



An den Grossen Rat

24.1497.01

24.1498.01
21.5233.03
20.5338.03

BVD/P241497, P241498, P215233, P205338

Basel, 30. Oktober 2024

Regierungsratsbeschluss vom 29. Oktober 2024

Ratschlag betreffend Finanzierung von Veloinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel

Ausgabenbewilligungen für die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke sowie für die Umsetzung von Veloabstellanlagen mit Leitsystem am Bahnhof SBB Süd

sowie

Bericht zur Motion der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Veloanbindung Gundeli

sowie

Bericht zum Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
3. Projekte mit zeitnäher Umsetzung	3
3.1 Verbesserungen Veloverkehr Peter Merian-Brücke	3
3.2 Veloparkierung auf der Südseite des Bahnhofs SBB	6
4. Weiteres Vorgehen und grober Zeitplan.....	7
5. Finanzielle Auswirkungen.....	8
5.1 Investitionskosten.....	8
5.2 Betriebskosten	8
6. Motion der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Veloanbindung Gundeli	8
6.1 Aktueller Stand und weiteres Vorgehen.....	9
6.2 Antrag.....	9
7. Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend «Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs»	9
7.1 Aktueller Stand und weiteres Vorgehen.....	10
7.2 Antrag.....	10
8. Finanzrechtliche Prüfung	10
9. Antrag	10

1. Begehr

Für die Umsetzung von neuen Massnahmen zugunsten der Veloinfrastruktur im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel beantragt der Regierungsrat mit diesem Ratschlag Gesamtausgaben in der Höhe von 4,48 Mio. Franken.

Die Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 3'370'000 für die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke inklusive nördlichen und südlichen Zufahrten zur Verbesserung der Querung des östlichen Gleisfeldes beim Bahnhof Basel SBB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 550'000 für die Umsetzung von Veloabstellplätzen mit Leitsystem auf der Südseite des Bahnhofs Basel SBB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

- Fr. 560'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Straßen.

Die Auflistung der gebundenen Ausgaben in diesem Ratschlag dienen der besseren Übersicht. Sie können aber unabhängig davon realisiert werden, ob der Grossen Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtpaket zu den Velo-Infrastrukturen bewilligt.

Ausserdem beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Motion der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Veloanbindung Gundeli als erfüllt abzuschreiben.

Weiter beantragt der Regierungsrat, den Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend «Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs» abzuschreiben.

2. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat in seinem ersten Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel (P200571) vom 29. April 2020 die Notwendigkeit von Anpassungen des Stadtraums im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahn-Anlagen dargelegt. Zwischen der SBB und dem Kanton Basel-Stadt waren zum damaligen Zeitpunkt bereits die ersten eng abgestimmten Planungen angelaufen. Am 9. September 2020 hat der Grossen Rat diesem Ratschlag zugestimmt und damit Mittel für Entwicklungskonzepte, weiterführende Vorstudien und Vorprojekte an den Bahnstationen und Bahnhöfen in Basel genehmigt.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat Mittel zur zeitnahen Umsetzung von Velomassnahmen, die im Zusammenhang mit den Bahnknotenvorhaben stehen.

3. Projekte mit zeitnaher Umsetzung

3.1 Verbesserungen Veloverkehr Peter Merian-Brücke

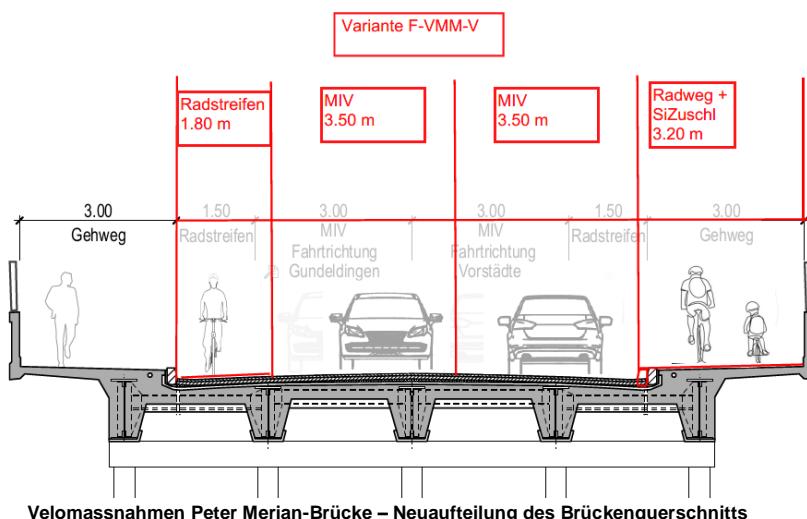
Ausgelöst durch die Sanierung der Peter Merian-Brücke seitens der SBB möchte der Regierungsrat zusammen mit der SBB Verbesserungsmassnahmen für Velofahrende sowohl auf der Brücke als auch in ihren Zufahrten Hochstrasse und Peter Merian-Strasse umsetzen, insbesondere im Kreuzungsbereich mit der Veloroute Post-Passage – Peter Merian-Weg. Die Verbesserungen für den

Veloverkehr werden sowohl von politischer Seite (siehe Motion BRK betreffend «Veloanbindung Gundeli», P215233) als auch von Einsprechenden zum Plangenehmigungsverfahren für die Brückensanierung der SBB gefordert. Der Kanton möchte die Velomassnahmen koordiniert mit der Brückensanierung umsetzen. Die SBB ist Eigentümerin der Peter Merian-Brücke, unterstützt dieses Vorgehen und ermöglicht entsprechende Massnahmen auf der Brücke.

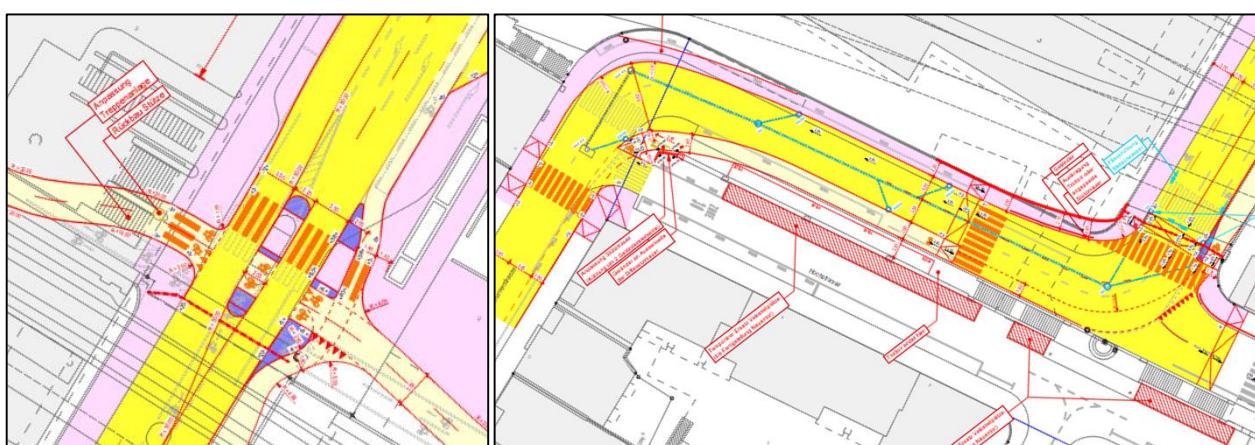
Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat mit der Beantwortung der Motion der BRK betreffend «Veloanbindung Gundeli» zu den Planungen berichtet. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat in einer Vorstudie zur Peter Merian-Brücke 2022 aufgezeigt, welche Massnahmen sowohl zielführend als auch kurzfristig koordiniert mit den Sanierungsmassnahmen der SBB realisiert werden können.

Die wichtigsten Verbesserungen sind:

- Neuauflistung der Verkehrsflächen auf der Peter Merian-Brücke mit nur noch einem breiten Trottoir auf der Westseite. Auf der Ostseite wird statt eines Trottoirs ein Veloweg in Richtung Nauenstrasse vorgesehen. Die etwas tiefer liegende Fahrbahnebene der Brücke wird aufgeteilt in zwei MIV-Fahrspuren und einen breiten Velostreifen in Richtung Gundeli.



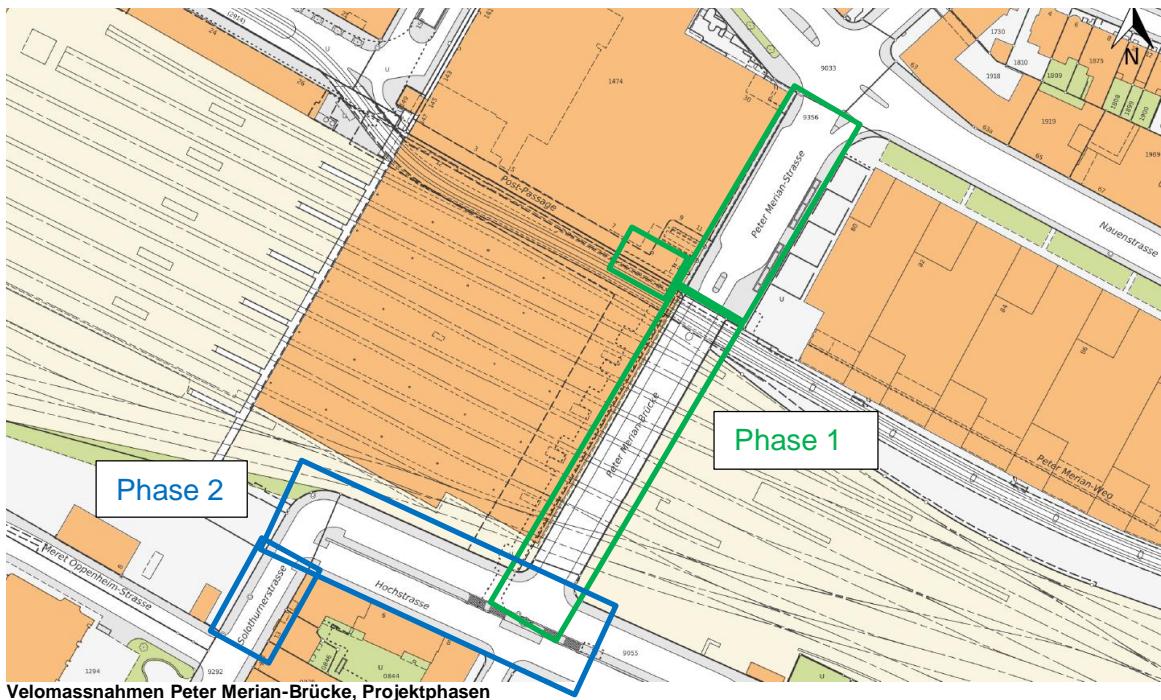
- Verschiebung der Querung der Veloroute Post-Passage leicht nach Norden zwecks Verbesserung der Sichtverhältnisse und der Abbiegesituation für den Veloverkehr.
- Verbreiterung der Fahrbahn im Kurven- und Knotenbereich (z.B. Kurven Solothurnerstrasse – Hochstrasse – Peter Merian-Brücke).
- Baulich abgesetzter Veloweg in der Hochstrasse bergauf in Richtung Peter Merian-Brücke.



Die Planung der Velomassnahmen hat gezeigt, dass nicht alle gewünschten Verbesserungen kurzfristig plan- und realisierbar sind. Noch offene Punkte bestehen im Bezug zum unmittelbar angrenzenden, noch nicht ausgereiften Grossvorhaben Nauentor, das im Süden die Hochstrasse entlang der Stützmauer zu den Gleisen der SBB und den nördlichsten Abschnitt der Solothurnerstrasse tangiert. Deshalb wird im Norden die genaue Ausgestaltung der Veloroute in Ost-West-Richtung (heute «Post-Passage») und der Rampe zur Peter Merian-Brücke im Rahmen der Gebäudeplanung noch genauer zu definieren sein.

Deshalb sieht der Regierungsrat eine etappierte Realisierung der Velomassnahmen vor:

- Phase 1, Teilausbau 1: Erste Anpassungen am Trottoir der Peter Merian-Brücke in Richtung Nauenstrasse sowie am Knotenbereich mit der Hochstrasse unmittelbar südlich der Brücke. Diese Arbeiten erfolgen zeitgleich mit der Brückensanierung bis Ende 2024. Die Kosten für die Realisierung der «Phase 1, Teilausbau 1» betragen 200'000 Franken.
 - Phase 1, Teilausbau 2: Nördlich der Brücke erfolgen bauliche Anpassungen am Strassenraum bis zur Nauenstrasse, insbesondere an der Querung der Veloroute. Um dieses frühzeitig umsetzen zu können, muss die heutige Rampe der Veloroute im Postgebäude verbreitert werden, was die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden verbessert. Diese Massnahmen können im Anschluss an die Instandsetzungsarbeiten der SBB voraussichtlich ab Mitte 2027 realisiert werden. Die neue Lage dieser Veloquerung über die Peter Merian-Strasse ist kompatibel mit dem zukünftigen Projekt Nauentor.
 - Phase 2: Umsetzung der Massnahmen in der Hochstrasse und nördlichen Solothurnerstrasse. Diese Massnahmen sind mit dem Projekt Nauentor abzustimmen. Die Planungen hierzu sind aktuell am Laufen, der Ausführungszeitraum ist noch offen.



Wegen des Zeitdrucks im Zusammenhang mit den bereits seit 2023 laufenden Sanierungsarbeiten an der Peter Merian-Brücke hat das Bau- und Verkehrsdepartement die erste Planungs- und Realisierungsphase (Phase 1, Teilausbau 1) zu Lasten des zweckbestimmten Betriebsergebnisses Langsamverkehr beauftragt. Diese Ergänzungsmassnahmen im Strassenbau müssen zwingend in zeitlicher und räumlicher Abhängigkeit zur Brückensanierung der SBB bereits 2024 realisiert werden, um Synergien zu nutzen und Mehrkosten aufgrund mehrmaliger Anpassungen und Provisorien zu vermeiden.

Wie der Regierungsrat in seiner ersten Stellungnahme von 2021 zur eingangs erwähnten Motion bereits darauf hingewiesen hat, ist im Sinne der koordinierten Umsetzung der Verbesserungen für den Veloverkehr mit der Sanierung der Brücke ein zeitnäher Beschluss zum vorliegenden Ratschlag notwendig. Um das Vorgehen zusätzlich zu beschleunigen, beantragt der Regierungsrat bereits vor Abschluss des Vorprojekts der beiden Phasen die Mittel zur Umsetzung.

Grössere Veränderungen an der Peter Merian-Brücke, wie zum Beispiel eine Verbreiterung des Brückenquerschnittes können erst im Rahmen eines Neubaus der Brücke erfolgen. Auch der Bau einer allfälligen Velounterführung unter der Peter Merian-Strasse zur Verbesserung der Querungssituation im Bereich der Veloroute Post-Passage ist höchstens längerfristig umsetzbar. Ein Brückenneubau böte zugleich die Chance, die Situation im heute beengten Strassenraum der Hochstrasse mit deren engen Kurven grundlegend zu verbessern. Anderseits wird die voraussichtlich deutlich höhere Lage einer neuen Brücke ihre Einbindung ins südliche und nördliche Vorland deutlich erschweren. Ein Neubau der Brücke ist allerdings noch länger nicht zu erwarten – die aktuelle Instandsetzung der SBB ist auf eine weitere Nutzungsdauer von 25 bis 30 Jahren ausgelegt.

Für die Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Führung des Veloverkehrs (Phase 1, Teilabschnitt 2 und Phase 2) beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat neue Ausgaben in der Höhe von 3'370'000 Franken. Diese setzen sich gemäss einer Kostenschätzung des Tiefbauamts mit einer Kostengenauigkeit von +/- 30% grob zusammen aus etwa 1'870'000 Franken für die Anpassungen an der Strassenoberfläche, gut 650'000 Franken für die Anpassungen am Post-Gebäude und etwa 850'000 Franken für die Anpassungen von Stützmauern und zur Erstellung der erforderlichen Auskragung auf der Seite Hochstrasse. Das Tiefbauamt schätzt den vernichteten Restwert der betroffenen Strassenoberflächen auf gut 350'000 Franken.

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen Situation ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung unter Einbezug des abgeschriebenen Teils der Bauwerke. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung Strassen belaufen sich auf 560'000 Franken.

	Kosten in Franken inkl. MwSt.
Neue Ausgaben	
Anpassungen an der Strassenoberfläche	1'870'000
Anpassung Post-Gebäude	650'000
Anpassung Stützmauer und Erstellung Auskragung	850'000
Gebundene Ausgaben	
Strassenerneuerung zu Lasten RAB Erh. Infr. Strassen 2025-2028	560'000
Total	3'930'000

Preisbasis für die Kostenrechnung ist April 2024 bei einem Index = 125.2 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte.

3.2 Veloparkierung auf der Südseite des Bahnhofs SBB

Der Regierungsrat geht im Rahmen des eingangs erwähnten Ratschlags II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten nicht im Detail auf die Planung der Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB ein. Im Folgenden wird die zeitnahe und konkrete Planung und Projektierung der Veloabstellplätze auf der Gundeldinger-Seite des Bahnhofs ausgeführt.

Auf der Südseite des Bahnhofs erweitert die SBB im Rahmen des Ausbaus des Gleisfelds¹ bis Ende 2025 auch die Zahl der Veloabstellplätze. Der Regierungsrat hat hierzu im Rahmen der Beantwortung zum Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend «Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs» (P205338) berichtet. Die SBB haben die neue Umgebung Süd des Bahnhofs SBB zusammen mit den Fachstellen des Kantons geplant. Die Veloabstellplätze werden nach aktueller Planung um knapp 300 Plätze erweitert. Die zusätzlichen Veloabstellplätze beim Projekt finanziert üblicherweise zu einem Teil die SBB (bzw. der Bund) über den Bahninfrastrukturfonds und zum anderen Teil die Standortgemeinde. Bei diesem Projekt realisieren die SBB alle Abstellplätze und finanzieren diese vor. Der Regierungsrat hat auf die Erweiterung der Abstellplätze gegenüber der SBB insistiert und möchte damit das Gundeli entlasten. Der Regierungsrat möchte im Sinne der partnerschaftlichen Planung deshalb einen Teil der neuen Abstellplätze finanzieren und beantragt mit vorliegendem Ratschlag die entsprechenden Mittel. Gemäss Berechnungen der SBB liegen die Kosten für die Veloständer und die Überdachung in diesem Projekt bei etwa 1'000 Franken pro Abstellplatz. Die Kosten für den Anteil des Kantons liegen je nach Anzahl der umgesetzten Veloabstellplätze bei etwa 150'000 bis maximal **200'000 Franken**. Dies entspricht etwa 150 bis 200 Veloabstellplätzen von insgesamt 300.

Der Realisierung einer kompakten Veloparkierungsanlage auf der Südseite des Bahnhofs ist wegen der Erweiterung des Gleisfelds nicht möglich. Die Veloabstellplätze sind daher entlang des Bahnareals über einige hundert Meter Länge angeordnet. Mit einem Leitsystem, das die Belegung der Veloabstellplätze erfassen und anzeigen kann, möchte der Regierungsrat den Nutzen dieser Plätze verbessern und das illegale Abstellen auf umliegenden Trottoirs reduzieren. Durch das Leitsystem können die Veloabstellplätze besser ausgelastet werden, die Nutzenden finden schneller freie Plätze und sparen damit Zeit. Ein entsprechendes System kann auch erkennen, wenn Velos lange nicht bewegt werden, und erleichtert damit die Bewirtschaftung der Plätze, indem verwaiste Velos erfasst und entfernt werden können. Wegen der Anordnung der Veloabstellplätze können mit angemessenem Aufwand 60% bis 70% der Abstellplätze erfasst werden. Das Veloleitsystem kann als Smart-City-Projekt im Sinne der Digitalisierung angesehen werden und trägt dazu bei, den knappen öffentliche Raum effizienter zu nutzen. Zudem steigert es den Komfort und den Nutzen für die Kundinnen und Kunden. Der Regierungsrat erachtet es als sinnvoll, mit einem solchen System Erfahrungen zu sammeln. Wenn künftig die Auslastung weiterer Abstellplätze erfasst und angezeigt wird, können die Velofahrenden in der Zufahrt zum Bahnhof auf die freien Plätze hingewiesen werden – analog den bekannten Systemen für den Autoverkehr.

Basierend auf einer Richtofferte schätzt das Bau- und Verkehrsdepartement die einmaligen Kosten für ein Leitsystem für die Veloabstellplätze auf 250'000 bis **350'000 Franken** (inkl. MwSt.). Das sind unter anderem die Kosten für Sensoren, IT-Infrastruktur, Auslastungsanzeigen und entsprechende Verrohrungen und Kabel. Dazu kommen jährliche Kosten für den Unterhalt, Strom und für die Lizzenzen im Umfang eines tiefen fünfstelligen Betrags.

Für die Veloabstellplätze sowie die Verbesserung der Qualität und Funktionalität durch ein Leitsystem kann der Kanton voraussichtlich eine Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm geltend machen.

4. Weiteres Vorgehen und grober Zeitplan

Die Verbesserungen für den Veloverkehr im Bereich der Peter Merian-Brücke erfolgen wie oben erläutert gestaffelt. Erste Massnahmen können die SBB und der Kanton bis Ende 2024 im Zusammenhang mit der Sanierung der Brücke umsetzen. Die Verbesserungen nördlich der Brücke setzt der Kanton im Anschluss und nach der erforderlichen Projektierung ab etwa Mitte 2027 um. Für die Anpassungen an der südlichen Zufahrt zur Brücke besteht eine Abhängigkeit zur Planung und Projektierung des Projekts Nauentor. Der Kanton kann diese Massnahmen im Strassenraum voraussichtlich frühestens ab 2028 umsetzen.

¹ Aktuell in Ausführung begriffene Projekte «Leistungssteigerung Basel SBB» und «Überbrückungsmassnahme (provisorische Passerelle)»

Die Erweiterung der Veloabstellplätze realisiert die SBB im Rahmen des Projekts zur Leistungssteigerung bis Ende 2025. Der Kanton möchte das Leitsystem im Anschluss installieren. Nach den Finanzierungsbeschlüssen des Grossen Rats rechnet das Bau- und Verkehrsdepartement mit etwa einem Jahr für die Erarbeitung des Pflichtenhefts, die Ausschreibung und die Vergabe und mit einem weiteren halben Jahr für die Lieferung und die Installation. Somit könnte das Leitsystem im 2027 in Betrieb gehen.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1 Investitionskosten

Die finanziellen Auswirkungen der Vorhaben sind in den vorangehenden Kapiteln dargestellt. Es handelt sich um folgende Anträge:

- Fr. 3'370'000 für die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke inklusive nördlichen und südlichen Zufahrten zur Verbesserung der Querung des östlichen Gleisfeldes beim Bahnhof Basel SBB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 550'000 für die Umsetzung von Veloabstellplätzen mit Leitsystem auf der Südseite des Bahnhofs Basel SBB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“

5.2 Betriebskosten

Die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten für das Leitsystem für die Veloabstellplätze belaufen sich grob geschätzt auf einen tiefen fünfstelligen Betrag und umfassen den Unterhalt (Reinigung, Ersatzteile), den Strom sowie die Lizenzgebühren für die Nutzung der nötigen Detektionssoftware. Diese Kosten können über das bestehende ZBE finanziert werden.

6. Motion der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Veloanbindung Gundeli

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. November 2021 die nachstehende Motion der Bau- und Raumplanungskommission dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen:

«Das Gundeli ist durch das Bahnareal von der Innenstadt abgeschnitten und kämpft deshalb seit Jahrzehnten für eine bessere Veloanbindung. Bisher mit wenig Erfolg. Als Veloquerungen gemäss Teilrichtplan Velo bieten sich die Margarethenbrücke, die Peter Merian-Brücke und die Münchensteinerbrücke an sowie eine neu zu erstellende Verbindung im Bereich der Heumattstrasse in Richtung Solothurnerstrasse. Anlässlich der Beratung des Projekts Nauentor haben die SBB gegenüber der Bau- und Raumplanungskommission bekannt gegeben, dass die direkt an den Projektperimeter angrenzende Peter Merian-Brücke in den Jahren 2022-2023 saniert wird. Dies eröffnet die Chance, der Forderung aus dem Gundeli nach einer besseren Veloanbindung in absehbarer Zeit wenigstens teilweise nachzukommen und zumindest an dieser Stelle eine schnelle und sichere Veloachse kurzfristig zu realisieren. Gleichzeitig könnten Verbesserungen bei der Querung zwischen Postpassage und Peter Merian-Weg umgesetzt werden, wenn immer möglich in Form einer separaten Unterführung für Velos. Mit vorliegender Motion wird der Regierungsrat dazu verpflichtet, im Zusammenhang mit der bevorstehenden Sanierung der Peter Merian-Brücke wirkungsvolle Massnahmen für Velofahrende zu definieren und von der SBB als Eigentümerin der Brücke einzufordern. Zudem wird er aufgefordert, sich für eine zeitnahe Umsetzung der im Teilrichtplan Velo vorgesehenen Verbindungen einzusetzen.

Für die Bau- und Raumplanungskommission: Jeremy Stephenson»

Der Regierungsrat berichtet zur Erfüllung der Motion wie folgt:

6.1 Aktueller Stand und weiteres Vorgehen

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. November 2021 von der Stellungnahme des Regierungsrats 21.5233.02 Kenntnis genommen und die Motion der Bau- und Raumplanungskommission dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage gemäss seinem dargelegten Vorgehensvorschlag mit Frist vom 17. November 2025 überwiesen.

Gestützt auf die Ergebnisse einer Vorstudie des Bau- und Verkehrsdepartements will der Regierungsrat Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke sowie in deren Zufahrt umsetzen und damit die Veloanbindung des Gundeli verbessern. Dies umfasst unter anderem einen Veloweg für die Fahrtrichtung Gundeli – Innenstadt sowie eine Verbesserung der Querungssituation des Peter Merian-Wegs über die Peter Merian-Strasse im nördlichen Bereich der Brücke. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat mit der Projektierung begonnen. Der Regierungsrat beantragt mit vorliegendem Ratschlag die Mittel für die Umsetzung. Nach Klärung der Schnittstellen mit dem Projekt Nauentor will der Regierungsrat die Massnahmen so zeitnah wie möglich in den nächsten Jahren umsetzen.

Zum Stand und Vorgehen betreffend die Motion verweist der Regierungsrat auf die oben aufgeführten Erläuterungen.

6.2 Antrag

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Motion der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Veloanbindung Gundeli als erfüllt abzuschreiben.

7. Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Dezember 2022 vom Schreiben 20.5338.02 des Regierungsrates Kenntnis genommen und entgegen dem Antrag des Regierungsrates den nachstehenden Anzug Tim Cuénod und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Schon heute gibt es auf der Gundeldinger Seite des Bahnhofs SBB klar zu wenige Velo-Abstellplätze. Viele Velos sind an Orten parkiert, die nicht als Velo-Parkplätze vorgesehen sind, resp. wo keine Veloabsteller stehen. Auch am Bahnhofeingang Gundeldingen an der Güterstrasse stehen sehr viele Velos an Orten, die nicht als Velo-Abstellplätze vorgesehen sind.

Aus verschiedenen Gründen wird die Nachfrage nach Abstellplätzen in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter stark ansteigen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang neben der Tendenz zu mehr Velos im Allgemeinen und zu mehr E-Bikes im Besonderen speziell die ambitionierten Stadtentwicklungs-Projekte am Walkweg sowie auf dem Dreispitz-Areal.

Schon allein deswegen wäre es dringend geboten, auf der Gundeldinger Seite des Bahnhofs (also im Bereich der Meret-Oppenheim-Strasse oder an der Güterstrasse) zusätzliche Veloabstellplätze zu haben. Denn Velofahrerinnen und Velofahrer, die zu den Gleisen gelangen wollen, möchten möglichst nah heranfahren und am Bahnhof wenig Zeit verlieren. Hinzu kommt, dass von den anderen Bahnhofsübergängen aus nicht alle Gleise erreicht werden können.

Nun wird aber absehbar die Zahl der Velo-Abstellplätze gerade in diesem Bereich drastisch sinken. Denn die SBB werden bis 2025 im Bereich des Bahnhofs das Gleisfeld erweitern. Es sollen ein zusätzlicher Perron und zwei zusätzliche Abstellgleise entstehen. Diese Erweiterung ist definitiv sinnvoll. Nur wird ihr ein Grossteil des oberirdischen Veloparkings im Bereich der Meret-Oppenheim-Strasse und der Passerelle zum Opfer fallen.

Die Unterzeichnenden bitten daher den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob in diesem Bereich nicht ein unterirdisches Veloparking mit einer Kapazität von mind. 1000 Plätzen und direktem Liftzugang zur Passerelle erstellt werden könnte. Da ein solcher Lift bereits besteht (und zwar vom Parkhaus Bahnhof Süd zur Passerelle) ist dabei insbesondere abzuklären, ob dieser nicht auch für ein Veloparking genutzt werden könnte.

Tim Cuénod, Semseddin Yilmaz, Jérôme Thiriet, Raphael Fuhrer, René Brigger, Sibylle Benz, Beatrice Isler, Jörg Vitelli, Jean-Luc Perret, Sandra Bothe, Esther Keller, Talha Ugur Camlibel, Seyit Erdogan, Daniel Sägesser, Lisa Mathys, Ursula Metzger»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

7.1 Aktueller Stand und weiteres Vorgehen

Im Zuge der Erweiterung des Bahnhofs Basel SBB bis Ende 2025 werden knapp 300 zusätzliche, grösstenteils gedeckte Veloabstellplätze und ein nutzerfreundliches Leitsystem geschaffen (siehe Kap. 3.2). Damit kann die Abstellsituation auf der Gundeli-Seite verbessert werden.

Ideen für eine unterirdische Velostation hat das Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit der SBB bereits in den Jahren 2016 und 2017 geprüft und wegen der Komplexität verworfen. Die Erstellung einer unterirdischen Velostation ist nur zusammen mit einem Grossvorhaben in diesem Raum sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar. Dies wäre beispielsweise eine Anlage zur Erschließung der Perrons analog der bestehenden Passerelle. Mit der eingangs erläuterten Erweiterung der Abstellplätze mit Leitsystem können die SBB und der Kanton bis Ende 2025 zusätzliche Veloabstellplätze mit einer ähnlichen Wirkung wie die einer Velostation zeitnah realisieren.

Mittelfristig planen der Kanton und die SBB zudem mit dem Neubau der Margarethenbrücke weitere zusätzliche Veloabstellplätze als Velostation oder Veloparkierung im südlichen und nördlichen Widerlager der Brücke. Dieses neue Angebot wird eine attraktive Alternative zu den heutigen Plätzen bieten und die Situation bei der Bahnhofs-Passerelle weiter entlasten.

Über die mittel- bis langfristige Planung der Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB berichtet der Regierungsrat erneut im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Beatrice Isler und Konsorten betreffend "Veloabstellplätze rund um den Bahnhof SBB" (19.5073) im Jahr 2025.

7.2 Antrag

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, den Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend «Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs» abzuschreiben.

8. Finanzrechtliche Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzaushalt (Finanzaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

9. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Ausserdem beantragen wir dem Grossen Rat gestützt auf unsere Ausführungen,

- die Motion der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Veloanbindung Gundeli als erfüllt abzuschreiben;
- den Anzug Cuénod und Konsorten betreffend «Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs» abzuschreiben.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag betreffend Finanzierung von Veloinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel

sowie

Ausgabenbewilligungen für die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke sowie für die Umsetzung von Veloabstellanlagen mit Leitsystem am Bahnhof SBB Süd

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

Für die Finanzierung der Umsetzung der mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen werden Gesamtausgaben in der Höhe von Fr. 4'480'000 bewilligt (Preisbasis Nordwestschweizerischer Baupreisindex Tiefbau vom 1. April 2024 = 125.2 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte). Diese teilen sich wie folgt auf:

1. Fr. 3'370'000 für die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke inklusive nördlichen und südlichen Zufahrten zur Verbesserung der Querung des östlichen Gleisfeldes beim Bahnhof Basel SBB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
2. Fr. 550'000 für die Umsetzung von Veloabstellplätzen mit Leitsystem auf der Südseite des Bahnhofs Basel SBB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
3. Fr. 560'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, gebunden).

Die gebundenen Ausgaben können auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.