

Internes SBB-Papier zeigt: Am Basler Bahnhof wirds gefährlich

21. November 2018

Der Bahnhof SBB ist zu Pendlerzeiten überfüllt. Weil das Passagieraufkommen steigt, müssen die SBB reagieren, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Philipp Felber, Christian Mensch, BZ Basel

Architekt Pierre de Meuron sagt es schon längst: «Hier besteht ein erhebliches Risiko.» Zum Schluss, dass es gefährlich werden wird, sind nun auch die SBB gekommen. Gemäss einem internen Papier werde der Bahnhof in zwei Jahren «hinsichtlich Kapazität des Personenabflusses sicherheitskritisch überlastet sein», heisst es. Der Hintergrund: Immer mehr Passagiere nutzen den Bahnhof Basel. Entsprechend knapp wird der Platz. Vor allem zu Hauptverkehrszeiten kommt es zu Behinderungen. Abhilfe wird gesucht.

Vor allem die Aufgänge von den Perrons zur Passerelle sind bei Ankunft eines Zugs so verstopft, dass sich die Menschenmassen davor stauen. Dasselbe gilt bei den Rolltreppen zur grossen Bahnhofshalle. Der renovierte Westflügel wird noch mehr Menschen, auch Nicht-Pendler, anziehen. Denn mit der neuen Migros-Filiale und weiteren Läden, Restaurants und Bars soll der Bahnhof als Einkaufs- und Flanierzone attraktiver werden.

Sicherheitsüberprüfung von 2003

Im Zeitraum zwischen 2007 und 2016 stieg die Zahl der Passagiere, die im Bahnhof SBB ein- und aussteigen, gemäss offiziellen Angaben im Schnitt jährlich um 1,7 Prozent. In absoluten Zahlen heisst das: 2007 lag die Frequenz bei 96.900 Passagieren pro Tag, 2016 bei 114.200. Das Plus von gut 17.000 Pendlern pro Tag entspricht einer Zunahme von knapp 20 Prozent. Hinzu kommen wegen des Einkaufsangebots zusätzliche Benutzer, die den Bahnhof bevölkern. Laut den vorliegenden Unterlagen der SBB erhöhte sich die Frequenz bereits auf 120.000 Pendler pro Tag, und wird wohl weiter auf 125.000 ansteigen.

Das letzte Mal wurde das Gebäude 2003 von der Feuerpolizei auf seine Sicherheitsstandards überprüft, als die neuesten Läden auf der Passerelle gebaut wurden. Peter Blumer, Geschäftsleiter der zuständigen Gebäudeversicherung Basel-Stadt, sagt: «Es ist zutreffend, dass das im Baubewilligungsverfahren 2001/03 bewilligte Fluchtwegkonzept auch mit der Frequenzsteigerung nach wie vor rechtens ist.» Mit der Steigerung der Frequenz bestehe «keine akute Gefahr an Leib und Leben» für Personen auf der Passerelle. Nur in diesem Fall oder bei Umbauten müsste nachgerüstet werden.

Nun ist der Druck offenbar genügend gross geworden, dass die SBB reagieren. Seit diesem Jahr überprüft sie mit Sensoren die Passagierströme. Das Ziel: Mit einzelnen Massnahmen die Ströme leiten. Etwa mittels am Boden aufgezeichneter Pfeile, wie sie im Berner Bahnhof zum Einsatz kommen. Solche Massnahmen werden aber nicht ausreichen. Deshalb wird die alte Personenunterführung reaktiviert.

Geplant ist, dass Ende März 2020 die Unterführung geöffnet wird. Diese nutzen die SBB heute

ausschliesslich für den Warentransport. Pendler sollen sie künftig zu den Hauptverkehrszeiten nutzen, also wohl von 6.15 bis 9.15 Uhr und von 15.15 bis 19.15 Uhr. Allerdings nur die Ankommenden; diese werden von den Gleisen 5 bis 12 in Richtung Centralbahnplatz in die Unterführung umgeleitet, um dann bei Gleis 4 wieder an die Oberfläche zu gelangen. So der Plan der SBB.

Dirigierte Personenströme

Über die Unterführung wird es nicht möglich sein, von einem Perron zum anderen zu wechseln. Einzig der Weg in die Stadt ist vorgesehen. Das soll laut den Plänen über Rolltore passieren. Heisst: Kommt ein Zug auf Gleis 12 an, können die Passagiere in die Unterführung, die Zugänge zu den anderen Gleisen sind geschlossen. Um die Pendler in die richtige Richtung zu bewegen, werden «Kundenlenker» zum Einsatz kommen.

Weil die SBB davon ausgehen, dass selbst dies nicht reichen wird, planen sie weitere Massnahmen: etwa zusätzlich eine zweite provisorische Passerelle auf den Fahrplanwechsel 2025 hin. Diese wird voraussichtlich 2035 durch eine endgültige, zweite Gleisquerung ersetzt. Dann hat die Personenunterführung erneut ihren Zweck getan.