



## **Fragebogen zur Vernehmlassung Entwicklungskonzept Stadtraum Solitude**

### **Ausgangslage**

Die Deutsche Bahn plant im Auftrag des Bundes an der Solitude eine neue S-Bahnhaltestelle. Das Projekt ist Bestandteil des Bahn-Ausbaus 2035. Die Haltestelle soll dabei optimal in den Stadtraum eingegliedert werden. Unter Federführung des Bau- und Verkehrsdepartements wurde zwischen 2021 und 2023 in Zusammenarbeit mit weiteren Dienststellen des Kantons, der Deutschen Bahn, der SBB, dem Bundesamt für Verkehr und der Begleitgruppe «Städtebau für Basel 2050» das Konzept erarbeitet. Der vorliegende Entwurf «Entwicklungskonzept Stadtraum Solitude» zeigt auf, wie die Bahninfrastrukturentwicklung und die stadträumliche Entwicklung aufeinander abgestimmt erfolgen können. Der Regierungsrat hat das Konzept am 12. September 2023 für die öffentliche Vernehmlassung freigegeben. Geplant ist, dass der Regierungsrat das Entwicklungskonzept Anfangs 2024 als behördenverbindlich beschliessen wird.

### **Verbindliche Konzeptinhalte**

Das Konzept ist als Fachstudie und damit als Grundlage für die nachfolgenden planerischen Arbeiten zu verstehen. Es fügt die bekannten Vorhaben des Kantons, der DB und des Bundes sowie weiterer Akteure in einer «Gesamtschau» zusammen und zeigt den Handlungsbedarf für den Kanton Basel-Stadt auf.

Durch den Regierungsrat sollen folgende Konzeptteile als verbindlich beschlossen werden:

- die Wirkungsziele (Kapitel 1.4);
- die konzeptionellen Prinzipien (Kapitel 4.1);
- die Konzeptkarten für den Zeithorizont 2030 und 2050+ (Kapitel 4.2 und 4.3);
- sowie die Massnahmen (Kapitel 5.1).

Die entsprechenden Textstellen sind im Konzept grau hinterlegt.

### **Organisation der öffentlichen Vernehmlassung**

Interessenorganisationen und weitere relevante Akteure werden mittels Schreiben auf den Start der Vernehmlassung hingewiesen. Die interessierte Öffentlichkeit wird mit der Medienmitteilung und Publikation im Kantonsblatt über den Start der Vernehmlassung informiert.

Die Vernehmlassung dauert vom 13. September 2023 bis am 13. Dezember 2023. Die Vernehmlassungsdokumente können auf der Webseite von Städtebau & Architektur heruntergeladen werden: <https://www.staedtebau-architektur.bs.ch/> → Raumplanung → Abteilung Raumplanung → Planungsgrundlagen & Konzepte → Konzepte → Stadtraum Solitude.

Direktlink: <https://www.raumplanung-staedtebau-stadtraum.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/konzepte/Stadtraum-Solitude-oeffentliche-Vernehmlassung.html>

Die Stellungnahmen sind als Antworten im nachfolgenden Fragebogen als Word-Dokument an Städtebau & Architektur, [silvan.aemisegger@bs.ch](mailto:silvan.aemisegger@bs.ch), zu senden. Die Rückmeldung im Word-Format erleichtert uns die Auswertung der Vernehmlassung.

Nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist wird das Bau- und Verkehrsdepartement einen Vernehmlassungsbericht zuhanden des Regierungsrats erstellen und das Konzept anpassen. Der Regierungsrat entscheidet bei allfälligen Konflikten über Anpassungen am Konzept.

Wir danken Ihnen für Ihre Stellungnahme!

## Fragebogen zum Entwurf des Entwicklungskonzepts Stadtraum Solitude

### 1. Angaben zur Stellung nehmenden Organisation

Name	Handelskammer beider Basel
Adresse	St. Jakobs-Strasse 25 4010 Basel
Kontaktperson	Silvan Buchecker
Kontaktangaben	061 270 60 48, s.buecker@hkbb.ch

## 2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Solitude

Stellungnahme
---------------

Wir begrüßen es, dass mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit der stadträumlichen Entwicklung abgestimmt wird. Damit wird die Gefahr von Fehlplanungen und fehlender Koordination der verschiedenen in diesem Parameter aktiven Akteure vermindert. Wir begrüßen es insbesondere, dass die Bahnknotenorganisation bei der Erarbeitung des Konzeptes miteinbezogen wurde.

### **Generelles**

Das Konzept atmet den Geist gestaltungsfreudiger Stadtplaner. Es sollen attraktive Räume, wertvolle Aufenthaltsqualität und Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dies ist im Grundsatz erstrebenswert. Die Erhaltung, Leistungsfähigkeit und Funktionalität der Verkehrsinfrastruktur an dieser verkehrlich zentralen Stelle dürfen der besagten Gestaltungsfreude jedoch nicht zum Opfer fallen. Mit dem vorliegenden Konzept ist dies unserer Meinung nach nicht sichergestellt. Die Arbeiten sind unvollständig und die vorgeschlagenen Stossrichtungen nicht immer konsistent mit anderen Geschäften und Entwicklungen (Beispiel Roche-Parkhaus). Das Konzept muss deshalb deutlich nachgebessert und mit den direkt betroffenen Akteuren (insbesondere Roche als grosse Arbeitgeberin im Konzeptperimeter) eng abgesprochen werden. Im Folgenden gehen wir auf einige Punkte ein, wo wir besonderen Handlungsbedarf verorten.

### **Begrünung**

Wir begrüßen Begrünung und Entsiegelung, wo dies umsetzbar ist und keine bestehenden oder künftigen Infrastrukturen einschränkt oder auf eine sonstige Art die Funktionalität der Stadt beeinträchtigt. Die Behörden werden aufgefordert, unkonventionelle Ideen zu erwägen und aus festgelegten Prozessen auszubrechen. Es existiert ein reicher Schatz an Konzeptideen von Planungsbüros und Beispielen anderer Städte, wo Begrünung und Funktionalität gleichzeitig gewährleistet werden können.

### **Underfly**

Wir stehen einer Aufhebung des Underflys, äusserst skeptisch gegenüber. Der betrachtete Perimeter ist von hohem Verkehrsaufkommen geprägt – insbesondere auf der Strasse. Dank des Autobahnzugangs in unmittelbarer Nähe handelt es sich um ein zentrales Zugangstor zur Stadt. Der Underfly hilft, die Verkehrsbelastung des Knotens Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse zu entlasten und den Verkehrsfluss von der Autobahn her zu erleichtern. Seine Aufhebung würde also die Kapazität des Knotens reduzieren und zwangsläufig auch den öV verlangsamen. Es sind nicht nur die dort fahrenden Linien betroffen, sondern auch nahezu alle aus der Garage Rank ausfahrenden Busse der BVB.

Angesichts der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse – bis 2040 140'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner in der trinationalen Agglomeration – und der bereits heute bestehenden Verkehrsüberlastungen (gemäss Konzept «Teil des am stärksten befahrenen Strassen- und Schienenkorridors der Schweiz») droht ein Kapazitätsabbau in Form eines Rückbaus des Underflys in einem Verkehrschaos zu enden. Vor diesem Hintergrund erachten wir es als übereilt, eine solche Massnahme vorzusehen, ohne auf eine adäquate verkehrstechnische Analyse der möglichen Auswirkungen verweisen zu können. Selbst die kurze Einschätzung diesbezüglich (S. 48) muss kritisch stimmen. Es wird zugegeben, dass die Aufhebung des Underflys «gegebenenfalls zu mehr Verkehr auf Stadtraumebene» führen kann, dies «zulasten des ÖV». Wir fordern den Regierungsrat entsprechend auf, von dieser Massnahme Abstand zu nehmen und den Underfly zwingend zu erhalten. Stattdessen könnte geprüft werden, ob mittels Brücken oder Stegen die «Zerschneidungswirkung» der Grenzacherstrasse reduziert werden kann.

### **Entflechtung Fuss- und Veloverkehr**

Um die bestehenden Konflikte an der Rheinufer-Promenade zwischen Velo- und Fussverkehr zu entschärfen, beabsichtigt das Entwicklungskonzept, den schnellen Veloverkehr über die Grenzacherstrasse zu leiten und die Rheinufer-Promenade dem Fussverkehr und den komfortorientierten Velofahrenden vorzubehalten. Wir stehen dieser Absicht skeptisch gegenüber. Wie oben ausgeführt, muss der Knoten Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse eine zunehmend wichtige Verkehrsleistung als Bindeglied zwischen dem städtischen Strassennetz und der Nationalstrasse A2 übernehmen. Vor diesem Hintergrund lehnen wir eine Umwidmung der bestehenden Spuren in Verkehrsflächen für den Veloverkehr dezidiert ab. Die Grenzacherstrasse wird auch künftig für Velofahrende unattraktiv sein. Der rege Busverkehr in diesem Perimeter sowie die vielbefahrende Kreuzung Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse machen die Strecke für Velofahrende auch künftig zu einem unangenehmen Erlebnis. Erfolgsversprechender erscheint es uns deshalb, die Rheinufer-Promenade punktuell zu verbreitern, sodass die Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehr, welche vornehmlich im Sommer auftreten, entschärft werden können. Dies sollte in den aktuell laufenden Planungen zur Solitude-Promenade untersucht werden. Zudem begrüssen wir vor diesem Hintergrund die Absicht einen Steg rheinseitig des Brückenkopfes zu prüfen. Die Entflechtung soll also nach unserem Verständnis nicht gemäss Entwicklungskonzept vorgenommen, sondern als Trennung des MIV vom Langsamverkehr umgesetzt werden.

### **Fuge Schwarzwaldstrasse und Rückbau Roche-Parkhaus**

Aktuell wird der Bereich zwischen Autobahn und Bahndamm unter anderem als Parkraum für Autos genutzt. Dieser Raum eignet sich aufgrund seiner Lage zwischen zwei emissionsintensiven Infrastrukturen nur für ein engbegrenztes Feld von Nutzungen. Selbst eine Begrünung würde kaum zu hoher Aufenthaltsqualität führen. Es scheint deshalb wesentlich sinnvoller, den Raum weiterhin zum Parkieren von Fahrzeugen zu nutzen. Dies insbesondere aufgrund der praktisch einmaligen Lage des Parkhauses mit hervorragender Autobahnanbindung und der Nähe zum Badischen Bahnhof, welcher im Zuge der Bahnknotenausbauten deutlich an Relevanz gewinnen wird. So kann der Perimeter Solitude die Funktion einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe und eines Stadttors einnehmen. Stadtbesucher können mit ihrem Fahrzeug in die Stadt gelangen, ohne das Stadtstrassennetz zu belasten. Im Bereich Solitude stehen ihnen dann leistungsfähige Anschlussmöglichkeiten via Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in alle Richtungen offen. Auch Sharing-Angebote wären dort optimal angesiedelt. Es wäre daher auch angesichts des Ziels, den MIV im städtischen Kernnetz zu vermindern nicht zielführend das Parking zurückzubauen. Von den grauen Emissionen durch die Vernichtung der voll funktionsfähigen Infrastruktur ganz zu schweigen.

Als Massnahme S1.2 soll gemäss Entwicklungskonzept geprüft werden, ob das bestehende Roche-Parkhaus künftig als Quartierparking genutzt oder doch rückgebaut (Empfehlung im Konzept) werden soll. Vor dem Hintergrund der obenstehenden Ausführungen bitten wir den Regierungsrat, auf einen Rückbau zu verzichten. Es sollte geprüft werden, ob das Parkhaus zusätzlich zur Funktion als Quartierparking weitere Parkplatznutzungen (beispielsweise Sharing-Angebote und/oder Park & Ride) ermöglicht. Dass die Verwaltung weiterhin einen Rückbau empfiehlt, obwohl der Grosse Rat mit einer überwältigen Mehrheit von 76 zu 16 Stimmen die Motion Luca Urgese und Konsorten betreffend «Umnutzung des Roche-Parkhauses an der Schwarzwaldallee zu einem Quartierparking» (23.5114) überwiesen hat (Zweitüberweisung), welche genau dies verhindern will, ist äusserst befremdlich. Zudem lassen sich zwischen den Stossrichtungen des Entwicklungskonzeptes und des Regierungsratsbeschlusses vom 6. September 2023 zur Motion 23.5114, in welchem sich die Regierung gegenüber einer Umnutzung wohlwollend zeigt und den Vorstoss zur Überweisung als Anzug empfiehlt, trotz gutem Willen wesentliche Widersprüche erkennen. Wir bitten den Regierungsrat deshalb seinen Aussagen im Regierungsratsbeschluss treu zu bleiben, den Willen des Parlaments zu vollziehen und die Umnutzung des Roche-Parkhauses als Quartierparking voranzutreiben.

### **Redimensionierung der Osttangente**

Die Osttangente ist als Nationalstrasse im Besitz des Bundes. Allfällige Massnahmen können also nicht vom Kanton entschieden werden. Ein Rückbau oder Teilrückbau der Osttangente würde den Zielen, welche mit dem Projekt Rheintunnel verfolgt werden, diametral widersprechen. Durch den Bau des Rheintunnels kann der Transitverkehr unterirdisch geführt werden. Die Osttangente wird damit um rund 30 Prozent ihrer für das Jahr 2040 prognostizierten Verkehrsbelastung entlastet. Dies bietet die Möglichkeit, den bisherigen Ausweichverkehr, der sich aufgrund der Überlastung der Osttangente seinen Weg durch die Quartiere gesucht hat, zurück auf die Osttangente zu führen. Wird die Kapazität auf der Osttangente reduziert, kommt es dort wiederum zu Stau und in Folge zu Ausweichverkehr in die Quartiere. Von einer Umwidmung von Verkehrsflächen ist dementsprechend dringend abzusehen.

### **Fazit**

Wie den vorausgehenden Ausführungen zu entnehmen ist, weist das Entwicklungskonzept unserer Einschätzung nach gravierende Mängel auf, insbesondere was den Mobilitätsaspekt betrifft. Wir bitten den Regierungsrat deshalb, das Entwicklungskonzept nach diesen Gesichtspunkten nochmals grundlegend zu überarbeiten und direkt betroffene Unternehmen eng in die Planungen einzubeziehen.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

Mobilität und Vernetzung	Die verkehrliche Situation ist klar und gut organisiert. Die Erreichbarkeit wird für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den MIV und den öffentlichen Verkehr optimal ausgestaltet. Umsteigebeziehungen werden in alle Richtungen ermöglicht und vereinfacht.
Flächenbedarf MIV	Flächen für den MIV erhalten und vom Langsamverkehr entflechten.
Kreuzungspunkt Schwarzwaldstrasse/Grenzacherstrasse	Kreuzungspunkt Schwarzwaldstrasse/Grenzacherstrasse als leistungsfähigen Verkehrsknoten erhalten und wo möglich stadträumliche Qualitäten erhöhen.
Öffentlichen Verkehr priorisieren	Die Funktionalität der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsarten sicherstellen und optimieren.
Redimensionierung Osttangente	Auf dieses Wirkungsziel verzichten.
Stadträume und Quartiere	Den verkehrstechnisch ideal gelegenen Kreuzungspunkt als Ort für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe umnutzen.
Klima und Ökologie	Im Sinne einer zukunftsgerichteten Stadtplanung werden die Schwerpunkte auf ökologische Vernetzung und eine Verbesserung des Stadtklimas bei gleichzeitiger Bewahrung und Optimierung der verkehrstechnischen Funktionalität gesetzt.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

Prinzip 2	Öffentlichen Raum in Wert setzen, ohne wichtige Infrastrukturen zurückzubauen.
Prinzip 3	Optimale Funktionalität aller Verkehrsarten, Entflechtung des MIV vom Langsamverkehr sowie Nutzung der Chancen als multimodale Verkehrsdrehscheibe (ohne Rückbau von Verkehrsinfrastrukturen und Parkraum).
Prinzip 7	Potenzial der Fuge Schwarzwaldstrasse zur Erbringung von Leistungen für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe (Parkplätze) nutzen.

5. 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?

Möglichkeit Fahrspuren reduzieren	Diese Möglichkeit verwerfen.
Fokusraum Grenzacherstrasse	Auch schnellen Veloverkehr weiterhin über die Rheinufer-Promenade lenken. Dafür soll geprüft werden, ob diese an wichtigen Stellen punktuell verbreitert werden kann.
Fokusraum Schwarzwaldstrasse	Roche-Parkhaus gemäss Motion 23.5114 als Quartierparking umnutzen.
Fokusraum Rheinbord	Velo (schnell und komfortorientiert) und Fussverkehr entlang der Uferpromenade führen. Dazu kann geprüft werden, ob die Promenade punktuell verbreitert werden kann.
Aufwertung Schwarzwaldstrasse	Massnahmen zur Aufwertung der Schwarzwaldstrasse nach Inbetriebnahme des Rheintunnels dürfen nicht zu einer Kapazitätsreduktion führen.

Siehe zudem die Bemerkungen zum Massnahmenkatalog

6. 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	Der Underfly soll dem MIV weiterhin voll zur Verfügung stehen.
G2.1	Underfly beibehalten, um einen leistungsfähigen Verkehrsknoten zu ermöglichen.
G2.2	Überprüfen, ob die Tramlinie in diesem verkehrlich bereits sehr dicht bespielten Perimeter Sinn ergibt.
S1.2	Roche-Parkhaus zum Parkieren von Fahrzeugen beibehalten, um so eine multimodale Verkehrsdrehscheibe zu ermöglichen.
S2.4/2.8/S2.9	Fuge weiterhin für Parkplätze verwenden. Wenn in diesem Rahmen eine Entsigelung und Begrünung möglich ist, kann diese durchgeführt werden.
R1.2	Prüfen, ob Massnahmen getroffen werden können, damit die Rheinufer-Promenade auch den schnellen Veloverkehr weiterhin aufnehmen kann, ohne dass es zu grösseren Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr kommt.

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

Textstelle / Kapitel	Alternativer Vorschlag / Bemerkungen
Textstelle / Kapitel	Alternativer Vorschlag / Bemerkungen
Textstelle / Kapitel	Alternativer Vorschlag / Bemerkungen
Textstelle / Kapitel	Alternativer Vorschlag / Bemerkungen
Textstelle / Kapitel	Alternativer Vorschlag / Bemerkungen

Basel, 13. Dezember 2023