



An den Grossen Rat

20.5342.02

BVD/P205342

Basel, 2. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 1. November 2022

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Veloroute Riehen-Basel entlang der Wiesentalbahn»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2020 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Riehen hat nach einer erfolgreichen Volksabstimmung in den Achtzigerjahren einen attraktiven kreuzungsfreien Veloweg vom Esterliweg entlang der Wiesentalbahn zur Stadtgrenze, Bahnunterführung Rauracherwegli, gebaut. Nach heutiger Begrifflichkeit bezeichnet man diesen Veloweg als Veloschnellroute.

Doch an der Stadtgrenze endet das Fahrvergnügen. Velofahrende müssen fortan im Zickzack und mit Vortrittsbelastung via Zu den drei Linden - Allmendstrasse - Wittlingerstrasse - Wittlingerweglein und Magdenweglein zur Bäumlhofstrasse radeln. Dort kann dann wieder sicher und bequem auf Radstreifen über die Wettsteinallee zum Wettsteinplatz und ins Zentrum vom Kleinbasel gefahren werden. Auch wer von der Riehener Veloschnellroute zum vorderen Teil der Grenzacherstrasse (also z.B. zur Roche) oder via Schwarzwaldbrücke in die Breite gelangen will, hat ab der Basier Stadtgrenze keine besonders guten Optionen.

Anfangs der Neuzigerjahre wurde ein Projekt erarbeitet, das die Weiterführung des Veloweges vom Gotenweglein via Hirzbrunnenpromenade vorsah. Im Veloroutennetzplan 2005 wurde der Abschnitt Rauracherweglein - Bäumlhofstrasse als in Bearbeitung gekennzeichnet. Im überarbeiteten Teilplan Velo 2013 wurde dann überraschenderweise ein Teil der Route (Rauracherweglein - Allmendstrasse) gekappt und der Rest der Linienführung entlang der Wiesentalbahn zurückgestuft auf Niveau Vororientierung. Angesichts der Entwicklung des Veloverkehrs Riehen-Basel ein unverständlicher Entscheid, der korrigiert werden muss.

Ausser der am nördlich gelegenen Siedlungsrand Aeussere Baselstrasse – Riehenstrasse und der Langen Erlen sind die zentralen Routen nicht attraktiv, weil an vielen Stellen vortrittsbelastet und nicht zügig und sicher zu befahren. Die zentrale Route entlang der Wiesentalbahn sollte deshalb auf städtischem Gebiet im gleichen Ausbaustandard wie von Riehen her ausgebaut werden. Die Projektierung mit Varianten links oder rechts der Wiesentalbahn ist deshalb sofort wieder an die Hand zu nehmen. Zudem soll das Projekt ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden damit auch für diese Infrastrukturmassnahme Bundesgelder in Anspruch genommen werden können.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb die Regierung:

- Die Weiterführung der Veloroute vom Rauracherweglein entlang der Wiesentalbahn wieder an die Hand zu nehmen.
- Mittels Varianten links und rechts der Wiesentalbahn aufzuzeigen, welches die beste und effektivste Linienführung ist.
- Zeitnah ein Vorprojekt für die geeignete Velowegführung ab Rauracherweglein bis Rankstrasse mit Weiterführung Richtung Grenzacherstrasse und Bäumlhofstrasse auszuarbeiten.

- Sich dafür einsetzen, dass das Projekt ins nächste Agglomerationsprogramm aufgenommen wird um für diese Infrastrukturmassnahme von Bundesgeldern zu profitieren.
Jörg Vitelli, Franziska Roth, Kaspar Sutter, Tim Cuénod, Esther Keller, Talha Ugur Camlibel, Jean-Luc Perret, Edibe Gölgeci, René Brigger, Sandra Bothe, Sebastian Kölliker, Raffaella Hanner»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Auch der Regierungsrat sieht den Bedarf für eine schnelle und direkte Veloverbindung zwischen Basel und Riehen. Die von den Anzugstellenden geforderte direkte Veloverbindung zwischen Rauracherwegli und Bäumlhofstrasse entlang des Bahndamms wurde allerdings bereits mehrfach geprüft und verworfen. Der Regierungsrat hat letztmals im Jahr 2017 zur Beantwortung des Anzugs Salome Hofer und Konsorten betreffend Ausbau der Veloroute Riehen–Basel auf Stadtgebiet vom 11. Januar 2017 (P105107) Stellung genommen. Der Grosse Rat ist den damaligen Empfehlungen des Regierungsrates gefolgt und hat den Anzug Salome Hofer und Konsorten am 15. Februar 2017 als erledigt abgeschlossen.

Eine Öffnung der Hirzbrunnen-Promenade für den Veloverkehr lässt sich aufgrund der zu geringen Wegbreite nicht sicher umsetzen, ohne in die Promenade baulich stark einzugreifen. Gegen eine solche Anpassung sprechen Baumschutz- und Naturschutzgründe. Zudem sollen gemäss aktuellen Planungsgrundsätzen Mischverkehrslösungen zwischen Velo- und Fussverkehr möglichst vermieden werden. Die heute schwierige Situation auf der Solitude-Promenade, deren Entflechtung geplant ist, ist ein gutes Beispiel dafür, dass Mischverkehr zu Konflikten führt. Auf Basis einer im Jahr 2014 erstellten Vorstudie hatte der Regierungsrat in zweimaligen Beantwortungen des Anzugs Salome Hofer und Konsorten von einer Öffnung der Hirzbrunnen-Promenade für den Veloverkehr abgesehen. Der Schutz von Grünflächen und Bäumen im Kanton hat, bedingt durch die erforderlichen Klimaschutzmassnahmen, noch zusätzlich an Bedeutung gewonnen, weshalb eine entsprechende Veloführung nicht als sinnvoll und verhältnismässig erachtet wird. Die damals zugrundeliegende Argumentation und Einschätzung wird aus Sicht des Regierungsrates nach wie vor gestützt und aktuell aus genannten Gründen bestärkt.

2. Verbesserungen für die Veloverbindung Basel–Riehen

Um den Anliegen des Veloverkehrs nach einer schnellen und direkten Verbindung zwischen Basel und Riehen nachzukommen, ist eine Verbesserung der Infrastruktur entlang der Bäumlhofstrasse und der Wettsteinallee geplant. Diese im Teilrichtplan Velo als Basisroute eingetragene Verbindung ergänzt die bereits bestehenden Verbindungen zwischen Basel und Riehen durch die Langen Erlen, entlang der Aeusseren Baselstrasse, via Wittlingerstrasse/Drei Linden und via Grenzacherstrasse/Landauerstrasse.

Bestandteil der Verbesserungen ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit – besonders für den Fuss- und Veloverkehr. So sollen dafür zum einen für den westlichen Teil der Bäumlhofstrasse (Abschnitt Magdenweglein und Allmendstrasse) bereits 2024/25 bauliche Massnahmen umgesetzt werden. Das entsprechende Projekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Bäumlhofstrasse hat der Grosse Rat am 14. Januar 2021 bewilligt (P190288). Bestandteil dieses Projekts sind Radstreifen, inklusive Aufstellflächen für Velos an Lichtsignalanlagen.

Zudem sollen in der Wettsteinallee, zwischen Schwarzwaldstrasse und Peter Rot-Strasse, ebenfalls 2024 grosszügige Radstreifen markiert werden. Dies erfolgt im Zusammenhang mit Strassenerhaltungsmassnahmen und in Koordination mit den Bauarbeiten auf dem Roche-Areal. Mittelfristig

sind in den an die Wettsteinallee anschliessenden Abschnitten des Riehenrings und der Riehenstrasse von/nach dem Wettsteinplatz ebenfalls Radstreifen sowie Verbesserungen der Veloführung an den Knoten Riehenring/Riehenstrasse und Riehenstrasse/Hammerstrasse vorgesehen.

Somit wird in den nächsten Jahren eine direkte, sichere und mit entsprechender Infrastruktur ausgestattete Veloverbindung via Bäumlhofstrasse und Wettsteinallee bis hin zum Wettsteinplatz zur Verfügung stehen.

3. Mögliche Veloverbindung entlang des Bahndamms

Eine Weiterführung der Veloverbindung entlang des Bahndamms, ab Beginn Rauracherwegli bis zur Bäumlhofstrasse, ist aufgrund der umfassenden baulichen Herausforderungen nach Ansicht des Regierungsrats aktuell unverhältnismässig und mit zahlreichen Interessenkonflikten verbunden.

Diese Verbindung steht – unabhängig davon, ob sie durch die Hirzbrunnen-Promenade geführt würde – im Konflikt mit Bahninteressen, Naturschutz und Grünflächenerhalt/Baumschutz. Die Strecke der Hochrheinbahn bildet eine überregionale, prioritäre Achse im Biotopverbund. Diese Verbindungen entlang der Bahnböschungen gehören zu den wichtigsten Vernetzungsachsen im Kanton Basel-Stadt. Sie verbinden die überregional bedeutenden Lebensräume für trockenheits- und wärmeliebende Tierarten vom Hochrhein bis zum Oberrhein. Ausserdem befinden sich die Flächen im Inventar der schützenswerten Naturobjekte von lokaler und regionaler Bedeutung.

Landbesitzerin der Bahndamm-Parzelle ist das deutsche Bundeseisenbahnvermögen. Dieses sieht aktuell mehrere Bahnprojekte vor, die auch den besagten Abschnitt des Bahndamms betreffen. Dazu zählen die Elektrifizierung der Hochrheinbahn und die Sanierung diverser Bahnüberführungen entlang der Hochrheinbahn. Daneben plant die Deutsche Bahn im Umfeld des Badischen Bahnhofs weitere Eisenbahn Grossprojekte wie die die neue S-Bahn Haltestelle Solitude, den Gateway Basel Nord sowie neue Bahn-Abstellflächen und -Serviceanlagen.

Die genannten Vorhaben lösen einen grossen Zusatzbedarf an ortsnahen, naturschützerischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen aus. Speziell für die Anbindung des Herzstücks an den Badischen Bahnhof und die notwendigen Entflechtungsbauwerke auf Höhe Allmendstrasse ist der effektive Platzbedarf bis heute noch nicht ermittelt. Für Ausgleichsflächen im Kanton Basel-Stadt soll vorrangig die Bahnböschung herangezogen werden.

Nebst den bahnseitigen Infrastrukturen sind auf der südlichen Seite des Bahndamms geplante Arealentwicklungen des Kantons «Stadtraum Ost» und der BVB mit dem Ausbau des Depot Rankhof anstehend. Insgesamt unterliegt auch dieser Perimeter im Bereich des südlichen Bahndamms umfassenden Veränderungen.

Als langfristige Option sieht der Richtplan Kanton Basel-Stadt (2019) eine Fuss- und Veloverbindung entlang des Bahndamms zwischen dem Badischen Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der Bahngütergleise vor. Zweck dieser im Richtplan ausgewiesenen Verbindung ist die Verbesserung der Erreichbarkeit des Badischen Bahnhofs und diverser Sportplätze im Gebiet Rankhof. Gemäss Richtplan muss eine entsprechende Verbindung mit den Anliegen und Interessen der Bahnentwicklung abgestimmt werden und soll die Naturschutzanliegen angemessen berücksichtigen. Auch im Teilrichtplan Velo ist diese Verbindung als Vororientierung eingetragen.

Der Regierungsrat möchte diese Planung mit der anstehenden Entwicklung des «Stadtraums Ost» angehen. Betreffend diese Stadtteilentwicklung und die künftige Führung der östlichen Grenzacherstrasse hat der Grosse Rat dem Regierungsrat zwei Motionen und einen Anzug überwiesen. Zur Motion Christian von Wartburg und Sebastian Kölliker betreffend «Weg mit dem Rank, neue Ansätze für Wohnen am Rhein» liegt ein Zwischenbericht des Regierungsrats vor (P185410), der

auch Bezug nimmt zur Motion Beatrice Isler und Konsorten betreffend «Neue Planung für Wohnungsbau entlang Grenzacherstrasse». Die Schaffung von neuen öffentlichen Räumen in diesem Entwicklungsgebiet bietet die Gelegenheit, neue direkte und komfortable Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, zu realisieren – auch unabhängig von der Grenzacherstrasse.

4. Fazit


Der Regierungsrat hat den Handlungsbedarf für eine höherwertige Veloverbindung zwischen Riehen und Basel erkannt. Er will in Bälde Verbesserungen auf der Achse Bäumlihofstrasse–Wettsteinallee–Riehenring–Riehenstrasse von/nach dem Zentrum realisieren und damit diese Achse bezüglich Attraktivität und Verkehrssicherheit zugunsten des Veloverkehrs deutlich aufwerten. Eine durchgehende Veloführung entlang der Wiesentalbahnlinie bis ins Wettsteinquartier hinein beurteilt der Regierungsrat jedoch als konfliktbeladen.

Eine Veloverbindung entlang des Bahndamms zwischen Badischem Bahnhof und Grenzach-Wyhlen ist im kantonalen Richtplan als Vororientierung enthalten. Eine zukünftige Realisierung dieser Verbindung ist behördenverbindlich; der Regierungsrat ist damit verpflichtet, die Planungen in den nächsten Jahren mit den bahnseitig geplanten Vorhaben abzustimmen. Fuss- und Veloverbindungen südlich des Bahndamms der Wiesentalbahn wird der Regierungsrat im Rahmen der Entwicklung «Stadtraum Ost» konkretisieren. Er berichtet dazu im Rahmen der bereits überwiesenen und in Kapitel 3 genannten Motionen.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Velo-route Riehen – Basel entlang der Wiesentalbahn» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin