



Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement | **Mobilität**

Präsidialdepartement | **Kantons- und Stadtentwicklung**



Basel, 1. Juni 2017

Aktennotiz 4. Treffen Beirat Stadtteilrichtplan Gundeldingen (StaP)

Dienstag, 23. Mai 2017 von 18:00 Uhr bis 21:40 Uhr in den Räumlichkeiten des Bau- und Verkehrsdepartements, Domhof Münsterplatz 12, Sitzungszimmer M12

Teilnehmer/-innen:

Delegierte der Quartierorganisationen/ StaP-Beirat

Alain Aschwanden	Planungsgruppe Gundeldingen
Erich Bucher	Interessengemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz
Barbara Buser	Planungsgruppe Gundeldingen
Gabriele Frank	Quartierkoordination Gundeldingen
Oswald Inglin	Neue Gruppe Bahnhof
Willy Spinnler	Neutraler Quartierverein Gundeldingen

Entschuldigt:

Alain Schnetzler	JuAr Basel
Sarah Steg	Verein Wohnliches Gundeli Ost

Delegierte der Verwaltung

Alain Groff	Leiter Amt für Mobilität
Nicola Kugelmeier	Projektleiterin Mobilität
Luigi Poppa	Projektleiter Raumentwicklung
Olivier Wyss	Projektleiter Kantons- und Stadtentwicklung

Weitere Teilnehmende

Conradin Badrutt	Quartierbewohner
Christophe Haller	Grossrat FDP
Eva Hänger	Quartierbewohnerin
Beatrice Isler	Grossrätin CVP
Artur Luisoni	Quartierbewohner
Thomas Mäder	Quartierbewohner
Fausi Marti	Quartierbewohner, Präsident Neutraler Quartierverein
Tom Meyer	Quartierbewohner
Christian Ott	Quartierbewohner
Nico Scholer	Moderation, Protokoll
Nathalie Sidler	Quartierbewohnerin
Oliver Thommen	Parteisekretär Grüne Basel
Annette Vaudaux	Quartierbewohnerin, Vorstand Neutraler Quartierverein
Jörg Vitelli	Grossrat SP

Ablauf des Runden Tisches

Zeit	Inhalt	Wer
18.00-18.20 Uhr	Begrüssung und Einführung <ul style="list-style-type: none"> - Begrüssung - Einbettung Verkehr in StaP - Rahmenbedingungen Runder Tisch - Vorstellungsrunde - Ziele des Abends - Prozess und Zielsetzungen Erarbeitung StaP 	Alain Groff Nico Scholer Olivier Wyss
18.20-19:00 Uhr	Inhaltliche Einführung <ul style="list-style-type: none"> - Bisheriges Vorgehen Amt für Mobilität, - Vorstellung Resultate aus den Workshops mit Verkehrsverbänden - Präsentation der „gesetzten Elemente“ des Zielbildes Mobilität - Vorstellung der variablen Elemente des Zielbildes Mobilität (in Ausprägungen Mini, Midi, Maxi) - Einführung Ablauf und Inhalt Workshop 	Nicola Kugelmeier Nico Scholer
19:00-19.20 Uhr	Pause	Alle
19.20-21.30 Uhr	Workshop <ul style="list-style-type: none"> - Einführung am Tisch - Besprechung der drei Varianten in Flüstergruppen - Austausch und Diskussion der Ergebnisse - Gesamteindruck festhalten - Präsentation der wichtigsten Aussagen im Plenum 	Alain Groff und Nicola Kugelmeier Teilnehmende
21.30-21.40 Uhr	Abschluss <ul style="list-style-type: none"> - Ausblick auf das weitere Vorgehen - Blitzlicht Rückmeldung zum Runden Tisch - Dank und Abschluss 	Alain Groff und Nico Scholer

Ziele des Runden Tisches

- Die Teilnehmenden sind über die bereits durchgeführten Schritte informiert und wissen, wie die Resultate aus den Workshops mit den Verkehrsverbänden in die bisherigen Ergebnisse eingeflossen sind.
- Die drei Varianten (Mini, Midi, Maxi) für das Zielbild Mobilität des Stadtteilrichtplans Gundel-dingen (StaP) sind präsentiert.
- Der erweiterte Beirat hat die drei Varianten (Mini, Midi, Maxi) diskutiert, kommentiert und ge-schärft.
- Der Handlungsspielraum der Mitwirkung im Rahmen der Erarbeitung des StaPs ist transpa-rent und allen Teilnehmenden des erweiterten Beirats bekannt.
- Die Teilnehmenden wissen, was die nächsten Schritte sind, wie die Ergebnisse ausgewertet und in die weitere Arbeit einfließen werden.

1. Begrüssung und Einführung

Alain Groff begrüsst die Anwesenden zum Runden Tisch Mobilität. Er bedankt sich bei den Anwesenden für die Bereitschaft, mitzuarbeiten, es sei nicht selbstverständlich, dass Menschen sich so für ihr Quartier engagieren und ihre Zeit dafür zur Verfügung stellen. Alain Groff erklärt Sinn und Zweck des Stadteilrichtplans Gundeldingen (StaP) sowie die Einbettung des Verkehrs.

Mit der Anpassung des kantonalen Richtplans im 2012 wurde der Quartierrichtplan Gundeldingen aus dem Jahr 1986 ausser Kraft gesetzt und die Verwaltung beauftragt, bis im Juni 2019 einen neuen Richtplan für das Quartier, unter Einbezug von Quartiersinteressen, zu erstellen. Der Zeithorizont des StaPs ist 15 Jahre. Als raumplanerisches Instrument wird der StaP Planungen und Massnahmen in folgenden drei Schwerpunkten festhalten: Grün- und Freiräume, Nutzungen und Funktionen (Städtebau, Flächennutzung) sowie Mobilität.

2014 wurde ein Verkehrskonzept im Quartier präsentiert. Aufgrund der starken Gegenwehr entschied der Regierungsrat das Konzept zu sistieren. Das Thema Mobilität wird als Auftrag aus dem kantonalen Richtplan neu behandelt. Mögliche Themen und Inhalte von Mobilitätsmassnahmen sollen frühzeitig und vor der definitiven Ausgestaltung mit Verkehrsverbänden und Vertreterinnen und Vertretern von Quartierorganisationen (Beirat) sowie mit Bewohnerinnen und Bewohnern aus dem Quartier diskutiert, und der Handlungsspielraum ausgelotet werden.

Als Teil der Bevölkerungsbeteiligung im Rahmen des StaP-Prozesses wurde ein Beirat mit Vertreterinnen und Vertretern von anerkannten Quartierorganisationen zusammengestellt, der die gesamte Erarbeitung des StaPs begleitet. Die Beiratssitzungen sind als Echoraum gedacht, in dem Vorschläge, Themen und Entwürfe diskutiert und kommentiert sowie Interessen aus dem Quartier eingebracht werden. Für die Diskussion der Mobilitätsplanung wurde der Beirat mit zusätzlichen Personen (s. weitere Teilnehmende) erweitert.

Nach einer Vorstellungsrunde der anwesenden Personen und der Präsentation der Ziele durch Nico Scholer geht Olivier Wyss auf den Aufbau des StaPs und das Prozessschema für den Einbezug der Quartierinteressen ein. Grundlage für den StaP sind Ergebnisse aus vorangegangenen Beteiligungsprozessen im Rahmen der Stadtentwicklung Gundeli Plus sowie Entscheide vom Grossen Rat und der Regierung. Diese Ergebnisse wurden in Listen mit Quartierinteressen festgehalten und beurteilt. Eine weitere breite Bevölkerungsbeteiligung ist vor der öffentlichen Vernehmlassung im Frühling 2018 vorgesehen.

- ➔ Weitere Informationen sind der Präsentation zu entnehmen, die dem vorliegenden Protokoll beigelegt ist, oder unter www.entwicklung.bs.ch/stap abrufbar (z.B. Listen mit Quartierinteressen).

2. Inhaltliche Einführung

Nicola Kugelmeier präsentiert das bisherige Vorgehen des Amtes für Mobilität im Rahmen des StaP. Aufgrund von laufenden Planungen und Projekten, der bestehenden Liste mit Quartiersinteressen und weiteren Analysen wurden erste Leitsätze formuliert. In Workshops mit dem Mobilitätsforum (u.a. Fussverkehr, Pro-Velo, Kinderbüro Basel, VCS) und der Verkehrsliga (u.a. ACS, TCS, Gewerbeverband) wurden die Leitsätze diskutiert sowie übergeordnete Anforderungen an den Gesamtverkehr und die einzelnen Verkehrsmittel zusammengetragen. Die Erkenntnisse aus den Workshops führten zu einer Anpassung der Leitsätze und sind in die Weiterarbeit eingeflossen.

Übereinstimmende Resultate aus beiden Workshops, Vorgaben aus behördenverbindlichen Planungen (z.B. der vom Grossen Rat verabschiedeten Teilrichtplan Velo) sowie unbestrittene, wie-

derkehrende Themen aus der Liste der Quartiersinteressen (z.B. Verbesserung Anbindung an andere Quartiere) fasste das Amt für Mobilität im Zielbild „Gesetzte Elemente“ zusammen. Aus den umstrittenen, zu präzisierenden Themen und den Konfliktpunkten entwarf das Amt für Mobilität die Varianten Mini, Midi, Maxi, die Gegenstand der heutigen Diskussion sind. Nicola Kugelmeier präsentiert die drei Varianten, die den Teilnehmenden des erweiterten Beirates in schriftlicher Form im Vorfeld zugestellt wurden (vgl. Beilage Zielbildentwürfe Mobilität vom 8. Mai 2017).

➔ Weitere Informationen sind der Präsentation zu entnehmen, die dem vorliegenden Protokoll beigelegt ist.

3. Ergebnisse des Workshops

In zwei Gruppen werden die drei Varianten diskutiert und kommentiert. Die Suche nach übereinstimmenden Aussagen der Gruppen steht im Fokus. Folgende Fragen sind leitend:

1. Was finden Sie gut, welche Verbesserungen gibt es für das Quartier?
2. Was ist nicht gut, wo sind die Stolpersteine?
3. Was gilt es in der weiteren Bearbeitung zu beachten?
4. Welche weiteren Hinweise, Kommentare möchten Sie mitgeben?

Nach der Beantwortung der vier Fragen werden die Gruppen gebeten, den Gesamteindruck festzuhalten und folgende Frage zu beantworten:

5. Was ist Ihr Gesamteindruck zu den einzelnen Varianten? Wo liegen die Chancen für eine nachhaltige Entwicklung im Quartier?

Die Ergebnisse werden auf Moderationskarten festgehalten (vgl. nachfolgende Bilder):

Gruppe A

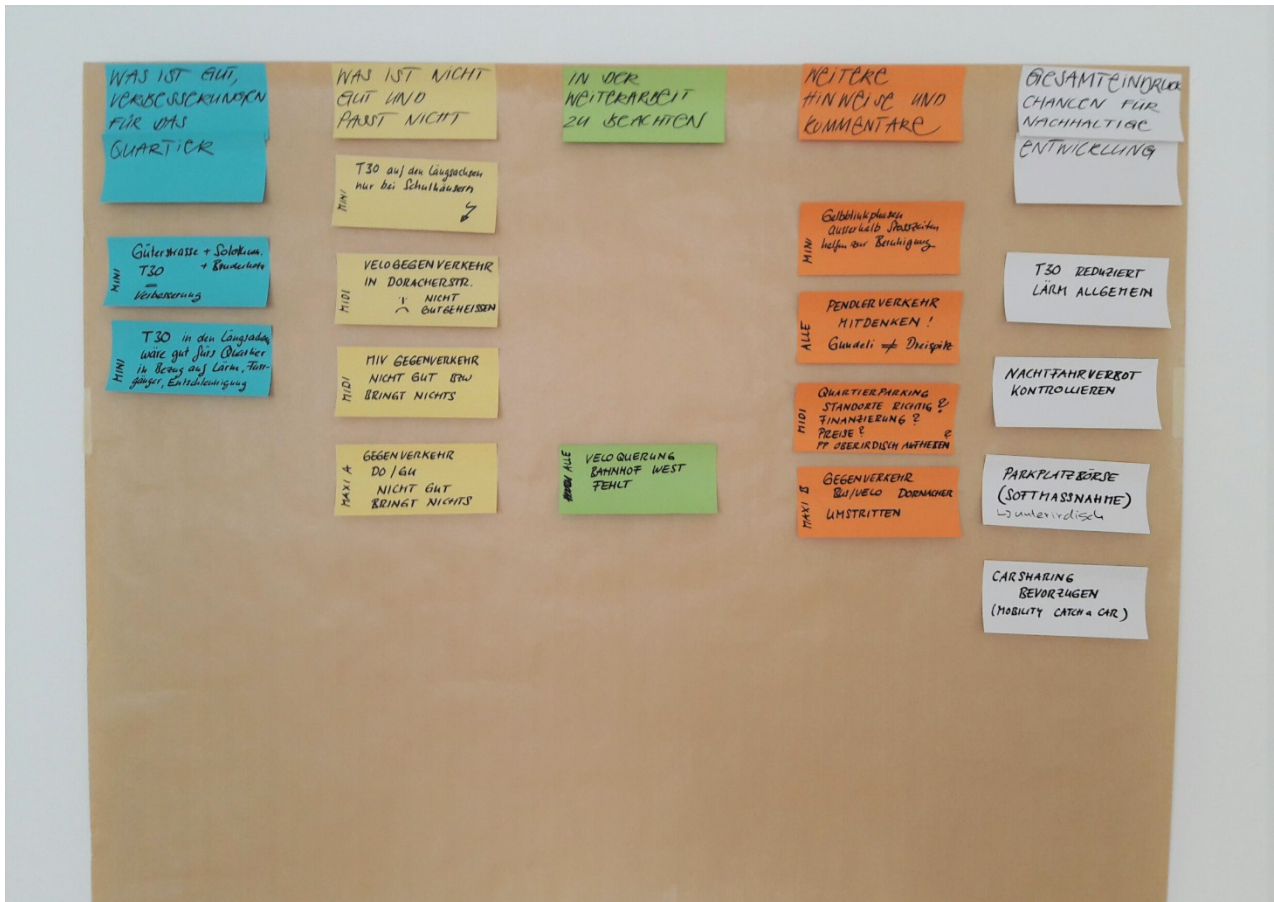


Ergebnisse (abgetippt)

Was ist gut, Verbesserungen für das Quartier	Was ist nicht gut und passt nicht	In der Weiterarbeit zu beachten	Weitere Hinweise und Kommentare	Gesamteindruck, Chancen für nachhaltige Entwicklung
Mini: Einführung von T 30 in Güterstr., Solothurnerstr., Bruderholzstr.	Midi: Kein Gegenverkehr in den Querstrassen	Mini: Tempo 30 MIT Fussgängerstreifen		
Mini: Verkehrssicherheit bei Schulen durch Tempo 30 erhöhen.	Maxi: Aktuelles Einbahnregime in der Gundeldingerstr./Dornacherstr. ist beizubehalten (inkl. Bus)	Mini: Boulevard Güterstr. nachbearbeiten	Auswirkung von Bebauung Migros-Areal (Dreispitz N) & Walkeweg	Mini: Teilweise unbestritten. Längsachsen kein Konsens
Midi: Quartierparkings im Quartier	Midi: Kein Velogegenverkehr Dornacherstr. (grossmehrheitlich umstritten). Kommt auf Zollbrücke – Weiterführung drauf an	Midi: Quartierparking für BewohnerInnen bezahlbar		Midi: In Teilen Konsens, Gegenverkehr abgelehnt
Midi: Fuss-/Veloverkehrsknoten optimieren		Jede Massnahme hat eine Auswirkung auf die umliegenden Quartiere! Übergeordnete Interessen/Kommunikation!		Maxi: <u>Nein</u>
		Midi: Bessere Querung Bahngleise für Velos + Fussgänger		
		Midi: Standorte Quartierparking sorgfältig auswählen	*Begegnungs-Zone auch ohne Konsens der Anwohner verfügen	
		*Kein Tempo 30 in Dornacherstr. + Gundeldingerstr. bis Gundeli Tunnel	*Tempo 30 auf Gundeldingerstr./Dornacherstr. Nur „zeitweise“ signalisieren	

*Wird in der Präsentation als Einzelmeinung (kein Konsens am Tisch) benannt.

Gruppe B



Ergebnisse (abgetippt)

Was ist gut, Verbesserungen für das Quartier	Was ist nicht gut und passt nicht	In der Weiterarbeit zu beachten	Weitere Hinweise und Kommentare	Gesamteindruck, Chancen für nachhaltige Entwicklung
Mini: Güterstr. + Solothurnerstr. + Bruderholzstr. T 30 = Verbesserung	Mini: T 30 auf Längsachsen nur bei Schulhäusern ⚡	Alle: Veloquerung Bahnhof West fehlt	Mini: Gelbblinkphasen ausserhalb Stosszeiten helfen zur Beruhigung	T 30 reduziert Lärm allgemein
Mini: T 30 in den Längsachsen wäre gut fürs Quartier in Bezug auf Lärm, Fussgänger, Entschleunigung	Midi: Velogegeverkehr in der Doracherstr. nicht gutgeheissen		Alle: Pendlerverkehr ausserhalb Stosszeiten mitdenken! Gundeli ≠ Dreispitz	Nachtfahrverbot kontrollieren
	Midi: MIV (Motorisierter Individualverkehr) Gegenverkehr nicht gut bzw. bringt nichts		Midi: Quartierparking Standorte richtig? Finanzierung? Preise? PP oberirdisch aufheben?	Parkplatzbörse (Sofortmassnahme) -> unterirdisch
	Maxi A: Gegenverkehr Do/Gu nicht gut bringt nichts		Maxi B: Gegenverkehr Bus/Velo Doracherstr. umstritten	Carsharing bevorzugen (Mobility, Catch a Car)

Zusammenfassung der Gruppen-Präsentationen

Die in der Variante Mini vorgeschlagene Umsetzung von Tempo 30 in der Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bruderholzstrasse unterstützen beide Gruppen im Konsens. Tempo 30 in der Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse ist in beiden Gruppen umstritten. Gruppe B hält zu diesem Thema fest, dass Tempo 30 für die im Quartier lebenden Personen Lärmreduktionen und allgemein Entschleunigung zur Folge hätte. Einer Einführung stehen aber auch kritische Stimmen gegenüber, da die Bewohnerinnen und Bewohner, der Gewerbeverkehr wie auch der Durchgangsverkehr rasch von A nach B kommen möchten. Einer abschnittswisen Beruhigung der beiden Strassen, z.B. vor den Schulhäusern, allenfalls auch zu bestimmten Zeiten, wird grundsätzlich zugestimmt.

Von der Mehrheit der Teilnehmenden wird das heutige Einbahnregime als zweckmässig und vorteilhaft für das Quartier eingestuft. Entsprechend kritisch sind beide Gruppen gegenüber den Vorschlägen den MIV- Gegenverkehr in den Querstrassen zu ermöglichen, Velogegenverkehr in der Dornacherstrasse einzuführen (auch nur auf dem Abschnitt Margarethenstrasse bis Solothurnerstrasse) und die Buslinie 36 in beiden Richtungen in eine Achse zu verlegen.

Unbestritten sind die angedachten Verbesserungen für die Fuss- und Veloknoten in der Variante Midi.

Die Parkplatzthematik ist wichtig für das Quartier, darum soll sie in der weiteren Bearbeitung beachtet werden. Quartierparkings sind umstritten. Gruppe A spricht sich eher dafür aus, offen bleibt aber die Frage der Standorte. Für die Gruppe B gibt es (zu) viele Unklarheiten betreffend Bewirtschaftung, Standorten und Preis.

Beiden Gruppen ist es ein Anliegen, dass am Westrand des Bahnhofes eine bessere Querung für Fussgänger und Velos Richtung Innenstadt geplant wird.

4. Weiteres Vorgehen und Abschluss

Das Protokoll wird zusammen mit der Präsentation anfangs Juni 2017 an die Teilnehmenden des Runden Tisches verschickt. Die Teilnehmenden können bis Ende Juni 2017 Anmerkungen zum Protokoll und weitere Rückmeldungen an Olivier Wyss (olivier.wyss@bs.ch) und Nicola Kugelmeier (nicola.kugelmeier@bs.ch) schicken. Alain Groff bittet alle, die nicht im Beirat sind, ihre Bemerkungen über eine Beiratsorganisation einzugeben.

Die Resultate des heutigen Abends werden in den Entwurf des Zielbildes Mobilität einfließen. Folgender Zeitplan ist für die weitere Erarbeitung des StaPs (mit allen drei Schwerpunkten) vorgesehen:

1. Bis Herbst 2017: Entwurf StaP
2. Herbst 2017: Interne Vernehmlassung Entwurf StaP in der Kantonsverwaltung
3. Dezember 2017: Präsentation und Diskussion Entwurf StaP im Beirat
4. Frühling 2018: Präsentation erster Resultate mittels gelber Rakete im Quartier
5. Herbst 2018: Öffentliches Vernehmlassungsverfahren StaP
6. Sommer 2019: Verabschiedung StaP durch den Regierungsrat

Mit einer Blitzlichtrunde wird ein Stimmungsbild des heutigen Abends eingeholt:

Die Diskussionen wurden als gut und konstruktiv empfunden. Es konnte herausgespürt werden, was umsetzbar ist und was eher nicht. Es wurden viele kleine Schritte, punktuelle Massnahmen angeschaut. Visionäres Denken war in diesem Rahmen und zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Ein Teilnehmer fügt an, dass die Visionen eher an den Rändern des Quartiers umgesetzt werden können, dort wo sich auch städtebaulich etwas ändern wird.

Um visionären Ideen näher zu kommen wird angeregt, gewisse Massnahmen, die jetzt umstritten sind, in einer Testphase einzuführen und zu schauen, wie es bei den Nutzenden ankommt. Mit dem Nachfahrverbot in der Dornacherstrasse wurde dies bspw. gemacht.

Als Rückmeldung zur Methodik wurde von einer Person angeregt, die Flüstergruppen bereits in der Pause zu beginnen und den Workshop dafür früher aufzuhören.

Zum Abschluss fasst Alain Groff die aus seiner Sicht wichtigsten Punkte nochmals zusammen: Die Diskussion sei engagiert und sachlich gewesen, der Fokus allerdings sehr stark auf das Quartier selber (Innensicht) gelegt worden, die übergeordnete Sicht sei aber auch wichtig. Der Runde Tisch habe zum Teil klare Tendenzen ergeben, was aus Sicht der Teilnehmenden erwünscht ist und was nicht. Visionäres sei kaum besprochen worden, die drei Varianten seien vielleicht etwas abstrakt gewesen, aber offenbar eine gute Grundlage für die konkrete Diskussion. Alain Groff dankt den Teilnehmenden im Namen der ganzen Projektgruppe für die engagierte Mitarbeit und wünscht allen einen guten Heimweg. Zu Fuss, mit dem Velo, mit dem ÖV oder mit dem Auto.

Beilagen

- Zielbildentwürfe Mobilität vom 8. Mai 2017
- Präsentation Runder Tisch Mobilität vom 23. Mai 2017

1.06.2017

Verfasser: Nico Scholer

Zielbildentwürfe

Es gibt einen Zielbildentwurf „Gesetzte Elemente“ und drei Varianten „Mini“, „Midi“, „Maxi“ (Illustrationen am 23. Mai 2017 vorhanden). Der Entwurf „Gesetzte Elemente“ wird vorgestellt und Verständnisfragen können gestellt werden. Eine Diskussion der „Gesetzten Elemente“ ist nicht vorgesehen. Die gesetzten Elemente sind entweder mittels Grossratsbeschluss (GRB) oder Regierungsratsbeschluss (RRB) festgesetzt und damit behördenverbindlich.

Die drei Varianten „Mini“, „Midi“, „Maxi“ sind aufeinander aufbauend und die Kernpunkte sind nachfolgend aufgeführt. Die Vorstellung und Diskussion an den Tischen beginnen daher jeweils bei der Variante „Mini“.

- **Beschrieb Variante „Mini“:**
Verkehrsberuhigung gemäss Grossratsbeschluss Tempo 30 plus „Gesetzte Elemente“. Geprüft wird eine Verkehrsberuhigung in der Dornacherstrasse, Gundeldingerstrasse, Güterstrasse, Bruderholzstrasse und Solothurnerstrasse. Als Untervariante ist in den Längsachsen auch nur eine abschnittsweise Beruhigung möglich.
- **Beschrieb Variante „Midi“:**
Beinhaltet die Variante „Mini“. Für eine zusätzliche Beruhigung innerhalb des Quartiers wird an den Einfallsachsen an verschiedenen Orten ein Quartierparking erstellt (schematische Darstellung, exakte Lage erst zu einem späteren Zeitpunkt bestimmbar). In der Dornacherstrasse wird auf dem Abschnitt Margarethenstrasse – Solothurnerstrasse Velogegenverkehr eingeführt (aufgrund zukünftigem Zubringer Zollibrücke). Des Weiteren wird in verschiedenen Querachsen der Gegenverkehr für den Autoverkehr geprüft (Förderung Durchlässigkeit). Punktuell wird an Plätzen und Knoten eine Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt (unter anderem in Abstimmung mit dem Grün- und Freiraumkonzept).
- **Beschrieb Variante „Maxi“:**
Beinhaltet die Varianten „Mini“ und „Midi“. Zusätzlich dazu werden Änderungen in den Längsachsen Gundeldinger- und Dornacherstrasse vorgenommen: Der Bus wird in eine Achse verlegt und Velogegenverkehr auf der ganzen Dornacherstrasse eingeführt. Für die Gundeldinger- und Dornacherstrasse werden zwei Optionen aufgezeigt, die es zu diskutieren gilt.