



Fragebogen zur Vernehmlassung Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

Ausgangslage

Der Regierungsrat Basel-Stadt hat im Jahr 2018 die Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts für den Stadtraum Bahnhof SBB in Auftrag gegeben. Unter Federführung des Bau- und Verkehrsdepartements wurde es zwischen Mitte 2018 und Ende 2019 in Zusammenarbeit mit weiteren Dienststellen des Kantons, der SBB, dem Bundesamt für Verkehr und der Begleitgruppe «Städtebau für Basel 2050» erarbeitet. Am 16. Juni 2020 hat der Regierungsrat das Konzept zur öffentlichen Vernehmlassung freigegeben mit dem Ziel, dieses im Herbst 2020 behördenverbindlich zu beschliessen.

Verbindliche Konzeptinhalte

Das Konzept ist als Fachstudie und damit als Grundlage für die nachfolgenden planerischen Arbeiten zu verstehen. Es fügt die bekannten Vorhaben des Kantons, der SBB und des Bundes sowie privater Akteure in einer „Gesamtschau“ zusammen und zeigt den Handlungsbedarf für den Kanton Basel-Stadt auf.

Durch den Regierungsrat sollen folgende Konzeptteile als verbindlich beschlossen werden:

- das Kapitel „Zusammenfassung“ (Seite 6 ff)
- die Wirkungsziele (Kapitel 3, Seite 15 ff)
- die Analysekarte (Kapitel 4, Seite 22)
- die Konzeptkarte (Kapitel 5, Seite 33)
- die Ziele und Massnahmen der Vertiefungsräume (Kapitel 6, Seite 36 ff)

Die entsprechenden Textstellen sind im Konzept grau hinterlegt.

Organisation der öffentlichen Vernehmlassung

Interessenorganisationen und weitere relevante Akteure werden mittels Schreiben auf den Start der Vernehmlassung hingewiesen. Die interessierte Öffentlichkeit wird mit der Medienmitteilung und Publikation im Kantonsblatt über den Start der Vernehmlassung informiert.

Die Vernehmlassung dauert vom 20. Juni bis am 15. September 2020. Das Ausbleiben einer Stellungnahme werten wir als Zustimmung zum Konzept. Die Vernehmlassungsdokumente sind auf der Website des Planungsamts herunterzuladen: www.planungsamt.bs.ch → Planungsgrundlagen und Konzepte → Konzepte.

Die Stellungnahmen sind als Antworten im nachfolgenden Fragebogen als Word-Dokument an das Planungsamt, silvan.aemisegger@bs.ch, zu senden. Dies erleichtert uns die Auswertung der Vernehmlassung.

Nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist wird das Bau- und Verkehrsdepartement einen Vernehmlassungsbericht zuhanden des Regierungsrats erstellen und das Konzept anpassen. Der Regierungsrat entscheidet bei allfälligen Konflikten über Anpassungen am Konzept.

Wir danken Ihnen für Ihre Stellungnahme!

Fragebogen zum Entwurf des Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB

1. Angaben zur Stellung nehmenden Organisation

Name	Planungsgruppe Gundeldingen <ul style="list-style-type: none">• Neutraler Quartierverein Gundeldingen (NQVG)• Interessengemeinschaft Gewerbe Gundeldingen (IGG)• Wohnliches Gundeli Ost (WGO)• Quartierkoordination Gundeli (QuKoG)
Adresse	c/o Quartierkoordination Gundeldingen Güterstrasse 213 4053 Basel
Kontaktpersonen	Alain Bärenfaller +4158 595 7670 Christian Aeschlimann +4179 320 3867 Gabriele Frank +4161 331 0883
Kontaktangaben	alain.baerenfaller@rapp.ch ch.aeschlimann@bluewin.ch info@gundeli-koordination.ch

2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

Stellungnahme

Das Entwicklungskonzept stellt eine umfassende Auslegeordnung der notwendigen, möglichen und wünschenswerten baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen rund um den Bahnhof dar. Es enthält auch visionäre Möglichkeiten, deren Realisierung eher unsicher ist. Wir begrüssen die umfangreiche und informative Arbeit sehr und hoffen, dass diese weitergeführt wird.

Die Gesamtheit der aufgezeigten Massnahmen und Veränderungen sprengt wahrscheinlich von der Planungs-Kapazität, vor allem aber von den Finanzierungsmöglichkeiten her, den Rahmen dessen was innerhalb eines absehbaren Zeitraums realisierbar ist. Das grösste Manko besteht darin, dass es um mehrere Jahre zu spät kommt, es hinkt in einigen Teilen der SBB Planung hinterher und ist nun mit einigen «faits accomplis» konfrontiert.

Die Begrenzung des Perimeters beim Nauentor ist willkürlich und unbefriedigend. Hier ist die Klärung der Bezüge zur Überbauung Nauentor und zur Umgestaltung der Peter Merian-Brücke ungelöst.

Die Verbindung vom Gundeli zur Innenstadt über den Bahnhof mit Langsamverkehr (Velo und E Mobilität) wurde bisher vernachlässigt und ist auch im Entwicklungskonzept zwar verbal erwähnt, aber wenig konkret und in der Terminliste weit hinten positioniert, oder gar nicht erwähnt.

Das Gundeli braucht kurz- und mittelfristige Lösungen, um den Langsamverkehr besser über das Bahnhofsareal an die Stadt anzubinden!

3. Stimmen Sie den Wirkungszielen (Seite 15-17) zu?

- Ja
 Teilweise
 Nein

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche alternativen Formulierungsvorschläge schlagen Sie vor?

4. Die Konzeptkarte (Seite 33) stellt das Kernstück des Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB dar. Sie führt die Konzeptelemente in einer Gesamtschau zusammen und zeigt Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtraum Bahnhof SBB. Stimmen Sie der Konzeptkarte zu?

- Ja
 Teilweise
 Nein

Die Konzeptkarte zeigt einen groben Überblick, aber sie differenziert zu wenig. Der Langsam-Verkehr fehlt bei der Sparte Verkehr gänzlich, auch die farbliche Differenzierung ist rudimentär. Die verschiedenen Rottöne lassen keine rasche Identifikation der verschiedenen Netzwerke zu. Das Fehlen des nicht motorisierten Individualverkehrs auf der Karte, beleuchtet die vorerwähnte Marginalisierung von Fuss- und Veloverkehr sowie des wachsenden E Velo Verkehrs.

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Einträge in der Konzeptkarte unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

Konzeptkarte	Alternativer Vorschlag : Forderung <ul style="list-style-type: none">Nachbesserungen bei der farblichen Differenzierung.Die Aufnahme des Langsamverkehrsnetzes (Abb. 10 Seite 28) in die Konzeptkarte, mit gleicher Prominenz wie die anderen Verkehrsträger.
--------------	--

5. Die Gliederung in Vertiefungsräume (Seite 36 ff) erlaubt, die Ziele und den Vertiefungsbedarf in den entsprechenden Teilräumen entsprechend den unterschiedlichen Funktionen dieser Räume zu konkretisieren.

Aus Sicht des Gundeli haben die Vertiefungsräume unterschiedliche Relevanz, wir beschränken uns auf die - aus unserer Sicht - unabdingbaren und wichtigen Elemente.

Die Betrachtung geht weitgehend von der Sicht und den Bedürfnissen des Bahnhofes aus.

Die Bedürfnisse aus Sicht des Gundeldinger Quartiers sind kaum berücksichtigt und werden zweit- und dritrangig behandelt. Wir haben diese Bedürfnisse und Forderungen im Kapitel 5.1. gestellt

5.1 Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz» (Seite 37 ff): Stimmen Sie den Zielen und dem Vertiefungsbedarf in diesem Vertiefungsraum zu?

Keine

- Ja

Teilweise

Nein

Mit der Erneuerung der **Margarethenbrücke** könnten viele Probleme auf einen Schlag gelöst werden. Unter anderem, eine sichere Verbindung Gundeli-Innenstadt für den Veloverkehr. (Velo gilt als Synonym für alle Formen der E Mobilität) Dieser Verkehr wird jedoch hier mit keinem Wort erwähnt! Das Velo kommt nur in Verbindung mit Veloabstellplätzen am Markthallenplatz vor! Der **Markthallenplatz** ist eine sehr gute Idee. Die damit verbundene Umgestaltung oder gar Erneuerung des Gebäudes „**Elsässertor**“ (die aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten sind interessant) dürften etliche, nicht leichte Hürden zu überspringen haben. Die **Personenunterführung West (PU West)** ist jedoch ohne die Umgestaltung des Elsässertores nicht zu realisieren, es sei denn man führe die PU weiter, unter der Markthalle durch in die Innenstadt. Diese Lösung wird nur verklausuliert erwähnt. Die SBB würden an dieser Stelle nicht eine **provisorische Passerelle** mit Kosten im mittleren zweistelligen Millionenbetrag bauen, wenn die PU West und/oder die Margarethenbrücke innerhalb nützlicher Frist zu realisieren wären. Die **provisorische Passerelle** wird ebenfalls mit keinem Wort erwähnt, mit einer wahrscheinlichen Lebenszeit von mindestens 15 Jahren ist das nicht nachvollziehbar. Die von Seiten der neuen Gruppe Bahnhof (*nGB*) mit einer Petition vorgeschlagene, vom GR mit grosser Mehrheit an die Regierung überwiesene Forderung, im Bereich der provisorischen Passerelle auch eine **Veloquerung** zu bauen, sucht man im Text ebenfalls vergeblich. Das erstaunt, werden doch der Markthallenplatz und der gegenüberliegende Meret Oppenheim Platz als zukünftige Zentren für den Langsam-Verkehr bezeichnet. Unter Kapitel 6.2 steht dagegen für die anschliessende **Innere Margarethenstrasse** ausdrücklich: **“Priorisierung Velofahrer und Fussgängerinnen vor dem MIV:“** (Seite 44) **Veloparking** auf der Gundeldinger Seite ist, im Gegensatz zum Markthallenplatz, nur unter Vertiefungsbedarf vage erwähnt: „Neue Standorte für Veloparking suchen, mittelfristig“ (Seite 72).

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Einträge im Konzept unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

Ziel	Mit den Wirkungszielen einverstanden
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Erwähnung des Baus einer provisorischen Passerelle durch die SBB .
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Kurzfristige Planung und Realisierung einer Veloquerung West, provisorisch bis zum Neubau der Margarethenbrücke. (Die PU West wird nach heutigem Wissensstand keine Veloquerung beinhalten.) (Beilage)
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung eines Veloparkings auf der Seite Markthallenplatz und Meret Oppenheim Platz (6.6)
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Die grundsätzliche Erwähnung der Veloquerung im Bereich Margarethenbrücke
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der entsprechenden Anbindungen Stadt- Gundeldingen V1 bis V6 (Seite25)

5.2 Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage (Seite 44 ff): Stimmen Sie den Zielen und dem Vertiefungsbedarf in diesem Vertiefungsraum zu?

- Ja
- Teilweise
- Nein

Keine weiteren Bemerkungen, die Priorisierung des Langsam-Verkehres vor dem MIV ist sehr zu begrüßen.

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Einträge im Konzept unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

5.3 Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke (Seite 48 ff): Stimmen Sie den Zielen und dem Vertiefungsbedarf in diesem Vertiefungsraum zu?

- Ja
- Teilweise
- Nein

Die Entflechtung des Knotens Markthallenbrücke ist sehr zu begrüßen. Die Variante „Fussverkehr mit Velopasserelle“ erscheint uns als die beste und sinnvollste Lösung. Es fällt auf, dass unter Kapitel 5.2 und 5.3 der Fuss- und speziell der Veloverkehr breiten Raum einnehmen, während dieser im Kapitel Margarethenbrücke 5.1 kaum erwähnt wird. Gibt es dafür einen Grund?

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Einträge im Konzept unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

Ziel	Erfüllt
Vertiefungsbedarf	Alternativer Vorschlag Es fällt auf, dass unter Kapitel 5.2 und 5.3 der Fuss- und speziell der Veloverkehr breiten Raum einnehmen, während dieser im Kapitel Margarethenbrücke 5.1 kaum erwähnt wird, Text überarbeiten

5.4 Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz (Seite 62 ff): Stimmen Sie den Zielen und dem Vertiefungsbedarf in diesem Vertiefungsraum zu?

- Ja
- Teilweise
- Nein

Die vorgeschlagene Umgestaltung ist sehr zu begrüßen und längst überfällig.

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Einträge im Konzept unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

5.5 Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost (Seite 66 ff): Stimmen Sie den Zielen und dem Vertiefungsbedarf in diesem Vertiefungsraum zu?

- Ja
- Teilweise
- Nein

Die aufgeführten Ziele sind richtig aber nicht vollständig. Sie sind für die Anbindung an das Gundeli unabdingbar. Entscheidend ist dass die Ziele auch erfüllt werden und nicht nur Ideen und Wünsche bleiben.

Zum Beispiel: „...auf eine gute Vernetzung mit dem Quartier Gundeldingen ist Wert zu legen“ (Seite 67) ist nur als Idee formuliert. Diese Vernetzung ist jedoch eine wichtige und notwendige Forderung.

Die **Planung Nauentor** beschränkt sich auf den Perimeter der vorgesehenen Überbauung, die Einbindung in den Stadtraum, zum Beispiel Peter Merian Brücke, ist nicht Gegenstand der Planung.

Die aufgeführte **Personen- und Velounterführung Ost** zwischen IWB Platz und Centralbahnplatz „soll geprüft werden.“ (V4 Seite 68). Prüfwert scheint uns auch eine Veloverbindung durch die Überbauung Nauentor, etwa im Sockelgeschoss zu Lasten des Autoparkings. Falls aber die Prüfung keine kurzfristig zu realisierende gute Lösung ergibt, muss die Veloquerung an anderer Stelle realisiert werden. In die Prüfung ist daher auch die vorgeschlagene **provisorische Veloquerung West** einzubeziehen.

Die kürzliche Begehung mit Vertretern von Post und BVD, des als Option für die Veloquerung gehandelten **Posttunnels**, hat gezeigt dass die Unterführung hier vielleicht möglich wäre, aber für den Veloverkehr äusserst unattraktiv wird. Die Höhendifferenz von 12 m bedingt sehr lange Rampen und die Untertunnelung wird ebenfalls ausserordentlich lang.

Die Querung über den Geleisen durch das Nauentor führt auf Grund der grossen Höhendifferenz gleichfalls zu sehr langen Rampen. Das ist für des Veloparking weniger störend und kann auch mittels Lift gelöst werden, ist aber für den Durchgangsverkehr unattraktiv und keine praktikable Lösung. Wenn überhaupt eine Lösung gefunden wird, dürfte diese nicht kurz oder mittelfristig zu realisieren sein.

Die **Peter Merian Brücke** wird nur in einem Nebensatz erwähnt, (Seite 68 oben). Sie würde eine sichere und einfache Lösung, ohne Tunnel, ermöglichen. Durch die Umgestaltung oder einen Neubau könnte die unglückliche Kreuzung der Velo Wege aufgelöst werden. Zudem wären wesentlich kleinere Höhendifferenzen als beim Tunnel zu überwinden

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Einträge im Konzept unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

Ziel	Alternativer Vorschlag <ul style="list-style-type: none"> • Der Perimeter Nauentor ist auf die Überbauung begrenzt, die Umgebenden Infrastrukturen sind nicht einbezogen speziell die Peter Merian Brücke, diese Ziel ist zu überarbeiten und ergänzen.
Ziel	Alternativer Vorschlag <ul style="list-style-type: none"> • Die Gute Vernetzung mit dem Gundeldinger Quartier ist als Forderung , nicht nur als Idee zu formulieren.

Vertiefungsbedarf	<p>Alternativer Vorschlag</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Querung der Geleise vom Gundeli zur Innerstadt für den Langsam-Verkehr ist bei der Überbauung Nauentor auf breiter Basis und unter Einbezug der Peter Merian Brücke zu prüfen.
Vertiefungsbedarf	<p>Alternativer Vorschlag</p> <ul style="list-style-type: none"> Da sich eine kurz- und mittelfristige Lösung nicht abzeichnet, ist die von nGB vorgeschlagene Veloquerung West in die Planung einzubeziehen (Siehe 5.1)
Vertiefungsbedarf	<p>Alternativer Vorschlag</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Fuss und Veloquerung Ost soll als mittel und langfristige Option bestehen bleiben, wenn eine solche über das Nauentor nicht oder nur unattraktiv zu verwirklichen ist.
Vertiefungsbedarf	<p>Alternativer Vorschlag</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Hochhauscluster an der Güterstrasse (Abb77 Seite 69) ist nicht erwünscht und soll gestrichen werden.

5.6 Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse (Seite 66 ff): Stimmen Sie den Zielen und dem Vertiefungsbedarf in diesem Vertiefungsraum zu?

- Ja
 Teilweise
 Nein

Die Anpassungen an der Meret Oppenheim Strasse werden vergleichsweise bescheiden behandelt und auf mittel- bis langfristig verschoben (Seite 72). Dabei soll die Geleise 19 und 20 bereits 2025 in Betrieb gehen. Damit fallen wesentliche Flächen zwischen Meret Oppenheim Strasse und Gleiskörper weg. Während der Bauarbeiten muss wahrscheinlich noch mit weit grösseren Beeinträchtigungen gerechnet werden. Es fallen Velo- und Moto- Parkplätze und die Stellplätze für die Fernbusse weg.

Trotzdem sollen 5 Carparkplätze bleiben, bis ein neuer Standort gefunden wurde. Neue Standorte für Veloparking sollen erst mittelfristig gesucht werden. Das sind unzumutbare Optionen. Bezüglich der Carparkplätze haben die **Quartier-Organisationen bereits am 24. April 2020** ein gemeinsames Schreiben an den Vorsteher des BVD gerichtet und auf die prekäre Situation hingewiesen, bisher ohne Antwort.

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Einträge im Konzept unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

Ziel	<p>Alternativer Vorschlag</p> <p>Die Carparkplätze an der Meret Oppenheimer Strasse müssen mit Beginn der Bauarbeiten zu den neuen Geleisen dauerhaft an einen neuen Ort verschoben werden. Siehe dazu das Schreiben der Quartierorganisationen an RR Wessels und Dürr vom 24, April 2020 (Beilage).</p>
------	--

Vertiefungsbedarf	Alternativer Vorschlag <ul style="list-style-type: none"> Die Suche und Planung von zusätzlichen Veloparkplätzen südlich des Bahnhofes muss mit hoher Priorität erfolgen und spätestens beim Bau der neuen Gleise 19 und 20 realisiert werden.
Vertiefungsbedarf	Alternativer Vorschlag <ul style="list-style-type: none"> Die kurzfristige Erstellung einer (provisorischen) Veloquerung West vom Meret Oppenheim Hochhaus zur Bahnhof Westflügel/Elsässertor mit hoher Priorität. (siehe 5.1)
Vertiefungsbedarf	Alternativer Vorschlag <ul style="list-style-type: none"> Die Gestaltung der Bahnhofkante Süd (B2) darf nicht bis zum Neubau der Margarethenbrücke und/oder der PU West aufgeschoben werden. Allenfalls müssen Zwischenlösungen realisiert werden.

6. Welche weiteren Bemerkungen und Anregungen haben Sie zum Konzept insgesamt oder zu einzelnen Abschnitten?

6. Erkenntnisse

Die im Konzept enthaltenen Umbauarbeiten werden nicht nur Verbesserungen bringen, sie werden während der Bauzeit auch zusätzliche Beeinträchtigungen, vor allem im Verkehr, mit sich ziehen. Das betrifft nicht nur die Reisenden, das betrifft kurz und mittelfristig, vor allem die Anwohner rund um den Bahnhof und hier speziell des Gundeldinger Quartiers. Einige Verbesserungen, speziell die Querung der Geleise vom Gundeli zur Stadt, werden erst langfristig geplant.

Die Forderungen aus dem Gundeli liegen auf dem Tisch, zusammen mit konstruktiven Vorschlägen. Wir erwarten dass diese ernst genommen werden. Wir sind uns bewusst, dass im Bahnhof täglich Tausende von Personen ein- und ausgehen. Im Gundeli wohnen 20'000 Leute und das 24 Stunden an sieben Tagen. Sie möchten sich rasch und gefahrlos auf den Bahnhof und in die Stadt bewegen.

Die Bedeutung der Bahnhof Südseite wird zunehmen, weil viele Reisende und Pendler mit Velo und E Velo aus dem Birsig- und Laufental hier auf den Zug umsteigen oder die Geleise zur Stadt queren wollen.

Es ist deshalb unbedingt notwendig, dass die Fazilitäten für das Parking und die Querung-Möglichkeiten rasch und nicht erst langfristig ausgebaut werden

7.3 Terminplan

Textstelle / Kapitel	Alternativer Vorschlag / Bemerkungen
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Für den Stadtraum Süd sind im Terminplan (Abb. 85) nur die Arbeiten der SBB zur Leistungssteigerung Knoten Basel (2025) enthalten.
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Im Paket 9 wird in der Tabelle (Seite 79) die Querung Gleisfeld Ost mit hoher Priorität erwähnt, auf Seite 72 wird die gleiche Massnahme mit „mittelfristig prüfen“ aufgeführt. Hier besteht ein Widerspruch.
Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Zu den Paketen 7-10 fehlen Angaben, der Terminplan ist zu ergänzen

Vertiefungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">Für alle Konkret aufgeführten Massnahmen mit hoher Priorität sind konkrete Terminziele anzugeben
--------------------------	--

Fazit

- Das Konzept ist eine Auslegeordnung aller geplanten und wünschbaren Veränderungen im und um den Bereich des Bahnhof SBB.
- Der Schwerpunkt liegt bei den Bedürfnissen der SBB und des Bahnhofes nicht bei den Bedürfnissen der Stadtbewohner, speziell des Gundeldinger Quartiers.
- Der Langsam Verkehr (Fussgänger und Velo wird, soweit er nicht direkt den Bahnhof betrifft, sehr stiefmütterlich behandelt.
- Zwischenlösungen bei den zu erwartenden langfristigen Projekten und Bauphasen fehlen.

Planungsgruppe Gundeldingen

Basel, 16. Juni 2020 / 04. September 2020