



PLANUNGSGRUPPE GUNDELDINGEN

Per Adresse;
Alain Aschwanden, Bachofenstr. 29, 4053 Basel
T 061 361 26 64

NQVG *Neutraler Quartierverein Gundeldingen*
IGG *Interesse-Gemeinschaft Gundeldingen*
WGO *Wohnliches Gundeli Ost*
QuKo *Quartierkoordination Gundeldingen*

Einschreiben

Allmendverwaltung Kanton Basel-Stadt
Baulinien + Landerwerb
Münsterplatz 11
4001 Basel

Basel, 22. September 2014

Erdbeergraben: Generelles Baubegehren für Parkhaus Erdbeergraben (Zolliparking) Einsprache gegen die vorliegende Lösung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Planungsgruppe Gundeldingen erhebt Einsprache gegen das aufgelegte Projekt.

Einsprache

I. Legitimation

Die Planungsgruppe Gundeldingen ist organisatorisch ein Teil des Neutralen Quartiervereins Gundeldingen und bildet die Plattform für die Zusammenarbeit in Planungsfragen mit der IGG, dem WGO und der Quartierkoordination. Der Perimeter ist durch die territoriale Abgrenzung unter den Neutralen Quartiervereinen Basels definiert. Der Erdbeergraben liegt innerhalb dieses Perimeters des Gundeldingerquartiers.

Die Planungsgruppe ist auch als Fach-Arbeitsgruppe der Quartierkoordination Gundeldingen für Aspekte der Quartierplanung zuständig.

II. Anträge

0 Prozessuale Aspekte

0.1 Für ein Vorhaben von diesem Umfang, welches grosse Auswirkungen auf das Umfeld hat, ist eine Mitwirkung vorzusehen.

1 Erschliessung, Ein- und Ausfahrten und Fussverkehr

- 1.1 Es ist zu klären, wie man vom Gundeldingen aus ins Parkhaus kommt. Eine direktere Zufahrt ist zu prüfen; z.B. indem die Einfahrt bei der „Schnecke“ ein Stock höher gemacht wird.
- 1.2 Die Schleppkurve bei der Einfahrt von der Binningerstrasse in den Erdbeergraben ist nachzuweisen. Es sieht eher eng aus.
- 1.3 Zwei Fussgängerstreifen hintereinander auf der Binningerstrasse: Sonst heisst es immer, dass es gar nicht geht. Die neue Situation ist genauer zu prüfen und eine bessere Lösung aufzuzeigen.
- 1.4 Beim Fussgängerzugang fehlt der Fussgängerstreifen und ebenfalls bei der Einfahrt. Diese sind zu ergänzen bzw. vorzusehen.

- 1.5 Der Steg über die Binningerstrasse ist unnötig und zu schmal. Wenn dieser tatsächlich gebaut werden soll, dann hat dieser mind. 2.50 m breit zu sein.
- 1.6 Der Gehweg bei Einfahrt ist nur 1.10 m – müsste mindestens 2.00 m breit sein.
- 1.7 Es ist ein direkter Aufgang von der Binningerstrasse auf den Flamingosteg nötig, damit man nicht zuerst die Strasse überqueren muss. Für Parkierende, welche in Richtung Bahnhof Basel SBB gehen, ist hier eine attraktive Fusswegverbindung zentral.
- 1.8 Generell fällt auf, dass die Fusswege nur bedingt in der Planung berücksichtigt worden sind. Die Führung der zu Fuss Gehenden ist für den gesamten Planungssperimeter und die Anschlüsse an das umliegende Netz zu überprüfen.
- 1.9 Das Parkhaus muss hell und sicher ausgestattet werden, damit es für die Besucher des Zollis auch attraktiv ist. Des Weiteren muss das Parking Familien freundlich ausgestattet werden. Deshalb müssen die Fusswege vom Parkhaus zum Zolli für Kinderwagen gut zu bewältigen sein.
- 1.10 Es ist aufzuzeigen, was mit den Reisebussen passiert, welche heute entlang des Erdbeergrabens geparkt werden. Soll dies weiterhin der Fall sein?

2 Fehlende Velomassnahmen im Erdbeergraben und Umfeld

- 2.1 Die direkte Route vom Quartier zur Innenstadt verläuft über den Erdbeergraben. Die Veloroute muss generell besser als im vorliegenden Baugesuch ausgestaltet werden.
- 2.2 Für die Velos aus dem Erdbeergraben in Richtung Stadt ist bei der Einmündung in die Binningerstrasse ein Bypass vorzusehen. Ein Verlust der Geschwindigkeit an dieser Stelle ist für die Velofahrenden äusserst unattraktiv.
- 2.3 Im Erdbeergraben ist ein Velolift (vgl. Beispiel aus Trondheim) vorzusehen bzw. zumindest zu prüfen.
- 2.4 Für die Sicherheit der Velofahrenden im Erdbeergraben ist die Fahrbahn als Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen anzuordnen. Die Alternative via die Inneren Margarethenstrasse ist für Velofahrende gefährlich (tödliche Unfälle wegen parkierten Autos und Tramschienen).
- 2.5 SNCF - Brücke: Der Anschluss des Höhenwegs – FG-Velo-Brücke entlang der SNCF über den Zolli (Zollibrücke) zur Oberwilerstrasse und ins Basel-West ist mit dem vorliegenden Parkhaus sicherzustellen.
- 2.6 Die wichtige Veloverbindung zwischen der Binningerstrasse und Birsigstrasse muss erhalten bleiben und neu auch in der Gegenrichtung möglich sein.

3 Begründung der Anzahl Parkplätze / Verschieben von bestehenden Parkplätzen ins neue Parking

- 3.1 Es ist überhaupt nicht klar, wo die 60% der Parkplätze (294 von 490 Stück) aufgehoben und in das Parkhaus verschoben werden. Parkplatzbilanz inkl. der Lokalisierung der aufzuhebenden Parkplätze ist aufzuzeigen und mit den betroffenen Quartieren (Gundeldingen und Bachletten) abzustimmen.
- 3.2 Mindestens 50% der zu kompensierenden Parkplätze (also 147 von 294 Stück) müssen im Gundeldinger-Quartier aufgehoben werden.
- 3.3 Im neuen Parkhaus soll eine gewisse Anzahl als PP als Quartierparking ausgewiesen/markiert werden und den Anwohnern des Gundeldingen zur Verfügung stehen. Hierfür ist eine direkte Zufahrt von der Dachsfelderstrasse / Höhenweg ins Parkhaus sicherzustellen.
- 3.4 Als Park+Ride-Standort ist das Parkhaus einzig für Reisende zum Bahnhof Basel SBB vorzusehen, weshalb eine gute Fusswegverbindung zum Bahnhof Basel SBB zentral ist. Park+Ride-Standorte müssen in der Regel ausserhalb der zusammengebauten Agglomeration gefördert werden. Für das Park+Ride ist der Bedarfsnachweis zu erbringen. Es ist aufzuzeigen, dass die anderen Parkhäuser im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB auch tatsächlich ausgelastet sind.
- 3.5 Im neuen Parkhaus sind auch Abstellplätze für Velos einzurichten (möglichst zusätzlich zu den geplanten Parkplätzen für Autos).

4. Der Höhenweg und angrenzende Strassen aufwerten.

- 4.1 Durch die Verlagerung der Parkplätze ins Parkhaus sollte der Höhenweg auf der ganzen Länge von der Margarethenstrasse bis zur Pruntrutermatte zur Promenade aufgewertet werden. Der

Fussgängerbereich ist zu verbreitern und die Parkplätze auf der ganzen Länge aufzuheben. In der Dachsfelderstrasse und Pruntrutstrasse sind Baumalleen anzuordnen. Diese Umgestaltungen sind parallel mit der Realisierung des Parkhauses umzusetzen. Ohne Umsetzung darf das Parkhaus nicht in Betrieb genommen werden.

4.2. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist über den Mehrwertabgabefonds zu finanzieren.

III. Begründung der Anträge

Zu 1. Fussgänger

Es muss festgestellt werden, dass die gängigen Normen für den Fussverkehr nicht eingehalten werden. Die Trottoirs entlang dem Erdbeergraben sind Torsos und enden ohne Fortsetzung oder münden in schmalen Gehwegen auf denen Fussgänger oder Eltern mit Kinderwagen nicht kreuzen können. Der geplante neue Fussgängersteg über die Binningerstrasse ist zu schmal und endet konzeptionslos in der Zolli-Promenade entlang der Binningerstrasse. Stattdessen ist der Flamingosteg aufzuwerten, mit einem Lift zu versehen und behindertengerecht auszugestalten. Weiter ist die heutige Anbindung an den Birsigviadukt und Weiterführung zum Bahnhof SBB aufzuwerten. Die Übergänge vom Parkhaus und Trottoir Erdbeergraben zur BLT Tramhaltestelle Zolli sind zu überarbeiten. Die beiden kurz nebeneinanderliegenden Fussgängerstreifen sind vom Konzept her zu überdenken, zu überarbeiten und attraktive Zugänge vom Parkhaus zur Tramhaltestelle zu schaffen.

Zu 2. Velo

Der Erdbeergraben hat heute de facto die Funktion einer Veloroute vom Gundeldingerquartier zur Innenstadt. Von der Dornacherstrasse kann über die Dachsfelderstrasse und von der Güterstrasse über den Höhenweg sicher und gefahrlos zum Erdbeergraben gefahren werden. Durch den Erdbeergraben gelangen die Velofahrenden sicher und bequem in die Binningerstrasse (Radstreifen) und zur Heuwaa-ge-Innenstadt.

Die offizielle Velo-Route über die Margarethenbrücke und die Inneren Margarethenstrasse ist für Velofahrende gefährlich und unattraktiv. Margarethenbrücke hat keine Velomassnahmen. Die Überquerung der Kreuzung Margarethenstrasse – Viaduktstrasse ist in der Regel nicht ohne Verkehrsregelverletzung oder nur mit Absteigen und Velostossen zu passieren. Die Innere Margarethenstrasse muss als „Velo-Todesstrecke“ bezeichnet werden. Wegen den permanent verbotenerweise parkierten Autos und dem schmalen Abstand zwischen Auto und Tramschiene haben sich schon tödliche Velounfälle und Unfälle mit schweren Verletzungen ereignet. Darum wird von Velofahrenden diese Route konsequent gemieden. Abwärts ist für die sichere Einmündung in die Binningerstrasse ein Velo-Bypass einzurichten. Heute ist durch den flachen Einmündungsradius ein gefahrloses schlankes Einfahren in den Radstreifen stadteinwärts möglich. Das Projekt schafft hier mit dem engen Radius ein Gefahrenpunkt, der eliminiert werden muss.

Um die Höhendifferenz im Erdbeergraben gut überwinden zu können soll ein Velolift (Beispiel Trondheim) eingerichtet werden. Finanzierung zulasten des Velo-Rahmenkredits.

Link: <http://www.citylab.com/commute/2014/04/bike-elevator-take-you-steep-hills/8774/>

In früheren Gesprächen betreffend Zolli wurde in Aussicht gestellt, dass es – zumindest nördlich des Viadukts vor dem Rialto durch – eine neue Verbindung für den Veloverkehr geben sollte. Dieses Versprechen ist im Rahmen der Erstellung des Parkhauses im Erdbeergraben endlich einzulösen.

Zu 3. Kompensation Autoparkplätze

Der Grosse Rat hat am 16.02.2011 folgenden Beschluss gefasst:

III. Kompensation oberirdischer Allmendparkplätze

Oberirdisch sind auf Allmend 60 Prozent der unterirdischen neu geschaffenen Parkplätze dauernd aufzuheben.

Im vorliegenden Baubegleichen wird der Nachweis für die Kompensation nicht erbracht. Ohne die Kompensation kann das Parking nicht gebaut werden. Für die Verbesserung der Wohnqualität im Gundeldingerquartier sind mindestens 50% der Parkplätze in unserem Quartier zu kompensieren.

Damit die Autobesitzer vom Gundeli das neue Parking als Quartierparking benützen können, muss oben am Erdbeergraben eine Einfahrt ins Parking geschaffen werden. Möglich wäre dies durch eine Aufstockung der „Spirale“ oder eine andere geeignete Zufahrtsmöglichkeit.

Die Anzahl der Veloabstellplätze auf der Gundeldingenseite des Bahnhofs SBB genügt bei weitem nicht. Mit der vorgesehenen Erschliessung der Perrons über die Margarethenbrücke wird der Weg zum Erdbeergraben deutlich verkürzt. Das Platzproblem für das Abstellen der Velos wird damit zwar nicht gelöst, jedoch muss jeder Möglichkeit für eine Verbesserung genutzt werden.

Zu 4. Aufwertung der Strassenzüge im Gundeli-West

Damit sichergestellt ist, dass die dauernd aufzuhebenden Autoparkplätze nicht wieder als solche benützt werden, muss die Umgestaltung mit baulichen Massnahmen erfolgen. Dies ist eine grosse Chance im Gundeli-West das Wohnumfeld aufzuwerten.

In diesem Zusammenhang soll der Höhenweg auf der ganzen Länge zu einer attraktiven Fussgängerpromenade und Veloroute aufgewertet werden. Gleichzeitig sollen die Standorte der Bäume verbessert werden, indem die Baumrabbatten verbreitert und durchgehend angeordnet werden. In der Dachsfelderstrasse und Pruntrutstrasse sind Baumalleen anzulegen. Die Finanzierung dieser Massnahmen soll über den Mehrwertabgabefonds erfolgen.

IV. Beilagen

Statuten des NQV Gundeldingen und der Planungsgruppe sowie schriftliche Legitimation für eine Einsprache.

Für eine freundliche Prüfung danken wir



Beatrice Isler, Präsidentin Neutraler Quartierverein Gundeldingen



Alain Aschwanden, Leiter Planungsgruppe Gundeldingen