

Städtebau & Architektur

▷ Planungsamt

► Raumentwicklung

Fragebogen zur Vernehmlassung Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

Fragebogen als Word-Dokument an das Planungsamt, silvan.aemisegger@bs.ch.

Fragebogen zum Entwurf des Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB

1. Angaben zur Stellung nehmenden Organisation

Name	Pro Velo beider Basel
Adresse	Dornacherstrasse 101, 4053 Basel
Kontaktperson	Roland Chrétien
Kontaktangaben	061 363 35 35, beidebasel@pro-velo.ch

2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

- Es ist sehr erfreulich, dass endlich wieder eine grundsätzliche Planung des Bahnhofareals stattfindet. Bei uns kam mehr und mehr der Eindruck auf, dass die Stadt und die SBB nicht am gleichen Strick ziehen und die Verantwortlichkeiten hin- und hergeschoben werden. Es ist wichtig, dass die Stadt die Planungshoheit zurückgewinnt. Selbstverständlich sind die Interessen der Bahnbetreiberin zu berücksichtigen, den SBB sollte aber wieder klar werden, dass sie als Staatsbetrieb eine breitere Verantwortung haben als nur für den Bahnbetrieb und ihr Immobilienportfolio. Beides, den klaren Lead des Kantons wie auch die gesamtheitlichere Verantwortung der SBB (und der Post) vermissen wir z.B. bei der aktuellen Vorlage zum Nauentor.

- In einem nächsten Schritt sollte bald eine verbindlichere Planung mitsamt zeitlichen Zielvorgaben erstellt werden.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

Wir begrüßen insbesondere, dass «die Veloparkierung in ausreichender Kapazität und optimal an den Zugängen angeordnet» werden soll. Bei einem der aktuellsten Teilräume, nämlich beim Nauentor, wird dies aber leider nicht mehr erwähnt.

Ebenso begrüßen wir sehr, dass «Fuss- und Velowegbeziehungen zu wichtigen Zielen gestärkt werden» sollen (Heuwaage, Zoo Basel, Güterstrasse, Tellplatz, Bankverein, Aeschenplatz, St. Alban-Quartier, Route Hexenweglein). Auch hier vermissen wir aber in den Kapiteln der Teilräume die konsequente Verfolgung dieser Ziele (z.B. bezüglich der Querung der Nauenstrasse zum und vom St. Alban-Quartier und bei der Anbindung des Gundelis mit einer baldigen Veloquerung.

Generell ist erfreulich, dass «möglichst direkte und kurze Umsteigebeziehungen zum öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Taxi) zum Velo angeboten werden» sollen. Die konkrete Planung in den Teilräumen umschreibt die Thematik dann aber wie gesagt eher defensiv und ohne konkrete Qualitätsziele und Umsetzungstermine.

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

Die Konzeptkarte lässt aus uns unklaren Gründen den Velo(und -Fuss)verkehr unbehandelt. Wir hoffen, dass dies konzeptuell erklärbar ist und nicht Ausdruck dafür ist, dass diese Verkehrsarten ungenügend gewichtet werden. In diesem Zusammenhang möchten wir anmerken, dass Veloverbindungen getrennt vom Fussverkehr und wenn immer möglich am Tageslicht zu führen sind.

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

Ziel	Markthallenplatz: Sehr positiv, die Situation zwischen Markthalle und Elsässertor ist heute unmöglich, der Platz hätte grosses Potential, wenn der Autoverkehr auf ein Mindestmass reduziert wird. Die Veloabstellplätze vor dem Elsässertor unter den Birken sollten rasch verbessert werden, und vor der Markthalle sind rasch welche einzurichten.
Vertiefungsbedarf	Autoverkehr Markthallenplatz: nicht bloss eine Spur reduzieren, insbesondere ist auch hier das Tempo zu reduzieren (20 km/h) zum Ermöglichen des flächigen Querens.
Vertiefungsbedarf	Kurzfristige Massnahmen nicht ausser Acht lassen: Veloabstellplätze vor dem Elsässertor unter den Birken sollten so rasch als möglich verbessert werden, und vor der Markthalle sind rasch welche einzurichten.
Vertiefungsbedarf	Centralbahnstrasse: Sichere Veloführung über Birsigviadukt fehlt heute: Hohe Frequenzen aller Verkehrsarten bei viel zu schmale Velospuren, resp. fehlende Velowege (Erweiterung des Perimeters).
Vertiefungsbedarf	Margarethenbrücke: Die Qualität der Veloverkehrsführung bleibt unerwähnt. Die Latte ist an diesem extrem zentralen Ort sehr hoch zu legen. Insbesondere sind keine Velospuren <u>zwischen</u> den MIV-Spuren zu planen, es sei denn, die Tempolimite wird massiv reduziert.
Vertiefungsbedarf	Der Knoten Margarethenbrücke/Viaduktstrasse muss velofreundlich werden durch mehr Sicherheit mittels sicherer Knotenform nach kopenhagenschem oder niederländischem Vorbild.
Vertiefungsbedarf	Erschliessung von Westen: In der Analysekarte vermischen wir die Markierung des (möglichst kreuzungsfreien) Velowegs zwischen Bhf. SBB und Zollbrücke entlang der südlichen Gleiskante.
Vertiefungsbedarf	Die Planung einer neuen Velostation bei PU West/Elsässertor mit direkten

	Zufahrten aus verschiedenen Richtungen beurteilen wir als positiv. Es sollte aber geprüft werden, ob die PU West gleichzeitig als Veloverbindung zwischen Gundeli und Innenstadt dienen kann.
--	---

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

Vertiefungsbedarf	Markthallenbrücke: Wir befürworten die Aufhebung des MIV-Abbiegers zur Strasse Elisabethenanlage, da damit ein gefährlicher Spurwechsel vor der Brücke und Vortrittsverletzungen bei der Einbiegung in die Nauenstrasse eliminiert werden können.
	Wortwahl: es ist unklar, was mit «verkehrsfreier Kante Strasse Elisabethenanlage» (S. 51, 53) gemeint ist. Evtl. ist damit «Mfz-freie Kante» gemeint?

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

Ziel	Bei der langfristigen Planung sollten auch kurzfristige Ziele eingebaut werden: Es braucht aktuell bessere Veloverbindungen vom Gundeli über das Geleisfeld. Aus diesem Grund ist auch ein rasch zu erstellendes Provisorium einzuplanen.
Vertiefungsbedarf	Der Perimeter ist zu klein, er muss zusätzlich auch die Querung der Nauenstrasse miteinbeziehen. Interessanterweise steht dazu in der Kurzfassung des Konzepts: <i>«Das Konzept zeigt auf, wie Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende die Nauenstrasse sicherer und direkter überqueren könnten»</i> . Die Umsetzung davon fehlt leider.
Vertiefungsbedarf	Der Perimeter muss auch die Peter Merian-Brücke einbeziehen. Die Brücke spielt eine wichtige Rolle sowohl für die Nord-Süd als auch für die West-Ost-Verbindungen. Zudem hängt sie eng mit dem Bebauungsplan Nauentor zusammen.
Vertiefungsbedarf	Wir unterstützen Ihre Aussage <i>«Das Projekt Nauentor bietet die Chance, die Nord- und Südseite des Bahnhofs zu verbinden. Voraussetzung ist, dass die Erdgeschossesebene optimal mit dem öffentlichen Raum verknüpft wird.»</i> Leider können wir sie in der vorliegenden Planung nur sehr ungenügend erkennen.
Vertiefungsbedarf	Eine Querung Ost positiv, eine solche ist schon auf dem Teilrichtplan Velo, wurde aber bei der aktuell vorliegenden Planung Nauentor faktisch ignoriert. Wie wollen Sie bewirken, dass die Planung nicht toter Buchstabe bleibt, respektive dafür sorgen, dass bald eine solche Querung kommt?
Vertiefungsbedarf	Nauentor: Das Konzept bleibt hier bezüglich Veloverbindungen vage. Die Verbindung zwischen den zwei Veloparkings ist kein Ersatz für eine sichere Veloverbindung. Natürlich wäre eine neue Veloverbindung im Zusammenhang mit einer neuen PU zu begrüssen. Es besteht aber die Gefahr, dass nach der Realisierung des Nauentors die PU inkl. Veloverbindung nicht realisiert wird. Daher wünschten wir uns konkrete Aussagen bezüglich Verbindungen im Neubau Nauentor selbst.
Vertiefungsbedarf	Die östliche Seite des Bahnhofs wird aufgrund der neu entstehenden Wohnquartiere (Hagnau, Wolf, ...) und verbesserter Anbindung derselben einen grossen Bedarf an Veloparkiermöglichkeiten bereitstellen müssen. Hinweise darauf fehlen im vorliegenden Plan.
Vertiefungsbedarf	Querung Nauenstrasse, Höhe Peter Merian-Strasse: Die Veloroute ist auf der Karte bezeichnenderweise eine «Stumpen»verbindung, die bei der Nauenstrasse einfach aufhört. Hier vermissen wir Lösungsansätze zur raschen und sicheren Querung vom Gundeli Richtung Gellert/Breite und zurück.

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?

Vertiefungsbedarf	Betreffend Meret Oppenheim-Strasse sind wir einverstanden damit, dass «die Integration von Veloabstellplätzen (...) eine wichtige Herausforderung darstellt». In Anbetracht der Aussage, dass die Geleise 19 und 20 schon 2025 gebaut werden sollen ist es aber unverständlich, dass die Veloparkierung erst «mittelfristig» weitergeplant werden soll. Dies steht auch im Gegensatz zum Terminplan (S. 75), laut dem die Planung für STEP AS 2025 noch dieses Jahr (2020) abgeschlossen werden soll.
Vertiefungsbedarf	Auch die Planung der definitiven Veloparkierung nach dem Bau von Gleis 21 und dazugehörendem Perron sollte schon bald angegangen werden.

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

Anliegen der Quartierbevölkerung	Durch die Vernachlässigung der Veloquerungsanliegen des vom Bahnhof SBB am meisten betroffenen Quartiers, des Gundelis, erscheint der Eindruck, dass mit dem Entwicklungskonzept in Bezug auf die Fussgänger- und Veloverkehrsflüsse primär auf die Bedürfnisse der SBB eingegangen wird und auf die Anliegen der Anwänder keine Rücksicht genommen wird.
Ausblendung Neubau Peter Merian-Brücke	Dass der Margarethenbrücke zusammen mit dem "Markthallenplatz" hohe Priorität eingeräumt wird, kann man aufgrund des entsprechenden Planungsratschlages an den Grossen Rat (der inzwischen verabschiedet wurde) verstehen. Ein völliges Ausblenden der als Querungsmöglichkeit vergleichbaren Peter Merian-Brücke ist ein grosser Makel an diesem Konzept, das somit insgesamt als eindeutig zu westlastig charakterisiert werden muss.

Basel, 15.9.2020, Pro Velo beider Basel, mit freundlichen Grüssen.