



Sozialdemokratische Partei
Basel-Stadt

Planungsamt
Herr Silvan Aemisegger
Dufourstrasse 40/50
Postfach, 4001 Basel

Basel, 3. September 2020

Stellungnahme SP Basel-Stadt zum Entwurf des Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB

Sehr geehrter Herr Aemisegger

Besten Dank für die Möglichkeit der Vernehmlassung. Die Antworten zum Fragekatalog finden Sie anbei.

Freundliche Grüsse

Pascal Pfister
Parteipräsident

1. Angaben zur Stellung nehmenden Organisation

Name	SP Basel-Stadt
Adresse	Rebgasse 1, 4058 Basel
Kontaktperson	Lisa Mathys, Co-Präsidentin SG Stadtentwicklung, Verkehr und Energie
Kontaktangaben	078 845 12 78, mail@lisamathys.ch

2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB

Die SP Basel-Stadt begrüsst viele Aspekte des Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB und fordert noch gewisse Präzisierungen, wo Unklarheiten bestehen, resp. Justierungen, wo eine konsequente Erhöhung der Aufenthaltsqualität noch fehlt.



Grundsätzlich wird klar, dass das Konzept die Attraktivität des Stadtraums Bahnhof für jene erhöhen will, die sich dort aufhalten oder ihn zu Fuss oder mit dem Velo passieren. Die Fussverkehr- und Veloverkehr-Förderung geniessen im Konzept eine hohe Priorität. So wird das Konzept dem gesetzlichen Auftrag gerecht. Jedoch wird dem Bedürfnis nach zusätzlichen Abstellplätzen für Fahrräder unserer Meinung nach entschieden zu wenig Rechnung getragen.

Als sehr positiv bewertet die SP Basel-Stadt die zusätzlichen Ankunftsorte, die angestrebte Vernetzung und die Durchlässigkeit, die erreicht werden sollen.

Auf dem Centralbahnplatz begrüsst die SP die im Konzept enthaltene Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger. Es muss unbedingt darauf geachtet werden, dass das Sicherheitsgefühl der Fussgänger*innen deutlich steigt.

Ganz ausdrücklich begrüsst die SP Basel-Stadt der Verbesserung des Bahnhofzugangs von der Margarethenbrücke her. Die Ausgestaltung dieses «Platzes» kann aber noch deutlich grosszügiger gestaltet werden. Dass in der Verlängerung der Brücke die Innere Margarethenstrasse als Achse entwickelt werden soll, begrüsst die SP ebenso.

Irritiert ist die SP über die nachlässige Behandlung der Bahnhof-Ostseite. Das Thema Taxistandplätze fehlt im Konzept ganz und muss noch ergänzt werden. Dieses Angebot gehört zu einem städtischen Bahnhof definitiv dazu. Aktuell ist die Situation nicht befriedigend, sie muss verbessert werden, es sind (möglichst gedeckte) Ausladeplätze nötig.

Zu zögerlich ist auch die Einführung des Tram 30 berücksichtigt im Konzept. Der Grosse Rat hat dazu bereits Ja gesagt und diesen Tramnetzentwicklungs-Bestandteil hoch priorisiert.

Nicht erwähnt wird die Bus-Terminal-Thematik, dazu macht das Konzept keine Aussagen. Nach Meinung der SP Basel-Stadt muss für nichtkommerzielle Angebote eine Ein- und Aussteigezone vorgesehen werden.

Nicht vergessen werden darf die Anbindung Riehens an den Bahnhof SBB. Sollte der 8er nicht wie im Tramnetzentwicklungsplan vorgesehen über den Wettsteinplatz fahren, muss es eine alternative, direkte Verbindung an den Wettsteinplatz und die Messe geben, so dass die Reisenden nach Riehen dort ihre Anschluss-Bus- oder -Tramverbindungen erreichen können.

Die Aufwertung der Südkante zu einer «Visitenkarte» für die ankommenden hält die SP für ein falsches Ziel. Es ist der Verlust von günstigem Wohnraum zu befürchten.

Hingegen wäre es sinnvoll gewesen, den IWB-Standort an der Solothurnerstrasse selber auch stärker in die Überlegungen einzubeziehen, nicht nur sein Umfeld. Schon heute nimmt er als Mobility-Standort eine Funktion ein, die für die Entwicklung des Stadtraums Bahnhof SBB von Bedeutung ist.

Es fehlt weiter die Idee der Mobilitäts-Hubs: Zonen, in denen man von der Bahn auf die unterschiedlichen Sharing-Angebote wechseln kann. Für eine zukunftsfähige Verkehrsstrategie muss das zwingend Bestandteil des Bahnhofskonzeptes sein.

Dass eine teilweise Überdeckung des Gleisfeldes mit all ihren neuen Möglichkeiten nicht in die Überlegungen einbezogen wurde, ist enttäuschen. Siehe dazu auch die Anregung in Antwort auf Frage 6.



Einer unserer Kritikpunkte zum vorliegenden Gesamtkonzept gilt dem Fehlen eines Stufenplans für die Umsetzung. Es ist überhaupt nicht ersichtlich, in welchem Zeitraum die Bevölkerung mit der Verwirklichung des Konzeptes rechnen kann. Dies gilt es zu ergänzen.

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

- Ja
 Teilweise
 Nein

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

Wirkungsziele, S. 15	Es fehlt in dieser Übersicht/Zusammenfassung die Wichtigkeit der stadtökologischen Aspekte, die auf Seite 17 folgen. Die SP regt an, nach - Mobilitätsdrehzscheibe... - Bedeutender Ankunftsort... - Wichtiger Verteilraum... einen weiteren Punkt anzufügen: - Erfüllen der stadtökologischen Anforderungen durch gezielte, ausreichende Begrünung, sodass die Aufenthaltsqualität für Verweilende und Anwohnenden hoch ist.
Verkehr	Damit ausreichend offizielle Veloparkplätze zur Verfügung stehen, ist die Schaffung von sehr vielen weiteren Abstellmöglichkeiten zentral. Der Handlungsbedarf in diesem Bereich kommt zu wenig heraus.
Verkehr	Die hindernisfreie Erreichbarkeit aller Anlagen muss als Ziel noch ergänzt werden.
Verkehr	Die Verbesserung des Taxi-Angebots (wichtiges Angebot für ankommende Gäste) muss ergänzt werden.
Städtebau	Aus Sicht der SP ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Nauenstrasse als Ziel fraglich. Die Prioritäten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollen nicht auf Hauptverkehrsachsen sondern auf Verweil-Orte gelegt werden.
Städtebau	Es fehlt als Ziel, dass Wohnraum für alle Schichten zur Verfügung stehen muss im betroffenen Perimeter. Dieser Aspekt muss ergänzt werden.
[Städtebau]	Tipp-Fehler: «Die Übergänge vom Gleisfelder zu...»]
Stadtökologie	Das Ziel, neue Grünräume zu schaffen ist aus Sicht der SP von grosser Wichtigkeit. Es kommt hier zu kurz und muss hohe Priorität haben.

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?

Markthallenplatz	Es bleibt im Konzept unklar, wie die MIV-Führung über den Markthallenplatz funktionieren soll. Es besteht die Gefahr, dass dieser dadurch seinen «Platz-Charakter» verliert. Ebenso gilt es zu verhindern, dass der neue Platz zu einem zweiten Centralbahnplatz ohne wirkliche Aufenthaltsqualität wird.
Kleine Passerelle Nautentor	Es bleibt unklar, ob hier der Zugang zu allen Geleisen gewährt werden soll/kann.
Unterirdische Gleisquerung	Wünschenswert wäre eine weitere Vernetzung unterirdischer Fussverbindungen, das wäre mutmasslich auch für die Vermietungen attraktiv.
Element	Ein Fussgänger*innen-Aufgang auf die Mitte des Centralbahnplatzes fehlt. Allgemein ist die Erschliessung der Haltestellen ab Veloparking zu klären.

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?

Ziel	Nach Meinung der SP muss das Ziel, die Aufwertung der MargarethenBRÜCK-KE zu einem -PLATZ sein. Dies ist mit dem Konzept nicht gewährleistet.
Ziel	Dass die Veloparkierung nicht mehr auf öffentlichem Grund erfolgen soll, tönt nach Privatisierung des Angebots. Zusätzliche kostenlose Abstellbereiche sind dringend nötig, es fehlen im Konzept konkrete Pläne dafür! Es ist zudem zwingend nötig, dass der Zugang einfach und attraktiv ist.

Vertiefungsbedarf	MIV-Führung Markthallenplatz: Wie kann die Aufenthaltsqualität trotz Verkehrsführung über den Platz garantiert werden? Gibt es eine Möglichkeit, auf eine Verkehrsführung über den Markthallenplatz zu verzichten?
Vertiefungsbedarf	Die MIV-Führung über die Margarethenbrücke (Raumaufteilung) ist zu wenig klar.
Vertiefungsbedarf	Sind Taxi-Aussteigeplätze auf Margarethenbrücke vorgesehen? Durch die Schaffung der Zugänge zu den Geleisen von dieser Seite her, machen Taxi-Aussteigeplätze dort sicher Sinn.
Vertiefungsbedarf	Ist die Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom Markthallenplatz direkt in die Elisabethenstrasse kompatibel mit dem Grossratsentscheid zur Tramnetzentwicklung? Die Einordnung in diesen Planungs-Kontext fehlt.



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?

Vertiefungsbedarf	Die angedachte Tramführung ist zu unklar, die SP bittet um eine Klärung.
-------------------	--------------------------------------------------------------------------

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?

Vertiefungsbedarf	Die alternative Tramstreckenführung ist noch nicht schlüssig, die SP betont die Wichtigkeit, das 30er-Tram in das Konzept einzubeziehen.
Vertiefungsbedarf	Der Velostreifen auf der Markthallenbrücke ist mit 1,8 Metern zu schmal, es handelt sich um eine wichtige Veloroute, die SP fordert, dass mehr Platz für die Velofahrenden eingeplant wird.

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	Direkte Aufgänge aus dem Veloparking: Sind zusätzliche Aufgänge zur Platzmitte geplant?
Vertiefungsbedarf	Der vorgesehene Fussübergang zum De Wette-Park ist zu unklar.
Vertiefungsbedarf	Eine Überdeckung des Centralbahnplatzes ist für die Attraktivität als wichtiger Ein- und Umsteigeort sehr wichtig!



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?

Ziel	Das Ziel einer Aufwertung der Nauenstrasse bleibt für die SP unklar und die Priorität ist fraglich.
Ziel	Die Aufwertung der Südkante zu einer «Visitenkarte» für die ankommenden hält die SP für ein falsches Ziel. Es ist der Verlust von günstigem Wohnraum zu befürchten.

Vertiefungsbedarf	Ein vollwertiger Gleiszugang von der Solothurnerstrasse her ist nötig, dies sorgt für eine bessere Verteilung des Fahrgastaufkommens.
Vertiefungsbedarf	Der IWB-Standort an der Solothurnerstrasse soll auch selber in die Überlegungen mit einbezogen werden. Schon heute hat er auch als Mobility-Standort eine Funktion. Der kleine Vorplatz lässt auch Aufenthalts-Potenzial ungenutzt und kann gerade für das Mobilitäts-Konzept nicht ausser Acht gelassen werden.
Vertiefungsbedarf	Es soll geprüft werden, ob die zu begrüßende unterirdische Veloverbindung als direkte Verbindung zwischen Solothurner- und Heumattstrasse geplant werden kann, um zwei weitere Kreuzung/Querungen zu vermeiden.

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	Die Grünraum-Vernetzung fehlt als Ziel. Die Unterbrechung des Raumes durch den Bahnhof ist nicht akzeptabel.
Ziel	Eine weitere Aufwertung des Meret Oppenheim-Platzes ist dringend nötig.
Ziel	Die Entwicklung der Strassenführung entlang der Geleise ist unklar.
Ziel	Die Anzahl der Veloabstellplätze ist auf dieser Seite des Bahnhofs ebenfalls absolut ungenügend. Es muss das Ziel sein, eine sehr viel grössere Zahl an



	Veloparkplätzen anbieten zu können in diesem Bereich. Die SP regt an, dabei auch ein unterirdisches Parking in die Überlegungen mit einzubeziehen.
Vertiefungsbedarf	Die SP fordert eine Klärung, ob eine weitere Fussgänger*innen-Überführung (statt einer Unterführung) möglich ist.
Vertiefungsbedarf	Falls es bei der Unterführungslösung bleibt, muss die Gestaltung des Abganges geklärt werden.
Vertiefungsbedarf	Das Finden «neuer Standorte für die Veloparkierung» ist mit Zeithorizont «mittelfristig» vorgesehen. Dies ist absolut unhaltbar und muss sofort erfolgen.

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

Gleisfeld / Überdachung	<p>Die SP fordert den Einbezug der Stromgewinnung in das Konzept.</p> <p>Die Gleisfelder zwischen Margarethenbrücke und Passerelle, sowie zwischen Passerelle und Nauentor sind gut geeignet für eine Solar-Komplett-Überdachung. Ein solches Kraftwerk hätte eine Leistung von ca. 8 MWp und würde etwa den Strombedarf für 1'750 Basler Haushalte decken. Für einen Stadtkanton wie Basel-Stadt ist es sonst schwierig so grosse Flächen für die PV-Nutzung zu finden. Ein solches Solardach könnte neben der Stromproduktion auch noch weitere Funktionen übernehmen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Schutz vor Niederschlag für wartende, ein-, aus, und umsteigende Passagier*innen. Bei Starkregen und Wind bieten die üblichen Perron-Überdachungen nur auf einem schmalen Streifen und somit nur für wenige Passagiere tatsächlich Schutz.- Schutz vor Hitze. Die Gleisanlage würde durch eine solche Anlage beschattet und rund 20% der auftreffenden Sonnenenergie in elektrischen Strom umgewandelt. Dies dürfte sich vorteilhaft für das lokale Stadtklima auswirken.- Die Solarmodule könnten als schallisolierende Verbundgläser gebaut werden. So könnten die Lärmemissionen des Bahnbetriebs gedämmt werden. <p>Der Kanton Basel-Stadt muss die SBB für dieses fortschrittliche Vorhaben begeistern und gewinnen. Die Konstruktion wäre deutlich weniger aufwändig als der bei früherer Gelegenheit angedachte Park über den Geleisen.</p>
----------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Basel, 3. September 2020