



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	Gewerbeverband Basel-Stadt
Adresse	Elisabethenstrasse 23
Kontaktperson	Herr Patrick Erny
Kontaktangaben	061 227 50 73 / p.erny@gewerbe-basel.ch

2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

Aus städtebaulicher Sicht steht der Gewerbeverband Basel-Stadt der Konzeption eines Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB in Basel positiv gegenüber. Massnahmen zur Steigerung der Lebensqualität und Stärkung der Standortattraktivität des Stadtraums Bahnhof SBB sind grundsätzlich positiv. Durch eine qualitativ hochwertige Verdichtung rund um den Bahnhof kann zudem der Druck auf die noch wenigen bestehenden Wirtschaftsflächen gesenkt werden. Die noch bestehenden Gewerbeflächen stehen unter grossem Umnutzungsdruck zugunsten einer wertschöpfungsintensiveren Wohnnutzung. Daher sind die Überlegungen und Ziele zum Stadtraum Bahnhof SBB und die damit einhergehenden Planungsmassnahmen von grosser Bedeutung. Eine Verdichtung für mehr Wohnen und Arbeiten an einer solchen Lage ist begrüssenswert.

Der Gewerbeverband Basel-Stadt stimmt mit der Projektleitung überein, dass die Ankunftssituation beim Bahnhof SBB verbessert werden muss. Der öffentliche Raum muss hochwertiger und repräsentativer gestaltet werden. Zudem sollen die Verdichtungspotenziale rund um den Bahnhof SBB in Form von Hochhäusern ausgenutzt werden. Der Stadtraum Bahnhof SBB ist prädestiniert für eine starke Verdichtung mit höheren Gebäuden bzw. Hochhäusern. Diese machen eine gesamthafte Aufwertung mit einer hohen Aufenthalts- und Begegnungsqualität bei einer gleichzeitig hohen Verdichtung möglich.

Allfällige Massnahmen zur Erhöhung der mikroklimatischen Vielfalt sollen mit Einbezug privater Liegenschaftseigentümer bzw. Grundbesitzer erfolgen (s. Seite 81). Eine Entsiegelung privater ebenerdiger Flächen ohne Einbezug der Besitzer lehnt der Gewerbeverband Basel-Stadt ab.

Aus verkehrstechnischer Sicht muss das vorliegende Entwicklungskonzept jedoch als grosse Enttäuschung bezeichnet werden. Es steht ausser Frage, dass es in einem dicht bebauten Gebiet wie der Stadt Basel alles andere als einfach ist, Lösungen zu finden, die für alle Verkehrsträger eine Verbesserung (oder zumindest keine Verschlechterung) darstellen (Pareto-Effizienz). Die «Lösungsansätze» im vorliegenden Papier sind allerdings durchs Band nach demselben, für eine ganzheitliche Verkehrsplanung leider völlig ungeeigneten Muster gestrickt, indem Verkehrsfläche des MIV «freigespielt» und anderen Verkehrsträgern «zugespielt» werden soll. Dieser Ansatz ist absolut untauglich, haben doch die Strassen – insbesondere auch im Umfeld des Bahnhofs SBB – nicht nur eine wichtige Zubringerfunktion, sondern sind für die gesamte städtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung (Stichworte: City-Ring, Autobahnzubringer Nauenstrasse).

Durch die Zunahme an neuen Mobilitätsformen (zum Beispiel Sharing-Systeme), der Verknüpfung von ebendiesen (Multimodale Mobilität), der Vollautomatisierung der Fahrzeuge (selbstfahrende Autos) und auch durch die neue S-Bahn-Struktur (Herzstück) wird sich das Verkehrssystem bzw. das Verständnis von Mobilität in Basel-Stadt in den nächsten Jahrzehnten fundamental verändern. Dem Strassenraum kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu. Im städtischen Raum dürften sich flexible und somit kostengünstigere Mobilitätsformen (z.B. Mehrgelenkbusse) gegen klassische schienengebundene Verkehrsträger (Tram) durchsetzen. Die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr verschwinden zunehmend. Um all diesen Ansprüchen bzw. Entwicklungen gerecht zu werden, ist die Sicherstellung der bestehenden Mobilitätsfläche von allergrösster Bedeutung. Leider setzt das vorliegende Konzept jedoch teilweise auf Rückbaumassnahmen inkl. Entsiegelungen, wodurch die für Mobilitätszwecken nutzbare Fläche weiter abnimmt.

Der Gewerbeverband Basel-Stadt unterstützt das Ziel, das Umfeld des Bahnhofs SBB für den Fuss- und Veloverkehr einfacher und sicherer zu gestalten. 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 der vorliegenden «Entwicklungskonzept» massiv eingeschränkt. Wie aber der MIV in Zukunft umgeleitet werden soll, soll erst später evaluiert werden. Eine solche «Nicht-Planung» ist für den Gewerbeverband Basel-Stadt nicht hinnehmbar. Er erwartet deshalb, dass das Konzept unverzüglich überarbeitet wird und Lösungsansätze zur Sicherung der MIV-Kapazitäten im Perimeter ins Konzept eingearbeitet werden.

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

- Ja
 Teilweise
 Nein

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

Erreichbarkeit verbessern	<p>Wie korrekt festgehalten ist, muss es darum gehen, die «verkehrliche Gesamtqualität» zu verbessern. Diese muss selbstverständlich auch den motorisierten Individualverkehr einschliessen. Reisende sind oft mit schwerem Gepäck unterwegs, weshalb die Erreichbarkeit des Bahnhofs auch mit dem Auto von grosser und zentraler Bedeutung ist.</p> <p><i>Formulierungsvorschlag: die Autoparkierung in ausreichender Kapazität und optimal erreichbar gewährleistet wird.</i></p>
Kundenkomfort	<p>Möglichst direkte und kurze Umsteigebeziehungen sind nicht für den ÖV und den Veloverkehr anzustreben, sondern auch zum motorisierten Individualverkehr, zumal Reisende oftmals mit schwerem Gepäck unterwegs sind.</p> <p><i>Formulierungsvorschlag: Passus ergänzen mit «zum motorisierten Individualverkehr».</i></p>
Stadtökologie und Stadtklima	<p>Der Gewerbeverband Basel-Stadt anerkennt und unterstützt grundsätzlich Bemühungen für ein besseres Stadtklima. Jedoch nicht absolut und überall. Wie immer gilt es auch hier, eine Güterabwägung vorzunehmen. Die Umgebung des Bahnhofs SBB ist einer der bedeutendsten Mobilitätshotspots des Kantons. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger ist von absolut zentraler Bedeutung. Gerade mit Blick auf die zusätzlichen Anforderungen an diese Infrastruktur und im Sinne der hierfür notwendigen Sicherstellung der Mobilitätsflächen muss der Fokus klar auf den Mobilitätszielen liegen. Allfällige stadtökologische bzw. stadtklimatische Massnahmen sind als Supplément zu verstehen und nur dann umzusetzen, wenn sie die Mobilitätsziele nicht gefährden.</p>

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?

	<p>Diese Konzeptkarte führt zwar die Konzeptelemente in einer Gesamtschau zusammen, ist aber alles andere als wirklich übersichtlich.</p> <p>Jene Elemente der Konzeptkarte, die keine Unterstützung verdienen, sind unter Vertiefungsräume aufgeführt.</p>
--	---

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?

Neuordnung der Verkehrsführung	Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst die Überlegung, im Bereich Margarethenbrücke / Markthallenplatz einen zusätzlichen Bahnhofzugang zwecks Entlastung des Centralbahnplatzes zu schaffen. Die Verlegung der Tramgleise in Südlage zum Bahnhof hin macht Sinn, da damit nicht notwendige Strassenüberquerungen vermieden werden können. Das heutige Elsässer-Gebäude bietet bei einem stark zurückversetzten Erdgeschoss oder einer Bauweise auf Säulen grosses Potenzial als zentraler Umsteigeort. Der Fuss- und allenfalls auch der Veloverkehr sollten sinnvollerweise in Form einer grosszügigen Unterführung (Personenunterführung West) gebündelt werden, welche bis in die Markthalle (die Markthalle selbst könnte als Zugang dienen) oder sogar bis zur Heuwaage weitergeführt wird und damit für Bahnreisende einen attraktiven Zugang zur Innenstadt schafft. Inakzeptabel ist allerdings, diese wichtige Verbindungsachse (Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassennetzhierarchie) in ihrer Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen und damit eine Reduktion des MIV erzielen zu wollen.
--------------------------------	---

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?

Priorisierung LV	Die Margarethenstrasse dient gemäss Beschrieb als Durchgangsachse, weshalb der Strassenquerschnitt derart zu wählen ist, dass diese Funktionalität auch gewährleistet bleibt. Der Fussverkehr und allenfalls auch der Veloverkehr ist über eine grosszügige Personenunterführung via Markthalle zur Heuwaage hin zu führen (siehe 5.1).
------------------	---

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?

Impuls zur Umgestaltung der Nauenstrasse	Die Nauenstrasse ist Teil des City-Rings und eine zentrale Verbindungsachse von und zum Autobahn-Anschluss City. Eine Umgestaltung und «Verringerung der Trennwirkung» kommt ebenso wenig in Frage wie ein Rückbau von Fahrspuren. Solange Basel-Stadt nicht über einen Autobahn-Westring verfügt, welcher den Durchgangsverkehr nach Grossbasel West sowie Allschwil und das Leimental aufnimmt, sind entsprechende Kapazitätsvermindierungen völlig illusorisch. In diesem Sinne lehnt der Gewerbeverband Basel-Stadt auch die Umgestaltung / Redimensionierung der Markthallenbrücke bzw. die Reduktion von Strassenebenen dezidiert ab.
Priorisierung LV	Die Strassen im Umfeld des Bahnhofs sind für die gesamtstädtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung, weshalb eine Priorisierung des Langsamverkehrs auf diesen Achsen nicht akzeptabel ist. Dasselbe gilt für die Reduktion von Verkehrsflächen im Allgemeinen (vgl. Grundsätzliche Stellungnahme).
Verbesserung Stadtklima	Das «Freispielen von Strassenflächen» ist ohne Beeinträchtigung der Funktionalität sämtlicher Strassen im Umfeld des Bahnhofs SBB gar nicht möglich, respektive führt infolge zusätzlicher Staus zum puren Gegenteil dessen, was anvisiert wird.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

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

Postpassarelle / Nauentor	Zur besseren Verbindung des Gundeldingerquartiers mit dem Gellert ist eine Verlängerung der neuen Postpassarelle über die Nauenstrasse hinweg zu prüfen.
---------------------------	--

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

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

--	--

Basel, 15. September 2020