

Im Bahnhofperimeter sind bauliche Veränderungen im Gange oder in nächster Zeit geplant, die mit der Umgestaltung der Umgebung unseres Bahnhofs, so wie sie im Masterplan Bahnhof SBB von 1986 dargelegt und schliesslich auch umgesetzt wurden, vergleichbar sind.

Nur einen entsprechenden Masterplan II oder einen Entwicklungsplan für den Bahnhof SBB gibt es nicht. Ein Entwicklungsplan zwingt alle an diesen Veränderungen Beteiligten zur koordinierten Zusammenarbeit und Planung. Verfolgt man die verschiedenen Planungen der SBB und des Bau- und Verkehrsdepartementes (BVD), so entsteht im Moment der Eindruck, dass vor allem die SBB in vielfachen Belangen zügig voranmachen, dass aber der Kanton die städteplanerische Dimension der von den SBB vorangetriebenen Planung nicht wahrnimmt und sich nicht in diese einhakt oder Planungen und Konzepte, die erstellt wurden, nicht konsequent weiterverfolgt oder diese gar zurückzieht. Wenn die SBB von Basel weit entfernten Schaltstellen her plant und beinahe nach Belieben schaltet und waltet, läuft die Stadt Gefahr, vor Faits accomplis gestellt zu werden. Chancen, zusammen mit den SBB für beide Seiten die besten Lösungen zu finden, werden vergeben.

Erstaunlich dabei ist, dass mit dem "Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof" vom Februar 2014 für unseren zweiten Bahnhof so etwas wie ein Masterplan existiert, der die Planungen und mögliche Massnahmen für das Bahnhofgebäude selbst sowie Zugänge und Gleisquerungen beinhaltet.

Zwischenzeitlich wurden folgende Konzepte und Planungen erstellt:

- "Konzept für Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB" vom 20. Oktober 2012;
- "Synthese Städtebauliche Studie Hochstrasse Quartierabschluss Gleisfeld Süd Bahnhof SBB - Basel Testplanung Stufe 1" vom April 2013;
- "Teilrichtplan Velo 2013 des Kantons Basel-Stadt" vom 1. September 2014 (wo eine Gleisfeldquerung West im Koordinationsstand "Vororientierung" vermerkt ist);
- "Verkehrspolitisches Leitbild und Massnahmenplan" vom 1. Juni 2015 (wo die Gleisfeldquerung West bestätigt wird und eine Veloverbindung Bachletten-Gundeldingen als Lücke im Veloroutennetz vermerkt ist);
- "Tramnetzentwicklung Basel" vom 7. Juli 2015.

Und folgende Bauvorhaben befinden sich in Ausführung oder stehen bevor:

- Logistikzentrum;
- Verlegung Meret Oppenheim-Strasse (Einbau von zwei neuen Gleisen);
- "Neuorganisation Aeschengraben";
- Tramverbindung Margarethenstich ("Schnelle und attraktive Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB");
- Bau "Baloise Park";
- Neubau Liegenschaft Solothurnerstrasse/Hochstrasse/Pfeffingerstrasse (innerhalb Interessenslinien der SBB);
- Renovation Elsässerbahnhof;
- Personenunterführung West (in Abstimmung mit dem geplanten Tiefbahnhof im Rahmen des "Herzstücks");
- Planung Tiefbahnhof "Herzstück".

Dabei ergeben sich u. a. folgende offene Fragen, die dringend einer Koordination mit bereits bestehenden Planungen und Konzepten bedürfen:

- Gestaltung der Centralbahnstrasse rund um die Markthalle nach Fertigstellung einer Personenunterführung (PU) West: Schnittstelle der PU Bahnhof/Stadt (attraktive Alternative zum Centralbahnplatz), allenfalls mit Überlegungen, die PU (z. B. durch die Markthalle hindurch) in die Innerstadt weiter zu führen. Diese Planung muss im Rahmen des Vorprojekts "Herzstück" in Bezug auf mögliche Zugänge einer solchen PU zum Tiefbahnhof angegangen werden;
- Gleisquerungen für Velofahrende und Parkierungsmöglichkeiten für Velos, allenfalls in Verbindung mit einer PU;
- Anbindung der Vorortslinien 10/17 an den Südeingang des Bahnhofs nach Fertigstellung des Margarethenstichs (Gleisabbieger Margarethenstrasse/Güterstrasse) unter Einbezug eines Neubaus der Margarethenbrücke und entsprechender Neugestaltung der Tramhaltestellen IWB und Markthalle;
- Standort eines definitiven Busterminals als Ersatz für die suboptimalen Notlösungen Heumatt- und Gartenstrasse;
- Umgang mit Interessenslinien der SBB im Bereich Hochstrasse/Solothurnerstrasse/ Sempacherstrasse und entsprechende Entwicklung von neuen Kopfbauten als Zugang zum Gundeldingerquartier bei einem (seit langem notwendigen) Neubau der Peter Merian-Brücke (allenfalls unter Einbezug Postreitergebäude und Querungen Ost für den Veloverkehr; vgl. oben erwähnte Testplanung).

Die Unterzeichneten bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob eine Gesamtplanung im Bahnhofperimeter zusammen mit den SBB in einem entsprechenden Entwicklungsplan angezeigt ist.

Oswald Inglin, Helen Schai-Zigerlig, Andrea Elisabeth Knellwolf, Pasqualine Gallacchi, Felix Meier, Remo Gallacchi, Beatrice Isler