

Entwicklungskonzept **Stadtraum Solitude**



Impressum

Auftraggeber:

Kanton Basel-Stadt
Bau- und Verkehrsdepartement



Bearbeitung:

Städtebau:

berchtoldkrass space&options

berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

Philipp Krass
Ananda-Michael Berger

Freiraum:

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

**Studio
Vulkan**
Landschaftsarchitektur

Dominik Bueckers
Johanna Joecker

Mobilität:

mrs Partner



Simon Seger
Colin Grojer

Projektsteuerung:

Barbara Auer, Amt für Mobilität BS
Marcus Bayer, BEV/DB
Rudolf Dieterle, BS – Koordinator Bahnknoten Basel
Marco Galli, BS – Koordinator Bahnknoten Basel
Armin Kopf, Stadtgärtnerei BS
Martin Sandtner, Städtebau & Architektur BS (Vorsitz)
Thomas Staffelbach, SBB
Emanuel Trueb, Stadtgärtnerei BS

Projektleitung:

Silvan Aemisegger, Städtebau & Architektur BS (Vorsitz)
Pascal Bossert, Städtebau & Architektur BS
Susanne Brinkforth, Stadtgärtnerei BS
Paul Burch, ASTRA
Samuel Diethelm, Amt für Mobilität BS
Marc Février, Städtebau & Architektur BS
Dirk Förster, Amt für Mobilität BS
Christian Nägele, Tiefbauamt BS
Lorenzo Sabato, ASTRA
Marco Scandaglia, SBB
Michael Schweizer, Tiefbauamt BS
Katrín Unger, Städtebau & Architektur BS
Rainer Volman, Städtebau & Architektur BS
Hugo Wild, BEV/DB

Vertreter Begleitgruppe Städtebau «Basel 2050»:

Beat Aeberhard, Städtebau & Architektur BS (Vorsitz)
Andreas Bründler, Buchner Bründler Architekten, Basel

Arbeitsgruppe «Gleisdreieck» (zusätzlich zu den oben genannten):

Christina Bronowski, IBS
Rainer Klostermann, Mandat ASTRA
Götz Schackenberg, ASTRA

Hinweise zu Abbildungen, Fotografien und Karten:
Fotografien, Grafiken, Illustrationen und Karten
ohne Quellenangaben wurden vom Konzeptionsteam
selbst aufgenommen bzw. erstellt. Die Karten basieren auf
Plangrundlagen mit Stand Anfang 2021.
Alle weiteren nicht selbst erstellten Abbildungen und Grafiken
sind mit Quellenangaben versehen.
Die Weitergabe und Veröffentlichung von Text- und Bildmaterial
mit Quellenangaben ist gestattet.

Zusammenfassung

Aufgaben und Ziele des Konzeptes

Das Bundesamt für Verkehr plant im Rahmen des Ausbaus schrittweise 2035 eine neue S-Bahn-Haltestelle zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Rheinufer. Die Haltestelle Basel Solitude soll im Jahr 2033 in Betrieb genommen werden, vorerst mit einer Perronlänge von 230 m und nach einer weiteren Ausbaustufe mit der vollen Länge von 320 m. Die Realisierung der Haltestelle steht im Rahmen der langfristigen Bahnentwicklung der Region Basel. Es wird mit etwa 5000 Ein- und Aussteigenden pro Tag gerechnet. Die Inbetriebnahme der Haltestelle bietet die Chance, ein Treiber der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung im Raum Wettstein/Grenzacherstrasse/Rankhof zu sein. Voraussetzung dafür ist, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit der stadträumlichen Entwicklung optimal abgestimmt ist. Das vorliegende Konzept zeigt auf, wie dies bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme 2033 (genannt «Zeithorizont 2030») und bis zum Endausbau der Haltestelle im Zeithorizont 2050+ gelingen kann. Damit dient das Konzept der Koordination und Steuerung der räumlichen Entwicklung im Umfeld der geplanten Haltestelle Solitude, indem es aufzeigt, wie:

- die verkehrliche Situation klar und gut organisiert werden kann;
- der Fuss- und Veloverkehr in den Fokus gerückt und möglichst priorisiert werden kann;
- künftige Quartierentwicklungen in das Stadtgewebe eingebunden und ergänzt werden können;
- bestehende Freiraumqualitäten gestärkt werden können und die freiräumliche Vernetzung weiter ausgebaut werden kann;
- ökologische Vernetzung und stadtklimatische Verbesserungen gefördert werden können;
- sich die stadträumlichen Ergänzungen positiv auf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer im Quartier auswirken können.

Räumliche Analyse

Das Umfeld der geplanten Solitude bietet ein facettenreiches Bild: Die beiden übergeordneten Achsen der Grenzacherstrasse und der Schwarzwaldstrasse prägen den Raum. Ebenso prägend ist der Arbeitsplatzstandort der Firma

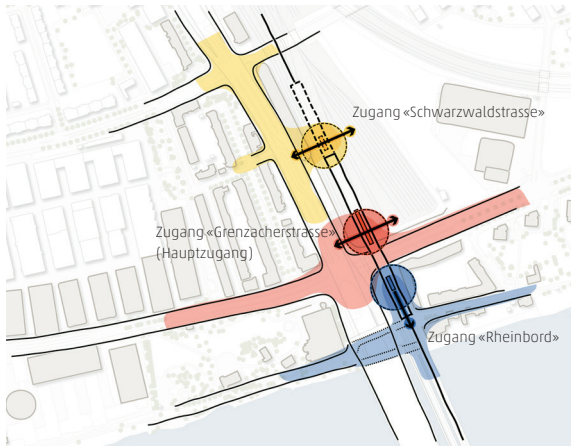
Hoffmann-La Roche AG. Die kürzlich realisierten oder kurzfristig geplanten Entwicklungen, wie beispielsweise die Wohnüberbauung Eisenbahnweg, der Neubau des Busdepots, aber auch längerfristige Entwicklungen im Stadtraum Ost lassen die zu erwartende Dynamik und den Entwicklungsdruck erahnen. Das an einigen Orten bereits sehr urban anmutende Gebiet wird neben der baulichen Transformation auch eine markante zusätzliche Belebung erfahren. Bezüglich Freiräumen bietet der Raum einige «Perlen», allen voran den Solitudepark und die Paul Sacher-Anlage, aber auch die Rheinufer-Promenade oder die ruhige Schwarzwaldallee, die Bergalingerstrasse und die Anlage bei der Schwörstädterstrasse. Im Kontrast zu diesen Qualitäten sind grosse Teile des Gebietes verkehrsdominiert – sei dies durch den motorisierten Verkehr oder durch die beiden grossen Transitachsen der Bahn und der Nationalstrasse. Diese Achsen haben eine grosse Barrierewirkung und verdrängen oder erschweren den stadträumlichen Fuss- und Veloverkehr grösstenteils. Dies führt zu einer Ballung des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Solitude-Promenade, welche sich im Bereich der Brückenköpfe der Rheinbrücken stark verengt. Hinsichtlich der geplanten Haltestelle sind insbesondere die engen Platzverhältnisse in der Grenzacher- und der Schwarzwaldstrasse eine grosse Herausforderung.

Wesentliche Elemente der Konzeption

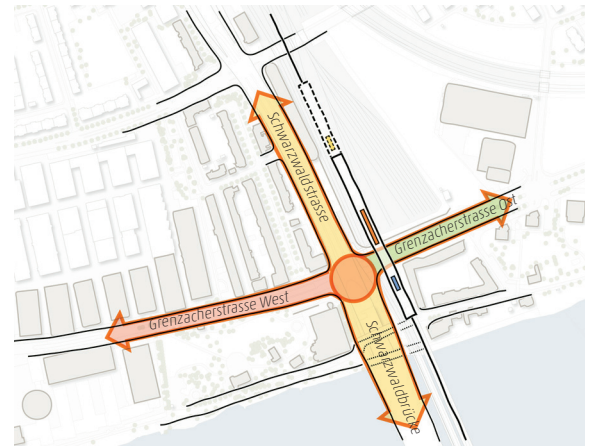
Das Konzept gliedert das Umfeld der geplanten Haltestelle Solitude in drei Fokusräume:

- Die stadtraumpägende «Urbane Achse Grenzacherstrasse»
- Der aktivierte «Metroraum Schwarzwaldstrasse» unter der Autobahnbrücke
- Der Raum entlang des «Rheinbords»

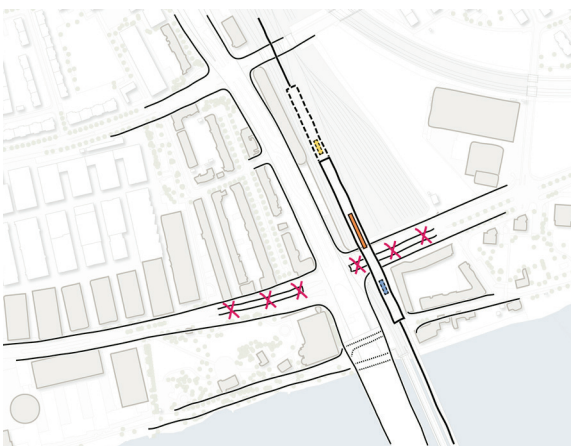
Die für die zukünftige Entwicklung leitenden konzeptionellen Prinzipien sollen sein:



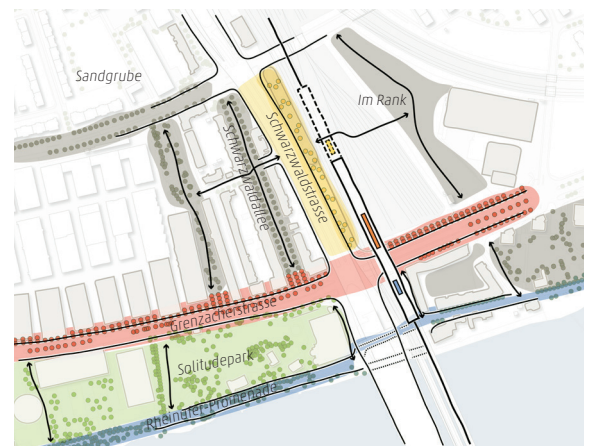
1. Die Haltestelle ist stadträumlich gut eingebunden und die drei Fokusräume sind jeweils mit einem Zugang zur S-Bahn-Haltestelle ausgestattet.



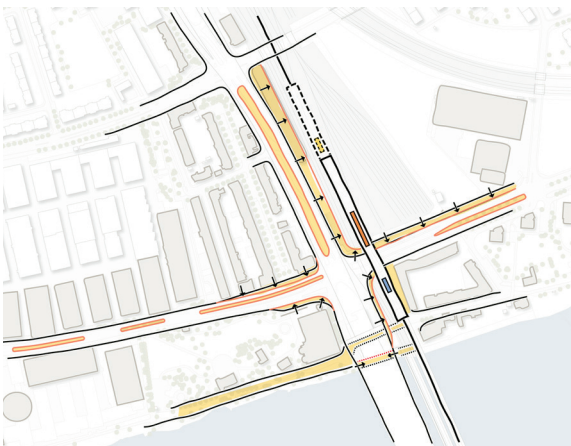
4. Der Knoten Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse fungiert als «Stadttor» mit wichtiger Schnittstellenfunktion.



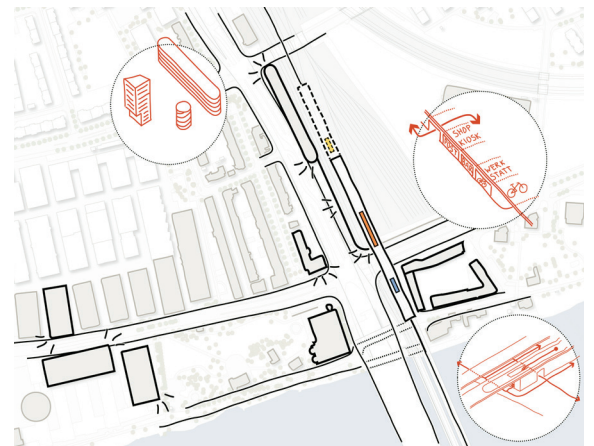
2. Stadträumliche Zäsuren sollen reduziert und der öffentliche Raum besser in Wert gesetzt werden.



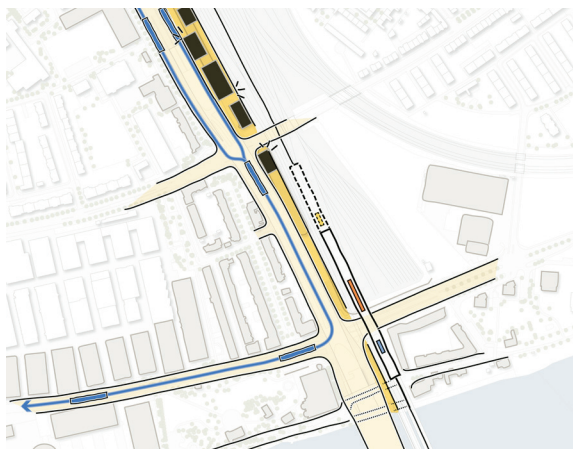
5. Die Freiräume werden entsprechend ihren Charakteren differenziert und gestärkt.



3. Für den Fuss- und Veloverkehr entstehen attraktive öffentliche Räume, mehr Aufenthaltsqualität und verbesserte Wegverbindungen.



6. Stadtbildprägende Bausteine werden gestärkt und gezielt ergänzt.



7. Der Bereich zwischen der Schwarzwaldstrasse und dem Bahndamm wird ausgestaltet.

Massnahmen

Im Zeithorizont 2030 geht es vor allem darum, die Haltestelle funktionierend in den Stadtraum einzubinden. Dazu wird ein Hauptzugang an der Ecke Grenzacher-/Schwarzwaldstrasse erstellt, welcher die Reisenden mit dem städtischen Busnetz verbindet, ausreichend Veloabstellplätze bietet und ein angenehmes und barrierefreies Umsteigen ermöglicht. Dazu gehören möglichst kurze Umsteigewege, Querungsmöglichkeiten und Velozufahrtswege. Der Raum unter der aufgeständerten Nationalstrasse soll heller und freundlicher gestaltet werden. Ein zweiter Zugang soll zudem das Rheinufer erschliessen, und die bestehende Passage im Bereich des Brückenkopfs soll verbreitert und aufgewertet werden. Um eine Verlagerung des schnellen Veloverkehrs von der Solitude-Promenade auf die Grenzacherstrasse zu erreichen, müssen erste Verbesserungen für den Veloverkehr auf der Grenzacherstrasse umgesetzt werden.

Der Zeithorizont von 2030 bis 2050+ ermöglicht Spielraum für tiefgreifendere Veränderungen. In der Grenzacherstrasse kann durch die Aufhebung des Underfly auf Stadtebene der Strassenraum neu organisiert werden. Es werden neue Flächen gewonnen und damit mehr Raum geschaffen für den Fuss- und Veloverkehr, für die geplante Tramlinie in Seitenlage sowie für die Umsetzung von Massnahmen zugunsten des Stadtklimas und Stadtgrüns. Dadurch wird die Grenzacherstrasse für den schnellen Veloverkehr massgeblich attraktiver, was die gewünschte Verlagerung des schnellen

Veloverkehrs von der Solitude-Promenade auf die Grenzacherstrasse beschleunigen wird. Der dritte Zugang zur Haltestelle, ungefähr auf Höhe der Beuggenstrasse, ermöglicht die Erschliessung des bisher isolierten «Gleisdreiecks» und damit des Hirzbrunnenquartiers. Wo möglich werden Flächen entsiegelt und neue, publikumswirksame Nutzungen entlang der Haltestelle in den Bahndamm integriert. Mit der Eröffnung des Rheintunnels ergibt sich zudem die Chance, die vom Kanton geforderte Redimensionierung der Osttangente umzusetzen. Über einen neuen Steg, welcher ausserhalb des Brückenkopfs entlang des Rheins verläuft, kann der Fussverkehr vom Veloverkehr getrennt werden.

Ausblick – wie geht es weiter?

Die Projekte des Kantons werden parallel zu den Bahninfrastrukturprojekten vorwärtsgetrieben, um die Einbettung der neuen Infrastrukturen optimal zu gewährleisten. Die Koordination dieser Vorhaben erfolgt im Rahmen der Planung des Bahnknotens Basel. Während das Bundesamt für Verkehr und die Infrastrukturbetreiberin die Planungen der Haltestelle vorantreibt, erstellt der Kanton eine Vorstudie für den Raum Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse/Solitude-Promenade, welche die im Konzept definierten Massnahmen konkretisiert. Die längerfristigen Entwicklungsoptionen für den Zeithorizont 2050+ werden dabei berücksichtigt. Insbesondere geht es darum, die Machbarkeiten der Massnahmen nachzuweisen und mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abzustimmen. Die genannte Vorstudie ist zudem eng mit den Planungen zur Solitude-Promenade zu koordinieren.

Inhalt

Kapitel 1: Aufgaben und Ziele

1.1 Auftrag und Aufgabenbeschrieb	12
1.2 Vorgehen/Methodik	14
1.3 Definition von drei Fokusräumen	15
1.4 Wirkungsziele	16

Kapitel 2: Umfeld und Hintergründe

2.1 Einzugsgebiet und Entwicklungen im Umfeld	20
2.2 Historischer Hintergrund	22

Kapitel 3: Räumliche und verkehrliche Analysen

3.1 Stadträume und Raumwirkungen	26
3.2 Analyse Mobilität	28
3.3 «Schatzkarte» und «Konfliktkarte»	32

Kapitel 4: Prinzipien und Konzeption

4.1 Konzeptionelle Prinzipien	36
4.2 Entwicklungskonzept 2030	40
4.3 Entwicklungskonzept 2050+	46

Exkurs: Entwicklungsperspektive Gleisdreieck

E.1 Vertiefende Untersuchung, Hintergründe und Leitgedanken	54
E.2 Entwicklungsszenarien	56
E.3 Erkenntnisse für den Stadtraum Solitude	58

Kapitel 5: Massnahmen und nächste Schritte

5.1 Massnahmenkatalog	62
5.2 Nächste Schritte	68

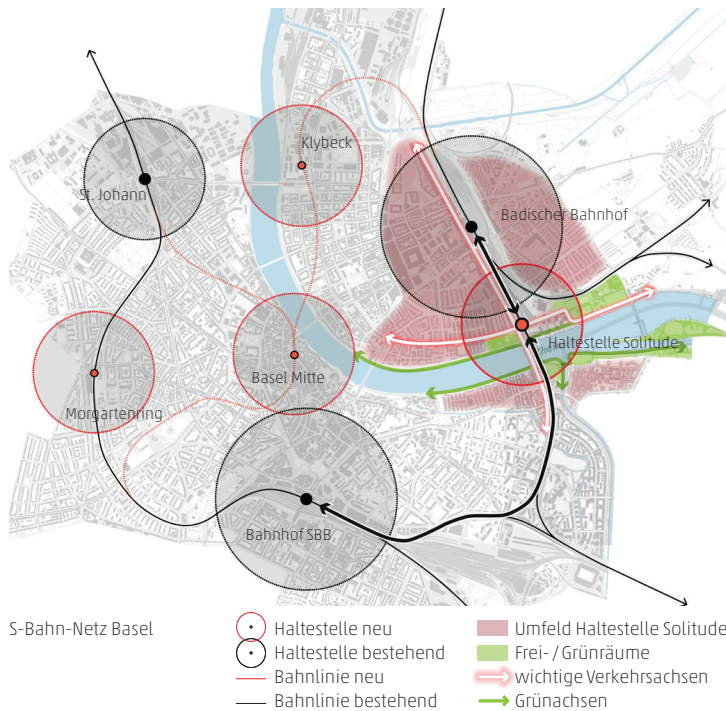
Anhang: Dokumentation und Verzeichnisse

A.1 Zielbilder Mobilität	72
A.2 Weitere Untersuchungen	76

Kapitel 1

Aufgaben und Ziele

1.1 Auftrag und Aufgabenbeschreibung



Hintergrund

Im Rahmen des Ausbauschnittes 2035 (AS35) durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) soll eine neue S-Bahn-Haltstelle zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Rheinufer entstehen. Die neue Haltstelle Basel Solitude befindet sich in einem hochdynamischen Umfeld mit komplexen Rahmenbedingungen. Die Haltstelle wurde bisher rein bahntechnisch geplant. Als Grundlage für eine positive städtebauliche Entwicklung des Umfeldes und eine optimale Nutzung der neuen Infrastruktur ist die Haltstelle nun aus einer städtebaulichen und stadträumlichen Perspektive heraus zu betrachten und in ihrer Relation zu den anderen Verkehrsmitteln (Bus, Tram, Velo- und Fussverkehr) zu optimieren. Aufgrund der isolierten Lage sind Anzahl und Lage der Aufgänge zur Haltstelle besonderes bedeutend. Neben der verkehrlichen Funktion ist zu hinterfragen, ob und welche weitere Nutzungen mit der Haltstelle verknüpft werden sollen.

Die Haltstelle soll ein «Motor» der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung sein und das Umfeld auf eine positive Art und Weise beeinflussen. Zu diesem Zweck sind unterschiedliche städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten im Umfeld vorzudenken und die Wechselwirkungen mit der Haltstelle zu untersuchen. Ziel des erarbeiteten

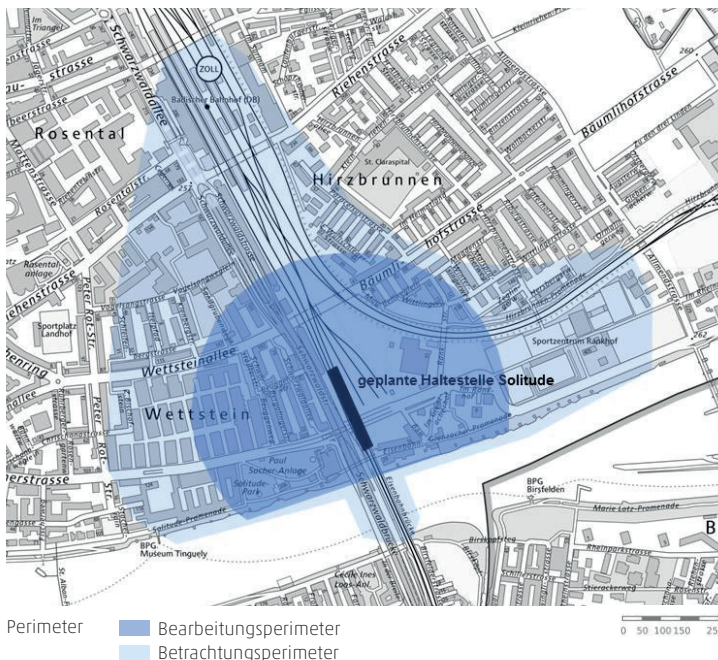
Entwicklungskonzeptes ist eine stadträumlich optimal positionierte und gut in die Umsteigebeziehungen und Wegekneten eingebundene Haltstelle, die auf zukünftige Entwicklungen vorbereitet ist. Das Entwicklungskonzept fokussiert sich dabei auf den öffentlichen Raum, denkt aber die Entwicklungsmöglichkeiten auf den privaten Flächen mit. Da die Haltstelle bis 2033 in Betrieb gehen soll, sich die stadträumliche Dynamik jedoch erst in den Folgejahren entwickeln wird, sind zwei Zeithorizonte für das Entwicklungskonzept definiert (2030 und 2050+).

In einer ersten Ausbaustufe soll die Perronlänge 230 m betragen (Zeithorizont 2030), in der zweiten 320 m (Zeithorizont 2050+). Die genaue Lage der Perrons wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch die DB untersucht. Die Ergebnisse dazu liegen seit September 2022 vor. Für die Realisierung der Perrons muss voraussichtlich der Bahndamm nach Osten hin verbreitert werden. Gefordert sind zwei Zu- bzw. Ausgänge. Anknüpfungspunkte könnten an der Grenzacherstrasse, an der Schwarzwaldstrasse oder möglicherweise in der Nähe des Rheins liegen. Die genaue Lage der Zugänge ist zu prüfen und zu definieren.

Die Machbarkeitsstudie der DB zeigt, dass die Haltstelle grundsätzlich machbar ist, jedoch nur mit einschneidenden bahntechnischen Anpassungen. Dies gilt sowohl für die Haltstelle selbst als auch für die Realisierung eines Zugangs im südlichen Bereich. Nach aktuellem Wissensstand ist die Inbetriebnahme der Haltstelle im Jahr 2033 vorgesehen. Das vorliegende Entwicklungskonzept formuliert die wünschbare Entwicklung aus Sicht des Stadtraums, unter Berücksichtigung des damit verbundenen Risikos der Nichtrealisierung der Haltstelle.

Es wird mit etwa 5000 Ein- und Aussteigenden pro Tag gerechnet.¹ Dies entspricht ungefähr der Frequenz des Bahnhofs Muttens. Eine S-Bahn-Linie und eine RE-Linie werden die Haltstelle in beiden Richtungen jeweils im Halbstundentakt bedienen. Das bedeutet 8 Zughalte pro Stunde. Wenn der Ausbau des Bahnknotens Basel mit dem

¹ Quelle: Nachfrageprognose aus dem Schlussbericht zu den Bewertungsgrundlagen für die Haltstelle Basel Solitude, EBP, 2015



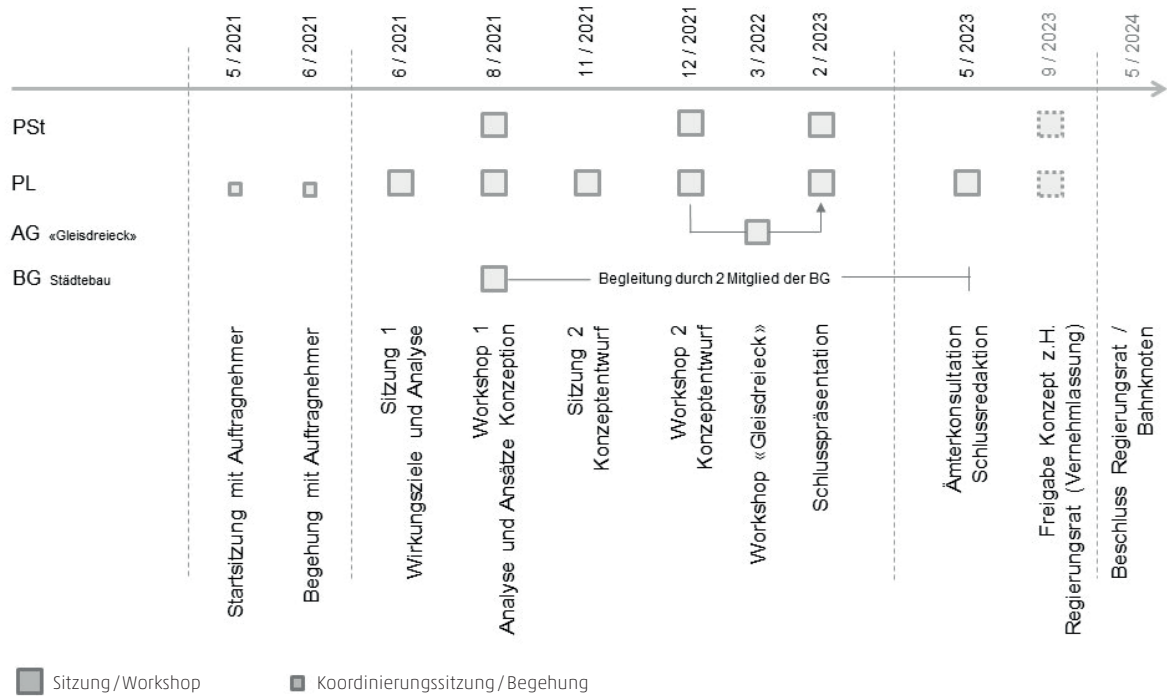
Schlüsselprojekt «Herzstück», dem Projekt einer unterirdischen S-Bahn-Durchmesserlinie zwischen den beiden Knotenpunkten Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof sowie dem Bahnhof St. Johann, sowie den Bahnhofsbauten realisiert sein wird, soll die Haltestelle eine direkte Verbindung zum EuroAirport in Frankreich erhalten. Mit dem Ausbau des Bahnknotens kann sich das Angebot an der Haltestelle Solitude verändern. Die Haltestelle ist an das städtische Busliniennetz mit fünf Buslinien angeschlossen.

Der an die Haltestelle angrenzende Raum ist stark durch verkehrstechnische Infrastrukturen geprägt: Die Ende der 1960er-Jahre erstellte, aufgeständerte Osttangente (Nationalstrasse A2) sowie die Bahnanlagen bilden eine starke Zäsur zwischen dem westlich gelegenen Wettsteinquartier und dem östlich gelegenen Wohngebiet sowie den grossflächigen Sportanlagen Rankhof («Stadtraum Ost»). Sowohl die Bahn- als auch die Strasseninfrastrukturen spielen für den europäischen Nord-Süd-Korridor hinsichtlich Personen- und Güterverkehrs eine zentrale Rolle. Der Brückenkomplex der Schwarzwaldbrücke ist Teil des am stärksten befahrenen Strassen- und Schienenkorridors der Schweiz. Grob können drei Ebenen der Verkehrsführung unterschieden werden: die Ebene der Nationalstrasse resp. der Bahngleise, die Ebene des städtischen Strassennetzes

sowie die Ebene der Unterführung der Grenzacherstrasse in Tiefelage (im weiteren «Underfly» genannt). Mit dieser Situation sind verschiedene Herausforderungen verbunden, für die das Entwicklungskonzept Lösungen untersucht:

- Es ist bereits heute absehbar, dass die Platzverhältnisse an den vorgesehenen Zugängen zur Schwarzwaldstrasse knapp sind. Es wird notwendig sein, die entsprechenden Platzkapazitäten zu schaffen, um die zukünftigen Personenströme bewältigen zu können und das Umfeld der Haltestelle mit weiteren Nutzungen zu ergänzen.
- Mit der starken Dominanz der Verkehrsinfrastruktur geht eine starke Trennwirkung zwischen den beiden angrenzenden Räumen (Wettsteinquartier und Stadtraum Ost) einher.
- Die geplante Haltestelle liegt baulich weitgehend isoliert vom städtischen Strassenraum und soll die beiden Ebenen mittels zwei Auf- / Abgängen verknüpfen. Sichtbeziehungen zwischen den beiden Ebenen fehlen weitgehend. Die aktuelle Situation bietet keine Qualitäten einer Ankunftssituation. Mit Inbetriebnahme entsteht die Notwendigkeit, ein ausreichendes Mobilitätsangebot (insbesondere Veloparkierung) zu schaffen. Auch bietet die Inbetriebnahme die Chance, ein der Frequenz entsprechendes Angebot an kleineren Dienstleistungen und weiteren Nutzungen vorzusehen.

1.2 Vorgehen, Methodik und Verbindlichkeit



Vorgehen / Methodik

Die Inhalte dieses Konzeptes wurden in der fachstellenübergreifenden Projektleitung (PL) und Projektsteuerung (PSt) erarbeitet und konsolidiert. Darüber hinaus waren Vertretende der Begleitgruppe Städtebau (BG), welche für städtebauliche Fragen vom Kanton Basel-Stadt konstituiert wurde, bei Meilensteinen in die Konzepterarbeitung eingebunden. Für die Vertiefung der Fragestellungen zum «Gleisdreieck» (siehe Exkurs) wurde eine Arbeitsgruppe (AG) gebildet, welche in einem einmaligen Workshop Entwicklungsszenarien für das Gebiet diskutiert und bewertet hat. Die obere Abbildung zeigt die einzelnen Arbeitsschritte.

Verbindlichkeit

Das Entwicklungskonzept Stadtraum Solitude dient der Koordination und Steuerung der räumlichen Entwicklung im Umfeld der geplanten Haltestelle Solitude. Sämtliche bahnsseitigen Infrastrukturprojekte werden im Bahnknoten Basel koordiniert. Aus diesem Grund stellt das Entwicklungskonzept einerseits ein behördenverbindliches Dokument dar, welches dem Regierungsrat – und damit allen Behörden mit raumwirksamen Aufgaben in diesem Gebiet – als strategische Grundlage für die nachfolgenden Planungen dient. Mit der Genehmigung durch den Regierungsrat Basel-Stadt

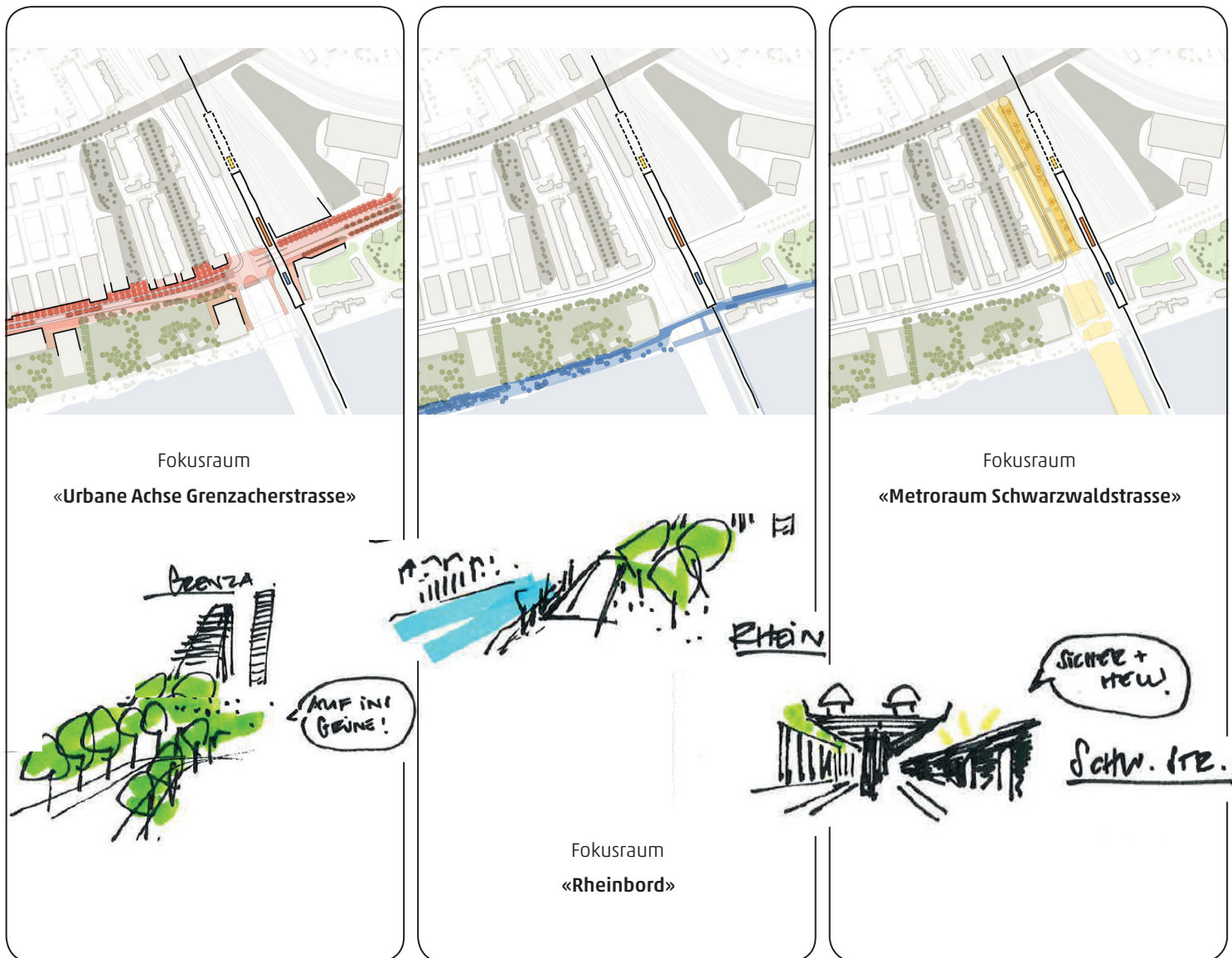
am 28. Mai 2024 wurde das Konzept behördenverbindlich. Dem Regierungsratsbeschluss vorgegangen war eine öffentliche Vernehmlassung. Andererseits stellt das Konzept auch eine Verpflichtung gegenüber den Planungspartnern des Bahnknotens dar. Die Partner des Bahnknotens nehmen das Konzept zur Kenntnis und berücksichtigen es bei den weiteren Planungen. Für Private und die Wirtschaft ist das Konzept nicht verbindlich.

Für die Behörden des Kantons Basel-Stadt sind folgende Beschlussinhalte verbindlich:

- 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 verbindlichen Inhalte sind im Bericht grau hinterlegt. Die übrigen Bestandteile gelten als Erläuterungen.

1.3 Definition von drei Fokusräumen



Die drei Fokusräume «Urbane Achse Grenzacherstrasse», «Rheinbord» und «Metroraum Schwarzwaldstrasse»

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes «Stadtraum Solitude» werden drei Teilräume, sogenannte Fokusräume, definiert. Mit den Fokusräumen werden folgende Absichten verfolgt und spezifische, eingängige Thesen formuliert:

- die stadtraumprägende «**Urbane Achse Grenzacherstrasse**»
- der aktivierte «**Metroraum Schwarzwaldstrasse**» unter der Autobahnbrücke
- der direkte Anschluss an das «**Rheinbord**»

Das Entwicklungskonzept zielt darauf ab, dass die Haltestelle Solitude für jeden Fokusräum einen Anknüpfungspunkt/Zugang adressieren und spezifisch ausformulieren kann.

Die drei Fokusräume bringen unterschiedliche Voraussetzungen und Anforderungen mit, für die das Entwicklungskonzept versucht, spezifische Lösungsansätze aufzuzeigen.

Die Einteilung in die drei Fokusräume und ihre farbliche Codierung dienen im Weiteren der einfachen und besseren Orientierung sowie dem Zuweisen von möglichen konzeptionellen Aussagen und Massnahmen.

1.4 Wirkungsziele 2030 und 2050+

Wirkungsziele Zeithorizont 2030

Wirkungsziele Zeithorizont 2050+

Themenfeld A: Mobilität und Vernetzung

Die verkehrliche Situation ist klar und gut organisiert. Der Fuss- und Veloverkehr wird in den Fokus gerückt und möglichst priorisiert.

<ul style="list-style-type: none"> • Eine gute Erreichbarkeit der neuen Haltestelle für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> · Für Hauptverkehrszeiten mit vielen Pendlerinnen und Pendlern ausreichend Raum-Kapazitäten schaffen · Veloparkierung in ausreichender Kapazität zur Verfügung stellen und optimal verorten (Lage nahe an Perron; sichere und direkte Zufahrt aus Umgebung) · Zugänge zum öffentlichen Verkehr barrierefrei gestalten (BehiG) · Die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer der Haltestelle berücksichtigen (Wohnen, Arbeiten, Erholung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Das verkehrliche Potenzial der Haltestelle Solitude im Hinblick auf städtebauliche Entwicklungen im Umfeld nach Möglichkeit voll ausschöpfen • Die verkehrlichen Infrastrukturanlagen mit möglichen, zukünftigen Entwicklungen im Umfeld aufwärtskompatibel planen und umsetzen • Den Kreuzungspunkt Schwarzwaldstrasse / Grenzacherstrasse zugunsten von stadträumlichen und verkehrlichen Qualitäten neu organisieren und umgestalten, insbesondere zugunsten der Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen in allen Richtungen.
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Erschliessung der Zugänge zur neuen Haltestelle für den Fuss- und Veloverkehr <ul style="list-style-type: none"> · Direkte und kurze Umsteigebeziehungen schaffen · Fuss- und Veloverbindungen einladend und hell gestalten · Angsträume vermeiden · Die Orientierung erleichtern (Signaletik) · Durchgängigkeit der Veloachsen sicherstellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine direkte Verknüpfung von Bahnhof Haltestelle Solitude und neuer Tramhaltestelle garantieren • Den öffentlichen Verkehr (Tram und Bus) bei Neugestaltung der Verkehrsanlagen entsprechend den Möglichkeiten gegenüber dem MIV priorisieren und beschleunigen • Die mögliche Verlagerung des Autoverkehrs nach Eröffnung des Rheintunnels nutzen, um die Osttangente zu redimensionieren oder einzelne Abschnitte umzunutzen
<ul style="list-style-type: none"> • Die neue Haltestelle in die städtischen Netze des öffentlichen Verkehrs optimal einbinden (Tram / Bus) 	<ul style="list-style-type: none"> • Den verkehrstechnisch ideal gelegenen Kreuzungspunkt als multimodale Verkehrsdrehscheibe entwickeln
<ul style="list-style-type: none"> • Wo nötig logische Entflechtung der einzelnen Verkehrsteilnehmer erzielen, um Konflikte zu vermeiden 	
<ul style="list-style-type: none"> • Den Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und zusätzlicher Aufenthaltsräume reduzieren 	
<ul style="list-style-type: none"> • Störfallrisiken begrenzen: Entwicklungsmassnahmen, die ein erhöhtes Störfallrisiko mit sich bringen, werden so ausgestaltet, dass die Risiken weitmöglichst begrenzt werden (Koordinationspflicht) 	

Themenfeld B: Stadträume und Quartiere

Die künftigen Quartiersentwicklungen sind in das Stadtgewebe eingebunden und ergänzen und bereichern den Bestand.

<ul style="list-style-type: none"> • Den Kreuzungspunkt Schwarzwaldstrasse / Grenzacherstrasse als attraktiven Stadtraum aktivieren 	<ul style="list-style-type: none"> • Den Stadtraum Ost zum neuen urbanen, grünen Quartier entwickeln <ul style="list-style-type: none"> · Die Lagegunst und die gute Erreichbarkeit nutzen und hohen Wohnanteil anstreben
<ul style="list-style-type: none"> • Die Lage der Haltestelle Solitude so wählen, dass sowohl bahntechnische Realisierbarkeit als auch bestmögliche stadträumliche Einbindung gewährleistet sind 	<ul style="list-style-type: none"> · Die Grenzacherstrasse als wichtige zentrale Stadtachse attraktiv gestalten und gegebenenfalls den Strassenverlauf nach Osten ändern
<ul style="list-style-type: none"> • Die Lagegunst der neuen Haltestelle für weitere städtebauliche Entwicklungen mit Schwerpunkt Wohnen aufwärtskompatibel nutzen 	<ul style="list-style-type: none"> · Die Freiräume als Anziehungspunkte und Identitätsstifter bewahren und weiterentwickeln
<ul style="list-style-type: none"> • Eine möglichst direkte Anbindung der Haltestelle an den Naherholungsraum des Rheins herstellen und die Uferpromenade aufwerten 	<ul style="list-style-type: none"> · Die gute ökologische Vernetzung sicherstellen und genügend davon unabhängige Flächen für Sport und Freizeit einplanen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Flächen unter der Osttangente aktivieren und den öffentlichen Raum hell und freundlich gestalten 	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmen im Stadtraum ergreifen, die auch der Lärm- und Schadstoffreduktion dienen
<ul style="list-style-type: none"> • Die neue Haltestelle so anbinden, dass auch die südliche Rheinseite ihre Lagequalität voll ausschöpfen kann 	

Wirkungsziele Zeithorizont 2030

Wirkungsziele Zeithorizont 2050+

Themenfeld C: Grün- und Freiräume

Bei den stadträumlichen Entwicklungen wird die Bedeutung des Solitudeparks gestärkt und die freiräumliche Vernetzung weiter ausgebaut.

<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Transformation von Roche Süd das Areal visuell öffnen und den Solitudepark ausweiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Rheinufer-Promenade dient dem Fuss- und Veloverkehr als Fortführung des Freiraumnetzes und stellt keine Zäsur mehr dar
<ul style="list-style-type: none"> • Die Erreichbarkeit der Freiräume innerhalb des Perimeters verbessern und vorhandene Grün- und Freiräume mit der neuen Haltestelle verknüpfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Rheinufer-Promenade fortführen und den Stadtraum Ost optimal an das Freiraumnetz anbinden
<ul style="list-style-type: none"> • Eine möglichst direkte Anbindung der Haltestelle an den Naherholungsraum des Rheins herstellen und die Uferpromenade oberhalb der Böschung aufwerten 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Freiräume sind Anziehungspunkt und Identitätsstifter des neuen urbanen Quartiers im Bereich des Stadtraums Ost
<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Freiräume erhalten und naturnah aufwerten 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Freiraumnetz ermöglicht die Anknüpfung angrenzender Stadteile und führt sie zusammen
	<ul style="list-style-type: none"> • In Bereichen von belasteten Stadträumen (wie beispielweise unter der Brücke der Osttangente) sind die Flächen aktiviert und experimentelle Nutzungen können sich entfalten, ohne die bestehenden Naturwerte zu beeinträchtigen (z.B. geschützte Bahnböschung)

Themenfeld D: Klima und Ökologie

Im Sinne einer zukunftsgerichteten Stadtplanung werden die Schwerpunkte auf ökologische Vernetzung und eine Verbesserung des Stadtklimas gesetzt.

<ul style="list-style-type: none"> • Ökologische Vernetzungsräume erhalten, aufwerten und schützen, insbesondere Bahnböschungen, Rheinufer, Baumalleen u.ä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Langfristig die ökologische Vernetzung stärken und weiter ausbauen
<ul style="list-style-type: none"> • Wertvolle Natursubstanzen und geschützte Bäume entsprechend den gesetzlichen Vorgaben erhalten und schützen 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine höchstmögliche Entsiegelung erzielen
<ul style="list-style-type: none"> • In Strassenräumen wo möglich Flächen entsiegeln und begrünen und neue Baumstandorte schaffen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fassadenbegrünungen als Mittel zur Verbesserung des Stadtklimas nutzen
<ul style="list-style-type: none"> • Strassenräume und frei werdende Flächen mit hohem stadtoökologischen Wert gestalten 	
<ul style="list-style-type: none"> • Besonders in versiegelten Bereichen ausreichende Durchlüftung gewährleisten 	
<ul style="list-style-type: none"> • Wo es die funktionellen Anforderungen ermöglichen, Hartflächen entsiegeln 	
<ul style="list-style-type: none"> • Prinzipien der Schwammstadt berücksichtigen und Systeme zur Regenwasserbewirtschaftung entwickeln sowie Sicker- und Verdunstungsbereiche schaffen 	

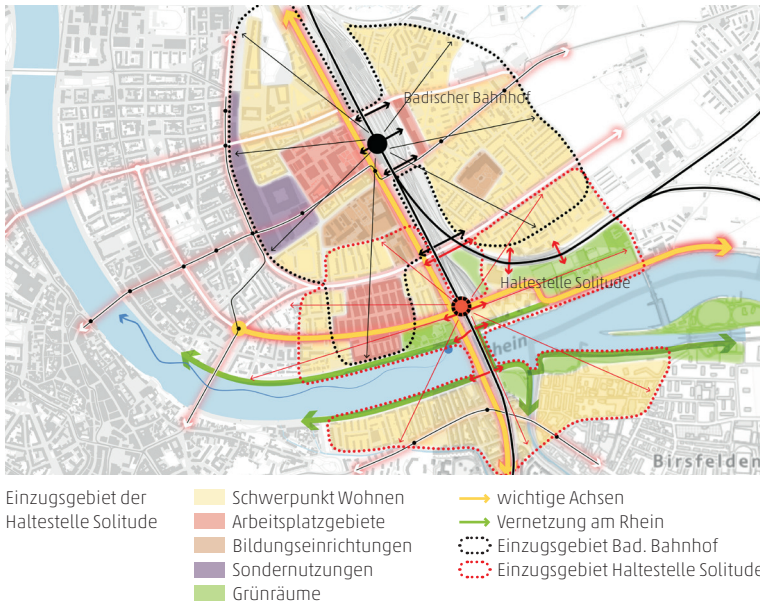
Themenfeld E: Sozialraum

Die stadträumlichen Ergänzungen dienen den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzern im Quartier und den Bahnreisenden.

<ul style="list-style-type: none"> • Freizeitangebote wie Sport und Kultur sowie Freizeitgartenareale stärken und weiterentwickeln 	<ul style="list-style-type: none"> • Im Gebiet zwischen Bahndamm und Rhein sind bestehende Sportflächen gut einzubinden und Synergien zwischen Sport-, Freizeit- und Erholungsangeboten zu schaffen
<ul style="list-style-type: none"> • Angebote für ein durchmischtes Publikum und entsprechend belebte Stadträume schaffen 	
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrs- und Freiräume gut gestalten und Angsträume vermeiden 	

Kapitel 2
**Umfeld
und Hintergründe**

2.1 Einzugsgebiet der Haltestelle Solitude und Entwicklungen im Umfeld



Die geplante Haltestelle Solitude wird mit einer erwarteten Frequenz von 5'000 Ein- und Aussteigenden pro Tag zu den «kleineren» Haltestellen von Basel gehören. Im zukünftigen Haltestellennetz weisen der Bahnhof Basel SBB (bestehend, 162'000 Personen), der Badische Bahnhof (bestehend, 25'000 Personen) und der geplante Bahnhof Mitte (geplant 45'000 Personen) die grössten Frequenzen aus. Die Bahnhöfe St. Johann (bestehend, 6'100 Personen), Klybeck (geplant, 13'200 Personen) und Basel Allschwil (geplant, 3'600 Personen) weisen ähnliche prognostizierte Tagesfrequenzen aus.²

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Haltestelle Solitude an der Grenzacherstrasse liegt auf der westlichen Seite das Areal der F. Hoffmann-La Roche AG (Roche). Das Areal liegt im heterogenen Wettsteinquartier, welches sich neben dem Roche-Hauptsitz durch Wohnbauten und grossflächige Schulanlagen charakterisiert.

Auf der östlichen Seite der geplanten Haltestelle befinden sich ein Wohngebiet, das momentan durch Neubauten ergänzt wird (Areal Eisenbahnweg), das Busdepot der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und die bereits erwähnten grossflächigen Sportflächen sowie Freizeitgartenareale entlang der Grenzacherstrasse.

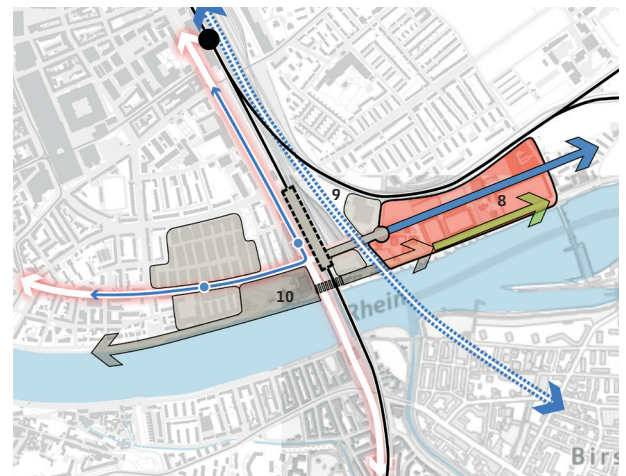
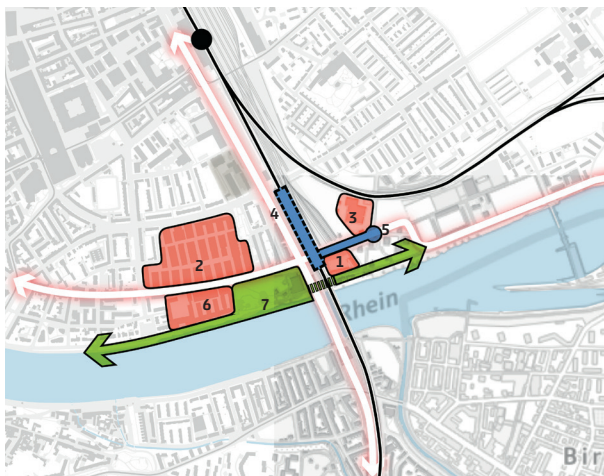
Im Norden und in einer Distanz von nur gerade 900 Metern liegt der Badische Bahnhof und damit der nächste S-Bahn-Halt. Auf der südlichen Seite ist das Gebiet durch den Rhein definiert.

Entwicklungen Zeithorizonte 2030 und 2050+

Beim Betrachten der bekannten oder laufenden Planungen in den Bereichen Arealentwicklungen, Verkehr und Grün-/Freiraum im Umfeld der geplanten S-Bahn-Haltestelle wird klar, dass der gesamte Stadtraum in den kommenden Jahren eine spürbare Veränderung erfahren wird und gleichzeitig erhebliches Potenzial für eine Aufwertung des Raumes birgt. Nachfolgend werden die wichtigsten Vorhaben chronologisch kurz erläutert:

- (1) Das zwölfgeschossige Wohnhaus auf dem **Areal Eisenbahnweg** wurde im Jahr 2023 fertiggestellt. Es bietet 170 Wohnungen und ein Parking mit 480 Parkplätzen, wovon 400 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Roche vorgesehen sind. Der Innenhof ist halb-privat.
- (2) Der auf dem nördlichen Arealteil von **Roche** stehende Büroturm «Bau 2» ist unterdessen bezogen und weitere Neubauten sind in Kürze bezugsbereit. Mit dem Zusammenschluss der bisher über die gesamte Stadt verteilten Büros kommen zu den bereits heute auf dem Areal befindlichen 6'000 Arbeitsplätzen weitere 3'000 Arbeitsplätze hinzu. Der Bau der Haltestelle Solitude ist in direkter Verknüpfung zur besseren Erschliessung des Roche-Areals zu sehen.
- (3) Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) planen den Ersatzneubau des Busdepots an der Rankstrasse. Die Inbetriebnahme der Garage Rank ist für das Jahr 2027 geplant. Geprüft wird zudem, ob die Realisierung eines Wohnhochhauses auf dem Areal möglich ist.
- (4) Ab ca. 2025 saniert das Bundesamt für Strassen die **Osttangente**.
- (5) Ab 2024 wird der **Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse** den verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen angepasst. Der Knoten soll zu einem einstreifigen Kreis umgebaut werden. Fussgängerübergänge vor und nach dem Kreis ermöglichen ein

² Quelle: Verkehrsmodell der SBB SIMBA.MOBI, Szenario v300



Entwicklungen Zeithorizont 2030 (linke Seite) / Entwicklungen Zeithorizont 2050+ (rechte Seite)

Stadttraum Freiraum Mobilität

sicheres Queren der Grenzacherstrasse. Die Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgeführt und ein neuer Fussgängerübergang mit Lichtsignalanlage auf Höhe Eisenbahnweg ermöglicht eine attraktive fussläufige Anbindung des Areals Eisenbahnweg an die Bushaltestellen und die geplante S-Bahn-Station Solitude.

- (6) Aktuell entwickelt Roche den südlich der Grenzacherstrasse gelegenen Arealteil «Roche Südareal». Dies beinhaltet den Rückbau von Büro- und Laborgebäude zur Schaffung einer grosszügigen Grünanlage sowie einem Empfangsgebäude. Zudem schafft der Bebauungsplan die Möglichkeit, die durch den Rückbau entfallende Nutzungsreserve bei Bedarf in einem dritten Hochhaus wieder zu realisieren. Voraussichtlich im Jahr 2025 wird Roche mit dem Abbruch der Gebäude beginnen.
- (7) Die **Solitude-Promenade** wird voraussichtlich ab dem Jahr 2030 oder 2031 saniert und umgestaltet. Ziel ist die Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung, welche dort entlang des Rheins führt. Ein Gestaltungswettbewerb ist für das Jahr 2024 vorgesehen.
- (8) Entwicklung **Stadttraum Ost** ab 2030: Im Rahmen der Zonenplanrevision von Basel hat das Stimmvolk im Jahr 2014 eine Wohnüberbauung und Entwicklung des Raums «Stadtrand Ost» abgelehnt. Mittlerweile stehen erneut politische Vorstösse im Raum, die eine Neuplanung des Gebietes fordern. Die Entwicklung des Stadttraums Ost würde nicht nur die Realisierung von Wohnbauten und die Erschliessung von neuen Bau-parzellen vorsehen, sondern ebenso eine Verlegung

der Grenzacherstrasse und die Arrondierung der grossflächigen Freizeitgärten und Sportanlagen zugunsten eines öffentlichen Landschaftsraums beinhalten. Das Gebiet besitzt zudem eine wichtige Bedeutung für die ökologische Vernetzung zwischen dem Landschaftspark Wiese und dem Rhein.

- (9) Der Baubeginn für den **Rheintunnel** ist aktuell auf 2029 terminiert. Die beiden neuen Tunnelröhren unterqueren den Rhein und den hier massgebenden Planungsperimeter in einer Tiefe von mindestens 40 m. Direkt westlich des BVB-Busdepots wird das Lüftungsbauwerk für beide Tunnelröhren zu liegen kommen. Die planerischen Arbeiten hierfür sind zum Zeitpunkt der Konzepterstellung auf Stufe Ausführungsprojekt.
- (10) Das **Tram Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse (GRE)** ist eine neue Tramstrecke, welche ein Element der Tramnetzentwicklung Basels darstellt. Das Tram wird den Wettsteinplatz via Roche-Areal und Museum Tinguely über eine neue Strecke in der Grenzacherstrasse und der Schwarzwaldstrasse mit dem Badischen Bahnhof verbinden. Das Tram GRE wurde zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude vorerst zurückgestuft, was eine Umsetzung vor dem Jahr 2035 unrealistisch macht.

Die Option einer Tramführung entlang der Grenzacherstrasse zur Erschliessung des Stadttraums Ost ist nicht Bestandteil dieses Konzeptes, wird aber mit dem vorliegenden Konzept nicht ausgeschlossen.

2.2 Historischer Hintergrund



Plan nach Friedrich Baader, 1838



Siegfriedkarte 1890



Siegfriedkarte 1918

Die Entstehung Kleinbasels

Der Stadtraum Solitude gehört zum rechtsrheinischen Teil von Basel und liegt demnach auf Kleinbasler Seite. Ursprünglich war Kleinbasel eine eigenständige Stadt und wurde im 13. Jahrhundert gegründet. 1392 erfolgte der politische Zusammenschluss von Gross- und Kleinbasel. Für die Entwicklung des rechtsrheinischen Gebiets war bereits zuvor der Bau der Mittleren Rheinbrücke im Jahr 1225 von grosser Bedeutung. Eine Stadtmauer grenzte das entstandene Geviert ein. Vor allem Handwerker und Müller lebten und arbeiteten im «minderen» also kleineren Basel. Das benötigte Wasser wurde über ein Netz aus Kanälen von der Wiese abgezweigt und zu den Mühlen geführt. Die Kanäle prägten die bis dahin noch sehr landschaftliche Umgebung. Doch im weiteren Verlauf siedelten sich zunehmend kleinere und grössere Industriebetriebe ausserhalb der Stadtmauern an.

Der frühere Badische Bahnhof

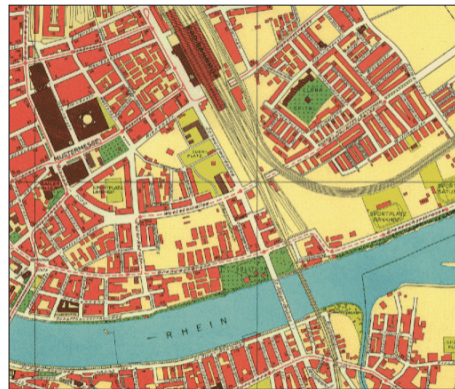
Im Zuge der ersten grossen Stadterweiterung werden die Stadtmauern niedrigerissen und vor den Toren der Stadt, im Bereich der heutigen Messe, entsteht der frühere Badische Bahnhof. Der Bahnhof und die Bahnlinie trennen die Stadt vom ländlichen Gebiet. Ein noch heute gültiger Staatsvertrag zwischen dem Grossherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft ermöglicht es, dass der Bahnhof den Endpunkt der Rheintalbahn innerhalb der Schweizer Grenzen darstellt.

Gründerzeit und Verlegung des Bahnhofs

In der Gründerzeit schreitet die Entwicklung von Kleinbasel rasant voran. Die wachsende Industrie benötigt neuen Raum für ihre Produktionsstätten und braucht weiteren Wohnraum für eine Vielzahl neuer Arbeitskräfte. Es entstehen das Rosental- und das Wettsteinquartier mit blockrandähnlichen Strukturen. Die sonst orthogonale Stadtstruktur orientiert sich im Süden an der Biegung des Rheins. Parallel dazu entstehen am östlichen Siedlungsrand der neue Badische Bahnhof, welcher nach Aufgabe des früheren Bahnhofs im Jahr 1913 ans Netz geht, sowie die Schwarzwaldallee. Während die Bahntrasse bereits über den Rhein verläuft, endet zu diesem Zeitpunkt die Strassenachse noch am Solitudepark. Die gesamte Bahnanlage zwischen Wiese und Rhein befindet sich in Hochlage auf einem Damm, unter anderem um Höhendifferenzen besser überwinden zu können. Heutzutage erweist sich der Bahndamm als eine starke stadträumliche Zäsur zwischen den Quartieren.



Siegfriedkarte 1939



Stadtplan 1955



Stadtplan 1979

Entwicklungen jenseits des Bahnhofs

Ab 1925 entstehen hinter den Bahngleisen mit dem Hirzbrunnenquartier gartenstadtähnliche Wohnsiedlungen, welche zum Teil genossenschaftlich sind. In den Jahren drauf werden im Rahmen der ersten Schweizer Wohnungsausstellung (WOBA) und aufgrund grosser Wohnungsnot weitere Genossenschaftssiedlungen in den Schoren, nördlich des Hirzbrunnenquartiers, realisiert. Mit den kleinen einfachen Häusern sollten insbesondere die Wohnbedürfnisse von kinderreichen, einkommenschwachen Familien befriedigt werden.

Die autogerechte Stadtplanung

In den Jahren ab 1950 gewinnt das Automobil immer mehr an Bedeutung und der Ausbau der grossen Verkehrsachsen schreitet schnell voran. In diesen Jahren erfährt die Schwarzwaldallee, die bis dahin im Bereich des Solitudeparks endete, die Verlängerung und verbindet von nun an über die St. Albanbrücke erstmals die beiden Rheinseiten am Rande der Stadt. Lücken in den Siedlungsgebieten werden mit offeneren und durchgrünter Strukturen für neuen und zeitgemässen Wohnraum genutzt. Punktuell sollten neue Wohnhochhäuser, sinnbildlich für Aufschwung und Fortschritt, Akzente in der Stadtstruktur setzen. In diese Zeit fällt auch der Bau der Gewerbeschule und der Schule für Gestaltung südwestlich des Badischen Bahnhofs. Insgesamt erfahren die Quartiere eine starke Verdichtung.

Bündelung der Verkehre

Die Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens wird zusehends eine grosse Herausforderung. Die räumlichen Kapazitäten im südlichen Bereich der Schwarzwaldallee waren durch die Gebäude zu beiden Seiten des Strassenraums ziemlich begrenzt. So wird der Verkehr von der Schwarzwaldallee auf die neue, zu den Bahngleisen parallel verlaufende Schwarzwaldstrasse verlagert. Obwohl die St. Albanbrücke keine 20 Jahre alt war, wird diese abgerissen und durch die neue, deutlich breitere Schwarzwaldbrücke ersetzt. Über diese sollte von nun an der Verkehr von der Schwarzwaldstrasse und von der neuen Osttangente, welche von St. Jakob über den Badischen Bahnhof nach Norden verlängert wurde, fliessen. Nördlich des Rheins wird die Autobahn aufgeständert und verläuft so eine Ebene über der Schwarzwaldstrasse. Mit der Bündelung der Bahntrasse, der Schwarzwaldstrasse und der Osttangente ist einer der wichtigsten und meist frequentierten Verkehrsstränge der Schweiz entstanden.

Kapitel 3
**Räumliche und
verkehrliche Analysen**

3.1 Analyse Stadträume und Raumwirkungen



■ öffentl. Freiräume ■ inst. Freiräume ▨ geschützte / schützenswerte Naturobjekte ■ Grenzacherstr.
■ private Freiräume ■ Freizeitgärten ■ Schwarzwaldstr.



Porosität — Vernetzung
 ■ Barrieren



Raumwirkung ■ positive Raumwirkung
 ■ negative Raumwirkung

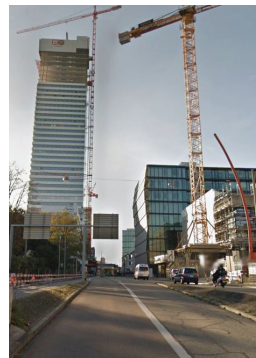
Skizze Querschnitt Schwarzwaldallee, Schwarzwaldstrasse, Bahndamm



1 grüne Schwarzwaldallee



2 Grün in der Schwarzwaldstrasse



4 Grenzacherstrasse Zufahrt Roche



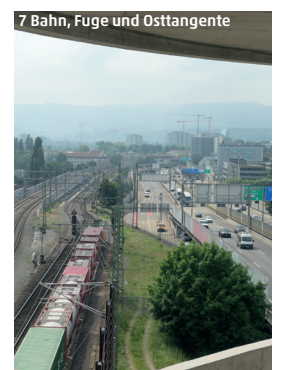
3 Solitudepark



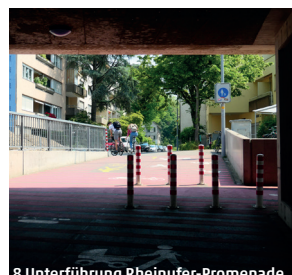
5 Eisenbahnbrücke und Underfly Grenzacherstrasse



6 unter der Osttangente



7 Bahn, Fuge und Osttangente



8 Unterführung Rheinufer-Promenade



9 Blick von Rheinufer-Promenade

Grüne Quartiere am Fluss

Der Stadtraum «Solitude» beschreibt den östlichen Rand der urbanen Entwicklung Basels. Die Grenzacherstrasse agiert als städtische Radiale im Übergang zum Landschaftsraum. Die Randlage ist bestimmt durch eine Vielzahl von Industrie-/Gewerbeflächen, einzelnen Wohnbausteinen sowie eingestreuten Infrastrukturbauten.

Seinen Namen erhält der Stadtraum durch den Park am Rhein.³ Dieser ist von mittlerer Grösse und zeichnet sich durch einen prägenden alten Baumbestand aus. Auf der einen Seite sticht das Museum Tinguely als Kulturbaustein mit grosser Strahlkraft heraus, welches sich auf den Park und auf den Rhein bezieht, auf der anderen Seite ragen die Roche-Hochhäuser in den Himmel. Die freiräumlichen Qualitäten entlang der Solitude-Promenade, Einstiegsorte für das Rhyschwimme und postkartenhafte Blicke über den Rhein locken viele Zufussgehende und Velofahrende an. Während Bahn- und Schwarzwaldbrücke eine stadträumliche Zäsur entlang des Rheinufer darstellen, ergeben sich weiter im Osten einige grüne Zwischenräume zwischen den Punktbauten im Rankhof und dem Wohnblock am Eisenbahnweg. Das Wohnquartier an der Schwarzwaldallee und die Freizeitgartenanlage «Rankhof 1» bilden weitere grüne Oasen im sonst heterogen geprägten Umfeld.

Porosität

Das Zentrum des Stadtraums Solitude bildet das Kreuz der Strassenräume der Grenzacherstrasse sowie der Schwarzwaldstrasse. Die Infrastruktur- und Verkehrselemente dominieren trotz der hochwertigen umliegenden Grünräume die Wahrnehmung des Stadtraums. Die aufgeständerte Osttangente überdeckt den gesamten Strassenraum und sorgt so für schwierige Lichtverhältnisse. Östlich der Brücke schliesst direkt der Bahndamm an. Zwischen Brücke und Bahndamm haben über die Jahre zwei Parkhäuser und eine Polizeistation Platz gefunden. Die Barrierewirkung dieses Bauwerkensembles versteht sich von selbst. Der zweite Block im Stadtraum Solitude ist das Roche-Areal, welches sich als Firmengelände gänzlich dem Stadtumfeld verschliesst.

Raumwirkung

Das Spiel mit Offenheit und Geschlossenheit bestimmt stark das Raumgefühl im Quartier. Unter der Schwarzwaldbrücke ist der Langsamverkehr dem Autoverkehr ausgesetzt. Auf engen Trottoirs ist es schwer, sich in dem lauten und dunklen Raum stadträumlich zu orientieren. Direkt nebenan ist das Gefühl ganz anders, denn die Schwarzwaldallee ist als Wohnstrasse freundlich gestaltet. Aus diesem Grund wird sie von vielen als Abkürzung genutzt, die vom Badischen Bahnhof in Richtung Solitude/Roche möchten. Trotzdem ist auch hier noch der starke Verkehr über die Osttangente akustisch präsent. Die angenehmsten Räume in der Umgebung liegen unmittelbar am Rheinufer, fernab der grossen Verkehrsachsen. Lediglich die enge, dunkle Passage im Bereich der Bahn- und Schwarzwaldbrücke bildet eine Zäsur, ehe sich der Raum nach Osten wieder öffnet. Ebenfalls ostwärts, entlang der Grenzacherstrasse, stehen Fussgängerinnen und Fussgängern Trottoirs zu Verfügung, schattenspendende Bäume gibt es aber nicht. Die verkehrliche Belastung entlang der Strasse sowie der Underfly sorgen für eine stark trennende Wirkung zwischen beiden Strassenseiten.

Synthese

Angenehme Räume im Stadtraum Solitude sind immer strassenabgewandt: Entlang des Rheins, im Park und in den Höfen fühlen sich Fussgängerinnen und Fussgänger sicher und haben akustisch Ruhe vom Verkehr. Entlang der Grenzacherstrasse und unter den Brückenbauwerken der Schwarzwaldstrasse besteht aktuell kein menschlicher Massstab. Hier ist alles auf den dominanten Autoverkehr ausgerichtet. Die Strassengestaltung der Achsen geben kaum Hinweise darauf, was «am Ende» liegen könnte. Sie berufen sich in ihrer Gestaltung nicht auf den stadträumlichen Kontext, sondern auf die Bewältigung der verkehrlichen Belastung. Während die auf der Brücke angemessen sein mag, erschwert dies die Entwicklung entlang der Grenzacherstrasse. Die Räume entlang des Rheins gilt es zu schützen und für Erholung und Natur aufzuwerten. Der Pendler-Verkehr sollte auf die parallel verlaufende Grenzacherstrasse verlagert werden. Somit bleibt die Promenade ein Ort zum entspannten Flanieren und ein wichtiger Freiraum in dem sonst sehr stark baulich und verkehrlich geprägten Quartier.

³ Der Parkbereich umfasst den Solitudepark und die Paul Sacher-Anlage. Im Konzept wird für den gesamten Parkbereich der Begriff "Solitudepark" verwendet.

3.2 Analyse Mobilität Fussverkehr



Impressionen Fussverkehr

Der Stadtraum Solitude ist mit den grossen Strassenachsen stark verkehrlich geprägt. Attraktive Wegeverbindungen für den Fussverkehr, wie etwa die Rheinufer-Promenade, verlaufen meist fernab von den Verkehrsräumen.

Rheinufer-Promenade

Die Rheinufer-Promenade ist stadtwelt bekannt und ist durch Fussgängerinnen und Fussgänger stark frequentiert. Hier schliessen Solitudepark und Zugänge ans Wasser unmittelbar an. Allerdings gibt es einige räumliche Konflikte:

- Die Rheinufer-Promenade wird nebst dem Fuss- auch vom Veloverkehr genutzt. Entsprechend kommen sie sich oft in die Quere.
- Im Verlauf der Rheinufer-Promenade gilt die enge und dunkle Unterführung im Bereich des Brückenkopfs als räumliches und funktionales Nadelöhr.

Trottoirs entlang der Grenzacherstrasse

Entlang der Grenzacherstrasse verlaufen bis auf ein paar Ausnahmen Trottoirs auf beiden Seiten (Nord und Süd) der Strasse.

- Auf der Nordseite der Grenzacherstrasse steht dem Fussverkehr ein durchgehendes Trottoir zur Verfügung. Allerdings variiert die Trottoirbreite stark. So genügt im Bereich des geplanten zentralen Zugangs der S-Bahn-Haltestelle das Trottoir lediglich heutigen Anforderungen. Für grössere Passantenströme, wie sie dort künftig zu erwarten sind, würden deutlich breitere

Trottoirs und grosszügige Vorbereiche erforderlich.

- Auf der Südseite verhindert das Widerlager der Bahnbrücke eine direkte fussläufige Anknüpfung zwischen Kreuzungsbereich und Eisenbahnweg. Ab der Wohnüberbauung Eisenbahnweg ostwärts sowie westlich des Solitudeparks sind dagegen Trottoirs vorhanden. Zudem ermöglichen Wege durch den Solitudepark eine angenehme Fortbewegung zu Fuss.
- Der Underfly schränkt für den Langsamverkehr die Querungsmöglichkeiten über die Grenzacherstrasse stark ein. Querungen sind ausschliesslich auf Höhe Roche und im Kreuzungsbereich sowie beim Kreisverkehr Rank möglich. Zudem soll künftig auf Höhe des Eisenbahnwegs eine lichtsignalgeregelte Fussgängerüberquerung über die Grenzacherstrasse angeboten werden.

Transitraum Schwarzwaldstrasse

An der Schwarzwaldstrasse ist der Stadtraum unter der Brücke für Fussgängerinnen und Fussgänger äusserst unattraktiv. Im Gegensatz zur Westseite der Schwarzwaldstrasse gibt es auf der Ostseite zwischen Strasse und Bahndamm zwar ein Trottoir, allerdings wird dieses kaum genutzt. Zwischen Wettsteinallee, Bäumlhofstrasse und Grenzacherstrasse gibt es dafür attraktivere Fusswegeverbindungen:

- durch das Wohnquartier entlang der baumbestandenen Schwarzwaldallee,
- entlang des Grünzugs zwischen Wohnquartier und Roche mit Anschluss an das Sandgrubenweglein weiter im Norden und
- durch die Freizeitgartenanlage «Rankhof 1» (allerdings nur für Freizeitgarten-Pächterinnen / -Pächter möglich).

Wege über den Rhein

Für Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es mehrere Anschlüsse von und zu der anderen Rheinseite:

- Zu beiden Seiten der Schwarzwaldbrücke (wobei das Trottoir auf der östlichen Brückenseite über Treppen in die Unterführung der Rheinufer-Promenade mündet und nicht barrierefrei ist).
- Für den Fussverkehr deutlich attraktiver ist der an die Bahnbrücke angehängte Steg (Velofahren ist dort in Schrittgeschwindigkeit ebenfalls möglich).

3.2 Analyse Mobilität Veloverkehr



Impressionen Veloverkehr

Rheinufer-Promenade versus Grenzacherstrasse

Die ausgewiesene Pendlerroute in Ost-West-Richtung verläuft eigentlich entlang der Grenzacherstrasse. Dennoch nutzen viele Velofahrende die Rheinufer-Promenade, um möglichst schnell, einfach und komfortabel ans Ziel zu kommen. Gründe hierfür sind:

- Hohes Verkehrsaufkommen auf der Grenzacherstrasse
- Mögliche Störungen durch Lichtsignalanlagen und querenden Verkehr entlang der Grenzacherstrasse
- Die Situation in der Grenzacherstrasse sowie das Abbiegen im Kreuzungsbereich mit der Schwarzwaldstrasse überfordert weniger geübte Velofahrerinnen/-fahrer.
- Zum Teil sind Velo- und Busspur kombiniert.
- Teilweise fehlen Velomassnahmen wie Velowege oder Velostreifen.
- Es gibt die geradlinige Wegeverbindung entlang des Rheinufers, ohne grosse Hindernisse.
- Die Velonutzung in der Freizeit ist am Rheinufer besonders attraktiv.

Konflikte entlang der Rheinufer-Promenade

Die hohe Frequenz am Rheinufer führt allerdings auch zu Konflikten zwischen Velo- und Fussverkehr, welcher selbstverständlich ebenfalls die Uferpromenade nutzt oder quert. Gerade die Passage im Bereich des Brückenkopfs der Schwarzwaldbrücke stellt dabei ein Nadelöhr dar. Es ist eng, dunkel und unübersichtlich. Anknüpfungspunkte, wie etwa der Fussweg an der Eisenbahnbrücke über den

Rhein oder der Treppenabgang von der Schwarzwaldbrücke, schliessen seitlich an die Unterführung an. Schilder und Markierungen auf dem Boden weisen zwar auf die unübersichtliche Situation hin, dennoch birgt der gesamte Bereich ein erhöhtes Gefahrenpotenzial.

Schwierige Voraussetzungen in der Grenzacherstrasse

Eine Attraktivierung der Grenzacherstrasse und die Umgestaltung der Rheinufer-Promenade könnten künftig den Veloverkehr hinsichtlich «schnellem» und «komfortorientiertem, langsamem» Veloverkehr entflechten. Auch wenn entlang der Grenzacherstrasse mehrheitlich Velostreifen (z.T. auf der Busspur) existieren, sind dort die Möglichkeiten, die Situation für den Veloverkehr deutlich zu verbessern, ziemlich limitiert. Eine Verbreiterung der Velostreifen zugunsten von mehr Verkehrssicherheit ist unter heutigen Voraussetzungen fast nicht möglich. Gründe hierfür sind:

- Die Vielzahl der (notwendigen) Fahrspuren für den MIV sowie die seitliche Begrenzung der Grenzacherstrasse
- Im Bereich der Eisenbahnbrücke schränken die seitlichen Widerlager und die Stützen in der Mitte die Möglichkeiten besonders stark ein.
- Der bestehende Underfly verstärkt zusätzlich diese Problematik; Querungsmöglichkeiten über die Grenzacherstrasse sind dadurch jeweils nur in den Abschnitten vor/nach dem Underfly sowie im Kreuzungsbereich von Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse möglich.

Schwarzwaldstrasse

Die Schwarzwaldstrasse unter der Autobahnbrücke ist durch schwierige Lichtverhältnisse geprägt. Diese reduzieren die Sichtbarkeit des Veloverkehrs im Strassenraum. Besonders negativ ist dies auf den mit Fahrbahnmarkierung gekennzeichneten Velostreifen in Richtung Schwarzwaldbrücke. Die Überdeckung der aufgeständerten Osttangente und die seitliche Begrenzung durch Lärmschutzwände sowie das bestehende Roche-Parkhaus lassen keinen direkten Lichteinfall zu. Entsprechend gross ist das Gefahrenpotenzial, da der Veloverkehr weniger gut wahrgenommen wird. In Richtung Badischer Bahnhof ist die Situation auch nicht ideal, aber im Vergleich weniger bedenklich. Dort teilen sich Bus und Velo eine Fahrspur.

3.2 Analyse Mobilität Öffentlicher Verkehr (ÖV)



Impressionen ÖV

Der Stadtraum Solitude ist bereits heute gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen. Dies spiegelt sich auch in der ÖV-Gütekategorie A gemäss Bundesamt für Raumentwicklung wieder. Die zentrale Bushaltestelle Tinguely Museum liegt im Bereich des Knotenpunkts von Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse. Mit der Haltestelle «übereck» und insgesamt fünf Halteketten sind die Umsteigebeziehungen insbesondere für Nichtortskundige allerdings nicht besonders einfach und intuitiv. Folgende vier Buslinien verkehren ab der Haltestelle Tinguely Museum:

- Die Linie 36 verkehrt im 7,5-Minuten-Takt über die Schwarzwaldstrasse und die Schwarzwaldbrücke zwischen Gundeldingen und Kleinhüningen. Die Halteketten befinden sich in der Schwarzwaldstrasse unter der Brücke der Osttangente.
- Die Linie 42 fährt im 15-Minuten-Takt zwischen Bahnhof SBB und Riehen. Die Linie führt über die westliche Seite der Grenzacherstrasse und die Schwarzwaldbrücke und biegt entsprechend ab. Der Bus Richtung Bahnhof SBB hält dabei an der Grenzacherstrasse an einer separaten Haltekeite.
- Die beiden Buslinien 31 und 38 verkehren entlang der Grenzacherstrasse im 15-Minuten-Takt Richtung Grenzach und Wettsteinplatz (und darüber hinaus).
- Die Buslinie 46 dient als Verstärkerlinie während den Stosszeiten und verkehrt zwischen Kleinhüningen und Muttenz im 15-Minuten-Takt.

Die Halteketten sind meist in Buchten oder auf eigenen Spuren organisiert. So tangieren haltende Busse nicht den fließenden Verkehr. Dies fördert zwar die Leistungsfähigkeit des MIV, erhöht aber auch den Flächenbedarf.

Über den vorhandenen Anschluss an das Busliniennetz hinaus profitiert der Stadtraum Solitude auch von der räumlichen Nähe des Badischen Bahnhofs. Von dort aus hat man Anschluss an den schienengebundenen Fernverkehr innerhalb der Schweiz und auch nach Deutschland.

Mit der Realisierung der neuen S-Bahn-Haltestelle Solitude bis 2030 wird die Bedeutung und Lagequalität der Solitude stadtweit und über die Grenzen hinweg nochmal deutlich gesteigert werden. Eine mögliche neue Tramlinie entlang von Grenzacherstrasse und Schwarzwaldstrasse würde ab ca. 2040 das ÖV-Angebot komplettieren.

Östlich der geplanten S-Bahn-Haltestelle Solitude liegt die BVB-Garage «Rank». Schon heute verkehren am Knoten Schwarzwaldstrasse/Grenzacherstrasse viele Busse der Basler Verkehrsbetriebe. Mit der Inbetriebnahme des geplanten Depots, in dem dann auch künftig E-Busse aufgeladen werden, wird der Busverkehr im Stadtraum Solitude noch mehr zunehmen.

3.2 Analyse Mobilität

Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Impressionen MIV

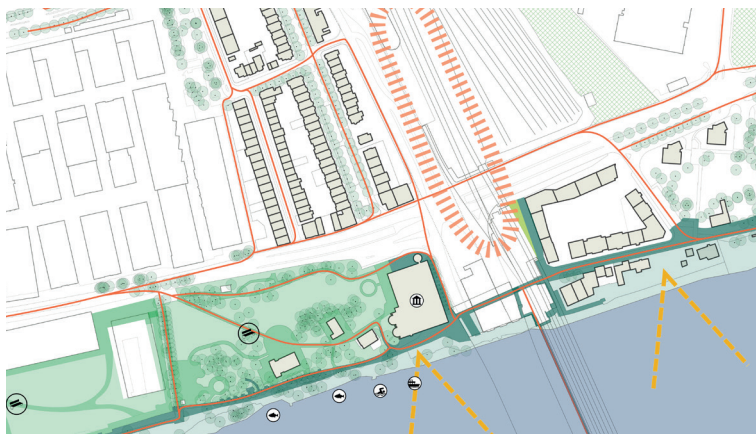
Der Stadtraum Solitude ist hervorragend an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Entsprechend prägen aber auch diese grossen, bedeutenden Verkehrsachsen das Stadtbild. Mit der A2, der Osttangente, durchquert in Nord-Süd-Richtung eine der wichtigsten und meistfrequentierten Verkehrsachsen der Schweiz das Gebiet. Mit der Osttangente bestehen Anschlüsse in die gesamte Schweiz, aber auch nach Deutschland und Frankreich. Im Bereich der Solitude ist die Osttangente aufgeständert, sodass darunter die Schwarzwaldstrasse als weitere Verkehrsachse verlaufen kann. Quer zu diesem Verkehrsstrang verläuft die Grenzacherstrasse in Ost-West-Richtung. Sie verbindet den innerstädtischen Bereich auf der Kleinbasler Seite mit den Aussenbereichen östlich der Stadt. Der Knoten der Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse fungiert als wichtiger Ankerpunkt im Umfeld und wird von der Osttangente überdeckt. Der Knoten gewährleistet folgende Anschlüsse:

- Südlich des Knotens besteht über die Schwarzwaldbrücke Anschluss an die A2 (Hochleistungsstrasse) sowie parallel dazu an die gegenüberliegende Rheinseite (Breitequartier) und in Richtung Innenstadt (Hauptverkehrsstrasse).
- Nach Norden, überdeckt durch die Osttangente und entsprechend tunnelförmig ausgebildet, verkehrt die Schwarzwaldstrasse als Hauptverkehrsstrasse.

- Der östliche Abschnitt der Grenzacherstrasse verkehrt ebenfalls als Hauptverkehrsstrasse in Richtung Grenzach und Wyhlen.
- Der westliche Abschnitt der Grenzacherstrasse, welcher zu Roche und Richtung Innenstadt führt, ist eine Hauptsammelstrasse mit einem grossen Anteil an Ziel- und Quellverkehr.

Aufgrund der Bedeutung der Verkehrsachsen und vor allem auch durch den unmittelbaren Anschluss an die Autobahn ist die Leistungsfähigkeit der Strassen und des Knotens ein zentrales Thema. Entsprechend gross dimensioniert und mehrspurig sind die Strassen ausgebaut. Der bestehende Underfly entlang der Grenzacherstrasse dient der Unterführung und damit der Entlastung des Knotens. Er untermauert aber auch dadurch die Trennwirkung des breiten und mehrschichtigen Strassenraums.

3.3 Analyse «Schatzkarte»



Schatzkarte

- ||||| S-Bahn-Haltestelle Solitude mit Chancen für den Stadtraum
- Fusswegeverbindungen
- Grünräume
- Bäume im öffentlichen Raum
- Rheinufer-Promenade
- Ausblicke Rhein
- Familiengärten

Facettenreiches Umfeld

Der Stadtraum Solitude zeichnet sich im positiven Sinne durch viele unterschiedliche stadträumliche Prägungen auf engstem Raum aus. Es gibt zum einen die grossen stadtweit bekannten Achsen Grenzacherstrasse und Schwarzwaldstrasse mit dem Übergang über die Schwarzwaldbrücke und zum anderen die Stadtbausteine Roche als bedeutenden Arbeitsplatzstandort, das gewachsene, durchgrünte Wohnquartier an der Schwarzwaldallee sowie den neuen Wohnblock am Eisenbahnweg. Gemeinsam bilden die Stadtbausteine rund um die künftige S-Bahn-Haltestelle Solitude ein facettenreiches, urban anmutendes Umfeld.

Belebung und Verdichtung der Quartiere

Für die zukünftige Situation lassen einige Bautätigkeiten und Planungen auf einen starken Entwicklungsdruck schliessen, der auf den Stadtraum Solitude wirkt. Eine zentrale Rolle spielen sicherlich die guten Voraussetzungen (Lagequalität, Transformationspotenzial), die das Umfeld mit sich bringt. Mit den Entwicklungen des Roche-Areals, der Wohnüberbauung Eisenbahnweg, dem BVB-Depot zuzüglich des geplanten Wohnturms ist von einem deutlichen Zuwachs an Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Berufstätigen und somit von einer Belebung der Quartiere und Stadträume auszugehen. Mit den baulichen Akzenten der Roche-Hochhäuser, der 12-geschossigen Wohnscheibe am Eisenbahnweg und dem geplanten Wohnhochhaus am BVB-Depot werden stadtweit sicht- und wahrnehmbare Landmarks entstehen.

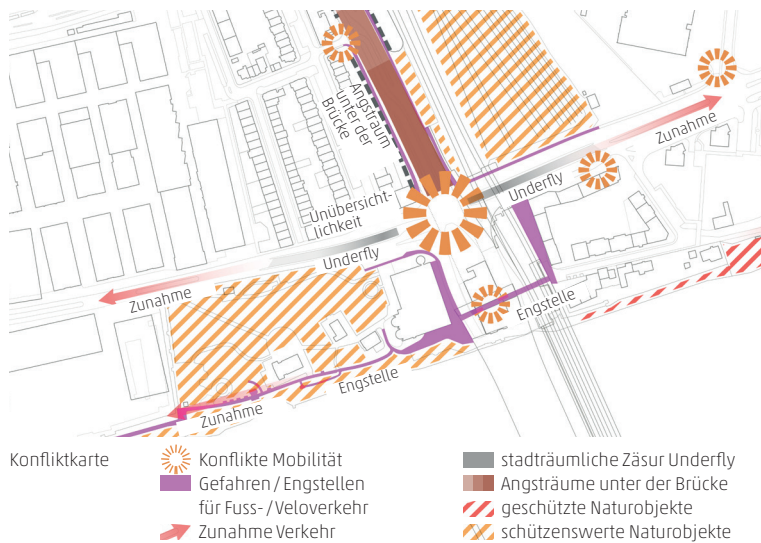
Qualitätvolle Frei- und Ausgleichsräume

In einer dichter werdenden Stadt wächst zunehmend die Bedeutung von qualitativollen Freiräumen. Mit der Rheinufer-Promenade, dem Solitudepark und dem darin eingebetteten Museum Tinguely sind wichtige Voraussetzungen für ein lebenswertes Umfeld für Anwohnende und Berufstätige vorhanden. Die Qualitäten werden durch Aufwertungen der Uferpromenade und die Ausweitung des Solitudeparks im Bereich des in Transformation stehenden Roche-Areals Süd weiter gestärkt. Der Blick auf die prägende «Stadtkulisse» auf der gegenüberliegenden Rheinseite bleibt gegenwertig und der Zugang an den Rhein wird im Rahmen der Umgestaltung der Uferpromenade aufgewertet werden. Einen ergänzenden Freizeit- und Naherholungsraum stellt die Freizeitgartenanlage «Rankhof 1» östlich des Bahndamms dar, eine Kleingarten-Idylle inmitten einer stark verkehrlich-infrastrukturell geprägten Umgebung.

Hervorragende Lagequalität

Der Stadtraum Solitude ist verkehrlich hervorragend angebunden. Es bestehen Anschlüsse an das übergeordnete Strassenverkehrsnetz (Autobahn und Nationalstrasse) und an den schienengebundenen ÖV. Gleichzeitig liegt der Raum nur wenige Velo- und Fussminuten vom Stadtzentrum entfernt. Künftig wird es mit dem Herzstück und der S-Bahn-Haltestelle Solitude nochmals eine deutlich verbesserte Anbindung im innerstädtischen sowie im regionalen Kontext geben, auch über die Grenzen hinweg. Zudem profitiert das Umfeld auch durch die räumliche Nähe zum Badischen Bahnhof mit Anschluss an den schienengebundenen Fernverkehr.

3.3 Analyse «Konfliktkarte»



Ausgerichtet auf den motorisierten Verkehr

Es dominiert der motorisierte Individualverkehr. Mit Grenzacherstrasse, Schwarzwaldstrasse und Osttangente bündeln sich gleich mehrere wichtige Verkehrsachsen und die Räume sind stark auf den Transitverkehr ausgerichtet. Entsprechend gross sind Verkehrsaufkommen, Lärm- und Schadstoffbelastung. Die Räume für den Langsamverkehr, für Fuss und Velo, beschränken sich in der Grenzacherstrasse und der Schwarzwaldstrasse mehrheitlich auf das notwendige Minimum und gerade im Kreuzungsbereich der beiden Achsen sind die Querungsmöglichkeiten ziemlich begrenzt. Aufgrund dieser Voraussetzungen wurde die «natürliche» Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo in andere Räume nebenan verdrängt.

Räumliche Defizite und Barrieren

Die Bedeutung des Verkehrs hat auch Auswirkungen auf Ausgestaltung und Wirkung des Stadtraums Solitude. Die grossen Verkehrsachsen Grenzacherstrasse und Schwarzwaldstrasse sind zwar elementar in ihrer Mobilitätsfunktion, sie wirken aber auch als starke stadträumliche Zäsuren. Die Trennwirkung wird verstärkt durch den Underfly in der Grenzacherstrasse und durch Verkehrsstränge von Schwarzwaldstrasse, aufgeständerter Osttangente und parallel verlaufenden Gleiskörpern. Die Vielschichtigkeit macht den Raum äusserst komplex und lässt Situationen entstehen, die jegliche Aufenthaltsqualität vermissen lassen oder gar Angsträume darstellen (Beispiel Raum unter der Brücke in der Schwarzwaldstrasse). An stadträumlich neuralgischen Punkten werden zum Teil notwendige Übergänge und Querungsmöglichkeiten unterbunden.

Auch das «Gleisdreieck», eingerahmt von Gleiskörper, Gleisbogen, Grenzacherstrasse und Bäumlhofstrasse, ist eigentlich bestens angebunden, ist aber räumlich isoliert. Dazu tragen ebenfalls der Bahndamm mit Abstellgleisen und das BVB-Depot bei, da die Flächen nicht zugänglich sind. Durch den bestehenden Bahndamm östlich der Gleistrasse würde eine beidseitige Anbindung der künftigen S-Bahn-Haltestelle Solitude unterbunden werden.

Konflikte entlang der Uferpromenade

Auch die Rheinufer-Promenade ist nicht frei von Konflikten. Eine grosse Herausforderung stellen Fuss- und Veloverkehr dar, die sich in die Quere kommen, insbesondere dann, wenn viel los ist. Des Weiteren stellt die Unterführung des Brückenkopfs ein Problem dar. Die Konflikte könnten durch einen möglichen südlichen Zugang der neuen S-Bahn-Haltestelle in diesem Bereich weiter verstärkt werden.

Konflikte mit bestehenden Naturwerten

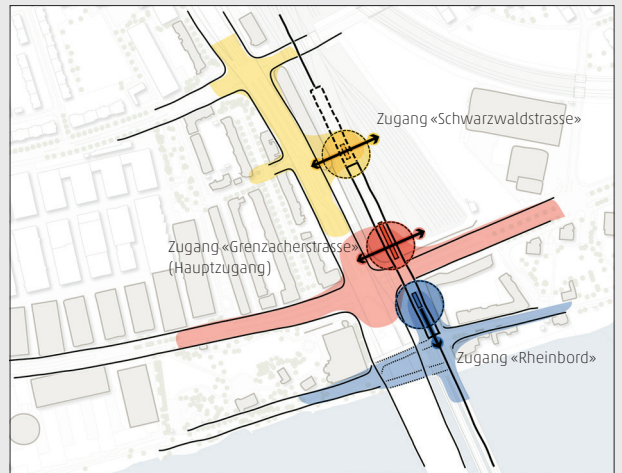
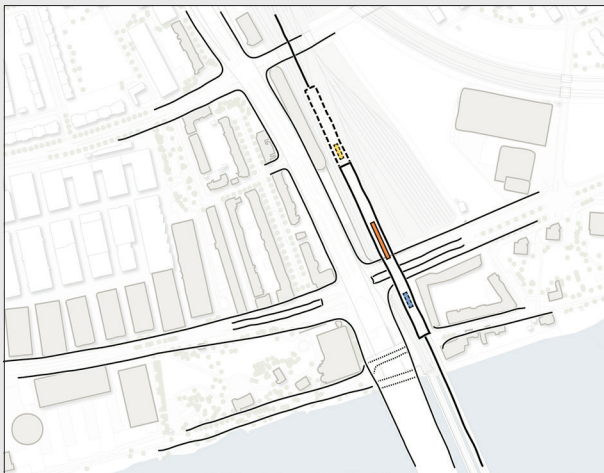
Die bestehenden kantonalen Naturinventare weisen im untersuchten Gebiet schützenswerte und geschützte Naturobjekte aus. Diese könnten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen entgegenstehen.

Herausforderungen für die weiteren Planungen

- Gute stadträumliche Einbindung der geplanten S-Bahn-Haltestelle (eingeschränkter Handlungsspielraum)
- Enge Platzverhältnisse auf den Trottoirs insbesondere an der Grenzacherstrasse; Problem verschärft sich bei Anschluss der Haltestelle und bei der Bewältigung grosser Pendlerströme; die notwendigen Räume zu schaffen, stellt eine grosse Herausforderung dar.
- Umstieg vom ÖV auf das Velo (und umgekehrt); gute Verortung eines Veloparkings mit möglichst direkter und sicherer Zu- und Wegfahrt aus allen Richtungen
- Entflechten des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Uferpromenade; Lenkung des Veloverkehrs von der Uferpromenade auf die Grenzacherstrasse
- Leistungsfähigkeit der Strassen mit Anschluss an die Autobahn; betrifft insbesondere den Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse (Rückstaus auf die Autobahn müssen vermieden werden)

Kapitel 4
**Prinzipien
und Konzeption**

4.1 Konzeptionelle Prinzipien



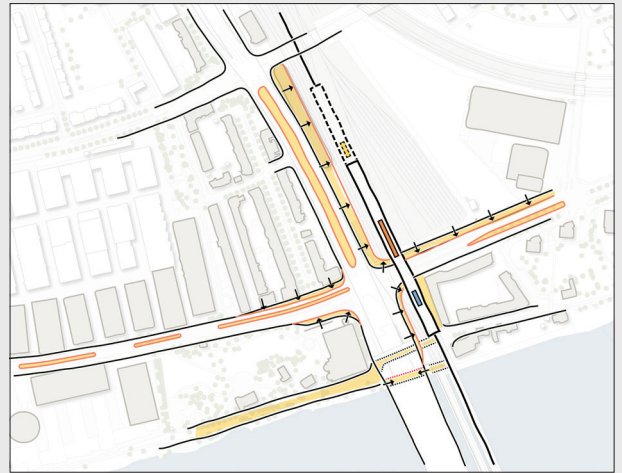
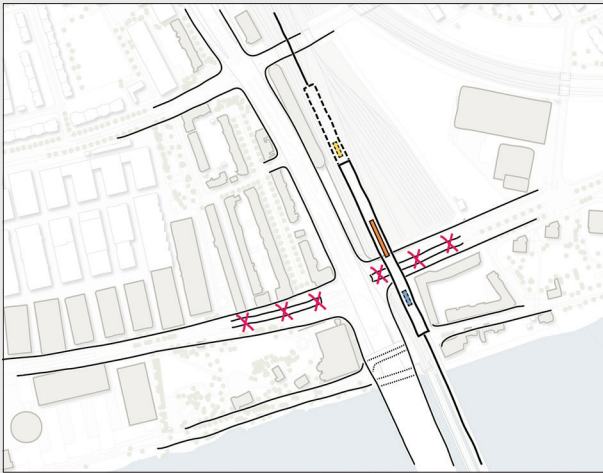
Ausgangslage: der Stadtraum Solitude, vom Verkehr geprägt

Der Stadtraum Solitude wird geprägt durch die beiden grossen Verkehrsachsen Schwarzwaldstrasse und Grenzacherstrasse und ihrem Kreuzungsbereich. Die Schwarzwaldstrasse verkehrt unter der aufgeständerten Osttangente. In der Grenzacherstrasse prägt der Underfly den Strassenraum. Der Underfly entlastet zwar den Verkehrsknoten, er stellt aber auch eine starke stadträumliche Zäsur dar. Neben an sind die Solitude-Promenade und die Paul Sacher-Anlage (um das Museum Tinguely), die aber räumlich isoliert scheinen und von aussen kaum wahrgenommen werden. Insgesamt ist der Stadtraum Solitude sehr stark auf den motorisierten Verkehr ausgelegt.

Prinzip 1: Haltestelle stadträumlich gut einbinden und Zugänge optimal platzieren

Die neue S-Bahn-Haltestelle Solitude ist stadträumlich gut eingebunden und die Zugänge knüpfen an unterschiedliche Stadträume an. Jeder Zugang bedient dabei spezifische Nutzergruppen.

- Der Zugang «Grenzacherstrasse» mit Anschluss an den Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse fungiert als Hauptzugang und ist besonders relevant für die vielen Berufspendlerinnen und -pendler, die möglichst schnell von und zur Haltestelle wollen. Auch in Spitzenzeiten muss ein reibungsloser Ablauf garantiert sein.
- Der Zugang «Rheinbord» an der Uferpromenade spricht in erster Linie die Nutzergruppen an, die in ihrer Freizeit einen möglichst direkten und attraktiven Anschluss an den Rhein schätzen.
- Der Zugang «Schwarzwaldstrasse» schliesst an die Schwarzwaldstrasse an und ermöglicht einen direkten Umstieg zwischen S-Bahn und Tram. Zudem können gegebenenfalls angrenzende Quartiere (Schwarzwaldallee, Hirzbrunnen, Gleisdreieck) direkter angebunden werden.



Prinzip 2:
stadträumliche Zäsuren reduzieren und den öffentlichen Raum in Wert setzen

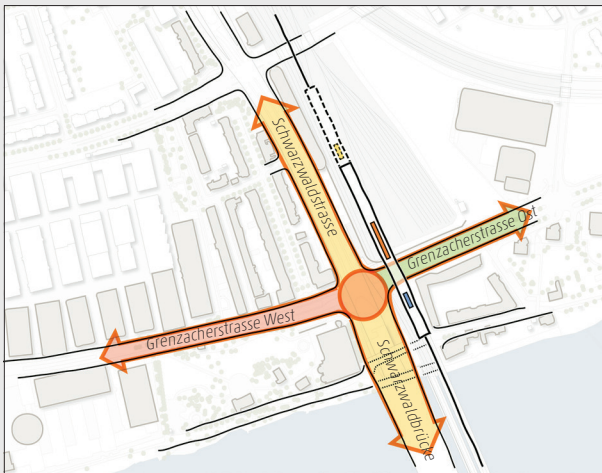
Ein bedeutendes Ziel ist es, zusätzlichen öffentlichen Raum zu gewinnen, damit die Zerschneidungswirkung / Zäsur der Grenzacherstrasse reduziert werden kann, zusätzliche Stauflächen für umsteigende Personen geschaffen werden können und die Attraktivität der Grenzacherstrasse mit Grünelementen verbessert werden kann. Zentrales Element dabei ist der Umgang mit dem Underfly.

- Es können die notwendigen Flächen im öffentlichen Raum geschaffen werden, um den zentralen Zugang der S-Bahn-Haltestelle an der Grenzacherstrasse besser stadträumlich einzubinden und Engpässe im Bereich der Trottoirs zu entschärfen.
- Die stadträumliche Zäsur entlang der Grenzacherstrasse wird deutlich vermindert. Es können neue Übergänge für Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden und die Vernetzung für den Veloverkehr kann verbessert werden.
- Eine Aufhebung des Underfly in seiner heutigen Form kann neue Möglichkeiten zur Gestaltung und Aufwertung des Strassenraums in der Grenzacherstrasse eröffnen.

Prinzip 3:
neue Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr

Es entstehen für den Fuss- und Veloverkehr attraktive öffentliche Räume, mehr Aufenthaltsqualitäten und verbesserte Wegeverbindungen:

- Durch die Aufhebung des Underfly in seiner heutigen Form können Flächen für breitere Trottoirs gewonnen und das Veloangebot verbessert werden.
- Durch die Ausbildung und Gestaltung des Bereichs zwischen Fahrbahn und Bahn-damm und den möglichen Rückbau des Roche-Parkhauses kann in der Schwarzwaldstrasse die stadträumliche Situation unter der Brücke deutlich verbessert werden.
- Durch das Öffnen der Fuge zwischen Bahn-damm und Wohnüberbauung am Eisenbahnweg können eine Fusswegeverbindung von der Grenzacherstrasse zur Uferpromenade geschaffen und der südliche Zugang der S-Bahn-Haltestelle angeschlossen werden.
- Mit der Inbetriebnahme des Rheintunnels bietet sich längerfristig die Chance der Umwidmung von Verkehrsflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

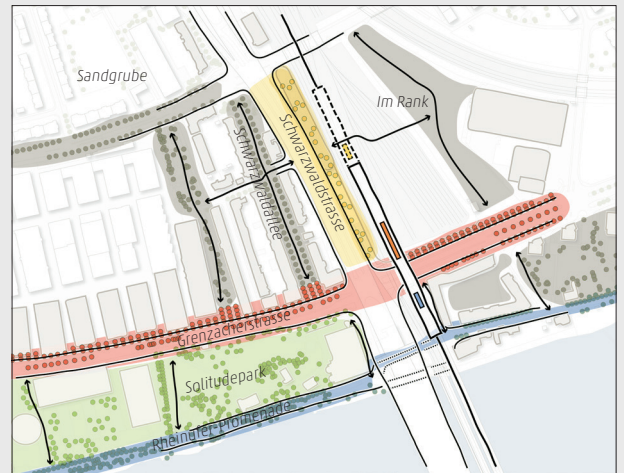


Prinzip 4:
**Stadtter Kreuzung Grenzacherstrasse /
 Schwarzwaldstrasse**

Der Knoten Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse fungiert als «Stadtter» an zentraler Stelle. Die grossen Achsen haben je Himmelsrichtung unterschiedliche, sich kontrastierende Charaktere und Prägungen, die bereits heute in Teilen existieren, aber in Zukunft bei der Umgestaltung der Strassenräume noch stärker zum Ausdruck kommen können:

- der westliche Abschnitt der Grenzacherstrasse als lebendige, urbane Achse
- der östliche Abschnitt der Grenzacherstrasse als qualitätvolle grüne Allee
- der nördliche Abschnitt der Schwarzwaldstrasse als kontrastreichen und sicheren Stadtraum unter der Brücke
- der südliche Abschnitt der Schwarzwaldstrasse auf der Schwarzwaldbrücke mit Offenheit und Ausblicken

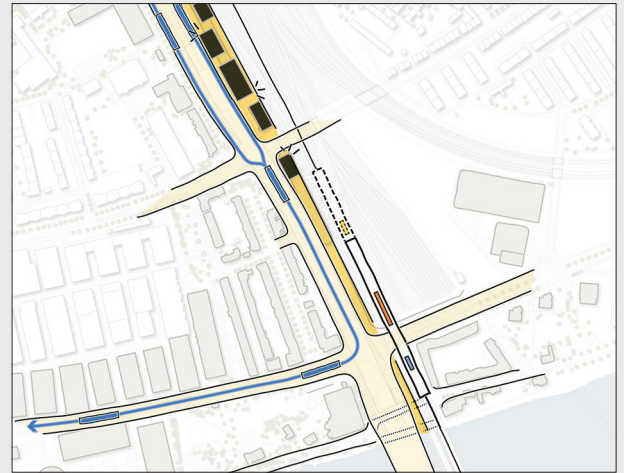
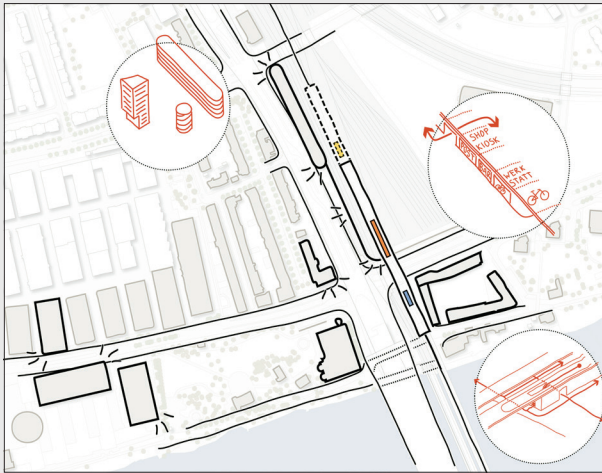
Eine Beruhigung des motorisierten Verkehrs in der Grenzacherstrasse zwischen «Stadtter» und Wettsteinplatz würde den Verkehr verträglicher gestalten und Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr verbessern.



Prinzip 5:
Differenzierung der Freiräume

Der Stadtraum Solitude setzt sich aus verschiedenen Freiraumcharakteren mit unterschiedlichen Prägungen zusammen.

- Der Solitudepark ist grüne Oase und Namensgeber für den angrenzenden Stadtraum. Durch die Öffnung des Südarkals der Firma Roche kann der Solitudepark ausgeweitet werden und es können neue Qualitäten geschaffen werden.
- Uferpromenade und Rheinufer werden in den nächsten Jahren aufgewertet.
- Die Grenzacherstrasse entwickelt sich zu einer urbanen und gleichzeitig grünen Achse.
- Die dort anschliessende Grünverbindung «Sandgrube», das durchgrünte Quartier an der Schwarzwaldallee und die bestehende Freizeitgartenanlage «Rankhof 1» komplettieren die freiräumliche Vielfalt.



Prinzip 6:
stadtraumprägende Bausteine

Der Stadtraum Solitude setzt sich aus verschiedenen baulichen Protagonisten zusammen, die das Stadtbild prägen:

- das Roche-Areal, mit den drei besonders markanten und stadtwweit sichtbaren Roche-Hochhäusern
- das Museum Tinguely als wichtige Kultureinrichtung in der Stadt
- die Wohnüberbauung Eisenbahnweg, mit dem 12-geschossigen Hauptgebäude, welches die Grenzacherstrasse flankiert

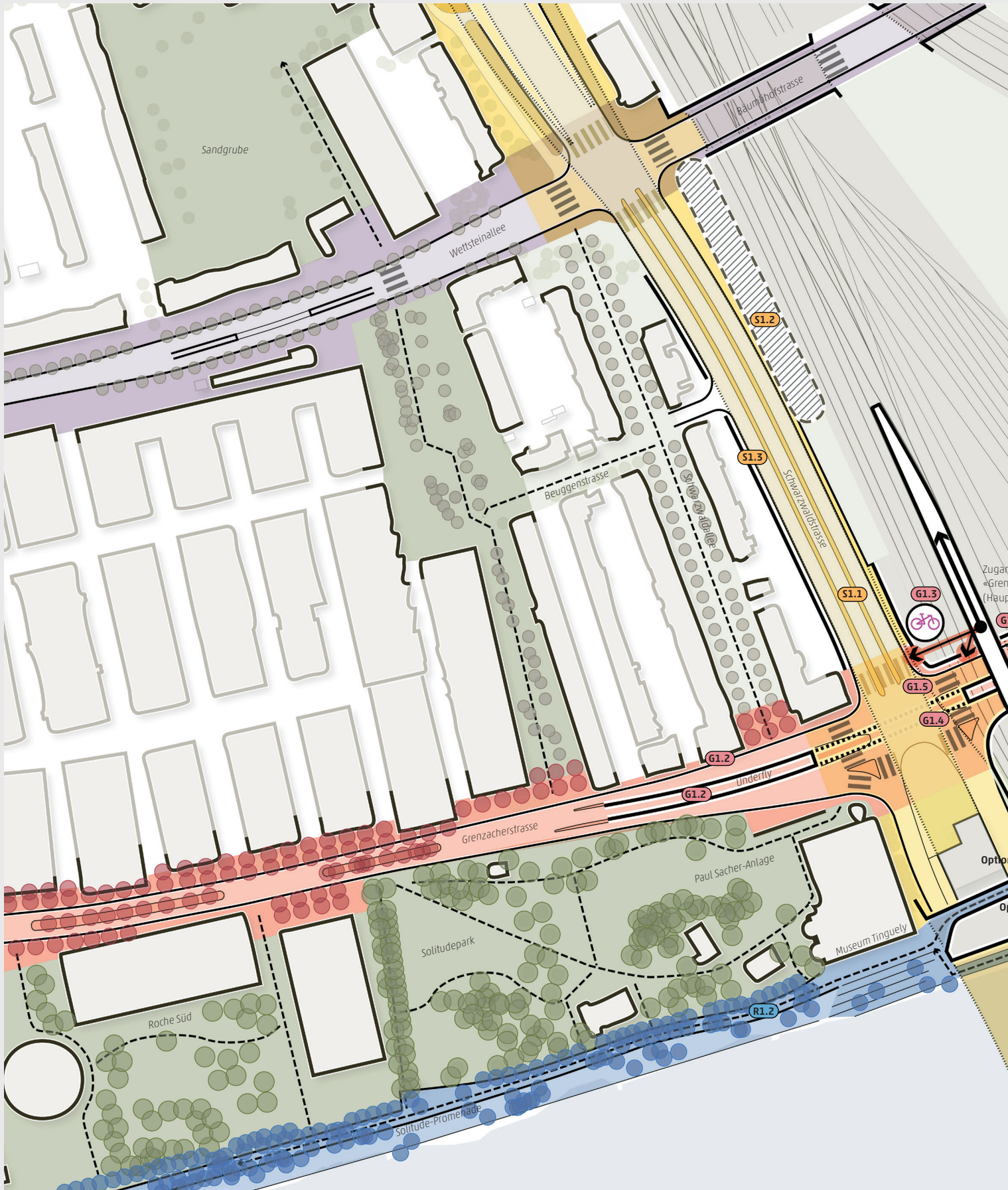
Künftig wird die Haltestelle Solitude, die wie eine Klammer die beiden Seiten südlich und nördlich der Grenzacherstrasse zusammenbindet, stadtraumprägend sein. Als eine weitere Besonderheit können in den Sockel des Bahndamms integrierte publikumswirksame Nutzungen den öffentlichen Raum im Bereich der Haltestelle beleben.

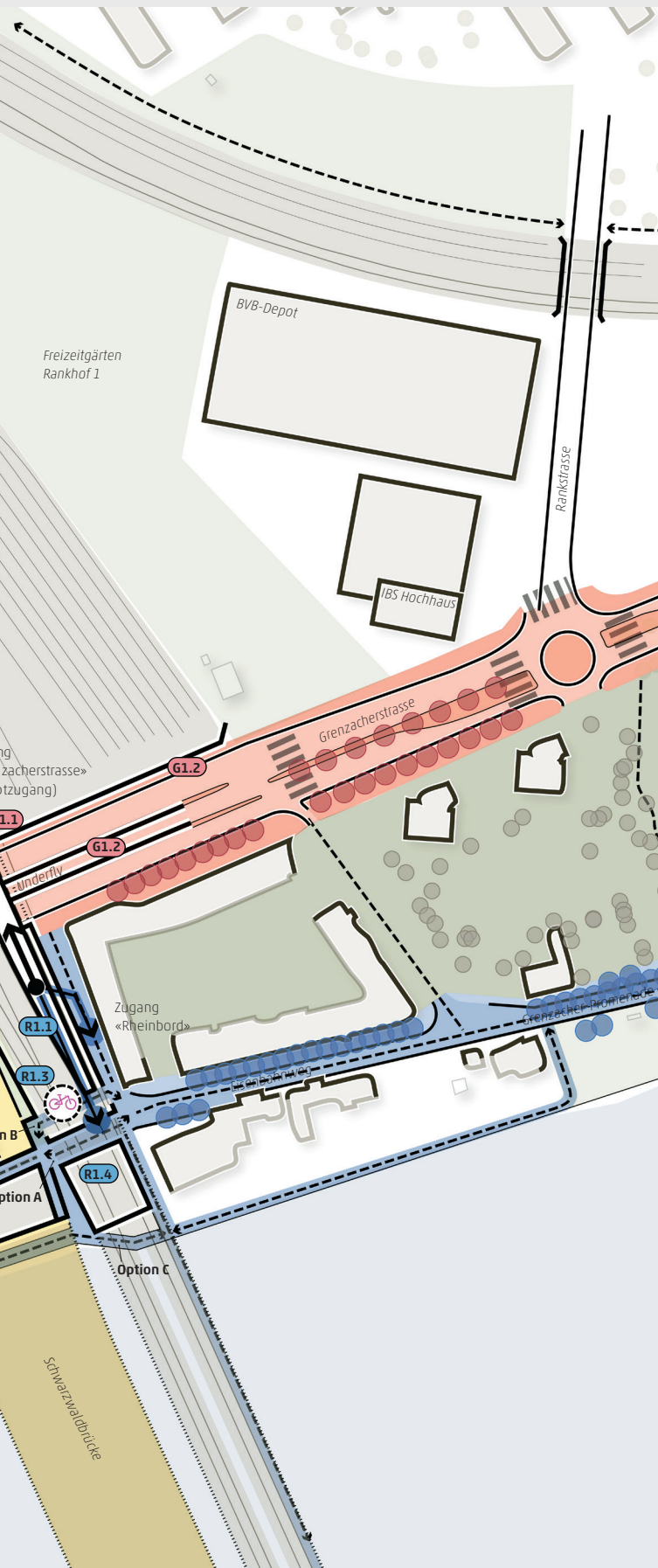
Prinzip 7:
Fuge Schwarzwaldstrasse

Im Rahmen der Entwicklung des Stadtraums Solitude werden Aussagen zur Zukunft des Bereichs zwischen Bahndamm und Autobahn / Schwarzwaldstrasse gemacht (nachfolgend «Fuge» genannt). Diese erstreckt sich vom Badischen Bahnhof bis zur S-Bahn-Haltestelle Solitude, ggf. auch bis zum Rhein. Heute ist dieser Zwischenraum geprägt von autoaffinen Nutzungen (insbesondere Parkierung). Zwei verschiedene Szenarien zeigen mögliche, langfristige Entwicklungsperspektiven für die Fuge auf. Damit verknüpft können auch Aussagen für die Ausgestaltung des Bereichs unmittelbar vor der Haltestelle Solitude abgeleitet werden.

- Szenario 1 – «Urbane Rinne»: Transformation und Entwicklung der Flächen zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm zugunsten einer neuen Urbanität durch bauliche Verdichtung und Nutzungsanreicherung.
- Szenario 2 – «Grüne Fuge»: Die Flächen werden freigespielt zugunsten eines linearen Grünraums, welcher für den Langsamverkehr eine attraktive Verbindung zwischen Badischem Bahnhof und Rheinufer herstellt und einen ökologischen Ausgleich schafft.

4.2 Entwicklungskonzept 2030





Fokusraum Grenzacherstrasse

- G1.1** Hauptzugang der Haltestelle Solitude auf der Nordseite der Grenzacherstrasse anordnen und barrierefrei ausführen; Ein- und Ausgang seitlich zur Schwarzwaldstrasse orientieren, ausgerichtet auf den städtischen ÖV (Umsteigebeziehungen sicherstellen); Perrons und Zugänge hell und freundlich gestalten
- G1.2** das Veloangebot für alle Velofahrerinnen und Velofahrer entlang der Grenzacherstrasse und den Anschluss an nach Grossbasel verbessern; zur Entlastung der Solitude-Promenade ggf. den vorhandenen Underfly umgestalten und zugunsten des schnellen Veloverkehrs umnutzen (Prüfauftrag)
- G1.3** Veloparkierung mit ausreichend vielen Stellplätzen und Sharing-Angebote am Zugang «Grenzacherstrasse» verorten
- G1.4** neue, direkte Querungsmöglichkeiten auf der Ostseite des Kreuzungsbereichs Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse für Fuss- und insbesondere Veloverkehr schaffen
- G1.5** Wege zwischen Bus und Bahn möglichst kurz und direkt anbieten und gut beschildern (Signaletik)

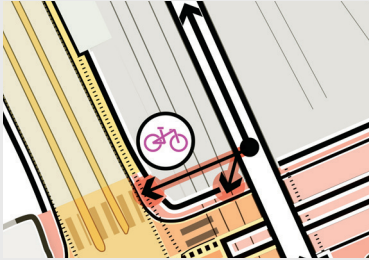
Fokusraum Schwarzwaldstrasse

- S1.1** den Stadtraum unter der Brücke besser belichten sowie hell und freundlich gestalten
- S1.2** mögliche Nachnutzung des Roche-Parkhauses prüfen (beispielsweise als Quartierparking und für Carsharing-Fahrzeuge)
- S1.3** den Velostreifen entlang der Schwarzwaldstrasse in südlicher Richtung in Seitenbereich verlagern und von Fahrbahn absetzen

Fokusraum Rheinufer-Promenade

- R1.1** den südlichen, zweiten Zugang der S-Bahn-Haltestelle Richtung Rheinufer orientieren und dabei Ein- und Ausgang auf der Ostseite im Bereich zwischen Grenzacherstrasse und Uferpromenade verorten
- R1.2** die Gestaltung der Rheinufer-Promenade, unter Berücksichtigung der Naturwerte, auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs sowie komfortorientierten Velofahrens ausrichten
- R1.3** Veloabstellmöglichkeiten und Sharing-Angebote in geringem Umfang am südlichen Zugang der Haltestelle verorten
- R1.4** Optionen zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich des Brückenkopfs prüfen:
 - A) Verbreiterung und Aufwertung der bestehenden Unterführung
 - B) weiterer Durchstich des Brückenkopfs
 - C) Rheinseitiger Steg mit Anschluss an Grenzacher-Promenade

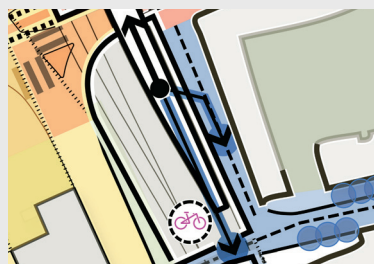
4.2 Entwicklungskonzept 2030



Oben: Zielbild 2030 mit seitlichem Anschluss des Hauptzugangs

Rechts oben: Ansicht der Brückensituation mit begrenztem Flächenangebot bei den Trottoirs

Rechts unten: Vorbereich Bushaltestelle in der Schwarzwaldstrasse



Oben: Möglichkeiten zur Verortung der Ein- und Ausgänge des südlichen Zugangs

Rechts oben: Engstelle Unterführung
Rechts unten: fehlendes Trottoir auf der Südseite der Grenzacherstrasse



Oben: Velo-Abbiegestreifen in der Grenzacherstrasse

Zwei mögliche Zielbilder für den Veloverkehr:
Rechts oben: mit abgesetzten Velostreifen im Kreuzungsbereich
Rechts unten: mit Umnutzung des Underfly für den schnellen Veloverkehr



Rahmenbedingungen

Die Haltestelle Solitude geht in einer ersten Ausbaustufe voraussichtlich im Jahr 2030 ans Netz. Vorausgesetzt werden eine Perronlänge von 230m sowie zwei Zugänge, welche stadträumlich gut adressiert und eingebunden sein müssen. Die Lage des Mittelperrons ist aufgrund von bahntechnischen Aspekten (durch unmittelbare Verknüpfungen an den Badischen Bahnhof sowie an die Eisenbahnbrücke über den Rhein) stark eingegrenzt. Das südliche Ende kommt ungefähr im Bereich der Wohnbebauung Eisenbahnweg zu liegen, das nördliche Ende wird entsprechend auf Höhe der südlichen Stirnseite des bestehenden Roche-Parkhauses sein. Die Haltestelle muss aufwärtskompatibel entwickelt werden.

Das Entwicklungskonzept schlägt vor, in der ersten Ausbaustufe der Haltestelle einen Zugang nördlich (Zugang «Grenzacherstrasse») und einen weiteren Zugang südlich der Grenzacherstrasse (Zugang «Rheinbord») zu verorten.

Hauptzugang «Grenzacherstrasse»

Der Zugang «Grenzacherstrasse» wird der Hauptzugang der Haltestelle Solitude sein. Er ist auf der Nordseite der Grenzacherstrasse angeordnet und barrierefrei als Rampe ausgeführt. Nutzerschwerpunkt werden die vielen Berufspendlerinnen und -pendler sein (insbesondere von Roche), die täglich mit dem schienengebundenen ÖV möglichst schnell und einfach in die Nähe ihres Arbeitsplatzes gelangen wollen. Dabei wird die Bewältigung der Pendlerströme, insbesondere in den Spitzen in den Morgenstunden und am späten Nachmittag, eine Herausforderung darstellen, für die es gute Lösungen braucht. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse auf der Nordseite der Grenzacherstrasse ist der eigentliche Ein- und Ausgang seitlich an der Schwarzwaldstrasse vorgesehen. Es ist wichtig, den Vorbereich des Zugangs in der Schwarzwaldstrasse soweit zu verbreitern, dass auch bei hohem Fahrgastaufkommen Konflikte möglichst unterbunden werden. Dafür gibt es folgende Möglichkeiten und Empfehlungen, welche im weiteren Verlauf im Rahmen der Vorstudie geprüft werden sollten:

- Möglichkeit 1: Fahrspuren reduzieren (Herausforderung: Leistungsfähigkeit der Verkehrsachsen)
- Möglichkeit 2: im Zuge der Planung und Realisierung der Haltestelle Stützwände nach innen versetzen (Herausforderung: Brückenwiderlager, Aufwände, Kosten)
- Möglichkeit 3: bestehende Bushaltestelle auf Bus- und Velospur verlagern (mögliche Konflikte zwischen Bus- und Veloverkehr). Bus-/Velospuren müssen eine ausreichende Breite aufweisen, damit die Busse die Velos überholen können. Das dient der Sicherheit der Velofahrenden und der ÖV-Priorisierung.
- Gegebenenfalls kann zusätzlich zum Ein-/Ausgang an der Schwarzwaldstrasse ein weiterer Anschluss an das Trottoir an der Grenzacherstrasse geschaffen werden.

Direkt angrenzend an den Hauptzugang ist eine Veloparkierung für 150 Velos mit einem Flächenbedarf von ca. 330 m² in den Bahndamm integriert, um einen möglichst schnellen Umstieg zwischen S-Bahn und Velo zu garantieren.

Südlicher Zugang «Rheinbord»

Der Zugang «Rheinbord» befindet sich südlich der Grenzacherstrasse und orientiert sich zur Rheinufer-Promenade. Dabei kommt der Zugang bzw. Ein- und Ausgang entweder seitlich in die Fuge zwischen Bahndamm und Wohnüberbauung Eisenbahnweg oder direkt in die Unterführung an der Solitude-Promenade zu liegen. Der südliche Zugang bedient eine grosse Bandbreite an verschiedenen Nutzergruppen (Sport und Freizeit, Bewohnerinnen und Bewohnern der angrenzenden Wohnbausteine sowie Berufspendlerinnen und -pendler, welche künftig im Süd-Areal von Roche tätig sind). Des Weiteren weitet sich der Einzugsbereich nach Süden auf die andere Rheinseite aus und schliesst das Breitequartier mit an.

Falls der Zugang südlich der Grenzacherstrasse, beispielsweise aus bahntechnischen Gründen, nicht realisiert werden sollte, müssen die Nutzerinnen und Nutzer der Haltestelle grössere Umwege in Kauf nehmen, um den nächstgelegenen Zugang, den Hauptzugang

«Grenzacherstrasse», zu erreichen. Dann ist davon auszugehen, dass der Druck auf den Hauptzugang deutlich zunimmt, während der zweite obligatorische Zugang, in diesem Fall nördlich des Hauptzugangs, untergenutzt zu bleiben droht. Dies schränkt die Attraktivität der Haltestelle mit grosser Wahrscheinlichkeit stark ein.

Bei Realisierung des südlichen Zugangs sind dort in geringem Umfang Veloabstellmöglichkeiten zu verorten.

Konzeptionelle Stossrichtungen:

«Fokusraum Grenzacherstrasse»

Die Entlastung und Beruhigung der Rheinufer-Promenade ist ein zentrales Anliegen bei der Umgestaltung der Promenade bis 2031. Dabei spielt die Verlagerung des Veloverkehrs in die Grenzacherstrasse eine entscheidende Rolle. Um die Grenzacherstrasse für mehr Velo-Nutzergruppen nutzbar zu machen, wird eine Veloführung mit von der Fahrbahn abgesetzten Velowegen empfohlen. Dies stellt aber gleichzeitig eine grosse Herausforderung dar, da die dafür notwendigen Flächen in der Grenzacherstrasse mit entsprechendem Zeithorizont äusserst begrenzt sind. Folgende Möglichkeiten sollen in den nachfolgenden Planungsphasen geprüft werden, um den gewünschten Flächengewinn zu erzielen:

- Möglichkeit 1: Reduktion von Fahrspuren in der Grenzacherstrasse zugunsten des Veloverkehrs und/oder Kombinieren von Fahrspuren für den Bus- und Veloverkehr. Zudem sollte der MIV entlang der Grenzacherstrasse konsequent durch den Underfly gelenkt werden.
- Möglichkeit 2: Umnutzung/Anpassung des bestehenden Underfly für schnelle Velofahrerinnen und Velofahrer. Zu beachten ist dabei, dass bei dieser Lösung auch im Kreuzungsbereich der Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse sichere Querungsmöglichkeiten für Velofahrerinnen und Velofahrer sichergestellt sein müssen.

«Fokusraum Schwarzwaldstrasse»

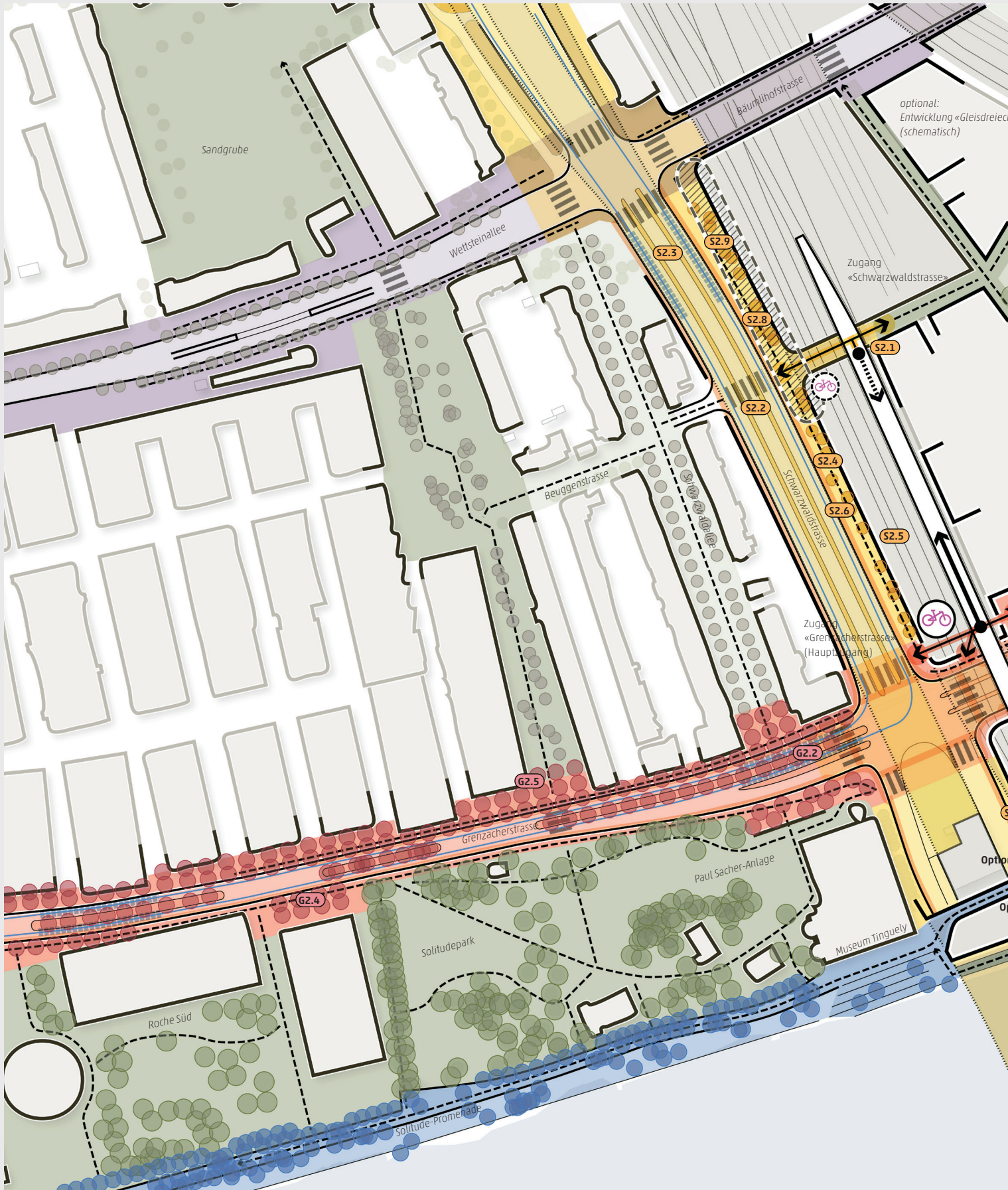
Da der Ein- und Ausgang des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude zur Ecke Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse orientiert ist, soll darauf hingewirkt werden, den Stadtraum unter der Brücke aufzuwerten, besser zu belichten sowie hell und freundlich zu gestalten. Dazu folgende Stossrichtungen:

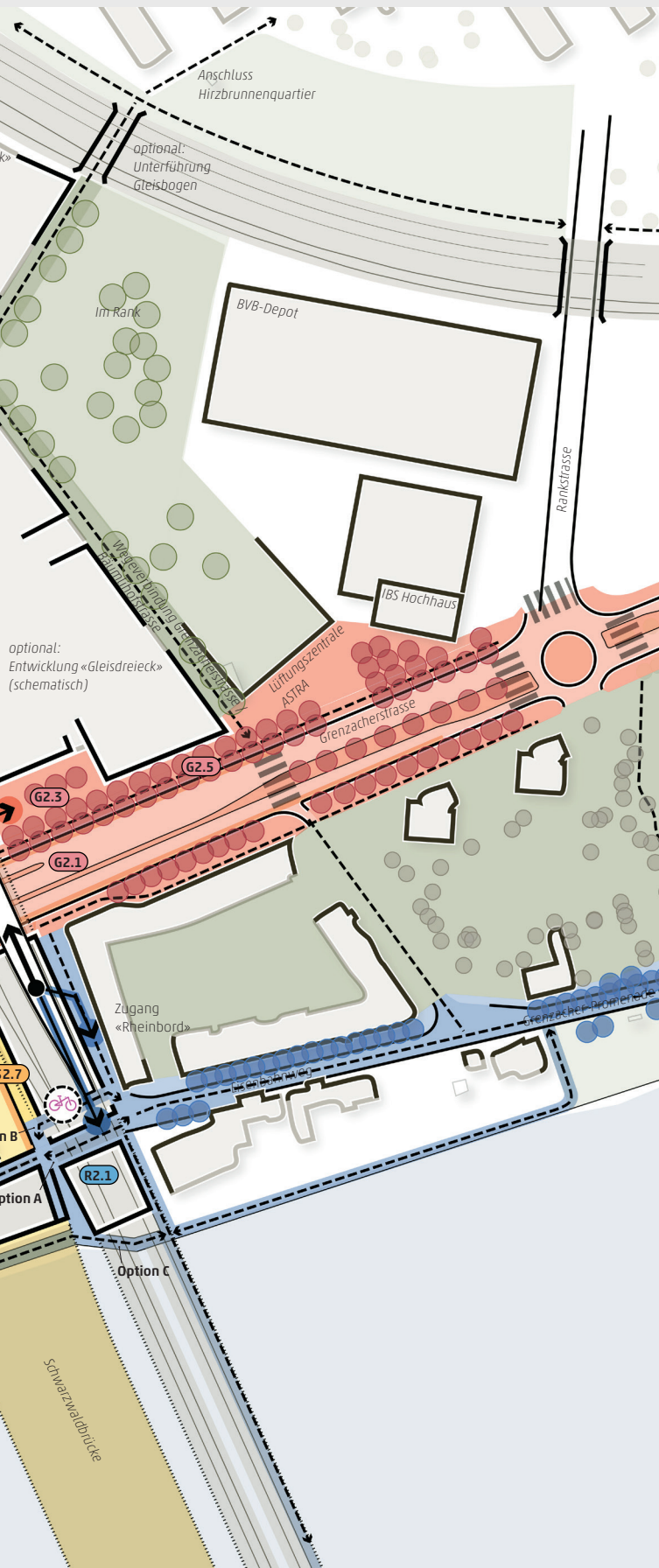
- Mit der Realisierung des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude müssen Räume geschaffen werden, die es möglich machen, den Zugang ohne Probleme andienen zu können. Langfristig kann die Ausformulierung und Ausgestaltung einer räumlichen Fuge zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm einen entscheidenden Beitrag leisten. Darauf muss bereits zu einem frühen Zeitpunkt gezielt hingewirkt werden.
 - In diesem Zuge gilt es auch, die Zukunft des bestehenden Roche-Parkhauses zu klären. Im Rahmen der Wettstein-Charta und der damit verbundenen Aufhebung von Parkplätzen, kann die bestehende Gebäudestruktur nach Bedarf beispielsweise als Quartierparking umgenutzt werden. Alternativ sollte aber auch der Rückbau des Parkhauses zugunsten der Fortführung der Fuge zwischen Strasse und Bahndamm (zumindest als langfristiges Ziel/Zielbild 2050+) geprüft werden.
 - Ein weiteres Anliegen ist die Verbesserung der Velowege. Dabei kann in südlicher Fahrtrichtung entlang der Schwarzwaldstrasse die Verlagerung des Velostreifens in den Seitenbereich und das Absetzen von der Fahrbahn einen wichtigen Beitrag zur angenehmeren Fortbewegung mit dem Velo und zur besseren Verkehrssicherheit für alle Beteiligten leisten.
- Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr sollen auf ein Minimum reduziert werden. Entscheidend dafür ist die Gestaltung der Rheinufer-Promenade, welche auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerichtet ist. Für den Veloverkehr stehen Velo-Pendlerrouen in der Grenzacherstrasse zur Verfügung. Dennoch kann entlang der Rheinufer-Promenade langsames Velofahren in Schrittgeschwindigkeit toleriert werden. Allerdings hat der Fussverkehr gegenüber dem Veloverkehr Vortritt.
 - Im Bereich der Brückenköpfe von Schwarzwaldbrücke und Eisenbahnbrücke stellt die bestehende Passage der Rheinufer-Promenade bislang einen Engpass und Angstraum dar. Mit einer hellen und freundlichen Gestaltung kann die Situation deutlich verbessert werden. Zudem sollte geprüft werden, ob eine Verbreiterung der Passage realisiert werden kann, um die Engstelle zu entschärfen.

«Fokusraum Rheinbord»

Die Umgestaltung und Aufwertung der Rheinufer-Promenade und des Rheinufers im Bereich der Solitude wird nach 2030/2031 anvisiert. Die Gestaltung wird weitgehend unabhängig von den Planungen der Haltestelle erfolgen. Dennoch können mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept wichtige Erkenntnisse und Empfehlungen formuliert werden:

4.3 Entwicklungskonzept 2050+





Fokusraum Grenzacherstrasse

- G2.1** den Underfly entlang der Grenzacherstrasse aufheben, den Verkehr neu organisieren und den Strassenraum umgestalten
- G2.2** neue Tramlinie mit Tramhaltestelle in der Grenzacherstrasse (auf Höhe des Museums Tinguely) realisieren
- G2.3** auf der Ostseite der Bahntrasse einen weiteren Ein- / Ausgang des mittleren Haltestellenzugangs schaffen und dort ggf. einen neuen Platzraum ausbilden und gestalten
- G2.4** in der Grenzacherstrasse wo möglich Oberflächen entsiegeln und begrünen (Schwammstadt-Prinzip)
- G2.5** in der Grenzacherstrasse weitere Bäume pflanzen

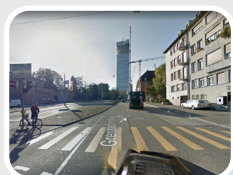
Fokusraum Schwarzwaldstrasse

- S2.1** im Rahmen der 2. Ausbaustufe die Realisierung des dritten Zugangs der S-Bahn-Haltestelle Solitude prüfen; Ein- und Ausgang auf Höhe Beuggenstrasse realisieren
- S2.2** die Realisierung einer neuen Fussgängerquerung der Schwarzwaldstrasse auf Höhe Beuggenstrasse prüfen
- S2.3** in der Schwarzwaldstrasse die geplante Tramlinie in Aussenlage führen und südlich des Kreuzungspunkts Schwarzwaldstrasse / Wettsteinallee eine Tramhaltestelle realisieren
- S2.4** räumliche Fuge zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm ausbilden und gestalten
- S2.5** neue, publikumswirksame Nutzungen in den Bahndammsockel der ausgebildeten räumlichen Fuge integrieren
- S2.6** neue Veloverbindung in nördlicher Richtung im Seitenbereich / in der räumlichen Fuge realisieren und von der Fahrbahn absetzen
- S2.7** östliches Trottoir über die Schwarzwaldbrücke bis zum Kreuzungspunkt Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse verlängern und die Lücke in die Grenzacherstrasse schliessen
- S2.8** in der Fuge Schwarzwaldstrasse wo möglich Oberflächen entsiegeln und begrünen (Schwammstadt-Prinzip)
- S2.9** in der Fuge Schwarzwaldstrasse Bäume pflanzen

Fokusraum Rheinufer-Promenade

- R2.1** bauliche Massnahme zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich des Brückenkopfs nach Prüfung der Optionen:
 A) Verbreiterung und Aufwertung der bestehenden Unterführung
 B) weiterer Durchstich des Brückenkopfs
 C) Rheinseitiger Steg mit Anschluss an Grenzacher-Promenade

4.3 Entwicklungskonzept 2050+



Grenzacherstrasse auf Höhe des Museums Tinguely in Richtung Roche

Während für den Zeithorizont 2030 die Umsetzung von «technischen» Massnahmen im Vordergrund steht, welche für den Betrieb der Haltestelle notwendig sind, umfasst der langfristige Zeithorizont 2050+ dagegen eher städtebaulich-qualitative Zielvorstellungen zur Entwicklung des Stadtraums. Dabei sind die Aufhebung des bestehenden Underfly in der Grenzacherstrasse und die Neuorganisation des Verkehrs sowie die Umgestaltung der Strassenräume von grosser Bedeutung. Ausserdem wird der ÖV mit der zweiten Ausbaustufe der Haltestelle Solitude und einer neuen Tramlinie entlang der Grenzacherstrasse beziehungsweise Schwarzwaldstrasse weiter ausgebaut.

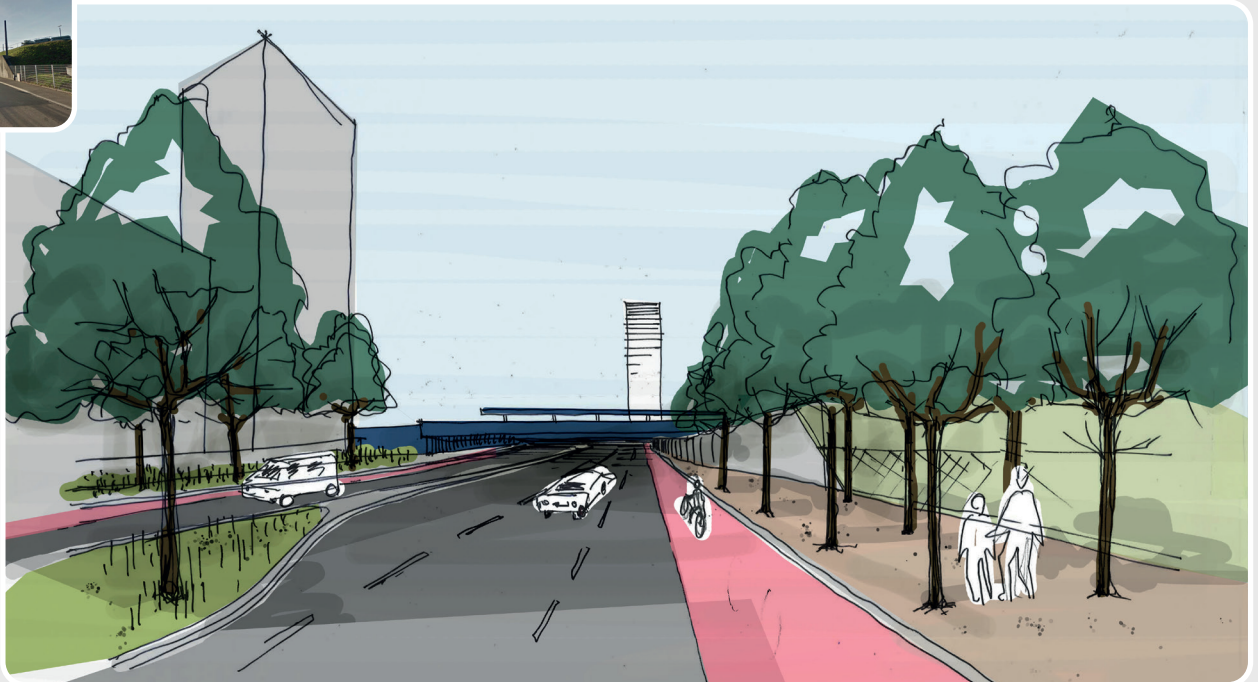
Aufhebung Underfly und Aufwertung Grenzacherstrasse

Heute prägen die grossen Verkehrsachsen Grenzacherstrasse, Schwarzwaldstrasse, Osttangente und Bahntrassen das Erscheinungsbild des Stadtraums Solitude. Mit einem gut funktionierenden ÖV, dem Rheintunnel, welcher die Osttangente und damit auch den Anschluss an die Kreuzung Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse entlastet, eröffnen sich langfristig neue stadträumliche Potenziale. Das Ziel ist ein deutlicher Zugewinn für Fuss- und Veloverkehr, neue Gestaltungsspielräume für mehr Grün und Aufenthaltsqualität

im Stadtraum sowie die Aufhebung/Reduktion der Trennwirkung entlang der Grenzacherstrasse.

Eine entscheidende, langfristige Massnahme kann – auch nach zwischenzeitlicher Nutzung durch den schnellen Veloverkehr – dabei die Aufhebung des Underfly sein, um das ehrgeizige Ziel zu erreichen. Auch wenn die verkehrstechnischen Prüfungen im Rahmen dieses Konzeptes gezeigt haben, dass bei Aufhebung des Underfly keine eklatante Verschlechterung der Verkehrsqualität im Vergleich zum Bestand zu erwarten ist, kann dies gegebenenfalls zu mehr Verkehr auf Stadtraumebene führen, zulasten des ÖV. Eine zeitigere Aufhebung des Underfly ist zudem schwierig, solange der geplante Rheintunnel noch nicht fertiggestellt ist und die Schwarzwaldstrasse als Entlastungsachse bei Sanierung der Osttangente dient.

Mit einer neuen Tramlinie, welche künftig entlang von Grenzacherstrasse und Schwarzwaldstrasse verlaufen soll, wird das ÖV-Angebot weiter ausgebaut. Stadträumliche Aspekte und gute Erreichbarkeit sprechen dafür, die Tramhaltestelle in der Grenzacherstrasse auf Höhe des Museums Tinguely zu realisieren.



Grenzacherstrasse auf Höhe Eisenbahnweg in Richtung S-Bahn-Haltestelle Solitude

Zweite Ausbaustufe der Haltestelle

Nach Bedarf wächst die Perronlänge in einer zweiten Ausbaustufe von 230 m auf 320 m und ermöglicht eine höhere Auslastung, indem auch längere S-Bahnen an der Haltestelle Solitude halten können. Die zweite Ausbaustufe steht im Zusammenhang mit dem Herzstück und weiteren möglichen Entwicklungen im Umfeld der Haltestelle (Entwicklung Gleisdreieck, Entwicklung Stadtraum Ost etc.). Bei dem Ausbau der Haltestelle erfolgt die Verlängerung des Perrons aufgrund der bahntechnischen Gegebenheiten in Richtung Norden. Das nördliche Ende kommt ungefähr in der Mitte des bestehenden Roche-Parkhauses zu liegen.

Dritter Zugang für die Haltestelle Solitude

Im Rahmen des Ausbaus der Haltestelle kann ein dritter Zugang realisiert werden. Der Zugang hängt unmittelbar mit der Zukunftsperspektive des an die Haltestelle östlich angrenzenden «Gleisdreiecks» zusammen und stellt die Anforderungen aus Sicht der Störfallvorsorge bezüglich Fluchtwegen sicher. Daraus ergeben sich zwei Varianten:

- Variante 1: Der Ausbau der Haltestelle wird ohne dritten Zugang realisiert. Die Flächen im Gleisdreieck bleiben isoliert und eine Durchwegung dort ist nach wie vor nicht möglich, sodass es keine Notwendigkeit für einen weiteren Haltestellenzugang gibt. Zudem ist diese Variante aus Sicht der Störfallvorsorge als ungenügend zu beurteilen. Ein dritter Zugang trägt dazu bei, sicherheitskritische Situationen an dieser europäischen Nord-Süd-Haupttransitstrecke zu entschärfen.
- Variante 2: Der Ausbau der Haltestelle wird mit einem dritten Zugang auf Höhe Beuggenstrasse realisiert. Für die Nutzungen im Gleisdreieck gibt es keinen Bedarf mehr (Beispiel Gleisharfe) oder Teile der Nutzungen können ausgelagert/verlagert werden. Für das Areal eröffnen sich dadurch neue Entwicklungsperspektiven, beispielsweise für ein neues, durchmischtes Stadtquartier, mit direktem S-Bahn-Anschluss. Dies kann neben der besseren Einbindung und Erreichbarkeit der Wohnquartiere Hirzbrunnen und Schwarzwaldallee sowie der besseren Auslastung der Haltestelle einen weiteren, dritten Zugang begründen. Weitere Erkenntnisse sind dem Exkurs «Entwicklungsperspektive Gleisdreieck» zu entnehmen (S. 53-59).



Stadtraum unter der Brücke der Osttangente in der Schwarzwaldstrasse

Aufwertung Schwarzwaldstrasse

Die Situation unter der aufgeständerten Osttangente soll nachhaltig verbessert werden.

- Einen entscheidenden Beitrag kann die Ausformulierung und Ausgestaltung einer Fuge zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm leisten. Durch eine zurückversetzte Stützwand können bessere Lichtverhältnisse unter der Brücke und notwendige Räume für ein breites Trottoir geschaffen werden. Es entstehen neue Aufenthaltsqualitäten längs des Raums und eine Art Vorzone vor dem Hauptzugang der Haltestelle, die den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln angenehmer gestaltet.
- Es ist denkbar, dass der Sockel des Bahndamms mit öffentlichkeitswirksamen alltäglichen Nutzungen für den täglichen Nutzen (wie etwa Shops, Kiosk, Gastronomie, Veloparking, Velowerkstatt, Paketbox etc.) bespielt und somit eine Belebung des Raums erzielt werden kann. Zudem können mögliche Wartezeiten beim Umstieg durch die vorhandenen Angebote sinnvoll genutzt werden.
- Im Rahmen der 2. Ausbaustufe der Haltestelle ist die Realisierung des dritten Zugangs der S-Bahn-Haltestelle Solitude zu prüfen und einen Ein- und Ausgang auf Höhe Beuggenstrasse zu verorten (siehe oben). In diesem Fall wird für die direkte Erreichbarkeit des Quartiers an der Schwarzwaldallee eine Fussgängerquerung über die Schwarzwaldstrasse empfohlen.
- Für die Planung der neuen Tramlinie in der Schwarzwaldstrasse wird die Führung in Aussenlage sowie die Verortung der Tramhaltestelle südlich des Kreuzungsbereichs Schwarzwaldstrasse / Wettsteinallee empfohlen. Mögliche Alternativen wurden aufgezeigt und geprüft (siehe Anhang: Dokumentation und Verzeichnisse S. 71).
- Das östliche Trottoir über die Schwarzwaldbrücke endet heute an der Passage der Rheinufer-Promenade und ist nicht barrierefrei. Eine mögliche Verlängerung des Trottoirs bis zum Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse ist zu begrüssen und sollte im weiteren Verlauf geprüft werden.
- Nach Inbetriebnahme des Rheintunnels müssen Massnahmen zur Aufwertung der Schwarzwaldstrasse für den Fuss- und Veloverkehr sowie für zusätzliche Grün- und Freiräume geprüft werden.

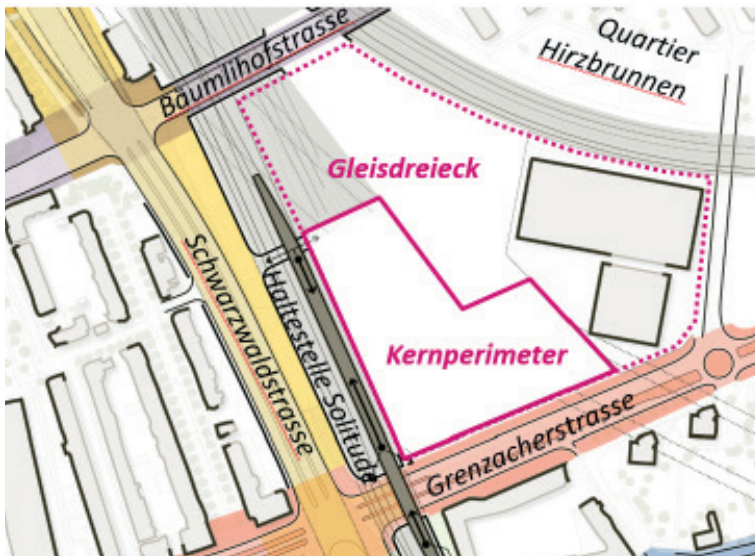
Weitere Entlastung am «Rheinbord»

Um längerfristig die bestehende Passage im Bereich der Brückenköpfe zu entlasten, kann ein parallel zum Ufer verlaufender Steg rheinseitig realisiert werden. Dieser würde einen direkten Anschluss an den Fussweg ermöglichen, welcher an die Eisenbahnbrücke angehängt ist. Die Realisierbarkeit sollte geprüft werden.

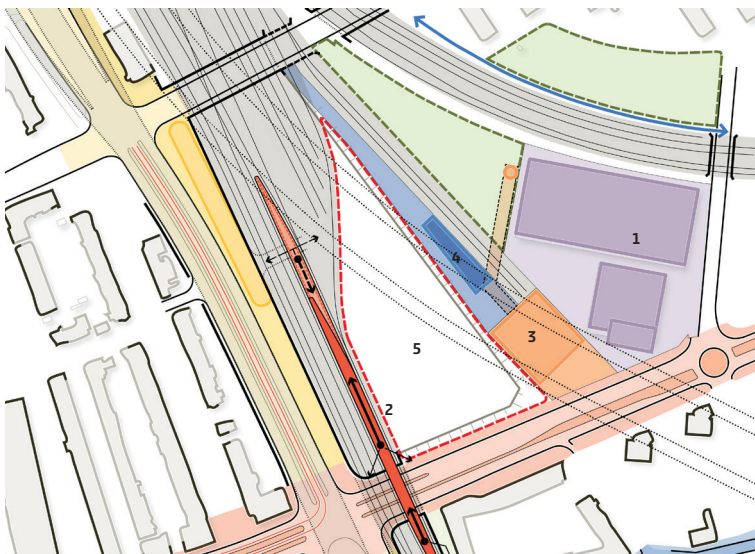
Exkurs

**Entwicklungs-
perspektive
Gleisdreieck**

E.1 Vertiefende Untersuchung, Hintergründe und Leitgedanken



Kernperimeter und Betrachtungssperimeter «Gleisdreieck»



Planungen innerhalb des «Gleisdreiecks»

Vertiefende Untersuchung des «Gleisdreiecks»

Zwischen dem Bahndamm der Hochrheinlinie, der Grenzacherstrasse und dem Bahndamm entlang der Schwarzwaldstrasse spannt sich ein «Gleisdreieck» auf, welches heute durch stark heterogene Nutzungen geprägt ist. Ein grosser Teil der Fläche wird durch die Bahnnutzung belegt. Des Weiteren finden sich darauf Freizeitgartenareale und das Busdepot der BVB. Mit der Haltestelle Solitude wird die Erschliessung dieses Gebietes stark verbessert, allerdings nur, wenn sich bereits heute abzeichnende Veränderungen früh in die richtige Richtung gelenkt werden. Aus diesem Grund werden in diesem Exkurs Entwicklungsvorstellungen und mögliche Konfigurationen mit Aussagen zu Nutzung, Erschliessung, Ausrichtung, Höhen, Umgang mit der Topografie, Aufwärtskompatibilität sowie Wechselwirkungen mit der S-Bahn-Haltestelle Solitude erarbeitet. Erwartet werden keine städtebaulichen Entwürfe, sondern skizzenhafte Nutzungsvorstellungen, welche als erste Basis für das Entwicklungskonzept «Stadtraum Solitude», aber auch für weiterführende Planungen dienen sollen.

Zu beachten sind die unterschiedlichen Realisierungszeiträume der jeweiligen Vorhaben:

1. BVB-Depot, Werkstatt und IBS-Hochhaus
2. Haltestelle Basel Solitude
3. Lüftungszentrale ASTRA
4. Bahndienste/funktionaler Ersatz für die für den sicheren Bahnbetrieb weiterhin erforderlichen Anlagenteile von BEV/DB
5. Potenzielle Entwicklungsfläche «Gleisdreieck»

Leitgedanken und Szenarien

Für das Gleisdreieck werden in abstrakter Form verschiedene Leitgedanken formuliert. Sie zeigen ein breites Spektrum an Entwicklungsmöglichkeiten – von Arbeitsplatzstandort, über Wohnquartier bis zu hybriden Strukturen. Ebenso gibt es Ansätze, welche deutlich strategischer sind, wie die Aufnahme von städtischer Infrastruktur, das Freihalten als strategische Reserve sowie mögliche Flächenrochaden. Die Leitgedanken dienen als Basis für die Erarbeitung von Entwicklungsszenarien (siehe folgende Doppelseite).

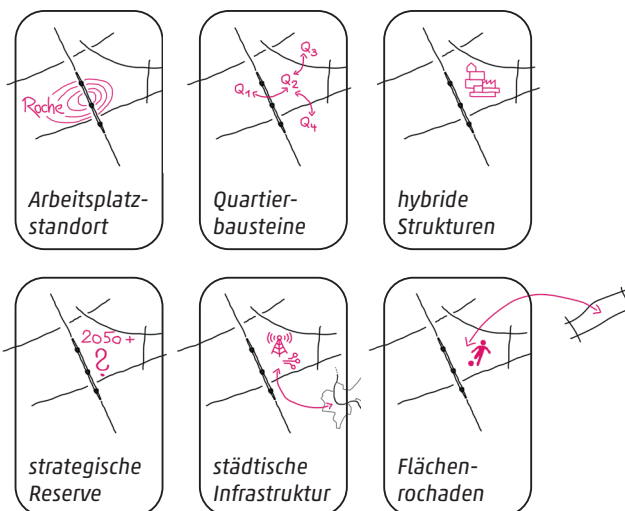
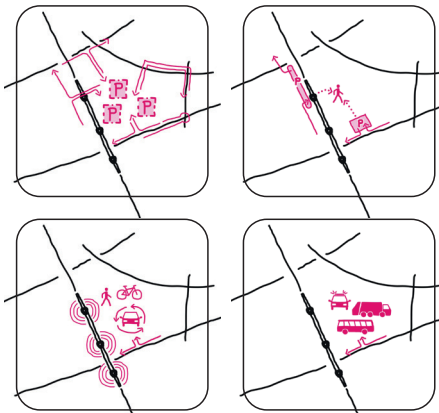


Illustration der Leitgedanken

Mobilität/ Erschliessung

Aufgrund der guten Lage und der hervorragenden verkehrlichen Anbindung einerseits und der räumlich isolierten Lage andererseits werden verschiedene Erschliessungsmöglichkeiten untersucht (Parkierung innerhalb vs. ausserhalb; mehrheitlich autofrei vs. Dienstfahrzeuge). Dabei wird klar, dass die Mobilität stark von der angestrebten Nutzung innerhalb des Gleisdreiecks abhängt.



schematische Darstellung zum Thema Mobilität/ Erschliessung

Anschluss der Quartiere

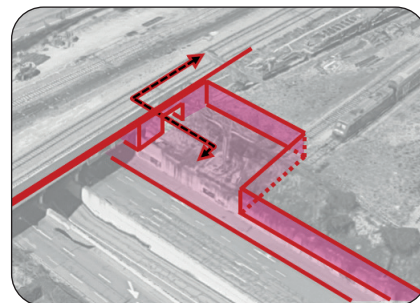
Das bis dato mehrheitlich nach aussen abgeschirmte Gleisdreieck und die Bahngleise unterbinden einen direkten Anschluss der Quartiere. Es wird untersucht, welche Möglichkeiten es im Rahmen einer Entwicklung des Gleisdreiecks gibt, um angrenzende Quartiere künftig besser anzubinden und von der Haltestelle zu profitieren.



Überlegungen zum Anschluss der Quartiere (Hirzbrunnen)

Zugang zur Haltestelle von der Ostseite

Durch die Öffnung und Entwicklung des Gleisdreiecks ergeben sich neue Möglichkeiten, die Haltestelle Solitude auch von der östlichen Seite zugänglich zu machen und allseitig anzuschliessen.

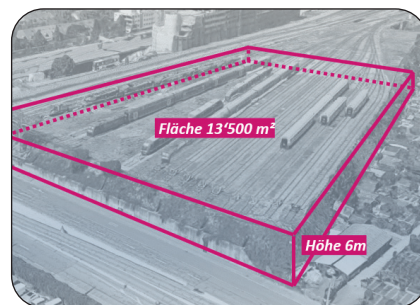


Überlegungen zur Erreichbarkeit des Zugangs zur Haltestelle Solitude

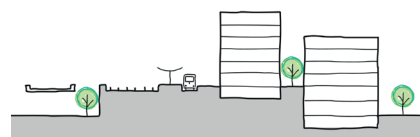
Topografie/ Bahndamm

Im Rahmen einer möglichen Entwicklung des Gleisdreiecks geht es unter anderem auch um den Umgang mit dem bestehenden Bahndamm bzw. mit der Topografie. Hierzu gibt es drei mögliche Ansätze (siehe Schemaschnitte unten rechts):

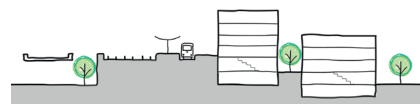
- Erhalt des Bahndamms, mit einer Entwicklung auf dem Bahndamm
- Teilerhalt des Bahndamms, mit abgetreppter Topografie und einer darin integrierten Entwicklung
- Abtragen des Bahndamms, mit Absenkung des Niveaus / einer Entwicklung auf Niveau Grenzacherstrasse



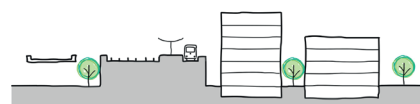
Fläche Bahndamm: 13'500 m²
Höhe Bahndamm: 6 m
Volumen Bahndamm: 81'000 m³



Erhalt des Bahndamms

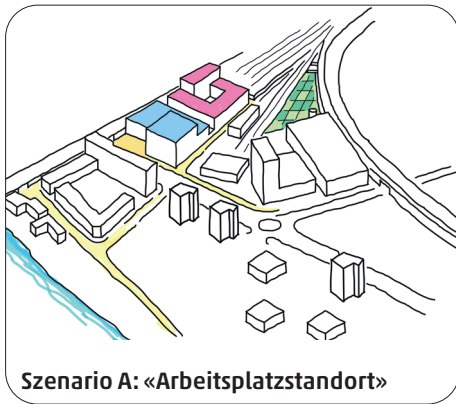


Teilerhalt des Bahndamms



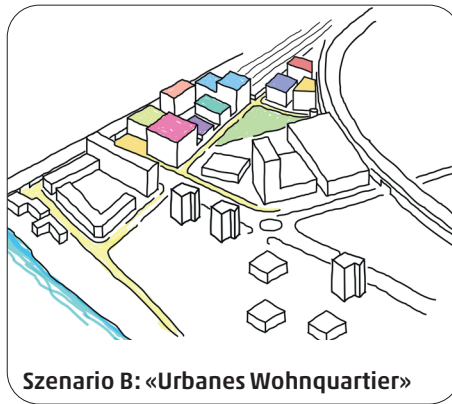
Abtragen des Bahndamms

E.2 Entwicklungsszenarien



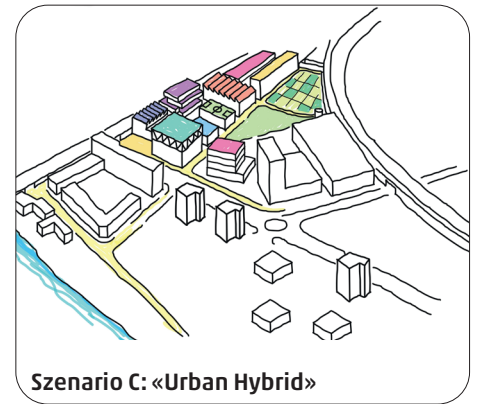
Szenario A: «Arbeitsplatzstandort»

- Das Gleisdreieck wird zum neuen Arbeitsplatzstandort mit einem Büro- und Dienstleistungsschwerpunkt entwickelt. Es können viele neue attraktive Arbeitsplätze geschaffen werden, welche durch die «Pendlerhaltestelle Solitude» hervorragend angebunden sind.
- Das Gleisdreieck weist eine stark verdichtete Struktur auf und es werden städtebauliche Akzente und Adressen zu den Gleisen und zur Grenzacherstrasse ausformuliert.
- Auf der Nordseite der Grenzacherstrasse, im Bereich des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude, öffnet sich eine kleine Platzsituation. Zusammen mit stadtraumprägenden Bausteinen und belebten Erdgeschosszonen wird ein Pendant zur markanten Wohnüberbauung Eisenbahnweg geschaffen.
- Die Entwicklung konzentriert sich auf den Bereich des existierenden Bahndamms. So können der geplante Baudienst der DB sowie ein Teil der Freizeitgärten bestehen bleiben.
- Der dritte Zugang der Haltestelle Solitude kann realisiert werden, ist aber aufgrund der isolierten Lage nicht zwingend erforderlich.



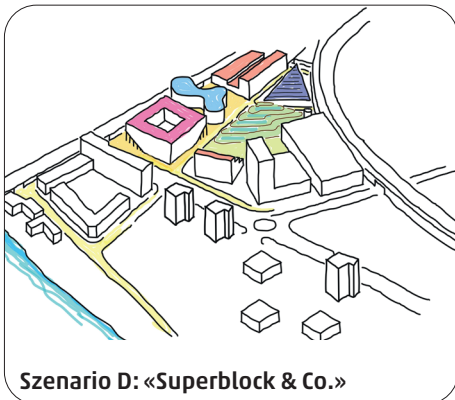
Szenario B: «Urbanes Wohnquartier»

- Das Gleisdreieck entwickelt sich zu einem lebenswerten urbanen Wohn- und Arbeitsquartier. Das Quartier profitiert vom direkten Anschluss an den schienengebundenen ÖV sowie von ergänzenden Mobilitätsangeboten.
- Das Quartier weist eine stark verdichtete Struktur auf und es werden städtebauliche Akzente und Adressen zu den Gleisen, zur Grenzacherstrasse und zur Bäumlhofstrasse ausformuliert.
- Kleine Platzsituationen im Bereich des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude sowie an der Bäumlhofstrasse markieren wichtige Anknüpfungspunkte nach aussen.
- Das Quartier wird zu einem wichtigen Stadtbaustein, welcher einen Übergang zwischen den angrenzenden Wohnquartieren Hirzbrunnen und Schwarzwaldallee schafft. An zentraler Stelle entsteht der «Gleisdreieckpark», der dem gesamten Umfeld zur Verfügung steht.
- Der dritte Zugang im Norden der Haltestelle Solitude stellt einen wichtigen Mehrwert für das Gleisdreieck und für angrenzende Quartiere dar.

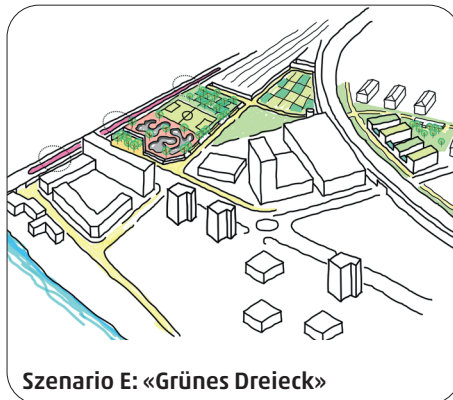


Szenario C: «Urban Hybrid»

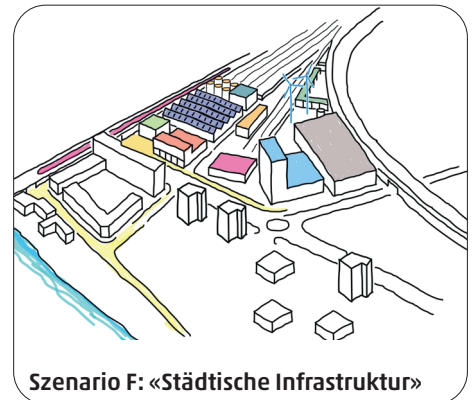
- Das Gleisdreieck wird zu einem Experimentierfeld für neue Formen von Wohnen, Arbeiten und smarterer Produktion, vereint in einem urbanen, hybriden Quartier. Es werden verschiedenste Typologien kombiniert, verdichtet und gestapelt. Selbst die Abstellgleisanlage erfährt eine Nutzungsüberlagerung, indem diese überbaut wird.
- Es entsteht ein Quartier mit einer eigenständigen Prägung. Es werden städtebauliche Akzente und Adressen zu den Gleisen und zur Grenzacherstrasse ausformuliert.
- Auf der Nordseite der Grenzacherstrasse, im Bereich des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude entsteht eine kleine Platzsituation, umgeben von stadtraumprägenden Bausteinen und belebten Erdgeschosszonen.
- An zentraler Stelle entsteht der «Gleisdreieckpark», der dem gesamten Umfeld zu Verfügung steht, und nebenan gibt es neue Formen von Gemeinschaftsgärten im Sinne eines «produktiven Grüns».
- Der dritte Zugang im Norden der Haltestelle Solitude stellt einen wichtigen Mehrwert für das Gleisdreieck und für angrenzende Quartiere dar.



Szenario D: «Superblock & Co.»



Szenario E: «Grünes Dreieck»



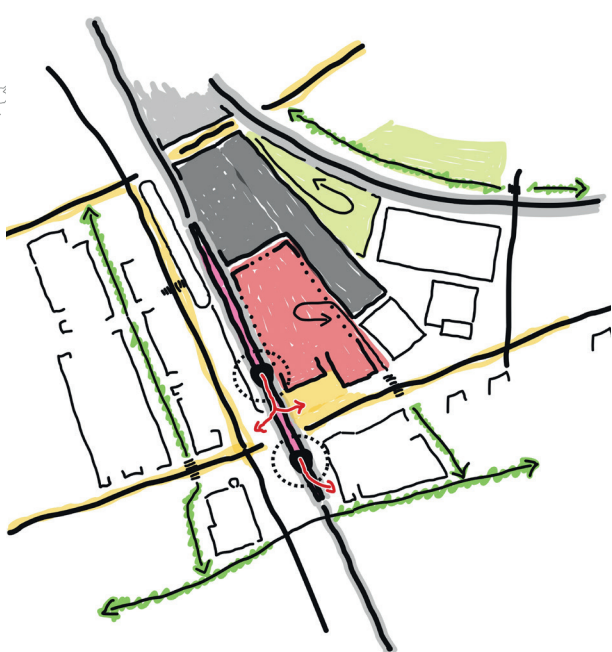
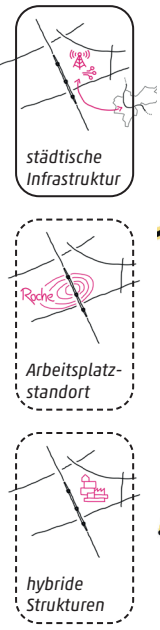
Szenario F: «Städtische Infrastruktur»

- Mit dem Gleisdreieck entsteht ein neues Quartier, welches sich durch ein Ensemble von ikonografischen Bausteinen und Architekturen auszeichnet. Jedes Gebäude hat eine eigenständige, expressive Formensprache und wirkt für sich. Unterschiedliche Wohn- und Arbeitsformen werden dort kombiniert.
- Platzsituationen im Bereich des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude sowie an der Bäumlhofstrasse markieren wichtige Anknüpfungspunkte nach aussen.
- Der Bahndamm wird abgetragen und nebenan an zentraler Stelle mit der Erdmasse eine Hügellandschaft modelliert. Diese wird zur Landmark und zum Ausflugsziel für die ganze Stadt.
- Der dritte Zugang im Norden der Haltestelle Solitude stellt einen wichtigen Mehrwert für das Gleisdreieck und für angrenzende Quartiere dar.

- Im Gleisdreieck entstehen neue urbane Freiräume, die den Menschen aus dem Umfeld zur Verfügung stehen. Dort können sich Freiraum- und Freizeitnutzungen ansiedeln, die woanders fehlen. Ein Beispiel sind die Sport- und Freizeitflächen, die möglicherweise durch die Entwicklung des Stadtraums Ost verlegt werden müssten.
- Sportplätze, Spielplätze, Skateparks, Parkanlagen, Treffpunkte, Rückzugsorte und Freizeit- und Gemeinschaftsgärten wären denkbare Freizeitnutzungen an diesem Ort.
- Kleine Platzsituationen im Bereich des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude sowie an der Bäumlhofstrasse ergänzen das Angebot und markieren wichtige Anknüpfungspunkte nach aussen.
- Der Freiraum innerhalb des Gleisdreiecks wird zu einem wichtigen Stadtbaustein, welcher Übergänge zu den angrenzenden Wohnquartieren Hirzbrunnen und Schwarzwaldallee schafft.
- Der dritte Zugang im Norden der Haltestelle Solitude und die Durchwegung dort stellen einen wichtigen Mehrwert für das Gleisdreieck und für die angrenzenden Quartiere dar.

- Die Entwicklung des Gleisdreiecks knüpft daran an, was bereits dort existiert: Die isolierte und dennoch zentrale Lage eignet sich für den Ausbau des Standorts zum Infrastrukturschwerpunkt.
- Die Baudienste der DB werden wie geplant realisiert und die Gleisabstellanlage wird eingekürzt und macht Platz für weitere öffentliche Infrastrukturen. Denkbar ist die Bereitstellung von Flächen beispielsweise für Ver- und Entsorgung, Einsatzfahrzeuge, Depots für den öffentlichen Verkehr, Wertstoffanlagen, «Energieparks» und Fernwärmespeicher sowie weitere Bahninfrastrukturen.
- Aufgrund der spezifischen, infrastrukturellen Nutzungen und der isolierten Lage im Gleisdreieck erschliesst der dritte Zugang nur die Seite zur Schwarzwaldstrasse.

E.3 Erkenntnisse für den Stadtraum Solitude

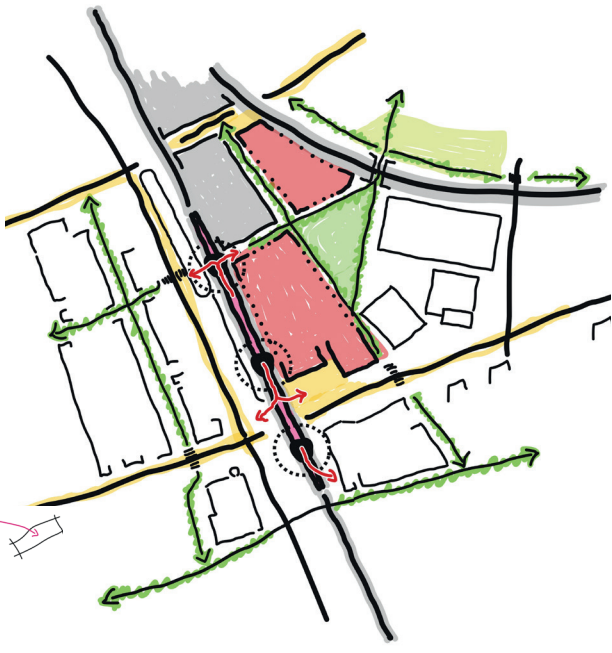
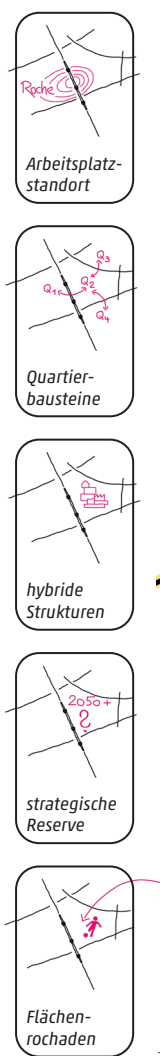


Zielbild Synthese Variante 1

Synthese Variante 1: «Das Gleisdreieck bleibt isoliert»

Das Gleisdreieck ist mit infrastrukturellen Nutzungen wie Gleisabstellanlage auf dem Bahndamm und BVB-Depot räumlich isoliert. Gegebenenfalls manifestiert sich dieser Zustand mit den geplanten Bahndiensten, dem Ausbau des BVB-Depots sowie mit den notwendigen (temporären) Installationsflächen und Angriffspunkten für den Bau des Herzstücks. Es bleibt bei räumlich isolierten Nutzungen innerhalb des Gleisdreiecks.

- Relativ unwahrscheinlich, aber ggf. steht der südliche Abschnitt der Gleisharfe für eine Umnutzung zur Verfügung. Allerdings wäre die Fläche durch Gleiskörper, Abstellgleise, Baudienste und Lüftungsbauwerk an drei Seiten eingegrenzt und weiterhin räumlich isoliert.
- Der dritte Zugang erschliesst aufgrund der isolierten Lage des Gleisdreiecks nur die Seite zur Schwarzwaldstrasse.
- Es sollte im weiteren Verlauf geprüft werden, ob an der Grenzacherstrasse am Bahndamm eine «Tasche» ausgebildet werden kann, um auch von der Ostseite eine direkte Erreichbarkeit des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude zu ermöglichen.



Zielbild Synthese Variante 2

Synthese Variante 2: «Das Gleisdreieck verbindet»

Es wird vorausgesetzt, dass das Gleisdreieck idealerweise weitgehend von Nutzungen der Bahn (Abstellgleisanlage, Baudienste etc.) freigespielt werden kann oder zumindest die Nutzungen an den Rändern neu angeordnet werden können. Dadurch können neue Nutzungen im Innenbereich des Gleisdreiecks angesiedelt werden.

- Zwischen Bäumlhofstrasse und Grenzacherstrasse durchzieht eine Fuss- und Veloverbindung das Gleisdreieck in Nord-Süd-Richtung.
- Von Seiten Schwarzwaldstrasse wird das Gebiet über einen dritten Haltestellenzugang erschlossen. Eine Verbindung durchquert das gesamte Gleisdreieck in Ost-West-Richtung und bindet durch eine weitere Unterführung des Gleisbogens das Hirzbrunnenquartier mit an.
- Die einzelnen Bereiche werden in «Potenzialfelder» aufgeteilt, deren Nutzung noch nicht definitiv festgelegt werden muss und für die die Szenarien mögliche Nutzungsarten aufzeigen.



Synthese Variante 2: Vernetzung und Mobilität

- Die Randbereiche bzw. Anknüpfungspunkte an die Grenzacherstrasse und die Bäumlhofstrasse eignen sich für eine höhere Nutzungsmischung und aktive Erdgeschossbereiche / Sockelnutzungen. Auch kleine Platzräume sind an diesen Stellen denkbar.
- Für Teilbereiche, die sich zu den Gleisen hin orientieren, sind aufgrund des hohen Lärmeintrags «lärmrobuste» Strukturen und Nutzungen gefragt. Die Innenbereiche eignen sich für «ruhigere» Nutzungen.
- Im Innenbereich des Gleisdreiecks gelegene Bauten (insbesondere die Lüftungszentrale) sollen wenn möglich mehrfach genutzt, überbaut und überdeckt werden, z.B. mit Nutzungen auf dem Dach.
- Ein Quartierpark («Gleisdreieckpark») an zentraler Stelle bietet einen Mehrwert sowohl für das neue Quartier als auch für die angrenzenden Quartiere.

Empfehlungen für den Bahndamm

Im Rahmen einer möglichen Entwicklung des Gleisdreiecks wird empfohlen, den Bahndamm weitestgehend zu erhalten, da eine Massenverschiebung aufwendig und voraussichtlich auch teuer ist (Thema Altlasten). Untergeschosse und Unterbauungen der Gebäude sowie Nutzungen, welche beispielsweise den Rand zur Grenzacherstrasse bespielen, können in den Damm integriert werden. Dagegen braucht es gute Lösungen im Umgang mit dem Höhenversatz zwischen Stadtboden (Niveau Grenzacherstrasse) und Bahndamm. Die Geländekante kann für die Flächen obenauf eine Abschottung bzw. Separierung bedeuten. Auch die Themen Andienbarkeit der Flächen und Barrierefreiheit gilt es zu berücksichtigen.

Hinweis zu bestehenden Naturwerten

Im Bereich der Bahnflächen und Gleisabstellanlagen befinden sich schützenswerte Naturobjekte. Das Gleisdreieck ist zudem Teil eines standortgebundenen Vernetzungskorridors von internationaler Bedeutung. In den weiteren Planungen zum Gleisdreieck sind diese Naturwerte zu berücksichtigen und ggf. zu ersetzen.

Kapitel 5
**Massnahmen
und nächste Schritte**

5.1 Massnahmenkatalog

Fokusraum Grenzacherstrasse					
<i>Nummer</i>	<i>Thema</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Schwerpunkt</i>	<i>Zeithorizont</i>	
G1.1	Hauptzugang Haltestelle	Hauptzugang der Haltestelle Solitude auf der Nordseite der Grenzacherstrasse anordnen und barrierefrei ausführen; Ein- und Ausgang seitlich zur Schwarzwaldstrasse orientieren, ausgerichtet auf den städtischen ÖV (Umsteigebeziehungen sicherstellen); Perrons und Zugänge hell und freundlich gestalten	Stadtraum	2030	
G1.2	Veloangebot in der Grenzacherstrasse; ggf. Umnutzung des Underfly	das Veloangebot für alle Velofahrerinnen und Velofahrer entlang der Grenzacherstrasse und den Anschluss an nach Grossbasel verbessern; zur Entlastung der Solitude-Promenade ggf. den vorhandenen Underfly umgestalten und zugunsten des schnellen Veloverkehrs umnutzen (Prüfauftrag)	Mobilität	2030	
G1.3	Veloparking Hauptzugang	Veloparkierung mit ausreichend Stellplätzen am Zugang «Grenzacherstrasse» verorten; die genaue Verortung der Veloparkierung muss im Rahmen der Vorstudie zur Haltestelle (DB) und der Vorstudie zum Stadtraum (BS) geklärt werden.	Mobilität	2030	
G1.4	Querungsmöglichkeiten Fuss- und Veloverkehr	Querungsmöglichkeiten auf der Ostseite des Kreuzungsbereichs Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse für Fuss- und insbesondere Veloverkehr schaffen	Mobilität	2030	
G1.5	Besucherlenkung / Signaletik – Umstieg Bahn / städtischer ÖV	Wege zwischen Bus und Bahn möglichst kurz und direkt anbieten und gut beschildern (Signaletik)	Mobilität	2030	
G2.1	Aufhebung Underfly	den Underfly entlang der Grenzacherstrasse aufheben, den Verkehr neu organisieren und den Strassenraum umgestalten	Mobilität	2050+	
G2.2	neue Tramlinie / Tramhaltestelle Grenzacherstrasse	neue Tramlinie mit Tramhaltestelle in der Grenzacherstrasse (auf Höhe des Museums Tinguely) realisieren	Mobilität	2050+	
G2.3	Hauptzugang Anschluss Ost	auf der Ostseite der Bahntrasse einen weiteren Ein- / Ausgang des mittleren Haltestellenzugangs schaffen und dort ggf. einen neuen Platzraum ausbilden und gestalten	Stadtraum	2050+	
G2.4	Entsiegelung Grenzacherstrasse	in der Grenzacherstrasse wo möglich Oberflächen entsiegeln und begrünen (Schwammstadt-Prinzip)	Freiraum	2050+	
G2.5	Baumpflanzungen Grenzacherstrasse	in der Grenzacherstrasse weitere Bäume pflanzen	Freiraum	2050+	

<i>Wirkung</i>	<i>Risiken / Konflikte / Abhängigkeiten</i>	<i>Zuständigkeiten*</i>
der Hauptzugang der Haltestelle ist klar adressiert, er wird hauptsächlich von Berufspendlerinnen und -pendlern genutzt; durch die Rampe ist die Barrierefreiheit gegeben; mit dem seitlichen Ein- und Ausgang werden Umsteigebeziehungen zum städtischen ÖV sichergestellt; Angsträume werden vermieden	begrenzte Platzverhältnisse, insbesondere bei grossen Passantenströmen (trotzdem besser als direkt an der Grenzacherstrasse); Realisierung herausfordernd (bestehender Brückenkopf); Aufwärtskompatibilität mit Zeithorizont 2050+ (siehe G2.3) sicherstellen; schützenswerte Naturobjekte berücksichtigen	Amt für Mobilität, Deutsche Bahn
Velowege sind für alle («von 8 bis 88») selbstverständlich und gut nutzbar; Velos werden von der Solitude-Pro-menade auf die Grenzacherstrasse geholt; im Fall einer Umnutzung des Underfly kann ein ergänzendes Angebot für den schnellen Veloverkehr geschaffen werden	die Umnutzung des Underfly kommt ggf. nur dem schnellen Veloverkehr längs der Grenzacherstrasse zugute; es braucht dennoch ein gutes Veloangebot im Strassenraum (Abbiegebeziehungen, Anschluss Veloparking etc.); ggf. reichen die Platzverhältnisse nicht aus; zudem könnten veränderte Bedingungen auf der Grenzacherstrasse zu einer Verschlechterung der ÖV-Situation führen	Amt für Mobilität
mit einer attraktiven, gut verorteten Veloparkierung wird der Umstieg zwischen Bahn und Velo erleichtert	im Bereich des Zugangs sind die räumlichen Kapazitäten begrenzt; es entstehen mögliche Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr und dem MIV	Amt für Mobilität, Deutsche Bahn
Velos Richtung Osten queren ausgehend von Veloparkierung direkt die Grenzacherstrasse; entsprechend kann Veloverkehr auf nördlichem Trottoir vermieden werden	in diesem Bereich beengte Platzverhältnisse; mögliche Beeinträchtigung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit im Kreuzungsbereich (erfordert Prüfung)	Amt für Mobilität
mit direkten und kurzen Wegen wird der Umstieg zwischen Bus und Bahn erleichtert und attraktiv gemacht	Bushaltestelle Tinguely Museum «übereck» erschwert Orientierung und einfaches Umsteigen bereits heute; Komplexität nimmt mit S-Bahn-Halt weiter zu	Amt für Mobilität, Deutsche Bahn
Überwindung der stadträumlichen Zäsur, neue Handlungs- und Gestaltungsspielräume im Strassenraum (zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Aufenthalts)	Abhängigkeit Rheintunnel: Aufhebung des Underfly schwierig, solange die Schwarzwaldstrasse während der Sanierung der Osttangente als Entlastungsachse dienen muss; Frage der Leistungsfähigkeit des Kreuzungspunkts Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse (erfordert Prüfung)	Amt für Mobilität
Tramhaltestelle in der Grenzacherstrasse ist allseitig und für alle Nutzergruppen gut angebunden und stützt den urbanen Charakter des Strassenraums	kein direkter Umstieg zwischen Tram, S-Bahn und einzelnen Buslinien; Verzögerungen im Ablauf beim Abbiegen in die Schwarzwaldstrasse möglich (Abhängigkeiten durch Schaltung LSA)	Amt für Mobilität
ermöglicht eine bessere Anbindung des Stadtraums Ost; Platzraum bietet Potenzial für attraktive, klimawirksame Gestaltung des öffentlichen Raums	Aufwärtskompatibilität mit Zeithorizont 2050+ bereits im Zeithorizont 2030 sicherstellen	Deutsche Bahn
klimawirksame Gestaltung durch (teil-)entsiegelte Flächen und Begrünung; attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume	ggf. eingeschränkte Barrierefreiheit	Amt für Mobilität
klimawirksame Gestaltung durch Verschattung; attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume		Amt für Mobilität, Stadtgärtnerei

* genannt werden die Zuständigkeiten für den nachfolgenden Projektierungsschritt

5.1 Massnahmenkatalog

Fokusraum Schwarzwaldstrasse

Nummer	Thema	Massnahme	Schwerpunkt	Zeithorizont	
S1.1	Belichtung im Bereich Zugänge / ÖV-Haltestellen verbessern	den Stadtraum unter der Brücke besser belichten sowie hell und freundlich gestalten	Stadtraum	2030	
S1.2	Klärungsauftrag Zukunft Roche-Parkhaus	mögliche Nachnutzung des Roche-Parkhauses prüfen (beispielsweise als Quartierparking); optional Rückbau prüfen	Stadtraum	2030	
S1.3	Verlagerung Velostreifen	die Velostreifen entlang der Schwarzwaldstrasse in südliche Richtung in den Seitenbereich verlagern und von der Fahrbahn absetzen	Mobilität	2030	
S2.1	Zugang Nord realisieren	im Rahmen der 2. Ausbaustufe den dritten Zugang der S-Bahn-Haltestelle Solitude realisieren; Ein- und Ausgang auf Höhe Beuggenstrasse realisieren	Stadtraum	2050+	
S2.2	Fussgängerquerung Beuggenstrasse prüfen	die Realisierung einer neuen Fussgängerquerung der Schwarzwaldstrasse auf Höhe Beuggenstrasse prüfen	Mobilität	2050+	
S2.3	neue Tramlinie / Tramhaltestelle Schwarzwaldstrasse	in der Schwarzwaldstrasse die geplante Tramlinie in Aussenlage führen und südlich des Kreuzungspunkts Schwarzwaldstrasse / Wettsteinallee eine Tramhaltestelle realisieren	Mobilität	2050+	
S2.4	Entwicklungsoptionen Zwischenraum Bahndamm / Strasse (Fuge) prüfen	räumliche Fuge zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm ausbilden und gestalten	Stadtraum	2050+	
S2.5	Bahndammsockel mit publikumswirksamen Nutzungen	neue, publikumswirksame Nutzungen in den Bahndammsockel der ausgebildeten räumlichen Fuge integrieren	Stadtraum	2050+	
S2.6	attraktive Veloverbindungen Richtung Badischer Bahnhof	neue Veloverbindung in nördliche Richtung im Seitenbereich / in der räumlichen Fuge realisieren und von der Fahrbahn absetzen	Mobilität	2050+	
S2.7	Realisierbarkeit eines Trottoirs im südöstlichen Kreuzungsbereich prüfen	östliches Trottoir über die Schwarzwaldbrücke bis zum Kreuzungspunkt Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse verlängern und die Lücke in die Grenzacherstrasse schliessen	Mobilität	2050+	
S2.8	Entsiegelung Schwarzwaldstrasse	in der Fuge Schwarzwaldstrasse wo möglich Oberflächen entsiegeln und begrünen (Schwammstadt-Prinzip)	Freiraum	2050+	
S2.9	Baumpflanzungen Schwarzwaldstrasse	in der Fuge Schwarzwaldstrasse Bäume pflanzen	Freiraum	2050+	

<i>Wirkung</i>	<i>Risiken / Konflikte / Abhängigkeiten</i>	<i>Zuständigkeiten*</i>
der Stadtraum wird besser angenommen und Angsträume werden vermieden	der Raum unter der Brücke bleibt ggf. trotz Massnahmen unattraktiv	Amt für Mobilität
bei Erhalt der Bausubstanz: Nachnutzung als Quartierparking (bei Aufhebung von Parkplätzen im Quartier; Wettstein-Charta); ein Rückbau kann neue Frei- / bzw. Entwicklungsräume (Fortführung Fuge) eröffnen	ursprünglich als Provisorium geplant, werden bei langfristigem Erhalt Natur-Ersatzmassnahmen notwendig; zudem: nutzungsplanerisches Verfahren (Umzonung Bahnareal in Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse)	Amt für Mobilität, Städtebau & Architektur
durch das Absetzen der Velostreifen wird eine grössere Verkehrssicherheit insbesondere für Velos erzielt; Velofahren entlang der Schwarzwaldstrasse wird deutlich attraktiver	enge Platzverhältnisse – Machbarkeit ist zu prüfen (Phase Vorstudie)	Amt für Mobilität
dritter Zugang im Zusammenhang mit einer Entwicklung des Gleisdreiecks bzw. zur Sicherstellung der Fluchtwege hinsichtlich der Störfallvorsorge direkten Anschluss des Hirzbrunnenquartiers und Verknüpfung der beiden Seiten der Bahntrasse herstellen	Rechtfertigung höherer Erstellungskosten für einen weiteren, dritten S-Bahn-Haltestellenzugang; Abhängigkeit von Entwicklungsperspektive des Gleisdreiecks; Berücksichtigen der vorhandenen Naturwerte	Amt für Mobilität
direkte Erreichbarkeit des Quartiers an der Schwarzwaldallee, im Zusammenhang mit opt. Haltestellenzugang	Realisierbarkeit einer Fussgängerquerung an dieser Stelle schwierig (geringe Distanzen zu den Knotenpunkten)	Amt für Mobilität
Tramlinie verläuft in Mittellage separiert vom Strassenverkehr und wird demnach durch die Verkehrssituation nicht beeinträchtigt	Tramlinie in Mittellage erfordert Verlagerung der dort bestehenden Fahrspuren; ggf. Auswirkungen auf die Ampelphasen im Kreuzungsbereich Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse	Amt für Mobilität
Freiräume werden geschaffen zugunsten Aufenthaltsqualität, Fortbewegung für Fuss- und Veloverkehr; bessere Belichtung und Wahrnehmung des Raums	Umgang mit bestehender grüner Böschungskante als Ruderalstandort / Naturobjekt; ggf. Abhängigkeit von möglichem Rückbau des Roche-Parkhauses	Städtebau & Architektur
Angebote für Passanten (Café, Bar, Shop, Paketshop, Velowerkstatt); Belegung des öffentlichen Raums	Umgang mit bestehender grüner Böschungskante als Ruderalstandort / Naturobjekt	Städtebau & Architektur, Deutsche Bahn, Stadtgärtnerei
durch Absetzen des Velostreifens wird grössere Verkehrssicherheit für Velos erzielt; das Velofahren entlang der Schwarzwaldstrasse wird deutlich attraktiver	Abhängigkeit von der Ausbildung der räumlichen Fuge	Städtebau & Architektur, Amt für Mobilität
direkte Fusswegeverbindung entlang der Schwarzwaldstrasse zwischen Kreuzungspunkt und der anderen Rheinseite; Lückenschluss zur Grenzacherstrasse	begrenzte Platzverhältnisse im Kreuzungsbereich Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse	Amt für Mobilität
klimawirksame Gestaltung durch (teil-)entsiegelte Flächen und Begrünung; attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume	ggf. eingeschränkte Barrierefreiheit	Städtebau & Architektur
klimawirksame Gestaltung durch Verschattung; attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume		Städtebau & Architektur, Stadtgärtnerei

* genannt werden die Zuständigkeiten für den nachfolgenden Projektierungsschritt

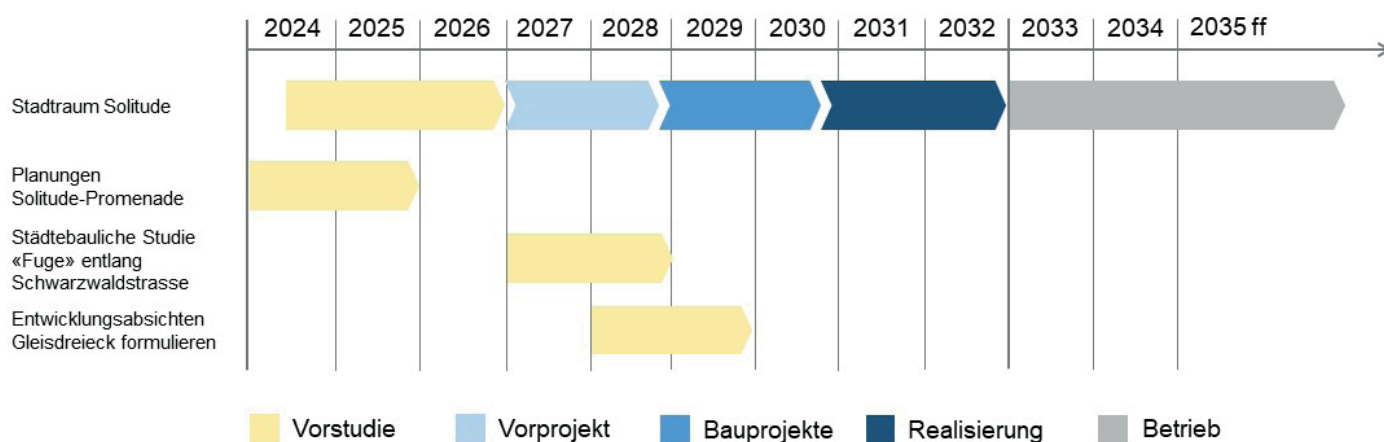
5.1 Massnahmenkatalog

Fokusraum Rheinufer-Promenade					
Nummer	Thema	Massnahme	Schwerpunkt	Zeithorizont	
R1.1	Haltestelle Zugang Süd	den südlichen, zweiten Zugang der S-Bahn-Haltestelle Richtung Rheinufer orientieren und dabei Ein- und Ausgang auf der Ostseite im Bereich zwischen Grenzacherstrasse und Uferpromenade verorten	Stadtraum	2030	
R1.2	fuss- und veloverkehrsfreundliche Gestaltung der Rheinufer-Promenade	Die Gestaltung der Rheinufer-Promenade, unter Berücksichtigung der Naturwerte, auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs sowie komfortorientierten Velofahrens ausrichten	Mobilität	2030	
R1.3	Veloabstellmöglichkeiten am südlichen Zugang	Veloabstellmöglichkeiten in geringem Umfang am südlichen Zugang der Haltestelle verorten	Mobilität	2030	
R1.4	Optionen zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehr im Bereich des Brückenkopfs	Optionen zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich des Brückenkopfs prüfen: A) Verbreiterung und Aufwertung der bestehenden Unterführung B) weiterer Durchstich des Brückenkopfs C) Rheinseitiger Steg mit Anschluss an Grenzacher-Promenade	Mobilität	2030	
R2.1	Massnahmen zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehr im Bereich des Brückenkopfs	bauliche Massnahme zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich des Brückenkopfs nach Prüfung der Optionen: A) Verbreiterung und Aufwertung der bestehenden Unterführung B) weiterer Durchstich des Brückenkopfs C) Rheinseitiger Steg mit Anschluss an Grenzacher-Promenade	Mobilität	2050+	

<i>Wirkung</i>	<i>Risiken / Konflikte / Abhängigkeiten</i>	<i>Zuständigkeiten*</i>
es besteht ein relativ direkter Zugang an den Rhein bzw. zur Rheinufer-Promenade; entsprechend ist der Zugang auf die Freizeitgestaltung ausgerichtet	nochmals gesteigerte Belastungen im Bereich des Eisenbahnwegs durch höhere Passantenfrequentierung; Umgang mit bestehender Ruderalfläche / Naturobjekt zwischen Bahndamm und Wohnüberbauung Eisenbahnweg; Unsicherheit bezüglich bahntechnischer Machbarkeit: Die Prüfung der vertieften Machbarkeit der S-Bahn-Haltestelle durch die DB hat ergeben, dass der südliche Zugang aus bahntechnischer Sicht nur schwierig und mit entsprechenden Zusatzkosten umsetzbar wäre	Deutsche Bahn, Amt für Mobilität
Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr werden auf ein Minimum reduziert	ein Teil des Veloverkehrs wird trotz ergriffener Massnahmen weiterhin über die Rheinufer-Promenade fahren	Stadtgärtnerei
es werden Angebote geschaffen, um Velos ordnungsgemäss und sicher abstellen zu können	vorhandene Abstellmöglichkeiten können Veloverkehr entlang der Rheinufer-Promenade provozieren	Amt für Mobilität
Entlastung der bestehenden Unterführung im Bereich des Brückenkopfs; Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr werden reduziert; der räumlichen Enge der Unterführung wird entgegengewirkt; Angsträume werden vermieden	Risiken / Konflikte / Abhängigkeiten je Prüfoption: A) frühzeitige Abstimmung mit Projekt Wärmepumpenrückgewinnungsanlage der IWB sowie mit Allmendverwaltung bezüglich der vermieteten Nutzräume B) bauliche Machbarkeit erschwert C) frühzeitige Abstimmung mit Projekt Wärmepumpenrückgewinnungsanlage der IWB; Berücksichtigen der Belange des Naturschutzes und des Gewässerraums	Stadtgärtnerei, Amt für Mobilität
Entlastung der bestehenden Unterführung im Bereich des Brückenkopfs; Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr werden reduziert; der räumlichen Enge der Unterführung wird entgegengewirkt; Angsträume werden vermieden	Risiken / Konflikte / Abhängigkeiten je Massnahme: A) frühzeitige Abstimmung mit Projekt Wärmepumpenrückgewinnungsanlage der IWB sowie mit Allmendverwaltung bezüglich der vermieteten Nutzräume B) bauliche Machbarkeit erschwert C) frühzeitige Abstimmung mit Projekt Wärmepumpenrückgewinnungsanlage der IWB; Berücksichtigen der Belange des Naturschutzes und des Gewässerraums	Stadtgärtnerei, Amt für Mobilität

* genannt werden die Zuständigkeiten für den nachfolgenden Projektierungsschritt

5.2 Nächste Schritte



Die Projekte des Kantons Basel-Stadt werden parallel zu den Bahninfrastrukturprojekten im Raum Solitude und Badischer Bahnhof vorwärtsgetrieben, um die Einbettung der neuen Infrastrukturen optimal zu gewährleisten. Aufgrund des nahen Umsetzungshorizontes der Haltestelle Solitude soll unmittelbar nach Beschluss des Konzeptes mit den relevanten Planungsarbeiten begonnen werden. Dies beinhaltet insbesondere die Erstellung einer Vorstudie «Stadtraum Solitude» für den Raum Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse, welche die Umsetzung der im Konzept definierten Massnahmen bis 2030 konkretisiert. Dabei gilt es auch, die im Konzept genannten längerfristigen Entwicklungsoptionen und Massnahmen zu berücksichtigen. Dadurch soll die Aufwärtskompatibilität der auf den Zeithorizont 2030 hin realisierten Massnahmen sichergestellt werden. Ein zentrales Element zur Aufwertung des Strassenraums ist die Aufhebung des Underfly. Diesbezüglich muss die Machbarkeit in der Vorstudie nachgewiesen und mit dem ASTRA abgestimmt werden. Die Federführung für die Vorstudie liegt beim Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt im Amt für Mobilität. Diese Vorstudie gilt es eng mit der Weiterbearbeitung des Vorprojekts zur Solitude-Promenade zu koordinieren.

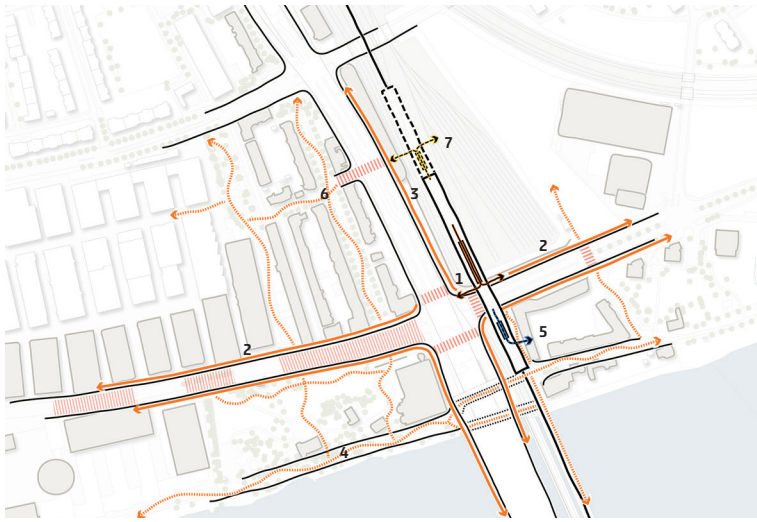
Sobald die entsprechenden Erkenntnisse aus der Vorstudie «Stadtraum Solitude» vorliegen und der Anlass gegeben ist, erstellt das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Städtebau & Architektur eine städtebauliche Studie zum Raum zwischen dem Gleisfeld und der Schwarzwaldstrasse (genannt «Fuge»). Voraussetzungen dafür sind Entscheide zur Nachnutzung des Roche-Parkhauses und der Abschluss der Vorstudie zur Umsetzung der Massnahmen im Horizont 2030. Zudem konkretisieren Städtebau & Architektur gemeinsam mit den betroffenen Partnern die Entwicklungsabsichten des «Gleisdreiecks» in einem noch zu definierenden Verfahren. Hierzu müssen zuerst die Flächenansprüche seitens der Eisenbahn definiert sein.

Anhang

Dokumentation und Verzeichnisse

A.1 Zielbilder Mobilität

Fussverkehr



Zielbild Fussverkehr

(1) Gute und direkte Erreichbarkeit des Hauptzugangs

- Die gute Erreichbarkeit des Hauptzugangs der Haltestelle Solitude ist elementar. Im Vorbereich des Zugangs muss ausreichend Platz zur Verfügung stehen, um bei hohem Personenaufkommen die Massen bewältigen zu können. Einen entscheidenden Beitrag leistet auf längere Sicht die Aufhebung des bestehenden Underfly, wodurch Flächen gewonnen werden können, die bis dahin noch knapp bemessen sein werden. Dies ist auch der Grund, warum der Ein- und Ausgang des Hauptzugangs zur Ecke Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse orientiert sein sollte. Idealerweise stehen im Kreuzungsbereich den Fussgängerinnen und Fussgängern allseitig Querungsmöglichkeiten zur Verfügung, um u.a. möglichst ohne grosse Umwege diesen passieren zu können.

(2) Breite beschattete Trottoirs an der Grenzacherstrasse

- Auch für die Fortbewegung zu Fuss und die Aufenthaltsqualität entlang der Grenzacherstrasse eröffnet die Aufhebung des Underfly neue Spielräume. Trottoirs können verbreitert und Schatten spendende Bäume gepflanzt werden.

(3) Neue Qualitäten entlang der Schwarzwaldstrasse

- Durch Ausbildung und Ausgestaltung einer Fuge zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm werden neue Räume geschaffen, die künftig dem Langsamverkehr zur Verfügung stehen. Breite Trottoirs, Bäume und

ggf. in den Bahndamm integrierte publikumswirksame Nutzungen erzeugen ein neues Erscheinungsbild des bis dato dunklen, lärmigen Verkehrsraums.

(4) Attraktive Gestaltung der Rheinufer-Promenade

- Mit der Umgestaltung des Rheinufers erfährt die Rheinufer-Promenade neue Qualitäten, von denen insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren. In diesem Zuge sollte auch die Passage im Bereich des Brückenkopfs aufgewertet und hell und freundlich gestaltet werden. Gegebenenfalls kann eine zweite Wegeverbindung über einen neuen Steg rheinseitig des Brückenaufegers für Entlastung sorgen.

(5) Anschluss an den südlichen Zugang

- Der südliche Zugang der Haltestelle Solitude ist zur Rheinufer-Promenade orientiert und dient in erster Linie Menschen, die in ihrer Freizeit an den Rhein wollen. Da der Ein- und Ausgang seitlich zwischen Bahndamm und Wohnüberbauung Eisenbahnweg organisiert wird, braucht es eine Durchwegung in diesem Abschnitt von der Grenzacherstrasse zur Promenade.

(6) Wege durchs Quartier

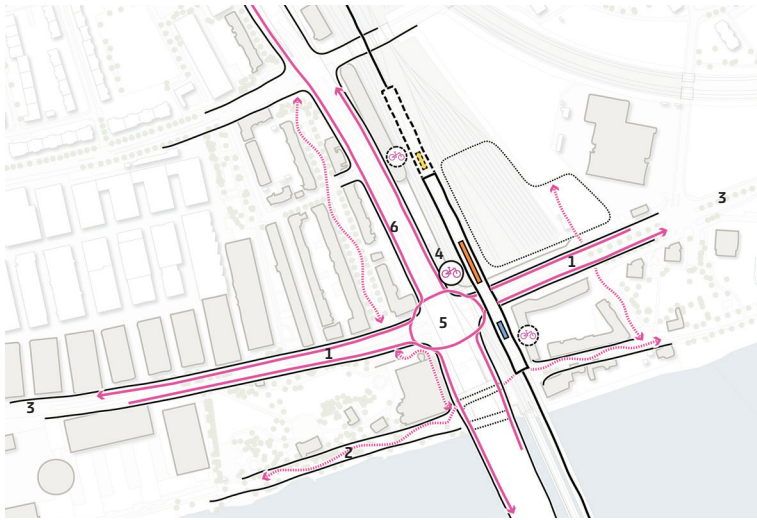
- Fernab der grossen, stark frequentierten Achsen und der Rheinufer-Promenade verlaufen Fusswege durch die ruhigeren Quartiere. Exemplarisch können die Verbindungen entlang der Schwarzwaldallee und Richtung Sandgruben-Areal genannt werden. Im Bereich, wo diese Wege auf die Grenzacherstrasse treffen, ist es wichtig, Übergänge über die Strasse zu schaffen, um an den Solitudepark anknüpfen zu können.

(7) Öffnung des Gleisdreiecks?

- Eine mögliche Öffnung des Gleisdreiecks hängt von einigen äusseren Faktoren ab. Im Fall einer Öffnung werden Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahndammkante sowie in Ost-West-Richtung von der Beuggenstrasse ins Hirzbrunnenquartier empfohlen. Letztere setzt allerdings einen dritten Zugang der Haltestelle und eine Querung des Gleisbogens voraus, um die Quartiere anschliessen zu können.

A.1 Zielbilder Mobilität

Veloverkehr



Zielbild Veloverkehr

(1) Velo-Pendleroute entlang der Grenzacherstrasse

- Der Grossteil des Veloverkehrs in Ost-West-Richtung soll künftig entlang der Grenzacherstrasse geführt und von allen Altersklassen «von 8 bis 88» selbstverständlich und sicher genutzt werden können. Entscheidend ist das Angebot breiter, übersichtlicher Velostreifen, eine gute Signaletik und ein rasches, möglichst barriere- und hindernisarmes Vorankommen. Durch die Aufhebung des Underfly sollte ein entscheidender Flächengewinn für den Veloverkehr erzielt werden.

(2) Entlastung der Uferpromenade

- Die Rheinufer-Promenade soll vom Veloverkehr entlastet werden, um Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Komfortorientiertes Velofahren mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit soll aber weiterhin möglich sein.

(3) Veloverkehr umlenken

- Es braucht gute Lösungen, um künftig den «schnellen» Veloverkehr von der Uferpromenade auf die Grenzacherstrasse logisch umzulenken bzw. diesen wirksam dort zu halten.
- Im Rahmen der langfristigen Entwicklung des Stadtraums Ost könnte die Grenzacherstrasse mit einem geradlinigen Verlauf zur wichtigen Veloachse werden.

(4) Umstieg S-Bahn / Velo

- Da künftig viele Pendlerinnen und Pendler die S-Bahn-

Haltestelle nutzen werden, ist ein möglichst reibungsloser Umstieg zwischen ÖV und Velo wichtig. Es soll ein Veloparking im Bereich des Hauptzugangs angeordnet und in den Bahndamm integriert werden. Gegebenenfalls könnte (temporär / alternativ) das Veloparking in das vorhandene Roche-Parkhaus integriert werden.

- Veloabstellmöglichkeiten am südlichen Zugang sollten bei Bedarf nur in geringem Umfang zur Verfügung gestellt werden, da sonst ungewollt Veloverkehr auf der Rheinufer-Promenade erzeugt werden könnte.
- Optional ist ein ergänzendes Angebot an Leihvelos, -E-Bikes und -Scootern sowie eine Velowerkstatt / Velo-reparaturstation im Bereich der zentralen Velostation denkbar.

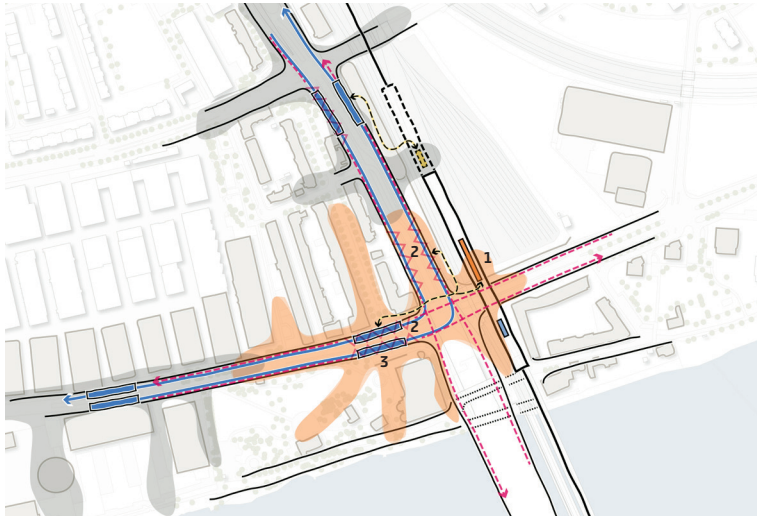
(5) Lösungsansatz für Kreuzungsbereich

- Damit alle Velofahrerinnen und Velofahrer, unabhängig von Alter, Fahrkönnen und Geschwindigkeit, gut und sicher den Kreuzungsbereich von Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse passieren können, wird eine Entflechtung bzw. Separierung der Velowege empfohlen.
- Auf der Ostseite der Kreuzung braucht es Querungsmöglichkeiten in beide Richtungen. So kann gewährleistet werden, dass der Veloverkehr vom Veloparking am Hauptzugang der Haltestelle Solitude direkt auf die Grenzacherstrasse gelangen und regulär in Richtung Osten fahren kann. Ohne diese Querung könnte unerwünschter Veloverkehr auf dem Trottoir nördlich der Grenzacherstrasse provoziert werden.

(6) Gefahrenstellen unter der Brücke entschärfen

- Entlang der Schwarzwaldstrasse erfordern die für den Veloverkehr ungünstige Situation und die schwierigen Lichtverhältnisse unter der Brücke eine deutlich Verbesserung. In Richtung Süden kann der Velostreifen in den bestehenden Seitenbereich verlegt und damit vom restlichen Verkehr separiert werden. Auch in Richtung Norden empfiehlt es sich, langfristig den Velostreifen separat in der Fuge zwischen Fahrbahn und Bahndamm zu führen. Als ergänzendes Angebot steht nach wie vor die Alternativroute entlang der parallel verlaufenden Schwarzwaldallee zur Verfügung.

A.1 Zielbilder Mobilität Öffentlicher Verkehr (ÖV)



Zielbild ÖV

Der ÖV ist eine tragende Säule der leistungsfähigen und zuverlässigen Mobilität in Basel. Der Stadtraum Solitude ist mit vielfältigen ÖV-Angeboten gut an das gesamtstädtische ÖV-Netz angebunden. Die Haltestelle Solitude ist ein wichtiger Anknüpfungspunkt für Pendlerinnen und Pendler und Umsteigepunkt in der Stadt im Rahmen des Herzstücks. Aufgrund der hohen Einwohner-, Arbeitsplatz- und Nutzungsdichte im Umfeld der Haltestelle Solitude muss Mobilität leistungsfähig, komfortabel und zuverlässig gestaltet sein.

(1) S-Bahn-Haltestelle Solitude

- Wichtiger Halt im gesamtstädtischen ÖV-Netz und im grenzübergreifenden Nahverkehrsverbund; der Badische Bahnhof ergänzt mit Anschluss an den schienengebundenen Fernverkehr das attraktive Angebot.
- Direkter Umstieg zwischen den verschiedenen Angeboten des ÖV (S-Bahn, Tram, Bus).
- Haltestelle wird in zwei Ausbaustufen entwickelt und verfügt über drei Zugänge.
- Hauptzugang Mitte an der Grenzacherstrasse: Umstieg zwischen S-Bahn, Bus und Tram; südlicher Zugang zur Rheinufer-Promenade (Fussverkehr, Freizeit); nördlicher Zugang: Umstieg zwischen S-Bahn und Tram.

(2) Gutes Bus-Angebot

- Mit den Buslinien 31, 36, 38 und 42 bestehen ab der Haltestelle Tinguely Museum wie gehabt direkte Anschlüsse in Richtung Innenstadt, Bahnhof SBB, Kleinbasel und

Riehen.

- Da die Haltestelle mit 5 Halteketten und «überdeck» organisiert ist und mehr Umsteigebeziehungen zu den weiteren ÖV-Angeboten existieren werden, ist eine gute Signaletik bedeutend.
- Ggf. könnte die Taktung von 7,5 bzw. 15 Minuten langfristig weiter erhöht werden.

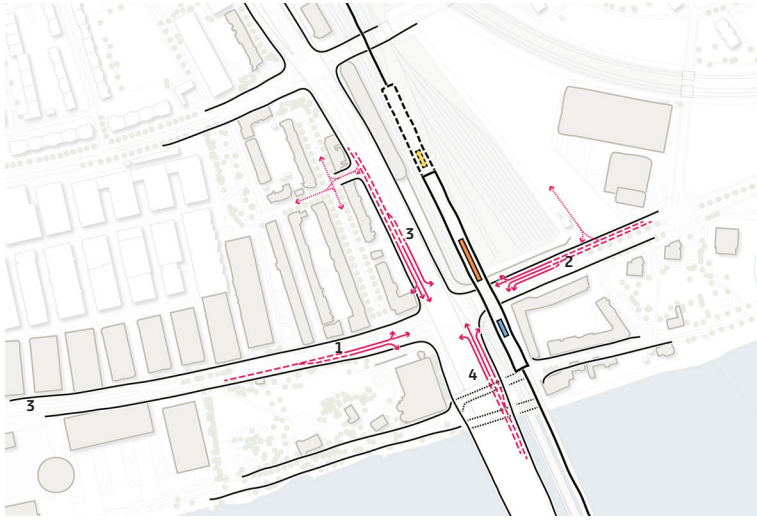
(3) Planungen für neue Tramlinie inklusive

Tramhaltestellen

- Für ca. 2040 ist eine neue Tramlinie inkl. Tramhaltestellen im Bereich der Solitude in Planung; diese kompletieren das ÖV-Angebot im Umfeld der Haltestelle Solitude.
- Vor dem Museum Tinguely in der Grenzacherstrasse wird an zentraler Stelle ein Haltepunkt verortet; der Haltepunkt ermöglicht eine allseits gute Einbindung (Umstieg zu anderen ÖV-Angeboten und räumliche Nähe zu Roche, Wohnquartieren, Solitudepark und Rheinufer-Promenade).
- Ein zweiter Haltepunkt ist in der Schwarzwaldstrasse unterhalb der Kreuzung mit der Wettsteinallee / Bäumlhofstrasse vorgesehen; dort ist der Umstieg zwischen neuer Tram- und S-Bahn-Haltestelle, über den optionalen nördlichen Zugang, besonders relevant.
- In der Schwarzwaldstrasse wird die Tramlinienführung im Mischverkehr entlang der äusseren Fahrbahnschienen empfohlen; dies ermöglicht ein einfaches «Aufsplitten» der Tramlinien im weiteren Verlauf zum Badischen Bahnhof, welches bedingt wird durch den Höhenverlauf der Osttangente (im Süden aufgeständert, im Norden unterirdisch) und die dazugehörigen Auf- und Abfahrten.
- Ggf. könnte die Tramlinie in Richtung Norden in der Fuge zwischen Fahrbahn und Bahndamm geführt werden, sodass diese unabhängig vom Verkehr verläuft.

A.1 Zielbilder Mobilität

Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Zielbild MIV

Die Grenzacherstrasse und die Schwarzwaldstrasse werden für den MIV auch langfristig eine wichtige Rolle spielen. In Nord-Süd-Richtung, entlang der Schwarzwaldstrasse, verlaufen die städtischen Verkehre zum Badischen Bahnhof bzw. in Richtung Breite über die Schwarzwaldbrücke sowie die Fernverkehre von und zur Autobahn. Für die Grenzacherstrasse wird als langfristiges Ziel die Aufhebung des Underfly angestrebt, um die für den Langsamverkehr notwendigen Flächen und Räume zu gewinnen. Die Aufhebung des Underfly bedeutet, dass der Knoten Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse neuorganisiert werden kann bzw. werden muss. Welche Fahrspuren in diesem Zuge aufgegeben und welche Abbiegebeziehungen optimiert werden können, muss im weiteren Verlauf eingehend geprüft werden. Folgende möglichen Optimierungen für den MIV werden vor dem Hintergrund des langfristigen stadträumlichen Konzeptes angeregt:

(1) Grenzacherstrasse von Westen, von Roche / Wettsteinplatz kommend:

- Durch die angestrebte Aufhebung des Underfly muss die Geradeausspur in Richtung Kreisverkehr Rank / Stadtraum Ost wieder oberirdisch angeboten werden.
- Der Linksabbieger in Richtung Badischer Bahnhof bleibt bestehen.
- Der Verzicht auf einen der beiden Rechtsabbieger in Richtung Schwarzwaldbrücke / Breite sollte geprüft werden; in dem Fall würde weiterhin ein Rechtsabbieger bestehen bleiben.

(2) Grenzacherstrasse von Osten, von Kreisverkehr Rank / Stadtraum Ost kommend:

- Durch die angestrebte Aufhebung des Underfly muss die Geradeausspur in Richtung Roche / Wettsteinplatz wieder oberirdisch angeboten werden.
- Der Rechtsabbieger in Richtung Badischer Bahnhof bleibt bestehen.
- Die beiden Linksabbieger in Richtung Schwarzwaldbrücke / Breite sollen in die Mitte verlagert werden (anstelle des Underfly); die Machbarkeit sollte geprüft werden.

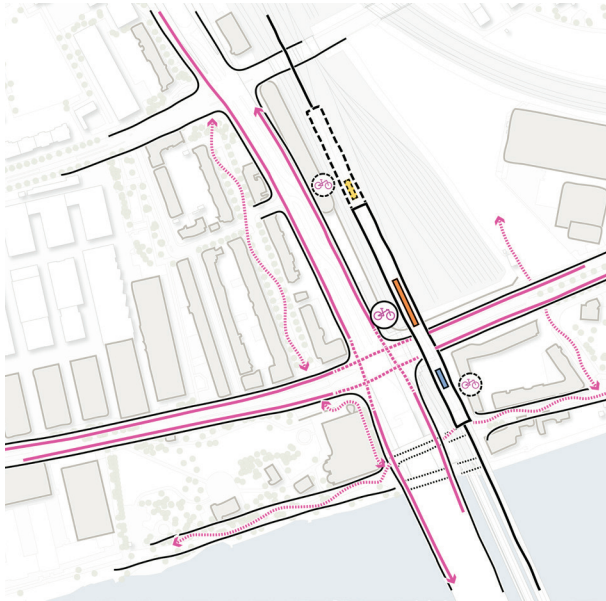
(3) Schwarzwaldstrasse von Norden, vom Badischen Bahnhof kommend:

- Die kombinierte Geradeaus-Rechtsabbiegerspur in Richtung Schwarzwaldbrücke bzw. Roche / Wettsteinplatz bleibt bestehen.
- Der Verzicht auf die Geradeausspur in Richtung Schwarzwaldbrücke / Breite sollte geprüft werden (für den Fall, dass die Tramlinien künftig in Mittellage geführt werden und der Linksabbieger anstelle der Geradeausspur in Seitenlage organisiert werden muss).
- Der Linksabbieger in Richtung Kreisverkehr Rank / Stadtraum Ost muss anstelle der separaten Geradeausspur in Seitenlage organisiert werden, wenn künftig die Tramlinie in Mittellage geführt werden soll; die Machbarkeit sollte geprüft werden.

(4) Schwarzwaldstrasse von Süden, von Schwarzwaldbrücke / Breite kommend:

- Die Geradeausspur in Richtung Badischer Bahnhof bleibt bestehen.
- Der Rechtsabbieger in Richtung Kreisverkehr Rank / Stadtraum Ost bleibt bestehen.
- Der Verzicht auf einen der beiden Linksabbieger in Richtung Roche / Wettsteinplatz sollte geprüft werden; in dem Fall würde weiterhin einer der beiden Linksabbieger bestehen bleiben.

A.2 Weitere Untersuchungen Veloverkehr



Veloverkehr Variante 1

Velo Variante 1: «Pendleroute entlang der Strassen»

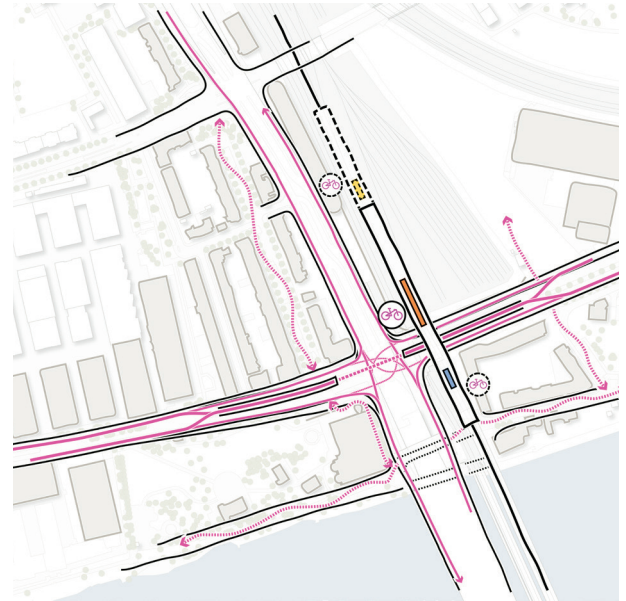
Der Veloverkehr bzw. die Velo-Pendleroute verläuft auf gekennzeichneten Velospuren am Rande der Fahrstreifen des MIV. Mit diesem Lösungsansatz wird eine konventionelle, bis zuletzt mehrheitlich umgesetzte Veloführung weiterverfolgt.

Vorzüge:

- Die Veloführung ermöglicht schnellen und erfahrenen Velofahrerinnen und Velofahrern ein «Mitschwimmen» mit dem Verkehr und ein rasches Vorankommen.
- Im Vergleich zur empfohlenen Veloführung (siehe S. 67) ist insbesondere beim Linksabbiegen von geringeren Zeitverlusten auszugehen.

Konflikte:

- Der Lösungsansatz ist eher ausgelegt auf erfahrene und schnelle Velofahrerinnen und Velofahrer; weniger geübte Velofahrerinnen und Velofahrer meiden möglicherweise die Route entlang der Hauptachsen und weichen daher lieber auf die Rheinufer-Promenade aus.
- Das Linksabbiegen für den Veloverkehr erfordert das Queren einzelner Fahrspuren, zuungunsten der Verkehrssicherheit.
- Zum Teil werden Velostreifen und Busspur kombiniert, wodurch es zu Konflikten zwischen ebendiesen Verkehrsteilnehmenden kommen kann.



Veloverkehr Variante 2

Velo Variante 2: «Velo-Pendleroute durch den Underfly»

Die Velo-Pendleroute entlang der Grenzacherstrasse wird durch den existierenden Underfly gelenkt. Der MIV verkehrt stattdessen oberirdisch.

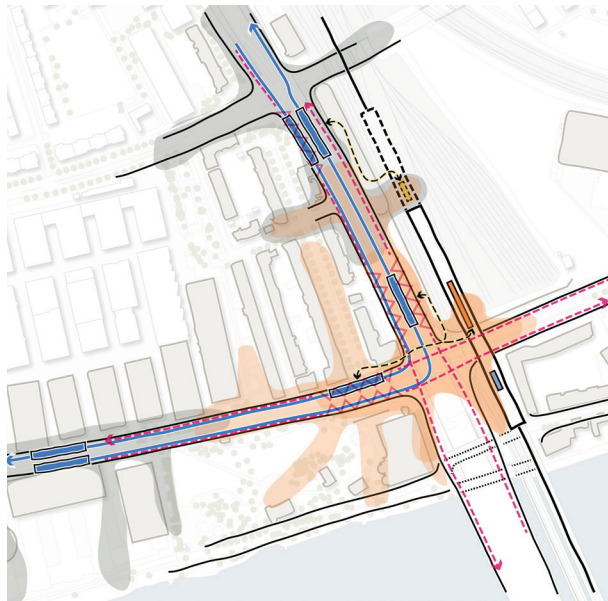
Vorzüge:

- Die Veloführung durch den Underfly ermöglicht ein rasches Vorankommen (ausschliesslich) längs der Grenzacherstrasse, da zumindest der Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse umfahren wird.

Konflikte

- Bei der Lenkung des Veloverkehrs entlang der Grenzacherstrasse in den Underfly ist in beide Richtungen eine zweifache Querung der Fahrspuren notwendig (je einmal zum «Einfädeln» und zum «Ausfädeln»); dies trägt entweder zu einer geringeren Verkehrssicherheit bei oder das Queren wird durch Lichtsignalanlagen geregelt (wodurch es zu Zeitverlusten kommen kann).
- Die Veloführung durch den Underfly kommt dem schnellen Pendlerverkehr längs der Grenzacherstrasse zugute, abbiegender Veloverkehr und Pendlerinnen und Pendler, die zur S-Bahn-Haltestelle bzw. zum Veloparking wollen, müssen jedoch auf Strassenniveau verkehren.
- Ebenfalls kritisch: Durch die Umverteilung der Verkehre nimmt die Präsenz des MIV im Stadtraum Solitude zu, während die des Velos abnimmt.

A.2 Weitere Untersuchungen Öffentlicher Verkehr (ÖV)



Tram Variante 1

Tram Variante 1: «Tramhaltestelle gesplittet»

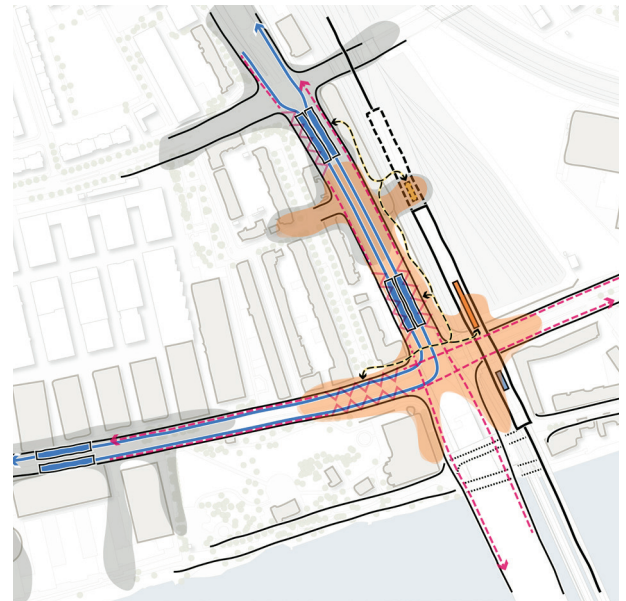
Gesplittete Tramhaltestelle und Anknüpfen an die bestehende «Haltestellen-Logik» mit der Übereck-Lösung: Die Haltekante für Tramfahrten in Richtung Westen/Wettsteinplatz liegt in der Grenzacherstrasse; die Haltekante in Richtung Norden/Badischer Bahnhof liegt in der Schwarzwaldstrasse.

Vorzüge:

- Die Haltekanten der Tramhaltestelle Tinguely Museum sind jeweils «hinter» dem Verkehrsknoten und daher verkehrstechnisch von Vorteil; die Trams sind weniger abhängig von den Ampelphasen an der Kreuzung Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse und müssen daher nicht nach dem Halt auf eine Freigabe für die Weiterfahrt warten.

Konflikte:

- Durch die Tramhaltestellen «übereck» gibt es keine zentrale und klare «Adresse» der Haltekanten; dies erschwert die Orientierung beim Ein-/Aus- und Umstieg.
- Bei der Tramlinienführung in Richtung Norden/Badischer Bahnhof liegt die Haltekante bereits in der Schwarzwaldstrasse und rückt so räumlich sehr nah an die weitere Tramhaltestelle im Bereich der Kreuzung Schwarzwaldstrasse/Wettsteinallee; es entsteht ein Haltestellen-Überangebot in der Schwarzwaldstrasse zuungunsten des Angebots in der Grenzacherstrasse.



Tram Variante 2

Tram Variante 2: «Tramhaltestelle Schwarzwaldstrasse»

Zentrale Tramhaltestelle in der Schwarzwaldstrasse, unmittelbar nördlich des Kreuzungsbereichs Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse; die Tramlinienführung erfolgt in Mittellage zwischen den Stützen der Autobahnbrücke.

Vorzüge:

- Direkter Umstieg zwischen S-Bahn und Tram
- Tramhaltestelle belebt den Stadtraum unter der Brücke.
- Das Tram verkehrt auf einer eigenen Tramtrasse und ist entsprechend weniger beeinflusst durch die Verkehrslage.

Konflikte

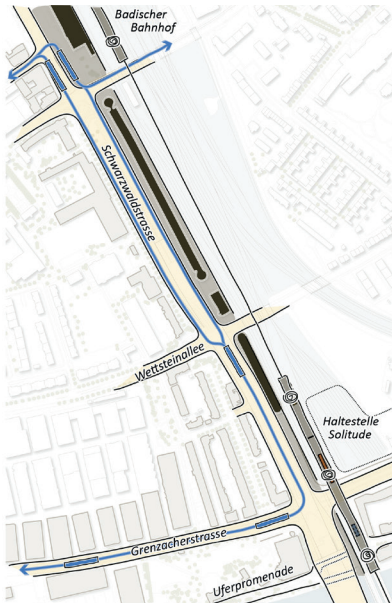
- In der Schwarzwaldstrasse existieren mit der Tramhaltestelle im Bereich der Kreuzung Schwarzwaldstrasse/Wettsteinallee zwei Tramhaltestellen innerhalb kurzer Distanz (dies macht eine Haltestelle obsolet); dafür besteht eine grössere Distanz zur Haltestelle Roche; es entsteht ein Ungleichgewicht der Einzugsbereiche.
- Weniger gute Erreichbarkeit der Tramhaltestelle aus dem Umfeld

Alternative Tramlinie Grenzacherstrasse

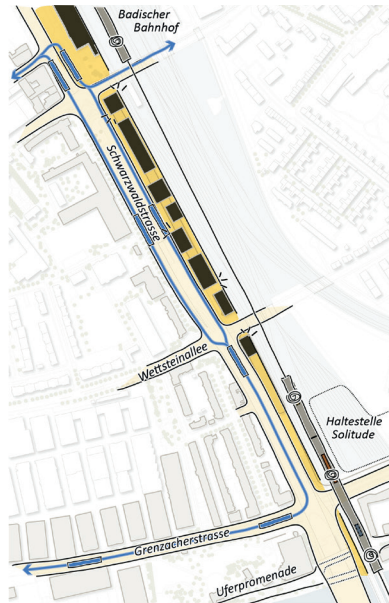
Die Langfristperspektive einer möglichen Tramlinie in Richtung Grenzach/Stadtraum über die Grenzacherstrasse wurde thematisiert, aber in diesem Rahmen nicht vertiefend untersucht.

A.2 Weitere Untersuchungen

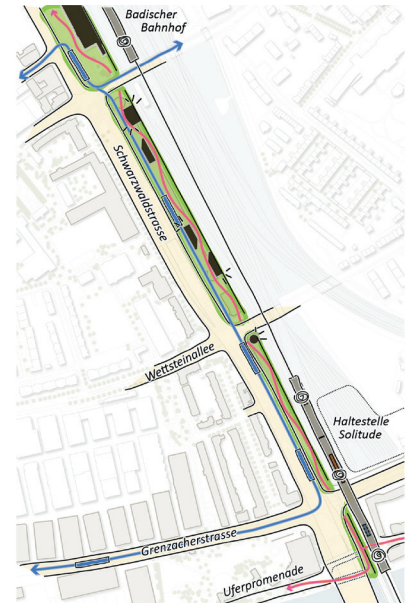
Fuge Schwarzwaldstrasse



Ausgangslage



Szenario «Urbane Rinne»



Szenario «Grüne Fuge»

Im Rahmen der Entwicklung des Stadtraums Solitude werden Aussagen zur Zukunft der «räumlichen Fuge» zwischen Bahndamm und Autobahn gemacht. Die Fuge erstreckt sich vom Badischen Bahnhof bis zur S-Bahn-Haltestelle Solitude, ggf. auch bis zum Rhein. Heute ist dieser Zwischenraum geprägt von autoaffinen Nutzungen. Folgende Szenarien zeigen mögliche Entwicklungsperspektiven für die Fuge und Wechselwirkungen mit der Haltestelle Solitude.

Szenario «Urbane Rinne»

Das Szenario verfolgt den Ansatz einer neuen Urbanität entlang der Schwarzwaldstrasse, welche durch die Transformation und Entwicklung der Flächen zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm entsteht. Die Lagegunst wird genutzt und es werden städtebauliche Akzente an den Mobilitätsachsen gesetzt.

Vorzüge:

- Verdichtete Entwicklung von untergenutzten Flächen
- Hervorragende Lagequalität durch direkte Nähe zu Autobahn, Strassen und ÖV
- Möglichkeiten für stadträumliche Akzentuierungen

Konflikte:

- Räumlich isolierte Nutzungen
- Hohe Lärmbelastung von beiden Seiten durch Autobahn / Nationalstrasse und Eisenbahn

- Schmale Grundstückszuschnitte erfordern gute typologische Lösungen.
- Erschliessung der Grundstücke

Szenario «Grüne Fuge»

- Die Flächen zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm werden freigespielt zugunsten eines linearen Grünraums, welcher eine attraktive Verbindung zwischen Badischem Bahnhof und Rheinufer herstellt. Sonderbausteine, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, sind in den Grünzug integriert.

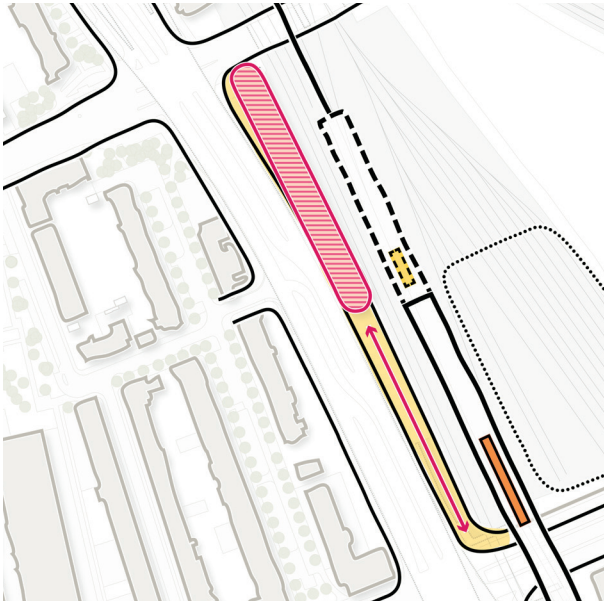
Vorzüge:

- Ein verbindender linearer Grünraum zwischen den Verkehrssträngen mit integrierten Sonderbausteinen gleicht mögliche freiräumliche Bedarfe und Defizite im Umfeld aus.
- Grünzug als attraktive Fuss- /Velo- /ÖV-Verbindung

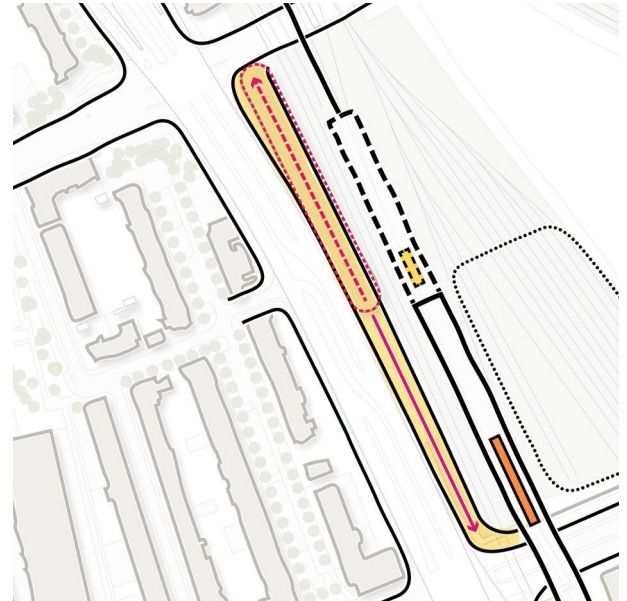
Konflikte:

- Der Freiraum ist räumlich isoliert; die Erreichbarkeit stellt eine Herausforderung dar.
- Hohe Lärmbelastung von beiden Seiten durch Autobahn / Nationalstrasse und Eisenbahn
- Mögliche Konkurrenz zur bereits existierenden, parallelen Verbindung entlang von Sandgrubenareal / Schwarzwaldallee

A.2 Weitere Untersuchungen Roche-Parkhaus



Roche-Parkhaus Variante 1



Roche-Parkhaus Variante 2

Variante 1: «Erhalt / Umnutzung des Roche-Parkhauses»

Das bestehende Roche-Parkhaus bleibt – obwohl es ursprünglich als Provisorium geplant und realisiert wurde – auch über die angedachte Laufzeit längerfristig bestehen und erfährt eine Umnutzung.

Vorzüge:

- Umgestaltungschancen (Grün, Fuss, Velo) im Quartier durch Aufhebung von Parkplätzen, weniger Verkehr
- Schafft Platz für weitere Mobilitätsangebote im Bereich der Haltestelle

Konflikte:

- Der Angstraum auf Höhe des Parkhauses bleibt bestehen.
- Der Veloverkehr bleibt wie gehabt auf der Strasse und teilt sich mit dem Bus eine Fahrspur.
- Die Erreichbarkeit der potenziellen Tramhaltestelle «Wettsteinallee» ist stark eingeschränkt.
- Ursprünglich als Provisorium geplant, werden bei langfristigen Erhalt Natur-Ersatzmassnahmen notwendig.
- Nutzungsplanerisches Verfahren (Umzonung Bahnareal in Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse)
- Das Potenzial der Nachnutzung des Roche-Parkhauses als Quartierparking wird aufgrund der isolierten Lage als eher gering eingeschätzt.
- Die spezifische Typologie (limitierte Geschosshöhen) grenzt Möglichkeiten der Nachnutzung stark ein.

Variante 2: «Rückbau des Roche-Parkhauses»

(Empfehlung)

Das provisorische Roche-Parkhaus wird zurückgebaut. Dies eröffnet neue stadträumliche Möglichkeiten für den Bereich zwischen Schwarzwaldstrasse und Bahndamm.

Vorzüge:

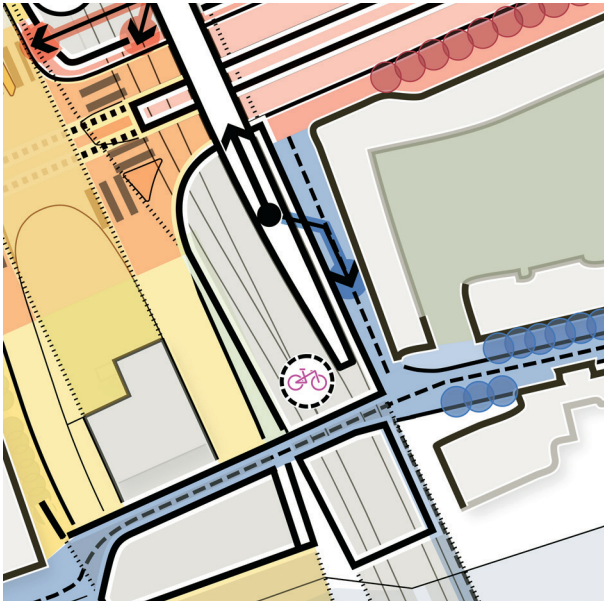
- Die Ausbildung der Fuge eröffnet neue stadträumliche (Entwicklungs-)Perspektive.
- Gewonnene Räume kommen dem Langsamverkehr (Fuss, Velo) zugute.
- Verbesserte Aufenthaltsqualitäten durch mehr Licht und mehr Grün im öffentlichen Raum
- Besserer Anschluss zur möglichen, geplanten Tramhaltestelle «Wettsteinallee»

Konflikte

- Die vorhandene Bausubstanz wird zurückgebaut (Stichwort «graue Energie»).
- Mögliche Bedarfe für Quartierparkierung müssen an anderer Stelle gefunden werden.

A.2 Weitere Untersuchungen

Haltestelle Solitude: südlicher Zugang



Zugang Süd Variante 1

Variante 1: «Zugang Süd – seitlicher Anschluss»

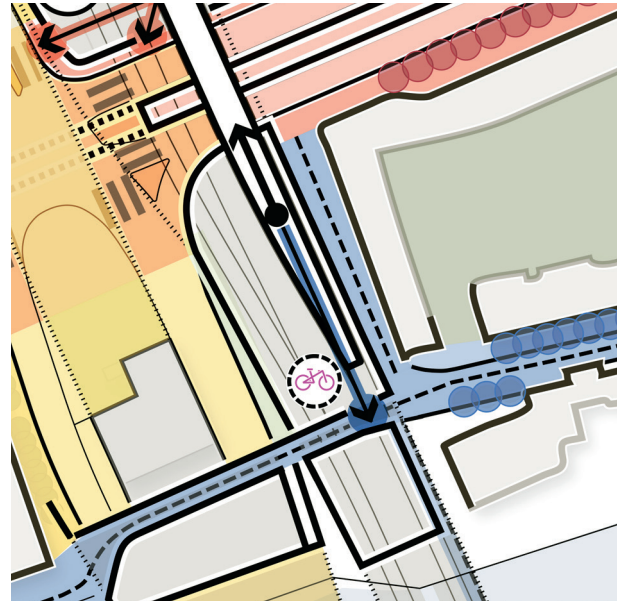
Zugangssituation im südlichen Seitenbereich zwischen Bahndamm und Wohnüberbauung Eisenbahnweg

Vorzüge:

- Die Personenströme werden nicht direkt auf die stark befahrene Unterführung entlang der Solitude-Promenade geleitet, sondern in einen «Stauraum» seitlich des Bahndamms. Schwerwiegende Konflikte von kreuzendem Fuss- und Veloverkehr werden somit vermieden.
- Mit einem seitlichen Zugang kann sowohl die Solitude-Promenade als auch die südseitige Grenzacherstrasse erschlossen werden.
- Im Bahndamm hin zum Eisenbahnweg ist bereits heute eine kleine Platzsituation vorzufinden, welche ggf. in ihrer Funktion weiter ausgebaut werden kann.
- An dieser Stelle sind bereits heute Veloabstellplätze lokalisiert.

Konflikte:

- Beanspruchung der Flächen und Fussverkehrsfrequenz im Bereich zwischen Bahndamm und Wohnüberbauung Eisenbahnweg
- Die vertiefende Machbarkeitsprüfung der DB hat ergeben, dass der Zugang südlich der Grenzacherstrasse bahntechnisch schwierig zu realisieren ist und mit entsprechenden Zusatzkosten zu rechnen ist.



Zugang Süd Variante 2

Variante 2: «Zugang Süd – Anschluss Unterführung»

Zugangssituation im Bereich des Brückenkopfs, in der bestehenden Unterführung

Vorzüge:

- Geradliniger Verlauf des Zugangs mit «Adresse» direkt an der Rheinufer-Promenade
- Durch den Anschluss des Zugangs im Bereich der Unterführung kann möglicherweise eine Belebung der Situation erzielt werden.

Konflikte

- Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr im Bereich der engen Unterführung werden möglicherweise forciert.
- Es müssen ohne Aussenbezug längere Wegstrecken zwischen Treppenaufgang und Anschluss im Bereich der Unterführung zurückgelegt werden.
- Vorhandene Nutzungen im Brückenkopf werden möglicherweise verdrängt.
- Verortung von Veloabstellplätzen im Bereich der Unterführung fraglich; Abstellmöglichkeiten im Aussenbereich sind naheliegender (vergleichbar mit heutiger Situation); Umwege müssen in Kauf genommen werden.
- Die vertiefende Machbarkeitsprüfung der DB hat ergeben, dass der Zugang südlich der Grenzacherstrasse bahntechnisch schwierig zu realisieren ist und mit entsprechenden Zusatzkosten zu rechnen ist.

