



An den Grossen Rat

22.5594.02

JSD/P225594

Basel, 1. Februar 2023

Regierungsratsbeschluss vom 31. Januar 2023

Interpellation Nr. 141 Tim Cuénod betreffend «der Sperrung der Meret Oppenheim-Strasse und den Auswirkungen auf das Gundeldinger Quartier, die Verkehrsteilnehmer:innen und den Öffentlichen Verkehr»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. Januar 2023)

«Die Absicht der SBB, eine zweite Passarelle 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) Güterstr. (von der Solothurnerstr. zur Margarethenstr. UND von der Thiersteinerallee zur Solothurnerstr.)
 - b) Dornacherstrasse (von der Solothurnerstr. zur Margarethenstr. UND von der Thiersteinerallee zur Solothurnerstr.)
 - 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 Passarelle werden ja die Carparkplätze zumindest während der Bauzeit aufgehoben werden. Wird es denn während der Bauarbeiten voraussichtlich in genügend grosser Zahl Carparkplätze östlich der Passarelle 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 Passarelle offenbar vollständig aufgehoben. Den Unterlagen der SBB ist zu entnehmen, dass ein Grossteil der Ersatz-Veloparkplätze an der Meret-Oppenheim-Strasse östlich der Passarelle 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 Passarelle 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. Solothurnerstr. 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»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

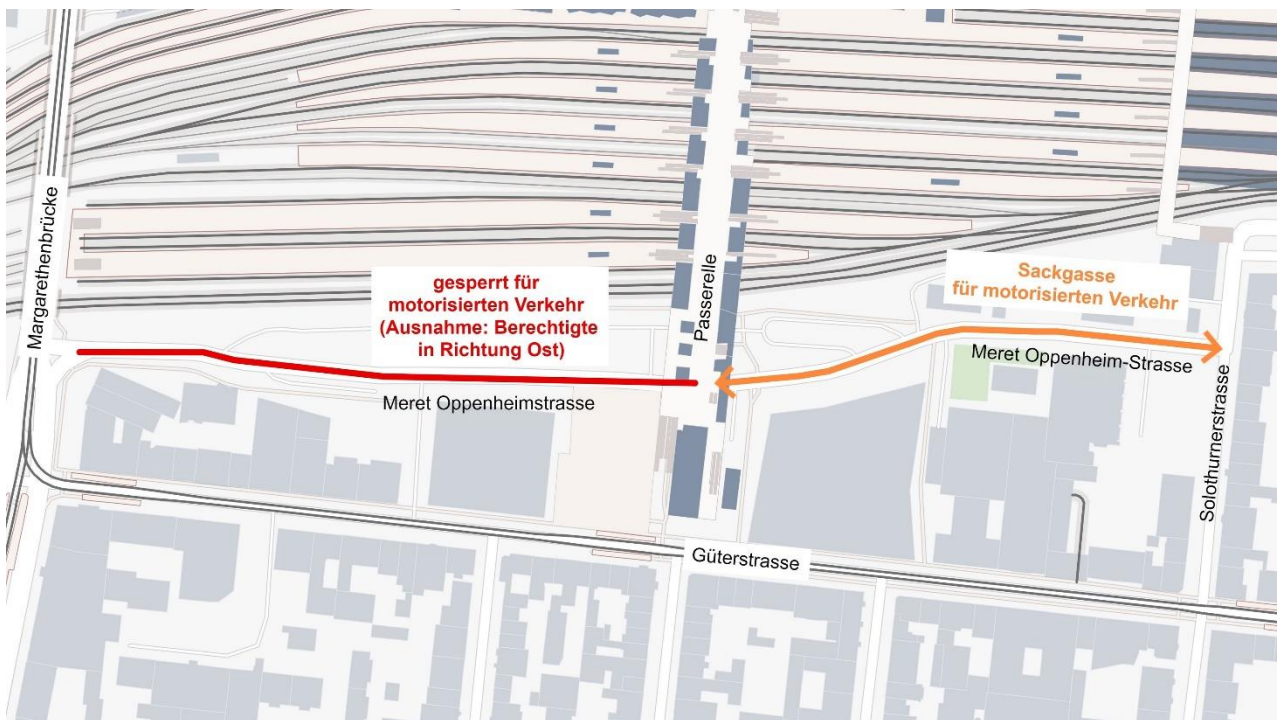
Die SBB baut im Auftrag des Bundes von 2023 bis 2025 die Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB aus. Das Projekt umfasst unter anderem ein zusätzliches Gleis auf der Südseite, Anpassungen an der Perronanlage sowie eine provisorische Passarelle westlich der bestehenden Hauptpassarelle. Die Anlagen schaffen im Bahnhof Basel SBB die nötigen Kapazitäten für mehr Zughalte und mehr Reisende. Das Projektpaket ist zudem eine zentrale Voraussetzung für die von Bund und Kantonen bestellten Angebotsausbauten wie zum Beispiel die S-Bahn-Viertelstundentakte Basel-

Liestal und Basel-Aesch, der 30 Minuten-Takt Delémont-Basel oder die Bahnanbindung des EuroAirports.

Am 3. Januar 2023 startete die SBB im Auftrag des Bundes mit den Bauarbeiten. Die Arbeiten führen unvermeidbar zu Einschränkungen für Strassen-, Bahn- und Fussverkehr. Für die Meret Oppenheim-Strasse hat dies Einschränkungen insbesondere für den motorisierten Verkehr zur Folge, welche vom 3. Januar 2023 bis voraussichtlich Ende 2025 dauern werden.

Westlich der SBB-Passerelle ist die Meret Oppenheim-Strasse grundsätzlich gesperrt, ausgenommen Berechtigte (Taxis, Reise-/Fernbusse sowie Zufahrende zu Privatgrundstücken). Diese können diesen Abschnitt aber im Einbahnverkehr von Westen (Margarethenstrasse) nach Osten (Solothurnerstrasse) queren. Der LKW-Baustellenverkehr ist zudem berechtigt, nach Westen auf die Margarethenstrasse auszufahren. Östlich der SBB-Passerelle ist die Meret Oppenheim-Strasse von der Solothurnerstrasse her als Sackgasse für den motorisierten Verkehr unbeschränkt offen. Die dortigen Parkhäuser bleiben vollständig zugänglich.

Für Velos und Mofas ist die Meret Oppenheim-Strasse in beide Richtungen normal befahrbar. Auch das Trottoir bleibt offen.



Planskizze der SBB zu den Einschränkungen für den motorisierten Verkehr

Die Verkehrsphasen des vorliegenden Projektes wurden von der SBB während der Planung mit der Abteilung Verkehr der Kantonspolizei Basel-Stadt, die für den Erlass von verkehrspolizeilichen Anordnungen bei Baustellen zuständig ist, abgesprochen. Letztere wird die Situation im Verlaufe der Bautätigkeit laufend neu beurteilen und wo möglich gemeinsam mit der SBB optimieren.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. Seit wann sind dem Regierungsrat der Zeitpunkt der Baupläne der SBB bekannt?

Die Notwendigkeit, die Kapazität des Bahnhofs Basel SBB deutlich zu vergrössern, ist dem Regierungsrat seit Jahren bekannt. Er hat deshalb die nötigen Angebotsausbauten beim Bund eingegeben und zusammen mit den Basler National- und Ständerätinnen und -räten erreicht, dass sie nun Teil des Ausbaus schrittweise des Bundes sind.

Die Pläne, das Gleisfeld im Süden zu erweitern und den Zugang zu den Perrons mit einer provisorischen Passerelle zu stärken, sind das Resultat von Planungen, die vor mehr als fünf Jahren begonnen haben. Zu diesen Planungen stehen verschiedene Fachstellen des Bau- und Verkehrsdepartements in einem laufenden Austausch mit der SBB.

Das konkrete Projekt wurde dem Kanton im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens anfangs September 2021 offiziell zur Stellungnahme zugestellt. Seit diesem Zeitpunkt stehen das Amt für Mobilität, das Tiefbauamt sowie die Kantonspolizei zudem in regelmässigem Kontakt mit der SBB, um die nötigen Massnahmen miteinander abzustimmen.

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?

Die Kommunikationshoheit über das Projekt liegt bei der SBB. Sie hat sich vor allem hinsichtlich des Kommunikationskonzepts mit dem Kanton abgestimmt.

Die SBB hat während der öffentlichen Planaufgabe im November 2021 breit über das Projekt informiert: Mittels Flyerversand an rund 5000 Haushalte, Sprechstunden vor Ort, einer Medienkonferenz und umfassenden Informationen auf der SBB-Homepage.

Die Kommunikation zum Baustart erfolgte um den 21. Dezember 2022, rund zwei Wochen vor dem geplanten Baustart und den ersten Einschränkungen und Nachtarbeiten am 3. Januar 2023. Grund für diesen Vorlauf von rund zwei Wochen war, dass die Baubewilligung des Bundes am 14. Dezember 2022 eintraf. Bis zu diesem Zeitpunkt war offen, ob die Arbeiten anfangs 2023 beginnen können oder ob sie um mehrere Monate verschoben werden müssen. Die Kommunikation umfasste Plakate, eine Medienmitteilung und aktualisierte Informationen auf der SBB-Homepage mit ausführlichen Angaben zu bevorstehenden Einschränkungen. Zudem erfolgte ein Flyerversand mit Angaben zu Einschränkungen und Nachtarbeiten an die betroffenen Anwohnenden sowie zusätzlich per E-Mail an Unternehmen und Organisationen in der Nachbarschaft. Schliesslich führte die SBB am 4. und 18. Januar 2023 auch Sprechstunden für Anwohnerinnen und Anwohner durch. Wer nicht an den Terminen teilnehmen konnte, erhielt mit dem Flyer die Kontaktangaben des zuständigen SBB-Projektteams für Rückfragen.

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) Güterstr. (von der Solothurnerstr. zur Margarethenstr. UND von der Thiersteinallee zur Solothurnerstr.)
- b) Dornacherstrasse (von der Solothurnerstr. zur Margarethenstr. UND von der Thiersteinallee zur Solothurnerstr.)
- c) Solothurnerstrasse

- d) *Gundeldingerstrasse*
- e) *Thiersteinerstasse (in beide Richtungen)*

Für die temporäre Verkehrsführung wurden keine Verkehrsverlagerungen mit dem Gesamtverkehrsmodell berechnet. Vielmehr wird die Verträglichkeit von temporären Verkehrsanpassungen und -einschränkungen von der Kantonspolizei aufgrund von Erfahrungen eingeschätzt. Erfahrungsgemäss verteilt sich der Verkehr bei Strassensperrungen infolge Baustellen grossräumig. Die Kantonspolizei legt das temporäre Verkehrsregime fest, beobachtet seine Tauglichkeit und passt es bei Bedarf auch während der Bauphase an.

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?*

Zusätzlich zum Durchgangsverkehr der Meret Oppenheim-Strasse, der nahezu vollständig über die Peter Merian-Brücke fährt, verkehren auf der Peter Merian-Brücke auch Fahrzeuge vom und zum Gundeldingerquartier selbst bzw. von und zu Gebieten nördlich und östlich der Brücke. Diese werden bei einer Sperrung der Peter Merian-Brücke auf Routen über die beiden Brücken «Margarethenbrücke» und «Münchensteinerbrücke» abgedrängt. Allerdings sollen nach Auskunft des zuständigen SBB-Projektleiters die Fahrspuren auf der Peter Merian-Brücke in beiden Richtungen zu jeder Zeit aufrechterhalten werden.

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?*

Der Effekt für den öffentlichen Verkehr lässt sich nicht im Voraus quantifizieren und ist abhängig davon, welche Achsen wie viel stärker belastet werden. Wie zu Frage 3 dargelegt wird eine grossräumige Umverteilung des motorisierten Individualverkehrs erwartet. Es könnte deshalb auf verschiedenen Linien – nicht nur im Gundeldinger Quartier – zu Spitzenzeiten zu gewissen zusätzlichen Behinderungen kommen, die den ÖV beeinträchtigen.

6. *Wurden seitens Kanton flankierende Massnahmen in Betracht gezogen, um einer stärkeren Verkehrsbelastung des Gundeldinger Quartiers vorzubeugen?*

Es sind keine flankierenden Massnahmen vorgesehen. Die Kantonspolizei wird jedoch ein besonderes Augenmerk auf die Situation legen und unter Berücksichtigung aller laufenden und künftigen Bauvorhaben regelmässig allfällige Optimierungsmöglichkeiten prüfen wird.

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 Passarelle werden ja die Carparkplätze zumindest während der Bauzeit aufgehoben werden. Wird es denn während der Bauarbeiten voraussichtlich in genügend grosser Zahl Carparkplätze östlich der Passarelle geben? Oder muss der Busverkehr während der Bauarbeiten teilweise von einem anderen Standort aus erfolgen?*

Bis voraussichtlich zum Ende der Bauarbeiten stehen für Cars mindestens drei provisorische Halteplätze östlich der Passarelle auf der Höhe des IWB-Heizwerks zur Verfügung. Die Cars verkehren im Rahmen des Einbahnregimes via Margarethenbrücke – Meret Oppenheim-Strasse – Solothurnerstrasse. Die Betreiber der Fernverkehrsbusse wurden entsprechend informiert. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Haltestelle in eine definitive Lage versetzt werden.

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 Passarelle offenbar vollständig aufgehoben. Den Unterlagen der SBB ist zu entnehmen, dass ein Grossteil der Ersatz-Veloparkplätze an der Meret-Oppenheim-Strasse östlich der Passarelle liegen soll.

a) *Wie stellt der Kanton sicher, dass diese Verpflichtung der SBB eingehalten wird?*

Genügend Veloparkplätze im Bahnhofsbereich anzubieten, ist ein gemeinsam vereinbartes Ziel von SBB und Kanton. Der Kanton ist in regem Kontakt mit der SBB und unterstützt sie, die erforderlichen Veloabstellplätze auch während der Baustellenzeit anzubieten.

b) *Ist gewährleistet, dass diese 700 Ersatz-Veloparkplätze immer erreicht werden können (die Strasse ist ja für Durchgangsverkehr gesperrt)?*

Ja. Für Velos ist die Meret-Oppenheim-Strasse in beiden Richtungen normal befahrbar.

c) *Ist auch gewährleistet, dass man von diesen Velo-Parkplätzen auch ohne riesigen Umweg zur Passarelle gelangen kann?*

Der Zugang von den provisorischen Abstellplätzen zur Passarelle erfolgt über den Eingang beim Meret Oppenheim-Platz, respektive bei der Güterstrasse. Der Weg zur Passarelle ist demnach gegenüber heute länger, aber in Anbetracht der Einschränkungen durch die Baustellensituation zumutbar.

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?*

Beim Südpark – sowie auch entlang der Meret Oppenheim-Strasse und der Güterstrasse – wurden doppelstöckige Veloparkiersysteme installiert, um die Kapazität der Veloparkflächen zu erhöhen.

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?*

Kanton und SBB streben an, dass möglichst alle 700 Veloabstellplätze im Bereich des Bahnhofzugangs Gundeldingen ersetzt werden können. Die Velostationen beim Centralbahnplatz haben noch freie Kapazitäten. Insofern ist der Hinweis sinnvoll, damit Velofahrende, die auch gut die Abstellplätze im Norden anfahren können, dorthin ausweichen und damit die Situation auf der Südseite entlasten können.

10. *Inwiefern werden die Bewohnerinnen und Bewohner des Gundeli rechtzeitig über die Sperrung des Bahnhofszuganges an der Hochstrasse resp. Solothurnerstr. ab dem 13.2. (bis Ende 23') sowie die Aufhebung der Veloabstellanlagen informiert?*

Wie bereits erwähnt, liegt die Kommunikationshoheit über das Projekt bei der SBB. Sie informierte die Quartierbevölkerung Ende Januar 2023 mit einem weiteren Anwohnerschreiben über die ab Februar anstehenden Nachtarbeiten und Einschränkungen, darunter auch die Einschränkungen an der Hochstrasse. Ebenso erfolgt eine Information vor Ort mit Plakaten. Über die Aufhebung der Veloabstellanlagen informiert vor Ort die Kantonspolizei, da das betreffende Gebiet Allmend ist. Zudem wurden die besagten Einschränkungen bereits in der Medienmitteilung vom 21. Dezember 2022 und auf der SBB-Website bekannt gemacht.

Im Weiteren werden die Anwohnenden über die ganze Bauzeit hinweg mindestens vierteljährlich über die Bauarbeiten und die damit verbundenen Einschränkungen informiert. Bei ausserordentlichen Einschränkungen werden gegebenenfalls zusätzliche Informationsschreiben versandt und Sprechstunden angeboten.

11. *Werden gewisse Infrastrukturen an der Meret Oppenheim-Strasse aufgrund der Erweiterung des Gleisfeldes definitiv nicht mehr zur Verfügung stehen?*

Die bis Ende 2022 angebotenen Kurzzeit-Parkplätze für private Fahrzeuge werden künftig 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?*

Die Meret Oppenheim-Strasse soll nach den Bauarbeiten wieder so ausgestaltet sein, dass sie die angesprochene Bypass-Funktion wahrnehmen kann. Auch die weiteren Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofs, wie der geplante zweite Bahnzugang im Westen und die politisch gewünschte Entlastung der Güterstrasse (siehe Anzug Oliver Thommen betreffend ein attraktives Zentrum für Gundelingen, Nr. 21.5518), sind auf diese Funktion der Meret Oppenheim-Strasse angewiesen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin