

Interpellation Nr. 141 (Januar 2023)

22.5594.01

betreffend der Sperrung der Meret Oppenheim-Strasse und den Auswirkungen auf das Gundeldinger Quartier, die Verkehrsteilnehmer:innen und den Öffentlichen Verkehr

Die Absicht der SBB, eine zweite Passerelle als "langfristiges Provisorium" zu erstellen und das Gleisfeld zu erweitern resp. die Kapazitäten am Bahnhof SBB zu erweitern, ist schon sehr lange bekannt. Die Notwendigkeit dieser Schritte in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel resp. Sicherheitsfragen ist völlig unstrittig.

Nicht bekannt war hingegen die Tatsache, dass die Meret Oppenheim-Strasse vom 3. Januar bis Ende 2025 während fast dreier Jahre weitestgehend gesperrt und insbesondere kein Durchgangsverkehr mehr möglich sein wird. Die SBB haben diesen Schritt am 21. Dezember bekannt gemacht – eine vorgängige Kommunikation gegenüber Quartierbewohner:innen, Quartierorganisationen oder anderen Interessierten hat nicht stattgefunden. Diese Kommunikation knapp zwei Wochen vor Baubeginn ist insofern befremdend, als die Meret-Oppenheim-Strasse für das "Gundeli" eine wichtige "Bypass"-Funktion hat.

Die sehr kurzfristige Informationspolitik der SBB hat zur Folge, dass dieser Umbau viele offene Fragen mit sich bringt, die längst nicht nur die Bundesbahnen betreffen. In diesem Zusammenhang bittet der Schreibende den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Seit wann sind dem Regierungsrat der Zeitpunkt der Baupläne der SBB bekannt?
2. Hat der Regierungsrat versucht darauf hinzuwirken, dass diese Baupläne der SBB frühzeitig kommuniziert werden und den am stärksten Betroffenen (u.a. Quartiervertreter:innen) Möglichkeiten geboten werden, Fragen zu diesen Plänen zu stellen?
3. Mit wie viel Mehrverkehr ist bei einer Sperrung der Meret Oppenheim-Strasse auf Basis der Verkehrssimulationen des Gesamtverkehrsmodells insbesondere auf den folgenden Strassen zu rechnen:
 - a) Güterstrasse (von der Solothurnerstrasse zur Margarethenstrasse UND von der Thiersteinerallee zur Solothurnerstrasse)
 - b) Dornacherstrasse (von der Solothurnerstrasse zur Margarethenstrasse UND von der Thiersteinerallee zur Solothurnerstrasse)
 - c) Solothurnerstrasse
 - d) Gundeldingerstrasse
 - e) Thiersteinerstrasse (in beide Richtungen)
4. Wie verändern sich diese Zahlen, wenn es infolge der Sanierung der Peter-Merian-Brücke (die ja auch 2023 / 2024 stattfinden wird) zu einer teilweisen oder kurzfristig gar vollständigen Sperrung derselben kommen wird?
5. Wie stark negativ wird sich dieser Mehrverkehr insbesondere während der Stosszeiten auf die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit des ÖVs und insbesondere auf die Güterstr. und die Tramlinie 16 auswirken?
6. Wurden seitens Kanton flankierende Massnahmen in Betracht gezogen, um einer stärkeren Verkehrsbelastung des Gundeldinger Quartiers vorzubeugen?
7. Was passiert mit den Fernverkehrs-Bussen? Können diese als "Zugangsverkehr" weiterhin via Margarethenstr. zum Bahnhof gelangen? Oder ist mit einer deutlichen Zunahme an Bussen auf der Peter Merian-Brücke zu rechnen (nota bene während ihrer Sanierung)?
8. Östlich der Passerelle werden ja die Carparkplätze zumindest während der Bauzeit aufgehoben werden. Wird es denn während der Bauarbeiten voraussichtlich in genügend grosser Zahl Carparkplätze östlich der Passerelle geben? Oder muss der Busverkehr während der Bauarbeiten teilweise von einem anderen Standort aus erfolgen?
9. In einer Antwort auf einen Anzug des Schreibenden (20.5338.02) hat der Regierungsrat festgehalten: "Die SBB ist verpflichtet, die heute vorhandene Anzahl an Veloabstellplätzen auch während der mehrjährigen Baustellenzeit anzubieten." Ab dem 16.1. werden die Veloparkplätze unter der Passerelle offenbar vollständig aufgehoben. Den Unterlagen der SBB ist zu entnehmen, dass ein Grossteil der Ersatz-Veloparkplätze an der Meret-Oppenheim-Strasse östlich der Passerelle liegen soll.
 - a) Wie stellt der Kanton sicher, dass diese Verpflichtung der SBB eingehalten wird?
 - b) Ist gewährleistet, dass diese 700 Ersatz-Veloparkplätze immer erreicht werden können (die Strasse ist ja für Durchgangsverkehr gesperrt)?
 - c) Ist auch gewährleistet, dass man von diesen Velo-Parkplätzen auch ohne riesigen Umweg zur Passerelle gelangen kann?
 - d) Zudem ist auf dieser Karte ein Ersatz-Veloparking nahe beim Coop-Südpark eingezeichnet, wo schon heute fast immer Velos stehen? Inwiefern entstehen an dieser Stelle Ersatz-Veloparkplätze?
 - e) Die SBB schreibt zudem auf ihrer Webseite: „Weitere Abstellplätze finden Sie zudem in der Velostation Centralbahnplatz beim Bahnhofgebäude.“ Ist dies ein einfacher Hinweis oder wird tatsächlich ein Teil der 700 Veloparkplätze nördlich des Gleisfeldes zum Centralbahnplatz hin verlagert?

10. Inwiefern werden die Bewohnerinnen und Bewohner des Gundeli rechtzeitig über die Sperrung des Bahnhofs-Zuganges an der Hochstrasse resp. Solothurnerstrasse ab dem 13.2. (bis Ende 23') sowie die Aufhebung der Veloabstellanlagen informiert?
11. Werden gewisse Infrastrukturen an der Meret Oppenheim-Strasse aufgrund der Erweiterung des Gleisfeldes definitiv nicht mehr zur Verfügung stehen?
12. Wird es insbesondere in Zukunft (also nach 2025) noch eine Meret Oppenheim-Strasse geben, die ihre heutige Bypass-Funktion behalten und eine noch stärkere Verkehrsbelastung des Gundeli-Quartiers verhindern kann?

Tim Cuénod