



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	FDP.Die Liberalen Basel-Stadt
Adresse	Picassoplatz 4, 4052 Basel
Kontaktperson	Erich Bucher
Kontaktangaben	079 407 95 24; erich_bucher@bluewin.ch

2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

Die dokumentierten Wirkungsziele sind für die FDP stimmig. Wir empfehlen jedoch ein zusätzliches Wirkungsziel aufzunehmen: die «Trennung der Verkehrsträger». Bei Abwägungen und Entscheiden sollten die verschiedenen Ziele, die auch Friktionspotential haben, priorisiert werden (mehr dazu bei der Detailfrage). Da die Hauptbenutzer des Bahnhofs Fussgänger und der ÖV sind, müssen diese bei Entscheidungen und Widersprüchlichkeiten gegenüber allen anderen Wirkungszielen priorisiert werden. Die Bevorzugung von Fussgänger und ÖV muss gegenüber allen individuellen Verkehrsträgern gelten – insbesondere auch gegenüber dem Veloverkehr.

Die FDP wünscht die zusätzliche Zielsetzung, dass sämtliche Verkehrsträger so weit wie möglich zu trennen sind. Dies wird positive Auswirkung für alle Benutzer des Bahnhofs haben.

Die FDP erwartet, dass der Velo- und Fussgängerverkehrs explizit getrennt werden. Bei sämtlichen Querungen des Bahnhofs darf diese Trennung nicht nur mit aufgemalter Farbe erfolgen, sondern erfordert eine echte physikalische Trennung.

MIV: Das Ziel, dass die Querung der Ost-West Hauptverkehrsachse für die Fussgänger aber auch die Velofahrer einfacher und sicherer sein soll unterstützt die FDP. Es ist jedoch nicht akzeptabel, dass das vorliegende Konzept den Umgang mit dem MIV nur am Rande thematisiert. Der Ost-West-Hauptverkehrsstrom des MIV wird mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept massiv eingeschränkt. Wie aber der MIV in Zukunft umgeleitet werden soll, soll erst später evaluiert werden. Eine solche «Nicht-Planung» ist für die FDP nicht hinnehmbar. Die FDP erwartet, dass das Konzept überarbeitet wird und Lösungsansätze zur Sicherung der MIV-Kapazitäten im Perimeter ins Konzept eingearbeitet werden. Eine weitere zu dokumentierende, langfristige Option ist der Westring (inkl. Gundeli-Tunnel).

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

- Ja
 Teilweise
 Nein

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

Alle	<p>Priorisierungsvorschlag der FDP (siehe grundsätzliche Stellungnahme):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kundenkomfort für die Reisenden verbessern 2. Weitgehendste Trennung der Verkehrsträger (auch Personen und Velo) 3. Attraktive und übersichtliche Ankunfts- und Aufenthaltssituation schaffen 4. Angepasste städtebauliche Ausnutzung anstreben 5. Stadtklima verbessern 6. Erreichbarkeit zwischen den Quartieren und dem Bahnhof verbessern 7. Naturwerte und Biotopverbund verbessern 8. Trennwirkung der Bahngeleise vermindern 9. Identität und Einbindung wichtiger Räume verbessern 10. Entlastung Centralbahnplatz hinsichtlich Personenfrequenzen
Trennung der Verkehrsträge (neues Wirkungsziel)	Siehe grundsätzliche Stellungnahme
Dokumentierte Wirkungsziele	OK wie beschrieben

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

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

Verkehr	Die FDP fordert eine explizite und klare Trennung des Personen- und des Velo-Verkehrs. Die Graphik muss deshalb auch das Netzwerk Velo in der Gesamtgrafik explizit ausweisen. So wird transparent, dass die Querung Z4 für den Veloverkehr nicht bis zum Centralbahnplatz geplant ist.
MIV	Die Dicke der MIV-Achse der Meret-Oppenheim-Str muss in der Fortführung über die Peter-Merian-Brücke bis zur Nauenstrasse beibehalten bleiben (gleiche Verkehrsmenge).
Verdichtung und Hochhäuser	Die Formulierung wie sensible Einbindung, mögliche negative stadtklimatische Effekte, lassen interpretieren, dass Vieles völlig unklar und offen ist. Das stimmt für die «Gundeli»-Seite nicht. Der im letzten Jahr erarbeitete Quartierrichtplan Gundelingen ist bereits behördenverbindlich. Dies sollte im Konzept transparent dargestellt und auch darauf verwiesen werden.
Neue Querung Zolli (Personen und Velo)	Auch wenn es am Rande des Perimeters ist, wäre es hilfreich, wenn die geplante Zolli-Querung in der Grafik mit dargestellt wäre. Dies würde helfen, die Personen- und Velo-Flüsse z.B. auf die Viadukt- und Margarethen-Brücke besser beurteilen zu können.

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:	
Neues Ziel	Die Verlängerung der Personenunterführung West bis in die Markthalle sollte nicht nur eine Option, sondern ein Ziel sein. Als Option zu prüfen wäre zudem eine weitere Verlängerung direkt in die Innere Margarethenstrasse (Zugänge zur Unterführung beidseits der Markthalle). → Gilt auch für Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse / Heuwaage
Ziele gem. Konzept (S. 37)	Gut so.

Vertiefungsbedarf:	
Zufahrt Parking Elsässertor	Die Idee einer Zufahrt direkt vom Erdbeergraben (S. 39 Konzept) sollte für MIV und Velos unbedingt geprüft werden. Ziel: den «Markthallenplatz» zumindest in Richtung der Bahnhofsgebäude möglichst MIV- und Velo-frei zu gestalten.
Velostation (3)	Es sollte näher geprüft werden, ob die geplante Velostation 3 (S. 39 Konzept) am richtigen Ort ist. Unserer Meinung nach sollte diese auf der anderen Seite des Elsässertor-Gebäudes geplant werden. Die Zufahrt der Velofahrer zum (3) führt automatisch zum Konflikt mit dem Personenverkehr und dem ÖV.
Personenunterführung West	Bei der Personenunterführung West bestehen aus Sicht des Konzepts zwei Optionen: Der Zugang kann zwischen dem Westflügel des Bahnhofgebäudes und dem Elsässertor zu liegen kommen oder ins Gebäude Elsässertor integriert werden. Die FDP ist nicht in der Lage eine Variante zu bevorzugen. Hier müssen wir den Planern und den betroffenen Gebäude-Besitzern vertrauen. Entscheidend ist viel mehr, dass der Hauptzugang auf beiden Seiten der Viadukt- und/oder Centralbahn-Strasse ermöglicht wird. Trennung von ÖV/MIV/Velo und Personen. → Gilt auch für Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse / Heuwaage
Buslinien-Führung	Auch die FDP bevorzugt die Variante 1 (Centralbahnstrasse Süd). Möglichst kurze Wege für die Fussgänger.

Tramführung (Abb. 28)	Es ist aus unserer Sicht zu prüfen, ob nicht ein Linksabbiegen des Tram von der Inneren Margarethenstr. auf dem «Markthallenplatz» sinnvoll wäre (könnte eine Alternative zum Margarethenstich sein).
Vertiefungsbedarf fem. Konzept (S. 42)	Gut so.

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?

Ziele:	
Personenunterführung West	Siehe Bemerkung Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»
Ziele gem. Konzept (S. 44)	Gut so.

Vertiefungsbedarf:	
Personenunterführung West	Siehe Bemerkung Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»
Vertiefungsbedarf fem. Konzept (S. 46)	Gut so.

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?

Varianten-Wahl:

Von den geprüften Varianten scheinen die Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage» und die Variante «Fussverkehr- und Velopasserelle» am vielversprechendsten. Es ist der Versuch, die verschiedenen Verkehrsträger möglichst weitgehend zu separieren.

Ziele:	
Höhere Priorität Fuss- und Velo-Verkehr vor MIV	Die Priorisierung muss dreistufig sein: Fuss-, vor ÖV, vor Velo-Verkehr und vor MIV.
Umgestaltung Nauenstrasse	Grundsätzlich OK. Dem Konzept fehlt jedoch eine Aussage, was die alternative Führung des MIV ist. Siehe «Grundsätzliche Stellungnahme» Bei der Nauen- wie auch der Viaduktstrasse handelt es sich um Hauptverkehrsstrassen gemäss Strassennetzhierarchie. Sie haben eine fundamentale Bedeutung für die MIV-Erschliessung weiter Teile Grossbasels. Für die FDP ist es nicht akzeptabel, dass dieser Umstand schlichtweg negiert wird. Die FDP fordert intelligente Lösungen für alle Verkehrsträger.

Vertiefungsbedarf:	
Bus-Endhaltestelle	Wir bevorzugen eine Bus-Endhaltestelle an der Centralbahnstrasse Süd. Sie ist dort am richtigen Ort: Kurzer Weg von der Bahn zum Bus. Wir fragen uns, ob eine Bus-Endendhaltestelle entlang der östlichen Fassade der Markthalle für die Benutzer optimal ist. Die Steigung des Geländes führt zur Schräglage der Busse. Dies ist für ältere und behinderte Fahrgäste suboptimal.
Erhalt des Tunnels	Der Tunnel für den MIV muss bei der gewählten Variante zwingend erhalten bleiben, da zurzeit keine anderen Optionen für den Durchgangsverkehr Ost-West und umgekehrt ersichtlich sind oder aufgezeigt werden.
Personenunterführung West	Siehe Bemerkung Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

Varianten-Wahl:

Wir bevorzugen klar die Variante «Base». Sie vereinfacht die Wegführung für die Zugreisenden: eine zentrale Stelle für das Umsteigen in das Tram. Zusammen mit der Bus-Endhaltestelle an der Centralbahnstrasse Süd werden kurze Umstiegs-Wege möglich.

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

Ziele:	
Steigerung der Verkehrssicherheit	Nicht nur die Querung der Geleise muss ein Ziel sein. Um die Abb. 69 (S. 63) umzusetzen, muss auch der Veloverkehr vor dem Hauptgebäude des Bahnhofs verhindert werden. Der Platz soll nur den Fussgängern zugänglich sein.

Vertiefungsbedarf:	
Veloverkehr vor Bahnhofgebäude	Die Veloweg-Führung muss vom Fussverkehr getrennt werden. Möglichkeiten wären: Unterirdisch durch das bestehende Parkhaus oder allenfalls ein kleiner Umweg mit der Querung des Platzes vor dem «Euler».

5.5 Vertiefungsraum 5 Nautentor / 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

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

Ziel	
Querung Z4	Sollte als Ziel und nicht als Option festgehalten werden. Diese Querung würde für die Querung der Nauenstrasse für Fussgänger und Velofahrer vereinfachen und den Zugang zu ÖV optimieren.

Vertiefungsbedarf	
Querung Z4	Wir empfehlen, dass auch hier der Fuss- vom Velo-Verkehr konsequent getrennt wird, und zwar durch bauliche Massnahmen und nicht durch Farbmarkierungen am Boden.
MIV:	Solange keine alternative Führung für den MIV aufgezeigt wird, kann der MIV auf der Nauenstrasse und der Peter-Merian-Brücke nicht eingeschränkt werden. Beides sind zentrale Zubringer zur Autobahn.

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

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

Ziel	
Bahnhofkante Süd	Wir unterstützen die dokumentierte Idee für eine bessere Anbindung ans Quartier (siehe Abb. 106). Der Konflikt mit dem MIV wird jedoch evident, dies ist eine vielbenutzte Strasse als Zubringer zur Autobahn. Nur eine Reduktion des MIV würde die Realisierung dieses Konzepts ermöglichen. Solange der Westring jedoch nicht gebaut ist, wird das Verkehrsaufkommen im ganzen Perimeter unvermindert hoch bleiben.

Vertiefungsbedarf	Keiner
-------------------	--------

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

Ganzes Dokument und im Speziellen: Kap. 7.2 weiterer Klärungsbedarf	Wie bereits dokumentiert fehlt ein im ganzen Dokument ein klares Konzept für den Umgang mit dem MIV Wir erwarten, dass dies unverzüglich ins Dokument eingearbeitet wird.
--	--

Basel, 9. August 2020