

per E-Mail: planungsamt@bs.ch

Bau- und Verkehrsdepartement  
Planungsamt  
Dufourstrasse 40  
4001 Basel

Basel, 7. April 2019

## Stellungnahme zum Stadtteilrichtplan Gundeldingen

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Wessels,  
sehr geehrte Damen und Herren

Die FDP.Die Liberalen Basel-Stadt dankt Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zum Stadtteilrichtplan Gundeldingen Stellung nehmen zu können. Gerne äussern wir uns hierzu wie folgt:

### 1. Generelle Bemerkungen

#### a) Eigeninitiative:

Es ist nicht entscheidend, wer die Eigeninitiative und die Arbeit auf sich nimmt. Es darf keine Einschränkungen geben, wer zu den jeweiligen Themen aktiv wird. Als Beispiele können (z.B. der VCS, der TCS, der Gewerbeverband, politische Parteien) herangezogen werden. Alle diese sind keine Quartierorganisationen und sollen ebenfalls berechtigt sein im Quartier Initiativen zu ergreifen. Alle Texte im Dokument, die folgende Formulierung beinhalten „... **unterstützt Eigeninitiative der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen beim....**“  
Unser Vorschlag: ... **unterstützt Eigeninitiative beim...**.

Auch bei weiteren Hinweisen auf „... **unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen...**“ (z.B. zweite Planungsanweisung Objektblatt 11, Seite 120) sollte dies wie folgt geändert werden: „... **unterstützt Organisation ...**“

#### b) Verkehrskonzept Gundeldingen:

Die gross angelegte Mitwirkung zum Verkehrskonzept Gundeldingen hat transparent gemacht, dass für Mitwirkungsprozesse klare neue Vorgaben und Transparenz geschaffen werden müssen. Dass diese Veranstaltungen von politisch motivierten Organisationen wesentlich beeinflusst werden können wurde hier extensiv demonstriert. Nach der Publikation der Resultate hat sich die Quartierbevölkerung in massiver Form gegen die Pläne ausgesprochen.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurde im Mitwirkungsprozess entschieden zum Thema „Mobilität“ einen separaten runden Tisch zu organisieren (Mai 2017). Zusammengefasst kann festgehalten werden – was auch so protokolliert wurde -, dass es keine echte Alternative zum bestehenden Verkehrskonzept gibt. Wir beantragen, dass sämtliche Aussagen im Dokument gemäss den Resultaten der runden Tische festgehalten werden.

c) **Sicht des Gewerbes:**

Wir erachten es als äusserst positiv, dass die Anliegen des Gewerbes bei den Stossrichtungen „Nutzung“ klar festgehalten sind (N5, N6).

## 2. Bemerkungen zu einzelnen Kapiteln und Paragraphen

### **Kap. 2.4.4 Strassennetzplanung – Künftige Parkierungspolitik (Seite 20) + Kap. 3.6 Handlungsbedarf Mobilität**

Der Parkraum im Quartier ist überbelastet, was zu massivem Suchverkehr führt. Nur die Verlagerung von Parkplätzen von der Allmend in die privaten Parkings wird zu keiner Reduktion des Suchverkehrs führen. Die geplanten drei zusätzlich in Richtplan aufgenommen Quartierparkings müssen zu einer Kapazitätserhöhung führen.

- ⇒ Wir fordern, dass die drei neuen Quartierparkings zusätzliche Kapazität schaffen und keinen Abbau auf der Almend zur Folge haben.

### **Kap. 2.4.6 Konzepte – Verkehrskonzept Gundeldingen (Seite 21)**

Im Text wird folgende Aussage gemacht:

„Der RR ist zum Schluss gekommen, dass eine allseits zufriedenstellende und breit abgestützte Lösung nicht möglich ist und für das Konzept kein Konsens zu erzielen ist.“

Diese Aussage ist aus unserer Sicht nicht richtig: wenn die Lösung breit abgestützt gewesen wäre, dann wäre auch ein Konsens möglich gewesen. Dass bei der Mitwirkung die kritischen Stimmen nicht zur Kenntnis genommen wurden hat dazu geführt, dass die Verwaltung sich auf einen Irrweg begeben hat. Die Reaktionen aus der Bevölkerung waren vernichtend.

Der ganze Satz kann ersatzlos aus dem Text gestrichen werden.

### **Kap. 2.5.1 Dreispitz Mitte (Seite 24, linke Spalte)**

Auf der Überblickskarte sollte es auf der Legende nicht nur Arbeiten sondern „Arbeiten und Ausbildung“ (FHNW, Sekundarschule, evtl. Uni BS) heissen. → Damit sofort klar wird, dass hier auch Schulraum geplant ist.

Im Text wird nur auf die FHNW hingewiesen. Dass auch die Abklärungen für eine neue Sekundarschule und evtl. sogar einen Standort der Uni Basel laufen, fehlt im Text.

- ⇒ Text um die Ausbildungsüberlegungen ergänzen

### **Kap. 2.5.2 Am Walkeweg (Seite 24, rechte Spalte) + Kap 5.1.1 Hauptnutzung**

Auf der Überblickskarte sollte auf der Legende nicht nur Wohnen sondern „Wohnen und Ausbildung“ (Primarschule) heissen.

- ⇒ Damit sofort klar wird, dass hier auch Schulraum geplant ist.

Im Text wird nicht darauf hingewiesen, dass dort eine Primarschule geplant ist.

- ⇒ Text um die Ausbildungsüberlegungen ergänzen

### **Kap. 2.7 Partizipation zum Stadtteilrichtplan (Seite 27 ff)**

Die grossen Entwicklungsräume sind mehrheitlich in „privatem“ Besitz (Post, SBB, Migros, CMS, ...). Der Vollständigkeit sollte auch beschrieben sein, wie diese Organisationen in den Prozess miteinbezogen werden.

### **Kap. 3.5 Ausgangssituation Mobilität (S 35 / linke Spalte)**

Die Aussage zum Bus 36 „... ist nicht kundenfreundlich und für Ortsunkundige sind die Haltestellen für die Rückfahrt kaum auffindbar“ ist grundsätzlich richtig. Nur sollte in der Ausgangslage festgehalten werden, dass der Runde Tisch keine bessere Lösung gefunden hat und sogar empfohlen hat, die Linien wie gehabt beizubehalten.

### **Kap. 3.6 Handlungsbedarf Mobilität (S 35 / rechte Spalte)**

Die Aussage „Ein grosses Potential besteht bei der Verbesserung der Erreichbarkeit durch Änderung des Einbahnregimes der Gundeldinger- und Dornacherstrasse“ entspricht nicht dem Resultat des Runden Tisches Mobilität.

- ⇒ Der Runde Tisch war einhellig der Meinung, dass es zurzeit keine Alternativen zum Verkehrsregime auf den beiden Achsen gibt. Der Text ist entsprechend zu korrigieren.

### **Kap. 4.1 Stossrichtungen Nutzung (S 38 / linke Spalte)**

### **+ Kap. 4.3 Stossrichtung Mobilität (S 39 / linke Spalte)**

Positiv nehmen wir zur Kenntnis, dass die Stossrichtungen (**N5, N6, M17, M21**) klare Aussagen zur Entwicklung des Gewerbes machen.

### **Kap. 4.3 Stossrichtung Mobilität (S 39 / rechte Spalte)**

Der Stadtteilrichtplan fordert in der Stossrichtung (**M14**) einen umsteigefreien Anschluss an die Innenstadt. Der aktuelle Ratschlag der Regierung an das Parlament zur Tramnetzentwicklung dokumentiert jedoch genau das Gegenteil. Die Linien 15 und 16 sollen nicht mehr in die Kernstadt fahren.

- ⇒ Der Stadtteilrichtplan ist behördenverbindlich. Somit muss dies im Tramkonzept berücksichtigt werden.

Positiv werten wir die Stossrichtung (M17), wonach beim MIV Erschliessung und Erreichbarkeit für das Gewerbe sichergestellt wird.

### **Kap. 5.1.4 Zentren (S 43 / rechte Spalte)**

Im Text wird darauf hingewiesen, dass die Kreuzung „Heiliggeistkirche“ ein Platz zum Verweilen ist.

Die Kreuzung an der Heiliggeistkirche ist einer der verkehrstechnisch am meisten genutzten Plätze (mehr noch als der Tellplatz). Er ist MIV-/Velo-Hauptverkehrsachse Nord-Süd; Tramknoten und ÖV-Umsteigeort sowie die Einfahrt ins „Quartierzentrum“ Güterstrasse für alle Verkehrsträger inklusive Schwerverkehr (Gewerbe).

- ⇒ Der Platz lädt zu keinem Verweilen ein. Im Gegenteil müssen hier verkehrstechnische / bauliche Verbesserungen für Fussgänger und alle Verkehrsträger (Velo, ÖV, MIV) gefunden werden.

**Kap. 5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild (Seite 60)**  
**+ Kap. 5.3.4 MIV mit Teilzielbild (Seite 64)**

Nebst der Thiersteinallee ist die Solothurnerstrasse die zweite und fast ebenso wichtige Nord-Süd-Quartierquerung für sämtliche Verkehrsträger aus dem Bruderholz. Der vorliegende Stadtteilrichtplan möchte diese Achse begrünen, die Velos im Gegenverkehr erlauben und somit auf eine siedlungsorientierte Strasse reduzieren.

Wir fordern, dass diese Strasse auf der ganzen Länge (Gundeldingerstrasse bis Nauenstrasse) als Hauptsammelstrasse im Richtplan festgehalten wird. Dies ist konsequenterweise auch in der Strassennetzhierarchie entsprechend festzuhalten. Die Kreuzung dieser Strasse mit der Güterstrasse ist ein sehr kritischer Punkt, der neue bauliche Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer nötig macht. Auf den Gegenverkehr für Velos auf dieser Strecke ist zu verzichten. Die Velos können auch über die Achse Zwingerstrasse / Jurastrasse geführt werden. Ein kleiner Umweg ohne Zeitverlust.

**Kap. 5.3.4 Gebiete für Quartierparkings (Seite 64)**

Wir unterstützen die Idee neuer Quartierparkings, die dazu führen, dass der Suchverkehr im Quartier massiv reduziert wird. Dies ist jedoch nur möglich, wenn viel mehr Parkraum geschaffen wird. Eine 1:1 Verlagerung von ober- in unterirdische Parkplätze ändert nichts. Der Text erwähnt den Abbau von 100 bis 200 Abstellplätze auf der Allmend.

Wir fordern, dass im gleichen Abschnitt erwähnt wird, dass für jeden oberirdisch abgebauten Parkplatz 1 ½ bis 2 Parkplätze zusätzlich geschaffen werden. Eine 1:1 Verlagerung könnten wir nicht akzeptieren.

**Objektblatt O1 - Margarethenstrasse (Seite 76, rechte Spalte) – 1e, 1f**  
**+ örtliche Festlegung 1e, 1f (Seite 77, linke Spalte)**

Bei der Planungsanweisung 1e, 1f beantragen wir im Text „...BVD strebt mittelfristig die Erstellung der Fuss- und Velobrücke über den Zoo...“, mittelfristig durch langfristig zu ersetzen. Solange die Linienführung des „Herzstücks“ nicht definitiv festgelegt ist, macht es keinen Sinn eine neue Brücke zu planen, die evtl. am falschen Ort zu stehen käme. Die beiden Projekte beeinflussen sich gegenseitig.

Demzufolge kann auch noch keine „Festsetzung“ stattfinden. Es kann sich nur um eine „Vororientierung“ handeln. Der Stadtteilrichtplan ist diesbezüglich anzupassen.

**Objektblatt O3 - Gundeldingerstrasse (Seite 83, linke Spalte) – 3h**

Im TRP Velo ist die Einrichtung einer Velo-Basisroute in der Wolfsschlucht-Promenade via Wolfsschluchtweglein und Lerchenstrasse vorgesehen.

Dies kann akzeptiert werden, wenn gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Wolfsschlucht-Promenade zwischen Wolfsschluchtweglein und Rehhagstrasse für sämtliche Verkehrsträger gesperrt bleibt. Wir bitten um die Ergänzung dieses Sachverhaltes im Richtplantext.

**Objektblatt O3 - Gundeldingerstrasse – Kreuzung Viertelkreis**  
**+ Objektblatt O8 – Nördlicher Dreispitz**

Mit der Realisierung der verschiedenen geplanten/angedachten Bildungsstätten im Dreispitz Mitte (FHNW, Sekundarschule, Uni Basel) wird der Viertelkreis zu einem übergeordneten Zentrum. Tram 16

zum Bahnhof, Buslinien ins Baselbiet werden dann intensiv genutzt werden. Die bewilligte Umgestaltung der Kreuzung setzt dies bereits um.

Der Richtplan müsste dies aber auch abbilden. Wir empfehlen dies entsprechend festzuhalten.

**Objektblatt O4 – Dornacherstrasse West (Seite 88) – 4d, 4m +  
Objektblatt O6 – Bahnhof Basel SBB (Seite 98)**

Wie bei Kap. 5.3.2 / 5.3.4 bereits angeführt, sind die Solothurnerstrasse wie auch die Thiersteinerallee als Hauptsammelstrasse im Richtplan festzuhalten. Beide diese Strassen sind die einzigen Nord-Süd-Querungen für sämtliche Verkehrsträger.

Unter diesen Voraussetzungen können die Planungsgrundsätze und die örtlichen Festlegungen **4d** und **4m** so nicht im Richtplan aufgenommen werden. Wir beantragen Streichung der beiden Punkte.

**Objektblatt O7 – Güterstrasse (Seite 101)**

... Die Thiersteinerallee, welche die Güterstrasse kreuzt, ist für den Veloverkehr nicht besonders attraktiv... und

... der Knoten bei der Heiliggeistkirche bieten attraktive Aufenthaltsbereiche...

Wie oben zum Kapitel 5.1.4 Zentren aufgeführt, ist diese Kreuzung nicht nur für den Veloverkehr nicht attraktiv, sie ist auch für Fussgänger, Tramfahrer, MIV-Fahrer gefährlich und die Vortrittsrechte sind den Verkehrsteilnehmern nicht wirklich klar. Es braucht bauliche Veränderungen, die den Fussgängern und sämtlichen Verkehrsteilnehmern gerecht werden und einen optimalen Verkehrsfluss für alle Verkehrsträger garantiert.

Die Heiliggeistkreuzung ist kein Aufenthaltsplatz zum Verweilen, sondern ist ein Hauptverkehrsknotenpunkt.

Der Text ist entsprechend anzupassen.

**Objektblatt O8 – Nördlicher Dreispitz – Planungsanweisungen (Seite 107)**

... Das BVD sichert kurzfristig auf den Areal Nordspitze einen relevanten Anteil an preisgünstigem Wohnraum.... Insgesamt einen Anteil von mindestens einem Drittel ....

Entspricht dies auch den Vorstellungen vom Migros und CMS? Falls ja, sollte dies hier entsprechend vermerkt werden. Bei einem Nein muss der Text angepasst werden.

**Objektblatt O11 – Lebensraum Gundeldingen – Planungsanweisungen (Seite 120)**

... Bei privaten Arealentwicklungen setzt sich der Kanton kurz- bis langfristig dafür ein, dass die interessierte Quartierbevölkerung sich in geeigneter Masse beteiligen kann...

Unserer Ansicht geht die Planungsanweisung mit der „Beteiligung“ zu weit. Dies ist ein zu grosser Eingriff in die Rechte der Grundeigentümer und weckt bei der Quartierbevölkerung die Meinung, dass sie ein Mitspracherecht hat. Eine „Anhörung“ genügt vollumfänglich.

... Der Kanton Basel-Stadt (PD/BVD) unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen bei der Beratung der Privateigentümer, bei der Öffentlichkeitsarbeit sowie bei gezielten Informationsveranstaltungen im Quartier, um die Grundeigentümer/-Innen für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu sensibilisieren.

Wir sind der Meinung, dass die Beratung (Stadtgärtnerei) eine Aufgabe der Verwaltung und nicht der Quartierorganisationen ist. Deshalb ist diese Planungsanweisung zweituteilen

- a) Der Kanton Basel-Stadt (Stadtgärtnerei) berät die Grundeigentümer/-Innen um diese für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu motivieren.
- b) Der Kanton Basel-Stadt (PD/BVD) unterstützt Quartierorganisationen bei der Öffentlichkeitsarbeit sowie bei gezielten Informationsveranstaltungen im Quartier, um die Grundeigentümer/-Innen für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu sensibilisieren.

**Kap. 7.1 - Langfristige Optionen – Velogegegenverkehr in der Dornacherstrasse (Seite 124)  
+ Kap 7.2 Optimierte Busanbindung (Seite 125)**

Die beiden Kapitel sind aus dem Richtplan zu streichen. Beide Optionen wurden vom Runden Tisch verworfen. Bis zur Realisierung einer echten Verkehrsentslastung (z.B. Westumfahrung) und des Herzstücks/Bahnhof SBB gibt es keine echten Alternativen.

Falls die Verwaltung auf die Streichung verzichten will, müssen die beiden obigen Bedingungen im Text aufgenommen werden (Westumfahrung und Herzstück/Bahnhof SBB).

Für die Aufnahme bzw. Berücksichtigung unserer Standpunkte in die definitive Fassung danken wir Ihnen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen  
**FDP.Die Liberalen Basel-Stadt**

sig. Luca Urgese  
Präsident und Grossrat

sig. Erich Bucher  
Grossrat