



Sozialdemokratische Partei
Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement des
Kantons Basel
Herr Silvan Aemisegger
Münsterplatz 11
4001 Basel

Basel, 13. Dezember 2023

Stellungnahme Vernehmlassung Entwicklungskonzept «Stadtraum Solitude»

Sehr geehrter Herr Aemisegger

Vielen Dank für die Möglichkeit der Vernehmlassung. Die ausführlichen Antworten finden Sie anbei.

Freundliche Grüsse

Lisa Mathys
Parteipräsidentin

Weitere Kontaktpersonen:

Organisation / Institution:	SP Basel-Stadt
Strasse und Nr.:	Rebgasse 1
PLZ und Ort:	4058 Basel
Land:	Schweiz

Vornamen & Namen:

Ivo Balmer

Thomas Fastermann

E-Mail-Adressen:

ivo.balmer@mietshaeusersyndikat.ch

thomas@fatzi.de

Fragebogen zum Entwurf des Entwicklungskonzepts Stadtraum Solitude

1. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Solitude

Die Entwicklung des Stadtraums Solitude ist eine grosse Herausforderung. Viele Ansprüche unterschiedliche Ansprüche wirken heute auf diesen Raum – einen heterogenen Raum, von dem, abgesehen von einigen Ausnahmen wie dem Solitude-Park und dem Rheinbord, vermutlich die meisten Menschen sagen werden, dass sie sich dort nicht gerne länger aufhalten. Die Eröffnung der Bahnstation Solitude als Entwicklungsimpuls zu sehen und schon heute die Perspektiven für die Zeithorizonte 2030 und 2050+ zu zeichnen, wird von der SP Basel-Stadt durchweg begrüsst. Denn es bieten sich viele Chancen, den Raum aufzuwerten und menschenfreundlicher zu machen.

Die Entwicklung des Stadtraums Solitude ist eng mit der Entwicklung des Projekts Rheintunnel verbunden. Die SP Basel-Stadt lehnt jenes Projekt in seiner jetzigen Form – das heisst: als Kapazitätsausbau ohne verbindliche Planungen zu einer anschliessenden oberirdischen Verkehrsberuhigung – ab. Wir nehmen mit Bedauern zur Kenntnis, dass sich das zuständige kantonale Departement und der bürgerlich dominierte Regierungsrat nicht entschlossen für klare Aussagen zu einer Stadtreparatur an der Osttangente durch Rückbau und Umnutzung einsetzen. Ohne dies ist der Rheintunnel ein milliardenteures Investment in einen Autobahnausbau, also nicht umweltfreundlichen Verkehr, und ohne effektiven Nutzen für die Wohnbevölkerung in Basel-Stadt.

Darum überrascht es auch nicht, dass die Aussagen im Regierungsvorschlag zur Perspektive «2050+» im Zusammenhang mit der Osttangente an Deutlichkeit vermissen lassen. Der Kanton muss sich für eine Tunnellösung einsetzen, die wirklich den Menschen hier nützt. Deshalb ist ein Rückbau und eine Umnutzung der oberirdischen Osttangente zwingend vorzusehen. Andernfalls würde der Rheintunnel den Menschen in Basel-Stadt nicht nützen und wird der Tunnel auch von der SP Basel-Stadt abgelehnt.

Erst dann kann wirklich eine Stadtraumentwicklung Solitude stattfinden, die über etwas stadtplanerische Kosmetik hinausgeht.

Da der Regierungsrat und vor allem das federführende BVD offenbar davon ausgehen, dass der Rheintunnel gebaut wird – trotz des Widerstands und der erheblichen negativen Implikationen für den Kanton, nicht nur während der Bauzeit – beziehen sich die Antworten der SP Basel-Stadt im Rahmen der Vernehmlassung auf dieses Szenario.

In diesem Fall ist für ein Maximum an umwelt- und menschenfreundlicher Stadtgestaltung zu sorgen. Das lassen die bisherigen Darstellungen in diesem Entwurf vermissen. So wird auch im Horizont «2050+» weiterhin von einer den Stadtraum scheidenden und belastend prägenden Autobahnbrücke oberhalb der Schwarzwaldallee ausgegangen. Das ist für die SP Basel-Stadt kein akzeptabler Weg. Mobilität muss den Menschen dienen. Mobilität muss stadt- und menschenverträglich organisiert werden.

Die im Entwurf des Entwicklungskonzepts vorgesehene Perspektivplanung «2050+» kann aber Grundlage für eine überarbeitete Planung bilden, **für den Fall, dass der Bau des Rheintunnels in seiner bisherigen Form gestoppt wird. Für diesen Fall regt die SP Basel-Stadt eine Anpassung der Perspektivplanung und eine erneute Vernehmlassung an.**

2. Stimmen Sie den Wirkungszielen (Seite 16/17) zu?

- Ja
 Teilweise
 Nein

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

Wirkungsziele im Themenfeld A bisherige Formulierung	Formulierungsvorschlag
Die mögliche Reduktion des Verkehrs nach Eröffnung des Rheintunnels nutzen, um die Osttangente zu redimensionieren oder einzelne Abschnitte umzunutzen	Wenn der Rheintunnel gebaut wird, ist ein Rückbau und eine Umnutzung der Osttangente zwingend erforderlich. Die sich aus dieser Stadtrenatur ergebenden neuen Qualitäten können auch der Vernetzung und Attraktivierung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel dienen.
Wo nötig logische Entflechtung der einzelnen Verkehrsteilnehmer erzielen, um Konflikte zu vermeiden	Zur Reduktion und Vermeidung von Konflikten kann eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsmittel geprüft werden. Wenn davon umweltfreundliche Verkehrsmittel betroffen sind, werden längere und unattraktivere Wege vermieden.
Wirkungsziele im Themenfeld B bisherige Formulierung	Formulierungsvorschlag
Die Flächen unter der Osttangente aktivieren und den öffentlichen Raum hell und freundlich gestalten	Die Flächen unter der Osttangente aktivieren und den öffentlichen Raum hell und freundlich gestalten, ist mittelfristiges Ziel. Dabei wird darauf geachtet, die Perspektive des Rückbaus nicht zu verbauen.
Wirkungsziele im Themenfeld C bisherige Formulierung	Formulierungsvorschlag
In Bereichen von belasteten Stadträumen (wie beispielweise unter der Brücke der Osttangente) sind die Flächen aktiviert und experimentelle Nutzungen können sich entfalten	Die hoch belasteten Stadträume entlang der Osttangente werden nach Fertigstellung des Rheintunnels zu attraktivem Stadt- und Grünraum umgenutzt und die Verkehrsfunktion auf ein quartierverträgliches Minimum reduziert.

Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.
Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.

3. Stimmen Sie den konzeptionellen Prinzipien (Seite 36 – 39) zu?

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

<p>Prinzip 2 «Stadträumliche Zäsuren reduzieren»</p>	<p>Die grösste stadträumliche Zäsur im betrachteten Perimeter ist die oberirdische Autobahn, ganz besonders in der Hochlage zwischen Rhein und Sandgrube. Im Fall des Baus des Rheintunnels kann diese brachiale Zäsur abgebaut werden.</p> <p>Die stadträumliche Zäsur durch den Verkehr auf der verbleibenden Schwarzwaldstrasse zu überwinden, könnte durch eine Umnutzung des Overflys als Velo-Unterquerung erreicht werden. Durch die deutlich niedrige benötigte Durchfahrtshöhe gegenüber heute können die Rampenlängen reduziert und die Trennwirkungen entlang der Grenzacherstrasse reduziert werden.</p>
<p>Prinzip 3 neue Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr</p>	<p>... kann in der Schwarzwaldstrasse die stadträumliche Situation unter der Brücke kurz und mittelfristig deutlich verbessert werden – als Vorstufe zum Rückbau der Brücke, wenn der Rheintunnel fertiggestellt wird.</p> <p>In unmittelbarer Nähe zum «Zugang Grenzacherstrasse» sorgen ausreichend dimensionierte, sichere und attraktive Abstellmöglichkeiten für einfaches Umsteigen vom Zug aufs Velo und umgekehrt.</p>
<p>Prinzip 4 «Stadtter»</p>	<p>... der nördliche Abschnitt der Schwarzwaldstrasse als spannungsvollen Stadtraum zunächst noch unter der Brücke und später ohne Brücke – im Tageslicht</p> <p>Für die Zeit nach der Fertigstellung des Rheintunnels ist für die Schwarzwaldbrücke und ihre geringere Verkehrsbedeutung ohne Autobahn eine qualitätsvolle Neugestaltung zu konzipieren, die gut an den neuen Stadtraum Solitude anschliesst.</p>
<p>Prinzip 7 «Fuge»</p>	<p>Die stadträumliche Entwicklungsperspektive nach Fertigstellung des Rheintunnels muss einen Rückbau resp. Umnutzung der Osttangente zur Folge haben. Deshalb geht es langfristig nicht um ein Füllen einer Fuge, sondern um die Betrachtung eines gesamten Raumes, der in seinen Dimensionen mit einer deutlich reduzierten Verkehrsnutzung und -bedeutung anderen Nutzungen zur Verfügung steht und dafür neu gefasst werden muss.</p>

Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.
Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.

4. Die beiden Konzeptkarten (Seite 40 – 51) stellen das Kernstück des Entwicklungskonzepts Stadtraum Solitude dar. Sie führen die Konzeptelemente in einer Gesamtschau zusammen und zeigen Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtraum Solitude. Stimmen Sie den Inhalten dieser Kapitel zu?

- Ja
 Teilweise
 Nein

Falls „teilweise“ oder „nein“: Welche Aussagen unterstützen Sie nicht? Welche Alternativen schlagen Sie vor?

Zum Entwicklungskonzept 2030

Hauptzugang Grenzacherstrasse und die Folgen	<p>Der künftige Hauptausgang der neuen Bahnstation stellt eine logistische Herausforderung dar. Zur skizzierten Möglichkeit 3 (Zusammenlegung Bus-/Velospur) müssen wir kritisch anmerken, dass dies nur möglich scheint, wenn die Entlastung der Solitude-Promenade vom schnellen Veloverkehr als Ziel aufgegeben würde. Wir empfehlen, konsequent die Grenzacherstrasse als attraktive Veloroute zu gestalten, um den Anforderungen einer Basisroute zu genügen. Ein Ausbremsen und ein Konkurrenzstreifen mit dem ÖV sind darum nicht zielführend.</p> <p>Für uns hat die Variante 1 Priorität, da sie auch städtebaulichen Zielen eher dient und den «Un-Ort» der heute überdimensionierten Kreuzung besser fasst. Zu Fragen der Leistungsfähigkeit für den MIV regen wir an, auch langfristige Prognosen und die im Gesamtsystem angestrebten Verlagerungseffekte bei der Verkehrsmittelwahl zu berücksichtigen.</p> <p>Für die angestrebte Velostation empfehlen wir, eine optionale Erweiterungsmöglichkeit einzuplanen.</p>
Fokusraum «Schwarzwaldstrasse»	<p>Mit der Realisierung des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude müssen Räume geschaffen werden, die es möglich machen, den Zugang ohne Probleme andienen zu können. Langfristig ergeben sich durch den Rückbau der Osttangente attraktive Möglichkeiten, mit einer redimensionierten und nicht überdachten Schwarzwaldstrasse einen echten Stadtraum im Vorfeld des Bahndamms und der neuen Bahnstation zu schaffen. Darauf muss bereits zu einem frühen Zeitpunkt gezielt hingewirkt werden.</p>
Fokusraum «Rheinbord»	<p>... Für den Veloverkehr stehen Velo-Pendlerrouten in der Grenzacherstrasse zur Verfügung. Um den Entlastungseffekt für das Rheinbord zu erzielen, ist die Grenzacherstrasse als Hauptveloroute und möglichst hindernisfrei zu gestalten und ein umwegfreier und in beide Fahrrichtungen attraktiver Anschluss für Velofahrende zwischen Schaffhauser Rheinweg und Grenzacherstrasse zu erstellen.</p>

Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.
Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.

Zum Entwicklungskonzept 2050+

Aufhebung Underfly	Eine entscheidende, langfristige Massnahme kann die Aufhebung des Underfly sein, um das ehrgeizige Ziel zu erreichen, wenn sich eine zwischenzeitliche Nutzung durch den schnellen Veloverkehr dann nicht bewährt haben sollte und ein schneller und hindernisarmer Veloverkehr auch anders dargestellt werden kann.
Aufwertung Schwarzwaldstrasse	<p>Dieser Abschnitt geht abermals von der falschen Prämisse aus, dass nach dem Bau des Rheintunnels die oberirdische Autobahn in Hochlage weiterhin bestehen bleibt. Diese falsche politische Zielsetzung führt in der Konsequenz zu allenfalls guten Versuchen, aus einer städtebaulichen Katastrophe einen irgendwie akzeptablen Verkehrsraum zu machen, ein echter Stadtraum entsteht so aber nie.</p> <p>Es kann nicht darum gehen, eine schmale Fuge am Rande eines unwirtschaftlichen Raums zu gestalten - die SP Basel-Stadt regt eine vollständige Neuplanung des öffentlichen Raums an – unter der Vorgabe, dass die Autobahn in Hochlage entfällt. Diskussionen um Umnutzung und Umgestaltung einer Fuge sind damit obsolet, weil der gesamte Stadtraum eine Neubetrachtung braucht.</p>

Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.
Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.

5. Der Massnahmenkatalog (Seite 62 - 67) zeigt auf, wie die Wirkungsziele und die in den Konzeptkarten aufgezeigten Zielvorstellungen erreicht werden können. Erachten Sie diese Massnahmen als zielführend?

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

G1.2 Veloverkehr auf Grenzacherstrasse attraktivieren	In die Prüfung der Nutzung des Underflys für den Veloverkehr sollte ein – im Vergleich zum Auto/Schwerverkehr – deutlich geringeres Mass an benötigter Durchfahrtshöhe einberechnet werden. Ein Teilauffüllen und eine andere, kürzere Gestaltung macht es sowohl für den Veloverkehr attraktiver. Zugleich verringert es die Barrierewirkung der Rampen für den übrigen Stadtraum. Zwingend erforderlich für die Attraktivierung der Grenzacherstrasse für den Veloverkehr ist ausserdem eine direkte, umwegfrei und in beide Fahrtrichtungen attraktive Verbindung zwischen Grenzacherstrasse und Schaffhauserrheinweg.
G2.1 (Underfly)	Die finale Aussage zu G2.1 kann erst nach Vorliegen belastbarer Prüfergebnisse zu G1.2 gemacht werden, da die Massnahmen im Widerspruch zueinander stehen.
S2.5 - 2.8	Alle Massnahmen in diesem Teilraum und in der Perspektive 2050+ gehen noch fälschlicherweise von einem Weiterbestehen der Osttangente in Hochlage aus. Alle Massnahmen sind deshalb viel zu wenig ambitioniert und beziehen sich nur auf kleine Randaspekte. Für den Raum Schwarzwaldstrasse braucht es in der Perspektive 2050+ eine komplette Neukonzeption.

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

Nächste Schritte	Für die Entwicklung der öffentlichen Räume v.a. in der Schwarzwaldallee für die Perspektive 2050+ ebenso wie für die Entwicklungen im Gleisdreieck nach Festlegung der Parameter (Eisenbahnbedarfe usw.) führt der Kanton partizipative Verfahren mit intensiver Einwohner:innen-Beteiligung durch. Um eine grösstmögliche und innovative Steuerung im Sinne der Menschen in Basel-Stadt zu gewährleisten, setzt sich der Kanton frühzeitig für den Erwerb der Flächen im Gleisdreieck ein.
------------------	--