

Die neue Passerelle soll ihre Nutzerinnen und Nutzer bald schon finden

Im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) plant man eine grössere Umgestaltung des erweiterten Bahnhofareals und weniger Platz für die Autos.



Markus Wüest

Publiziert heute um 14:21 Uhr



Die neue Passerelle am Bahnhof Basel SBB um 7.16 Uhr am Montagmorgen.

Foto: Markus Wüest



Wie schon am 12. Dezember berichtet, hat sich die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek) des Grossen Rats über die Vorschläge der Basler Regierung zur weiteren [Planung des Bahnknotens Basel und insbesondere zum Herzstück](#) gebeugt. Sie befasste sich dabei nicht nur mit der geplanten Bahninfrastruktur, sondern auch mit den [Ausbauten rund um den Bahnhof SBB.](#) ↗

Die neue Passerelle am Bahnhof als Teil eines Plans

Seit dem 6. Dezember ist die [neue, zusätzliche Passerelle](#) am Bahnhof SBB geöffnet. Dass sie noch kaum genutzt wird, dürfte nicht weiter erstaunlich sein. Naturgemäss dauert es eine Weile, bis sich neue Abläufe bei den Reisenden einspielen. Oder, wie die SBB auf eine entsprechende Frage dieser Redaktion schreiben: «Erste Beobachtungen zeigen häufig eine niedrigere Frequentierung in den Anfangstagen, insbesondere wenn die bisher genutzten Wege (Unterführungen, Strassenüberführungen) weiterhin bekannt und bequem sind. Erwartet werden steigende Nutzerzahlen, sobald Fahrgäste die neue Verbindung routinemässig wahrnehmen.»

Am Montagmorgen wurde die neue Passerelle zwischen 7 und 7.30 Uhr von 11 Reisenden genutzt, die mit dem IR 37 ankamen. Und etwa 20 Reisende aus der S-Bahn S3 wählten auch diesen Weg. Der Aufgang zur Passerelle auf der nördlichen Seite des Bahnhofs ist nicht ganz einfach zu finden. Man muss im Elsässerbahnhof beim Gleis 4 aufs Perron und dann entweder zu Fuss oder mit dem Lift nach oben. Doch die neue Passerelle soll wichtig werden: Denn sie führt zum neu geplanten Markthallenplatz.

Der Markthallenplatz

Die Uvek hat sich von den Planern im BVD namentlich auch zum [Markthallenplatz](#), der zu einer Art zweitem Centralbahnplatz werden soll, informieren lassen. Die Markthallenbrücke würde abgerissen und der motorisierte Individualverkehr (MIV) massiv beschränkt. In der Vorstudie werde empfohlen, «den Markthallenplatz nur mit einer MIV-Spur in Richtung Viaduktstrasse sowie die Margarethenbrücke neu nur mit einer MIV-Spur in Richtung Gundeli zu gestalten», heisst es im Bericht der Uvek.

Linienbusse sollen laut Studie mittelfristig keine mehr über die Centralbahnstrasse West bis zum Centralbahnplatz geführt werden. «Die Buslinie 48 wendet westlich der Margarethenbrücke in der Viaduktstrasse. Die Buslinie 50 wird durch die S-Bahn-Linie an den Euro Airport und die Buslinie 30 durch die Tramlinie 30 abgelöst.»

Die Margarethenbrücke

Es gibt grundsätzlich drei Varianten, was die neue Margarethenbrücke betrifft, wie es heisst. Entweder gar keinen MIV mehr, nur eine Spur (von der Stadt in Richtung Gundeli) oder zwei Spuren (in beide Richtungen je eine). Mit einer Mehrheit von sieben zu vier Stimmen bei einer Enthaltung spricht sich die Uvek dafür aus, dass die Margarethenbrücke nach dem Neubau nur noch in Nord-Süd-Richtung (von der Markthallen-Kreuzung ins Gundeli) vom MIV befahren wird und bei der Projektierung des Stadtraums rund um den Bahnhof Basel SBB, wie von der Vorstudie vorgesehen, auf diesem Zustand aufgebaut werden kann.

Die Mehrheit der Uvek «verweist darauf, dass die Verkehrssimulation zeigt, dass der Einrichtungsverkehr auf der Margarethenbrücke für den MIV gut bewältigbar ist». So steht es im Bericht. Eine Minderheit bleibe diesbezüglich skeptisch. In der 13-köpfigen Uvek sitzen vier Mitglieder der SP, zwei Grüne (Raffaella Hanauer ist seit Februar Präsidentin der Kommission), eine Vertreterin der Basta, eine Vertreterin der GLP und fünf Bürgerliche.

Die Meret Oppenheim-Strasse

Da der MIV von der Viaduktstrasse her kommend nicht mehr an der Markthalle vorbeifahren soll, sondern via Margarethenbrücke in die Meret Oppenheim-Strasse und dann via Peter Merian-Brücke in die Nauenstrasse, wird die Meret Oppenheim-Strasse künftig deutlich mehr Verkehr schlucken müssen. Hinzu kommt, dass die Regierung plant, den Autoverkehr weitgehend aus der Güterstrasse zu verbannen.

Die mit der Verkehrsberuhigung vor der Markthalle verbundene stärkere MIV-Belastung der Meret Oppenheim-Strasse stosse insbesondere im [Gundeli auf Kritik](#), weiss die Kommission. Gemäss Prognosen nehme der Autoverkehr in der Meret Oppenheim-Strasse um 80 Prozent zu. An anderer Stelle im Bericht heisst es allerdings, diese Projektion sei wesentlich auf die Entlastung der Güterstrasse zurückzuführen, und es gebe letztlich nur eine Zunahme um 7 Prozent. Die Uvek stellt zudem fest, dass es in der Meret Oppenheim-Strasse «im relevanten Perimeter» deutlich weniger Haushalte gebe als im «relevanten Perimeter» der Güterstrasse.

Zudem: «Wird das vom Regierungsrat definierte Ziel einer MIV-Reduktion um ein Drittel bis 2037 erreicht, könnte die MIV-Menge auf den beiden Strassen zusammen gegenüber heute sogar abnehmen.» Es hat im Bericht einige dieser Hätte-könnte-würde-Formulierungen. Es stellt sich die Frage, wie der erwartete Bevölkerungszuwachs mit einer deutlichen Abnahme des MIV unter einen Hut gebracht werden soll.

Interessant auch diese Formulierung im Bericht der Uvek: «Die Verwaltung hat mit einer Verkehrssimulation geprüft und nachgewiesen, dass das in der Vorstudie erarbeitete Verkehrsregime (rund um den Bahnhof SBB; Anm. d. Red.) für den MIV funktioniert.» Gibt es eine Simulation, die das nachweist?

Die Tramhaltestelle Margarethenbrücke

Gemäss den Plänen sollen künftig auf der neuen Margarethenbrücke die Tramlinien, 2, 12, 16, 17 und 30 halten. Dies würde bedeuten, dass bei einem Gleis pro Fahrrichtung innerhalb des 7,5-Minuten-Takts fünf Tramzüge eingeplant wären. Bei der Tramhaltestelle Bankverein sind es heute 6 Linien (3, 8, 10, 11, 14 und 15), was regelmässig zum Tramstau führt. Voraussichtlich würden deshalb die Linien 2 und 30 oder 17 und 30 miteinander verknüpft.

Haltepunkt der Züge im Bahnhof SBB

In Zukunft sollen die Züge noch ein Stück weiter nach Westen fahren, sodass die Reisenden ganz vorne rasch auf die neue Margarethenbrücke gelangen. Bei einer Reisezuglänge von rund 200 Metern käme somit der letzte Wagen ungefähr auf der Höhe der alten Passerelle zu stehen. Die alte Bahnhofshalle, «vor einigen Jahren entsprechend aufwendig instandgesetzt», wie die SBB schreiben, bliebe somit weitgehend ungenutzt.

NEWSLETTER

Guten Morgen Basel

Erhalten Sie die wichtigsten und spannendsten News aus der Region, der Schweiz, der Welt und dem Sport.

[Weitere Newsletter](#)

Abonnieren

Markus Wüest ist Mitglied der Chefredaktion der BaZ. Er hat in Basel Geschichte studiert und arbeitet seit 1990 als Journalist und Redaktor. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden](#).

4 Kommentare