



An den Grossen Rat

15.5041.02

BVD/P155041

Basel, 4. März 2015

Regierungsratsbeschluss vom 3. März 2015

## **Interpellation Nr. 9 Oswald Inglin betreffend „grosszügigem Zugang zur geplanten Personenunterführung West im Bahnhof SBB und entsprechender Gestaltung des Meret Oppenheim-Platzes“**

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 4.02.2015)

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 Fussägerverbindung 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 massstabegetreu 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 Ausmassen 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 Baubegehrrens 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 Inglis

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

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?*

Für die SBB ist die Personenunterführung West (PU-West) von zentraler Bedeutung. Die SBB haben das Logistikzentrums und die neue Lage der Meret Oppenheim-Strasse an die Anforderungen der PU-West angepasst. Sowohl Lage als auch die Breite des Abgangs wurden dabei festgelegt. Es ist daher richtig, dass mit der Errichtung des Logistikzentrums und der neuen Meret Oppenheim-Strasse die Lage und die Breite des Zugangs fixiert 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?*

Für den geplanten Zugang zur PU West besteht abgesehen von der Lage und der Breite noch kein konkretes Projekt, das auf der Ebene der Gestaltung diskutiert werden könnte. Der Platz, wie er nun auch im Baugesuch dargestellt wird, muss zudem auch ohne den Zugang funktionieren, da der Zugang zur PU West gemäss den aktuellen Planungen der SBB ohnehin erst in rund zehn Jahren fertig gestellt sein wird. Der nun vorliegende Vorschlag für den Platz entspricht aus Sicht des Regierungsrats den Vorstellungen und Wünschen des Kantons. Es wird eine dem Umfeld entsprechend hochwertige Platzgestaltung realisiert. Der Regierungsrat wird sich mit Nachdruck für eine ebenso hochwertige Gestaltung des Zugangs zur PU West sowie für den Einbezug der Bevölkerung in die nächsten Planungsschritte einsetzen.

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 Bahnhofanwärter zu nehmen?

Der Regierungsrat erhebt keine Einsprachen im Rahmen von Baubewilligungsverfahren. Auflagen betreffend die Gestaltung sind ebenfalls nicht zu erwarten, entspricht die Gestaltung des Platzes doch den Anforderungen des Kantons. Der Zugang zur PU West hingegen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Baugesuchs. Es besteht auch noch kein Projekt, das in Bezug auf die Gestaltung diskutiert werden könnte. Der Regierungsrat erwartet jedoch, dass die SBB das Quartier in die weitere Gestaltung des Zugangs zur PU West einbezieht und hat dies der SBB auch schon kommuniziert.

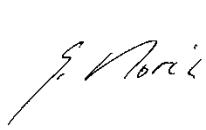
4. Könnte sich die Regierung vorstellen, im Rahmen einer solchen Einflussnahme auch die Möglichkeit einer Veloquerung parallel zur Personenunterführung mit entsprechenden unterirdischen Veloabstellplätzen einzubringen, sowie dies zur Zeit im Bahnhof Oerlikon verwirklicht wird (<http://www.10zu8.ch/projekte/ausbau-bahnhof-zuerich-oerlikon/ausbau-bahnhof-zuerich-o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

Mit der Personenunterführung West kann keine neue Veloverbindung *Innenstadt–Gundeli* geschaffen werden. Die grosse Höhendifferenz rund 8m und die Platzverhältnisse stehen diesem Anliegen entgegen. Die Veloquerung in Oerlikon ist bezüglich Höhendifferenzen und Länge mit der Situation in Basel nicht zu vergleichen.

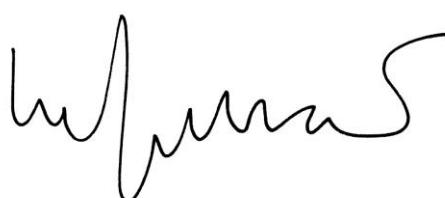
Das Anliegen, die Velobeziehungen zwischen der Innenstadt und dem Quartier Gundeldingen zu verbessern, ist aber bekannt und wird vom Regierungsrat unterstützt. Aus diesem Grund wird der Verbesserung und Aufwertung der Verhältnisse für Velofahrer bei den mittelfristig anstehenden Neubauten der Peter Merian-Brücke und der Margarethenbrücke hohe Priorität eingeräumt.

Für die Planungen rund um den Bahnhof SBB ist das gemeinsame Velokonzept für den Kanton und die SBB verbindlich. Ab 2025 sollen im südlichen Teil des Bahnhofs Basel SBB rund 1'600 öffentliche Veloabstellplätze zur Verfügung stehen (das sind ca. 900 mehr als heute). Auch im nördlichen Teil des Bahnhofs kann neben den bereits im Bebauungsplan RailCity geforderten 700 Veloabstellplätzen mit dem Bau der PU West mit zusätzlichen Veloabstellplätzen gerechnet werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Marco Greiner  
Vizestaatsschreiber