



Januar 2026

Veloabstellplatz-Konzept für den Bahnhof Basel SBB

Bericht zu Analyse und Lösungsansätzen für die Verbesserung der Veloabstellplatz-Situation





Basel, 27. Januar 2026

Absichtserklärung zur Veloparkierung am Bahnhof Basel SBB

Der Bahnhof Basel SBB ist eine attraktive Verkehrsdrehscheibe von regionaler und internationaler Bedeutung. Täglich wird der Bahnhof von tausenden Bahnkundinnen und -kunden als Verkehrsdrehscheibe sowie von Einwohnenden Basels und Besuchenden als Dienstleistungszentrum frequentiert. Das hohe Personenaufkommen beeinflusst auch die Nutzung der unmittelbar benachbarten Immobilien wesentlich. Die zukünftige Entwicklung der Bahn geht von einer starken Zunahme der Reisendenzahlen aus und erfordert die Erweiterung des Bahnhofs und dessen Zugänge.

Der Kanton Basel-Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2037 klimaneutral zu sein. Für den Verkehr bedeutet dies unter anderem die Förderung der umweltfreundlichen und effizienten Verkehrsmittel wie Bahn, städtischem ÖV und der aktiven Mobilität sowie deren Kombination. Die Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB sind daher ein zentrales Anliegen. Auch die SBB möchten einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten und den klimafreundlichen und stadtgerechten Veloverkehr für die erste und letzte Meile fördern.

Der Kanton Basel-Stadt und die SBB treiben die Schaffung von attraktiven Veloabstellplätzen in ausreichender Zahl im Bereich des Bahnhofs Basel SBB weiterhin voran. Sie haben deshalb das Veloabstellplatz-Konzept für den Bahnhof Basel SBB überarbeitet. Das heute noch ungenügende Angebot an Veloabstellplätzen soll der langfristigen Entwicklung der Anzahl Reisender und der entsprechenden Nachfrage angepasst werden. Hierzu werden die SBB und der Kanton die im Konzept definierten Massnahmen prüfen und nach Möglichkeit sukzessive umsetzen. Schritthaltend mit den Projekten zur Erweiterung des Bahnhofs und dessen Umfeld planen sie auch, das Angebot an Veloabstellplätzen zu vergrössern und prüfen Optimierungsmöglichkeiten in der Bewirtschaftung der Veloabstellplätze.



Alain Groff

Leiter Mobilität
Bau- und Verkehrsdepartement
des Kantons Basel-Stadt



Alexis Leuthold

Leiter Bewirtschaftung
SBB Immobilien
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG



Daniel Fischer
Immobilienbewirtschafter

Inhaltsverzeichnis

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Zusammenfassung | 4 |
| 1. Ausgangslage und Auftrag..... | 5 |
| 1.1 Ziel des Konzepts und Ziel der attraktiven Veloabstellplätze | 5 |
| 1.2 Vorgehen..... | 5 |
| 2. Grundlagen und Situationsanalyse | 6 |
| 3. Bewirtschaftung und Betrieb | 8 |
| 3.1 Zuständigkeiten..... | 8 |
| 3.2 Grundlagen und Praxis heute | 9 |
| 3.2.1 Grundlagen zur Bewirtschaftung auf Allmend..... | 9 |
| 3.2.2 Praxis Allmend und Flächen mit Servitut für öffentliche Strasse/Weg..... | 9 |
| 3.2.3 Grundlagen und Praxis Privatgrund (inkl. Velostationen) | 10 |
| 3.3 Massnahmen betreffend den Betrieb..... | 10 |
| 3.3.1 Einheitliche Regelung für Markierung und Signalisation..... | 10 |
| 3.3.2 Parkdauer..... | 10 |
| 3.3.3 Personal für Veloordnung | 11 |
| 3.3.4 Mögliche Anpassung der Bewirtschaftung der Velostation(en) | 11 |
| 3.3.5 Ausrüstung der Veloabstellplätze..... | 11 |
| 3.4 Parkleitsystem..... | 12 |
| 3.5 Veloverleihsystem und kleine Sharing-Angebote | 12 |
| 4. Abschätzung künftiger Nachfrage und Verortung | 12 |
| 4.1 Nachfrage: Zunahme im Velo- und Bahnverkehr prognostiziert..... | 12 |
| 4.2 Räumliche Verteilung | 13 |
| 5. Entwicklung der Veloabstellplätze - Entwicklung des Bahnhofs..... | 14 |
| 5.1 Entwicklung des Bahnhofs | 14 |
| 5.2 Bereits angedachte Massnahmen und Standorte..... | 15 |
| 5.3 Kurzfristig | 15 |
| 5.4 Mittelfristig | 16 |
| 5.5 Langfristig..... | 18 |
| 5.6 Anforderungen an und Überlegungen zu neuen Anlagen | 20 |
| 6. Kosten und Zuständigkeit für Investition und Betrieb..... | 21 |
| 6.1 Kosten der Abstellplätze | 21 |
| 6.1.1 Finanzierungsmöglichkeiten..... | 21 |
| 6.2 Kosten und Hinweise zum Betrieb und der Bewirtschaftung von Velostationen/Veloabstellplätze in Liegenschaften | 21 |
| 7. Weiteres Vorgehen..... | 22 |

Zusammenfassung

Der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr sind zentrale Bestandteile der Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt. Zur Förderung der beiden Verkehrsmittel und deren Kombination sind attraktive Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl sehr wichtig. Der Kanton und die SBB haben deshalb das Veloabstellplatzkonzept von 2017 aktualisiert.

Heute werden im Umfeld des Bahnhofs SBB knapp 5'000 Velos abgestellt. Das reguläre Angebot liegt bei etwa 3'500 Abstellplätzen. Viele Velos stehen in überbelegten Anlagen oder an Orten, an denen das Abstellen nicht vorgesehen oder sogar verboten ist.

Attraktivere Abstellplätze steigern die Nachfrage an Veloabstellplätzen. Die geschätzte Nachfrage für den Bereich rund um den Bahnhof Basel SBB liegt deshalb heute bei etwa 6'000 Veloabstellplätzen und wird in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnangebots in den nächsten Jahrzehnten auf über 10'000 Plätze zunehmen.

Der Kanton Basel-Stadt und die SBB möchten mit unterschiedlichen Massnahmen die Verfügbarkeit der heute bereits vorhandenen Veloabstellplätze verbessern. Dazu zählen die Prüfung einer möglichst einheitlichen Regelung für die Markierung und Signalisation sowie die Ausstattung mit Veloständern, die Prüfung von angepassten, maximal zulässigen Parkdauern und die Verbesserung der ordentlichen Veloabstellung durch häufigere Kontrollen. Auch könnte ein Parkleitsystem die Nutzenden gezielt auf freie Plätze hinweisen. Und ein gutes und attraktives Angebot an kleinen Sharing-Fahrzeugen kann durch das Teilen der Fahrzeuge und eine bessere Auslastung der einzelnen Fahrzeuge den Bedarf für deren Abstellflächen reduzieren. Diese Massnahmen können teilweise kurzfristig umgesetzt werden. Die Wirkung ist aber beschränkt.

Mittelfristig planen Kanton und SBB die Erweiterung der Anzahl an Veloabstellplätzen, in Abstimmung mit der Entwicklung des Bahnhofs. Mit den Projekten zum Ausbau des Bahnhofs und denjenigen in dessen Umfeld, wie dem Nautentor, der neuen Margarethenbrücke und einem neuen Bahnzugang Margarethen soll die Anzahl Veloabstellplätze wesentlich erweitert werden.

Langfristig müssen in den Velozufahrtbereichen zum Bahnhof weitere Möglichkeiten für Veloabstellplätze geschaffen werden. Neben der Neuerstellung von Anlagen im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau des Bahnhofs möchten Kanton und SBB auch prüfen, ob bestehende Flächen in den angrenzenden Liegenschaften für die Nutzung als Veloabstellplätze zugänglich gemacht und umgenutzt werden können.

Die Kosten eines Veloabstellplatzes liegen bei 1'000 bis zu 10'000 Franken, je nach Komplexität der Anlage. Die Finanzierung der neuen Anlagen wird im Rahmen der jeweiligen Projekte geklärt und ist unter anderem abhängig von der Lage der Anlage. Für die Finanzierung der Anlagen stehen verschiedenen Mitfinanzierungsmöglichkeiten wie das Agglomerationsprogramm oder der Bahninfrastrukturfonds zur Verfügung.

1. Ausgangslage und Auftrag

Der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr sind zentrale Bestandteile der Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt. Zur Deckung der Mobilitätsnachfrage nach weiten Strecken hat die Kombination von Velo- und Bahnverkehr eine grosse Bedeutung. Der Kanton muss diese Verkehrsmittel und deren Kombination fördern, damit deren Anteil am Gesamtverkehr zunimmt. Nur so kann er seine verkehrs- und klimapolitischen Ziele erreichen. Die Bahnhöfe und die dortigen Abstellmöglichkeiten für den Veloverkehr spielen hierfür eine zentrale Rolle. Auch für die SBB sind Velofahrende eine wichtige Gruppe. Gemäss eigenen Schätzungen kommen heute etwa 10% der Kundinnen und Kunden mit dem Velo an den Bahnhof.

Der Kanton und die SBB sind sich dieser Bedeutung bewusst. Sie haben deshalb gemeinsam im Jahr 2012 ein Veloabstellplatzkonzept für den Bahnhof Basel SBB erarbeitet, in dem, abgestimmt auf die Vorhaben am Bahnknoten Basel, Ziele und Massnahmen festgelegt worden sind. 2017 haben die Partner das Konzept aktualisiert und den geänderten Bahnhof-Planungen angepasst. Seither dient es als Grundlage für Projekte von Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof.

Die Planung von Veloabstellplätzen ist stark von der Planung des Bahnhofsausbaus abhängig. Zum einen werden Veloabstellplätze nur genutzt, wenn sie im Bezug zum Bahnhofszugang eine attraktive Lage haben. Somit muss die Lage des Zugangs bekannt sein. Zum anderen können die Veloabstellplätze als Teilprojekte von grösseren Umbauten am Bahnhof umgesetzt werden.

Die Planung der Bahninfrastruktur ist in den letzten Jahren weiter vorangeschritten und in vielen Fällen ausreichend konkret, um in der Folge die Planung der Veloabstellplätze aufzunehmen. Der Schwerpunkt des Bahnhofs wird sich künftig nach Westen verschieben. So sind im Ausbauschnitt 2035 neue Zugänge zum Bahnhof ab einer neuen Margarethenbrücke geplant. Und im Zusammenhang mit der Erstellung eines Tiefbahnhofs sollen zwei neuen Personenunterführungen westlich und östlich der heutigen Bahnhofs-Passerelle entstehen, wobei die westliche die Hauptschliessung übernehmen wird.

Der Regierungsrat hat deshalb das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) beauftragt, das Veloabstellplatzkonzept am Bahnhof SBB zusammen mit den SBB zu aktualisieren und zu ergänzen. Damit kann der Regierungsrat auch die Anliegen des Anzugs Beatrice Isler und Konsorten betreffend "Veloabstellplätze rund um den Bahnhof SBB", die eine Aktualisierung des Konzepts für Veloabstellplätze am Bahnhof beschreiben, erfüllen.

1.1 Ziel des Konzepts und Ziel der attraktiven Veloabstellplätze

Das Ziel des Konzepts ist es, die Grundlage für die Verbesserung der Veloabstellsituation rund um den Bahnhof zu aktualisieren und aufzuzeigen, wie Kanton und SBB genügend Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB bereitstellen können. Damit sollen folgende Wirkungen erreicht werden:

- Förderung des kombinierten Verkehrs Velo und Bahn
- Entlastung des öffentlichen Raumes von abgestellten Velos zugunsten der Aufenthaltsqualität und zusätzlicher Grünflächen
- Schaffung von Veloabstellplätzen in Liegenschaften und im Untergrund und Förderung von geteilten Fahrzeugen (Sharing)

1.2 Vorgehen

Das Konzept wurde zusammen mit den betroffenen Dienststellen der Kantonsverwaltung und der SBB erarbeitet und abgestimmt. Wichtige Bestandteile des Konzepts sind:

- Analyse der heutigen Situation (Kapitel 2)
- Diskussion von Massnahmen für eine verbesserte Bewirtschaftung (Kapitel 3.3)
- Abschätzung des künftigen Bedarfs an Abstellplätzen (Kapitel 4)

- Zusammenstellung der Projekte und Suchräume für neue Veloparkieranlagen (Kapitel 5)

Das Konzept macht keine abschliessenden Aussagen zur Aufteilung der Kosten für die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt. Die Kostenteiler (z.B. zwischen Kanton und SBB, respektive Beiträge vom Bund) sind projektspezifisch gemeinsam festzulegen.

2. Grundlagen und Situationsanalyse

Als Grundlagen für die Aktualisierung des Veloabstellplatzkonzepts dienen die bestehenden Konzepte aus den Jahren 2012 und das Update aus dem Jahr 2017, sowie Erhebungen der abgestellten Velos aus den Jahren 2016, 2022 und 2024. Zusätzlich hat der Kanton zusammen mit der SBB Anfang 2023 eine Abschätzung des zukünftigen Veloabstellbedarfs an den bestehenden und geplanten Bahnhöfen des Bahnknotens Basel vorgenommen. Unter der Bezeichnung «Velos» werden hier alle Velos, Cargo-Velos und Velos mit Anhängern sowie Velos mit Elektrounterstützung verstanden. Auch kleine, elektrische Fahrzeuge, die fürs Parkieren rechtlich zur Kategorie der Velos gezählt werden, wie beispielsweise E-Trottinette zählt das vorliegende Konzept zu den Velos. Die Abschätzungen zur Anzahl Velos betreffen sowohl private Fahrzeuge wie auch Fahrzeuge, die Teil eines Verleihsystems sind. Bei den Anforderungen an die Abstellung gibt es für diese beiden Arten Unterschiede.

Motorräder (Motos) werden durch dieses Konzept nicht abgedeckt. Die SBB schätzen deren Anteil auf etwa 20% der Nachfrage nach Veloabstellplätzen. Kanton und SBB müssen auch ein angemessenes Angebot an Abstellplätzen für Motos bereitstellen, weil sonst diese Fahrzeuge im öffentlichen Raum und auf Flächen, die für Velos gedacht sind, abgestellt werden.

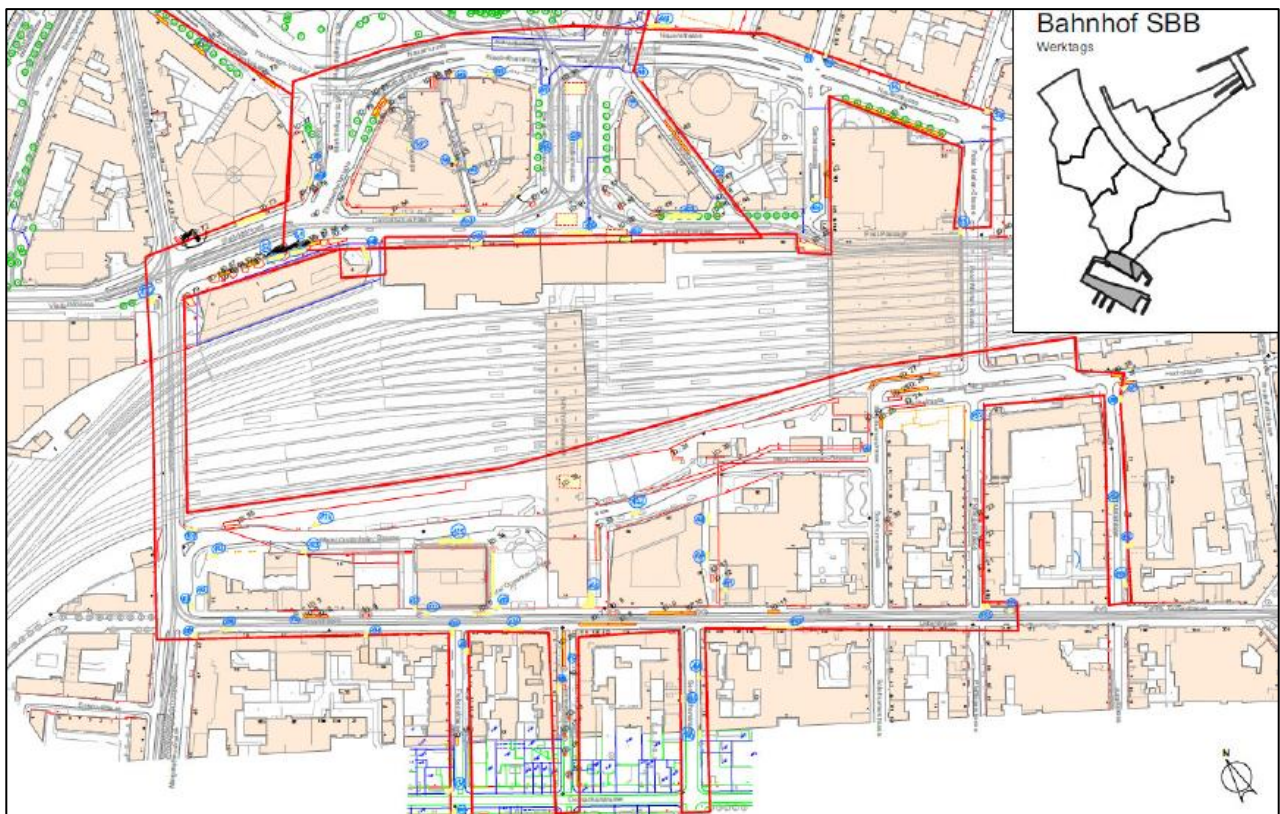


Abbildung 1: Perimeter der Erhebung der Abstellplätze, 2022, Pestalozzi & Stäheli Ingenieurbüro

Das BVD und die SBB haben die Veloabstellplätze, sowie die abgestellten Velos im Umfeld des Bahnhofs, sporadisch erhoben. Es liegen Erhebungen aus den Jahren 2016 bis 2022 vor. Je nach gewähltem Erhebungspereimeter und Erhebungszeitpunkt fallen die Zahlen der abgestellten

Velos unterschiedlich aus. Auch die Erhebung des regulären Angebots an Veloabstellplätzen ist vom Perimeter und von der Definition, was ein regulärer Abstellplatz ist, abhängig. Die Erhebungsdaten lassen sich deshalb nicht gut miteinander vergleichen, zeigen aber ein ähnliches Bild der Situation:

- Erhebung BS von 2016: gut 4'000 gezählte Velos im November; Bedarf (Korrektur und Reserve) aber bei etwa 4'800 Plätzen.
- Erhebung BS von 2022: gut 5'000 gezählte Velos im Herbst; Bedarf (Korrektur und Reserve nach Norm) bei ca. 8'500 Plätzen.
- Erhebung SBB von 2024: bei 3'100 erhobenen Plätzen; Auslastung von 97% (deutlich kleinerer Perimeter als bei den Erhebungen des Kantons)

In den Sommermonaten ist die Nachfrage höher, weil dann die Menschen mehr Velo fahren. Und Erhebungen zeigen, dass auch die abgestellten Velos zunehmen, wenn ein gutes und ausreichendes Angebot an Abstellplätzen besteht. Deshalb ist die Nachfrage nach einer Korrektur und Reserve höher als die erhobene Anzahl.

Zusammengefasst lässt sich aus den Erhebungen herleiten, dass heute knapp 5'000 Velos im Bahnhof und dessen näheren Umfeld abgestellt werden.

Die Zuteilung der abgestellten Velos auf die Nutzungen am Bahnhof, also ob die Nutzenden nach dem Abstellen des Velos die Bahn nutzen oder lediglich etwas einkaufen oder jemanden abholen, ist aufwändig zu erheben. Wegen des grossen Aufwands wurde in Basel auf eine differenzierte Erhebung verzichtet. Die SBB haben allgemeine Erhebungen, die ergeben haben:

- 80% der befragten Velofahrenden nutzen die Veloabstellanlagen tagsüber, unter der Woche. Zwischen den Wochentagen gibt es kaum Unterschiede. Die restlichen 20% nutzen die Abstellanlagen in der Nacht oder am Wochenende.
- 75% der befragten Velofahrenden kombinieren das Abstellen des Velos mit einer Zugfahrt. Die restlichen 25% der Velofahrenden gehen z.B. einkaufen, etwas erledigen, arbeiten oder holen jemanden am Bahnhof ab.

Bei den Abstellplätzen, die näher an den Perrons liegen, ist davon auszugehen, dass der Anteil der Nutzenden mit Bezug zur Bahn/Zugfahrt grösser ist als bei den Abstellplätzen, die weiter weg liegen und in deren Umfeld ebenfalls Einkaufsgeschäfte liegen. Auf eine Erhebung der Abstelldauer der Velos wurde wegen des grossen Aufwands verzichtet. Aus den oben erwähnten, allgemeinen Erhebungen in der gesamten Schweiz haben die SBB folgende Werte abgeleitet: 36% der Nutzenden stellen ihr Velo einen halben Tag ab. 45% einen Tag. Nur wenige stellen das Velo länger als einen Tag am Stück ab. Knapp die Hälfte (49%) stellt ihr Velo 1-2 Stunden bis einen halben Tag lang am Bahnhof ab. Die Stadtbevölkerung stellt das Velo häufiger nur 1-2 Stunden ab. Im Gegensatz dazu stellen Personen in ländlichen Gebieten das Velo länger ab. Dies passt zur Erkenntnis, dass Stadtbewohnende die Abstellplätze häufiger auch nutzen, um einkaufen zu gehen.

Das heutige, reguläre Angebot am Bahnhof Basel SBB liegt bei etwa 3'500 Plätzen. Diese Abstellplätze befinden sich teils in Velostationen oder auch auf Allmend (öffentlicher Raum des Kantons). Die geltende maximale Abstelldauer ist nur vereinzelt signalisiert und unterschiedlich. Die Erweiterung der Anzahl Abstellplätze bis Mitte 2026 im Rahmen des Projekts Leistungssteigerung Ausbauschnitt 2025 um ca. 300 Stück ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Das bedeutet, dass etwa 1'500 Velos an Orten stehen, an denen das Abstellen nicht regulär vorgesehen ist. Das können Flächen sein, die nicht als Abstellplatz markiert oder signalisiert sind oder es werden reguläre Abstellplätze überbelegt. Beispiele hierfür sind die dichte Belegung des Veloparkings ohne Gebühr unter dem Centralbahnplatz oder die Abstellplätze vor dem Gebäude Elsässertor.

3. Bewirtschaftung und Betrieb

Neben der Bereitstellung von Veloabstellplätzen kommt der Bewirtschaftung der Plätze (Gebühren, Beschränkungen) und dem Betrieb (Durchsetzung der Bewirtschaftungsregeln) eine grosse Bedeutung zu. Unter Betrieb versteht sich insbesondere, dass verwaiste Velos oder solche, die ausserhalb der regulären Abstellplätze stehen, regelmässig entfernt werden, vor allem, wenn sie in Abstellverbotszonen (siehe Kapitel 3.2.1) stehen.

3.1 Zuständigkeiten

Die öffentlichen Flächen rund um den Bahnhof Basel SBB gehören zu einem grossen Teil dem Kanton Basel-Stadt (Einwohnergemeinde der Stadt Basel) und werden als Allmend bezeichnet. Ein anderer grosser Teil der Flächen gehört der SBB. Für gewisse Flächen im Eigentum der SBB hat der Kanton Dienstbarkeiten, die ihm die Nutzung und Bewirtschaftung zusprechen. Die Bewirtschaftung der Flächen ist unterschiedlich geregelt und daher muss jeweils der Dienstbarkeitsvertrag konsultiert werden. Für die Nutzenden sind die Besitzverhältnisse nicht ersichtlich und auch nicht relevant. Deshalb möchten SBB und Kanton die Signalisation und Bewirtschaftung aller Flächen möglichst einheitlich und nachvollziehbar handhaben. Dazu ist eine gute Abstimmung der für die Bewirtschaftung verantwortlichen Stellen nötig.

Es ist wichtig, dass die Zuständigkeit für die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Flächen klar geregelt ist. Der folgende Plan zeigt die heutige Zuständigkeit betreffend die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Flächen hinsichtlich abgestellter Velos um den Bahnhof Basel SBB. Die Zuständigkeit der Bewirtschaftung von Velostationen ist Objektspezifisch festgelegt und im Plan nicht dargestellt.

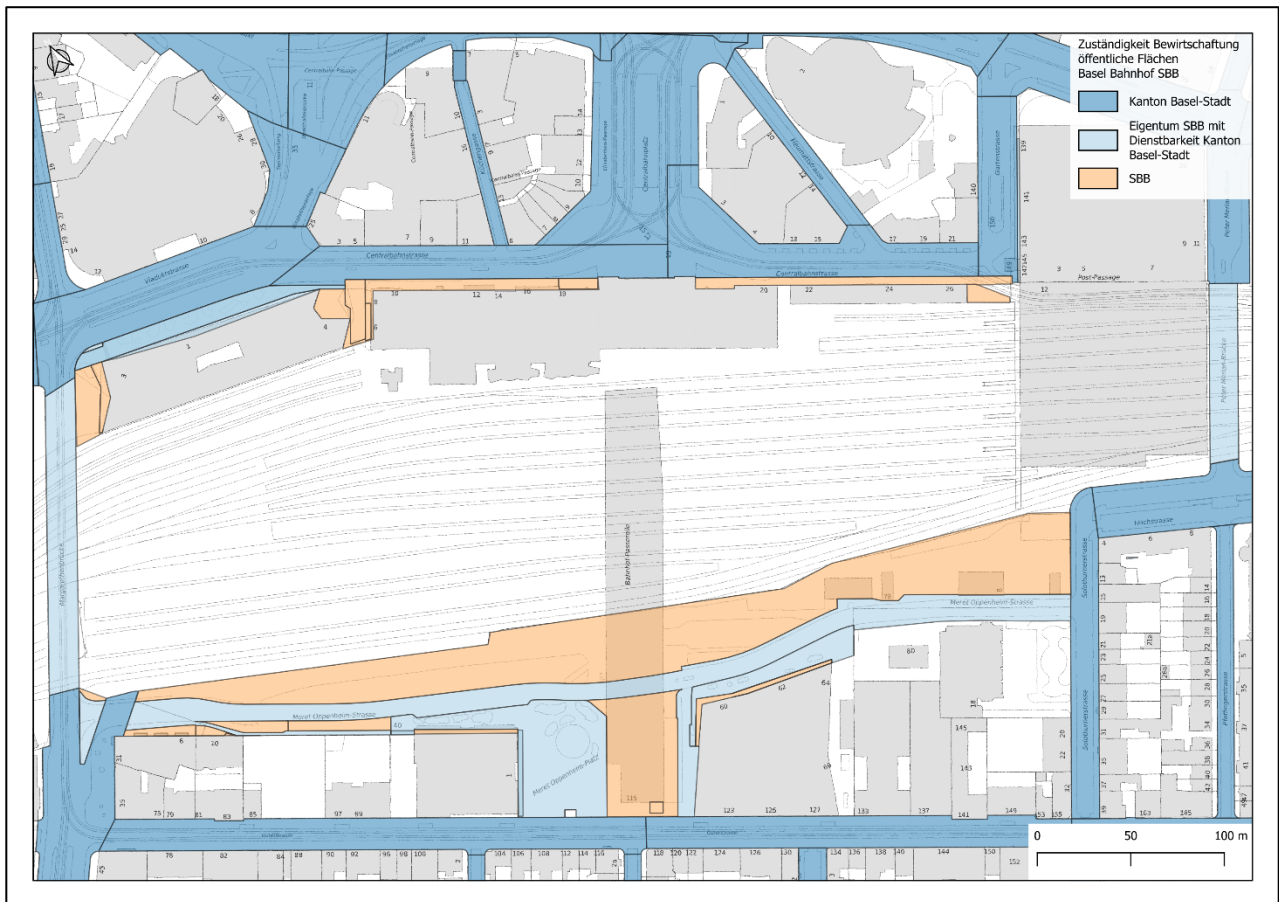


Abbildung 2: Zuständigkeit Bewirtschaftung betreffend Veloparkierung am Bahnhof Basel SBB

3.2 Grundlagen und Praxis heute

3.2.1 Grundlagen zur Bewirtschaftung auf Allmend

Das Umweltschutzgesetz (USG) des Kantons regelt in § 16 die "Parkplätze auf öffentlichem Grund" und beschreibt die Aufgabe des Kantons, Parkflächen zur Verfügung zu stellen.¹

Für das Abstellen von Velos auf Allmend wird dabei keine Gebühr verlangt. Eine Gebühr kann mit der heutigen gesetzlichen Grundlage nicht erhoben werden. Die Fahrzeuge sind in den dafür markierten oder signalisierten Parkfeldern zu parkieren. In unmittelbarer Nähe von Parkfeldern gilt gemäss Bundesgerichtentscheid (BGE) ein Parkverbot. Dies gilt auch für Velos und betrifft in Anlehnung an den BGE einen Bereich von etwa 20 Meter rund um das Parkfeld.

Die Flächen der Velostation unter dem Centralbahnplatz gelten nicht als Allmend. Dort ist die Erhebung von Gebühren möglich. Ebenso in (neuen) Velostationen in Gebäuden oder im Untergrund.

Gemäss Strassenverkehrsverordnung (StVO) BS 952.200 § 12 «Polizeiliches Wegschaffen von Fahrzeugen», gilt:

- 1) Vorschriftswidrig, hindernd, gefährdend oder nichtbetriebssichere bzw. defekte auf öffentlichem Grund abgestellte Fahrzeuge (Motorfahrzeuge, Wohnwagen/-mobile, Fahrräder, Anhänger), fahrzeugähnliche Geräte und Gegenstände können durch die Kantonspolizei blockiert oder weggeschafft und untergebracht werden, sofern ihre Halterin oder ihr Halter bzw. ihre Besitzerin oder ihr Besitzer nicht innert nützlicher Frist erreicht werden kann oder der polizeilichen Aufforderung nicht Folge leistet.
- 2) Fahrzeuge, fahrzeugähnliche Geräte oder Gegenstände, welche die Allmend über Gebühr beanspruchen oder eine rechtmässige Benützung des öffentlichen Grundes behindern, können nach zehn Tagen weggeschafft werden, sofern nicht eine frühere Wegschaffung notwendig ist, namentlich wegen öffentlicher Arbeiten oder wenn andere öffentliche oder private Interessen vorgehen.

Die zehn Tage sind als Minimum zu betrachten. Die Kantonspolizei darf also aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht alle, während 10 Tagen nicht bewegten Velos, wegräumen. In der Regel wartet die Polizei mindestens 30 Tage mit der Räumung nicht bewegter Velos. Rechtlich könnte am Bahnhof Basel SBB aber durchaus ein höherer Anspruch der Öffentlichkeit geltend gemacht werden, so dass hier eine Frist von 10 bis 30 Tagen als gerechtfertigt betrachtet werden kann.

Die Polizei muss nicht über das Wegräumen von über Gebühr oder falsch abgestellten Velos informieren. Sie muss lediglich beweisen können, dass die Strassenverkehrsordnung nicht eingehalten wurde (Nachweis z.B. durch Fotos, Kreidemarkierung, Markierung nicht bewegter Fahrzeuge mit Papierband etc.). Wird über die Signalisation eine kürzere Parkdauer festgelegt, können die Velos entsprechend früher weggeschafft werden.

3.2.2 Praxis Allmend und Flächen mit Servitut für öffentliche Strasse/Weg

Die für die Räumung verwaister Velos zuständige Stelle bei der Kantonspolizei hat nicht ausreichend Ressourcen, um alle in Basel falsch oder über Gebühr abgestellten Velos regelmässig einzusammeln. Es fehlen einerseits das Personal und andererseits auch die entsprechenden Transportfahrzeuge oder Lagerräume zur Aufbewahrung der eingesammelten Velos während der nötigen Frist.

Deshalb fokussiert sich die Polizei auf die sicherheitsrelevanten Stellen und Örtlichkeiten in der Stadt. Das sind zum Beispiel Orte, bei denen falsch abgestellte Velos Notfallzufahrten verstellen,

¹ USG § 16 Abs. 1 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen fördern die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten und stellen dafür nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.

den Fussverkehr im Bereich von Fussgängerstreifen und Trottoirs behindern oder wichtige Durchgänge auf weniger als 2.50 Meter Breite einschränken.

3.2.3 Grundlagen und Praxis Privatgrund (inkl. Velostationen)

Auf Privatgrund, also z.B. Flächen der SBB, wie auch in den Velostationen, ist das Abstellen von Velos erlaubt, wenn es so vorgesehen ist und nicht untersagt wird. Die Hinweise "Velos abstellen verboten" erfolgen ohne richterliche Anordnung. In den Velostationen kommt der Hausordnung betreffend Regelung der erlaubten Nutzung eine grosse Bedeutung zu.

Die SBB räumen die Abstellanlagen auf ihrem Grund nach Bedarf. Wenn sich zeigt, dass eine Räumungsaktion erforderlich ist, werden die Velos markiert, nach 10 - 14 Tagen ohne Bewegung abtransportiert und dann mindestens 30 Tage in einem Lager aufbewahrt. Verantwortlich dafür ist innerhalb der SBB-Immobilien das Facility Management Basel SBB.

3.3 Massnahmen betreffend den Betrieb

3.3.1 Einheitliche Regelung für Markierung und Signalisation

Die Flächen des Kantons und der SBB sollen möglichst einheitlich signalisiert und markiert werden. Das führt zu einer besseren Verständlichkeit für die Nutzenden.

Dazu soll unter anderem überprüft werden,

- wo zusätzlich Halte- oder Parkverbote signalisiert und markiert werden
- wo zusätzliche Hinweise auf bestehende Veloabstellplätze sinnvoll sind
- ob Hinweise auf die Auslösung von allfällig abtransportieren Velos gemacht werden sollen, wie dies heute am Centralbahnplatz der Fall ist

Der Kanton und die SBB erachten dies als sinnvolle Massnahmen. Die Erfahrungen zeigen, dass die Wirkung hinsichtlich des Falschparkierens allerdings nicht sehr gross ist. Auch Hinweise auf weitere Abstellplätze wirken nur für Abstellplätze, die nicht weiter als 50 Meter entfernt liegen.

Die Umsetzung der oben genannten Massnahmen für eine einheitlichen Regelung soll als eigenes Projekt innerhalb der nächsten zwei Jahre erfolgen. Die Federführung liegt beim BVD, in Absprache mit den jeweiligen Grundeigentümern (bspw. SBB-Immobilien) und der Kantonspolizei.

3.3.2 Parkdauer

Die maximal zulässige Parkdauer soll vereinheitlicht und in attraktiven Lagen zusätzlich beschränkt werden. Das ist in anderen Städten, wie z.B. Bern, bereits umgesetzt. Hierzu sind unter anderem folgende Möglichkeiten zu prüfen:

- Maximal 4 Stunden = Kurzzeitparken: für Parkplätze im Bereich von Ladengeschäften mit hoher Frequenz durch Einkaufende. Das soll Pendelnde davon abhalten, solche Plätze zu nutzen.
- 3 Tage/72 Stunden: für Bereiche in Bahnhofsnähe.
- Übliche Parkdauer (bis 30 Tage) wie andernorts in der Stadt für weiter entfernte, weniger attraktive Lagen.

Die maximale Parkdauer in den Velostationen wird in die genannten Überlegungen einbezogen. Diese Festlegung soll auch unter Berücksichtigung der nötigen Ressourcen für die Bewirtschaftung erfolgen. Die Durchsetzung einer kurzen Parkdauer benötigt einen hohen Personalaufwand. Es soll daher immer auch eine Kosten-Nutzen-Abwägung erfolgen. Allenfalls können neue Technologien, wie die Erkennung abgestellter Velos mit optischen Sensoren, den Personalaufwand reduzieren. Hierzu sollen gegebenenfalls auch Pilotversuche umgesetzt werden, um Erfahrungen zu sammeln.

3.3.3 Personal für Veloordnung

Verwaiste Velos beanspruchen wertvollen Platz, insbesondere, wenn sie an kritischen Stellen abgestellt werden. Ein Ordnungsdienst wäre erforderlich, der entsprechende Velos umplatziert oder einsammelt, damit der Weg frei wird und sich idealerweise mittelfristig Verhaltensweisen ändern. Wenn falsch abgestellte Velos zu lange geduldet werden, führt das zu Nachahmungseffekten. Parkverbotsbereiche müssen deshalb möglichst konsequent freigehalten werden.

Gemäss Angaben der Kantonspolizei beträgt der durchschnittliche Aufwand pro abtransportiertes Velo mindestens eine Stunde.

Zur Verbesserung der Situation sollen folgende Massnahmen geprüft werden:

- Etablieren eines Veloordnungsdienstes ohne Kompetenz zum Einsammeln von Velos (analog andere Städte, z.B. mit Arbeitskräften aus Programmen zur Arbeitsintegration). Diese Stelle könnte von Kanton und SBB gemeinsam getragen werden.
- Etablieren eines Veloordnungsdienstes mit Kompetenz zum Einsammeln von Velos. Dies bedingt die Übertragung von hoheitlichen Kompetenzen und voraussichtlich Gesetzes- oder Verordnungsanpassungen. Es ist zu prüfen, ob ein solcher Ordnungsdienst auch in der weiteren Umgebung oder sogar in der ganzen Stadt Basel beauftragt werden kann.

Die Überlegung dahinter ist, dass mit mehr Ordnung und Bewirtschaftung die teure Erstellung weiterer Abstellplätze reduziert werden kann. Zudem könnte damit das Personal der Sicherheitsassistenten der Polizei und des Facility Managements der SBB entlastet werden. Dabei wäre zu prüfen, ob Lagerräume im Bereich des Bahnhofs SBB bereitgestellt werden können, damit der rasche Abtransport und die Ausgabe z.B. über die Loge in der Velostation möglich wären.

Das BVD erarbeitet hierzu zusammen mit dem Justiz- und Sicherheitsdepartement und der SBB eine Entscheidungsgrundlage zuhanden des Regierungsrats respektive den Entscheidungsgremien der SBB). Dazu zählen beispielsweise die finanziellen Auswirkungen einer solchen Organisation, aber auch andere Aspekte.

3.3.4 Mögliche Anpassung der Bewirtschaftung der Velostation(en)

In Abhängigkeit der Auslastung der kostenpflichtigen Bereiche der Velostationen soll überprüft werden, ob eine gewisse Parkdauer, wie z.B. wenige Stunden, kostenfrei angeboten werden könnte. Das könnte für Personen, die nur kurz etwas am Bahnhof erledigen oder einkaufen, eine Alternative bieten und so die Abstellflächen an der Oberfläche entlasten. Ausserdem wäre es aus Kundensicht vorteilhafter, wenn die Dauerkarten bei beiden Velostationen im Bahnhof (SBB und Kanton) gelten. Aus Kundensicht ist die heutige Separierung der beiden Anlagen nicht ideal. Die Zusammenführung hinsichtlich Ticketing soll wieder geprüft werden. Der Nutzen muss dabei mit dem möglichen Einnahmerückgang und den Auswirkungen auf die Auslastung abgewogen werden. Auch müssten die betroffenen Anlagen über ausreichend freie Plätze verfügen.

Die Federführung liegt beim BVD in enger Zusammenarbeit mit dem Finanzdepartement (Immobilien Basel-Stadt) und SBB (sofern deren Velostation betroffen ist).

3.3.5 Ausrüstung der Veloabstellplätze

An Veloständern können die Velos angeschlossen werden und Domino-Effekte, bei denen viele abgestellte Velos in Reihe umfallen, können vermieden werden. Für die Nutzenden bieten Veloständer somit einen höheren Komfort und mehr Sicherheit gegen Diebstahl.

Die Veloabstellplätze am und um den Bahnhof SBB sollen hinsichtlich Veloständer überprüft werden. Es sollen soweit möglich Ständersysteme mit höhenversetzten Vorderrädern, die eine hohe Kapazität bei hohem Nutzenden-Komfort bieten, angeboten werden. Auch Doppelstockabstellssysteme mit Bedachung sind zu prüfen. Damit könnte die Kapazität weiter erhöht und zugleich ein

Witterungsschutz geboten werden. Dies ist insbesondere als Zwischenlösung bis zur Realisierung von neuen Veloparkierungen im Untergrund oder in Liegenschaften eine Option. Gleichzeitig weisen Doppelstockabstellsysteme aber auch Nachteile hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit auf.

Die Federführung für die erforderlichen Massnahmen liegt beim BVD, sofern es sich um Anlagen des Kantons handelt.

3.4 Parkleitsystem

Mit einem Parkleitsystem können die Nutzenden frühzeitig auf die vorhandenen Abstellkapazitäten hingewiesen und zu freien Plätzen geführt werden. Für die bestehenden Velostationen kann dank der Zutrittsanlage ausgewertet werden, ob noch Plätze frei sind. Die freien Plätze werden bei der Zufahrt zur Velostation angezeigt.

Mittlerweile gibt es Systeme zur Detektion der Belegung der Veloabstellplätze mittels optischer Sensoren. Der Nutzen besteht darin, dass mit entsprechenden Anzeigetafeln die Velofahrenden gezielt zu den freien Plätzen geführt werden können und dass die Parkdauer automatisch ausgewertet und damit der Aufwand in der Bewirtschaftung reduziert werden kann.

Der Grosse Rat hat im September 2025 die vom Regierungsrat mit dem Ratschlag betreffend "Finanzierung von Veloinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel" beantragten Mittel für ein entsprechendes System auf der Südseite des Bahnhofs bewilligt. Der Kanton plant, das Leitsystem in den nächsten zwei Jahren zu implementieren.

Gestützt auf die Erfahrungen, aber auch auf Erfahrungen aus anderen Städten soll dann entschieden werden, ob weitere Abstellplätze mit Leitsystemen ausgerüstet werden.

Die Federführung liegt beim BVD.

3.5 Veloverleihsystem und kleine Sharing-Angebote

Mit dem Angebot an Stationen und Fahrzeugen von Verleihsystemen (Bike-Sharing) oder von kleinen Sharing-Angeboten kann der Bedarf an allgemeinen Abstellplätzen reduziert werden, insbesondere für sogenannte «Bahnhofsvelos». Verleihvelos würden unter anderem den Platzbedarf von länger abwesenden Personen reduzieren, da ein Leihvelo in der Zwischenzeit anderen Nutzenden zur Verfügung steht. Für die Attraktivität der Verleihsysteme sind neben den Tarifen und Zugangsschritten auch die Lage und Verfügbarkeit der Velos und Fahrzeuge entscheidend. Deshalb soll an geeigneten Stellen im Umfeld des Bahnhofs, im gesamten Stadtgebiet und in den angrenzenden Gemeinden ein dichtes Netz an Stationen und Sharing-Hubs und genügend Velos und Fahrzeuge der Verleihsysteme vorhanden sein. Das in Basel betriebene Veloverleihsystem sowie die weiteren Sharing-Angebote haben heute Stationen und Abstellmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofs, die mit der Entwicklung des Bahnhofs entsprechend erweitert und ergänzt werden sollen.

Die Zuständigkeit für attraktive Verleihsysteme liegt bei den Betreibern der Leihsysteme zusammen mit Kanton und SBB. Für die Bereitstellung von geeigneten Flächen sind Kanton und SBB verantwortlich.

4. Abschätzung künftiger Nachfrage und Verortung

4.1 Nachfrage: Zunahme im Velo- und Bahnverkehr prognostiziert

Der Kanton und die SBB haben die Entwicklung des Bedarfs nach Veloabstellplätzen in Anlehnung an die Schweizer Norm VSS 40 065 "Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von

Veloparkierungsanlagen" abgeschätzt². Hierzu wurde der Anteil der Veloabstellplätze erhoben und mit den Ein- und Aussteigenden am Bahnhof Basel SBB ins Verhältnis gesetzt. Für die Zukunft wurden mit einem Verkehrsmodell die Ein- und Aussteigenden der Bahn modelliert und prognostiziert.

Mit dieser Methode prognostizieren SBB und Kanton die künftige Nachfrage nach Veloabstellplätzen für den Horizont 2050 auf etwa 10'000 bis 11'000 Abstellplätze. Die Nachfrage ist auch abhängig von den Ausbauten der Bahninfrastruktur und des Bahnangebots.

Die SBB haben zudem parallel für alle Bahnhöfe der Schweiz mit einem gleichbleibenden Vorgehen die Entwicklung der Nachfrage nach Veloabstellplätzen abgeschätzt. In Basel wurden dabei bei verschiedenen vorzugebenden Kriterien eine hohe "Ambition" für die Entwicklung des Veloanteils sowie des E-Bike-Anteils angenommen. In Basel schätzen die SBB mit genanntem Modell die Nachfrage für 2030 auf ca. 6'000 Abstellplätze.

Für die Horizonte 2030, 2035 und 2040+ rechnen Kanton und SBB mit dem folgenden Bedarf für Veloabstellplätze.

Tabelle 1: Nachfrageentwicklung Veloabstellplätze

| | 2030/Kurzfristig | 2035/Mittelfristig | 2050+/Langfristig |
|------------------|------------------|--------------------|-------------------|
| Nachfrage | ca. 6'000 | 7'500 | 10'500 |

4.2 Räumliche Verteilung

Mit den Verkehrsmodellauswertungen wurde die Verteilung der Nachfrage auf die Himmelsrichtungen abgeschätzt. Das soll dazu dienen, dass neue Veloabstellplätze möglichst ideal liegen, also möglichst zwischen Herkunftsort und Perronzugang. Damit soll verhindert werden, dass z.B. eine grosse Veloparkierungsanlage an ungünstiger Lage erstellt und dann von den Nutzenden nur schlecht angenommen wird.

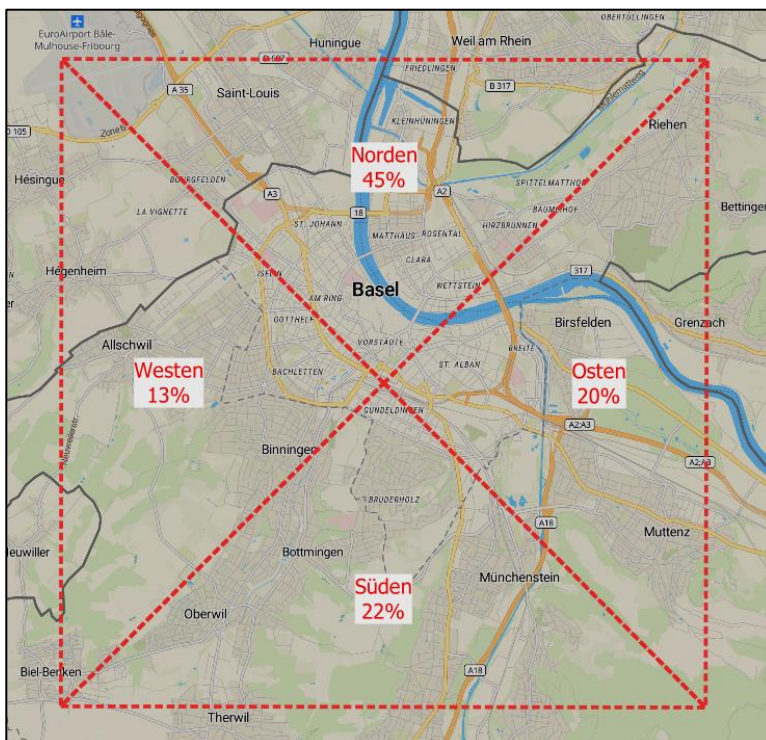


Abbildung 3: Abbildung: Verteilung der Bahnreisenden am Basel SBB gemäss Verkehrsmodell der SBB

² Abschätzung Velo-PP-Bedarf Bahnhöfe – Bahnknoten Basel, Rapp, 2023

Tabelle 2: Aufteilung auf die Bereiche um den Bahnhof Mittelfristig (gerundet)

| Nord | Süd | West | Ost | Summe |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 45% | 20% | 15% | 20% | 100% |
| 3'375 | 1'500 | 1'125 | 1'500 | 7'500 |

Tabelle 3: Aufteilung auf die Bereiche um den Bahnhof Langfristig (gerundet)

| Nord | Süd | West | Ost | Summe |
|-------|-------|-------|-------|--------|
| 45% | 20% | 15% | 20% | 100% |
| 4'725 | 2'100 | 1'575 | 2'100 | 10'500 |

5. Entwicklung der Veloabstellplätze - Entwicklung des Bahnhofs

Gestützt auf die heutige Nachfrage sowie die prognostizierte Entwicklung der Nachfrage kann der Bedarf für neue Veloabstellplätze abgeschätzt werden. Im Folgenden werden die Planungen für die Erweiterung der Veloabstellplätze für verschiedene Horizonte skizziert. SBB und Kanton berücksichtigen bei den laufenden Planungen zum Ausbau des Bahnhofs den Bedarf an Veloabstellplätzen bereits und planen diese entsprechend mit ein.

Bereits heute besteht ein Defizit an regulären Veloabstellplätzen – sowohl gegenüber der gemessenen Nachfrage und insbesondere gegenüber der errechneten Nachfrage. Das Defizit beläuft sich auf grob 2'500 Abstellplätze. Ohne zusätzliche Veloabstellplätze würde das Defizit mittel- bis langfristig auf 4'000, respektive 7'000 Plätze ansteigen.

Tabelle 4: Nachfrageentwicklung, Angebot und Defizit Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB

| | Kurzfristig | 2035/Mittelfristig | Ab 2040/Langfristig |
|-----------------------|-------------|--------------------|---------------------|
| Angebot heute | 3'500 | 3'500 | 3'500 |
| Nachfrage (errechnet) | 6'000 | 7'500 | 10'500 |
| Differenz | ~2'500 | ~4'000 | ~7'000 |

5.1 Entwicklung des Bahnhofs

Wegen der Entwicklung des Bahnhofs nach Westen müssen vor allem dort neue Standorte gefunden werden. Bei den neu geplanten Zugängen zum Bahnhof bei der Markthalle und der Margarethenbrücke braucht es ausreichend Veloabstellplätze. Die Standorte ganz im Osten (Post-Passerelle, Projekt Nauentor) verfügen heute und künftig nur über Anschlüsse zu einem Teil der Perrons. Zukünftig werden die Züge vermehrt weiter westlich im Bahnhof halten. Deshalb könnten diese Standorte im Osten etwas an Attraktivität und Bedeutung verlieren.

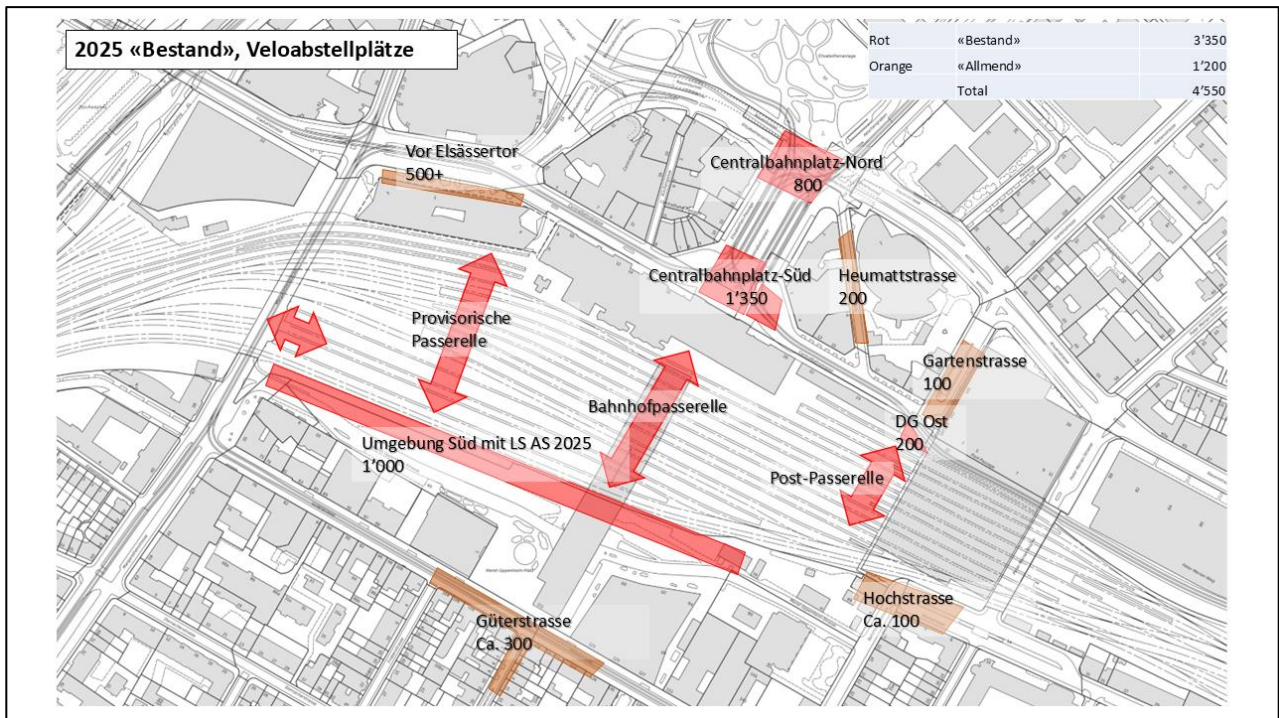


Abbildung 4: Übersicht über die bestehenden Abstellplätze («Bestand») und Ansammlungen abgestellter Velos auf Allmend («Allmend»).

5.2 Bereits angedachte Massnahmen und Standorte

Das Jahr der Inbetriebnahme einer neuen Veloparkierungsanlage gibt vor, in welchem Horizont sie ein Zusatzangebot schafft. Das heisst, die ersten Überlegungen, Planungen sowie die Projektierung für diese Anlagen müssen deutlich früher starten, da mit einem Vorlauf von mehreren Jahren zu rechnen ist. Falls sich aus den Planungen grösserer Anlagen auch kurzfristig realisierbare Lösungen aufzeigen, sollen die Planenden abwägen, ob entsprechende Provisorien oder Zwischenlösungen verhältnismässig und sinnvoll sind.

5.3 Kurzfristig

Im Folgenden sind die Projekte aufgeführt, die bereits zeitnah die Veloabstellsituation verbessern sollen. Das sind zum einen Massnahmen, die in der Planung bereits weit fortgeschritten oder bereits in der Umsetzung sind. Oder es sind Massnahmen, die - sollte die Machbarkeit gegeben sein - nur wenige bauliche Anpassungen benötigen und sich deshalb zeitnah umsetzen lassen.

- Ausrüstung von Abstellfeldern durch Veloständer mit mehr Kapazität (höhenversetzten Vorderräder, allenfalls Doppelstockparker mit Dach)
- Umsetzung Umgebung Süd des SBB-Projekts Leistungssteigerung Ausbauschritt 2025 bis Mitte 2026: Erweiterung um ca. 300 Veloabstellplätze auf der Südseite des Bahnhofs
- Umsetzung von Veloständer bei den Veloabstellplätzen beim Elsässertor für mehr Ordnung und zur Schaffung von mehr regulären Veloabstellplätzen
- Umsetzung von provisorischen Veloabstellplätzen im Postreiter-Gebäude im ersten Obergeschoss mit Anschluss an die Post-Passerelle (bis zum Baustart Nautentor)
- Umsetzung von Veloabstellplätzen im UG des Elsässertor-Gebäudes anstelle eines Teils der Auto-Parkplätze
- Umnutzung weiterer, (teils unternutzter) Autoparkings oder Untergeschosse oder Teilen davon im Umfeld des Bahnhofs
- Erweiterung der Abstellplätze in der Güterstrasse zu Lasten von Autoabstellflächen
- Entlastung und bessere Nutzung aus den Massnahmen betreffend Bewirtschaftung und Ordnung (einheitliche Signalisation, Parkdauerbeschränkung, regelmässige Räumung, etc.)

- Suche nach heute ungenutzten oder unternutzten Flächen im Umfeld des Bahnhofs, die für Veloabstellplätze erschlossen werden könnten. (Als Beispiel dient das Veloparking im Zwischenraum zwischen Dienstgebäude Ost des Bahnhofs und dem Postreiter-Gebäude; Schiebezugang; direkter Zugang zur Post-Passerelle.)

Diese Projekte sind teils bereits in Planung oder werden nach Verabschiedung des Konzepts angegangen. Die Evaluation und Verbesserung der Abstellssituation für Velos ist eine ständige Aufgabe des Kantons und der SBB.

5.4 Mittelfristig

Im Horizont 2035+ soll der Stadtraum im Bereich Margarethenbrücke und Markthalle umgestaltet werden, damit er eine Funktion als weiterer Bahnhofsplatz, respektive Umsteigeknoten zwischen der Bahn und der Feinverteilung wahrnehmen kann. Hinsichtlich Veloparkierung sind folgende Planungen oder Überlegungen am Laufen oder zeitnah zu starten. Auch wenn die Projekte teils schon konkret sind, wird sich die sinnvoll realisierbare Anzahl Veloabstellplätze erst im Verlauf der weiteren Planung und Projektierung ergeben. Auch die Finanzierung wird in den nächsten Projektphasen zwischen den Planungspartnern zu klären sein.

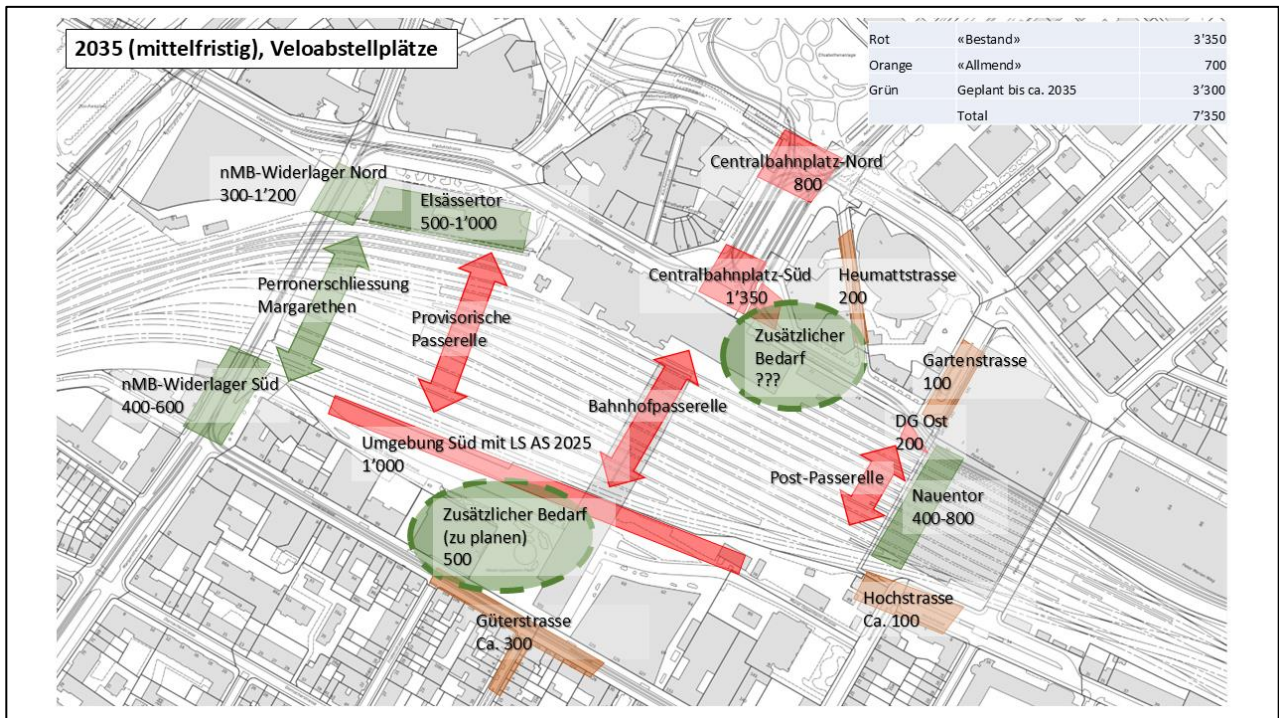


Abbildung 5: Übersicht über die bestehenden Abstellplätze und die mittelfristigen Projekte

| Bezeichnung | Elsässertor |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | Nord - West |
| Menge VAP (grob) | 500-1'000 |
| Zeithorizont | Mittelfristig |
| Beschrieb/ Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> – Im Untergeschoss des Elsässertor-Gebäudes hat es zwei Geschosse mit Autoparkplätzen und privaten Veloabstellplätzen. Diese Flächen oder Teile davon könnten zugunsten öffentlicher Veloabstellplätze umgenutzt werden. – Diese Flächen können schon in einem kurzfristigen Zeithorizont als Veloabstellanlage ins Auge gefasst werden. Austausche zwischen Kanton, SBB (Grundeigentümerin) und Baurechtsnehmerin der Liegenschaft Elsässertor haben stattgefunden. Dabei wurde dieses Bedürfnis angesprochen. – Gemäss groben Untersuchungen von 2017 und 2025 wären 1'000 bis 1'500 Veloabstellplätze anstelle von heute etwa 75 Autoparkplätzen möglich. |

| Bezeichnung | Neue Margarethenbrücke (nMB) – Widerlager Nord und Süd |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | West |
| Menge (grob) | 700 – 1'800 |
| Zeithorizont | Mittelfristig |
| Beschrieb/ Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> – Hinter den Widerlagern Nord und Süd der neuen Brücke sollen Veloabstellplätze erstellt werden. – Die Bandbreite der möglichen Veloabstellplätze ergibt sich aus den Abschätzungen in einer Basisvariante und dem Vorschlag aus dem Siegerprojekt zum Studienverfahren für die Brücke. In der weiteren Projektierung wird sich die Anzahl in Abhängigkeit der Machbarkeit und Verhältnismässigkeit konkretisieren. |

| Bezeichnung | Nauentor |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | Ost |
| Menge (grob) | 400 - 800 |
| Zeithorizont | Mittelfristig |
| Beschrieb/ Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> – Abhängig vom Projekt Nauentor/Postreiter – Allenfalls auch als Ersatz für Veloabstellplätze auf Allmend – abhängig von der Nachfrage zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme – Da nicht alle Perrons angeschlossen sind und der Haltepunkt der Züge tendenziell nach Westen geschoben wird, verliert diese Veloparkierung an Attraktivität. |

| Bezeichnung | Zusätzlicher Bedarf Süd - Mittelfrist |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | Süd |
| Menge (grob) | 500 |
| Zeithorizont | Mittelfristig |
| Beschrieb/Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> - Zwischennutzung des Freiraums im Untergrund aus Vorleistung Personenunterführung West. Wegen Raumdimensionen ist ein automatisiertes System zu prüfen. - Umnutzung Untergeschosse bestehender Gebäude und Anlagen <ul style="list-style-type: none"> - Parking Süd Auto: Auslastung auswerten, allenfalls nutzen für Veloabstellplätze oder für günstige Motorradabstellplätze, was eine Entlastung der Oberfläche von Motos bringen würde. - Verkaufsflächen: Ist eine (Teil-)Nutzung für Veloabstellplätze denkbar? Wie hoch wären die Kosten? - Flächen für öffentliche Veloabstellplätze bei der Entwicklung von Gebäuden im Bereich Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse |

| Bezeichnung | Zusätzlicher Bedarf Nordost - Mittelfrist |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | Nord - Ost |
| Menge (grob) | ??? |
| Zeithorizont | Mittelfristig |
| Beschrieb/Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Kapazität der Velostationen unter dem Centralbahnplatz. - Umnutzung Untergeschosse bestehender Gebäude und Anlagen. |

5.5 Langfristig

Im langfristigen Horizont ist für den Bahnhof Basel SBB ein Tiefbahnhof mit neuen Personenunterführungen geplant. Für grössere Veloparkierungsanlagen besteht in der Regel eine Abhängigkeit zum Ausbau der Bahninfrastruktur. Da dieser Horizont noch fern ist, bestehen erst Ideen und Überlegungen für die genannten "Suchräume". Es ist eine ständige Aufgabe von Kanton und SBB die Entwicklungen im und um den Bahnhof zu beobachten und zu begleiten und die Augen offen zu halten nach günstigen und einfach realisierbaren Projekten für mehr Veloabstellplätze. Bei den Projektideen ist die Anzahl der möglichen Veloabstellplätze noch nicht festgelegt und wird sich im Laufe der weiteren Planung und Projektierung konkretisieren. Ebenso ist die Finanzierung noch nicht festgelegt.

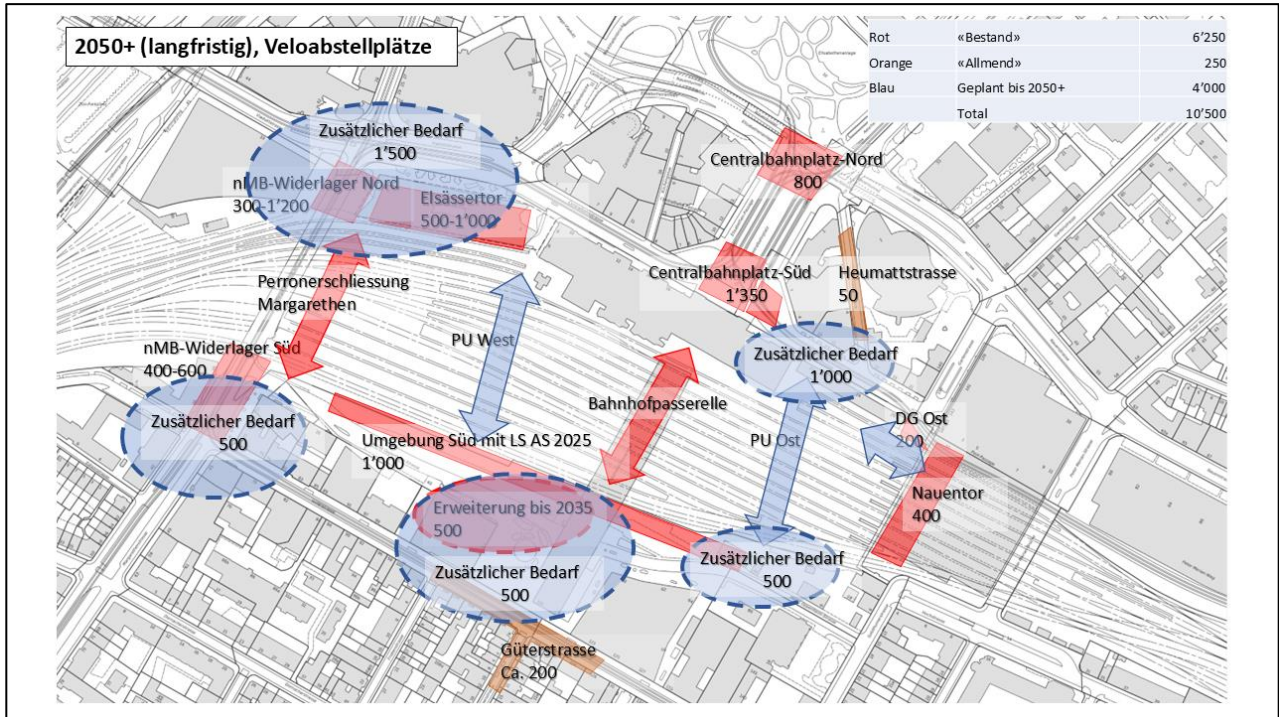


Abbildung 6: Übersicht über die «bestehenden» Abstellplätze und die langfristigen Projekte

| Bezeichnung | Zusätzlicher Bedarf Nord-West |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | Nord - West |
| Menge (grob) | 1'500 |
| Zeithorizont | Mittelfristig – Langfristig |
| Beschrieb/ Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> – Allenfalls Nutzung oder Mitnutzung von Flächen, die mit Anpassung des Elsässerbahnhofs frei werden. – Allenfalls können auf den Flächen des Elsässerbahnhofs auch Abstellplätze als Zwischennutzung realisiert werden, bis mit einer neuen Personenunterführung West neue Möglichkeiten entstehen. – Möglichkeiten durch den Bau des Tiefbahnhofs und der Personenunterführung West für Veloabstellplätze nutzen. – Erweiterung der Velostationen in Untergeschossen umliegender Liegenschaften prüfen. – Evtl. Teile der provisorischen Passerelle für Veloabstellplätze umnutzen. |

| Bezeichnung | Zusätzlicher Bedarf Ost (Nord und Süd) |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | Ost |
| Menge (grob) | 1'500 |
| Zeithorizont | Langfristig |
| Beschrieb/ Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> – Mit Realisierung eines Tiefbahnhofs und einer Personenunterführung Ost sind auch Veloabstellplätze anzudeuten, sei es neben der Personenunterführung Ost unter dem Gleisfeld oder jeweils nördlich und südlich des Gleisfelds jeweils beim Zugang zur Personenunterführung Ost. – Allenfalls können Untergeschosse bestehender Gebäude und Anlagen umgenutzt werden. |

| Bezeichnung | Zusätzlicher Bedarf Süd-West |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | West |
| Menge (grob) | 500 |
| Zeithorizont | Langfristig |
| Beschrieb/Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> – Der Standort in der Nähe des Höhenwegs gewinnt mit einer Zollbrücke an Bedeutung. – Bei der Entwicklung von den Gebäuden sollten auch öffentliche Veloabstellplätze eingeplant werden. Allenfalls können auch bestehende Flächen im Erdgeschoss oder Untergeschoss umgenutzt werden und mit der Veloparkierung im Widerlagerbereich Süd der neuen Margarethenbrücke verbunden werden. |

| Bezeichnung | Zusätzlicher Bedarf Süd |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bereich | Süd |
| Menge (grob) | 500 |
| Zeithorizont | Langfristig |
| Beschrieb/Überlegungen | <ul style="list-style-type: none"> – Erweiterung und Erstellung von Veloabstellplätzen zusammen mit der Erstellung des südlichen Anschlusses der Personenunterführung West. – Möglichkeiten sind unter anderem die Umnutzung von Untergeschossen bestehender Anlagen oder des Logistikzentrums (LZMOS), da mit dem Tiefbahnhof ein neues Logistikzentrum angedacht ist. Es wäre eine direkte Anbindung an die neue Personenunterführung möglich. Die Zufahrtsrampe besteht. – Auf Bereichen der Umgebung Süd könnte anstelle von Doppelstock-Abstellsystemen auch ein «Velo parking-Gebäude» mit einer Rampe auf ein Niveau 1. Obergeschoss erstellt werden. Vom oberen Niveau wäre ein direkter Zugang zur Passerelle oder provisorischen Passerelle möglich. Die Verträglichkeit mit dem Stadtbild und die Erstellung zulasten von Grünflächen für eine solche Anlage sind aber sehr kritisch. |

5.6 Anforderungen an und Überlegungen zu neuen Anlagen

Neue Veloparkierungsanlagen sollten folgende Anforderungen erfüllen:

- Zugang direkt aus Zufahrtsrichtung; die Veloabstellplätze müssen zwischen Zufahrt und Bahnzugang liegen
- Grössere Anlagen sind generell hinsichtlich Verständlichkeit und Betrieb besser als viele kleinere Anlagen.
- Die Anlagen müssen möglichst fahrbar erreichbar sein, mit Rampen und mit geringem Gefälle. Allfällige Lifte im öffentlichen Raum müssen erhöhte Anforderungen an den Betrieb erfüllen.
- Automatisierte Anlagen stehen nicht im Vordergrund, sollen aber auch nicht ausgeschlossen werden. Allenfalls ergeben sich Räume, die mit einer konventionelle Veloparkierung nicht erschlossen werden können, mit einem automatisierten Parking aber für Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden können, namentlich in schmalen und hohen Räumen, Gebäuden oder ähnlich.
- Ein Teil der neuen Veloabstellplätze soll nach Möglichkeit in einer gesicherten Velostation angeboten werden. Diese sollen mit Zutrittssystem, Selbstbedienung und einem digitalen Buchungssystem ausgerüstet sein und können kostenpflichtig sein.
- Die Veloabstellplätze müssen einen Bedarf von ca. 10%-20% der Plätze für Spezialvelos berücksichtigen.
- Es sind hohe Anforderungen an das Sicherheitsbedürfnis der Benutzenden (Mensch und Fahrzeug) zu berücksichtigen (z.B. mit Beleuchtung, gut sichtbaren Notrufnummern, von aussen

gut einsehbar, sicherem Zugang). Die Anforderungen nehmen mit der Grösse der Stationen zu.

6. Kosten und Zuständigkeit für Investition und Betrieb

Mit dem vorliegenden Konzept werden keine Präjudize für die Finanzierung der Erstellung und des Betriebs der Veloparkierungsanlagen geschaffen. Die Zuständigkeiten sind mit den jeweiligen Projekten festzulegen. Kanton und SBB streben ein möglichst einheitliches Vorgehen an, damit Erkenntnisse aus dem Betrieb bisheriger Stationen und Anlagen auf neue Projekte übertragen werden können.

6.1 Kosten der Abstellplätze

Die Kosten für die Veloabstellplätze sind abhängig von der Lage und der bautechnischen Lösung. Die Kosten reichen von grob 1'000 Franken pro Abstellplatz für Plätze an der Oberfläche bis zu 10'000 Franken pro Platz für Abstellplätze in komplexen, unterirdischen Anlagen.

Die Kosten für den Innenausbau liegen bei grob 1'500 Franken pro Abstellplatz und beinhalten unter anderem die Aufwände für Beleuchtung, für ein allfälliges Zutrittssystem und für Veloständer.

6.1.1 Finanzierungsmöglichkeiten

Für Anlagen oder Teilanlagen des Kantons kann dieser die Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm geltend machen.

Daneben besteht aus dem Bahninfrastrukturfonds eine Mitfinanzierungspflicht für Veloabstellplätze, die im Rahmen von Angebotserweiterungen des Bahnangebots sowie neuen Bahnhofszugängen erforderlich werden. Dies im Sinne der "Erschliessungspflicht" gemäss EBG Art. 35 und 51.

Eine Finanzierung von Veloabstellplätzen sowohl durch Beiträge aus dem Bahninfrastrukturfonds wie auch aus dem Agglomerationsprogramm ist nicht zulässig. Hierzu müssen, sofern möglich, die Projekte aufgeteilt werden und für die verschiedenen Teile separate Finanzierungsmodelle angewendet werden.

Die Finanzierung ist mit den jeweiligen Grundeigentümern zu klären.

6.2 Kosten und Hinweise zum Betrieb und der Bewirtschaftung von Velostationen/Veloabstellplätze in Liegenschaften

Die Kosten für den Betrieb, also die Reinigung, den Ordnungsdienst, aber auch für den Betrieb eines Überwachungssystems (Kameraüberwachung) und eines Leitsystems für die Detektion freier Plätze sind zu berücksichtigen.

Sie liegen bei den heutigen Stationen jährlich bei ca. 200-300 Franken pro Veloabstellplatz für die Reinigung und weiteren 200-300 Franken für die Videoüberwachung. Auch müssen personelle Ressourcen bei den zuständigen Stellen, seien es kantonale Anlagen oder Anlagen der SBB, eingeplant werden. Das kann für eine Station bis zu 20 Stellenprozent betragen.

Im Hinblick auf den Betrieb sind die Fragen zu einer Videoüberwachung, Datenschutz, Lautsprecheranlagen und Kontrollen durch Sicherheitspersonal einzuberechnen, um den Aufenthalt in den Stationen zu unterbinden. Die Hausordnung mit entsprechenden Hinweisen an die Befugnisse der Polizei oder ähnlich ist wichtig. Je nach Lage gelten die Velostationen als öffentlicher Raum.

Allgemein können für die neuen Stationen die Erfahrungen bisheriger Stationen und Planungen genutzt werden.

7. Weiteres Vorgehen

In der Folge prüfen die betroffenen Stellen die im Konzept formulierten Massnahmen betreffend Betrieb und setzen diese gegebenenfalls um.

Zudem prüfen Kanton und SBB die bereits skizzierten Projekte betreffend Nutzen und Machbarkeit und planen diese gegebenenfalls weiter, zusammen mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Dienststellen.

In zweiter Priorität konkretisiert der Kanton die bestehenden Ideen in den Suchräumen für die langfristige Planung und er entwickelt weitere Ideen.

Die Federführung für die Gesamtübersicht über die Planungen und das Anstossen von Projekten liegt beim Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt.

Kanton und SBB entscheiden voraussichtlich in fünf Jahren über den Bedarf für eine Aktualisierung des Veloabstellplatzkonzepts für den Bahnhof Basel SBB.