



Einschreiben

Bau- und Gastgewerbeinspektorat
Rittergasse 4
4001 Basel

Basel, 6. Februar 2015

Neu-, Um- und Anbau: Meret Oppenheim-Platz, Sekt. 4, Parz. 509 und 1087

Einsprache gegen das Baubegehren

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Neutrale Quartierverein Gundeldingen erhebt Einsprache gegen das obengenannte Baubegehren, welches im Kantonsblatt Nr. 1 am 7. Januar 2015 publiziert wurde.

Einsprache

I. Legitimation

Der Neutrale Quartierverein Gundeldingen (NQVG) vertritt die Interessen der Bewohnerschaft 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 Vorhaben des Baubegehrens tangieren einen wichtigen Bereich des Lebensraumes Gundeldingen, für welchen sich just der NQVG einsetzt. Gerade der Meret Oppenheim-Platz und dessen Umfeld sind Teile des Quartiers von hohem öffentlichem Interesse und starker Besucherfrequenz - mehrere tausend Personen aus dem Quartier bewegen sich täglich durch diese Areale. Über die Hälfte der Mitglieder des Neutralen Quartiervereins leben im Einzugsbereich des Meret Oppenheim-Platzes bzw. des südlichen Zugangs des Bahnhofs (vgl. beigelegte Liste), was den NQVG zusätzlich zur Einsprache legitimiert.

Die Zone südlich der Gleisanlagen ist für den Ausbau wichtiger Infrastrukturen für die Vernetzung des Stadtteils Basel-Süd, im Speziellen des Gundeldingerquartiers, mit der Basler Innenstadt und den Stadtquartieren nördlich des Bahnhofs SBB von grosser Bedeutung. Die urbane Entwicklung eines Zentrums Basel Süd hängt sehr stark mit der baulichen und funktionellen Gestaltung des Raumes Bahnhof SBB zusammen.

II. Anträge

0 Prozessuale Aspekte / Grundlagen

- 0.1 Mit der ausschliesslichen Publikation des Baugesuches im Kantonsblatt wurde über das geplante Vorhaben nicht ausreichend informiert und der Grösse und den umfassenden Auswirkungen nicht Rechnung getragen.
- 0.2 Die geplante Gestaltung des Meret Oppenheim-Platz ist - im Rahmen eines einfachen, aber wirksamen Mitwirkungsverfahrens - den Betroffenen vorzustellen und zu diskutieren. Konstruktive Anregungen und Vorschläge sind in der Folge zu prüfen und die Begründung der Vorgehensentscheide zu kommunizieren.
- 0.3 Im neuen, von der Regierung kürzlich verabschiedeten Teilrichtplan Velo TRP2013 ist eine Veloquerung im Bereich Bahnhof vorgesehen. Hierzu sind Lösungen aufzuzeigen und nachzuweisen, dass mit dem Bau des Logistikzentrums kein Präjudiz für eine Verhinderung geschaffen wird.

1 Verkehrliche Auswirkung auf das Quartier

- 1.1 Die Baurealisierung wird einen beachtlichen zusätzlichen Verkehr verursachen (Baustellenverkehr). Es ist aufzuzeigen, welche Verkehrswege für die Bauversorgung benützt werden müssen, damit die Strassen in Wohngebieten und die Güterstrasse nicht belastet werden. Die Bauerschliessung darf nicht über den Meret Oppenheim-Platz und die Güterstrasse stattfinden.
- 1.2 Die Meret Oppenheim-Strasse muss für den MIV – wie heute – uneingeschränkt befahrbar sein und es darf keinen Ausweichverkehr durch das Gundeldingerquartier im Generellen und durch die Güterstrasse und Thiersteinerallee (attraktive alternative Routen) im Speziellen generiert werden.

2 Veloabstellanlagen / Erforderliche Kapazitäten Veloschwerpunkt Süd

- 2.1 Die Erschliessung des Veloparkings für die Nutzer des Hochhauses ist funktionsgerecht auszubilden. Die Zugangsrampen zum Veloparking des Meret Oppenheim-Hochhaus müssen befahrbar sein. Das Bauvorhaben hat sich am §73.1-4 des Bau- und Planungsgesetzes zu orientieren.
- 2.2 Die erforderlichen Kapazitäten aus dem Konzept für Veloabstellplätze am Bahnhof SBB und der Absichtserklärung von SBB und Bau- und Verkehrsdepartement vom 20. Oktober 2012 wurden für den Veloschwerpunkt Süd mit 2300 – 2400 vereinbart. Die Veloabstellplätze sind für die vereinbarten Kapazitäten zu planen und im Zuge der ganzen Umgestaltung mit dem Logistikzentrum zu erstellen.
- 2.3 Es ist zu prüfen, ob im Rahmen der drei Vorhaben ungenutzte unterirdische Parkieranlagen in Veloabstellanlagen umgewandelt werden können. An verschiedenen Bahnhöfen der SBB sind in der Zwischenzeit auch 1-2 stöckige Veloparkanlagen installiert und in Betrieb. Auch solche Anlagen sollten geprüft werden.

3 Personenunterführung West für Fuss- und Veloverkehr

- 3.1 Der Zugang bzw. Abgang vom Meret Oppenheim-Platz zu Personenunterführung (PU) West muss mindestens 16 m breit sein. Das ist doppelt so breit wie aktuell in den Plänen vorgesehen. Das Logistikzentrum bzw. das Meret Oppenheim-Hochhaus sind entsprechend anzupassen, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Breite von 16 m realisiert werden kann.
- 3.2 Der Zugang zur vorgesehenen PU ist übersichtlich zu platzieren und für eine behindertengerechte und attraktive Gestaltung sowie für Möglichkeiten zur kommerziellen Nutzung zu erweitern.
- 3.3 Es ist sicherzustellen, dass attraktive Zufahrten für den Veloverkehr in die Personenunterführung

West möglich sind. Diese können aus der Meret Oppenheim-Strasse und/oder aus Richtung Güterstrasse erfolgen.

- 3.4 Der Regierungsrat Basel-Stadt hat am 28. Oktober 2014 den überarbeiteten Teilrichtplan Velo verabschiedet. Im zugehörigen Netzplan ist als Vororientierung eine Bahnhofsquerung für Velos enthalten. Es ist eine Durchgangsmöglichkeit offenzuhalten und den vorliegenden Baugesuchen nachzuweisen, wo und wie diese Velo-Querung realisiert werden kann. Mit dem Logistikzentrum können Präjudizien gegen eine Veloquerung geschaffen werden.
- 3.5 An der Meret Oppenheim-Strasse sind eine Vorfahrt zum Abholen von Bahnpassagieren sowie ein Unterstand mit Sitzgelegenheit für diese Personen anzubieten, der von der PU und der Passerelle her bequem erreichbar ist.

4 Gestaltung des Meret Oppenheim-Platzes

- 4.1 Die Gestaltung des Meret Oppenheim-Platz ist in einem Varianzverfahren neu zu planen und durch die betroffenen Quartierorganisationen mitwirkend zu begleiten.
- 4.2 Der Übergang vom Meret Oppenheim-Platz zur Personenunterführung West muss prominenter ausgestaltet werden. Der Meret Oppenheim-Platz darf nicht durch grosse Zweckbauten wie die Tramhaltestelle mit WC und Nottreppen verstellt werden. Allenfalls ist die Gestaltung der Haltestelle anzupassen.

III. Begründung sowie ergänzende Erläuterung der Anträge

Zu 0. Prozessuale Aspekte / Grundlagen

0.1 Das Vorhaben hat umfassende Auswirkungen auf das Umfeld (vgl. auch *Zu 1.* unten) und bedarf einer breiteren sowie genaueren Bekanntmachung und Information für die betroffene Bevölkerung als mit einem reinen Baubeglehen. Eine minimalste Mitwirkung wird nicht garantiert.

0.2 Der Meret Oppenheim-Platz ist heute ein für die Quartierbevölkerung wichtiger öffentlicher Raum. Durch den Bau des Meret Oppenheim-Hochhaus wird diese Bedeutung zusätzlich verstärkt. Auch symbolisch sollte der Platz zu einem erkennbaren Teil des städtischen Gefüges Gündeldingen werden und stellt gleichzeitig ein wichtiges Eingangstor zum Quartier dar. Aus diesem Grund sind die Ausgestaltung und der Betrieb des Meret Oppenheim-Platz ein zentrales Anliegen für die Quartierbevölkerung.

Zu 1. Verkehrliche Auswirkungen auf das Quartier

Die verkehrlichen Auswirkungen der Bauphase auf das Umfeld werden in den Baubeglehen nicht aufgezeigt. Gerade da die Auswirkungen durchaus drei Jahre andauern könnten, ist dies umso zentraler. Konkret geht um zwei Aspekte:

1) Der Verkehr, welcher durch die Baustellen für das Hochhaus sowie das Logistikzentrum entsteht, ist zu quantifizieren und dessen Routen durch das Gündeldinger-Quartier (inkl. Anteil am Gesamtverkehr) aufzuzeigen. Es ist zwingend zu vermeiden, dass der Baustellenverkehr – mit einem in der Regel hohen Schwerverkehrsanteil – durch Wohngebiete bzw. Gebiete mit anderen sensiblen Nutzungen geführt wird.

2) Ausweichverkehr (MIV): Auch hierzu fehlen Quantifizierungen zum Verkehr in Richtung Autobahn, welcher aufgrund der Baustelle die Meret Oppenheim-Strasse meidet. Wir befürchten, dass gerade in der Güterstrasse und auf verkehrsberuhigten Strassen (Tempo 30 und Begegnungszonen) Mehrverkehr entsteht.

Die Zufahrtsstrecken bzw. parallele Achsen zur Meret Oppenheim-Strasse im Süden sind als sensibel zu taxieren. Das will heissen, dass sich hier sensible Nutzungen wie Wohnen befinden, welche durch einen Mehrverkehr stark negativ beeinflusst würden.

Zu 2. Veloabstellanlagen / Erforderliche Kapazitäten Veloschwerpunkt Süd

2.1-2.3 Der §73 Abs. 1 bis 4 vom Bau- und Planungsgesetz schreibt bei Neubauten vor, dass die Abstellplätze gut zugänglich und zweckmässig anzulegen sind. In den vorliegenden Plänen sind für den Zugang zum Meret Oppenheim-Hochhaus nur begehbare (Velostossen die Folge) vorgesehen. Die entsprechenden Rampen müssen jedoch befahrbar sein.

2.4 Die seit Jahren fehlenden Veloparkplätze für Bahnbenutzer fehlen noch immer. Dies ist auch eine Forderung im Bericht zur Testplanung ‚Neue Perronerschiessung Querung West‘ (Dezember 2012). Es ist nicht nachgewiesen, wie die bis zu 2'400 Veloabstellplätze des Veloschwerpunkts Süd erstellt werden können. Wir regen an, beispielsweise eine Veloabstellanlage in Leichtbauweise über den Geleisen zwischen der Margarethenbrücke und der Passarelle zu prüfen.

2.5 Des Weiteren ist zu prüfen, ob in öffentlichen Parkhäusern sich nicht ungenutzte Parkplätze befinden (z.B. im Parkhaus Bahnhof Süd). Diese könnten entweder als Veloabstellplätze umgenutzt werden, oder aber oberirdische Parkplätze in das Parkhaus verlagert und die Parkplätze in Veloabstellplätze umgenutzt werden. Letzteres funktioniert natürlich nur, wenn dadurch nachweislich keine Nachteile für das umliegende Gewerbe bzw. Geschäfte entstehen.

Zu 3. Personenunterführung West für Fuss- und Veloverkehr

Der Baukörper des Logistikzentrums schnürt den Zugang für eine Personenunterführung so stark ein, dass die Empfehlungen aus der Testplanung neue Personenunterführung Querung West für eine attraktive Fussgängerverbindung zwischen den Stadtquartieren Gundeli und Innerstadt nicht umgesetzt werden können.

Des Weiteren sind diverse Fragen, welche für die Dimensionierung und Gestaltung des Abgangs zur neuen Personenunterführung West entscheidend sind, nicht geklärt. Dazu gehören:

- Die räumliche Regelung der Fahrgastorientierung zu den sehr unterschiedlichen und recht weit auseinanderliegenden Zugängen SBB (Personenunterführung einerseits, Passarelle andererseits)
- Einen Lift oder mehrere Lifts vom Meret Oppenheim-Platz zur PU (Rollstühle, Kinderwägen, Rollatoren, schweres Gepäck etc.). Es ist nicht klar, wo diese angeordnet und wie diese gestalterisch integriert werden sollen.
- Vermutlich sollte der Abgang zur PU überdeckt werden (Identität, Witterungsschutz). Es ist nicht klar, wie diese Überdeckung gestaltet wird und wie sie sich unmittelbar neben dem Meret Oppenheim-Hochhaus ausnimmt.
- Abschliessende Aussagen zum Personenfluss liegen nicht vor, womit der funktionale Nachweis gegenwärtig nicht möglich ist.

Aufgrund dieser Überlegungen muss bezweifelt werden, ob der im Baubegehren skizzierte Entwurf Bestand hat. Im Sinne einer vorausschauenden Planung ist mehr Raum für den Abgang und platzseitigen Zugang freizuhalten.

Eine Querung des Bahnareals mit einer Veloroute ist im Veloroutennetz vorgesehen und auch mit der Testplanung gefordert. In den vorgelegten Plänen ist kein möglicher Durchgang vorgesehen. Es ist eine

Durchgangsmöglichkeit offenzuhalten und aufzuzeigen. Die Bedeutung dieser Verbindung als Veloverbindung wird im Teilrichtplan Velo, welcher vom Regierungsrat am 28. Oktober 2014 erlassen wurde, deutlich: Dieser sieht zwischen der Güterstrasse und der Centralbahnstrasse eine Veloverbindung als sogenannte Basisroute vor. Im Erläuterungsbericht zum Teilrichtplan Velo wird ergänzend erläutert: „Verbesserung der Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr und bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Massnahme ist mit dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB und mit der Studie neue Perronerschiessung abzustimmen.“

Der Bahnhof und seine Zugänge sind die Orte des ersten und letzten Kontakts der mit der Bahn reisenden Besucher unserer Stadt (auch des Gundeldingen) und damit prägend für den ersten Empfang und die Verabschiedung für ein Wiedersehen. Für das Image des Gundeldingen ist ein gewinnender Eindruck mit dem Südzugang wichtig, für den Wohnwert und nicht zuletzt auch für die Standorte der Dienstleistungsbetriebe mit sehr vielen Arbeitsplätzen und Kunden. Der Meret Oppenheim-Platz muss für diesen Eindruck gestaltet werden und den Zugang zur Unterführung einladend einbeziehen. Die Personenunterführung ist für das Gundeli und die SBB-Fahrgäste deutlich mehr als ein Zubringer zu den Geleisen. Es ist eine Passage zur Innenstadt und eine Anbindung ans Zentrum der Stadt. Es ist deshalb für die Stadt von grosser Bedeutung, wie diese Passage auf beiden Seiten der Geleise gestaltet ist.

zu 4. Gestaltung des Meret Oppenheim-Platzes

Die vorliegende Lösung ist eine Standard-Lösung ohne Bezug zur konkreten Lokalität, welche der Bedeutung des Platzes nicht gerecht wird. Der plakative Ansatz, dass „Bäume aus aller Welt“ auf dem Meret Oppenheim-Platz, die kulturelle Vielfalt des Quartiers widerspiegeln sollen, zeigt exemplarisch, wie wenig sich die Verfasser mit dem Raum auseinander gesetzt haben. Der wichtige Bezug Platz / Strassenraum wird teilweise blockiert mit der Haltestelle BVB und den einfachen Treppenaufgängen und WCs, welche beide noch geschlossene Wände aufweisen. Wenn dieser Platz eine positive symbolische Funktion haben soll, ist diese mit den Betroffenen gemeinsam und im Rahmen eines Ideenwettbewerbs zu entwickeln. Ein solches qualitätssicherndes Vorgehen ist heute eigentlich Standard - auch in Basel.

Der letzte Absatz betreffend Begründung zu 3. (vgl. oben) gilt ebenfalls für die Gestaltung des Meret Oppenheim-Platzes.

IV. Beilagen

Statuten des NQV Gundeldingen sowie Liste der Mitglieder des neutralen Quartiervereins, welche im Einzugsbereich des Meret Oppenheim-Platzes bzw. des südlichen Bahnhofszugangs befinden (die Liste wird noch nachgereicht).

V. Schlussbemerkung: Einsprache als Form der Interessenswahrnehmung

Es ist aus Sicht des NQVG bedauerlich, dass bei den drei Vorhaben die Einsprache die einzige mögliche Form ist, die Interessen des Quartiers und der Bevölkerung einzubringen. Eine Mitwirkung und der vorgängige Einbezug des Quartiers (Organisationen sowie Bevölkerung) würde einen konstruktiveres Vorgehen ermöglichen und wäre wünschenswert. Diverse der von uns monierten Punkte betreffen Anliegen, welche die Stadt Basel gegenüber der SBB hätte vertreten und konstruktiv einbringen sollen. Von einer allfälligen Interessenvertretung der Stadt für das Quartier Gundeldingen ist in den vorliegenden Plänen wenig bis nichts spürbar. Dies ist äusserst bedauerlich, geht es doch um wichtige, öffentliche Räume mit symbolischer Bedeutung für das Quartier, wenn nicht gar für die Stadt. Der Bahnhof Basel SBB ist das wichtigste Eingangstor in die Stadt Basel und da muss auch die Südseite (Nebenausgang) attraktiv sein.

Für eine freundliche Prüfung danken wir.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'B. Isler'.

Beatrice Isler, Präsidentin Neutraler Quartierverein Gundeldingen

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Alain Schwanden'.

Alain Schwanden, Vorstand NQVG / Leiter Planungsgruppe Gundeldingen

Beilagen