

Interpellation Nr. 146 (Januar 2017)

17.5001.01

betreffend Neubau im Geviert Solothurnerstrasse - Hochstrasse -
Pfeffingerstrasse

Wie in den Medien verschiedentlich berichtet (BaZ 12.12.16, Tageswoche 16.12.16), haben die Anwohnenden der Liegenschaften Solothurnerstrasse 11, Hochstrasse 4 bis 10 und Pfeffingerstrasse 8 bis 12 per Ende September dieses Jahres die Kündigung erhalten. Anfang 2018 sollen in diesem Geviert ein Gewerbe- und Bürogebäude sowie 47 Mietwohnungen entstehen.

Dieser Ort ist stadtentwicklerisch nicht ganz uninteressant. Erstens befindet er sich innerhalb einer sog. Interessenslinie der SBB. Die Interessenslinien geben der Bahn die Möglichkeit, gegen Bauvorhaben in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Einspruch zu erheben, sollten diese einer möglichen Erweiterung z. B. der Gleise im Weg stehen. 2009 haben die SBB deshalb gegen eine Baubewilligung des BVD für die Zürcher Anlagestiftung Turidomus für ein Gebäude an gleicher Stelle Einspruch erhoben. Offenbar war dies beim jetzigen Baubegehren nicht mehr der Fall, da keine Gleiserweiterung in diesem Bereich mehr vorgesehen ist.

Zweitens ist der Ort interessant, weil sich nach dem fast vollständigen Auszug der Post aus dem roten Postreitergebäude und dessen Neunutzung resp. Abbruch neue Möglichkeiten einer Querung der Gleise in diesem Perimeter ergeben. Zudem sollte die für den Bahnverkehr zu niedrige Peter Merian-Brücke mittelfristig ersetzt werden.

Im Jahre 2013 hat das Planungsamt bei drei Planungsbüros eine Testplanung in Auftrag gegeben. Im Bericht unter dem Titel "Hochstrasse: Quartierabschluss Gleisfeld Süd Bahnhof SBB – Basel" integrierte ein Büro das bestehende Postreitergebäude in seinen Querungsentwurf, ein Büro plante einen Neubau über die Gleise, und ein Büro schlug eine Unterführung vor und das Entfernen des Postreiters. Wichtig dabei ist, dass alle drei Büros einen grosszügigen Eingangsbereich ins Quartier am Südende der Querung, also im Perimeter des oben erwähnten Baubegehrens, planten, um den jetzigen, wenig attraktiven Zugang in Quartier (Spreizabfahrt von der Peter Merian-Brücke oberhalb des sog. "Pfäffilochs") zu verbessern. Eine mit diesen Lösungen kompatible Überbauung dieses Eingangsbereichs durch Turidomus ist in allen drei Entwürfen mitgedacht. Nachdem die SBB die Planung einer Personenunterführung (PU) West vom Meret Oppenheim-Platz zum Elsässertor in Angriff genommen hat, sistierte das BVD die Weiterverfolgung der Testplanung.

Nun ist eine PU West aus herzustück- und finanztechnischen Gründen in weiter Ferne; nicht einmal in die Gestaltung des neues Meret Oppenheim-Platzes hat sie Eingang gefunden. Andererseits ist der Engpass auf der Passerelle seit Längerem eine Tatsache, und nach wie vor wartet das Gundeli auf eine attraktive Querung der Gleise Richtung Innerstadt auch für den Langsamverkehr, sprich Fussgänger und Velos.

Wird die von der Turidomus geplante Blockrandbebauung beim Pfäffiloch verwirklicht, lassen sich grosszügige Querungen beim Postreiter mit entsprechender Eingangssituation ins Quartier im Sinne der Testplanungen nicht mehr verwirklichen.

Deshalb möchte ich die Regierung bitten, mir folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Turidomus für ihr Bauprojekt an der Hochstrasse schon eine Baubewilligung erteilt worden?
Wenn ja, kann eine solche Baubewilligung noch zurückgezogen werden?
2. Ist es richtig, dass die Turidomus die in Frage stehenden Parzellen nach dem Entscheid von 2009 dem Kanton zum Kauf angeboten hat? Wenn ja, weshalb wurden sie vom Kanton nicht gekauft?
3. Wie erklärt sich, dass dem Beirat zum Stadtteilrichtplan Gundeldingen (StaP) ein Szenario für die "Entwicklungsrichtungen Gundeldingen" vorgestellt und mit ihm diskutiert wurde (Vgl. Aktennotiz 3 Treffen Beirat Stadtteilrichtplan Gundeldingen vom

12. Dezember 2016), indem eine grosszügige Querung der Gleise beim Postreiter unter Einbezug des Perimeters Solothurnerstrasse – Hochstrasse – Pfeffingerstrasse vorgesehen ist (Szenario B "Gundeli stärkt seine Präsenz"), das aber bei einer Baubewilligung für die Turidomus gar nicht verwirklicht werden kann?

4. Inwiefern erachtet es das Planungsamt als sinnvoll, die sistierte Testplanung angesichts der Situation bei der Querung West wieder aufzugreifen, insofern dies aufgrund einer Baubewilligung überhaupt noch möglich ist?
5. Kann sich das BVD vorstellen, zusammen mit den SBB, die auf seine Interessenslinie bestehen würde, die auch für die Bahn angesichts der Situation bei der Querung West willkommene Querung Ost zu planen und voranzutreiben, wiederum insofern dies aufgrund der jetzigen Rechtslage noch möglich ist?

Oswald Inglin