



Eingeschrieben

Baudepartement Basel-Stadt
Bauinspektorat
Rittergasse 4
4001 Basel

Basel, 18. November 2010

Meret Oppenheim - Strasse 45, Basel
Generelles Baubegehren vom 20. 10. 2010, Projekt Anlieferung Süd

Der Neutrale Quartierverein Gundeldingen erhebt gegen das aufgelegte Generelle Baubegehren

Einsprache.

I. Legitimation

Der Neutrale Quartierverein Gundeldingen vertritt die Interessen der Bewohnerschaft im Gundeldingerquartier sowie auch von Mitgliedern mit Gewerbebetrieben im Gundeldingerquartier. Der Perimeter ist durch die territoriale Abgrenzung unter den Neutralen Quartiervereinen Basels definiert. Das ganze Areal des Bahnhofs SBB liegt innerhalb dieses Perimeters des Gundeldingerquartiers.

Die Zone südlich der Geleiseanlagen ist für den Ausbau wichtiger Infrastrukturen für die Vernetzung des Stadtteils Basel-Süd, im Speziellen des Gundeldingerquartiers, mit den Stadtquartieren nördlich des Bahnhofs SBB von grosser Wichtigkeit. Mit der Behandlung des Ratschlags 09.1688.01 betreffend RailCity - Bahnhof SBB wurde deutlich, dass für einen weiteren Ausbau eine übergeordnete Planung notwendig ist.

Auszug aus dem Votum von Herrn RR Wessels, (19.5.2010 GR Protokoll)

Es ist die Rede von einer zweiten Passerelle, die gebaut werden soll. Wir sind mit der SBB daran und begleiten Sie in der Erarbeitung dieses Rahmenplanes. Meine Absicht ist, Ihnen einen zweiten Masterplan vorzulegen. Was wir jetzt haben beim Bahnhof SBB ist das Resultat des Masterplans aus den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Dieser wurde in den letzten 20 Jahren Schritt für Schritt umgesetzt. Sie haben recht, wenn Sie kritisieren, dass die Situation nicht befriedigend ist. Dessen sind wir uns selbstverständlich bewusst. Der Rahmenplan der SBB ist die Basis für einen nächsten Masterplan, wo wir einen grossen weiteren Entwicklungsschritt machen möchten mit unserem Bahnhof SBB. In diesem Sinne sind die Probleme sehr gut erkannt, ich muss Sie um Geduld bitten, bis wir hier konkreter werden können.

Die urbane Entwicklung eines Zentrums Basel Süd hängt sehr stark mit der baulichen und funktionellen Gestaltung des Raumes Bahnhof SBB zusammen.

Im Voruntersuchungsbericht zur Umweltverträglichkeit von Buchhofer Barbe AG vom 18. 11 2008, liegt das Gundeldingerquartier im Perimeter für die Auswirkungen des Verkehrs (Seite 13-14). Für den Industrie und Gewerbelärm (Güterumschlag) sagt der Bericht aus, dass diese Auswirkungen erst beim Vorliegen von konkreten Projekten vertieft betrachtet und beurteilt werden können (Seite 6, 33)

II. Stellungnahme zum Fragenkatalog

Variante 1 (Andockstellen) und **2** (Anlieferungsbau) sowie **Variante 3**

Zu Bau und Planungsrecht:

Aus den Darlegungen des zuständigen Beamten im Bauinspektorat ist offen geblieben, ob die SBB gegen den Grossratsbeschluss vom 19.5.2010 Einspruch erhoben hat. Die rechtliche Grundlage für das generelle Baubegehren wäre damit nicht erfassbar, da die Auswirkungen neu geklärt werden müssten.

Zu Städtebau und Gestaltung:

Im Masterplan RailCity (Arge Roost, Menzi & Bürgler 6.7.2007 Seite 58) wie auch im Ratsschlag für den Bebauungsplan war die Anlieferung östlich der Passerelle positioniert und soll jetzt auf die westliche Seite verlegt werden.

Die neue Positionierung der Gebäude kann im jetzigen Planungsstadium für den dringend notwendigen Ausbau der zusätzlichen Verkehrswege nicht beurteilt werden, da der dazu notwendige Masterplan noch nicht erarbeitet ist. Aus den auf Quartierebene bereits erfassten Bedürfnissen ist ersichtlich, dass die geplanten Baukörper im optimalen Bereich für den Ausbau der Fussgärgerverbindung zur Querung des Bahnareals, der Vernetzung der kommerziellen Zonen im Bahnareal und der Güterstrasse sowie einer Axe für den Veloverkehr liegen. Die bestehende Verbindung zwischen Veloparking und Passerelle muss funktionell besser gestaltet werden.

Die Variante 3 liegt unter der bestehenden Passerelle und bildet vermutlich ein kleineres Hindernis für den weiteren Ausbau der Fussgänger- und Veloverbindungen.

Die Varianten 1 und 2 liegen direkt vor dem Meret Oppenheim-Platz und damit auch mit direkter Sichtverbindung zu den Wohnbauten an der Güterstrasse. Für den Lärmschutz sind vermutlich wirksame zusätzliche Massnahmen notwendig. Sie stehen dem weiteren Ausbau der Fussgänger- und Veloverbindungen eher im Wege.

Eine Begrünung von Flachdächern ist für alle Bauten zwingend notwendig.

Die Gestaltung des Raumes im Umfeld des Meret Oppenheim-Platzes ist auf grosses Unverständnis gestossen. Es ist dringlich ein Konzept für die Gestaltung des ganzen Arealteils festzulegen.

Zusätzlich zu Variante 1,2 und 3

Im Fragenkatalog vermissen wir wichtige Punkte.

- Die Auswirkung des ruhenden Verkehrs auf die benachbarten Quartierstrassen ist bereits heute ein grosses Problem. Der geplante Rückbau der Parkplätze für Motorfahrzeuge ist abzulehnen. Für die Zweiradfahrzeuge (mit und ohne Motor) braucht es dringend zusätzliche Abstellplätze, auch auf der Südseite des Bahnareals.
- Veränderungen der Verkehrskonzepte im Gundeldingerquartier, der Nauenstrasse und der Merianbrücke stehen in der Planung. Es ist nicht ersichtlich, wie diese Auswirkungen berücksichtigt wurden.
- Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB und die Vergrösserung der kommerziellen Angebote in diesem Areal werden zusätzlichen Verkehr von Kunden bewirken, nicht nur Anlieferungsverkehr. Es braucht grossflächig eine effiziente Parkraumbewirtschaftung für den motorisierten Verkehr resp. mehr Abstellplätze für den Langsamverkehr, damit die im Gundeldingerquartier beanspruchten Plätze wieder für die Quartierbedürfnisse zur Verfügung stehen. Die bestehende Einrichtung für Kiss and Ride neben der Meret Oppenheim-Strasse muss dringend verbessert und attraktiver gestaltet werden.

- Die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Strassen im Gundeli wurden mit einer Voruntersuchung vom 18.11.2008 erfasst. Diese Untersuchung kann nicht abschliessend sein, da im Bericht selbst Nacharbeiten aufgeführt sind und die Lage wie auch die Intensität der Anlieferung von Süden wesentlich geändert wurden.

III. Anträge

1) Planungsgrundlagen:

Das generelle Baubegehren ist für die Beantwortung zurückzustellen bis der angekündigte neue Masterplan Bahnhof SBB Basel die Grundlage für die aktuelle Planaufgabe bilden kann und den betroffenen Anwohnerschaften und Gewerbekreisen und Institutionen zur Kenntnis und zur Stellungnahme vorgelegt werden konnte.

Bevölkerung und Liegenschaftsbesitzer erwarten ein Planungsdokument mit einem Planungshorizont von 20- 30 Jahren, das die Auswirkungen auf die benachbarten Quartiere gesamtheitlich für den ganzen Betrieb (kommerzielle Nutzung, Drehscheibe des öV, öffentliche Querverbindung) aufzeigen. Dies betrifft

- den ruhenden Verkehr, im speziellen die Abstellplätze für die Velofahrer, sowohl für Bahnkunden wie auch für Kunden aller Verkaufsgeschäfte auf dem heutigen Areal der SBB
 - den Ausbau der noch fehlenden Verkehrswege für den Veloverkehr und die Fussgänger zur Querung des Bahnareals
 - die Auswirkungen des MIV auf die Belastung der Quartierstassen im Gundeli für den rollenden und den ruhenden Verkehr
 - die Konkurrenz zu den bestehenden Ladenstrukturen beidseits des Bahnareals, im Speziellen auch in der Güterstrasse
- 2) Es muss aufgezeigt werden, dass die schrittweisen Änderungen den Zielen eines übergeordneten Masterplans für das Gesamtareal zwischen Güterstrasse und Centralbahnstrasse entsprechen und die in Planung befindlichen Verkehrskonzepte im Umfeld des Areals SBB ermöglichen.
 - 3) Es muss aufgezeigt werden, wie sich die Massnahmen für die Erweiterung der Durchgangskapazität für den Langsamverkehr auf der Nord-Süd-Achse einfügen und wann diese wann realisiert.
 - 4) Es muss aufgezeigt werden, wie die bestehenden Veloabstellplätze um min. 800 wettergeschützte und gesicherte Abstellplätze erweitert werden können.
 - 5) Es muss festgelegt werden, dass jeder weitere Ausbau im Gesamtareal einen Beitrag zur Verbesserung des Klimas leistet, damit die Auswirkungen der grossen vegetationslosen Zonen wie offene versiegelte Flächen und unbegrünte Flachdächer abgebaut werden können.
 - 6) Umweltschutzverträglichkeitsprüfung

Eine Prüfung muss die Gesamtheit der Einflüsse und Auswirkungen auf dem ganzen Areal des Bahnhofs Basel SBB umfassen. Dies beinhaltet auch die Auswirkungen des Ausbaus der Infrastruktur für den Bahnbetrieb mit den erweiterten Perronanlagen gemäss dem neuen Rahmenplan der SBB, wie auch dem in Arbeit stehenden neuen Verkehrskonzept für das Umfeld des Bahnhofs SBB. Der vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht kann deshalb auf keinen Fall „Eine abschliessende Vorprüfung gemäss UVG Art.10b lit.3“ sein, da im Bericht selbst Nacharbeiten aufgeführt sind und die Lage wie auch die Intensität der Anlieferung von Süden wesentlich geändert wurden. **Im Speziellen betrifft dies auch den Lärm aus dem Güterumschlag, der offenbar teilweise auch nachts stattfinden wird.**

IV. Begründung der Anträge

Zu 1) Planungsgrundlagen

Der vor 25 Jahren ausgearbeitete Masterplan Bahnhof Basel, Konzept 86, später weiterbearbeitet zum „Projekt 91“ und „EuroVille“ ist teilweise überholt. Es gibt keine Übersicht, die den aktuellen Gegebenheiten entspricht und die Absichten für die weitere Entwicklung wieder gibt.

Der Masterplan RailCity Basel zeigt im Kapitel Logistik für die Anlieferung aus dem Süden ein Anlieferungsbauwerk im Osten der Fussgängerpasserelle, das Erweiterungen für die Fuss- Veloverbindungen nicht im Weg stehen würde.

Der neue Standort ist im Widerspruch zu den Unterlagen für das Ratschlagsprojekt RailCity.

Die Quartierkoordination hat Einsicht in das Dokument „Masterplan RailCity Basel“ vom 6. Juli 2007 (Verfasser ARGE Roost, Menzi & Bürgler) erhalten, welches eine Empfehlung für den Masterplan RailCity Basel vom 24.8.2007 darstellt. Die Verfasser hatten primär Zielsetzungen für eine attraktive kommerzielle Nutzung der Felder im publizierten Bebauungsplan verfolgt. Sie gehen gesamthaft von wachsenden Personenfrequenzen aus. Erwähnt sind verschiedene Bauvorhaben in der Umgebung, ebenso das Projekt „CentralPark Basel“ in der Funktion eines begehbaren und begrünten Inselnetzes über den Schienen. Die übergreifenden Funktionen für das gesamte Areal und das Zusammenwirken der verschiedenen Nutzungen wurden nicht dargestellt. Die Vernehmlassung zum neuen kantonalen Richtplan im April 2008 hat aufgezeigt, dass im Bereich des Bahnhofs Basel einige Differenzen bestehen könnten.

Der neue Rahmenplan für die Ausbauschritte im Zeitraum der nächsten 20 Jahre ist nicht bekannt. Er wird demnächst Auskunft über die Angebotsverdichtungen, den Ausbau der Infrastruktur mit erweiterten Geleiseanlagen sowie den Bedürfnissen für neue Erschliessungen geben.

Zu 2) Masterplan Bahnhof SBB mit Planungshorizont 20 Jahre

Mit dem Grossratsbeschluss zur Zonenänderung und dem Bebauungsplan für RailCity wurde ein neuer Masterplan Bahnhof Basel SBB mit einem Planungshorizont von 20 Jahren für eine gesteuerte Entwicklung angekündigt. Wichtige Elemente für die städtebauliche Entwicklung des Gundeldingerquartiers, dargestellt im Quartierrichtplan 1986 und im Masterplan Bahnhof SBB, Konzept 86, sind im Ratschlag für RailCity nicht erwähnt, weil der Perimeter nur den Nordteil des Bahnhofs umfasste. Die Anliegen für die Quartier- und Stadtteilentwicklung Basel Süd konnten somit gar nicht behandelt werden.

- Die bestehende Kapazität der Abstellplätze für die Velos, sowohl für Bahnkunden wie auch Kunden der Verkaufsgeschäfte sind bei Weitem ungenügend. Dies führte sowohl auf der Nord- wie auch der Südseite des Bahnhofs zu chaotischen Zuständen.
- Die Güterstrasse ist ein beliebter Ort für das „Kiss and Ride“ geworden. Auf den Trottoirs parken seit der Umgestaltung die Autos zum Abholen der Bahnreisenden und der Kunden in RailCity, da im Süden ein gut zugänglicher Ort für diese Funktion fehlt. Ein weiterer Ausbau der Ladenflächen (der ja bereits im Gang ist!) wird noch mehr Kundschaft anziehen. Das Angebot dieser Parkplätze kann nicht in den umgebenden Quartierstrassen bereitgestellt werden. Es braucht Massnahmen, die mit der Planung des weiteren Ausbaus ausgewiesen und auch realisiert werden müssen.
- Mit dem Quartierrichtplan 1986 und dem Masterplan Konzept 86 wurde der Bevölkerung eine Verbindung zur Querung des Bahnareals angekündigt, die für das Velofahren besonders komfortabel und sicher gestaltet sei. Die heute bestehenden Verbindungen für die Velofahrenden sind genau das Gegenteil und haben auch bereits zu tragischen Todesfällen geführt. Für die Fussgänger wurde eine attraktive Passerelle erstellt. Leider ist die Kapazität bereits erschöpft. Für den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe mit noch mehr Passagieren und den Ladenangeboten mit noch mehr Kundschaft braucht es neue Lösungen.

Der Ausbau der Verkehrswege für den Veloverkehr und die Fussgänger zur Querung des Bahnareals ist dringlich.

- Der Ausbau zum Einkaufszentrum wird grundsätzlich begrüsst. Die gewerblichen Rahmenbedingungen müssen aus Gründen der Konkurrenz gleichwertig zu den bestehenden Ladenstrukturen beidseits des Bahnareals, im Speziellen auch in der Güterstrasse, sein.

Zu 3) Zielsetzungen der Massnahmen für die Erweiterung der Durchgangskapazität und für die städtische Vernetzung

Gemäss den Erläuterungen und den Darlegungen der ARGE Roost, Menzi & Bürgler vom 6. Juli 2007 soll sich RailCity Basel vermehrt zum multifunktionalen Ort entwickeln, als städtisches Zentrum für Einzelhandel, Freizeit, Kultur und Wirtschaft, also einer Verkehrsdrehscheibe und einem riesigen Einkaufszentrum. Der als Basis dienende „Masterplan“ enthält aber keine Angaben über das Zusammenwirken der multifunktionalen Nutzung des Areals Bahnhof Basel, der Bahndienstleistungen und öffentlichen Funktionen für die Vernetzung des Gundeldingerquartiers mit der nördlichen Seite des Bahnareals. In dieser Form ist unmöglich nachzuvollziehen, ob der vorgelegte Erschliessungsbau übergeordneten Zielen für das Gesamtareal zwischen Güterstrasse und Centralbahnstrasse nicht im Wege steht.

Wir haben bereits mit unserer Einsprache zum Ratschlag RailCity darauf hingewiesen, dass eine Erschliessung von Süden möglicherweise einem dringend benötigten Ausbau der Infrastruktur für erweiterte Fussgängerverbindungen im Weg steht. Die Warenanlieferung von Süden kann ebenfalls Auswirkungen auf die Sanierung des bereits heute schlecht funktionierenden Zugangs von der Meret Oppenheim - Strasse zur Passerelle haben.

Die Durchgangskapazität für Fussgänger auf der Nord-Süd-Achse ist bereits heute ungenügend. Die starke kommerzielle Nutzung und die zunehmende Kundschaft für den Bahnbetrieb beeinträchtigen den querenden Fussgängerverkehr. Für Bahnreisende ist das Umsteigen mühsam. In den Darlegungen der ARGE Roost, Menzi & Bürgler wird auf den Misstand und auch auf das angedachte Projekt CentralPark hingewiesen.

Im Juli 2010 stellte das Tiefbauamt die Planung für ein neues Verkehrskonzept im Gundeldingerquartier vor. Die Auswirkungen infolge der alleinigen Erschliessung der RailCity von Süden her müssen überprüft werden.

Zu 4) Erweiterung Veloabstellplätze

Der GR-Beschluss zum BP „RailCity SBB Basel“ ist noch hängig. Erst wenn der BP und die darin geforderten Veloparkplätze gesichert sind, hat das Generelle Baubegleichen eine rechtliche Grundlage.

Zu 5) Massnahmen zur Verbesserung des Klimas

Das Areal Bahnhof SBB beeinflusst das Klima im Gundeldingerquartier markant. Zur Verbesserung des städtischen Klimas werden im kantonalen Baugesetz Massnahmen gefordert, z.B. müssen ungenutzte Flachdächer mit einer Vegetationsschicht überzogen werden. Mit Unbehagen mussten wir feststellen, dass in den neuen Perronbereichen diese Massnahme keine Anwendung findet. Es entstehen laufend neue versiegelte Flächen und unbegrünte Flachdächer. Die Projektidee „CentralPark“ würde einen Ansatz zur Umkehr dieser negativen Erscheinung bilden. Wir vermissen eine Aussage der SBB zu Massnahmen für eine Klimaverbesserung.

Zu 6) Umweltschutzverträglichkeitsprüfung

Der Ausbau des Zentrums Basel SBB ist eine Gesamtentwicklung. Eine Prüfung muss die Gesamtheit der Einflüsse auf dem ganzen Areal des Bahnhofs Basel SBB umfassen. Die Ausbauten für die kommerzielle Nutzung mit Verkaufsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben ist nur ein Teilaspekt, der Anlieferungsverkehr sogar nur ein Teilaspekt dieses Teilaspekts. Der gleichzeitige Ausbau der SBB Infrastruktur für eine Angebotsverdichtung hat auch höhere Verkehrsaufkommen in allen Bereichen zur Folge (Fussgänger, Veloverkehr, Motorfahrzeuge).

Die Auswirkungen in den benachbarten Quartieren sind zu erfassen. Dazu gehört auch das Gundeldingerquartier. Ebenso sind auch die Auswirkungen auf die Funktionalität der Verkehrsdrehscheibe und die öffentliche Verbindung zur Querung des Bahnareals zu erheben.

- Die Immissionen der Motorfahrzeuge infolge der gesamten Ausbauprojekte werden in den Strassen des Gundeli wesentlich grösser sein als im Bericht dargestellt wurde und möglicherweise zu wahrnehmbaren Verschlechterungen führen. Die Verlagerung des gesamten Anlieferungsverkehrs auf die Südseite hat eine Zunahme der Verkehrszahlen zur Folge, die markant sein kann. **Im Bericht wird festgehalten, dass einige Strassen im Gundeli sowieso bereits mit Lärm über dem Immissionsgrenzwert (IGW) belastet sind und deshalb noch mit etwas mehr belastet werden können!** Diese Aussage steht allen Bemühungen für Massnahmen zur Senkung der Lärmbelastung unter den IGW entgegen. Gegenüber dem Zustand ohne die vorgelegten Projekte ist infolge der Projekte mit einer Verdoppelung des erzeugten Verkehrs zu rechnen (UVB Seite 5 *induzierter Verkehr*). Dazu kommt noch die Zunahme durch die Angebotsverdichtung des Bahnbetriebs. Bei der Ermittlung des erzeugten Verkehrs sind auch die Parkflächen im angrenzenden Gundeldingerquartier ein zubeziehen.
- Die Auswirkungen des ruhenden Verkehrs (MIV) wurden nicht erfasst. Im UVB wird festgehalten, dass nur die Parkplätze auf dem Areal der SBB betrachtet werden. Viel Kunden der Geschäfte auf dem SBB Areal wie auch des Bahnbetriebs parkieren in den Quartierstrassen. Die Auswirkungen im Gundeli wurden nicht erhoben. Da RailCity keine eigenen Parkplätze hat, wird angenommen, dass die bestehenden ausreichen (UVB Seite 17, *RailCity*). Die falsch parkierten Fahrzeuge sind heute so zahlreich, dass die Polizei keine Möglichkeiten zur Eindämmung sieht.
- Die Auswirkungen für den Langsamverkehr (Fussgänger, Fahrradverkehr) wurden im UVB nur kurz kommentiert. Es wurde festgehalten, dass die Passerelle bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze belastet ist. In Abstimmung mit dem Rahmenplan soll eine neue Nord-Süd-Achse für Fussgänger geschaffen werden (UVB Seite 22 *Fussgänger*), deren Lage noch zu definieren sei. Bezüglich der Velofahrer wird im UVB nur erwähnt, dass zahlreiche gedeckte Abstellplätze zur Verfügung stehen. Tatsache ist, dass die Anzahl der Veloparkplätze bereits heute bei weitem nicht genügt. Zudem fehlt auch eine Veloverbindung zum Queren des Bahnareals.

Die Prüfung muss auch mit dem Verkehrskonzept durchgeführt werden, das im Bereich des Planungshorizonts umgesetzt werden soll.

V. Beilagen

Statuten des Neutralen Quartiervereins Gundeldingen

Claude Wyler Vizepräsident

Annelies Greney Vorstandsmitglied