



An den Grossen Rat

22.5425.02

BVD/P225425

Basel, 21. Dezember 2022

Regierungsratsbeschluss vom 20. Dezember 2022

Schriftliche Anfrage Christoph Hochuli betreffend «Pilotprojekt einer Velohochbahn im Kanton Basel-Stadt»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Christoph Hochuli dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«In der Verkehrspolitik ist oft die Rede von der Wichtigkeit der Entflechtung des Verkehrs. Die verschiedenen Verkehrsarten sollen, wenn möglich voneinander getrennt werden. Von allen Verkehrsträgern lässt sich der Veloverkehr am einfachsten und kostengünstigsten in die Höhe verlegen. Dadurch wird der Verkehr entflechtet und es gibt weniger Unfallpotenzial. Velofahrende erhalten auf dieser Strecke oft einen Zeitgewinn. Auch der restliche Verkehr wird dadurch verflüssigt, weil es dann weniger Verkehr auf der normalen, ebenerdigen Fahrbahn hat. Laut einer Analyse des ASTRA bewirken Velobahnen bis zu 4 Prozent weniger Verkehr auf den Autobahnen. Dies reiche bereits aus, um den Autoverkehr zu verflüssigen.

Die im Kanton Baselland ansässige Firma urb-x stellt Velo-Hochbahnen her, welche aus einer Konstruktion aus 20 Meter langen Holz-Leichtbau-Modulen bestehen, die mehrere Meter hoch in der Luft den Veloverkehr von den übrigen Verkehrsteilnehmenden trennen.

Dank vorgefertigter Module können diese Velo-Hochbahnen schnell und kostengünstig erstellt werden. Eine flexible Struktur aus Stützen, Tragelementen und Fahrbahn-Modulen ermöglicht die Konstruktion beinahe beliebiger Strecken über verschiedenstem Terrain. So können bestehende Verkehrsachsen – ob Strassen oder Tramschienen – besser genutzt werden. Auch können diese Velo-Hochbahnen als normale Brücken eingesetzt werden.

Die Fahrbahn ist mit Sensoren und Technik ausgerüstet, damit bei Frost die Fahrbahn beheizt und bei Unfällen ein Alarm an die Polizei gesendet wird. Der Strom dazu wird von Fotovoltaik-Modulen produziert, die in den Geländern integriert sind. Diese produzieren sogar zusätzlichen Strom, welcher ins Stromnetz eingespeist werden kann.

urb-x erstellte auf dem Wolf-Areal eine Teststrecke einer Velo-Hochbahn. Diese wird zurzeit getestet und analysiert.

Der Unterzeichner bittet die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Erkenntnisse konnten von der Testbahn im Areal Wolf gewonnen werden?
2. Wäre es möglich, auf der Strecke Kannenfeldstrasse – Spalenring – Steinenring – Viaduktstrasse – Centralbahnstrasse ein Pilotprojekt einer Velo-Hochbahn durchzuführen?
3. Falls ja: Könnte diese Velo-Hochbahn über der Tramlinie gebaut werden?
4. Falls ja: Wo könnten die Auf- und Abfahrtsrampen optimal installiert werden?
5. Falls nein: An welchen anderen Ort im Kanton Basel-Stadt könnte ein Pilotprojekt einer Velo-Hochbahn durchgeführt werden?
6. Könnte eine solche Velo-Hochbahn für die geplante Velo- und Fussgängerbrücke vom Dreispitz Nord über das Gleisfeld in das Areal Wolf eingesetzt werden? (Gemäss Teilrichtplan Velo, Kapitel 5.1.2 E sowie Ratschlag «Areal Wolf» Kapitel 7.1)

7. Könnte die Test-Velo-Hochbahn vom Areal Wolf zum Hexenweglein verlängert werden? Damit würde ein Teil des Anzuges Jérôme Thiriet (21.5098) erfüllt.
8. Wäre eine Velo-Hochbahn als Rampe für die Verbindung von Friedrich Miescher-Weg hoch zur Burgfelderstrasse eine gute Lösung (Anzug Karin Satorius, 21.5769)?
9. Wäre eine Velo-Hochbahn auch eine Umsetzungsmöglichkeit für die geplante Zollbrücke für Velofahrende und Zufussgehende?
Christoph Hochuli»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Ausgangslage

Velofahren erfreut sich in Basel-Stadt immer grösserer Beliebtheit und die Förderung der umweltschonenden Fortbewegungsarten wie das Velofahren ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Regierungsrates. Gleichzeitig steigen das Sicherheitsbedürfnis der Velofahrenden und die Anforderungen an die Veloinfrastruktur. Diesen Ansprüchen gilt es so gut wie möglich gerecht zu werden. In einer dicht bebauten Stadt wie Basel muss abgewogen werden, wie der knapp bemessene öffentliche Raum genutzt werden soll.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Welche Erkenntnisse konnten von der Testbahn im Areal Wolf gewonnen werden?*

Die Teststrecke wurde von urb-x im Rahmen des Smart City Labs erstellt. Der Kanton ist beim Projekt nicht involviert. Gemäss Angaben von urb-x hat sich das Baukastensystem der Velo-Hochbahn technisch bewährt. Belastbare Erkenntnisse zur Befahrbarkeit mit Velos bei unterschiedlichen äusseren Bedingungen stehen noch aus.

2. *Wäre es möglich, auf der Strecke Kannenfeldstrasse – Spalenring – Steinenring – Viaduktstrasse – Centralbahnstrasse ein Pilotprojekt einer Velo-Hochbahn durchzuführen?*
3. *Falls ja: Könnte diese Velo-Hochbahn über der Tramlinie gebaut werden?*
4. *Falls ja: Wo könnten die Auf- und Abfahrtsrampen optimal installiert werden?*
5. *Falls nein: An welchen anderen Ort im Kanton Basel-Stadt könnte ein Pilotprojekt einer Velo-Hochbahn durchgeführt werden?*

Eine Velohochbahn kann ein engmaschiges urbanes Velonetz zwar nicht ersetzen, aber unter gewissen Umständen allenfalls ergänzen. Die Strecke Kannenfeldstrasse – Spalenring – Steinenring – Viaduktstrasse – Centralbahnstrasse liegt mitten im urbanen Raum von Basel. Viele Quartiers- und Erschliessungsstrassen münden in die Ringstrassen. Für die Erschliessung dieser Quartiersstrassen, wie auch für die Zufahrt zur Hochbahn selbst, wären bis zu 100 m lange Rampen notwendig, da das Gefälle für befahrbare Velorampen maximal 6 % betragen darf. Die Rampen benötigen zusätzliche Flächen, die im engen städtischen Raum, nur zu Lasten anderer Nutzungen bereitgestellt werden können. Auch ist die Integration von Rampen und Brückenbauwerken in das städtebauliche Umfeld mitten in Basel äusserst schwierig. Die Modularbauweise der Konstruktion bedingt zudem, dass der Abstand zwischen den Stützen immer gleich ist. Diese Voraussetzung ist im dicht bebauten städtischen Raum schwierig umzusetzen.

Eine Verkehrsinfrastruktur auf einer «zweiten Ebene» schafft zudem neue Probleme und Herausforderungen, beispielsweise aus denkmalpflegerischer oder privatrechtlicher Sicht. Dass man von der Velohochbahn aus in Wohnungen oder andere Räumlichkeiten im Privatbesitz einsehen könnte, würde von den Betroffenen wohl kaum akzeptiert.

Aus fachlicher Sicht könnte die Velohochbahn von urb-X eine Lösung für spezielle Verbindungen in wenig bebauter Umgebung bieten, um eine hohe Anzahl von Velofahrenden über eine grössere

Distanz und über schwierig überwindbare Geländeabschnitte zu führen. Im städtischen Raum hingegen stehen die Ziele einer kleinmaschigen Vernetzung der Fahrbeziehungen und einer schonenden Integration in den städtischen Raum der Realisierung solcher Bauwerke leider entgegen. Der Einsatz im Sinne einer Brücke wäre eher denkbar, vgl. auch die folgende Antwort.

6. *Könnte eine solche Velo-Hochbahn für die geplante Velo- und Fussgängerbrücke vom Dreispitz Nord über das Gleisfeld in das Areal Wolf eingesetzt werden? (Gemäss Teilrichtplan Velo, Kapitel 5.1.2 E sowie Ratschlag «Areal Wolf» Kapitel 7.1)*
7. *Könnte die Test-Velo-Hochbahn vom Areal Wolf zum Hexenweglein verlängert werden? Damit würde ein Teil des Anzuges Jérôme Thiriet (21.5098) erfüllt.*
8. *Wäre eine Velo-Hochbahn als Rampe für die Verbindung von Friedrich Miescher-Weg hoch zur Burgfelderstrasse eine gute Lösung (Anzug Karin Satorius, 21.5769)?*
9. *Wäre eine Velo-Hochbahn auch eine Umsetzungsmöglichkeit für die geplante Zollbrücke für Velofahrende und Zufussgehende?*

Basis für die Planung solcher Infrastrukturen sind die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs. Gerade die Schliessung der grossen Netzlücken, wie die Fuss- und Velobrücken «Güterbahnhof Wolf» bzw. «Zollbrücke», ist nicht nur für den Veloverkehr relevant. Auch wer sich zu Fuss fortbewegt, ist auf direkte und sichere Wege angewiesen. Dies erfordert gewisse Breiten für eine sichere und konfliktfreie gemeinsame Benutzung. Dies gilt selbstverständlich auch für die beiden kleineren genannten Netzlücken zwischen Areal Wolf und Hexenweglein sowie zwischen Friedrich Miescher-Weg und Burgfelderstrasse. Aufgrund weiterer Rahmenbedingungen, wie beispielsweise mögliche Stützenstandorte, werden sich zusätzliche Anforderungen an diese Infrastrukturen ergeben.

Nachdem die verkehrsplanerischen Bedingungen klar sind, werden die Projekte ausgeschrieben, da sie gemäss dem Beschaffungsgesetz aufgrund ihres grossen Volumens nicht freihändig vergeben werden dürfen. In diesem Rahmen wird sich zeigen, welches eingereichte Infrastruktursystem aufgrund seiner Eignung zur Erfüllung der Anforderungen und seiner Wirtschaftlichkeit zur Umsetzung gelangt. Wenn die Praxistests die sichere Befahrbarkeit der Velohochbahn von urb-x bestätigen, ist es grundsätzlich denkbar, dass das System auch in Basel-Stadt zum Einsatz kommt, falls sich eine konkrete Aufgabenstellung dafür eignet.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin