



An den Grossen Rat

19.5504.02

Petitionskommission
Basel, 09. März 2020

Kommissionsbeschluss vom 09. März 2020

Petition P 403 betreffend "Verbindung vom Gundeli in die Stadt über den Bahnhof - jetzt"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 13. November 2019 die Petition P403 betreffend "Verbindung vom Gundeli in die Stadt über den Bahnhof - jetzt" der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition¹

Petition:

Was wollen wir ändern: Am 9.5. gab die SBB an einer Veranstaltung der neuen Gruppe Bahnhof bekannt, dass sie eine provisorische Fussgänger-Überführung vom Gundeli in die Stadt plant. Das Provisorium soll während 20 bis 30 Jahren (!) betrieben werden, bis eine neue Unterführung gebaut und die Margarethen- und Peter-Merian-Brückensaniert oder neu gebaut sind. Bei keinem der geplanten Übergänge vom Gundeli zur Stadt gibt es bisher eine sichere, klare Veloroute – vielleicht ist zwar etwas geplant, aber uns nicht bekannt.

Die neue Gruppe Bahnhof ergreift deshalb die Initiative für diese Petition: Es kann nicht sein, dass die Velofahrenden des Gundeli/Bruderholz weitere 20 bis 30 Jahre darauf warten müssen, flüssig und sicher in die Stadt zu gelangen. Wir verlangen deshalb eine Erweiterung der provisorischen Fussgängerbrücke um eine 3 m breite Velo Spur neben oder über der Fussgängerzone mit den entsprechenden Auf- und Abfahrten bzw. Velo-Liften.

Begründung:

Das Gundeli kämpft seit Jahrzehnten um eine bessere Anbindung zur Innenstadt, für bessere Fussgänger-, Tram- und Veloverbindungen. Niveauübergang – unten durch – oben drüber – Unterführung – Passerelle – haben wir alles schon erlebt. Die jetzige Passerelle ist hoffnungslos überlastet, die Margarethen- und Peter-Merian-Brücken voll von Lastwagen, Flixbussen und Autos. Für die Velofahrenden bleibt immer weniger Platz. Deshalb sollen Stadt und SBB nicht nur den Fussgängern einen besseren provisorischen Zugang zu den Geleisen anbieten, sondern auch den Velofahrenden.

¹ Petition P 403 "Verbindung vom Gundeli in die Stadt über den Bahnhof - jetzt", Geschäfts-Nr. 19.5504.01.

Die provisorische Passerelle West bietet die einmalige Chance mit kleinem Aufwand eine sichere Veloverbindung vom Gundeli zur Innenstadt zu bauen – jetzt, und nicht erst in 20 Jahren!

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Hearing vom 27. Januar 2020

Am Hearing der Petitionskommission nahmen eine Vertretung der Petentschaft (Vorstandsmitglieder der neuen Gruppe Bahnhof (nGB) und Mitglied der Planungsgruppe des Neutralen Quartiervereins Gundeldingen (NQVG), die Co-Präsidentin Pro Velo beider Basel), eine Delegation der SBB (Gesamtkoordinator Basel und Vertretung Infrastruktur SBB) sowie des Bau- und Verkehrsdepartements (Leiter Mobilitätsplanung, Vertretung Verkehrsinfrastruktur, Projektleiter Arealentwicklung & Nutzungsplanung) teil.

2.1.1 Das Anliegen der Vertretung der Petentschaft

Die vorliegende Petition sei von der nGB, dem NQVG und Pro Velo aktiv unterstützt worden. Die Petition sei lanciert worden, da sich bereits früh abgezeichnet habe, dass das Anliegen einer Integration eines Velowegs in die geplante provisorische Passerelle weder bei der Stadt noch bei der SBB auf viel Interesse stossen würde. Es bestehe jedoch zweifellos der dringende Wunsch der Bevölkerung nach einer sicheren Veloverbindung von der Stadt über den Bahnhof zum Gundeli.

Die Petentschaft erläutert, dass an einer Informationsveranstaltung der nGB im Mai 2019 erstmals bekannt geworden sei, dass die SBB eine provisorische Passerelle vom Meret Oppenheim-Platz zum Elsässertor plane. Diese solle eine Lebensdauer von 15 bis 20 Jahre haben, weil sich die geplante Personenunterführung „PU West“ bis 2035 verzögere. Ungefähr zum gleichen Zeitpunkt solle auch die Margarethenbrücke erneuert werden. Es sei an der Informationsveranstaltung eine Bausumme von 24 Millionen genannt worden, eine Veloverbindung vom Gundeli in die Stadt sei dabei jedoch nicht vorgesehen. Die nGB sei der Ansicht, die Gelegenheit müsse genutzt werden, um die überfällige sichere Veloverbindung zwischen dem Gundeli und der Innenstadt zu realisieren und einen Veloweg in die Passerelle zu integrieren.

Die Petentschaft habe in Erfahrung bringen können, dass die SBB einen Auftrag für ein Vorprojekt vergeben habe. Die provisorische Gestaltung der neuen Passerelle West solle ungefähr so aussehen wie die momentan bestehende provisorische Passerelle in Winterthur. Der Gehweg auf der Passerelle verlaufe mindestens fünf Meter über der Gleisebene, ausserdem seien Treppen und Lifte geplant, jedoch keine Rampen. Am 19. September 2019 habe man ein erstes gemeinsames Gespräch mit Vertretenden der SBB geführt. Dort habe man jedoch nur einen Übersichtsplan im Massstab 1:500, datiert vom 21. Juni 2017 erhalten. Die Petentschaft schliesst daraus, dass die provisorische Passerelle offenbar bereits seit 2017 geplant werde, die Bevölkerung jedoch erst 2019 davon erfahren habe.

Die nGB habe basierend auf den verfügbaren, rudimentären Angaben Skizzen entwickelt, wie ein Veloweg auf der Passerelle integriert werden könnte. Die Konstruktion, analog der provisorischen Passerelle im Bahnhof Winterthur, erscheine geeignet, um die zusätzliche Fahrspur von 3 m Breite entweder seitlich oder auf dem Dach aufzunehmen. Würde der Veloweg auf dem Dach geführt, so wäre auf der Südseite eine Höhendifferenz von rund fünf Metern zu überbrücken, würde er seitwärts angebracht, könne er praktisch ohne Höhenunterschied und damit ohne Rampe auf die Meret Oppenheim-Strasse geführt werden. Dies, da zwischen den Geleisen und der Meret Oppenheim-Strasse bereits heute ungefähr 5 Meter Niveauunterschied bestehe. An der Westseite des Bahnhofs sei eine Rampe tatsächlich schwierig zu platzieren. Alternativ könnte der Veloweg deshalb längs dem Gebäude Elsässertor über das vorhandene Perrondach SNCF bis an die Margarethenbrücke geführt werden. Dort sei eine Rampe an der Stirnseite des Gebäudes Elsässertor in die Viaduktstrasse möglich. Hinzu komme gemäss Aussage der Petentschaft dass die Eigentümerschaften der Liegenschaften Güterstrasse 89/91 bereits wären, in ihren Liegenschaf-

ten ein Veloparking zu integrieren. Man hätte dort Kapazität für rund 1400 Velos, dies entspreche fast der Kapazität des Parkings Centralbahnplatz. Dieser Aspekt sei zwar nicht Teil der Petition, jedoch ebenfalls erwähnenswert.

Die nGB habe daraufhin Abklärungen mit der SBB und den Behörden getroffen. In einer weiteren gemeinsamen Sitzung am 14. November 2019 sei vonseiten der Behörden festgehalten worden, dass die heutige Situation ungenügend sei und so zügig wie möglich verbessert werden solle. Auch sei bestätigt worden, dass eine Velospur auf der provisorischen Passerelle technisch machbar wäre. Der Vorschlag eines Velowegs auf der Passerelle sei jedoch aus mehreren Gründen abgelehnt worden. Einerseits habe die SBB Bedenken bezüglich möglicher Verzögerungen geäussert, da die provisorische Passerelle zwingend im Jahr 2025 bereit sein müsse, andererseits seien hohe Kosten, unattraktive Bedingungen (z. B. steile Rampen) und administrative Hürden (Bewilligungsverfahren BAV, Denkmalschutz, Finanzierung) genannt worden.

Die Petentschaft bemängelt insbesondere, dass bislang keine Machbarkeitsstudie gemacht worden sei, welche die Variante eines Velowegs auf oder neben der Passerelle ernsthaft geprüft hätte. Allfällige Bedenken bezüglich Führung des Velowegs auf dem Perrondach SNCF habe man mit dem Denkmalschutz bereits abgeklärt. Auch die Argumentation betreffend zu steile Rampen könne man nicht nachvollziehen, insbesondere da beim geplanten Projekt Nauentor deutlich steilere Rampen geplant seien. Wenn die Planung nun zeitnah in Angriff genommen würde, wäre eine zeitliche Verzögerung zudem vermutlich zu vermeiden. So sei es gemäss Aussage der Petentschaft beispielsweise auch denkbar, den Veloweg zeitlich verzögert zu realisieren, damit die Passerelle auf jeden Fall rechtzeitig gebaut werden könne. Weiter sei zu bedenken, dass alle anderen Möglichkeiten, die Geleise zu überqueren, mindestens ebenso schwierig zu realisieren und kostenintensiv wären.

Die geplante provisorische Passerelle biete die einmalige Chance, mit kleinem Aufwand eine sichere Veloverbindung vom Gundeli zur Innenstadt zu realisieren. Die Mehrkosten dafür dürften sich in einem verhältnismässig bescheidenen Rahmen bewegen. Die Petentschaft erwarte von der Verwaltung, dass rasch eine Machbarkeitsstudie inklusive Grobkostenschätzung gemacht werde. Sollte sich zeigen, dass die Machbarkeit tatsächlich nicht gegeben wäre, so sei eine Alternative für die sichere Veloquerung vom Gundeli in die Stadt rasch zu planen und umzusetzen.

2.1.2 Argumente der Vertretung der SBB

Die Vertretenden der SBB erläutern, dass im Rahmen des Ausbaus 2025 der Viertelstundentakt Basel-Liestal eingeführt und Investitionen im Umfang von rund 1 Milliarde CHF getätigt würden. Im Zuge des Viertelstundentakts werde sich auch der Fahrplan ändern, wodurch die Züge in Basel zeitlich anders als noch heute ankommen werden. Dies bedeute, dass die bereits heute hohen „Spitzen“ in Bezug auf das Personenaufkommen noch höher sein werden. Der gesetzlich geforderte Sicherheitsnachweis könne ohne eine zusätzliche (Entlastungs-) Massnahme, wie es die provisorische Passerelle sei, nicht mehr erbracht werden. Die provisorische Passerelle sei somit zwingende Bedingung für den Ausbauschritt 2025 und den Viertelstundentakt Basel-Liestal. Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt sei zudem, dass die Rolle der SBB durch das Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) angepasst worden sei. Im Eisenbahnbereich gelte Bundesgesetzgebung. So sei die Planungshoheit heute nicht mehr in allen Bereichen bei der SBB und es sei gesetzlich klar geregelt, dass zusätzliche Forderungen nach dem Verursacherprinzip finanziert werden müssten.

Die Vertretenden der SBB präzisieren, dass für die provisorische Passerelle eine Nutzungsdauer von 10 Jahren vorgesehen sei. Auch werde die provisorische Passerelle nicht fünf, sondern sieben Meter (respektive zehn Meter für das Passerellendach) über der Geleiseebene zu liegen kommen. Dieser Höhenunterschied bedinge Rampen, welche (je nach gewählter Steigung) zwischen 60-80 Meter lang würden. Es sei zudem noch nicht abschliessend geklärt, ob auf dem Perrondach SNCF aus statischer Sicht tatsächlich ein Veloweg realisierbar wäre, das es sich um ein altes und statisch heikles Bauwerk handle.

Das Vorprojekt für die provisorische Passerelle sei nun abgeschlossen und die Arbeiten für das Plangenehmigungsverfahren und das Bauprojekt würden starten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) brauche in der Regel rund zwei Jahre, um eine Bewilligung auszustellen. Würde nun eine Veloüberführung in das Projekt integriert, so würde dies einen Verzug von mindestens einem Jahr bedeuten, wodurch auch der Ausbauschritt 2025 verzögert würde.

Es sei bislang keine Machbarkeitsstudie für eine Integration eines Veloweges durchgeführt worden, da sich die SBB am kantonalen Teilrichtplan Velo orientiere und die finanziellen und personellen Ressourcen primär dort investieren wolle, wo gemäss Teilrichtplan eine Veloquerung des Bahnhofs vorgesehen sei. Dies treffe für die provisorische Passerelle nicht zu.

2.1.3 Argumente der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements

Die Vertretenden des Bau- und Verkehrsdepartements bestätigen, dass Handlungsbedarf für eine bessere Verbindung vom Gundeli in die Stadt bestehe. Im Rahmen des Hearings wurde deshalb aufgezeigt, wo der Kanton im Planungsprozess momentan stehe, was bereits gemacht worden sei und welche Vorbehalte der Kanton gegenüber dem Anliegen der Petition habe.

Der Teilrichtplan Velo bilde die behördenverbindliche Grundlage, nach welcher sich die Massnahmen des Kantons ausrichten würden. Der Teilrichtplan Velo bestimme unter anderem die Lage und Anzahl der Veloquerungen des Bahnhofs SBB. Für die Verbindung vom Gundeli in die Stadt seien dies die Margarethenbrücke, die Peter Merian-Brücke sowie eine Querung im Bereich der Achse Heumattstrasse.

Der Vorschlag der Petition werde aus mehreren Gründen kritisch beurteilt. So bestehe das Risiko einer Verzögerung des Bahnausbauschritts 2025, da dieser die Passerelle zwingend brauche. Zudem liege die Querung in ungünstiger Achse zu den bestehenden Veloverbindungen und die Überwindung des Höhenniveaus von Strassenniveau auf die Passerelle wäre nicht attraktiv und nur durch diverse enge Kurven überwindbar. Weiter werde befürchtet, dass es je nach Lösungsvariante zu Konflikten mit den Bahnnutzenden (hohe Personenströme) oder dem Denkmalschutz des Elsässerbahnhofs (Perrondach SNCF) kommen könnte. Das Hauptproblem liege jedoch darin, dass die Anbindung der Querung sowohl im Norden als auch im Süden nicht geklärt und verkehrstechnisch sehr kritisch und aufwändig sei. Nördlich komme man unweigerlich auf den problematischen Markthallenknoten. Dieses Problem müsse langfristig gelöst werden, da der Knoten die Personenströme nicht aufnehmen könne. Es würden dort deshalb keine kurzfristigen, befristeten Lösungen mehr gesucht, da die definitive Lösung eine grosse Entlastung bringen werde.

Der Kanton verfolge selbst mehrere Lösungsansätze, um dem berechtigten Anliegen nachzukommen. So würden auf der Peter Merian-Brücke durchgehende Velostreifen geprüft und beim Nauentor entstünden neue Veloabstellplätze, welche von beiden Seiten fahrbar erreichbar und somit untereinander verbunden sein würden. Im Rahmen der Sanierung der Margarethenbrücke würden zudem mit Sicherheit Velomassnahmen (Velostreifen oder Radweg) umgesetzt werden, diese Abklärungen würden laufen. Die Margarethenbrücke sei ein ganz wichtiges Puzzleteil im ganzen System, das heutige Angebot für Velos und auch für den öffentlichen Verkehr sei dort klar ungenügend. Weiter setze man sich mit der Anordnung und dem Umsetzungspunkt der im Teilrichtplan vorgesehenen Veloquerung östlich der Passerelle (Solothurnerstrasse, Heumattstrasse) auseinander. Die Gundelipasserelle hingegen sei aus verschiedenen Gründen nicht mehr Teil des Richtplans Velo (u. a. nicht ideale Anbindung aufgrund der Tramhaltestelle Peter-Merian), deshalb werde diese Lösung nicht weiterverfolgt.

Unter dem Postgebäude am Nauentor befänden sich ausserdem Tunnels, welche heute für die Anlieferung benützt würden, diese Funktion aber zukünftig nicht mehr zu erfüllen hätten. Es solle deshalb geprüft werden, ob diese weiter genützt respektive ausgebaut werden könnten, um eine unterirdische Veloverbindung zu etablieren. Die Betrachtung betreffend Machbarkeit und Kosten finde momentan statt. Da die Baustelle am Nauentor die unterirdische Verbindung nicht tangiere, könne parallel gearbeitet werden und es müsse nicht zugewartet werden, bis das Projekt Nauentor realisiert sei. Natürlich hätten die beiden Projekte jedoch gegenseitige Auswirkungen aufeinander, dies gelte es sauber zu prüfen. Zudem gelte es zu beachten, dass der Bebauungsplan

des Nauentors noch nicht rechtskräftig sei. Solange dieser nicht rechtskräftig sei, herrsche in Bezug auf die Post-Immobilie Stillstand. Sobald der Bebauungsplan rechtskräftig sei, könne ein Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben werden, um die oberirdische Zugänglichkeit der Veloabstellplätze zu planen. Dort werde beabsichtigt, von der Peter Merian-Brücke auf der Höhe des Erdgeschosses hereinfahren zu können. Durch die normale Strassenführung habe man bereits die richtige Höhe und brauche keine Rampe. An den bestehenden Infrastrukturen (z. B. Tunnels) werde gleichzeitig geplant werden können, einen genauen Zeitplan gebe es jedoch noch nicht. Die provisorische Passerelle sei erst für 2025 geplant, das Projekt Nauentor solle voraussichtlich 2029 abgeschlossen sein. Es werde deshalb bevorzugt, nachhaltigere und längerfristige Lösungen zu schaffen.

Die Vertretenden des Bau- und Verkehrsdepartements bilanzieren, dass die provisorische Passerelle für eine Veloquerung nicht am richtigen Ort im Verkehrsnetz liege. Die Integration eines Veloweges wäre zudem sehr teuer und für ein Provisorium nicht gerechtfertigt. Weiter würden viele kritische Stellen (insbesondere Anbindung Nord und Süd) ungelöst und wenig attraktiv bleiben. Eine zeitnahe Umsetzung im Rahmen des Ausbaus 2025 werde als praktisch nicht möglich beurteilt. Der Kanton müsse jedoch grösstes Interesse daran haben, die provisorische Personenüberführung zeitgerecht in Betrieb nehmen zu können, da es ohne Provisorium keinen Ausbauschritt 2025 gebe. Der Kanton verfolge deshalb die Lösungsansätze gemäss Teilrichtplan Velo weiter und wolle die personellen wie auch finanziellen Ressourcen dort investieren.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission unterstützt das berechtigte und wichtige Anliegen einer sicheren Velo-Verbindung vom Gundeli in die Stadt über den Bahnhof SBB. Für die Kommission ist jedoch gleichzeitig klar, dass für eine definitive Entscheidung noch detaillierter ausgearbeitete Varianten vorliegen müssen.

In diesem Sinne spricht sich die Kommission dafür aus, in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie für eine Veloverbindung im Rahmen der provisorischen Passerelle sowie für eine unterirdische Veloverbindung durch die Post-Tunnels beim Nauentor durchzuführen. Sollten sich diese beiden Veloverbindungen als nicht machbar erweisen, so sind alle möglichen Veloquerungen des Bahnhofs zu prüfen und eine zeitlich und örtlich ähnliche Lösung oder Verbesserung vorzuschlagen.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, vorliegende Petition dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission



Tonja Zürcher
Kommissionspräsidentin