



## Antrag

des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Pratteln, 06.08.2025 / mc

### **3439 Beantwortung Postulat, UP, Bernhard Zwahlen, Verkehrs-Brennpunkt Bahnhofplatz Süd, ein übergeordnetes Verkehrskonzept für mehr Sicherheit**

#### **1. Text des Postulats**

An seiner Sitzung vom 26. August 2024 hat der Einwohnerrat das folgende «Postulat betreffend Verkehrs-Brennpunkt Bahnhofplatz Süd, ein übergeordnetes Verkehrskonzept für mehr Sicherheit» von Bernhard Zwahlen, UP, überwiesen.

Der Bahnhofplatz Süd ist bereits jetzt überlastet und unübersichtlich. Spätestens mit der Überbauung «Gleis Süd» wird der MIV über den Bahnhofplatz markant zunehmen. (So auch im Verkehrsgutachten des QP-Gleis Süd beschrieben).

Schon heute gibt es diverse Brennpunkte am Bahnhofplatz. So ist der Platz am Bahnhof grundsätzlich eine Begegnungszone für die Nutzenden des Öffentlichen Verkehrs und für den Umstieg auf andere Verkehrsträger. Dies soll auch der Hauptnutzen eines Bahnhofplatzes sein. So gehören zum ÖV auch die Busse und Taxis am Bahnhofplatz.

Weiter müssen den zu Fuss Gehenden, Fahrradfahrenden und Nutzenden des Park- oder des Kiss & Rail Umsteigemöglichkeiten und Parkier-/ Halteflächen zur Verfügung stehen.

Wenn Durchgangsverkehr und «Shopping-Verkehr» (z.B. Coop-Pronto) dazu kommt, wird es schnell eng und unübersichtlich.

#### Die Hauptthematiken zurzeit sind:

- Unübersichtlichkeit und dadurch mangelnde Sicherheit am Bahnhofplatz MIV-Wendeplatz am Bahnhofplatz
- Kiss & Rail mitten auf der Kreuzung
- Durchgangsverkehr Bahnhofstrasse, Güterstrasse, Zehntenstrasse
- «Shopping-Verkehr» zum Coop-Pronto und anderen anliegenden Geschäften
- Taxistandplätze und das dazugehörige Wenden der Taxis
- Geschwindigkeitsübertretungen von sämtlichen Fahrzeugen

#### Zukünftige Themen sind:

- Durchgangsverkehr zum QP Gleis Süd Baustellenverkehr zum QP Gleis Süd
- Velo-Achse zum Bredella- und Grüssen Areal

(Die Aufzählungen sind nicht abschliessend.)

Die Situation um den Bahnhofplatz muss vollumfänglich geprüft werden. Dazu sollen sämtliche Anspruchsgruppen sowie zukünftige Planungen einbezogen und berücksichtigt werden.

Es soll übergeordnet weitergedacht und Fragen gestellt werden.

Einige Beispiele:

- Können die Taxistandplätze auch an der Zehntenstrasse liegen?
- Können die Tiefgaragen der zwei Oberbauungen am Bhf. nicht stärker für Park&Rail genutzt werden?
- Wie kann der Durchgangsverkehr Richtung Güterstrasse reduziert werden?
- Muss beim QP-Pratteln ein neues Zufahrtssystem ausgearbeitet werden?
- Wie gelingt es die, Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Verkehrsteilnehmenden durchzusetzen?
- Würde ein Einbahnkonzept die Situation verbessern?
- Wie soll die künftige Velounterführung gestaltet werden? Wo soll die Ein-/ Ausfahrt hinkommen?

Ich schlage vor, dass der Gemeinderat diverse Ideen der Anspruchsgruppen sammelt, diese Ideen bündelt und daraus ein Verkehrskonzept Bahnhofaplatz-Süd ausarbeitet.

Dieses Konzept muss zwingend mit dem QP Gleis Süd übereinstimmen und den diversen Anforderungen eines Bahnhofplatzes gerecht werden.

#### **Ich bitte den Gemeinderat zu prüfen und zu berichten:**

1. Wie ein «Verkehrskonzept Bahnhofplatz Süd» erstellt wird.
2. Wie die verschiedensten Anliegen geprüft werden und in die Planung einfließen.
3. Welche Optionen in Betracht gezogen werden, für eine kurzfristige Entschärfung / Entflechtung, am Bahnhofplatz.
4. Welche Optionen in Betracht gezogen werden, für eine langfristige Entschärfung/ Entflechtung, am Bahnhofplatz.
5. Wie die Situation und Problematik mit kommendem Durchgangsverkehr (und zeitnah auch Baustellenverkehr) zum Gleis Süd angegangen wird.

## **2. Einleitende Bemerkungen**

### **2.1. Verkehrssicherheit**

Im Umfeld des Bahnhofs Süd haben sich seit der Fertigstellung des Aquila und Umgebung keine Verkehrsunfälle mehr ereignet. Zudem haben sich die registrierten Geschwindigkeitsübertretungen in den vergangenen Jahren deutlich reduziert. Aus Sicht der Gemeinde besteht daher kein dringlicher Bedarf, verkehrssichernde Massnahmen auszuführen.

### **2.2. Begegnungszonen**

Begegnungszonen sind flächige Verkehrsregime, welche vorhandene Querungen und Begegnungsfälle auf einem tiefen Geschwindigkeitsniveau mit dem Prinzip der Koexistenz ermöglicht. Dabei sind der verkehrlichen Belastungen einer Begegnungszone keine strikten Obergrenzen gesetzt. Bei der Einrichtung von Begegnungszonen sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Ermöglichen von freien Querungsmöglichkeiten entlang des gesamten Strassenraumes.
- Ausreichende Sichtweiten und gut überschaubare Strassenräume für alle Verkehrsteilnehmende.
- Schaffung von Räumen, die als nicht-befahrbar Fläche genutzt werden können.
- Limitierung der Anzahl Parkplätze im Begegnungszonenperimeter.
- Optimierung der Flächenzuteilung für Fussgängerinnen und Fussgänger und Aufenthaltsmöglichkeiten.
- Sicherstellen von attraktiven Erdgeschossnutzungen beidseits der Strasse.
- Berücksichtigung der Bedürfnisse und Fähigkeiten sensibler Nutzergruppen.

### 2.3. Weitere Entwicklungen im Bahnhofsumfeld

Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Pratteln Mitte werden verschiedene Infrastrukturprojekte geplant. Darunter fällt insbesondere die Planung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Pratteln, bestehend aus Bahnhofsplatz Nord mit Bushof, Velostation, P+R, neuer Anschluss Personenunterführung, Velounterführung sowie Langsamverkehrsachsen (Talbach- und Gleispromenade).

Ein neuer Kreisel auf der Salinenstrasse soll nördlich der Bahn das Bredella Quartier erschliessen. Die neue Velounterführung mit entsprechenden Velorampen wird mittelfristig zu Veränderungen im Bereich des Bahnhofs Süd führen.

Mit Blick auf den 11. Generellen Leistungsauftrag (GLA) (ab 2029) überarbeitet der Kanton das Busnetz im Raum Pratteln. Dabei wird auch die Busführung im Bahnhofsumfeld betrachtet. Unter Umständen führt dies zur Verschiebung der Haltestelle Bahnhof Süd, sie bleibt aber auf der Südseite vom Bahnhof. Diese Entwicklung verändert ebenfalls die zukünftigen Gestaltungsoptionen für den Bahnhofsplatz Süd.

Längerfristig plant die SBB die Erneuerung der Personenunterführung. Die heutige Personenunterführung ist nicht mehr normgerecht, erzielt nicht die notwendigen Kapazitäten und hat klaren Erneuerungsbedarf. Mit dem Ausbau des Bahnnetzes und der S-Bahnverbindungen in der Agglomeration Basel sind verschiedene Anpassungen der Bahninfrastruktur verbunden. Infolge des Ausbaus des Bahnknotens Basel und der Entflechtung Pratteln wird ein Ausbau des Bahnhofs Pratteln nötig werden. Die genaue Lage und Dimensionierung der Personenunterführung sowie der Zugänge auf der Süd- und der Nordseite ist durch die SBB derzeit in Abklärung. Dabei handelt es sich um eine langfristige Perspektive für den Bahnhof Pratteln. Die Planung der Mobilitätsdrehscheibe wird eng mit den SBB abgestimmt, so dass die Schnittstellen zu einer zukünftigen neuen Personenunterführung aufwärtskompatibel gestaltet werden können.

## 3. Beantwortung der Fragen

Frage 1 und 2: Wie ein «Verkehrskonzept Bahnhofplatz Süd» erstellt wird und wie die verschiedensten Anliegen geprüft werden und in die Planung einfließen.

Der Gemeinderat hat aufgrund der öffentlichen Mitwirkung zum QP GLEIS SÜD sowie dem eingereichten Postulat Nr. 3439 von Bernhard Zwahlen beschlossen die Verkehrsführung im Bereich zwischen Gempen- und Schlossstrasse überprüfen zu lassen. Hierzu wurde eine Submission im Einladungsverfahren durchgeführt, bei dem drei Offerten eingereicht wurde. Der Gemeinderat hat die Firma mrs partner ag in Kooperation mit RaumProzesse GmbH als unabhängiges Verkehrs- und Planungsbüro mit der Bearbeitung der Fragestellungen beauftragt.

Im Rahmen der Verkehrsanalyse wurden zum einen die Zahlen des Verkehrsgutachten GLEIS SÜD nochmals überprüft und plausibilisiert. Zudem wurden diverse Erschliessungsvarianten des Areals geprüft und Chancen sowie Risiken aufgeführt. Zum anderen wurde die Verkehrsführung im Bereich zwischen Gempen- und Schlossstrasse nochmals kritisch analysiert und Gestaltungsoptimierungen für die Begegnungszone vorgeschlagen.

Das resultierende Konzept leistet eine solide Analyse und eine Auslegeordnung der Gestaltungsoptionen für die weitere mittel- bis längerfristige Entwicklungen.

### Frage 3: Optionen für eine kurzfristige Entschärfung am Bahnhofplatz.

Folgende Defizite wurden im Raum der Begegnungszone Bahnhof Süd festgestellt:

- Hohe Konzentration der Nutzungen entlang der Strasse.
- Beidseitige Parkplatzreihe engen den bereits schmalen Strassenabschnitt ein und führen zu einer Tunnelwirkung im Strassenraum.
- Unberechtigte Nutzung der Flächen für Taxi und K+R.
- Fehlender Vorbereich der Bauten zur Belebung des Strassenraumes.
- LkW-Verbot wird missachtet.

Unabhängig von einer zusätzlichen Belastung des Bahnhofplatzes **durch weitere Entwicklungen** besteht heute bereits ein Potential für eine Verbesserung der Strassenraumgestaltung. Die Tunnelwirkung zwischen den zwei Parkplatzreihen soll aufgebrochen und die Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende **vor dem Bahnhofszugang** verbessert werden.

Konkret bedeutet dies, dass die Taxistandplätze auf die Südseite zum Aquila hin verschoben und die Kiss&Ride Plätze an die Ecke Zehnten-/Bahnhofstrasse verschoben werden. Dies reduziert den Nutzungsdruck sowie die Wendemanöver und verbessert die Übersichtlichkeit im Bereich direkt vor dem Bahnhof. Der neu gewonnene Raum vor der Veloabstellanlage soll mit mobilen Pflanztrögen bespielt werden. Die Güterstrasse wird ab Beginn der Begegnungszone bis zur Zehntenstrasse farblich bemustert werden. Durch eine unterschiedliche Markierung wird die Begegnungszone besser wahrgenommen und den Verkehrsteilnehmer die Begegnungszone optisch verstärkt signalisiert. **Für diese Massnahmen ist ein Kostendach von CHF 100'000 vorgesehen.**

**In Absprache und auf Anregung der Grundeigentümerschaft wird im Bereich zwischen Aquila und Albanhof ein Fahrverbot signalisiert und anschliessend ein richterliches Verbot beantragt. Die Eigentümerschaft ist dann selbst für Sanktionen verantwortlich.**

Das bestehende LkW-Verbot ab Albanhof bis Bahnhofstrasse soll besser gekennzeichnet werden.

### Frage 4: Optionen für eine langfristige Entschärfung am Bahnhofplatz.

Wie bereits erläutert wird sich das Bahnhofsumfeld langfristig stark verändern.

Aufgrund laufender Planungen im Zusammenhang mit den Projektierungen der SBB sowie der zukünftigen Busführung kann hier noch keine abschliessende Aussage über eine langfristige Gestaltung gemacht werden. Grundsätzlich sind die Punkte gemäss Ziffer 2.1 zu berücksichtigen um auch zukünftig eine attraktive Begegnungszone zu erhalten.

Mittelfristig wird es durch den Neubau der Velounterführung auch auf der Südseite zu Veränderungen kommen. Die Velorampe wird im Bereich der heutigen Veloabstellplätzen hoch führen. Diese sollen wiederum auf die Westseite des Bahnhofsgebäudes verlagert werden. In dem Rahmen sind die Abstellplätze im westlichen Bereich neu zu gliedern, so dass für alle Verkehrsteilnehmer ausreichend Platz besteht.

### Frage 5: Wie die Situation und Problematik mit zusätzlichem Durchgangsverkehr (und zeitnah auch Baustellenverkehr) zum Gleis Süd angegangen wird.

Das Verkehrsgutachten sowie die Zweitmeinung durch mrs partner ag zeigt auf, dass die Anzahl Fahrten gut durch eine Begegnungszone verkraftbar sind. **Dies wird durch die Unfallstatistik bestätigt.** Der Gemeinderat ist der Überzeugung, dass mit den geplanten Optimierungen die Begegnungszone weiterhin gut funktionieren wird. Der temporär notwendige Baustellenverkehr wird wie bereits beim Rückbau der Rohner Bauten nicht über den Bahnhofplatz und die Salinenstrasse abgewickelt werden. Für grössere LkW ist das Lichtraumprofil der Salinenstrasse unter der Bahn durch sowieso nicht ausreichend.

#### 4. Beschluss

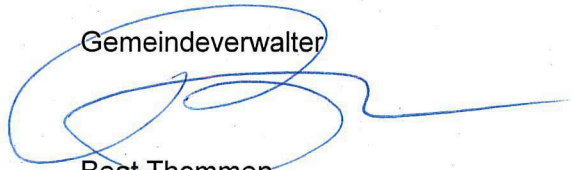
4.1 Das Postulat Nr. 3439 wird als erfüllt abgeschrieben.

Gemeindepräsident



Stephan Burgunder

Gemeindeverwalter



Beat Thommen