



An den Grossen Rat

22.5013.02

BVD/P225013

Basel, 2. Februar 2022

Regierungsratsbeschluss vom 1. Februar 2022

Interpellation Nr. 165 von Tonja Zürcher betreffend «doch keine richtige Veloverbindung durchs Nauentor?»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 12. Januar 2022)

«Das Gundeli braucht sichere und direkte Verbindungen in Richtung Innenstadt. Es ist unbestritten von zentraler Bedeutung, dass die seit langem geforderten Verbindungen für den Veloverkehr endlich realisiert werden. Derzeit gibt es keine gefahrlose Nord-Südverbindung.

Alle im «Teilrichtplan Velo» aufgeführten Massnahmen werden aber erst in (weiter) Zukunft umgesetzt werden können. Es wird deshalb erwartet, dass mit dem Neubau «Nauentor» eine (Teil-)Lösung realisiert wird. Diese wurde von Quartiervertretenden vehement eingefordert. Aufgrund der vagen Aussagen von BVD und Investorinnen Post und SBB zu den Veloverbindungen stand die Rückweisung des Bebauungsplans Nauentor im Raum. Auf Nachhaken der BRK erfolgten jedoch Zusagen von BVD und Investorinnen zur Lösungsfindung, aufgrund deren sich schlussendlich eine Mehrheit der BRK und des Grossen Rats für folgenden Kompromiss entschied: Die geplante beidseitig zugängliche Veloabstellanlage muss zur Veloverbindung für die Nord-Süd-Verbindung aufgewertet werden.

Im Bericht der BRK ist festgehalten:

«Die BRK weist darauf hin, dass der Passus «Diese müssen von der Hochstrasse/Solothurnerstrasse und der Gartenstrasse aus fahrbar erreichbar und untereinander verbunden sein» aus litera q des allgemeinen Teils des Bebauungsplans so zu verstehen ist, dass eine Veloverbindung zwischen den genannten Strassen und Plätzen gewährleistet sein muss.»

Nun läuft seit dem 10. Dezember und noch bis zum 3. Februar 2022 die Ausschreibung für das Richtprojekt. Von der Veloverbindung wird nur noch in einleitenden Sätzen gesprochen, bei den konkreten Anforderungen an das Richtprojekt wird die Veloverbindung wieder zur «öffentliche[n] Veloanlage» degradiert, die «beidseitig fahrbar (Hochstrasse/Solothurnerstrasse und Gartenstrasse) zugänglich und untereinander verbunden ist.»

Eine Veloabstellanlage ist aber keine Veloverbindung. Eine Veloverbindung muss auch zu Pendelzeiten durchgängig befahrbar sein. Also auch dann wenn viele Personen ihre Velos abstellen und zu Fuss auf dem Weg zum Perron sind. Wenn nicht genügend Platz für die Durchfahrt eingeplant ist, oder auf dem Weg zum Perron die Veloverbindung gequert werden muss, steigt die Unfallgefahr zwischen fahrenden und zu Fuss gehenden Personen. Als Folge könnte die Veloabstellanlage zu Pendelzeiten nur noch im Schritttempo oder gar nicht mehr durchquert werden, womit sie den Zweck einer Veloverbindung nicht erfüllt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Antworten auf die folgenden Fragen:

1. Wie hoch ist derzeit das Veloverkehrsaufkommen zwischen Gundeldingen und Gellert/Innenstadt im Bereich der Peter Merian-Brücke?

2. Mit welchem Veloverkehrsaufkommen rechnet der Regierungsrat auf dieser Verbindung bei einer Umsetzung der Veloverbindung gemäss Entscheid des Grossen Rats? Wie verteilt sich dieses über den Tag?
3. Welche minimale Breite und Ausgestaltung der Veloverbindung durch das Nauentor ist notwendig, um den erwarteten Veloverkehr sicher und hindernisfrei durchzuleiten?
4. Ist der durch die Investorinnen aufgegleiste Planungsprozess so gestaltet, dass die Veloverbindung mit den korrekten Mindestmassen umgesetzt wird?
5. War der Kanton in die Formulierung der Ausschreibung involviert?
6. Welche Rolle hat der Kanton im Rahmen des Dialogverfahrens und des weiteren Planungsprozesses?
7. Wie gedenkt der Regierungsrat, dafür zu sorgen, dass der Entscheid des Grossen Rats für eine sichere und auch zu Pendelzeiten hindernisfrei befahrbare Veloverbindung umgesetzt wird?

Tonja Zürcher»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, die Verbindung zwischen dem Gundeli und der Innenstadt für den Veloverkehr zu verbessern. Angesichts des unbestrittenen Handlungsbedarfs setzt sich der Regierungsrat 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)). Die Planungsarbeiten hierfür sind bereits im letzten Jahr angelaufen. Zudem erstellt das BVD für die Umsetzung der im Teilrichtplan Velo festgehaltenen Verbindungen über das Gleisfeld beim Bahnhof SBB eine Gesamtschau. Ziel ist es, zukunftsfähige Lösungen, abgestimmt auf den Ausbau der Bahninfrastruktur und die Entwicklungen im Bahnhofsumfeld, zu evaluieren sowie deren Zeithorizonte aufzuzeigen. Dabei stehen sichere, komfortable, eigenständige und direkte Verbindungen für den Veloverkehr im Vordergrund. Die beabsichtigte Verbindung durch das «Nauentor» kann diese Lösungen ergänzen.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie hoch ist derzeit das Veloverkehrsaufkommen zwischen Gundeldingen und Gellert/Innenstadt im Bereich der Peter Merian-Brücke?*

Aktuelle Verkehrszählungen von Spätherbst 2021 haben zu Verkehrsspitzenzeiten die maximale Zahl von etwa 450 Velofahrende pro Stunde auf der Brücke (Total beide Fahrtrichtungen) ergeben.

2. *Mit welchem Veloverkehrsaufkommen rechnet der Regierungsrat auf dieser Verbindung bei einer Umsetzung der Veloverbindung gemäss Entscheid des Grossen Rats? Wie verteilt sich dieses über den Tag?*

Die Veloverbindung in Nord-Süd-Richtung durch das Nauentor dient der Erreichbarkeit der hier vorgesehenen 400 (bis maximal 800) öffentlichen Veloabstellplätze von beiden Seiten des Gleisfelds. Da diese Veloabstellplätze direkten Zugang zu den Perrons haben werden, sind sie besonders attraktiv für die Bahnkundschaft. Zugleich bietet diese Veloverbindung eine fahrbare Alternative zur Peter Merian-Brücke, wobei es allerdings einen weit grösseren Höhenunterschied zu überwinden gilt. Deshalb ist anzunehmen, dass die Verbindung durch das Nauentor primär für die Zufahrt zu den Veloabstellplätzen genutzt wird und weniger für das Überqueren des Gleisfelds. Das Veloverkehrsaufkommen wird sich ähnlich anderen Verbindungen im Bahnhofsbereich über

den Tag verteilen, also mit ausgeprägten Spitzen zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend.

3. *Welche minimale Breite und Ausgestaltung der Veloverbindung durch das Nauentor ist notwendig, um den erwarteten Veloverkehr sicher und hindernisfrei durchzuleiten?*

Zur Bestimmung der Breite gelten die schweizerischen Normen und kantonalen Planungsvorgaben zum Fuss- und Veloverkehr. Die definitiven Breiten sind letztlich von der konkreten Ausgestaltung abhängig. Die Veloverbindung muss sicher und hindernisfrei sein. Zirkulationsflächen für den fussläufigen Zugang zu Veloabstellplätzen sowie Manövriertächen sind ebenso zu berücksichtigen.

4. *Ist der durch die Investorinnen aufgeglegte Planungsprozess so gestaltet, dass die Veloverbindung mit den korrekten Mindestmassen umgesetzt wird?*

Das optimale Projekt für das Areal Nauentor soll mit einem Studienauftrag ermittelt werden. Dieses Dialogverfahren erlaubt eine laufende Abstimmung und den Austausch zwischen Planungsteams, Beurteilungsgremium, Projektträgerschaft, Kanton und den wichtigen Anspruchsgruppen aus Nachbarschaft und Quartier.

5. *War der Kanton in die Formulierung der Ausschreibung involviert?*

Der Kanton war bei der Ausschreibung der Präqualifikation zur Auswahl von vier bis fünf Planungsteams involviert. Er wird auch beim Programm des Studienauftrags mitwirken und dafür sorgen, dass die Rückmeldungen der Vertreterinnen und Vertretern der Quartierorganisationen in die Formulierung der Aufgabenstellung einfließen.

6. *Welche Rolle hat der Kanton im Rahmen des Dialogverfahrens und des weiteren Planungsprozesses?*

Das Dialogverfahren wird eng durch den Kanton begleitet (siehe Antworten 5 und 7). Nach dem Studienauftrag wird die Rolle des Kantons besonders aus der Begleitung der Projektentwicklung durch zuständige Fachstellen bestehen.

7. *Wie gedenkt der Regierungsrat, dafür zu sorgen, dass der Entscheid des Grossen Rats für eine sichere und auch zu Pendelzeiten hindernisfrei befahrbare Veloverbindung umgesetzt wird?*

Der Kanton BS ist in diesem Verfahren sowohl im stimmberechtigten Beurteilungsgremium als auch im beratenden Expertengremium vertreten. Hierdurch wird gewährleistet, dass die im Bebauungsplanverfahren aufgestellten Anforderungen in den Planungsprozess einfließen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin