



An den Grossen Rat

19.5293.02

BVD/P195293

Basel, 27. Oktober 2021

Regierungsratsbeschluss vom 26. Oktober 2021

Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend „Verbesserung der Veloverbindungen vom „Gundeli“ in die Innenstadt“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. November 2019 den nachstehenden Anzug Tim Cuénod und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Die "Gundeli-Passerelle" verbindet heute das Gundeldingerquartier (Hochstrasse, beim Restaurant Bundesbahn) mit der Tramstation "Peter Merian", den umliegenden Gebäuden sowie mit der Nauenstrasse. Sie wirkt in die Jahre gekommen und ist heute ein reiner Fussgängersteg. Velofahrerinnen und Velofahrer aus dem Osten und dem Zentrum des Gundeldinger Quartiers, die in die Innenstadt gelangen wollen, müssen sich heute entweder auf die Münchensteinerbrücke oder auf die Peter Merian-Brücke begeben. Beides ist nicht ganz ungefährlich, insbesondere bei der Münchensteinerbrücke ist es schon mehrfach zu Unfällen mit Beteiligung von Velofahrern gekommen. Bei der Peter-Merian-Brücke besteht ein anderes Problem: Bei der "Kreuzung" mit der Postpassage und dem Peter Merian-Weg kommen sich Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten oft stark in die Quere, heikle Situationen und Rückstau sind keine Seltenheit. Die heutigen Veloverbindungen vom Ostteil und Zentrum des Gundelis in die Innenstadt können daher kaum als befriedigend betrachtet werden. Besonders stark davon betroffen sind u.a. im Gundeldingerquartier wohnhafte Schülerinnen und Schüler der Sekundärschule "De Wette". Aus diesen Gründen bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

1. Ob man die Gundeli-Passerelle nicht schon heute für den Veloverkehr öffnen könnte.
2. Ob die Gundeli-Passerelle nicht ohnehin bald umfassend saniert werden müsste
3. Ob man sie bei dieser Gelegenheit nicht für den Veloverkehr "ertüchtigen" könnte (Verbreiterung etc.).
4. Ob es nicht auch möglich wäre von der Gundeli-Passerelle aus Verzweigungen auf die etwas tiefer liegenden Velowege beim Peter Merian-Weg zu errichten.
5. Ob man den Neubau des "Nauentors" nicht nutzen könnte, um eine Velounterführung unter der Peter Merian-Brücke hindurch vom Peter Merian-Weg zur Post-Passage zu errichten.

Tim Cuénod, Jörg Vitelli, Ursula Metzger, René Brigger, Barbara Wegmann, Lisa Mathys, Raphael Fuhrer, Kaspar Sutter, David Wüest-Rudin»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, die Verbindung zwischen dem Gundeli und der Innenstadt für den Veloverkehr zu verbessern. Als entsprechende Sofortmassnahme wird daher

aktuell ein Verkehrsversuch auf der Münchensteinerbrücke durchgeführt. Dabei wird dem Veloverkehr stadtauswärts deutlich mehr Raum zur Verfügung gestellt. Sollte der Versuch erfolgreich verlaufen, würde die Massnahme dauerhaft umgesetzt.

Angesichts des unbestrittenen Handlungsbedarfs setzt sich der Regierungsrat zudem für zeitnahe Verbesserungen im Rahmen der Sanierung der Peter Merian-Brücke durch die SBB ein (vgl. Stellungnahme des Regierungsrats zur Motion der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Veloanbindung Gundeli (21.5233.02)) ein. Zudem soll für die Umsetzung der im Teilrichtplan Velo festgehaltenen Verbindungen über das Gleisfeld beim Bahnhof SBB eine Gesamtschau vorgenommen werden. Ziel ist es, zukunftsfähige Lösungen, abgestimmt auf den Ausbau der Bahninfrastruktur und die Entwicklungen im Bahnhofumfeld, zu evaluieren sowie deren Zeithorizonte aufzuzeigen. Diese Gesamtschau ist naturgemäss komplex und abhängig von der Planung des Ausbaus des Bahnknotens Basel. Sie wird voraussichtlich Ende 2021 vorliegen. Die im vorliegenden Anzug vorgeschlagene Anpassung und Öffnung der Gundeli-Passerelle für den Veloverkehr ist eine der möglichen Gleisquerungen. Aktuell ist diese Achse aber nicht als kantonale Veloroute im Teilrichtplan Velo enthalten.

2. Beantwortung der Fragen

1. *(Kann man) ...die Gundeli-Passerelle nicht schon heute für den Veloverkehr öffnen?*

Für eine gemeinsame Nutzung von Fuss- und Veloverkehr ist die heutige Passerelle mit einer lichten Breite von rund 2.50 m deutlich zu schmal. Für eine sichere gemeinsame Nutzung im Mischverkehr wäre ein wesentlich breiteres Bauwerk nötig. Die heutige Passerelle kann daher nicht für den Veloverkehr geöffnet werden.

2. *(Muss) ...die Gundeli-Passerelle nicht ohnehin bald umfassend saniert werden?*

Eigentümerin der Gundeli-Passerelle sind die SBB. Abklärungen haben ergeben, dass im laufenden Jahr nur kleinere Substanzerhaltungsmassnahmen durchgeführt werden. Ein grösserer Sanierungsbedarf besteht derzeit nicht. Auch ein Neubau der Passerelle ist in den kommenden Jahren nicht geplant. Er wird vermutlich frühestens im Rahmen längerfristig geplanter Anpassungen des östlichen Gleisfeldes zum Ausbau des Bahnknotens Basel notwendig. Die SBB gehen grundsätzlich davon aus, dass die Passerelle noch über Jahrzehnte mit kostengünstigen Massnahmen in Stand gehalten und betrieben werden kann.

3. *(Könnte man) ...sie bei dieser Gelegenheit nicht für den Veloverkehr "ertüchtigen"... (Verbreiterung etc.)?*

Gemäss Auskunft der Fachstelle für Denkmalpflege der SBB wird die Gundeli-Passerelle mit Baujahr 1903 im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder Schweiz (ISOS) als Einzelobjekt «A» geführt. Gemäss Art. 3 des Natur- und Heimatschutzgesetzes gilt: «Der Bund (und somit die SBB als Betrieb des Bundes) sorgt dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben». Eine allfällige Verbreiterung der Passerelle schätzen die SBB deshalb als kritisch ein.

Ungeachtet dessen ist eine Verbreiterung bzw. ein vorzeitiger Neubau als Ersatz nicht sinnvoll. Zwischen der Passerelle und allfälligen künftigen Anpassungen der Bahninfrastruktur besteht eine starke Abhängigkeit. Die Aufwärtskompatibilität einer veränderten Passerelle könnte heute nicht gewährleistet werden.

Um eine verbreiterte Passerelle auf der Gundeliseite einzubinden, müsste der Kanton relativ viel Land erwerben. Zudem würde die Funktionalität der anliegenden Betriebe eingeschränkt. Schon die heutige Rampe zwischen der Passerelle und der Hochstrasse ist für Velofahrende zu steil. Weil eine neue Passerelle aufgrund der Bahnanforderungen wahrscheinlich noch höher über den Gleisen zu liegen kommen wird, müsste die Rampe deutlich länger als heute und somit abgewinkelt ausgebildet werden. Die beschränkten Platzverhältnisse würden für eine abgewinkelte breite Velorampe jedoch bei Weitem nicht ausreichen.

Auf der Nordseite müsste eine allfällige Veloquerung der Gleise auf der Trambrücke neben der Fussgängerquerung und auf deren Niveau angeordnet werden. Aufgrund der Platzverhältnisse wäre dies jedoch nur möglich, wenn hierzu der auskragende Brückenteil erweitert würde. Ob dabei die gesamte Haltestelle Peter Merian nach Osten oder Westen verschoben werden müsste, wäre im konkreten Projekt zu prüfen.

Die Verbindung zwischen der Passerelle bzw. der Haltestellenebene und der Velo-Pendlerroute auf dem Peter Merian-Weg erfolgt heute aufgrund des Niveauunterschiedes über Treppen, ebenso die Verbindung zur tieferliegenden Nauenstrasse. Für eine fahrbare Verbindung müssten das Peter Merian-Haus, das Jacob Burckhardt-Haus sowie der Zwischenbau umfangreich und mit erheblichen Kostenfolgen baulich angepasst werden (ergänzend siehe Antwort zu Frage 4).

4. *(Wäre es möglich) ...von der Gundeli-Passerelle aus Verzweigungen auf die etwas tiefer liegenden Velowege beim Peter Merian-Weg zu errichten?*

Der Bau einer Unterquerung der Trambrücke im Bereich der Haltestelle Peter Merian ist komplex. Eine Unterquerung in Verlängerung der Passerelle ist aufgrund des geringen Abstandes zwischen der Bahngleise der SBB und der Trambrücke nicht möglich, eine Rampe müsste viel zu steil abtauchen, um hindurchzupassen. Eine Velorampe müsste aufgrund der erforderlichen Länge also teilweise parallel zu den Gleisen bzw. zur Trambrücke verlaufen, um den erforderlichen Niveauunterschied zu überbrücken.

Die Anbindung an den Zwischenbau Jacob Burckhardt-Haus/Peter Merian-Haus auf Niveau der Veloroute im Peter Merian-Weg wird von der davorliegenden Trambrücke behindert. Für eine Anbindung müsste die Veloroute tiefer gelegt werden und dieses Geschoss sowie das darunterliegende Untergeschoss wären baulich anzupassen. Auch die Anbindung an die Nauenstrasse wäre bautechnisch sehr aufwändig und schwierig. Zudem fehlt dort eine sinnvolle Anbindungsmöglichkeit an das Veloroutennetz.

5. *(Könnte man) ...den Neubau des "Nauentors" nicht nutzen ..., um eine Velounterführung unter der Peter Merian-Brücke hindurch vom Peter Merian-Weg zur Post-Passage zu errichten?*

Die Möglichkeiten zur Errichtung einer Unterquerung der Peter Merian-Strasse für Velofahrende auf der Pendlerroute Post-Passage–Peter Merian-Weg sowie deren Anbindung an die Peter Merian-Strasse werden ebenfalls im Rahmen der Bearbeitung der vorgenannten Motion untersucht. Die Abklärungen sind Bestandteil der bereits erwähnten Gesamtschau und der darauf aufbauenden Untersuchungen.

3. Schlussfolgerung

Die gemeinsame Nutzung der heutigen Gundeli-Passerelle durch Fuss- und Veloverkehr ist für den Regierungsrat kein zweckmässiger Ansatz. Die gemischte Nutzung durch Fuss- und Veloverkehr wäre ohne bauliche Anpassungen nicht sicher, zudem sind die Anschlüsse auf beiden Seiten im heutigen Zustand nicht velotauglich. Ein Ersatz der Passerelle ist zum heutigen Zeit-

punkt weder vorgesehen noch notwendig. Sie wäre mit den erforderlichen Massnahmen zum Ausbau des Bahnknotens ziemlich sicher nicht kompatibel, und die Investition damit auch unverhältnismässig.

Der Regierungsrat wird die Passerelle im Rahmen der Gesamtschau der Veloverbindungen zwischen Gundeli und Innenstadt als langfristiges Element mitbetrachten. Da die Gundeli-Passerelle aufgrund der geringen Netzrelevanz nicht im Teilrichtplan Velo enthalten ist, liegt die Priorität auf anderen, direkter im Veloroutennetz eingebundenen Gleisquerungen – besonders auf der Peter Merian-Brücke.

Die Möglichkeiten zur Errichtung einer Velo-Unterquerung der Peter Merian-Strasse werden bereits aufgrund der Motion der Bau- und Raumplanungskommission untersucht. Der Regierungsrat wird dazu sowie zur Gesamtschau erneut berichten, sobald Ergebnisse vorliegen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend „Verbesserung der Veloverbindungen vom „Gundeli“ in die Innenstadt“ stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin