



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.1067.01 / 07.5044.04

BVD/P121067/P075044  
Basel, 14. August 2013

Regierungsratsbeschluss  
vom 13. August 2013

## **Ausgabenbericht**

**für die Erstellung eines Vorprojekts für ein vollautomatisiertes  
Veloparking am Badischen Bahnhof**

**und**

**Bericht zum Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betreffend  
der Schaffung eines unterirdischen Veloparkings am Badi-  
schen Bahnhof**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Ein vollautomatisiertes Veloparking am Bad Bahnhof</b> .....	<b>4</b>
3.1 Näheres zum System .....	5
3.2 Standortevaluation.....	6
Erschliessung.....	7
3.3 Näheres zum Standort 2: Im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes (unter der Schalterhalle).....	7
Lagerraum für die Veloboxen.....	7
Erschliessung .....	8
Betrieb     9	
3.4 Ergänzendes Angebot Veloabstellplätze .....	9
3.5 Kosten .....	10
3.5.1 Planungskosten.....	10
3.5.2 Ausblick Baukosten.....	10
3.5.3 Finanzierung der Baukosten .....	11
3.5.4 Ausblick Betriebskosten .....	11
3.6 Einbezug Deutsche Bahn .....	12
3.7 Terminplan.....	12
<b>4. Technische Risikobeurteilung und Ausblick</b> .....	<b>12</b>
<b>5. Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betr. der Schaffung eines     unterirdischen Veloparkings am Badischen Bahnhof</b> .....	<b>13</b>
<b>6. Antrag</b> .....	<b>15</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir für die Erstellung eines Vorprojektes für ein vollautomatisiertes Veloparking am Badischen Bahnhof einmalige Ausgaben in der Höhe von 540'000 Franken zu bewilligen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.

## 2. Ausgangslage

Die aktuelle Abstell-situation für Velos rund um den Badischen Bahnhof ist unbefriedigend. Es gibt deutlich zu wenige Abstellplätze, diesen fehlt zudem ein Witterungsschutz. Heute können auf einfache Art und Weise keine zusätzlichen Flächen geschaffen werden, da der Vorplatzbereich den unterschiedlichsten Nutzeranliegen gerecht werden muss.

Der Grosse Rat hat am 18. April 2007 den Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betreffend der Schaffung eines unterirdischen Veloparkings am Badischen Bahnhof (07.5044) überwiesen und seither stehen gelassen. Der Anzug verlangt die Prüfung, wie im Untergeschoss des Badischen Bahnhofs ein Veloparking mit 500 bis 600 Abstellplätzen eingerichtet werden kann. Das Parking soll zudem über die bestehende Unterführung erschlossen werden.

Mit der Einführung des Trams Erlenmatt vom Badischen Bahnhof bis an den Riehenring am Musical-Theater wird der gesamte Bahnhofsvorplatz neu organisiert (s. Ratschlag 13.0601.01). Ein Ziel der Umgestaltung ist die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme, um vor allem Fussgängerinnen und Fussgängern mehr Raum und Qualität am Bahnhofsvorplatz bieten zu können. Im Zusammenhang mit dieser Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden die Flächen mit der heutigen Veloparkierung einer anderen Nutzung zugewiesen. Es ist daher nicht möglich, diese Abstellplätze zu erhalten; ein Ersatz an einem anderen Standort ist zwingend.

Heute gibt es am Badischen Bahnhof rund 420 Veloabstellplätze mit Veloständern. Zusätzlich werden viele Velos wild abgestellt, so dass insgesamt bis zu 750 Velos parkiert werden. In einer Studie von Pestalozzi & Stäheli aus dem Jahr 2005 wurde ein Bedarf von rund 1'200 Veloabstellplätzen für den Badischen Bahnhof ermittelt. Diese Werte wurden aktuell überprüft und bestätigt.

Die herkömmliche Veloparkierung am Badischen Bahnhof wurde in den Jahren 2009/2010 in einer Vorstudie näher untersucht. An vier Standorten wurde Potenzial für eine grössere Veloparkierung festgestellt: am Bahnhofsplatz Nord (vor dem Fürstengarten), im Untergeschoss des Bahnhofgebäudes, am Bahnhofsplatz Süd (Wiese südlich DB-Gebäude) und im Schwarzwaldtunnel (Einbau einer zusätzlichen Decke für die Veloparkierung). An allen vier Standorten wurde eine herkömmliche Veloparkierung – wie man sie bisher von privaten und öffentlichen Veloräumen in Basel kennt – untersucht. Alle vier Standorte mussten aber aus unterschiedlichen Gründen verworfen werden:

- Der Standort Bahnhofsplatz Nord hätte grosse Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Bahnhofs. Aus denkmalpflegerischen, aber auch städtebauli-

chen Überlegungen und wegen des Platzbedarfs des neuen Trams Erlenmatt wurde dieser Standort abgelehnt.

- Das Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes würde in eingeschossiger Ausführung zu wenig Platz bieten. Eine Lösung mit Rampen über mehrere Etagen würde aber voraussichtlich von den Velofahrerinnen und Velofahrern nicht angenommen. Die Verantwortlichen der Deutschen Bahn äusserten zudem Sicherheitsbedenken in Bezug auf die Nutzung ihrer Kellerräume durch Personen.
- Beim Bahnhofplatz Süd (Wiese) wäre neben denkmalpflegerischen Bedenken zudem die Erschliessung des Parkings nur sehr schwierig und unkomfortabel zu lösen gewesen. Ausserdem sprachen Naturschutzgründe gegen diesen Standort.
- Der Standort Schwarzwaldtunnel hätte wegen den erhöhten Anforderungen an die Tunnelsicherheit (Lichttraumprofil und Lüftungen) nicht als herkömmliches Parking betrieben werden können. An diesem Standort wurde deshalb ein vollautomatisiertes Parking geprüft, das die Anforderungen an die Tunnelsicherheit besser hätte erfüllen können. Auch diese Idee musste aber verworfen werden, weil sich die Raumgeometrie für eine Vollautomatisierung nicht eignet.

Für ein herkömmliches Veloparking, wie es bereits am Bahnhof SBB oder am Bahnhof St. Johann besteht, konnte kein Ort gefunden werden, der auch gut erschlossen werden kann.

### **3. Ein vollautomatisiertes Veloparking am Bad Bahnhof**

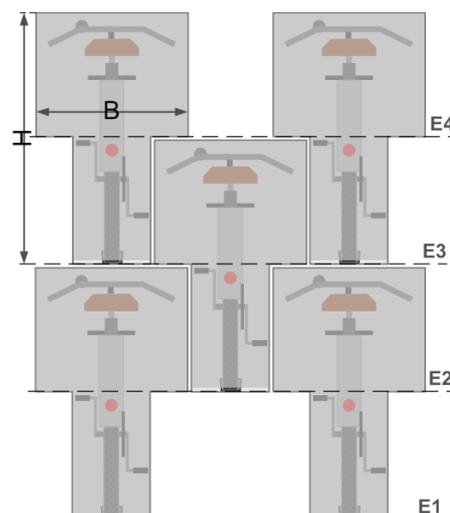
Aufgrund der bisherigen Erfahrungen aus den Standortuntersuchungen wurde die Möglichkeit eines vollautomatisierten Veloparkings bei drei bisherigen und einem neuen Standort näher untersucht.

Ein vollautomatisiertes Veloparking beruht auf der Hochregallagertechnologie. Ein solches System hat den grossen Vorteil, dass Nutzerinnen und Nutzer vom eigentlichen Einparkieren entlastet werden. Die lästige und zeitraubende Suche nach einem freien Platz entfällt, allfällige Höhendifferenzen innerhalb des Parkings werden bedeutungslos. Der Lagerraum benötigt keinen attraktiven Innenausbau und durch die optimale Raumnutzung wird der Raumbedarf minimiert. Zudem muss der eigentliche Lagerraum keine zusätzlichen Sicherheitsanforderungen für die Nutzung durch Personen erfüllen.

Die Hochregallagertechnologie ist heute in der Industrie und Dienstleistungsbranche weit verbreitet und bewährte Praxis und bildet auch in sensiblen Bereichen wie etwa der Medikamenten- oder der Lebensmittelversorgung die Basis für effiziente und zuverlässige Logistikdienstleistungen. Auch im öffentlichen Bereich gelangt die Technologie zu Einsatz, so etwa bei der Gepäckaufbewahrung in grossen Bahnhöfen (z.B. am Kölner Hauptbahnhof seit über zehn Jahren). Im Fall der vollautomatisierten Veloparkierung würden die Velos von den Nutzerinnen und Nutzern in normierte Boxen gestellt, die dann von den Robotern vollautomatisiert weggeräumt und in optimaler Dichte im Lagerraum untergebracht würden.



Insgesamt 12 Übergabestellen erlauben ein schnelles Einparkieren der Velos.



Die Boxen werden möglichst platzsparend gestapelt.

### 3.1 Näheres zum System

Wer sein Velo parkieren möchte, der meldet sich beim Roboter mit seiner Nutzerkarte an. Sobald eine leere Box bereit steht, öffnet sich die Übergabestelle, und das Velo kann in der Box platziert werden. Helm, Regenschutz usw. können auf dem Velo belassen werden. Ein Bewegungsmelder verhindert, dass Personen oder Tiere eingesperrt werden. Der Roboter platziert die Box mit dem Velo selbstständig an einen freien Platz im Lagerraum, während der Nutzer oder die Nutzerin sich auf den Weg zum Zug machen kann. Bei der Rückkehr meldet sich der Nutzer bei der Übergabestelle mit seiner Nutzerkarte an und die Anlage stellt das Velo an der Ausgabestelle bereit. Der Nutzer nimmt es aus der Box und kann losfahren.

Das System ist lernfähig und kann Verhaltensmuster der Nutzer/-innen erkennen. So werden bestimmte Boxen frühzeitig in Richtung Übergabestellen verschoben. Es ist auch denkbar, dass sich die Nutzer/-innen von unterwegs über Smartphones bei der Übergabestelle anmelden. In beiden Fällen wird die Wartezeit verkürzt und vor allem zu Stosszeiten die Effizienz deutlich erhöht.

Fachleute gehen bei zwölf Übergabestellen von einer Verarbeitungskapazität von sechzig Velos in fünf Minuten aus. Während so die ersten zwölf Nutzer/-innen ihre Velos sofort parkieren können, besteht für eine Person an zweiter Stelle in der Reihe eine maximale Wartezeit von einer Minute. Zählungen zu Spitzenzeiten im kostenpflichtigen Teil des Veloparkings am Bahnhof SBB (790 Abstellplätze) haben als maximale Belastung 31 Velos pro fünf Minuten ergeben. Hochgerechnet auf 1'200 Abstellplätze ist demnach mit Spitzenbelastungen von rund 45 Velos in fünf Minuten zu rechnen. Es ist also davon auszugehen, dass die automatisierte Anlage mit sechzig Velos pro fünf Minuten sehr leistungsfähig ist.

Diese für den Velobereich neue Technologie stellt für die Schweiz ein Novum dar. Die Stadt Winterthur erstellt zurzeit eine Pilotanlage für fünfzig Velos, an Technik und Akzeptanz geprüft werden. Sie wurde im Juni 2013 in Betrieb genommen.

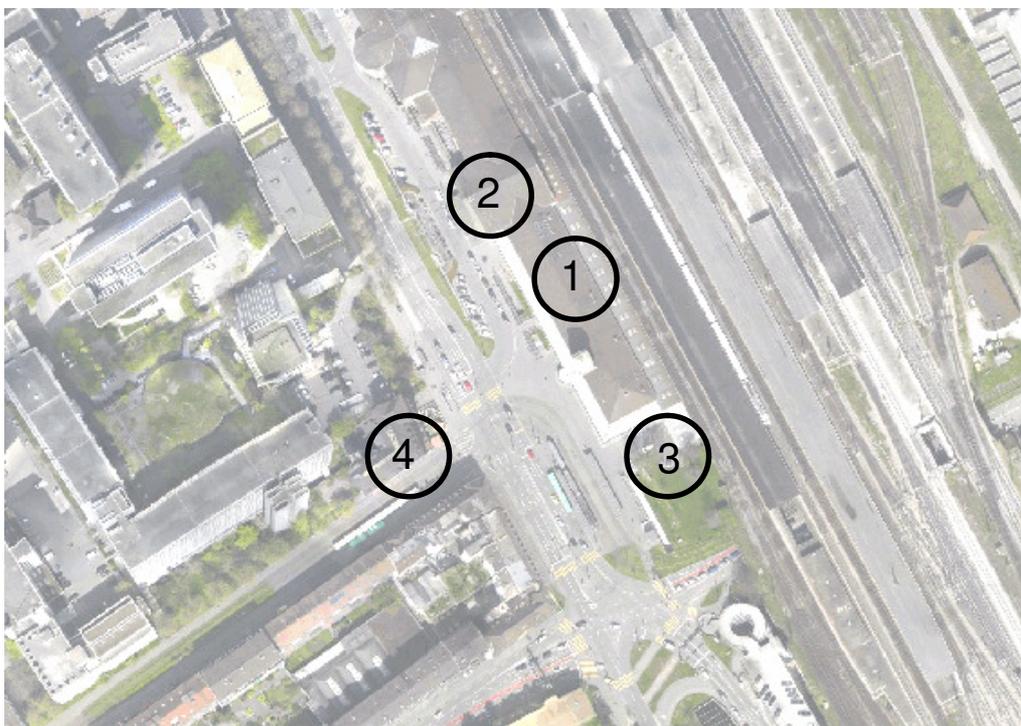
Spezialvelos wie zum Beispiel Liegefahrräder oder Velos mit Anhängern passen nicht in die Boxen. Auch sporadische Besucher/-innen des Bahnhofs bzw. Kurzaufenthalter (z.B. Post, Ticketkauf usw.) werden wohl herkömmliche Abstellplätze dem vollautomatisierten System vorziehen bzw. benutzen müssen. Für diese Zielgruppen ist ein ergänzendes Angebot mit herkömmlichen Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld geplant.

Das vollautomatisierte Veloparking mit 1'200 Abstellplätzen wäre in dieser Grösse für die Schweiz zwar eine Neuheit, bei Weitem aber kein übertriebenes Wagnis. Die Technologie ist seit Jahrzehnten erprobt und mit einer Boxenlösung können zahlreiche Unwägbarkeiten umschifft werden. Ein vollautomatisiertes Parking würde glaubwürdig zur angestrebten Vorreitrolle Basels in Bezug auf innovative Lösungen zur Förderung des Veloverkehrs beitragen.

### 3.2 Standortevaluation

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für ein vollautomatisiertes Veloparking wurden die folgenden vier Standorte evaluiert:

- Standort 1: Im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes (unter dem Theater)
- Standort 2: Im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes (unter der Schalterhalle)
- Standort 3: Wiese (unter dem Bahnhofsplatz Süd)
- Standort 4: Unter der Rosentalstrasse



Untersuchte Standorte für ein vollautomatisiertes Veloparking

Grundsätzlich ist es an allen Standorten möglich, ein vollautomatisiertes unterirdisches Veloparking für 1'000 bis 1'500 Velos zu platzieren. Für die Akzeptanz der Abstellanlage ist jedoch die optimale Erschliessung von zentraler Bedeutung, weshalb ihr bei der Evaluation besonderes Gewicht beigemessen wurde.

## **Erschliessung**

Alle vier Standorte liessen sich gut durch die heutige Unterführung unter der Schwarzwaldallee erschliessen. Diese Unterführung ist in den Schwarzwaldtunnel eingehängt. Wegen des Autobahnausbaus der Osttangente (STOT) mit einer möglichen Tieflage ist die Zukunft dieser Unterführung jedoch nicht gesichert. Würde nämlich die Osttangente unterirdisch ausgebaut, müsste der heutige Schwarzwaldtunnel angepasst werden und höheren Anforderungen bezüglich Lüftung und Sicherheit genügen. Ob diese Anforderungen trotz der in den Tunnel eingehängten Unterführung zu erfüllen wären, ist fraglich. Es ist durchaus möglich, dass die Unterführung entfernt werden müsste.

Aus diesem Grund hat man sich bei der Standortevaluation darauf fokussiert, eine Lösung zu finden, die unabhängig vom Entscheid zur Linienführung des Projekts STOT (und damit auch ohne Unterführung) eine gute Erschliessung sicherstellt.

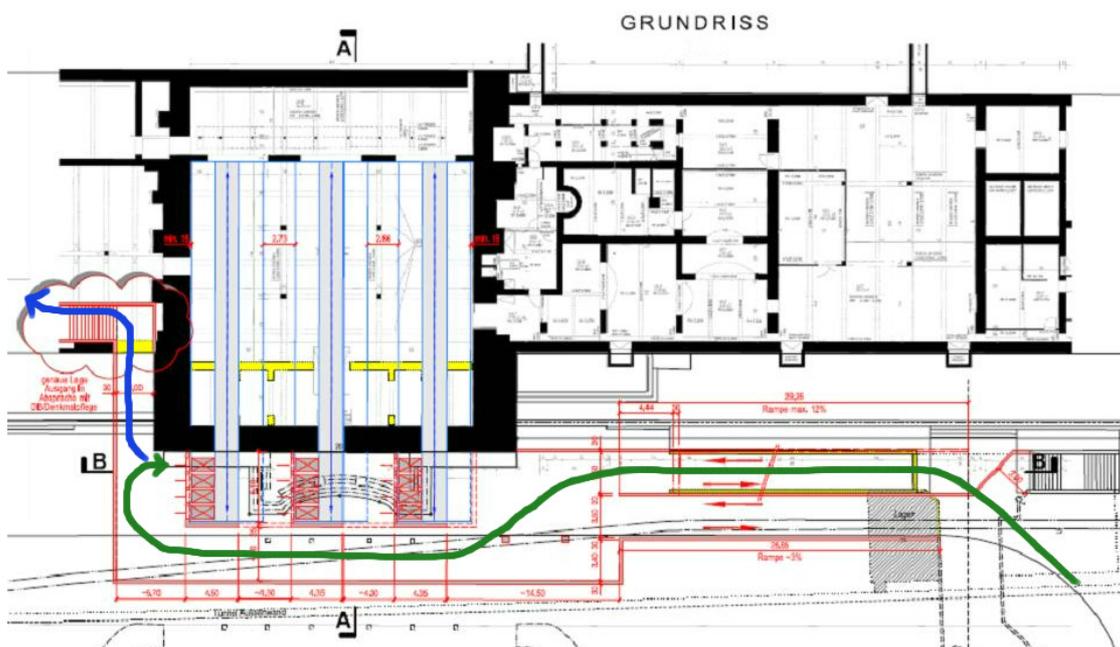
Die Standorte 3 und 4 sind ohne die bestehende Unterführung deutlich schlechter zu erschliessen als die beiden Standorte im Bahnhofsgebäude (1 und 2). Standort 1 unter dem Theater weist eine kleinere Grundfläche auf und ist darum in der Erstellung vergleichsweise teurer. Auch ist die Erschliessung weniger direkt als bei Standort 2. Mit dem Standort 2 – im Untergeschoss unter der Schalterhalle des Bahnhofsgebäudes – kann die Erschliessung am besten sichergestellt werden. Er lässt sich aus allen Richtungen gut erreichen und ermöglicht den Velofahrerinnen und Velofahrern ohne Umweg, sehr direkt zu den Zügen zu gelangen. Dies ist zentral für die Akzeptanz dieser Anlage.

### **3.3 Näheres zum Standort 2: Im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes (unter der Schalterhalle)**

#### **Lagerraum für die Veloboxen**

Damit im Untergeschoss unter der Schalterhalle für mindestens 1'200 Velos Platz geschaffen werden kann, muss das bestehende Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes um rund 5.5 m abgetieft werden.

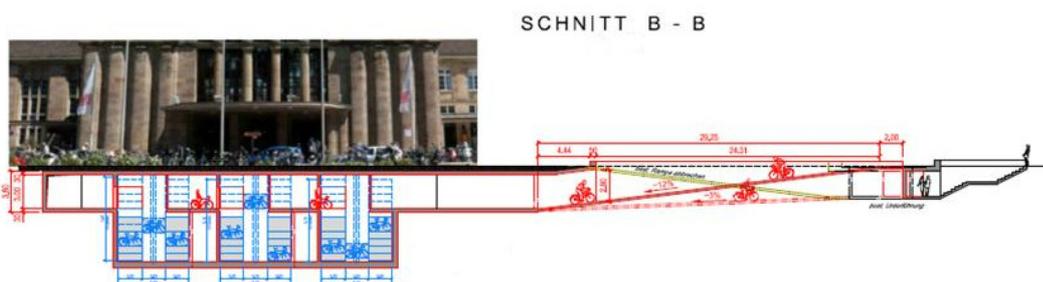
Der Lagerraum für die Boxen unter der Schalterhalle wird von drei Robotern bedient. Die Übergabestellen befinden sich unterhalb des Bereichs der Treppen zum Haupteingang. Jeder Roboter bedient vier Übergabestellen, was einen effizienten Betrieb gewährleistet.



Grundriss auf Untergeschossebene mit der Anordnung der Übergabestellen, Zufahrt über Rampe und Weiterführung zur Treppe beim Durchgang zu den Gleisen (Plan in höherer Auflösung in Anhang 1)

## Erschliessung

Die bestehende Velorampe in die Unterführung vor dem Bahnhofsgebäude wird um 180° gedreht, so dass Velofahrer/-innen von der Schwarzwaldallee her kommend auf direktem Weg ins Veloparking hinunter fahren können. Nach Abgabe des Velos gehen Nutzer/-innen unterirdisch weiter in Richtung Norden und gelangen über eine Treppe eine Etage höher in den Durchgang beim Coop Pronto. Die genaue Lage der Treppe wird unter besonderer Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange im Vorprojekt geklärt.

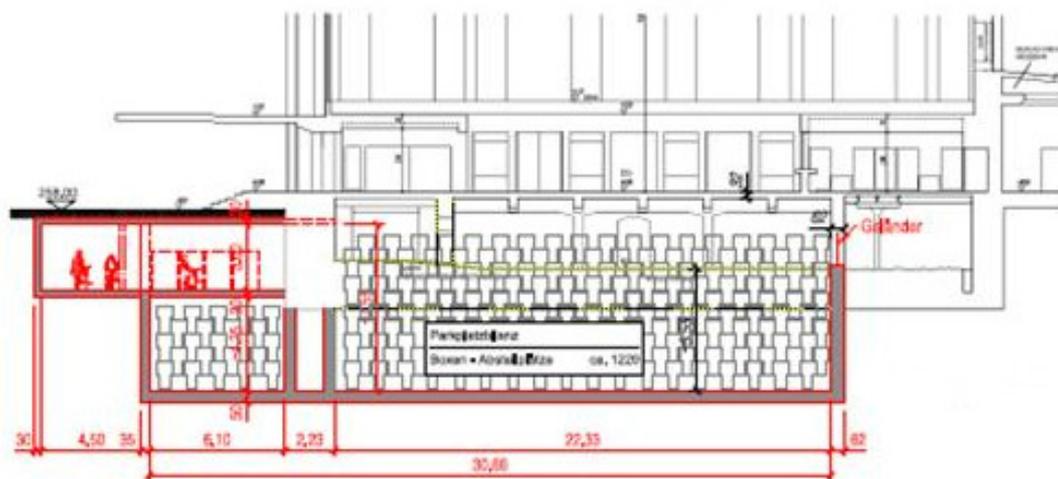


Schnitt im Bereich der Übergabestellen N-S (Plan in höherer Auflösung in Anhang 2)

Solange die Unterführung unter der Schwarzwaldallee besteht, wird sie ebenfalls als Verbindung zum Veloparking dienen können. Über eine Schieberampe können Velofahrer/-innen – wie heute von der Schwarzwaldallee – vor allem aus Richtung Norden direkt in die Unterführung und so zu den Übergabestellen gelangen. Sollte die Unterführung bestehen bleiben, könnten die zusätzliche Erschliessung aus der Rosentalstrasse sowie der Umbau der Treppe zu einer Rampe durch weitere bauliche Massnahmen ins Auge gefasst werden. Diese

zusätzliche Erschliessung würde mit einer separaten Vorlage dem Grossen Rat unterbreitet. Das jetzt vorliegende Projekt ist mit dem Projekt Tram Erlenmatt koordiniert.

## SCHNITT A - A



Anordnung der Boxen im Schnitt W-O durch die Schalterhalle des Badischen Bahnhofs

### Betrieb

Grundsätzlich benötigt das vollautomatisierte Parking keine Betreuung durch Betriebspersonal. Wichtig für einen möglichst reibungslosen Ablauf ist aber ein gut organisierter Pikettendienst, damit allfällige Störungen schnell behoben werden können. Es ist davon auszugehen, dass die Betriebskosten tiefer liegen als beim Veloparking am Bahnhof SBB, wo durchgehend Personal anwesend ist. Dies muss im Vorprojekt detailliert geprüft werden.

### 3.4 Ergänzendes Angebot Veloabstellplätze

Das vollautomatisierte Veloparking eignet sich weniger gut für eine sporadische Nutzung oder kurzfristiges Abstellen des Velos. Spezialvelos (mit Anhänger, Liegevelos usw.) können gar nicht in den genormten Boxen parkiert werden. Das vollautomatisierte Veloparking muss deshalb durch ein Angebot an herkömmlichen Veloabstellplätzen ergänzt werden. Diese sind derzeit auf der gegenüberliegenden Seite der Schwarzwaldallee zwischen den Bäumen (ca. fünfzig Abstellplätze), in der Maulbeerstrasse (ca. 150 Abstellplätze) und beim Bahnhofplatz Süd (ca. fünfzig Abstellplätze) vorgesehen. So sollen insgesamt 250 bis 300 konventionelle Abstellplätze das automatisierte Angebot ergänzen. Um zu verhindern, dass diese Abstellplätze überlaufen, sind betriebliche Massnahmen sowie ein nutzerfreundliches Tarifsystem des vollautomatisierten Veloparkings vorzusehen.

Im Rahmen des Vorprojekts wird der Lösungsansatz zum Kurzzeitparkieren ebenfalls vertieft untersucht.

## 3.5 Kosten

### 3.5.1 Planungskosten

Mit dem Ausgabenbericht beantragen wir Planungsgelder in der Höhe von 540'000 Franken für das Vorprojekt. Dafür werden die folgenden Arbeiten geleistet werden:

- Grundlagenarbeiten
  - Gebäudeaufnahme vor Ort (Vermessung usw.)
  - Erstellen digitaler CAD-Grundlagen
  - Untersuchung der Bausubstanz
- Gestaltung und Architektur
  - Innenraumgestaltung Übergabestellen Veloparking
  - Spezialabklärung Denkmalschutz
- Ingenieurarbeiten (Rohbau und Innenausbau)
  - Tiefbau und konstruktiver Ingenieurbau (Statik)
  - Heizung/Sanitär
  - Elektroingenieur
  - Verkehrsingenieur
  - Ingenieurarbeiten Veloabstellsystem
- Projektleitung
  - Technischer Bericht mit Kostenvoranschlag (Kostenermittlung  $\pm 20\%$ )
  - Evaluation Abstellsystem

Es ist für die Planung bis Vorprojekt mit den nachstehenden Kosten zu rechnen:

<b>Tätigkeiten Stufe Vorprojekt (SIA Phase 3)</b>	<b>Fr.</b>
Grundlagenarbeit	45'000
Gestaltung und Architektur	60'000
Ingenieurarbeiten Gebäudehülle (Rohbau und Innenausbau)	190'000
Ingenieurarbeiten Veloabstellsystem	50'000
Übergeordnete Projektleitung	40'000
Diverses/Sonderkosten	115'000
MWST	40'000
<b>Total</b>	<b>540'000</b>

### 3.5.2 Ausblick Baukosten

Die Baukosten werden in einem Ratschlag nach Fertigstellung des Vorprojekts beantragt. Im Sinne eines Ausblicks legen wir die nach heutigem Kenntnisstand zu erwartenden Kosten dar.

Aufgrund der Machbarkeitsstudie muss für die Realisierung des vollautomatisierten Veloparkings von einem Investitionsaufwand von rund 11,5 Mio. Franken ( $\pm 30\%$ ) ausgegangen werden. Damit liegen die Kosten für die Erstellung des vollautomatisierten Parking in etwa im Bereich des Veloparkings am Bahnhof SBB.

Kostenvergleich geplantes Veloparking Bad. Bahnhof mit Veloparking Bahnhof SBB:

<b>Kosten</b> [in Fr.]	<b>Bad Bahnhof (1'200 Abstellplätze)</b>	<b>Bahnhof SBB (1'100 Abstellplätze)</b>
<b>Total</b>	11,5 Mio.	12 Mio.
<b>Pro Veloabstellplatz</b>	9'600	10'900

Obiger Vergleich basiert auf der Anzahl Abstellplätze beim Bahnhof SBB bei der Eröffnung im Jahr 2002. Zwischenzeitlich wurde das Parking weiter verdichtet, was beim geplanten vollautomatisierten Veloparking am Bad. Bahnhof nicht möglich sein wird.

### 3.5.3 Finanzierung der Baukosten

Für ein herkömmliches Veloparking wurden 2008 in der 1. Generation zum Agglomerationsprogramm Basel 4 Mio. Franken angemeldet. Der Bund hat die höchste Dringlichkeit des Projekts bestätigt und es auf die A-Liste gesetzt. Somit werden vom Bund 40% der angemeldeten Kosten übernommen (1,59 Mio. Franken). Ursprünglich wäre damit auch die Verpflichtung einhergegangen, dass der Baubeginn bis Ende 2014 zu erfolgen hätte. Der Bund hat zwischenzeitlich diese Verpflichtung für die Projekte der A-Liste im Agglomerationsprogramm aber gelockert und auf einen fixen Baubeginn bis 2014 verzichtet. Realistisch ist von einem möglichen Baubeginn erst Anfang 2016 auszugehen.

Für die Finanzierung des Veloparkings können zudem Gelder aus dem Pendlerfonds beantragt werden, der explizit Bike-and-Ride-Anlagen als unterstützungswürdige Projekte ausweist. Gerade weil die Mehrheit der Nutzer/-innen des Badischen Bahnhofs Pendler/-innen aus Deutschland sind, die in der Schweiz arbeiten, würde das geplante Veloparking ideal den Kriterien des Fonds entsprechen, weshalb das BVD von einem Fondsbeitrag ausgeht. Der Maximalbetrag, der für ein Projekt gesprochen werden kann, beträgt 2 Mio. Franken.

### 3.5.4 Ausblick Betriebskosten

Erste Betrachtungen zu den Betriebskosten gehen davon aus, dass das Veloparking am Badischen Bahnhof – wie auch bereits das bestehende Veloparking am Bahnhof SBB – nicht kostendeckend betrieben werden kann. Da es sich dabei aber über ein unüberwachtes vollautomatisiertes Veloparking handelt, werden die Betriebskosten tiefer sein als beim überwachten Veloparking Bahnhof SBB. Simulationen mit verschiedenen Preismodellen und Auslastungszahlen ergeben einen möglichen Aufwandüberschuss (nur ZBE) von jährlich von 46'000 (Defizit) bis -87'000 Franken (Gewinn), womit die Kosten pro Abstellplatz in jedem Fall deutlich tiefer ausfallen als am Bahnhof SBB.

Weitere Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit erfolgen stufengerecht im Rahmen des Vorprojekts (Tarifgestaltung, Betriebskosten, Unterhalt, Pikett usw.).

### 3.6 Einbezug Deutsche Bahn

Die Deutsche Bahn AG ist bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof eine zentrale Projektbeteiligte. Mit der innovativen Lösung für ein vollautomatisiertes Veloparking konnte sie als Partnerin gewonnen werden. Das Bundeseisenbahnvermögen als Eigentümer des Bahnhofsgebäudes nimmt zum Projekt wie folgt Stellung: „Wir begrüßen die Anstrengungen des Kantons, für die Velosituation rund um den Badischen Bahnhof eine Lösung zu finden. Die Umsetzung der Idee mit dem beschriebenen Robotersystem im Keller des Aufnahmegebäudes ist für uns grundsätzlich vorstellbar.“

Die Nutzung des Kellers des Bahnhofsgebäudes ist in den anstehenden Planungsphasen mit dem Eigentümer Bundeseisenbahnvermögen vertraglich zu regeln.

### 3.7 Terminplan

Da gleichzeitig mit der Erstellung des Veloparkings auch das Tram Erlenmatt gebaut werden soll, müssen beide Bauabläufe gut aufeinander abgestimmt werden. Nach dem heutigen Kenntnisstand ist folgender Ablauf für die Realisierung des vollautomatisierten Veloparking angedacht:

Grossratsbeschluss Planungskredit	Herbst 2013
Vorprojekt	Ende 2014
Grossratsbeschluss Ausführungskredit	Herbst 2015
Kantonale Planauflagen	Herbst 2016
Baubeginn	Frühling 2017
Inbetriebnahme	Herbst 2019

Die Erstellung des Tram Erlenmatt ist derzeit von Ende 2016 bis ins Jahr 2019 vorgesehen.

## 4. Technische Risikobeurteilung und Ausblick

Aus heutiger Sicht besteht das grösste Wagnis darin, dass es entsprechende, vollautomatisierte Anlagen für die Veloparkierung in der im Ausgabenbericht beschriebenen Form hierzulande noch nicht gibt. Die Hochregallagertechnologie, auf der dieses Projekt basiert, hat sich in vielen Jahrzehnten der Anwendung bewährt und bildet die Grundlage, ohne die heutige Logistikdienstleistungen undenkbar wären. Die spezifischen, mit der Technologie verbundenen Risiken sind daher abschätzbar, „Überraschungen“ sind nicht zu erwarten. In Bahnhöfen ist die Technologie im Übrigen seit Längerem u.a. auch in der Gepäckaufbewahrung bekannt.

Der Umstand, dass die Velos in einheitliche, geschlossene Boxen gestellt werden, gewährleistet einen störungsfreien Betrieb, da sich keine Teile wie Kabel oder Kleidungsstücke beim Verschieben verheddern können.

Erfahrungen mit vollautomatisierten Gepäckaufbewahrungssystemen wie etwa in Köln lassen darauf schliessen, dass die Technologie von Nutzerseite sehr gut angenommen wird. Die offensichtlichen Vorteile einer sicheren und komfortablen Parkierungsmöglichkeit dürften für eine hohe Akzeptanz bei den Velofahrerinnen und Velofahrern sorgen. Am Badischen

Bahnhof sind heute sehr viele Velos von Pendlerinnen und Pendlern, also täglichen Nutzerinnen und Nutzern, abgestellt. Gerade diese Personengruppe wird sich sehr schnell auf ein neues System einstellen können, wenn es einfach möglich ist, das Velo sicher und nahe am Ziel abzustellen.

In der Schweiz wurde ein erstes vollautomatisiertes Veloparking im Juni 2013 in Winterthur in Betrieb genommen. Die ersten Erfahrungen damit sind positiv, sowohl was die Technik als auch die Bedienung durch die Nutzerinnen und Nutzer betrifft. Die Fixierung des Velos in der Box hat sich als etwas umständlich erwiesen und wird zugunsten einer einfacheren Handhabung weiter optimiert. Die Winterthurer Anlage liefert wertvolle Hinweise bezüglich Alltagstauglichkeit und wird vom Hersteller laufend angepasst.

Vollautomatisiertes Veloparking Winterthur:



Die Übergabestelle: Das Velo wird in die Box gestellt.



Blick in das Lager mit zwei Reihen Boxen. In der Mitte wird gerade eine Box automatisch zur Übergabestelle transportiert.

Falls sich das System auch für andere Nutzergruppen und Örtlichkeiten als geeignet erweist, könnten vollautomatisierte Abstellanlagen auch im Innenstadtbereich eine grosse Entlastung für die knappen Allmendflächen bewirken.

## **5. Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betr. der Schaffung eines unterirdischen Veloparkings am Badischen Bahnhof**

Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 8. Juni 2011 vom Schreiben 07.5044.03 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrats folgend – den Anzug Martin Lüchinger und Konsorten stehen und ihm zur erneuten Berichterstattung überweisen lassen.

„Die Renovationsarbeiten am Badischen Bahnhof sind zum grössten Teil abgeschlossen. Die Erneuerungen werden den Bahnhof auf und steigern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs markant. Leider wurde beim Umbauprojekt den Benutzer/innen, welche mit dem Velo zum Bahnhof kommen, zu wenig Beachtung geschenkt. Eine grosse Anzahl Pendler/innen benutzen täglich das Velo, um vom Bahnhof ihr Ziel in der Stadt Basel schnell erreichen zu können. Bereits während der

Bauphase wurden die Velofahrer/innen und Pendler/innen auf eine harte Bewährungsprobe gestellt. Der Abstellplatz für die Fahrräder war stets knapp bemessen und es herrschte zeitweise ein grosses Chaos. Die Hoffnung, mit der Fertigstellung würde sich die Situation verbessern, wurde leider nicht befriedigend erfüllt. Nach wie vor ist der Platz knapp und die Fahrräder sind weiterhin Wind und Wetter ausgesetzt.

Allgemein ist bekannt, dass zur Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs die Erreichbarkeit und die Abstellsituation an einem Bahnhof ausschlaggebend sind. Die Wege vom Veloabstellplatz zu den Perrons sollen dabei möglichst kurz und die Anfahrt möglichst einfach und hindernisfrei sein. Herausragendes Beispiel für eine optimale Lösung ist Bahnhof SBB, wo mit der unterirdischen Velostation eine ideale Abstellsituation geschaffen worden ist. Die Akzeptanz ist so hoch, dass der Platz oft nicht mehr ausreicht und eine Erweiterung dringend ins Auge gefasst werden sollte (Anzug Mächler).

Eine ähnliche Lösung würde am Badischen Bahnhof die Situation für die Velofahrer/innen und ÖV-Benützer/innen nachhaltig verbessern. Im Untergeschoss der Gebäude des Bahnhofs gibt es dazu genügend Platz. So wie die Räume liegen, haben sie ein gutes Potential für den Bau eines benutzer/innenfreundlichen Veloparkings. Die Zufahrt könnte idealerweise direkt über die bestehende Unterführung in die dahinter liegenden Kellerräume erfolgen. Südseitig der Unterführung wäre eine der Treppe in eine Velorampe umzubauen. Wir gehen davon aus, dass im Untergeschoss des Badischen Bahnhofs ein gut erreichbares Veloparking mit 500 bis 600 Abstellplätzen geschaffen werden könnte.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat, folgende Fragen zu prüfen und darüber zu berichten.

1. Wie im Untergeschoss des Badischen Bahnhofs ein Veloparking mit 500 - 600 Abstellplätzen eingerichtet werden kann und das über die bestehende Unterführung erschlossen würde?
2. Wie die Eigentümerin (Deutsche Bahn AG) dazu gewonnen werden kann, ein solches Veloparking unter Kostenbeteiligung von Seiten des Kantons Basel-Stadt (Velorahmenkredit) möglichst rasch zu errichten?
3. Wie im Umfeld des Bahnhofs (oberirdisch) dezentral weitere gedeckte Abstellplätze für Velos und für Motorroller erstellt werden können?

Martin Lüchinger, Beat Jans, Roland Engeler-Ohnemus, Guido Vogel, Christine Keller, Brigitte Hollinger, Jörg Vitelli, Stephan Maurer, Thomas Baerlocher, Tanja Soland, Eveline Rommerskirchen, Anita Lachenmeier-Thüring, Christian Egeler, Brigitte Strondl, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Thomas Grossenbacher, Michael Martig, Stephan Ebner, Fabienne Vulliamoz“

Wir berichten zum Anzug wie folgt:

### **Ausgangslage**

Der Regierungsrat hat in seinem Bericht vom 27. Mai 2009 bereits die Ausgangslage beschrieben und im Bericht vom 4. Mai 2011 einen Zwischenbericht erstellt.

Auch der Regierungsrat ist der Meinung, dass mit einer unterirdischen Veloparkierung im Bahnhofsgebäude optimal gelegene und attraktive Abstellplätze geschaffen werden können. Wie mit vorliegendem Ausgabenbericht ersichtlich, wurde die im Anzug geforderte unterirdische Veloparkierung am Badischen Bahnhof aufgenommen und weiterentwickelt. Die vom Anzugsteller geforderte Lösung musste in zwei Punkten modifiziert werden. Einerseits musste der geforderte Bedarf von 500 bis 600 Veloabstellplätzen aufgrund von Bedarfsanalysen nach oben auf 1'200 Abstellplätze korrigiert werden. Andererseits hatte die Deutsche Bahn grosse Bedenken betreffend die allgemeine Sicherheit, wenn sich Personen im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes aufhalten. Mit dem im Ausgabenbericht beschriebenen vollautomatisierten Veloparking können sogar 1'200 Velos untergebracht werden. Der von Nutzerinnen und Nutzern frequentierte Teil kommt zudem nicht unmittelbar unter das Bahnhofsgebäude zu liegen, womit die Sicherheitsbedenken der Deutschen Bahn ausgeräumt werden konnten.

Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof, das zurzeit erarbeitet wird, untersucht den Badischen Bahnhof in einem grösseren Perimeter. Dabei sollen insbesondere auch die Zugänglichkeiten überprüft und verbessert werden. Zusätzliche dezentrale Veloabstellplätze werden zusammen mit den möglichen neuen Zugängen gesucht. Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof wird voraussichtlich Ende 2013 dem Grossen Rat unterbreitet.

### Weiteres Vorgehen

Auf die einzelnen Fragen des Anzugs wird in diesem Zwischenbericht nicht erneut eingegangen. Der Anzug wird mit der Baukreditvorlage für das Veloparking voraussichtlich im Jahr 2014 ausführlich und abschliessend beantwortet werden.

## 6. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

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

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen zudem, den Anzug Martin Lüchinger und Konsorten betreffend Schaffung eines unterirdischen Veloparkings am Badischen Bahnhof stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

### Anhänge

Anhang 1

Grundriss Veloparking auf Kellerebene

Anhang 2

Querschnitt Rampen und Übergabebereich

## Grossratsbeschluss

### Ausgabenbericht

### für die Erstellung eines Vorprojekts für ein vollautomatisiertes Veloparking am Badischen Bahnhof

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

1. Für die Erstellung eines Vorprojekts für ein vollautomatisiertes Veloparking Badischer Bahnhof werden einmalige Ausgaben in der Höhe von Fr. 540'000 bewilligt zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Städtebau und Architektur, Planungsamt, Position 6510.300.20034).

Dieser Beschluss ist zu publizieren.



