



An den Grossen Rat

17.5401.02

Petitionskommission

Basel, 26. Februar 2018

Kommissionsbeschluss vom 26. Februar 2018

## **Petition P 374 "Eine Gondelbahn für Basel – Petition für den Start einer Machbarkeitsprüfung"**

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 6. Dezember 2017 die Petition betreffend „Eine Gondelbahn für Basel – Petition für den Start einer Machbarkeitsprüfung“ der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

### **1 Wortlaut der Petition<sup>1</sup>**

*Im Jahre 1992 führte während der Feier zu „600 Jahren Gross- und Kleinbasel zusammen“ ein „Schwebedrämmli“ von der Pfalz über den Rhein. Bereits früher wurde im Jahre 1987 ein Vorstoss im Grossen Rat zur dauerhaften Realisierung einer Gondelbahn mit grossem Mehr überwiesen. Leider wurde das von einer Seilbahnfirma professionell ausgearbeitete Projekt nicht weiterverfolgt.*

*Unterdessen gibt es in verschiedenen Städten solche Gondelbahn. Barcelona oder London sind bekannte Beispiele. Zürich plant ebenfalls, eine Gondelbahn über den See zu bauen. Gondelbahnen entlasten die Verkehrssituation in der Stadt nachhaltig, sind ökologisch und lärm-schonend und können zudem je nach Verlauf eine attraktive Touristenattraktion für Basel darstellen. Mögliche Streckenverläufe: Verbindung Bahnhof SBB – Bad. Bahnhof; Riehen Niederholz – Muttenz Bahnhof oder Bahnhof St. Johann nach Allschwil Bachgraben (Gewerbegebiet).*

**Die Unterzeichnenden bitten die Petitionskommission des Grossen Rates das Anliegen sowie verschiedene Streckenverläufe in einer Machbarkeitsstudie zu prüfen.**

---

<sup>1</sup> Petition P 374 „Eine Gondelbahn für Basel - Petition für den Start einer Machbarkeitsprüfung“, Geschäfts-Nr. 17.5401.01.

## 2 Abklärungen der Petitionskommission

### 2.1 Hearing vom 22. Januar 2018

Am Hearing nahmen teil: Ein Vertreter der Petentschaft sowie eine Projektleiterin und ein Projektleiter der Abteilung Mobilitätsplanung / Öffentlicher Verkehr als Vertretende des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD).

#### 2.1.1 Das Anliegen der Petentschaft

Der Vertreter der Petentschaft erläutert, dass die Grundidee dieser Petition eine nachhaltige Entlastung der Verkehrssituation in Basel bilde. Gondelbahnen seien umweltfreundlich, lärm-schonend und funktionieren unabhängig von Verkehrsstaus, zudem funktionieren sie je nach Streckenverlauf als Touristenattraktion. Verschiedene Grossstädte hätten bereits gute Erfahrungen mit dem Betrieb einer Gondelbahn gesammelt (beispielsweise Barcelona und London) und die Stadt Zürich plane aktuell ein Pilotprojekt mit einer Gondelbahn über den Zürichsee. Auch in Basel gab es bereits 1992 im Rahmen der Feier zu „600 Jahre Gross- und Kleinbasel zusammen“ für befristete Zeit eine Gondelbahn zwischen der Pfalz und dem gegenüberliegenden Rheinufer („Schwebedrämmli“). Die Idee einer Gondelbahn soll nicht mit den Rheinfähren in Konkurrenz treten, sondern ein zusätzliches Angebot schaffen.

Gewünscht ist eine Gondelbahn, die nicht für befristete Zeit, sondern dauerhaft einen Beitrag an ein damit optimiertes Verkehrssystem leistet. Eine Gondelbahn könnte nicht nur als Touristenattraktion dienen, sondern zugleich den öffentlichen Verkehr ergänzen und die Verkehrssituation in der Stadt entlasten. Die Streckenführung dieser Gondelbahn müsste sich nicht zwingend auf das Stadtgebiet beschränken, sondern könnte auch die Region mit einbeziehen. Mögliche Streckenverläufe könnten beispielsweise vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof, von Riehen Niederholz zum Bahnhof Muttenz oder vom Bahnhof St. Johann nach Allschwil Bachgraben (Gewerbegebiet) führen. Die Art und Höhe einer Streckenführung wäre von der Beschaffenheit eines Quartiers abhängig. Mögliche Streckenverläufe und die Umsetzbarkeit sollten durch den Kanton Basel-Stadt mittels einer Machbarkeitsstudie geprüft werden.

#### 2.1.2 Argumente der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD)

Die Vertretenden der Abteilung Mobilitätsplanung (BVD) informieren darüber, dass bereits früher Ideen für den Bau einer Seilbahn in Basel bestanden. 1988 erfolgte ein politischer Vorstoss mit entsprechendem Anliegen<sup>2</sup> und 1992 gab es für befristete Zeit das „Schwebedrämmli“, welches im Rahmen der Feier zu „600 Jahre Gross- und Kleinbasel zusammen“ einen symbolischen Charakter hatte.

Im Zusammenhang mit dem Anliegen der vorliegenden Petition habe die Abteilung Mobilitätsplanung Überlegungen zum Potenzial einer Luftseilbahn in der Stadt Basel angestellt. Als Grundlage dienten mehrere Untersuchungen zu Seilbahnen von Prof. Dr. Ulrich Weidmann vom Institut für Verkehrstechnik der ETH Zürich. Hieraus lasse sich schliessen, dass die betriebliche Leistungsfähigkeit einer Seilbahn tendenziell tiefer ausfalle, als die anderer konventioneller Verkehrssysteme (beispielsweise Bus oder Tram). Weiter bilden Siedlungsstruktur und Topografie wichtige Eignungsfaktoren – vor allem Räume mit einer kleinen bis mittleren Nachfragestärke eignen sich für Seilbahnen. Die ÖV-Nachfrage falle in Basel relativ hoch und gleichmässig aus, weswegen sich eine Gondelbahn weniger für die Einbindung in das bestehende ÖV-Netz eigne, da dieses Verkehrsmittel nicht genügend Stationen und Umsteigemöglichkeiten anbietet.

Weltweit finden sich in verschiedenen Städten Beispiele für Luftseilbahnen, diese dienen der Überwindung von Höhendifferenzen, der Erschliessung von Gebieten ohne öffentlichen Verkehr oder wenn sich das dazwischenliegende Gebiet für den öffentlichen Verkehr als ungeeignet

---

<sup>2</sup> Anzug H. R. Bachmann und Konsorten betreffend „Gondelbahn als Alternative zur Kabinenringbahn“, Geschäfts-Nr. 88.0142.01.

erweist. In London werde die Emirates Air Line London vor allem von Touristen, aber auch von Pendlern genutzt, sei jedoch nicht Teil des Tarifsystems des öffentlichen Verkehrs. In Zürich werde, befristet für fünf Jahre, die Zürichsee-Seilbahn geplant, deren Baukosten schätze man auf rund 50 bis 60 Mio. Franken (die Finanzierung übernehme die Zürcher Kantonalbank). Die Baukosten für eine Seilbahn in Basel dürften demgemäss vergleichbar ausfallen, zusätzlich werden jährliche Betriebskosten anfallen. Insofern stelle sich die Frage, wer für die Finanzierung einer solchen Seilbahn aufkommen würde. Denkbar wäre eine Kostenübernahme durch den Kanton, eine Teilfinanzierung durch den Bund, durch ein Privatunternehmen oder auf Basis einer öffentlich-privaten Partnerschaft.

Die Vertretenden der Abteilung Mobilitätsplanung fassen zusammen, dass urbane Seilbahnen unter bestimmten Umständen eine attraktive und umweltfreundliche ÖV-Erschliessung bieten können. In Basel bestehe eine relativ hohe und gleichmässige Nachfrage, weswegen sich eine Gondelbahn weniger anbiete. Eine Gondelbahn könnte auch kein anderes öffentliches Transportmittel in Basel ersetzen, sondern das bestehende Verkehrssystem nur ergänzen. Auch die anfallenden Kosten für die Investition und den Betrieb dürfen nicht unterschätzt werden. Der Kanton Basel-Stadt verfüge bereits heute über ein dichtes und attraktives ÖV-Netz. Basel sei eine Tramstadt, die S-Bahn bilde das Rückgrat des ÖV und das Tram- und Busnetz Sorge für die Feinverteilung. Da das Potenzial für eine Seilbahn im Kanton Basel-Stadt eher tief ausfalle, erweise sich die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie als kaum zweckmässig.

### 3 Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission ist sich einig, dass es sich bei diesem Petition um eine originelle Idee handelt, die sich jedoch nicht auf sinnvolle Weise mit dem Ziel einer Entlastung der Verkehrssituation vereinbaren lässt. Aus Sicht der Kommission besteht keine verbindungstechnische Notwendigkeit für den Bau einer Seilbahn, alle Streckenverläufe können durch konventionelle Verkehrssysteme bedient werden. Die Ausführungen der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements zum möglichen Potenzial und den hieraus resultierenden Kosten einer Gondelbahn erscheinen der Kommission schlüssig. Im Weiteren beschlossen die beiden Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft im Jahr 2014 die Finanzierung des Vorprojekts „Herzstück Basel“<sup>3</sup>. Mit dem „Herzstück Basel“ planen die beiden Kantone eine Durchmesserstrecke, welche die drei Bahnhöfe Basel SBB, Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann verbinden und die Leistungsfähigkeit der gesamten Bahninfrastruktur im Grossraum Basel erhöhen soll. In diesem Zusammenhang ergibt die Ausarbeitung eines Seilbahnprojekts, welches ebenfalls hohe Investitionskosten verursachen würde, keinen Sinn.

### 4 Antrag

Die Petitionskommission beschliesst einstimmig, vorliegende Petition als erledigt zu erklären.

Im Namen der Petitionskommission



Tonja Zürcher  
Kommissionspräsidentin

<sup>3</sup> Ratschlag zur „Erstellung eines Vorprojektes für das Herzstück Regio-S-Bahn Basel“, Partnerschaftliches Geschäft, Geschäfts-Nr. 14.0648.01.