkehr im Zusammenhang mit der Osttangente (N2): Gellertdreieck, Bahnausbau SBB, Eigen-trassierung Linie 6 beim Badischen Bahnhof, Verbesserung Linie 14 beim Zeughaus, Priorität für Buslinie 36.
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bei kantonalen Vorha-ben: Dorenbachviadukt, Margarethenstrasse, Tellplatz/Güter-strasse, Viertelkreis Dreispitz, Walkeweg/Brüglingerstrasse, allgemeine Verbesserungen bei Änderungen von Lichtsignal-anlagen.

Mit der rollenden Investitionsplanung ist ein zweckmässiges und flexibles Instrument vorhanden, damit auch die Finanzierung der Projekte für den öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden kann. In den Investitionsprogrammen werden jeweiligen die Mittel vorgese-hen, notwendige und dringende Vorhaben werden sogar kurzfristig realisiert.

Mit dem vorliegenden Ausbauprogramm für den öffentlichen Ver-kehr wird dem Wunsche des Grossen Rates, wie er im «Junktimbe-schluss» zum Ausdruck kommt, entsprochen.

2. Grundlagen – Zielsetzungen

Das Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr stützt sich auf folgende Unterlagen:

- «Basel 86», Neue Standortbestimmung II, insbesondere Abschnitte 20.1 und 20.2
- Hauptbericht Nr.7823 der Grossratskommission betreffend den Gesamtverkehrsplan
- Bericht Nr. 7534, Stellungnahme des Regierungsrates zum Gut-achten Grabe

- Investitionsprogramm 1986–1990, Regierungsratsbeschluss Nr.1/19 vom 7. Januar 1986

Darin sind die Überlegungen und Begründungen der Massnahmen im bestehenden Tram-/Bussystem zusammengestellt. Ebenso sind Hinweise auf den S-Bahn-ähnlichen Betrieb auf den Geleisen der drei Staatsbahnen enthalten. Die SBB haben inzwischen mit DB und SNCF im Rahmen des Programmes «Bahn 2000» eine bahninterne Arbeitsgruppe eingesetzt, die den Kantonen ein Angebot für einen S-Bahn-Betrieb unterbreiten soll. Erste Betriebsaufnahmen können im besten Falle ab 1991 erwartet werden.

In den letzten zwei Jahren haben aber auch die BVB weitergehende Überlegungen zur Steigerung des Angebotes im öffentlichen Ver-kehr angestellt.

Im nationalen und internationalen Vergleich hat Basel sein regiona-les öffentliches Nahverkehrsmittel bereits auf einen hohen Stand gebracht (hohe Netzdichte, häufige Zugfolge, saubere, gut unterhal-tene Fahrzeuge, sehr attraktive Tarife). Zielsetzung der BVB muss es sein, einerseits diesen hohen Stand zu halten, und andererseits dort Verbesserungen zu bringen, wo sie noch möglich sind. Um noch mehr Pendler für die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen, müs-sen die Vorortslinien in die Innerstadt eingeführt werden. Zudem ist auf einigen Linien eine Erhöhung des Platzangebotes nötig, weil dank dem Erfolg des *Umweltschutz*-Abonnementes die Frequenzen stark zugenommen haben, aber auch weil Parlament und Regierung grundsätzlich eine weitere Zunahme beim öffentlichen Verkehr an-streben. Die Verbindungen zum Bahnhof SBB müssen nicht nur für die Vorortslinien verbessert werden, sondern auch für möglichst viele städtische Quartiere und auch für die Arbeitsplatzzentren der Basler Chemie.

Sollen diese Ziele erreicht werden, muss das Strassenbahn-Netz op-timiert werden. Als problematisch erweist sich dabei der überlastete Innerstadt-Abschnitt Barfüsserplatz–Schiffplände. Weil dieser Ab-schnitt keine zusätzlichen Linien mehr aufnehmen kann, muss

versucht werden, mit gleich vielen Linien mehr Leute zu befördern. Das bedeutet, dass auf denjenigen Linien, die das zulassen, das Platzangebot mit grösseren Tramkompositionen erhöht werden muss. Dies ist aber auf den heute schon am stärksten belasteten Linien 6 und 14 kaum mehr möglich.

Eine echte Kapazitätssteigerung könnte erzielt werden, wenn überlagernd zu den bestehenden Verkehrsmitteln ein neues Transportmittel attraktive und schnelle Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und den Arbeitsplatzzentren der Chemie anböte. Ob die zurzeit diskutierte Ringbahn einmal realisiert, oder ob mit einer andern Konzeption die notwendige Kapazitätssteigerung verwirklicht wird, ist noch völlig offen.

3. Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr

3.1 Vorbemerkungen

Das Ausbauprogramm gibt eine Übersicht der heutigen Vorstellungen über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Um künftige Projektentwicklungen, neue Bedürfnisse und neue Möglichkeiten berücksichtigen zu können, ist eine periodische Überarbeitung vorgesehen. Für die Realisierung gelten die üblichen Schritte: Aufnahme in das Investitionsprogramm, Budget, Kreditbewilligungen, Referendumsmöglichkeit.

Das Programm bezieht sich auf einen Zeitraum von etwa 20 Jahren.

Regionaler öffentlicher Verkehr steht im Gegensatz zum nationalen und internationalen öffentlichen Fernverkehr und umfasst nur den Personenverkehr.

Wenn sich auch der regionale öffentliche Verkehr in Basel über fünf Kantone und drei Länder erstreckt und die Planung über die Grenzen hinweg koordiniert sein muss, so hat sich doch das Ausbauprogramm aus Hoheitsgründen auf das Gebiet des Kantons Basel-Stadt zu beschränken.

Zur Zeit steht die Botschaft des Bundesrates Nr. 82.082 vom 20. Dezember 1982 über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspoli-

tik bei den eidgenössischen Räten zur Debatte. Darin schlägt der Bundesrat folgenden neuen Art. 36^{ter} Abs. 3 der Bundesverfassung vor: «Die Kantone sorgen für den regionalen Verkehr. Der Bund gleicht ihre Lasten so aus, dass kein Kanton gesamthaft unverhältnismässige Leistungen für den Verkehr erbringen muss. Er erlässt zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Gesamtverkehrssystems Grundsätze für die Förderung und die Ausgestaltung des regionalen öffentlichen Verkehrs.»

Die Bestrebungen der Städte und insbesondere der Parlamentariergruppe des Städteverbandes zielen darauf hin, den Bund ebenfalls am regionalen öffentlichen Verkehr finanziell zu beteiligen. Wie sich schliesslich die zurzeit in Beratung stehenden Verfassungsänderungen auf die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs in Basel auswirken werden, ist noch ungewiss.

3.2 Bauliche Massnahmen

3.2.1 Verknüpfung der Linien 10 und 17

Der entsprechende Ratschlag Nr. 7869 wurde am 26. September 1985 vom Grossen Rat verabschiedet. Nachdem das Referendum zustande kam, muss der Souverän endgültig über diese Vorlage entscheiden. Kosten: ca. 8 Mio. Franken. Daran wird der Bund Beiträge in der Höhe von ca. 2 Mio. Franken leisten. Realisierung: 1986/87.

3.2.2 Masterplan Bahnhof SBB Basel

Mit den mit dem Masterplan Bahnhof SBB Basel vorgeschlagenen Massnahmen werden einerseits die Voraussetzungen für einen umfassenden S-Bahn-Betrieb geschaffen und andererseits die *Verknüpfung der Vorortslinien aus dem Birs- und Leimental mit dem Bahnhof SBB sowie deren Einführung* in bzw. durch die Innerstadt sichergestellt. In den Kostenschätzungen sind auch folgende, ausserhalb des Masterplanperimeters liegende OeV-Vorhaben enthalten:

- Gleisbogen Aeschenvorstadt-St. Alban-Graben
- Gleisverbindung Wettsteinplatz-Claraplatz
- Gleisverbindung Riehenring
- Ausbau Wendeschlaufe Spiegelgasse

- Doppelspur Binnerstrasse
- Haltestellengleis äussere Aeschenvorstadt

Das sogenannte «Konzept 86» wurde von der Behördendelegation am 15. Januar 1986 genehmigt.

Kostenschätzung (nach dem derzeitigen Stand der Planung)

Massnahmen zu Gunsten ö.V. auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt	125 Mio. Fr.
Übrige Massnahmen (durch ö.V. ausgelöst) Kosten zu Lasten Basel-Stadt (zuzüglich gesetzliche Bundesbeiträge 100 Mio. Fr.)	175 Mio. Fr.

Termine

Die Komplexität des gesamten Vorhabens und die enge technische Verknüpfung erfordern ein zweistufiges Vorgehen, indem zuerst ein Projektierungskredit und nach erfolgter Projektierung der notwendige Baukredit angebeht werden. Mit Rücksicht auf die grossen Vorarbeiten und die politische Beratung kann nicht damit gerechnet werden, vor 1994 mit Bauarbeiten beginnen zu können. Es wird eine Gesamtbauteit von etwa 10 Jahren geschätzt, wobei die Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs vorzuziehen sind.

3.2.3 Weitere Ergänzungen im Streckennetz der BVB

Verlängerung der Linie 3 nach Burgfelden-Grenze

Kosten: 3 Mio. Fr., Realisierung: 1987/88

Verlängerung der Linie 2 nach Habermatten

Kosten: 1 Mio. Fr., Realisierung: 1987/88

Schlaufe St. Louis-Grenze

Kosten: 1 Mio. Fr., Realisierung: 1989

Schlaufe Klybeckstrasse

Kosten: 2 Mio. Fr., Realisierung: 1991

3.2.4 Depots

Erweiterung der Garage Rankstrasse

Kosten: 2 Mio. Fr., Realisierung: 1987/88

Erweiterung Depot Dreispitz

Kosten: 10 Mio. Fr., Realisierung: 1990/91

Voraussetzung: Neues Verbindungsgleis von der SBB-Strecke zur Dreispitzgleisanlage

3.2.5 Betriebliche Massnahmen

Anpassungen der Lichtsignalanlagen für Priorität des öffentlichen Verkehrs; Umbau auf Frequenzsteuerung

Kosten: 6,4 Mio. Fr., Realisierung: 1985–89

3.2.6 Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente

Ähnlich wie bei der Osttangente werden auch beim Bau der Nordtangente verschiedene Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs getroffen (Eigentassierung, Ausbau der vom Individualverkehr entlasteten Knotenpunkte zu Gunsten ö.V.). Sie werden rund 10 % der Gesamtkosten beanspruchen. Somit werden im Zusammenhang mit der Nordtangente 60 Mio. Franken für Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs aufgewendet. An diese Kosten bezahlt der Bund 40 Mio. Franken, was dem gesetzlichen Bundesanteil im Nationalstrassenbau entspricht. Auf Basel-Stadt entfallen somit rund 20 Mio. Franken.

3.2.7 S-Bahn

Gemäss dem derzeitigen Stand der Planung wird die SBB die Investitionskosten für eine S-Bahn übernehmen und den kantonalen Beitrag über die Betriebsrechnung mit Amortisation und Zins in Rechnung stellen. Es ist vermutlich mit jährlichen Kosten für den Kanton von 5–10 Mio. Fr. frühestens ab 1991 zu rechnen.

3.2.8 Handlungsspielraum

Auch langfristig, d.h. über 1995 hinaus, wird ein finanzieller Handlungsspielraum für weitere Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs notwendig sein. Hierüber bestehen bereits gewisse Vorstellungen, die sich jedoch im Stadium von ersten generellen Abklärungen befinden. Zur Zeit können deshalb sowohl über die Machbarkeit als auch über den Finanzbedarf keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Solche Planungsvorstellungen bestehen bezüglich einer Ringbahn und der Verlegung der Linie 6 ins Trasse der Wiesentalbahn. Mutmassungen über Kosten ergeben Grössenordnungen von 400 Mio. Fr. (Ringbahn) und 100 Mio. Fr. (Verlegung Linie 6). Eine Aufnahme in das Ausbauprogramm wäre deshalb verfrüht. Eine Realisierung könnte frühestens ab 1996 möglich sein, da die Ausarbeitung dieser Projektideen mit den notwendigen Verhandlungen bis zur Vorlage an den Grossen Rat und die parlamentarische Behandlung noch ca. 10 Jahre beanspruchen dürften.

3.3 Rollmaterialerneuerung und -ergänzung

Das Rollmaterial muss laufend erneuert und entsprechend der steigenden Nachfrage ergänzt werden. Mit den neuen Fahrzeugen ist auch eine Verbesserung des Komforts und in der Regel auch eine Vergrösserung des Platzangebotes verbunden.

Das Programm der Rollmaterialerneuerung sieht folgendermassen aus:

26 Tramwagen Typ Be 4/4	37 Mio. Fr.	1985–87
4 Gelenktrolleybusse	3,2 Mio. Fr.	1990
22 Autobusse	7,2 Mio. Fr.	1992/93
10 Gelenktrolleybusse	8 Mio. Fr.	1996
67 Tramwagen Typ Be 4/6	115 Mio. Fr.	1997–2001

Diese Investitionen werden zum Teil aus den in den jährlichen Rechnungen der BVB enthaltenen Abschreibungsmitteln finanziert.

4. Schlussfolgerungen betreffend mögliche Bautermine und Finanzierbarkeit

Aus der Aufstellung in Kapitel 3 geht hervor, dass namentlich jene Massnahmen, welche über Jahre hinaus grosse Beträge beanspruchen, auf Grund ihres derzeitigen Planungsstandes und des gegebenen Entscheidungsablaufs die Investitionsrechnung zur Hauptsache erst in der 2. Hälfte der 90er Jahre belasten werden.

So werden die im Rahmen des Masterplanes im Bahnhofgebiet vorgesehenen Vorhaben nach den Feststellungen und Beschlüssen der Behördendelegation ab 1994 zur Ausführung gelangen können. Die Höhe der vom Kanton Basel-Stadt jährlich vorzunehmenden Bauinvestitionen wird dabei mit Rücksicht auf die von SBB und PTT gleichzeitig abzuwickelnden Grossbauvorhaben begrenzt bleiben, da die Aufrechterhaltung des Verkehrs, der Geschäftstätigkeit und der Wohnbarkeit eine zu grosse Massierung von Bauarbeiten im Raume Bahnhof nicht zulässt. Auch was die Planungsvorhaben der sogenannten Ringbahn und der Verlegung der Tramlinie 6 ins Trasse der Wiesentalbahn anbetrifft, die ebenfalls grosse jährliche Investitionen auslösen könnten, ist bei günstigen Annahmen für alle erforderlichen Abklärungen und vorbereitenden Massnahmen frühestens 1996 mit einem Baubeginn in grösserem Ausmass zu rechnen.

Demgegenüber ist die projektmässige Vorbereitung der Nordtangente weit fortgeschritten und lässt einen Baubeginn ab 1988 zu. Von der auf 10 Jahre veranschlagten Bauzeit fällt der grössere Teil in die Jahre vor dem frühest möglichen Beginn der Bauarbeiten für die genannten Grossbauvorhaben für den öffentlichen Verkehr. Lediglich während der letzten 4 Jahre müsste allenfalls mit Überschneidungen der für die Nordtangente benötigten mittleren Jahrestanche von 20 Mio. Fr. mit dem dann einzusetzenden Mittelbedarf für die genannten Vorhaben des öffentlichen Verkehrs gerechnet werden. Es wird erst nach Vorliegen der konkreten Projekte und Terminplanungen für diese Ausbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs zu beurteilen sein, ob solche Überschneidungen tatsächlich eintreten werden und ob sie zu Finanzierungsproblemen führen.

Der Regierungsrat hat unter Voraussetzung gleichbleibender Rahmenbedingungen einen Betrag von 50 Mio. Fr. für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als obere mögliche Grenze innerhalb der jährlichen Gesamtinvestitionen bezeichnet. Bis Mitte der 90er Jahre lässt diese Grenze sowohl den Bau der Nordtangente als auch die gleichzeitige Verwirklichung der in Kapitel 3 aufgeführten und in diesem Zeitraum ausführungsfähigen Vorhaben des öffentlichen Verkehrs zu. Daneben lässt der genannte Betrag einen ausreichenden Spielraum für die laufend zu tätigen Investitionen des ordentlichen Ausbaus und Unterhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur offen (u.a. Sanierung der Wettsteinbrücke, verkehrsberuhigende Massnahmen, Anlagen für Velo/Mofa etc.). Sollten für die Zeit nach 1995 ausführungsfähige Bauvorhaben des öffentlichen Verkehrs vorliegen, die zu einer Überschreitung der genannten Limite führen, so wäre unter den dannzumaligen Gegebenheiten zu entscheiden, ob dies zu Lasten der übrigen Aufgabenerfüllung in Kauf genommen wird, ob der Zeitraum für einzelne Vorhaben erstreckt werden soll, ob vorübergehende Belastungsspitzen tolerierbar sind oder ob andere Möglichkeiten der Finanzierung bestehen.

Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr

Beilage 7.1

Massnahme	Kosten- schätzung in Mio. Fr.	Zeitraum	Im Investitions- programm 1986-90 enthalten
<i>Bauliche Massnahmen</i>			
1. Verknüpfung Linien 10 und 17	8	1986/87	ja
2. Masterplan, Teil öffentlicher Verkehr	125	1994-98	ja
3. Verlängerung Linie 3 nach Burgfelden-Grenze	3	1987/88	angemeldet
4. Verlängerung Linie 2 nach Habermatten	1	1987/88	angemeldet
5. Schlaufe St. Louis-Grenze	1	1989	ja
6. Schlaufe Klybeckstrasse	2	1991	ja
7. Erweiterung Garage Rankstrasse	2	1987/88	nein
8. Erweiterung Depot Dreispitz	10	1990/91	ja
9. Lichtsignalanlagen	6,4	1986-89	ja
10. Massnahmen z.G. ö.V. im Zusammenhang mit N2 Nordtangente, Anteil BS	20	1988-98	ja
11. S-Bahn (Betriebsbeitrag)	5-10/Jahr	frühestens ab 1991	nein
12. Rollmaterial Tram - Bus	170	1985-2001	teilweise (47 Mio.)
<i>Handlungsspielraum für Projekte nach 1995</i>			
z.B. - Ringbahn	400	frühestens ab 1996	nein
z.B. - Verlegung Linie 6 ins Trasse Wiesentalbahn	100	do.	pro memoria

Beilage 7.2

Zusammenstellung

	Ö.V.	übrige Verkehrs- bauten
L 10/17	6 (netto)	
Masterplan	125	175 (netto)
Linie 3 Burgfelden	3	
Linie 2 Habermatten	1	
Schlaufe St. Louis	1	
Schlaufe Klybeck	2	
Erweiterung Rankgarage	2	
Erweiterung Depot Dreispitz	10	
Nordtangente	20 (netto)	180 (netto)
	170	355
Rollmaterial	170	
	340	355
S-Bahn	5–10 Mio./Jahr	
Velo/Fussgänger		2 Mio./Jahr
Wettsteinbrücke		20 Mio.
Steinenring/Spalenring		14 Mio.

Beilage 7.3

Genereller Zeitplan

