



An den Grossen Rat

23.5452.02

BVD/P235452

Basel, 31. Januar 2024

Regierungsratsbeschluss vom 30. Januar 2024

## **Motion Christoph Hochuli und Konsorten betreffend «Velo- passerelle vom Gundeli über die Bahngeleise zum Elsässertor»; Stellungnahme**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. November 2023 die nachstehende Motion Christoph Hochuli und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Seit vielen Jahren wurde in regelmässigen Abständen und mit verschiedenen politischen Instrumenten eine Veloverbindung vom Gundeli über die Bahngeleise – oder unter den Bahngeleisen durch – gefordert. Bis die Peter Merian-Brücke und die Margarethenbrücke saniert, verbreitert und für Velofahrende attraktiver gestaltet werden, dauert es noch viele Jahre. Auch die Erstellung einer Veloverbindung im Bereich der neuen Liegenschaften des Projekts Nauentor kann nicht in naher Zukunft realisiert werden.

Gemäss der Berichterstattung in der Basler Zeitung vom 11.08.2023 (<https://www.bazonline.ch/eine-velohochbahn-fuers-gundeli-694285037460>) beauftragte der Regierungsrat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) Möglichkeiten für Veloverbindungen vom Gundeli auf die andere Bahnhofseite zu prüfen. Unter Mitwirkung der Planungsgruppe Gundeli wurden neun Optionen für Veloquerungen untersucht und drei davon als machbar beurteilt. Da die SBB eine provisorische Fussgängerpasserelle von der Meret Oppenheim-Strasse über die Bahngeleise zum Elsässertor (Abgang zwischen Französischem Bahnhof und Elsässertor-Gebäude) baut, könnte parallel zu dieser Passerelle eine ebenfalls provisorische Velobrücke errichtet werden. Für diese Veloverbindung wurden zwei Varianten aufgezeichnet: Die Variante 1 würde wie die Fussgängerpasserelle beim Elsässertor enden. Die alternative Variante 2 würde entlang des Elsässertor-Gebäudes zur Markthallenbrücke führen. Die Höhendifferenz könnte bei beiden Varianten mit einer Wendeschleufe überwunden werden. Bei der Variante 1 gibt es zusätzlich die Idee, dass die Velopasserelle als Hochbahn vom Elsässertor bis zur Wallstrasse weitergeführt würde.

Gemäss dem BaZ-Artikel wehren sich das BVD, die SBB und die Denkmalpflege jedoch gegen eine provisorische Veloquerung, obwohl erst Ideenskizzen vorliegen. Nur eine Machbarkeitsstudie kann als Grundlage für die abschliessende Beurteilung dienen. Bei einem Provisorium sollten überdies nicht die gleichen Kriterien gelten wie bei einem definitiven Bauwerk.

Eine provisorische Velobrücke über die Bahngeleise ist sehr sinnvoll, weil während dem Neubau der Margarethenbrücke sowie dem im gleichen Zeitraum laufenden Bau des Projekts Nauentor auch auf der Peter Merian-Brücke mit erheblichen Verkehrseinschränkungen für den Langsamverkehr zu rechnen ist. Die provisorische Velopasserelle sollte so lange bestehen bleiben, bis auf der Peter-Merian- und Margarethenbrücke wieder genügend Kapazität für den anfallenden Veloverkehr besteht.

Die Unterzeichnenden dieser Motion fordern vom Regierungsrat, dass er eine Machbarkeitsstudie für eine provisorische Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor durchführen lässt.

Christoph Hochuli, Annina von Falkenstein, Tobias Christ, Jean-Luc Perret, Jérôme Thiriet, Pascal Messerli, Luca Urgese, Bruno Lötscher, Franz-Xaver Leonhardt, Brigitte Gysin, Tim Cuénod, Anina Ineichen, Fina Girard»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

## **1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion**

### **1.1 Grundlagen des Motionsrechts**

Mit einer Motion kann der Grosse Rat den Regierungsrat verpflichten, eine Verfassungs- oder Gesetzesvorlage oder eine Vorlage für einen Grossratsbeschluss vorzulegen (§ 42 Abs. 1 GO) oder eine Massnahme zu ergreifen (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO). Der Grosse Rat kann dem Regierungsrat also sowohl in seinem eigenen Zuständigkeitsbereich als auch im Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats Aufträge erteilen.

Das Recht setzt dem Grossen Rat bezüglich Motionsbegehren allerdings auch Schranken, die in der Gewaltenteilung, im Gesetzmässigkeits-, im Föderalismus- und im Demokratieprinzip gründen. So darf eine Motion nicht gegen höherrangiges Recht verstossen (wie Bundesrecht, interkantona-les Recht oder kantonales Verfassungsrecht). Zudem ist gemäss § 42 Abs. 2 GO eine Motion unzulässig, die einwirken will auf

- den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats,
- einen Einzelfallentscheid,
- einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder
- einen Beschwerdeentscheid.

### **1.2 Motionsforderung**

Mit der vorliegenden Motion wird vom Regierungsrat gefordert, «dass er eine Machbarkeitsstudie für eine provisorische Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor durchführen lässt».

### **1.3 Rechtliche Prüfung**

Mit der Forderung nach einer Machbarkeitsstudie wird vom Regierungsrat eine Massnahme verlangt, für die er zuständig ist (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO). Die Motion verlangt nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Es spricht auch kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt.

### **1.4 Schlussfolgerung**

Die Motion ist als rechtlich zulässig anzusehen.

## **2. Zum Inhalt der Motion**

Die Motion fordert, dass der Regierungsrat eine Machbarkeitsstudie für eine provisorische Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor durchführen lässt.

Eine solche Passerelle soll eine zusätzliche Veloquerung schaffen, da während des Neubaus der Margarethenbrücke sowie der im gleichen Zeitraum erwarteten Arbeiten am Projekt Nautentor auch auf der Peter Merian-Brücke mit erheblichen Verkehrseinschränkungen für den Veloverkehr zu rechnen ist. Die provisorische Veloquerung soll so lange bestehen bleiben, bis auf der Peter Merian- und der neuen Margarethenbrücke wieder genügend Kapazitäten für den Veloverkehr bestehen.

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, die Verbindung zwischen dem Gundeldinger Quartier und der Innenstadt für den Veloverkehr deutlich zu verbessern. Dies hat er in verschiedenen Schreiben an den Grossen Rat immer wieder betont. In diesem Sinne hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) die Planungsarbeiten für zeitnahe Verbesserungen im Rahmen der Sanierung der Peter Merian-Brücke ausgelöst. Im Rahmen der Planungen für die neue Margarethenbrücke setzt sich das BVD gemeinsam mit den SBB dafür ein, dass für den Veloverkehr eine sichere und attraktive Verbindung geschaffen wird, auch während der Bauphase.

Zudem erstellt das BVD für die Umsetzung der im Teilrichtplan Velo festgehaltenen Verbindungen über oder unter dem Gleisfeld beim Bahnhof SBB eine Gesamtschau. Ziel ist es, zukunftsfähige Lösungen, abgestimmt auf den Ausbau der Bahninfrastruktur und die Entwicklungen im Bahnhofsumfeld, zu evaluieren sowie deren Zeithorizonte aufzuzeigen. Als Teil dieser Gesamtschau wurde eine Velopasserelle parallel zur derzeit im Bau befindlichen provisorischen Passerelle der SBB untersucht. Die grundsätzliche Führung dieser Velopasserelle entspricht der in dieser Motion angedachten provisorischen Velopasserelle.

## **2.1 Abhängigkeit zur Bahnplanung und Rahmenbedingungen**

Aufgrund komplexer Abhängigkeiten von den Planungen im Zusammenhang mit den laufenden und noch geplanten Baumannahmen im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB ist eine substantielle Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr erst mittelfristig möglich.

Der grösste Teil der geforderten provisorischen Velopasserelle führt als Brücke über Bahnhofsanlagen (Gleisfelder und Perrons). Diese Bahnhofsanlagen werden derzeit und auch in den kommenden Jahrzehnten mehrmals erheblich umgebaut. In der Folge ergibt schon eine grobe Betrachtung, dass es sehr schwierig wird, geeignete Standorte für Brücken-Stützen im Gleisfeld oder auf den Perrons festzulegen. Daher müssten auch technische Lösungen untersucht werden, bei denen keine Stützen im Gleisfeld erforderlich sind oder die Stützen nachträglich angepasst bzw. verschoben werden können. Die Lösungen werden somit sehr komplex, was die Planungszeit sowie den Genehmigungsprozess verlängert und die Velopasserelle insgesamt teuer macht. Zudem wird eine derartige Brückenkonstruktion erhebliche Auswirkungen auf das Stadtbild und auf umliegende, zum Teil denkmalgeschützte Gebäude und Anlagen haben.

## **2.2 Beurteilung und weiteres Vorgehen**


Eine Ersteinschätzung von Fachleuten von Kanton und SBB zeigt, dass die mit der Motion gewünschte provisorische Velopasserelle in ihrer Konstruktion sehr aufwändig würde. Zudem hätte sie nur einen eingeschränkten Nutzen, da sie diverse Nachteile mit sich brächte, wie z.B. den grossen zu überwindenden Höhenunterschied zwischen der Überquerung der denkmalgeschützten französischen Bahnhofshalle und dem Niveau der Centralbahnstrasse. Die Kosten einer provisorischen Veloquerung dürften nahezu gleich hoch ausfallen wie bei einer definitiven Verkehrsbrücke über die Bahnanlagen, da auch für eine provisorische Lösung erhebliche Sicherheitsanforderungen zu erfüllen sind. Die Bau- und Genehmigungsprozesse im Bereich von Bahnanlagen sind aufwändig, für Provisorien von dieser Grösse sind keine vereinfachten oder verkürzten Verfahren möglich. Somit kann das Ziel, eine Verbindung über die Gleise bereits vor dem geplanten Baustart zur neuen Margarethenbrücke in Betrieb zu nehmen, auch mit einem Provisorium nicht erreicht werden.

Da dem Regierungsrat die Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Gebiete nördlich des Bahnhofs SBB mittels einer sicheren und schnellen Veloverbindung aber wichtig ist, möchte er die oben skizzierte Ersteinschätzung konsolidieren und ist bereit, die verlangte Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. In einem ersten Schritt soll die Ersteinschätzung in Zusammenarbeit mit externen Fachleuten verifiziert werden, um zu erkennen, ob das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten verbessert werden kann. Ist dies der Fall, kann anschliessend eine vertiefte Machbarkeitsstudie lanciert werden. Die Planungsmittel hierfür sollen mit dem Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel beantragt werden. Der Regierungsrat plant, diesen im Laufe von 2024 dem Grossen Rat vorzulegen.

### 3. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Christoph Hochuli und Konsorten betreffend «Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngeleise zum Elsässertor» dem Regierungsrat zur Erfüllung im hier beschriebenen Sinne zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger  
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin