



## **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-Ausbauschritts 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	BastA!
Adresse	Rebgasse 1 Postfach 4005 Basel
Kontaktperson	Tonja Zürcher
Kontaktangaben	061 691 16 31 <a href="mailto:sekretariat@basta-bs.ch">sekretariat@basta-bs.ch</a>

## 2. Grundsätzliche Stellungnahme zum Entwicklungskonzept Stadtraum Solitude

Grundsätzlich unterstützt BastA! die angestrebte Entwicklung im Rahmen der geplanten Haltestelle Solitude. Jedoch sollten die für den Endausbau der Haltestelle im Zeithorizont 2050+ Entwicklungsziele bereits für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Haltestelle (voraussichtlich 2031) umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für die Verbesserung Fuss- und Velowegverbindungen, die direkte und hindernisfreie Erreichbarkeit der Haltestelle, die Verbesserung der Querung der Schwarzwaldstrasse und die Umgestaltung der Strassenräume zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Stadtklimas und der Klimagerechtigkeit.

Gemäss der Klimaschutzstrategie muss der Autoverkehr bzw. der MIV bis 2037 um mindestens einen Drittel reduziert werden, um Netto-Null zu erreichen. Aus Sicht von BastA! wäre eine stärkere Reduktion des Autoverkehrs notwendig, nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch zur Erreichung einer flächeneffizienten Mobilität, welche im öffentlichen Raum Platz frei macht für andere Nutzungen sowie Massnahmen zugunsten des Stadtklimas. Die Planung des Stadtraums Solitude muss sich jedoch im Minimum an den Zielen der Klimaschutzstrategie ausrichten. Deshalb ist bei der Strassenraumgestaltung mindestens eine Reduktion der MIV-Kapazitäten um einen Drittel umzusetzen – und zwar bis zur Inbetriebnahme der Haltestelle, da zwischen 2031 und 2037 kaum ein nochmaliger Umbau des Strassenraums umgesetzt wird.

Die Bahnböschung ist eine wichtige Biotopverbundachse für trockenwarme Lebensräume und ist im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte. Die Naturlebensräume und die Biotopverbundachse entlang des Bahndamms müssen im Rahmen des Haltestellenbaus und der Gestaltung der umliegenden Strassenräume erhalten und verbessert werden.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

Eine gute Erreichbarkeit der neuen Haltestelle für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen	Ziele müssen quantifiziert werden und auf die zukünftige Nutzung entsprechend der Klimaschutzstrategie ausgerichtet sein
Attraktive Erschliessung der Zugänge zur neuen Haltestelle für den Fuss- und Veloverkehr	Die Querung der umliegenden Strassen insbesondere der Schwarzwaldstrasse müssen verbessert, die Warteräume vergrössert und die Wartezeiten verkürzt werden. Eine blosser Anpassung der Signaletik und der Ausleuchtung reichen nicht aus.
Den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und zusätzlicher Aufenthaltsräume reduzieren	Den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und zusätzlicher Aufenthaltsräume um mindestens ein Drittel reduzieren
Den öffentlichen Verkehr (Tram und Bus) bei Neugestaltung der Verkehrsanlagen entsprechend den Möglichkeiten gegenüber dem MIV priorisieren und beschleunigen	Den öffentlichen Verkehr (Tram und Bus) bei Neugestaltung der Verkehrsanlagen gegenüber dem MIV priorisieren und beschleunigen
Die mögliche Reduktion des Verkehrs nach Eröffnung des Rheintunnels nutzen, um die Osttangente zu re-dimensionieren oder einzelne Abschnitte umzunutzen	Unabhängig von der Realisierung des Rheintunnels sind die MIV-Kapazitäten der Stadtstrassen entsprechend der Klimaschutzstrategie um mindestens ein Drittel zu reduzieren. Falls der Rheintunnel gebaut wird, sind die Osttangente und die Zufahrten auf dem Stadtnetz vollständig zurück zu bauen.

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

- Ja
- Teilweise
- Nein

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

generell	<p>Die Situation für den Fuss- und den Veloverkehr muss so verbessert werden, dass jederzeit ein direkter, schneller und sicherer Zugang zur Haltestelle und den dazugehörigen Veloabstellplätzen garantiert wird. Dazu muss die Fuss- und Veloinfrastruktur bis zur Inbetriebnahme der Haltestelle grossräumig und die Querung der Grenzacher- und Schwarzwaldstrasse für den Fuss- und den Veloverkehr verbessert werden. Dazu braucht es insbesondere grössere Warteräume, kürzere Wartezeiten und sichere, breite und separate Fuss- und Velowege.</p> <p>Der Umstieg auf Bus- und Tram muss hindernisfrei und direkt möglich sein, ohne Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.</p> <p>Die MIV-Kapazitäten die Stadtstrassen entsprechend der Klimaschutzstrategie um mindestens einen Drittel zu reduzieren und der gewonnenen Flächen zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsmittel und der Aufwertung der Aufenthaltsqualität und des Stadtklimas genutzt werden.</p>
Fuge Schwarzwaldstrasse	BastA! spricht sich klar für das Szenario 2 – «Grüne Fuge» aus. Eine weitere bauliche Verdichtung dieses Gebiets wird abgelehnt.

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?

Generell	Siehe obenstehende Anmerkungen
S1.2	Das provisorische Roche-Parkhaus ist nach Ablauf der befristeten Bewilligung 2026 rückzubauen und die Fläche als Naturlebensraum und Biodiversitätsverbund zu gestalten.

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?

Generell	Siehe obenstehende Anmerkungen. Insbesondere sind bereits auf 2030 wesentliche Verbesserungen und Umgestaltungen der Strassenräume zugunsten der Erreichbarkeit der Haltestelle mit Fuss, Velo, Bus und Tram, der Aufenthaltsqualität und des Stadtklimas umzusetzen. Entsprechend der Klimaschutzstrategie sind die MIV-Kapazitäten um mindestens einen Drittel zu reduzieren.
Klärungsauftrag Zukunft Roche- Parkhaus	Streichen. Das provisorische Parkhaus ist wie vor dem Bau beschlossen 2026 rückzubauen.

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, 6. September 2023