

Interpellation Nr. 9 (Februar 2015)

15.5041.01

betreffend grosszügigem Zugang zur geplanten Personenunterführung West im Bahnhof SBB und entsprechender Gestaltung des Meret Oppenheim-Platzes

Eine Anbindung an die Innerstadt und entsprechend eine attraktive Gleisquerung für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velos sind eine Uraltforderung des Gundeldingerquartiers.

Mit dem Quartierrichtplan 1986 und dem Masterplan Konzept 86 wurde der Bevölkerung eine Verbindung zur Querung des Bahnareals angekündigt. Entstanden ist seither die Passerelle, deren Kapazität bereits erschöpft ist. Eine sichere Veloverbindung neben den unattraktiven und auch gefährlichen drei Übergängen Münchensteinerbrücke, Peter Merian-Brücke und Margarethenbrücke besteht nach wie vor nicht.

Ein Lösungsansatz Bestand im Konzept einer Überdachung zwischen Margarethenbrücke und Passerelle. Dieser sog. CentralPark wurde aber von der Basler Bevölkerung abgelehnt.

Parallel dazu gaben die SBB eine Testplanung für eine Gleisquerung zur Entlastung der bestehenden Passerelle in Auftrag. Zielsetzung dieser Testplanung war „die Verbesserung der Personenflüsse im Bahnhof und im angrenzenden Stadtraum sowie die Schaffung einer attraktiven Fussängerverbindung zwischen den umliegenden Stadtquartieren.“ (SBB: Synthesebericht Basel SBB Personenbahnhof: Testplanung Neue Perronerschliessung Querung West, S. 4).

An einer Orientierungsversammlung der SBB vom 15. Dezember letzten Jahres zum neuen Meret Oppenheim-Hochhaus wurde auch die Neugestaltung des Meret Oppenheim-Platzes vorgestellt. Anstelle eines grosszügigen Abgangs in die geplante Personenunterführung am Nordende des Platzes, der den jetzigen Unort künftig definiert und eine attraktive Variante zur überlasteten Gleisquerung Passerelle dargestellt hätte, wurde zur Verwunderung des zahlreich anwesenden Publikums der Platz als eigentlicher Vorgarten des neuen Meret Oppenheim-Hochhauses vorgestellt mit einem winzigen, nur 8 Meter breiten Abgang in die noch zu erstellende Personenunterführung am nordwestlichen Ende des Platzes. Von attraktiv kann keine Rede sein. Auf Nachfragen hin wurde gesagt, dass dies nur die Markierung eines möglichen Abgangs sei, nicht masstabgetreu und auch nicht definitiv geplant.

Am 7. Januar 2015 wurde im Kantonsblatt nun aber die Baupublikation „Meret Oppenheim-Platz 1, Meret Oppenheim-Strasse 28, 30 Güterstrasse 105, 107 und Meret Oppenheim-Strasse 27“ publiziert. Nach Einsichtnahme der Pläne ist klar, dass der an der Versammlung vorgestellte enge Abgang im Projektbeschrieb für das Logistikzentrum durch die darin definierten Ausmasse des Logistikzentrums festgelegt und nach Aushub der Baugrube und der Fertigstellung des Zentrums irreversibel sind (vgl. SBB/Drees & Sommer: „Projektbeschrieb B – Südpark Basel, Baufeld B: Logistikzentrum Meret Oppenheim Strasse“, S. 16).

Ich bitte deshalb die Regierung freundlich, mir folgende Fragen zu beantworten:

1. Geht die Regierung mit mir einig, dass mit einer Bauausführung des Logistikzentrums gemäss oben zitiertener Planauflage der Ort und die Ausmasse des Abgangs in die Personenunterführung irreversibel definiert sind?
2. Hat zwischen SBB und BVD eine „Abstimmung auf die Stadtplanung“, sowie sie als Zielsetzung in der Testplanung propagiert wird (a. a. O. S. 9), stattgefunden und wenn ja, entspricht der jetzige Vorschlag für die Gestaltung des Meret Oppenheim-Platzes und des geplanten Abgangs in die Unterführung der Stadtplanung des BVD?
3. Ist die Regierung bereit, im Laufe des jetzigen Baubegehrens z. B. mit einer eigenen Einsprache Einfluss auf die SBB und deren Planung des Meret Oppenheim-Platzes und die künftige Personenunterführung West im Sinne einer Optimierung der Bedürfnisse der Bahnhofanwänder zu nehmen?

4. Könnte sich die Regierung vorstellen, im Rahmen einer solchen Einflussnahme auch die Möglichkeit einer Veloquerung parallel zur Personenunterführung mit entsprechenden unterirdischen Veloabstellplätzen einzubringen, sowie dies zur Zeit im Bahnhof Oerlikon verwirklicht wird (<http://www.10zu8.ch/projekte/ausbau-bahnhof-zuerich-oerlikon/ausbau-bahnhof-zuerich-oerlikon.html>) und weitgehend mit dem im Konzept für Velosabstellplätze am Bahnhof SBB angedachten Veloschwerpunkt West L1 kompatibel wäre? (Mobilität BVD/SBB: „Konzept für Velosabstellplätze am Bahnhof SBB“, Oktober 2012, S. 19)

Oswald Inglin