

Seit Jahren besteht der Wunsch nach besseren Veloverbindungen vom Gundeldinger Quartier in die Innenstadt. Anzuerkennen ist, dass der aktuelle Pilotversuch auf der Münchensteinerbrücke für den östlichen Teil des Gundeldinger Quartiers zumindest in einer Fahrtrichtung zu einer Verbesserung für die Velofahrenden geführt hat – gleiches (wenn auch in geringem Umfang) gilt dem Vernehmen nach für die anstehende Sanierung der Peter Merian-Brücke. Allerdings bleibt die Situation gesamthaft unbefriedigend:

- Der Neubau einer zweiten (langjährig provisorischen) Passarelle wird zu keiner Verbesserung für die Velofahrenden führen. Eine im Quartier breit abgestützte Petition stiess auf keine Gegenliebe seitens SBB und Kanton.
- Ob es beim Nauentor (evt. mit einer Rampenlösung) zu einer effektiven Verbesserung in Bezug auf die Veloquerungsmöglichkeiten kommen kann und wird, ist ungewiss.
- Die Peter Merian-Brücke sowie ihre Auf- und Abgänge sind überlastet. Velofahrende, Autofahrernde sowie FussgängerInnen kommen sich insbesondere beim Übergang von der Postpassage zum Peter Merian-Weg regelmässig in die Quere. Erste Verbesserungsvorschläge wurden durch das Amt für Mobilität ausgearbeitet, jedoch noch nicht offengelegt, eine Verbesserung scheint möglich, aber keinesfalls die Schaffung einer bequemen und sicheren Dauerlösung.
- Eine erhebliche Verbesserung an dieser Stelle (auch in Bezug auf die West-Ost-Verbindung) wird erst mit dem Neubau der Brücke in der zweiten Hälfte der 40er-Jahre möglich werden.
- Die Margarethenbrücke soll dereinst ebenfalls erneuert und zu einem Margarethenplatz ausgebaut werden. Konkrete Pläne sind noch nicht bekannt und der Zeithorizont liegt auch hier nach 2035.
- Im 2020 verabschiedeten „Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB“ ist eine unterirdische Veloquerung von der Meret- Oppenheim-Str. (nahe der Kreuzung zur Solothurnerstr.) zur Centralbahnstrasse verankert – optimalerweise wird dies einst eine „quere“ Veloverbindung von der Solothurnerstr. zur Heumattstrasse werden. Bisher hiess es allerdings., diese Verbindung könnte erst zusammen mit dem neuen Tiefbahnhof realisiert werden.

Gleichzeitig nimmt der Veloverkehr aus verschiedenen Gründen weiter zu (E-Bikes, Verdichtungsprojekte, Energiepreise, stärkere soziale Sensibilität für Ökologie und Gesundheit usw.). Bestehende Übergänge wie derjenige über die Peter Merian-Brücke werden dadurch noch stärker belastet.

Alle bisher diskutierten Lösungsansätze sind sehr schwierig und mit einem weit in der Zukunft liegenden Zeithorizont zu verwirklichen, eine systematische Suche nach Lösungen hat bisher nicht stattgefunden. Nach anfänglicher Ablehnung der von den Quartiervereinigungen vorgebrachten Lösungsideen, wie die Kombination mit der geplanten Passarelle der SBB, hat der RR die Notwendigkeit einer Lösung anerkannt und auf Anfang 2022 eine Auslegeordnung über sämtliche potenziellen Lösungsmöglichkeiten in Aussicht gestellt. Der Zeitpunkt Frühjahr 2022 wurde offenbar jedoch bereits wieder aus Zeit- und Budget-Gründen kassiert .

In diesem Zusammenhang hat der Schreibende folgende Fragen an den Regierungsrat:

- Ist der Regierungsrat bereit, zeitnah eine Machbarkeitsuntersuchung in Sachen Veloquerung Bahnhof SBB zu erstellen und sich in dieser verbindlich auf eine oder mehrere Varianten und einen Erstellungszeitraum festzulegen?
- Ist der RR bereit die Quartierorganisationen und die SBB in die Untersuchung einzubeziehen und diese transparent durchzuführen ?

Tim Cuénod