



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.aemissegger@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	Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr – Nordwestschweiz (IGÖV Nordwestschweiz)
Adresse	Postfach, 4000 Basel
Kontaktperson	Stephan Appenzeller
Kontaktangaben	Höhenweg 13, 4102 Binningen Tel +41 79 252 08 21 info@igoev-nordwestschweiz.ch

2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

1. Generelle Bemerkungen

Das Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB ist in einem zeitlich und räumlich weiten Rahmen zu sehen.

Es kann nach gewalteter Diskussion als Richtplan (im Sinn von Art. 6 bis 12 RPG) festgesetzt werden.

Die Entwicklung, Beschlussfassung und Realisierung werden sich über Jahrzehnte, mindestens bis 2050, erstrecken.

Bis dahin werden sich gesellschaftliche, politische, technische oder andere heute noch unbekanntere Gegebenheiten ändern (z. B. Digitalisierung, Home Office, Klimawandel).

Also kann heute nur festgelegt werden, in welche Richtung sich der Stadtraum Bahnhof SBB entwickeln soll.

Wichtig ist es, die zweckmässige Realisierungs-Abfolge der einzelnen Konzept-Elemente, vor allem die erste Realisierungs-Etappe, festzulegen.

Die erste Realisierungs-Etappe muss eine deutliche Verbesserung in Richtung des Fernziels bringen, auch wenn die weiteren Etappen erst viel später, in anderer Form oder überhaupt nicht realisiert werden sollten.

Aus diesen Überlegungen nehmen wir nur Stellung zu Aspekten, die den öffentlichen Verkehr, natürlich inklusive dessen Passagiere, betreffen.

2. Wenig öV-freundliche Planungsmethodik ist zu überarbeiten

Methodisch erwarten wir, dass die Interessen und die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs im Perimeter des Entwicklungskonzeptes Stadtraum Bahnhof SBB stärker gewichtet werden. Im genannten Perimeter müssen die Funktionen «Erreichbarkeit des öV», «optimal aufeinander abgestimmte Mobilitätsketten» sowie «kundenfreundlicher, einfacher Zugang zum öffentlichen Verkehr» oberste Priorität haben.

Konkret heisst das, dass die Übergänge von einem öffentlichen Verkehrsträger auf den anderen (dh. Tram/Bahn, Bus/Bahn, aber auch Tram/Bus) höchste Priorität geniessen müssen, die Anbindung Velo kommt an zweiter Stelle, miV erst an dritter.

2.1 Beispiel Vertiefungsraum 6.3 (Viaduktstrasse)

Dies gilt namentlich für das Kapitel 6.3 (Vertiefungsraum Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke). Bei allen vier Varianten wurden in der Bewertung Verbesserungen für den Velo- und Langsamverkehr unterstellt, für den öffentlichen Verkehr resultieren demgegenüber nur neutrale Lösungen, d.h. Lösungen wo neben Vorteilen auch Nachteile hingenommen werden müssen. Dazu kommt, dass die angenommenen Vorteile («Bushaltestelle Steinentorberg») aus unserer Sicht eher als nachteilig zu beurteilen sind (längere Fussdistanzen zu den Gleisen als heutige Lösungen, Bushaltestelle in im Gelände abfallender Strasse).

Hier erwarten wir eine Überarbeitung mit der expliziten Zielsetzung, dass auch Varianten mit klarer Verbesserung für den öV auszuarbeiten sind.

2.2 Beispiel Vertiefungsraum 6.2 (Innere Margarethenstrasse)

Ein anderes Beispiel, bei dem die wenig öV-freundliche Planungsmethodik sichtbar wird, ist Kap. 6.2 (Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse). Die Planskizzen zeigen, dass hier nicht nur abwärts, sondern auch aufwärts eine Mischverkehrsspur vorgeschlagen wird. So wird das schnelle Tram hinter Velos den Berg hinaufschleichen müssen und verliert wertvolle Fahrzeit. Solche Ansätze sind strikt abzulehnen, sie widersprechen den öV-Ziel des Kantons diametral.

2.3 Beispiel Vertiefungsraum 6.4 (Centralbahnplatz)

Auch beim Vertiefungsraum 6.4 (Centralbahnplatz) ist sichtbar, dass methodisch städtebaulichen Aspekten Vorrang eingeräumt wird vor dem Primat einer guten Verknüpfung des öV-Systems beim Bahnhof, dem wichtigsten öV-Knoten des Kantons bzw. des Metropolitanraums Basel.

Wir können zwar nachvollziehen, dass eine Reduktion der Gleisanlage von 6 auf 4 Gleise im Sinne der Platzgestaltung und der Fussgängerströme wünschenswert ist. Wir halten diesen Ansatz aber nur für machbar, wenn in vernünftiger Distanz für betriebliche Bedürfnisse der BVB und BLT Ersatz in Form von einigen Abstellgleisen mit Fahrmöglichkeit in alle Richtungen geschaffen wird. Sonst werden ausserordentliche Situationen wie während der Fasnacht, bei wichtigen Fussballspielen und anderen Grossveranstaltungen betrieblich nicht mehr in Griff zu bekommen sein.

Vorbild für einen solchen Ansatz kann Bern sein, wo in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, in der Wallstrasse, entsprechende Betriebsgleise realisiert wurden. Dadurch konnte die Schlaufe rund um die Heiliggeistkirche aufgehoben und die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden. Damit ist auch gesagt, dass zB die heute zum Bahnhof am nächsten gelegenen Wendeschlaufen M Parc und Morgartenring *nicht* das Kriterium der «vernünftigen Distanz erfüllten...

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

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.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

Ziele generell	Es sind sehr viele Ziele, die kaum alle unter einen Hut zu bringen sind. Überzeugend ist die Grundidee, den Platz nördlich des «Elsässertors» zu einem «Markthallenplatz» aufzuwerten und diesen als zweiten leistungsfähigen öV-Knoten zum Bahnhof SBB auszugestalten.
Vertiefungsbedarf	Tramgleise auf Margarethenbrücke in Ostlage. Wo halten Linie 16 und ggf 2. Linie Richtung Innere Margarethenstrasse?
Vertiefungsbedarf	Buslinienführung: Die favorisierte Variante «Centralbahnplatz Süd» ist aus Sicht am Bahnhof ankommender Busspassagiere zu favorisieren → ergibt kurze Umsteigezeiten zu den Zügen. Aus Sicht am Bahnhof abfahrender Busspassagiere ist diese Lösung aber nachteilig, da die Wegfahrt neu über die ohnehin schon überlastete Nauenstrasse erfolgen soll, mit absehbarer zusätzlicher Behinderungen für den öV. Diese Situation ist deshalb zu vertiefen, mit einer Ideallösung nahe der heutigen Buslinienführung, das heisst einer scharfen Wendekurve am Eingang des Centralbahnplatzes, oder einer vergleichbaren Lösung. Denkbar ist auch Ankunft und Abfahrt zu trennen (Ankunft Süd, Abfahrt Nord), mit einer «Betriebsfahrt « für Wenden und Endaufenthalt.
Vertiefungsbedarf	Tramverbindung Viadukt-Innere Margarethenstrasse. Um eine solche Verbindung in Zukunft planerisch offen halten zu können, bracht auch es auch westliche der Markthallenkreuzung eine entsprechende Haltestelleninsel.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

Ziel	Die Aufwertung dieser Achse für den Velo- und Langsamverkehr darf nicht zu einer Verschlechterung des öV führen.
Vertiefungsbedarf	Tram aufwärts zwingend mit Eigentrassee / Sperrfläche. Abwärts separate Spuren Tram / Velo aus Sicherheitsgründen.

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

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

Ziele generell	Es sind sehr viele Ziele, die kaum alle unter einen Hut zu bringen sind. Überzeugend ist die Grundidee, den Raum Nauenstrasse / Markthallenbrücke vom heutigen «Autobahnknoten» zu einem redimensionierten, lebendigeren innerstädtischen Knoten umgestalten.
Vertiefungsbedarf	Tramgleise in Südlage
Vertiefungsbedarf	Bushaltestellen auf Seite Bahnhof-Westflügel (Variante 1). Vgl. auch unsere Bemerkungen bei Vertiefungsraum 1.
Vertiefungsbedarf	Fussgängerunterführung Z2 unter der Viaduktstrasse durch zum Steinentorberg verlängern

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

Vertiefungsbedarf	Wir können zwar nachvollziehen, dass eine Reduktion der Gleisanlage von 6 auf 4 Gleise im Sinne der Platzgestaltung und der Fussgängerströme wünschenswert ist. Wir halten diesen Ansatz aber nur für machbar, wenn in
-------------------	--

	vernünftiger Distanz für betriebliche Bedürfnisse der BVB und BLT Ersatz in Form von einigen Abstellgleisen mit Fahrmöglichkeit in alle Richtungen geschaffen wird.
--	---

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

Keine Bemerkungen zum Vertiefungsraum 5.

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

Keine Bemerkungen zum Vertiefungsraum 6.

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

Keine weiteren Bemerkungen.

Basel, 15. September 2020