



An den Grossen Rat

<b>20.0571.01</b>
-------------------

16.5553.03

17.5445.02

BVD/P200571

Basel, 29. April 2020

Regierungsratsbeschluss vom 28. April 2020

## **Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten von Basel**

sowie

**Bericht zur Motion der RegioKo und der UVEK betreffend Ratschlag für eine Vorfinanzierung der Investitionen in die Durchmesserlinien des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück)**

sowie

**Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenplatz**

# Inhalt

<b>1. Begehren.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Das Wichtigste in Kürze.....</b>	<b>3</b>
2.1 Ausgangslage, Auftrag und Erreichtes.....	3
2.2 Nächste Schritte.....	4
2.3 Anträge.....	5
<b>3. Ausgangslage.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Auftrag .....</b>	<b>6</b>
<b>5. Projektbearbeitung und Erreichtes.....</b>	<b>6</b>
5.1 Phase 0, Projektstart.....	6
5.2 Phase 1, Synthesebericht.....	7
5.3 Phase 2, Entscheide Bund und weiterführende konzeptionelle Arbeiten .....	11
<b>6. Wie geht es weiter .....</b>	<b>13</b>
6.1 Neuorganisation des Bahnknotens Basel .....	13
6.2 Künftige Aufgaben BS und BL.....	14
<b>7. Finanzielles .....</b>	<b>15</b>
7.1 Stand der per Ende 2019 beanspruchten Mittel (Nummer 1).....	16
7.2 Notwendige Mittel BS und BL für die Weiterbearbeitung .....	17
<b>8. Sicherstellung einer unterbrochslosen Zahlungsfähigkeit bis die definitive Ausgabenbewilligung vorliegt .....</b>	<b>22</b>
<b>9. Motion der RegioKo und der UVEK .....</b>	<b>22</b>
<b>10. Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenplatz.....</b>	<b>23</b>
10.1 Die Margarethenbrücke im Kontext des Ausbaus des Bahnknotens Basel .....	24
10.2 Notwendigkeit für den Ersatz der Margarethenbrücke.....	25
10.3 Neue Margarethenbrücke: Abhängigkeiten und Zeitverhältnisse .....	25
10.4 Antrag.....	26
<b>11. Formelle Prüfung.....</b>	<b>26</b>
<b>12. Antrag.....</b>	<b>26</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat folgende Beschlüsse:

1. Für die Finanzierung der Planung und Projektierung der mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen werden Gesamtausgaben in der Höhe von 14'416'000 Franken bewilligt. Diese teilen sich wie folgt auf:
  - 3'106'000 Franken für die Finanzierung der ab 1. Januar 2020 für die Mitwirkung in der Projektorganisation Bahnknoten Basel entstehenden Aufwendungen zu Lasten der Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartementes.
  - 3'750'000 Franken für die Finanzierung der Planung (strategische Planungen und Vorstudien) von mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen zu Lasten der Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartementes.
  - 7'560'000 Franken für die Finanzierung der Vorprojektierungen von mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.

Ausserdem beantragen wir dem Grossen Rat gestützt auf unsere Ausführungen die Motion der RegioKo und der UVEK betreffend Ratschlag für eine Vorfinanzierung der Investitionen in die Durchmesserlinien des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück) auf Grund der veränderten Ausgangslage als erfüllt abzuschreiben und den Anzug Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenbrücke stehenzulassen.

## 2. Das Wichtigste in Kürze

### 2.1 Ausgangslage, Auftrag und Erreichtes

Planung, Projektierung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen sind in der Zuständigkeit des Bundes. Es hat sich aber bei aus regionaler bzw. kantonaler Sicht als wichtig und dringend beurteilten Vorhaben schon andernorts gezeigt, dass Vorleistungen der Standortregion nötig und sinnvoll sind, damit ein Projekt beim Bund spruchreif werden kann. Deshalb haben im September 2014 der Grosse Rat (BS) und der Landrat (BL) Verpflichtungskredite von 19'533'000 Franken bzw. 9'767'000 Franken (d.h. insgesamt 29'300'000 Franken) für ein Vorprojekt Herzstück gesprochen (nachfolgend als Ausgabenbewilligung Herzstück bezeichnet).

In einer ersten Phase haben die beiden Kantone BS und BL, gestützt auf eine Kooperationsvereinbarung, den Verein AggloBasel mit der Führung der Gesamtprojektleitung beauftragt. Im Rahmen der Neuorganisation des Bahnknotens Basel wurden die Projektorganisation angepasst, die ursprüngliche Kooperationsvereinbarung durch einen Konsortialvertrag BS/BL abgelöst, der Vertrag mit AggloBasel in gegenseitigem Einvernehmen gekündigt und die Führung des Konsortiums einem mandatierten Geschäftsleiter übertragen.

Als für das Konsortium wichtigstes Etappenziel wurde die Aufnahme des Herzstückes in das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, Ausbauschnitt 2035 ‚STEP AS 2035‘ des Bundes festgelegt. Nur wenige Monate vor Einleitung des Vernehmlassungsverfahrens zu dieser Botschaft war die Erreichung dieses Zieles keinesfalls gesichert, weil das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB die Prioritäten und den Reifegrad des Herzstückes deutlich geringer einschätzten als das regionale Konsortium.

Unter Führung des Konsortiums gelang es, im Zeitraum September 2016 bis April 2017 die wichtigsten konzeptionellen Elemente des Herzstücks festzulegen und diese im April 2017, noch vor Einleitung des Vernehmlassungsverfahrens zu STEP AS 2035, in einem Synthesebericht zu dokumentieren. In die definitive Botschaft des Bundesrates zu STEP AS 2035 wurde das Herzstück allerdings noch nicht aufgenommen. Im Zuge der weiteren Projektbearbeitung und Zusammenarbeit mit BAV und SBB konnte zwischenzeitlich allerdings in Bezug auf die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks ein Konsens zwischen dem regionalen Konsortium, BAV und SBB erreicht werden. Im Rahmen der Beratungen im eidgenössischen Parlament wurde das Anliegen der Region Basel schliesslich antragsgemäss berücksichtigt und fürs Herzstück wurden Projektierungsmittel von 100 Millionen Franken gesprochen. Mit diesen Mitteln kann der Bund das Projekt bis vor die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens weiter bearbeiten.

Insgesamt kann heute mit Befriedigung festgestellt werden, dass sich die Anstrengungen der beiden Kantone und die Bereitschaft, die Planung/Projektierung des Herzstücks auf eigene Rechnung voranzutreiben, gelohnt haben. Mit beharrlichem Vorantreiben von Planung und Projektierung des Herzstücks sowie geschlossen vorgetragenen Forderungen der Region Basel ist es gelungen, die während vieler Jahre bei Bund und SBB spürbare Zurückhaltung gegenüber diesem Vorhaben zu überwinden und das Vorhaben im aktuell beschlossenen Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur so zu verankern, dass es nun mit Unterstützung des Bundes weiter bearbeitet und vorangetrieben werden kann. Noch aber ist die zeitnahe Realisierung des Herzstücks nicht endgültig gesichert. Dies soll mit dem nächsten Ausbauschnitt, der für das Jahr 2026 eingeplant ist, erzielt werden.

## 2.2 Nächste Schritte

Der Bundesrat hat entschieden, dass der Bundesbeschluss zu STEP AS 2035 am 1. Januar 2020 in Kraft tritt. Auf diesen Zeitpunkt ging die Zuständigkeit für die Umsetzung des Bahnknoten Basel und damit auch fürs Herzstück an den Bund bzw. das BAV über. Konsequenterweise wurden auch die Projektorganisation und die Aufträge der bisherigen Akteure dieser neuen Ausgangslage angepasst.

Seitens der Kantone BS und BL gilt es nun, die im Bahnknoten Basel zusammengefassten Vorhaben zu begleiten und deren Vorankommen zu unterstützen.

Gleichzeitig bleiben im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastrukturen die Kantone verantwortlich für zahlreiche Aufgaben im Übergang von Bahninfrastrukturen zu kantonalen Infrastrukturen. Es gilt, diese mit hoher Priorität voranzutreiben, damit sowohl der Ausbau des Bahnknotens als auch die Entwicklung der Region davon profitieren und die Arbeiten des Bundes bzw. der SBB keinesfalls behindert werden.

Aus den bereits gesprochenen Ausgabenbewilligungen (BS und BL) sind per Ende 2019 Bruttoausgaben von 7'231'000 Franken beansprucht worden. Unter Berücksichtigung des Bundesbeitrags von 70'000 Franken liegen die Nettoausgaben bei 7'161'000 Franken, wovon 4'787'000 Franken auf BS und 2'374'000 Franken auf BL entfallen. Somit stehen noch Restmittel von insgesamt 22'139'000 Franken zur Verfügung, wovon auf BS 14'746'000 und auf BL 7'393'000 Franken entfallen. Es wurde also erfreulicherweise nur rund ein Viertel der gesprochenen Gelder benötigt, um das Projekt soweit voranzutreiben, dass der Bund per Januar 2020 die Zuständigkeit für die Umsetzung des Bahnknoten Basel und damit auch die Finanzierung des Herzstücks übernommen hat. Für die von den Kantonen noch zu erfüllenden Aufgaben ist die gemeinsame Organisation in Form des bisherigen Konsortiums nicht mehr notwendig. Nach erfolgter Schlussabrechnung kann das Konsortium aufgelöst werden.

Gestützt auf die Ende 2019 zwischen BAV, SBB, BS, BL und DB abgeschlossene Zusammenarbeitsvereinbarung ‚Projekt Herzstück im Bahnknoten Basel‘ muss sich der Kanton BS – ebenso wie anteilig auch BL – an den beim Bund für die Koordination ab 1.1.2020 entstehenden Kosten Dritter beteiligen und seine Mitwirkung und Interessenvertretung personell und finanziell sicher-

stellen. Die in den kommenden acht Jahren zu erwartenden Kosten sind hierfür mit insgesamt Fr. 3'106'000 veranschlagt.

Der Kantons BS muss ferner in Abstimmung mit den Arbeiten des Bundes die Planungen und Vorstudien sowie Projektierungen von im Zusammenhang mit dem Bahnknoten und Herzstück stehenden notwendigen Anpassungen der kantonalen Infrastrukturen zeitnah vorantreiben. Hierfür werden Mittel im Umfang von 11'310'000 Franken benötigt.

## 2.3 Anträge

Es wird beantragt, für die Finanzierung der ab 1. Januar 2020 für die Mitwirkung in der Projektorganisation Bahnknoten Basel entstehenden Aufwendungen Ausgaben in der Höhe von 3'106'000 Franken zu genehmigen. Ebenso wird beantragt, für Planungen, Vorstudien und Projektierungen von im Zusammenhang mit dem Bahnknoten und Herzstück stehenden notwendigen Anpassungen der kantonalen Infrastrukturen Ausgaben von 11'310'000 Franken zu genehmigen.

Die verbliebenen Mittel, die ursprünglich für das Vorprojekt Herzstück beantragt und genehmigt wurden, werden nicht beansprucht. Die Höhe der neu beantragten Mittel und die aus dem Ratschlag Vorprojekt Herzstück verbliebenen Restmittel sind etwa gleich hoch.

Die bei der Lancierung der Motion der RegioKo und der UVEK betreffend Ratschlag für eine Vorfinanzierung der Investitionen in die Durchmesserlinien des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück) vorhandene Ausgangslage hat sich komplett geändert. Künftig ist der Bund für die Projektierung des Herzstücks und auch für die Finanzierung zuständig, weswegen er hierfür Mittel genehmigt hat. Dementsprechend macht eine Vorfinanzierung durch den Kanton Basel-Stadt keinen Sinn mehr und deshalb kann die Motion als erfüllt angesehen werden.

Der Anzug Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenplatz beauftragt den Regierungsrat zu prüfen, ob als Baustein des Bahnknotens Basel die Erneuerung der Margarethenbrücke mit der Idee des Markthallenplatzes unverzüglich an die Hand genommen und umgesetzt werden kann. Diese Prüfung ist bereits erfolgt und der Regierungsrat hat hierfür die ersten Schritte in Richtung Umsetzung bereits eingeleitet. Dementsprechend soll dieser Anzug stehengelassen werden.

## 3. Ausgangslage

Das Herzstück Regio-S-Bahn ist das zentrale Vorhaben zur Vernetzung der nationalen Bahnnetze im Raum Basel. Es ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinander nur unzulänglich verbundenen Regionalverkehrslinien in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass zusammenwachsen und zu einem eng verflochtenen S-Bahnnetz mit Durchmesserlinien werden. Das Herzstück ist die fehlende Verbindung – der Missing Link – im Bahnnetz der Agglomeration und schliesst die Lücke im historisch gewachsenen Eisenbahnnetz der Dreiländerregion. Erst das Herzstück schafft ein leistungsfähiges, trinationales S-Bahnsystem mit schnellen Durchmesserlinien und stellt deshalb einen Quantensprung für die Erreichbarkeit in unserer Region und die Funktionalität der S-Bahn dar.

Das Herzstück soll als Tunnelsystem die beiden Kopfbahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof sowie den dritten Basler Bahnhof St. Johann verbinden. In den Jahren ab 2000 wurden diverse Studien und Analysen zu dieser Thematik forciert. Ferner wurden, lange vor der Gesetzgebung zur Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) ab 2016, Strategien entwickelt, wie sich eine nachfolgende Projektphase „Vorprojekt“ zeitlich, technisch, organisatorisch und finanziell gestalten liesse. Im 2013 wurde die Vorstudienphase mit einem von den Kantonen BS und BL gemeinsam finanzierten Bericht zum vorläufigen Abschluss gebracht. Darin wurden neben konkreten Empfehlungen insbesondere die grundsätzliche Machbarkeit, Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens aufgezeigt, aber auch noch zu klärende Pendenzen aufge-

führt wie beispielsweise die konkrete Linienführung oder die genaue Integration des Herzstücks in die Bahnhöfe im Zusammenhang mit dem gesamten Bahnsystem.

Es war schon damals bekannt, dass das BAV geplant hat, im Jahr 2018 den nächsten Ausbauschnitt des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP), den sogenannten Ausbauschnitt STEP AS 2030/35, dem Bundesparlament zum Beschluss zu unterbreiten. Hierfür mussten bereits Ende 2014 die Projekte beim Bund angemeldet sein. Die beiden Kantone hatten sich zum Ziel gesetzt, eine Finanzierung über den BIF im nächstmöglichen Ausbauschnitt und somit im Rahmen des Ausbauschnitts 2030/35 zu erreichen. Das BAV beurteilte damals diese Möglichkeit als valabel, es wurden aber klare Signale beider Basel zugunsten des Herzstücks erwartet, auch betreffend dessen Priorität gegenüber anderen Bahninfrastrukturprojekten in der Region. Entsprechend wurde es als zweckmässig und notwendig beurteilt, dass die beiden Kantone im Sinne einer Vorleistung für das Projekt die Ausarbeitung eines Vorprojekts alleine finanzieren. Um dem Projekt bei der Einreichung genügend Gewicht beizumessen, haben die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft deshalb im Jahr 2014 die Zustimmung zur Ausarbeitung des Vorprojekts für das Herzstück Regio-S-Bahn erteilt. Als erfolgreiche Beispiele galten die Vorfinanzierung der zweiten Durchmesserlinie in Zürich sowie die Freigabe eines Kredits in Höhe von 20 Millionen für das Vorprojekt des Tiefbahnhofs Luzern.

## **4. Auftrag**

In der Folge hat der Grosse Rat des Kantons BS, gestützt auf den Ratschlag zur Erstellung eines Vorprojekts für das Herzstück Regio-S-Bahn Basel (Nr. 14.0648.01), am 17. September 2014 an die gemeinsame Erstellung eines Vorprojekts Herzstück Regio-S-Bahn Basel mit Gesamtkosten von 29'300'000 Franken eine einmalige Ausgabe für den Anteil des Kantons Basel-Stadt in der Höhe von 19'533'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“ (Amt für Mobilität Pos. 6618.510.20004, Baukostenindex Nordwestschweiz Tiefbau 104.3 Punkte, Oktober 2013) bewilligt.

Dieser Beschluss stand unter Vorbehalt der Zustimmung des Kantons Basel-Landschaft zum basellandschaftlichen Anteil in der Höhe von 9'767'900 Franken. Am 18. September 2014 hat der Landrat des Kantons BL, gestützt auf die Landratsvorlage Nr. 2014/174, seinerseits die ihn betreffenden Ausgaben bewilligt.

Die oben genannten Ausgabenbewilligungen unterlagen in beiden Kantonen dem fakultativen Referendum, wovon dasjenige in Basel-Stadt nicht zustande kam und dasjenige in Basel-Landschaft nicht ergriffen wurde.

## **5. Projektbearbeitung und Erreichtes**

### **5.1 Phase 0, Projektstart**

Gemäss Ratschlag war vorgesehen, für die Vorprojektphase eine eigene Projektorganisation zu bilden und diese durch Vertreterinnen und Vertreter der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zu besetzen. Die Gesamtprojektleitung sollte eine eigene Geschäftsstelle erhalten, die organisatorisch der Trägerorganisation des Agglomerationsprogramms Basel angegliedert werden sollte.

Gestützt auf den Auftrag des Grossen Rates BS und des Landrates BL haben die Kantonsvertreterinnen und -vertreter die Kooperationsvereinbarung Vorprojekt Herzstück (Konsortium BS/BL) abgeschlossen und den Verein AggloBasel im Mai 2015 mit der Vorprojektierung des Herzstücks beauftragt.

Bei Aufnahme der Arbeiten zum Vorprojekt galt es, die bereits in der Vorstudienphase formulierten wichtigsten Fragestellungen und Pendenzen abzuklären. Dies betraf namentlich die Trassierungselemente mit minimalen Radien, die Neigungsverhältnisse der Neubaustrecke sowie deren konkrete bauliche Einbindung in die Bahnhöfe, speziell in den Bahnhof Basel SBB. Damit einhergehend stellten sich aber weitere zentrale Fragestellungen wie jene nach der Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer à-Niveau-Einführung in die Bahnhöfe mit Verzicht auf allfällige teure Tiefbahnhöfe sowie in Folge dessen die Möglichkeiten zur Verbesserung von Personenfluss und Peronerschliessung speziell im Bahnhof Basel SBB. Zudem zeigte sich mit den zwischenzeitlich neu bzw. weiter entwickelten Nationalstrassenprojekten Rheintunnel und Anschluss Basel City dringender Koordinations- und Anpassungsbedarf, um die sich abzeichnenden Kreuzungskonflikte bewältigen zu können.

Wesentliche Erkenntnisse aus dieser Startphase waren zudem, dass eine Beantwortung derart konzeptioneller Fragestellungen allein mit Fokus auf eine Neubaustrecke Herzstück nicht möglich war und ist, sondern im übergeordneten Kontext eines zugehörigen Gesamtprojektportfolios des Bahnknotens Basel beantwortet werden muss. Anlässlich des 2. trinationalen Bahnkongresses vom 26./27. April 2016 wurde dementsprechend herausgestrichen, dass die Weiterbearbeitung des Herzstücks und des Bahnknotens Basel auf die angestrebten Entwicklungen des internationalen und nationalen Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs abgestimmt werden muss.

## 5.2 Phase 1, Synthesebericht

Das Herzstück ist ein Kernelement im Projektportfolio des Bahnknotensystems Basel, wo Regionalzüge sowie nationale und internationale Fern- und Güterverkehrszüge aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland verkehren. Im Rahmen der Vorprojektierungsarbeiten zeigte sich rasch, dass das Herzstück mit der Entwicklung des Bahnknotens Basel derart eng verflochten ist, dass dessen Projektierung nur in enger Abstimmung mit den weiteren Projekten in und um den Bahnknoten Basel erfolgen kann.

Aufgrund dieser Verflechtungen, der Komplexität des Bahnknotens Basel, seiner internationalen Bedeutung sowie der bestehenden und künftig noch stärkeren Verkehrsbelastung haben das BAV sowie die Kantone BS und BL am 26. Januar / 01. Februar 2017 eine Vereinbarung für den Aufbau einer eigenen Organisation zur Steuerung und Koordination der Ausbaumassnahmen im Bahnknoten Basel unterzeichnet. In die Projektorganisation Bahnknoten Basel wurden auch die bei den vielen anderen Vorhaben innerhalb des Bahnknotens federführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB (SBB Infrastruktur und Personenverkehr) und die Deutsche Bahn (DB Netz AG) aufgenommen. Gestützt auf die Vereinbarung mit dem BAV übernahmen die Konsortiumspartner BS und BL die Leitung des Bahnknotens Basel. Mit der Aufgabe des Koordinators hat das BVD den ehemaligen Direktor des Bundesamtes für Strassen (Astra) betraut.

In Zusammenhang mit dem Aufbau der Organisation Bahnknoten Basel wurde die Zusammenarbeit der beiden Kantone auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt. Denn bei der für die Koordination des Angebots der trinationalen S-Bahn Basel verantwortlichen Bestellerorganisation trireno hatte es sich gezeigt, dass sie ihre grenzüberschreitende angebotsbezogene Aufgabe unter der Voraussetzung einer organisatorischen Trennung von den Aufgaben der Infrastrukturprojektierung besser erfüllen kann. In der Folge wurde die ursprüngliche Kooperationsvereinbarung durch einen „Konsortialvertrag betreffend Koordination Bahnknoten Basel und Vorprojektierung Herzstück“ abgelöst und Mitte April 2017 der Geschäftssitz des Konsortiums räumlich in das BVD verlegt und das an AggloBasel erteilte Mandat in gegenseitiger Absprache per 30. September 2017 gekündigt.

Im September 2016 wurde unter Leitung des Geschäftsführers des Konsortiums BS/BL und gleichzeitigem Koordinator des Bahnknotens Basel die Klärung der wichtigsten offenen konzeptionellen Fragen in Angriff genommen. Diese Arbeiten standen unter einem erheblichen Zeitdruck, denn seitens des Bundes waren die vorbereitenden Arbeiten für die Vernehmlassungsvorlage

STEP AS 2030/35 bereits in vollem Gange. Es galt, das Vorhaben bestmöglich zu konkretisieren, um die Chancen für eine Aufnahme in diese Ausbaubotschaft des Bundes zu verbessern.

Als Auftrag für die mit einem Synthesebericht zu dokumentierenden Arbeiten legten BAV, SBB, DB sowie die Kantone BS und BL folgende Kernfragen fest:

1. Trassierung Herzstück: Wie soll das Herzstück trassiert und wie soll es in die Zielbahnhöfe eingebunden werden?
2. Erschliessung Bahnhof Basel SBB: Wie sollen eine hinreichend leistungsfähige Fussgänger-Verbindung/Perronerschliessung sowie die städtischen Erschliessungsanlagen des Bahnhofs Basel SBB ausgestaltet werden?

Die durchgeführten Arbeiten basierten auf der Variante „Mitte“ gemäss Vorstudienphase und dem Angebotskonzept von trireno, der Bestellorganisation für die trinationale S-Bahn. Zwingende Vorgaben für die Planung waren eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof, die direkte Erschliessung des Stadtzentrums mit mindestens einer Haltestelle, die Gewährleistung der Interoperabilität und die Ermöglichung späterer Ausbauoptionen. Als Optionen einzubeziehen sind die Fernverkehrstauglichkeit, zusätzliche Haltestellen, eine vier- statt zweigleisige Anlage, ein Abzweiger zur direkten Anbindung des EuroAirports („Y-Ast“) sowie die Sanierung der Elsässerbahn, der Verbindungsstrecke nach Frankreich.

### **Trassierung Herzstück**

Es wurden vier Herzstück-Varianten untersucht. Alle Varianten verbinden die Hauptbahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof und bedienen eine neue unterirdische Haltestelle Basel Mitte als Fixpunkt. Sie unterscheiden sich in Bezug auf die horizontale und vertikale Linienführung und hierbei namentlich durch die Art der Einbindung in die Zielbahnhöfe. Zusätzlich wurde eine Variante ohne Tunnelverbindung geprüft. Als Referenz diente der Zustand im Ausbauschnitt 2025.

Die untersuchten Varianten sind im Synthesebericht vom April 2017 ausführlich beschrieben.

Der Variantenvergleich bestätigte den hohen Kundennutzen des Herzstücks, indem es eine deutliche Reduktion der Umsteigevorgänge, eine Abnahme der Reisezeiten, eine direkte Erschliessung des Stadtzentrums und eine Entlastung der Tramlinien in der Innenstadt ermöglicht. Alle Varianten weisen ausserdem ein positives Verhältnis von volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten aus.

Aus dem Vergleich der untersuchten fünf Varianten ging die Variante HOCH Y als Bestvariante hervor.



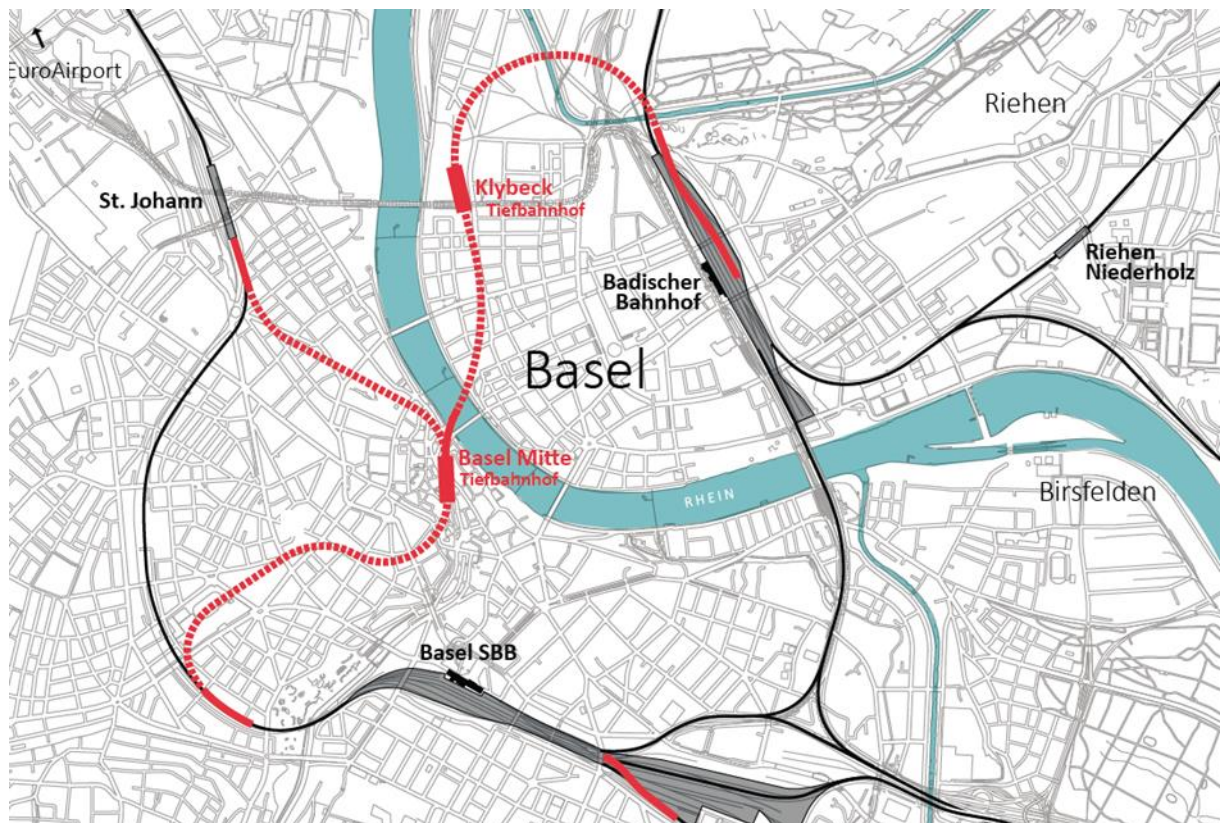


Abbildung: Variante HOCH Y: Linienführung Herzstück mit Tiefhaltestellen Basel Mitte und Klybeck

Diese präferierte Konfiguration weist in Bezug auf die Stadtentwicklung ein sehr grosses Potenzial auf, da mit den durchs Herzstück ermöglichten Durchmesserlinien der S-Bahn und den vorgesehenen neuen Tiefhaltestellen ‚Basel Mitte‘ und vor allem ‚Klybeck‘ die raumplanerisch angestrebte Verdichtung nach innen sowie eine Entlastung des Tramnetzes in der Kernstadt ermöglicht werden, insbesondere in den stark belasteten Abschnitten zwischen Centralbahnplatz – Aeschenplatz – Schifflande.

Die Haltestelle Klybeck stellt eine wesentliche Neuerung gegenüber dem Stand nach Abschluss der Vorstudien dar. Denn inzwischen haben sich die Entwicklungsmöglichkeiten in den Basler Quartieren Klybeck und Kleinhüningen konkretisiert (Hafen- und Stadtentwicklung, Arealentwicklung klybeckplus). Hier liegen die grössten Potenziale Basels für zusätzliche Wohnungen und Arbeitsplätze, die durch die Haltestelle Klybeck direkt mit der S-Bahn erschlossen werden können.

Das System der S-Bahn-Durchbindungen auf Basis des Herzstücks hat jedoch auch zur Folge, dass die Betriebskonzepte und damit auch die Gleiskonfigurationen der heute bestehenden Bahnhöfe überprüft, fallweise angepasst und im Zusammenspiel mit den schrittweise zu erfolgenden Angebotserweiterungen etappiert werden müssen. Die gewählte Linienführung „HOCH Y“ bringt nicht nur verkehrlichen Nutzen für den Regionalverkehr beziehungsweise die S-Bahn. Dank ihr können auch die heute vorwiegend als Sackbahnhöfe betriebenen Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof in erheblichem Umfang als effizientere Durchgangsbahnhöfe betrieben und zusätzlicher Nutzen für den internationalen und nationalen Fernverkehr sowie den Güterverkehr ermöglicht werden. Die für den Endausbau mit Herzstück (voraus. Inbetriebnahme frühestens 2035) notwendigen Zwischentappen müssen dabei die Aufwärtskompatibilität bis zu diesem angestrebten Endausbau gewährleisten. Die Komplexität der Planungsarbeiten im gesamten Projektportfolio Bahnknoten Basel ist dadurch stark angewachsen.

Im Rahmen der in der Verantwortung von Bund (BAV) und SBB für den Bahnknoten Basel weitergeführten Arbeiten ‚Zielbild 2040‘ und des dazu aufgestellten Fünfpunkteplans (1. Zielbild IPV/GV/RV, 2. Konfiguration Herzstück, 3. Anschlussbauwerke Bahnhof Basel SBB, 4. Anschlussbauwerke Basel Badischer Bahnhof, 5. Gesamtplanung und Etappierung) wird die Frage nach der Zweckmässigkeit eines Tiefbahnhofes in Basel SBB nochmals aufgeworfen. Diese Frage soll bis Ende 2020 beantwortet werden können (vgl. nachstehendes Kapitel 5.3).

Für die Kantone BS und BL ist prioritär, dass das Herzstück inklusive Y-Ast als Verbindung der drei grossen Bahnhöfe (Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof, St. Johann) mit den beiden neuen Haltestellen Basel Mitte und Klybeck gebaut und hiermit die für die trinationale S-Bahn benötigten Durchmesserverbindungen ermöglicht werden. Ein eventuelles Zurückkommen auf einen Entscheid pro Tiefbahnhof Basel SBB könnte deshalb gut akzeptiert werden. Wichtig ist, dass das BAV einen solchen Entscheid zeitnah fällen würde, so dass die Projektierung des Herzstücks unabhängig von der gewählten Variante zügig weiter geführt werden kann.

### **Perronerschliessung Bahnhof Basel SBB**

Die Arbeiten zeigen, dass unabhängig von der Variantenwahl die Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB zwingend verbessert werden muss. Bereits heute sind die Personenfrequenzen im Bahnhof Basel SBB in den Spitzenstunden sehr hoch. Sie werden bereits mit der im Ausbauschnitt 2025 genehmigten Taktverdichtung im Ergolzthal weiter ansteigen. Um den Komfort und die Sicherheit der Kundschaft gewährleisten zu können, werden kurzfristig betriebliche Massnahmen geprüft. Diese werden aber keinesfalls als langfristige Lösungen genügen.

Um die erforderlichen zusätzlichen Kapazitäten zu schaffen, wurden zwei Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet:

- eine unterirdische Personenunterführung unter dem heutigen Bahnhof SBB oder
- eine oberirdische Erschliessung mittels einer neuen Passerelle bzw. einer Erweiterung der Margarethenbrücke.

Diese beiden Lösungsmöglichkeiten sind abhängig von der Linienführung des Herzstücks im Bereich des Bahnhofs Basel SBB. Bei einer unterirdischen Anbindung des Bahnhofs SBB ist eine Personenunterführung zwingend, die sowohl die oberirdischen Perrons als auch die Tiefbahnhofperrons erschliesst. Die Arbeiten zeigen, dass eine derartige Nord-Süd-Unterquerung des Bahnhofs inklusive einer allfälligen Verteilebene über einem Tiefbahnhof grundsätzlich machbar ist. Sie würde im Süden an den Meret Oppenheim-Platz anschliessen und im Norden in einem Bereich zwischen Aufnahmegebäude West und Überbauung Elsässertor münden. Die in Richtung Stadt zur Verfügung stehenden Öffnungen sind allerdings relativ eng und erschweren eine grosszügige und zeitgerechte Lösung. Der Knoten Markthalle würde bei dieser Lösung zu einem den Centralbahnplatz ergänzenden Bahnhofseingangsportal umgestaltet.

Bei den Varianten ohne Tiefbahnhof in Basel SBB bietet sich eine oberirdische Perronerschliessung an, da diese kostengünstiger erstellt werden kann als eine Personenunterführung. Die Erschliessung könnte mittels einer neuen Passerelle erfolgen. Als attraktiver erweist sich jedoch die Lösung, die Margarethenbrücke in Richtung Osten aufzuweiten und möglichst alle Perrons von der Brücke her zugänglich zu machen. Beim Gleisfeld West und der Margarethenbrücke zeigt sich ohnehin Umgestaltungs- und Erneuerungsbedarf, so dass sich die Möglichkeit bietet, den westlichen Teil des Bahnhofs neu zu konzipieren. Dabei würden die Geleise bedarfsgerecht angeordnet, die Perrons verlängert und direkt von bzw. zur Margarethenbrücke erreichbar gemacht. Der Schwerpunkt des Bahnhofsbetriebs würde damit insgesamt nach Westen verschoben und erhielte durch eine verbreiterte Margarethenbrücke einen neuen Zugang. Ausserdem könnte die Margarethenbrücke als Umsteigepunkt auf den Nahverkehr (u.a. Tramlinien 16 und 17) gestaltet werden und eröffnet via Steinenvorstadt einen zweiten fussläufigen Zugang zur Innenstadt. Die Öffnung des Bahnhofs nach Westen würde zudem die bestehende Passerelle im Bahnhof SBB entlasten.

## **Entscheid der Projektsteuerung Bahnknoten Basel**

Die im Synthesebericht präsentierten Schlussfolgerungen wurden im April 2017 von der Projektsteuerung Bahnknoten Basel gutgeheissen, in welcher der Departementsvorsteher BVD BS und die Direktionsvorsteherin BUD BL, die Abteilungsleiterin Infrastruktur des BAV und der Leiter Infrastruktur SBB sowie der Beauftragte der DB AG für die Strecken auf CH-Gebiet vertreten sind. Diese Schlussfolgerungen wurden auch von Medien und Öffentlichkeit positiv aufgenommen. Insbesondere die Linienführung des Herzstücks sowie die Lage der neuen Tiefhaltstellen sind damit geklärt. In Bezug auf eine verbesserte Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB wurden die präsentierten Lösungsansätze zur Kenntnis genommen. Diesbezügliche Planungsarbeiten müssen noch weiter vertieft werden, damit Bund, SBB und Kanton BS über die grundsätzliche Stossrichtung für ein künftiges Erschliessungssystem entscheiden können.

Angeichts der Wachstumsaussichten der Kantons BS und BL – gemäss kantonalen Richtplannungen wird sowohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner als auch die Zahl der Arbeitsplätze weiterhin kontinuierlich wachsen – und der gesamten trinationalen Region Basel stellt das Herzstück Basel eine unverzichtbare Investition in die Verkehrsinfrastruktur dar, um die Erreichbarkeit der Region sicherzustellen und die zu erwartenden Verkehrsströme umwelt- und stadtvträglich abwickeln zu können.

### **5.3 Phase 2, Entscheide Bund und weiterführende konzeptionelle Arbeiten**

Mit dem Synthesebericht vom April 2017 konnten grundsätzliche Fragen zur Linienführung des Herzstücks und zur Lage der neuen Haltestellen geklärt werden.

Gegenüber dem Bund konnte der Handlungs- und Entscheidungsbedarf in Bezug auf die in seiner Verantwortung liegenden Angebotskonzepte für den Fern- und Güterverkehr aufgezeigt werden. In der Folge hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Projekt ‚Zielbild 2040‘ lanciert. Hierbei geht es darum, ein Zielbild für alle für den Bahnknoten Basel relevanten Schienenverkehre (Regionalverkehr, nationaler und internationaler Fernverkehr, Güterverkehr) zu entwickeln, um die planerischen Grundlagen für das Herzstück zu vervollständigen. Erst aus Gesamtverkehrssicht lassen sich die erforderlichen Funktionalitäten einer Neubaustrecke wie das Herzstück ableiten.

Ende 2018 konnte die Projektsteuerung Bahnknoten Basel bewirken, dass im „Zielbild 2040“ die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks bestätigt wird. Unter der Voraussetzung eines realisierten Herzstücks soll es künftig auch möglich sein, dass im internationalen Fernverkehr von/nach Deutschland einzelne (oder fallweise auch regelmässig verkehrende) Züge nur mit einmaligem Halt in Basel Badischer Bahnhof direkt in/aus der Schweiz und somit ohne zweiten Halt in Basel SBB verkehren. Ebenso soll es möglich sein, im internationalen Fernverkehr aus/nach Frankreich den TER200 oder einen ähnlichen Fernverkehrszug via das Herzstück und somit Basel Mitte nach Basel – gegebenenfalls mit neuer Durchbindung in die Schweiz – fahren zu lassen. Als wichtigstes Ergebnis des bisherigen Zielbild-Prozesses ist es gelungen, in Bezug auf den Zielzustand des Bahnknotens Basel zwischen einerseits BS und BL und andererseits Bund mit BAV, SBB sowie der DB AG noch rechtzeitig vor dem Parlamentsentscheid zu STEP AS 2035 einen Konsens herzustellen.

Die Region Basel ist auf Grundlage der im Synthesebericht vorgeschlagenen Lösungen in Bezug auf die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks sehr geschlossen aufgetreten und hat dadurch die berechnete Forderung nach Aufnahme des Herzstücks in STEP AS 2035 deutlich unterstrichen. Dank diesem Engagement hat das eidgenössische Parlament wie von den Regierungsräten BS und BL beantragt, das Herzstück Mitte 2019 in STEP AS 2035 aufgenommen und für die weiteren Arbeiten Projektierungsmittel im Umfang von 100 Millionen Franken zur Verfügung gestellt.

Unter Führung des Konsortiums BS/BL wurden parallel zum Prozess für das „Zielbild 2040“ die Linienführung und Konfiguration des Herzstücks weiter optimiert. Ebenso wurden die Themen Sicherheit, Störfall und Umwelt bearbeitet und hiermit eine solide Grundlage für die weiteren im Rahmen der Vorprojektierung zu leistenden Arbeiten verfügbar gemacht. Die Ergebnisse wurden der neu zuständigen Bundesbehörde in einem Projektdossier zugestellt.

Unter Federführung des BAV sind die Arbeiten zur weiteren Konkretisierung des ‚Zielbilds 2040‘ im Gang, namentlich zur Bestimmung der Gleiskonfigurationen des Herzstücks und der drei grossen Basler Bahnhöfe. Dabei geht es auch um die Optimierung der Relation Nutzen zu Kosten. Gestützt auf vorläufige Fahrplanstudien haben die Bundesvertreter aktuell nochmals die Frage aufgeworfen, ob in Basel SBB ein Tiefbahnhof sinnvoller wäre. Die Kantone BS und BL werden sich einem Entscheid pro Tiefbahnhof keinesfalls widersetzen, da auch mit dieser Lösung die funktionalen Ziele für die S-Bahn gut erreicht werden können. Wichtig hingegen ist, dass der diesbezügliche Entscheid zügig herbeigeführt wird, da die weitere Systemgestaltung sehr stark von diesem Grundsatzentscheid abhängt.

Die Realisierung des Herzstücks bedingt Anpassungen an der Bahnhofsinfrastruktur, den Zugängen und den Dienstleistungsangeboten. Die städtebauliche und verkehrliche Anbindung des Bahnhofs muss im Hinblick auf das Herzstück neu durchdacht werden. Die Verbesserung der Perronerschiessung Bahnhof Basel SBB haben alle Bahnknoten-Partner als wichtig und dringend beurteilt. Das BAV und das Konsortium BS/BL haben deshalb gemeinsam die SBB mit der Ausarbeitung einer Entscheidungsgrundlage beauftragt. Diese liegt seit Anfang 2019 vor und zeigt auf, dass im Endzustand die höheren Personenfrequenzen nicht nur mit einer neuen Gleisquerung und Perronerschiessung bewältigt werden können. Gestützt auf diese Ergebnisse hat die Projektsteuerung Bahnknoten Basel entschieden, im Westen des Bahnhof SBB eine Lösung mit einer neuen Perronunterführung zwischen bestehender Passerelle und bestehender Margarethenbrücke *und* einer neuen Margarethenbrücke zu projektieren. Beide bestehenden Erschliessungselemente stehen stadtseitig in einem engen Zusammenhang mit einem neuen Bahnhofszugang im Bereich der Markthalle, der mit der neuen Margarethenbrücke zu einem Markthallenplatz und somit zu einem eigentlichen zweiten Bahnhofplatz mit gutem Anschluss an das Tramnetz ausgebaut werden soll. Im Osten soll der Bahnhofszugang im Zusammenhang mit der neuen Überbauung Nauentor verbessert werden. Zudem besteht die Option einer weiteren neuen Querung zwischen bestehender Passerelle und Nauentor.

Prioritär sind die bahnseitigen neuen Erschliessungselemente westlich der bestehenden Passerelle sowie die notwendigen Anpassungen der kantonalen Infrastrukturen vor allem im Stadtraum Markthalle/Centralbahnplatz. Bevor mit deren Projektierung begonnen werden kann, müssen die planerischen Arbeiten zur Festlegung der jeweiligen Randbedingungen weiter konkretisiert werden. Bahnseitig gilt dies vor allem in Bezug auf die Frage der Bahnhofserweiterung mit/ohne Tiefbahnhof sowie in Bezug auf die künftige Ausgestaltung des Gleisfeldes und der Perronanlagen. Seitens des Kantons sind die stadtseitigen Anforderungen an das Tram-/Busnetz, an die Anlagen für den Fuss-/Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr sowie an die Ausgestaltung des Stadtraumes zu definieren. Die geplanten Investitionen in das Herzstück bieten die grosse Chance, die Umgebung des Bahnhofs erheblich aufzuwerten und die Zugänglichkeit aus der Innenstadt attraktiver zu gestalten. Für den Bahnhof SBB und seine Umgebung wird zurzeit ein integratives Entwicklungskonzept „Stadtraum Basel SBB“ erarbeitet, das einerseits die anstehenden Fragen von Seiten Bahnknoten Basel beantwortet und andererseits künftige Entwicklungspotenziale des Raums aufzeigt, die über die neuen Bahninfrastrukturen hinausgehen und auch die städtebauliche Situation rund um den Bahnhof SBB verbessern: Die Anforderungen des Kantons werden mit den Anforderungen seitens Bundesamt für Verkehr, SBB und weiterer Stakeholder rund um den Bahnhof in Einklang gebracht. Die Ergebnisse dieser konzeptionellen Arbeit werden Mitte 2020 vorliegen. Danach sollen unverzüglich die notwendigen Vorstudien zur weiteren Konkretisierung der Anforderungen lanciert werden, vorerst mit Schwergewicht auf den Raum Markthalle/Margarethenbrücke und Centralbahnstrasse/-platz.

## 6. Wie geht es weiter

Mit Beschluss des Nationalrates vom 4. Juni 2019 und nach erfolgter Differenzbereinigung mit dem Ständerat liegt nun ein rechtskräftiger Parlamentsbeschluss zu STEP AS 2035 vor. Die Anliegen der Region Basel sind darin wie gewünscht berücksichtigt. Finanziert sind hiermit:

- Doppelspurausbau Laufental (Halbstundentakt Fernverkehr Basel-Biel und Viertelstundentakt S-Bahn Basel-Aesch)
- Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (neue Perronerschiessung) und Basel Bad. Bahnhof (barrierefreie Zugänge)
- Neue S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude und Dornach Apfelsee
- Bundesbeiträge zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen: Bahnanbindung EuroAirport; Ausbau- und Elektrifizierung Hochrheinbahn; Ausbauten für Taktverdichtung im Wiesental (Basel Bad. Bahnhof – Lörrach Hbf)
- **Projektierung Herzstück**

Mit Genehmigung des Ausbauprogramms STEP AS 2035 hat das Bundesparlament seine Verwaltung mit der Umsetzung des Programms beauftragt. Der Beschluss trat am 1. Januar 2020 in Kraft. Für die Weiterbearbeitung all dieser Vorhaben ist seither der Bund, hier vertreten durch das UVEK bzw. das BAV zuständig.

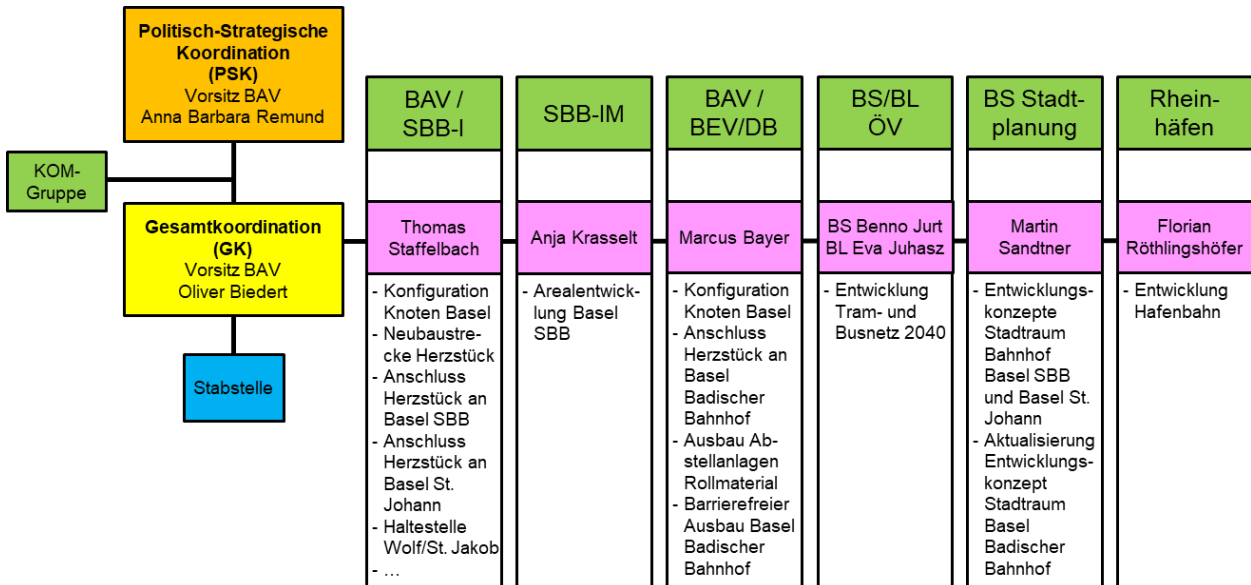
### 6.1 Neuorganisation des Bahnknotens Basel

Das BAV ist daran, sich auf die neuen Aufgaben vorzubereiten und hat ab 1. Januar 2020 auch beim Bahnknoten Basel und damit auch beim Herzstück die Federführung übernommen. Das Konzept für eine angepasste Projektorganisation liegt vor.

Das BAV hat seine Grundidee für die Projektorganisation wie folgt umschrieben:

- Die jeweiligen Projektorganisationen führen ihre Projekte eigenständig. Die Knotenorganisation koordiniert sämtliche Projekte hinsichtlich Qualität, Kosten und Termineinhaltung.
- Die Knotenorganisation behandelt die Schnittstellen zwischen den Projekten und stimmt die Projekte aufeinander ab.
- Diese Abstimmungsergebnisse werden in den jeweiligen Projektorganisationen berücksichtigt. Dies führt zu einem iterativen Prozess in der weiteren Projektentwicklung (Konsensprinzip).
- Das BAV führt die Knotenorganisation. Die Gesamtprojektleiter der Projekte im Kernperimeter (+/- Kantonsgebiet BS) haben dort Einsitz. Die Projekte im erweiterten Perimeter (Perimeter trinationale S-Bahn) werden über die bestehenden Gremien abgestimmt.
- Die Finanzverantwortung und Entscheidkompetenz bleibt bei den Projekten und ihren Bestellern in den jeweiligen Gremien.

## Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



Organisation Bahnknoten Basel ab 1. Januar 2020 (Grafik BAV)

Es liegt im Interesse von BS und BL, dass alle genehmigten Vorhaben zügig weiterbearbeitet und einer möglichst raschen Realisierung zugeführt werden. Es muss darauf hingewirkt werden, dass die bereits geleisteten Vorarbeiten und die erarbeiteten Erkenntnisse und Planungsergebnisse bestmöglich genutzt und die Folgeaktivitäten auch beim Bund zielstrebig und mit den kantonalen Vorhaben abgestimmt weiter geführt werden. Diese Ziele sollen durch Einsitznahme und Mitwirkung von kompetenten Kantonsvertreterinnen und -vertretern in den Organen der Bahnknotenorganisation erreicht werden.

## 6.2 Künftige Aufgaben BS und BL

Der von den kantonalen Parlamenten BS und BL erteilte Auftrag zur Erarbeitung eines Vorprojekts Herzstück Basel kann auf Grund der veränderten Zuständigkeiten so nicht mehr umgesetzt werden. Vielmehr geht es künftig darum, die Arbeiten des Bundes für die Projektierung des Herzstücks zu unterstützen, die Interessen der Kantone dabei einzubringen und Bundesplanungen mit den in ihrem Verantwortungsbereich liegenden Vorhaben, die für einen ausgebauten und funktionierenden Bahnknoten notwendig sind, zeitlich und inhaltlich zu koordinieren. Dabei sollen diese Vorhaben abgestimmt auf die Ausbauten der Bahnanlagen bereit stehen. Dies gilt insbesondere für den Kanton BS als Standortkanton der Neubaustrecke ‚Herzstück‘ sowie der für einen funktionierenden Bahnknoten eminent wichtigen Bahnhöfe Basel SBB, Basel Bad. und Bahnhof St. Johann.

Aus den vorstehenden Ausführungen wird ersichtlich, dass namentlich für den Kanton BS und in etwas geringerem Umfang auch für den Kanton BL weitere wichtige und meist auch dringliche Aufgaben zu bearbeiten sein werden. Seit 1. Januar 2020 sind dies vor allem:

- Mitwirkung bei der unter Federführung des BAV erfolgenden Koordination Bahnknoten Basel
- Federführende Bearbeitung der Bahn bzw. Herzstück betreffenden Infrastruktur-Schnittstelle zu den Stadträumen auf kantonalem Gebiet:
  - BS: Stadträume rund um Bahnhof Basel SBB, Haltestelle Basel Mitte, Haltestelle Klybeck, Badischer Bahnhof, Bahnhof St. Johann, Haltestelle Solitude und Haltestelle Morgartenring
  - BL: Siedlungsräume rund um die neuen bzw. umgestalteten Bahnhöfe bzw. Haltestellen



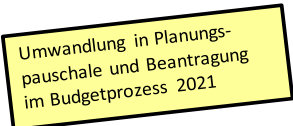

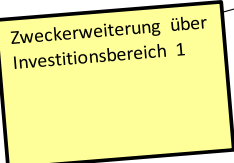
Gemäss bisheriger Aufgabenstellung hat das Konsortium BS/BL sowohl die Planung/Projektierung des Herzstücks als auch die Koordination Bahnknoten Basel dank der von den beiden Kantonen gesprochenen Mitteln sichergestellt. Per Ende 2019 und mit Übernahme dieser Aufgaben durch den Bund hat sich die Basis für die Aufgabenstellung des Konsortiums verändert. Die Wahrnehmung der unter Kapitel 1. und 2. aufgeführten kantonalen Aufgaben kann auch direkt durch die Kantone ohne Vertretung durch das Konsortium BS/BL erfolgen. Aus dieser Erkenntnis resultiert das folgende weitere, teilweise bereits umgesetzte Vorgehen:

- Auflösung des Konsortialvertrages per Stichtag 31. Dezember 2019;
- Schlussabrechnung des Konsortiums per Stichtag 31. Dezember 2019 (zu erledigen anfangs 2020);
- Schlussabrechnung der von BS für die Vorprojektierung Herzstück gesprochenen Ausgabenbewilligungen und Rückgabe der nicht verwendeten bzw. nicht mehr benötigten Restmittel;
- Abklärung der seitens der beiden Kantone ab 1. Januar 2020 für die Arbeiten Stufe Bahnknoten in den kommenden Jahren noch anfallenden Aufgaben, Abschätzung der entsprechenden Kosten und Sicherstellung von deren Finanzierung;
- Ermittlung der seitens BS anfallenden Aufgaben für Planung und Projektierung der mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängen kantonalen Infrastrukturen, Abschätzung der entsprechenden Kosten und Sicherstellung von deren Finanzierung
- Eigenständige Wahrnehmung der oben unter Kapitel 6.1 und 6.2 aufgeführten Aufgaben durch Vertretungen von BS und BL ab 1. Januar 2020 mit individueller Finanzierung BS bzw. BL

## 7. Finanzielles

Die nachstehende Grafik gibt eine Übersicht über die Beanspruchung der bewilligten Mittel per 31. Dezember 2019 und die nachfolgend beschriebenen neuen Mittelansprüche:

Übersicht über Kreditsituation und -anträge Herzstück

genehmigt	neue Kreditanträge	
	Planungspauschale	Investitionsrechnung
Position: 6618.510.20004 Vorprojekt Herzstück Betrag: 19'533'000	 	
Position: 6618.510.20004 beanspruchte Mittel per 31.12.2019 Betrag: 4'787'000 Nr. 1		
Position: 6618.510.20004 Restmittel ab 01.01.2020 Betrag: 14'746'000	Beitrag BS an künftige Projektorganisation Bahnknoten Betrag: 3'106'000 Nr. 2	
	Mittel für Vorstudien SIA Phasen 1+2 Betrag: 3'750'000 Nr. 4	Mittel für Vorprojekte SIA Phase 3.1 Betrag: 7'560'000 Nr. 5
<b>Theoretische Kreditrückgabe</b> Betrag: 14'746'000		<b>Total neuer Kreditantrag</b> Betrag: 14'416'000
		nicht beanspruchte Mittel BS Betrag: 330'000 Nr. 6

Der nachfolgende Text nimmt auf die Nummern in der obigen Grafik Bezug.

**7.1 Stand der per Ende 2019 beanspruchten Mittel** (Nummer 1)

Per Ende 2019 beliefen sich die bisher zu Lasten der von BS und BL gesprochenen Ausgabenbewilligungen getätigten Bruttoausgaben auf 7'231'000 Franken (Beträge auf Tausend Franken gerundet). Diese teilen sich wie folgt auf:

<b>Pos.</b>	<b>Leistung</b>	<b>Gesamtbeitrag</b>
1.	Aufwand Dritter Stufe Bahnknoten/Programmkoordination	2'009'000
1.1	Synthesebericht (Phase 1)	1'391'000
1.2	Fachexperten, Spezialisten	155'000
1.3	Diverses	463'000
2	Auswand Dritter für Projektierung Herzstück	2'650'000
2.1	Fachexperten (Phase 0)	1'596'000
2.2	Projektdossier (Phase 2)	1'054'000
3	Aufwand AggloBasel/Konsortium	2'572'000
3.1	Aufwand AggloBasel (bis 30.09.2017)	1'389'000
3.2	Personalaufwand BS (ab 1.10.2017)	836'000
3.3	Diverses	347'000
	<b>Total Aufwand (exkl. Beitrag BAV)</b>	<b>7'231'000</b>
4	Beitrag BAV	-70'000
4.1	Beitrag BAV an Start BK	-70'000
	<b>TOTAL Nettoaufwand bis 31.12.2019 BS und BL</b>	<b>7'161'000</b>

Erläuterung zu den einzelnen Positionen:

1.1: Honorare für Planerleistungen zu Gunsten Synthesebericht: Bearbeitung Trassierungsvarianten Herzstück, Bearbeitung Einbindung Herzstück in grosse Bahnhöfe, Untersuchung Perronererschliessung Bahnhof Basel SBB, Ermittlung verkehrliche Auswirkungen für alle untersuchten Varianten, Ermittlung Nutzen/Kosten für alle untersuchten Varianten, Redaktion Synthesebericht.

1.2: Honorare für Expertisen zur Bahntechnik

1.3: Information/Kommunikation/Partizipation: Honorare Dritter für Lobbying, Information und Public Relations (Informationsmaterial/-anlässe, Webseite etc.) Stufe Bahnknoten

2.1: Honorare für Vorabklärungen/-studien als Grundlage für Folgearbeiten (Vorbereitung geologische Abklärungen, Konzept und Aufbau Projektorganisation, Aufbereiten Geodaten, Herzstückbezogene Kommunikation etc.)

2.2: Honorare für Vertiefung der im Rahmen des Syntheseberichts erarbeiteten Bestvariante zwecks Sicherstellung einer werthaltigen Grundlage und gut vorbereiteten Projektdokumentation für die Folgearbeiten von BAV und SBB (Optimierung Trassierung und Gleiskonfiguration, Konzept Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, Lüftungskonzept, Risikoanalyse, Abklärung relevante Umweltthemen, Abstimmung Bahnsystem/Tramnetz etc.)

3.1: Aufwand AggloBasel (Vertrag vom 11. Mai 2015, aufgelöst per 30. September 2017) zu Gunsten BS/BL: Lohnkosten inkl. Personalnebenkosten, Gemeinkosten bis 30. September 2017

3.2 Aufwand BS zu Gunsten Konsortium BS/BL (Konsortialvertrag vom 28. Februar 2018): Lohn- und Lohnnebenkosten, Infrastrukturkosten vom 1. Oktober 2017 bis 31. Dezember 2019)



3.3: Honorare/Spesen für Finanzbuchhaltung, Unterstützung Beschaffungswesen/Controlling, Personalbeschaffung (enthält einzelne Aufwandpositionen mit Anteil BS=100% und BL=100%)

4.1: Einmaliger Beitrag BAV an die Kosten für den Aufbau Organisation Bahnknoten Basel

Per Stichtag 31. Dezember 2019 präsentiert sich die Mittelsituation bzw. die Schlussabrechnung per Stichtag Ende 2019 wie folgt:

	<b>Gesamtbetrag</b>	<b>Anteil BS = 2/3</b>	<b>Anteil BL = 1/3</b>
Gesprochene Herzstück-Vorprojekte	29'300'000	19'533'000	9'767'000
Total Aufwand (exkl. Beitrag BAV)	7'231'000	4'834'000	2'397'000
Beitrag BAV	-70'000	-47'000	-23'000
Total Aufwand (inkl. Beitrag BAV)	7'161'000	4'787'000	2'374'000
<b>Per 31.12.2019 nicht beanspruchte Mittel (Nettobetrachtung)</b>	<b>22'139'000</b>	<b>14'746'000</b>	<b>7'393'000</b>

Von der Ausgabenbewilligung BS über 19'553'000 Franken sind abzüglich dem Beitrag vom BAV 4'787'000 Franken beansprucht. Somit stehen für **BS noch ein Restmittel in der Höhe von 14'746'000** Franken zur Verfügung.

Von der Ausgabenbewilligung BL über 9'767'000 Franken sind abzüglich dem Beitrag vom BAV 2'374'000 Franken beansprucht. Somit stehen für **BL noch ein Restmittel in der Höhe von 7'393'000** Franken zur Verfügung.

## 7.2 Notwendige Mittel BS und BL für die Weiterbearbeitung

BS und BL können ihren auf Bahnknoten und Herzstück bezogenen Aufgaben nur nachkommen, wenn sie über genügend finanzielle und personelle Ressourcen sowohl auf Ebene Bahnknoten (Beiträge an die neue Organisation Bahnknoten Basel unter Leitung BAV) als auch – dies gilt mindestens für den Kanton BS – auf Ebene Kanton verfügen.

Die Mittel für die nun notwendigen Arbeiten Stufe Bahnknoten sowie für die Planungsarbeiten der Phasen strategische Planung, Vorstudie und Vorprojekt werden mit diesem Ratschlag beantragt. Die verbliebenen Mittel, die ursprünglich für das Vorprojekt Herzstück beantragt und genehmigt wurden, werden nicht beansprucht. Die Höhe der neu beantragten Mittel und die aus dem Ratschlag Vorprojekt Herzstück verbliebenen Restmittel sind etwa gleich hoch.

### A. Mittelbedarf BS/BL Ebene Bahnknoten (Nummer 2):

Anlässlich der Sitzung der Projektsteuerung Bahnknoten Basel vom 5. Dezember 2019 haben die Bahnknoten-Partner (BAV, SBB, BEV (Bundeseisenbahnvermögen), BS, BL) die neue Zusammenarbeitsvereinbarung ‚Projekt Herzstück im Bahnknoten Basel‘ unterzeichnet. An den Kosten, die aus den geplanten Bahnknoten-Mandaten Dritter entstehen, haben sich diese Partner mit einem jeweils mandatspezifisch zu vereinbarenden Anteil zu beteiligen. Seitens BAV ist geplant, einen Dritten mit den operativen Arbeiten zur Koordination auf Stufe Bahnknoten (vom BAV mit ‚Stabstelle‘ bezeichnet) zu beauftragen. Die Ausschreibung dieser Arbeiten ist geplant; es liegen zur Zeit seitens BAV noch keine verbindlichen Kostenangaben vor. Es ist davon auszugehen, dass die Koordination Stufe Bahnknoten noch während vieler Jahre notwendig sein wird.

Die für BS und BL entstehenden Kostenanteile sind angesichts der noch vielen Unklarheiten nachstehend vorerst konservativ abgeschätzt. Für diese Stabstelle wird mit jährlichen Kosten von

300'000 Franken gerechnet. Als Kostenteiler wird ein kantonaler Anteil (BS und BL zusammen) von 40% angesetzt. Die Aufteilung des kantonalen Anteils auf BS und BL soll wie bisher im Verhältnis 2/3 zu 1/3 erfolgen, d.h. 26.67% BS und 13.33% für BL. Die Mandatsdauer wird mit 8 Jahren angesetzt, womit sich Kosten von 640'000 Franken ergeben.

Es ist damit zu rechnen, dass auf Stufe Bahnknoten mit grösserer Wahrscheinlichkeit auch Leistungen nötig sein werden, die von weiteren Auftragnehmenden ausserhalb des Stabsstellenmandates erbracht werden müssen (z.B. Verkehrsanalysen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Unterstützungsleistungen für Kommunikation). Hierfür sind anteilige Kosten von 533'000 Franken eingestellt. Für die Mitwirkung und Interessenvertretung BS wird projektbezogen einzusetzendes Personal benötigt. Für die kommenden 8 Jahre sind dafür 1'600'000 Franken eingerechnet. Um den aktuellen Planungsunsicherheiten Rechnung zu tragen, sind zudem Reserven von 333'000 Franken eingeplant, womit sich für Basel-Stadt auf Stufe Bahnknoten Kosten von insgesamt 3'106'000 Franken ergeben.

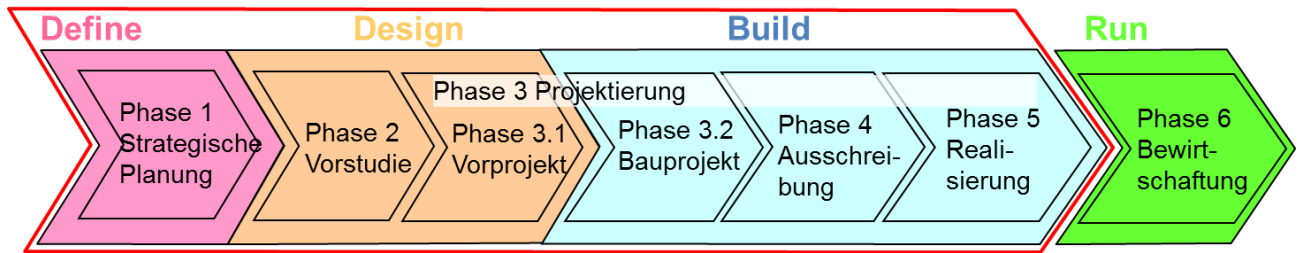
## **B. Mittelbedarf Ebene Kanton BS (Nummern 4 und 5):**

Das Herzstück mit dem damit möglichen S-Bahn-Angebot wird die regionale Erreichbarkeit der Stadt Basel und insbesondere der Stadträume im Umfeld der Bahnhöfe SBB, Badischer Bahnhof und St. Johann sowie der neuen Haltestellen Mitte, Klybeck, Solitude und Morgartenring, deutlich erhöhen. Damit verbunden sind Chancen für die Entwicklung der Stadt sowie des Umfelds der künftigen Haltestellen, die es durch sorgfältige Integration des Infrastrukturprojekts in den Stadtkörper optimal zu nutzen gilt. Für den Stadtraum Bahnhof SBB und Umgebung läuft bereits eine entsprechende Studie, die in einer vertieften Situationsanalyse konzeptionelle städtebauliche Aussagen macht. Dies geschieht in enger Abstimmung mit dem eigentlichen Projekt Herzstück. So können beispielsweise Fragen der optimalen Lage der zusätzlichen Perronzugänge, deren Einbindung in den öffentlichen Raum und die Anbindung an das städtische Tram- und Busnetz auf konzeptioneller Stufe geklärt werden.

Für die Stadträume rund um die übrigen Bahnhöfe und Haltestellen, die durch den Ausbau des S-Bahn-Angebots höhere Frequenzen erhalten oder erst neu erstellt werden, stehen solche konzeptionelle Untersuchungen noch aus. Auch für diese Stadträume gilt es, strategische Entwicklungskonzepte zu erstellen. Auf der Ebene der Gesamtstadt sind die Erkenntnisse zusammenzuführen und zu plausibilisieren, um die Planungsinstrumente (Kantonaler Richtplan, Zonenplan) an die veränderte Situation, die sich mit der Inbetriebnahme des Herzstücks einstellt, anzupassen und damit Bevölkerung, Wirtschaft und Politik Planungssicherheit zu verschaffen.

Die Anforderungen an die kantonalen Infrastrukturen, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel umgestaltet werden müssen, sind noch nicht so weit definiert, dass entsprechende Vorprojekte ausgelöst werden können. Die hierfür notwendigen Planungsarbeiten sind auf die Planung/Projektierung der Bahnanlagen zeitlich und inhaltlich abgestimmt voranzutreiben. Die Weiterbearbeitung der Bahnanlagen darf nicht durch fehlende Vorgaben seitens der kantonalen Infrastrukturen behindert werden und umgekehrt sollen die städtischen Interessen bei der Bahnplanung berücksichtigt werden.

Der generelle Ablauf bei Planung, Projektierung und Realisierung wurde im Kanton BS in Anlehnung an das in SIA-Normen definierte Phasenkonzept festgelegt. Das für die BS-eigenen Vorhaben geltende Prozedere ‚Geschäftsmodell Infrastruktur‘ präsentiert sich wie folgt:



Es wird vorgeschlagen, dass die Mittel für die Planungs- und Vorprojektierungsarbeiten (BVD-Phasen 1, 2 und 3.1) der BS-Vorhaben, die in einem engen Zusammenhang mit dem Bahnknoten und vor allem dem Herzstück stehen, zur Sicherstellung der notwendigen schnellen Bearbeitung zusammen im Rahmen dieses Ratschlages bewilligt werden sollen. Auf Grund der geltenden finanzhausrechtlichen Bestimmungen können diese Arbeiten nicht aus einem Topf finanziert werden. Die Leistungsphasen 1 und 2 („define“, Nummer 4) müssen mit nicht-aktivierbaren Mitteln finanziert werden, während die Arbeiten der Leistungsphase 3.1 („design“, Nummer 5) mit aktivierbaren Mitteln finanziert werden.

Die Planungen des Kantons für die stadtseitigen Infrastrukturen im Umfeld der Bahnhöfe und Haltestellen werden terminlich abgestimmt auf die Inbetriebnahme der jeweiligen Bahninfrastrukturen. Sie werden also gestaffelt und in enger Koordination mit den Planungen des BAV durchgeführt. Hohe Dringlichkeit haben die Arbeiten für Centralbahnplatz, Markthallenplatz und Margarethenbrücke. Diese stehen in engem Zusammenhang mit der Verbesserung der Perronerschlissung Bahnhof Basel SBB sowie mit anstehenden Erhaltungsmassnahmen und müssen unverzüglich an die Hand genommen werden. Die konzeptionelle Grundlage liegt hier mit dem Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB (kurz vor dem Abschluss) bereits vor. Ebenso eine hohe Dringlichkeit haben die Planungen rund um die neuen Haltestellen Solitude und Morgartenring, weil mit deren Inbetriebnahme aus heutiger Sicht im Jahr 2028 gerechnet werden kann.

Im Rahmen der strategischen Planungsarbeiten sowie der Vorstudien geht es darum, die Anforderungen an die kantonalen Infrastrukturen soweit zu definieren und die Machbarkeiten von Lösungsansätzen zu überprüfen, dass anschliessend entsprechende Vorprojekte ausgelöst werden können. Für die Planungsphase „Define“ benötigt der Kanton BS eine Projektstelle mit einer Mandatsdauer von 5 Jahren und Kosten von insgesamt 750'000 Franken (150'000 Fr. p.a.). Für die Weiterbearbeitung des umfangreichen Projektportfolios im Rahmen der Projektphase „Design“ wird eine weitere Projektstelle benötigt. Die entsprechenden Kosten sind mit 1'260'000 Franken veranschlagt (Mandatsdauer über 7 Jahre, 180'000 Fr. p.a.).

Bei diesen beiden Stellen geht es um klassische Projektleitertätigkeiten. Diese umfassen im Wesentlichen die Festlegung der Projektziele sowie des Vorgehens und der Projektorganisation, die Beschaffung von Leistungen Dritter, die Führung des Projektteams, das Projektcontrolling sowie die Information/Kommunikation mit Beteiligten und Betroffenen.

In der Phase ‚define‘ sind dies Aufgaben in der Phase der Planung/Konzeptfindung, in der Phase ‚design‘ geht's um die weitere Konkretisierung dieser Planungen im Rahmen der Vorprojektierung.

In Kapitel „D. Quantitative Abschätzung des Mittelbedarfs“ sind in der Tabelle unter „Aufwand Weiterbearbeitung kantonale Infrastrukturen BS“ (3'750'000 Franken bzw. 7'500'000 Franken) die Kosten des befristet anzustellenden Personals genauso enthalten wie die Kosten für den Einkauf Leistungen Dritter.

Aus heutiger Sicht stehen die folgenden Planungsarbeiten im Vordergrund:

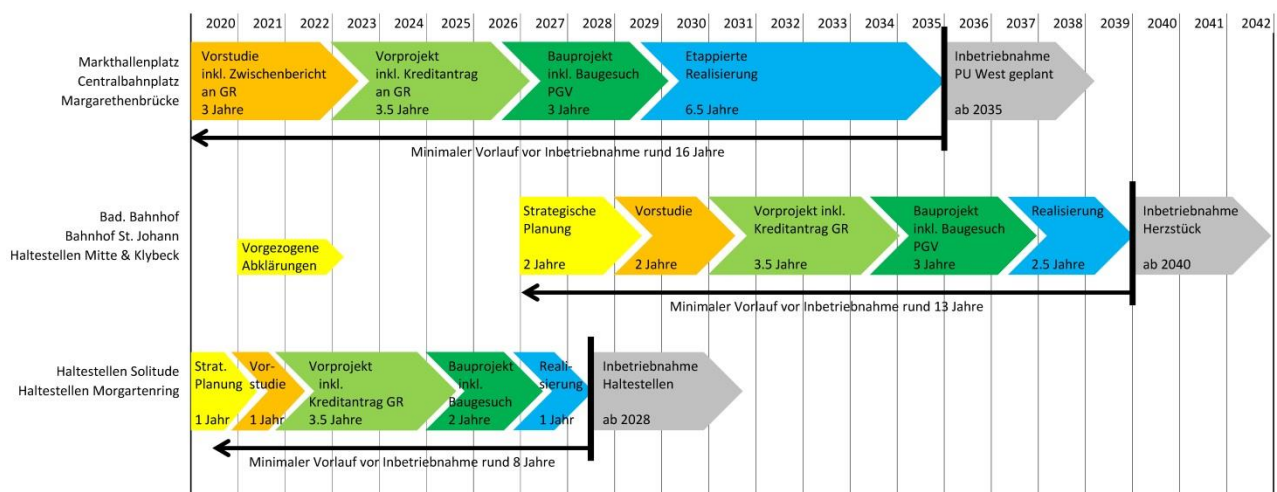
- Konzeptionelle Untersuchungen der Stadträume im Umfeld der künftigen Bahnhöfe und Haltestellen der S-Bahn gemäss Angebotskonzept 2035
- Abstimmung Tram-/Busnetz auf Bahnangebot-/Infrastruktur für Zwischen- und Zielzustand

- Klärung der Anforderungen an kantonale Infrastrukturen für alle Verkehrsmittel sowie die Stadtgestaltung, Erstellung von Machbarkeitsstudien sowie Formulierung der Pflichtenhefte für die Ausarbeitung von Vorprojekten namentlich für folgende Räume:
  - Bahnhof SBB: Centralbahnplatz/Markthallenplatz inklusive Margarethenbrücke
  - Badischer Bahnhof
  - Bahnhof St. Johann
  - S-Bahn Haltestelle Basel Mitte
  - S-Bahn-Haltestelle Klybeck
  - S-Bahn-Haltestelle Solitude
  - S-Bahn-Haltestelle Morgartenring

Die Bearbeitung der kantonalen Projekte muss zeitlich unbedingt mit den Planungen des Bundes bzw. der SBB für das Bahnsystem Schritt halten. Es zeichnet sich schon heute ab, dass hierfür kantonsseitig besondere Anstrengungen und rasches Arbeiten nötig sind. Am dringendsten wird es sein, das im Raum Bahnhof Basel SBB wichtigste Vorhaben des Stadtraums Centralbahnplatz/Markthallenplatz/Margarethenbrücke rasch bis zur Baureife voranzutreiben. Um dies auch in finanzieller Hinsicht zu ermöglichen, werden bereits mit diesem Ratschlag für die oben aufgeführten Vorhaben die Mittel für die notwendigen Vorprojektierungen (Leistungsphase 3.1) beantragt.

Insgesamt werden für die obgenannten Vorhaben zur Bearbeitung der Planungsphasen ‚define‘ und ‚design‘ Mittel von 11'310'000 Franken benötigt und beantragt.

Folgende Abbildung zeigt eine Terminübersicht über die notwendigen Planungsarbeiten der Phasen strategische Planung, Vorstudie und Vorprojekt, für die mit diesem Ratschlag die Mittel beantragt werden.



Es ist ein Reporting vorgesehen, das nach Abschluss der Vorstudien und vor Inangriffnahme der nachfolgenden Vorprojektierung den Regierungsrat und den Grossen Rat BS mittels Zwischenbericht wiederum über den Stand der Arbeiten und der Mittelbeanspruchung informiert.

**C. Mittelbedarf für von BS und BL gemeinsam zu finanzierende Aufgaben (Nummer 4)**

Zur Zeit stehen hier vor allem die Arbeiten zur optimalen Abstimmung von Tram- und Bussystem auf das Bahnsystem im Vordergrund. Diese Aufgabe betrifft beide Kantone und soll wie bisher auch gemeinsam finanziert werden. Der Umfang der Arbeiten wird unter anderem auch durch die auf Stufe Bahnknoten festzulegenden Realisierungsetappen bestimmt, auf die dann auch die Entwicklung des Tram-/Busnetzes abzustimmen ist. Die Frage der Etappierung ist auf Stufe Bahnknoten in den kommenden ein bis zwei Jahren zu klären; der notwendige Aufwand kann deshalb heute erst grob abgeschätzt werden. Es handelt sich um Planungsaufgaben, die den Leistungsphasen 1 und 2 zuzuweisen sind und somit mit nicht aktivierbaren Mitteln (Nummer 4)

zu finanzieren sind. Die Finanzierung soll über im Rahmen des Budgetprozesses genehmigte Mittel erfolgen.

#### D. Quantitative Abschätzung des Mittelbedarfs

In der nachfolgenden Tabelle ist der mutmassliche Mittelbedarf BS zusammengestellt:

<b>A. Beteiligung an Aufwand Stufe Bahnknoten Basel (Nummer 2)</b>	<b>Aufwandanteile BS+BL</b>	<b>Aufwand BS allein</b>
Anteil BS und BL an Aufwand externe Stabstelle Bahnknoten Basel 40% bzw. BS=26.67%/BL=13.33% von 300'000.--/a über 8 Jahre bzw. Anteil am Gesamtaufwand Stabstelle von 2'400'000.--	960'000	640'000
Anteil BS und BL an Leistungen Dritter für Arbeiten Stufe Bahnknoten (Annahme: Anteil=40%, davon Anteil BS = 2/3) (u.a. Verkehrsanalysen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Kommunikation, Personalaufwand z.L. Herzstückmitteln etc.)	800'000	533'000
Personalaufwand BS z.L. Herzstückmitteln: Annahme 200'000.--/a über 8 Jahre	1'600'000	1'600'000
Reserve BS/BL (Annahme: BS=2/3)	500'000	333'000
<b>TOTAL Aufwand von BS und /BL Stufe Bahnknoten ab 1.1.2020</b>	<b>3'860'000</b>	<b>3'106'000</b>
<b>B. Aufwand Weiterbearbeitung kantonale Infrastrukturen BS</b>		
a) <b>Define</b> (Phase 1 strategische Planung, Phase 2 Vorstudie, Nummer 4)		
konzeptionelle Untersuchungen der Stadträume im Umfeld der Bahnhöfe und Haltestellen	1'000'000	1'000'000
Abstimmung Tram-/Busnetz auf Bahnangebot/-infrastruktur für Zielzustand und einzelne Realisierungsetappen, Annahme: Kostenteilung BS=2/3, BL=1/3	450'000	300'000
Centralbahnplatz/Markthallenplatz (Knoten Markthalle inkl. Margarethenbrücke)	800'000	800'000
Haltestelle Basel Mitte	100'000	100'000
Haltestelle Klybeck	200'000	200'000
Badischer Bahnhof	100'000	100'000
Bahnhof St. Johann	100'000	100'000
Haltestelle Solitude (Ausgabenbewilligung vorhanden)	100'000	100'000
Haltestelle Morgartenring	100'000	100'000
Projektbezogen engagiertes Personal BS Annahme 150'000 Fr. p.a. für 5 Jahre	750'000	750'000
Kosten Kommunikation BS z.L. Herzstückausgabenbewilligung	200'000	200'000
<b>TOTAL Define</b>	<b>3'900'000</b>	<b>3'750'000</b>
b) <b>Design</b> (BVD-Phase 3.1 Vorprojekt, Nummer 5), Auslösung auf Grund Zwischenbericht an GR		
Centralbahnplatz/Markthallenplatz (Knoten Markthalle inkl. Margarethenbrücke) Annahme: Bausumme 150 Mio., davon 3%	3'000'000	3'000'000
Haltestelle Basel Mitte Annahme: Bausumme BS =10 Mio., davon 3%	300'000	300'000
Haltestelle Klybeck Annahme: Bausumme BS=50 Mio., davon 3%	1'000'000	1'000'000

Badischer Bahnhof Annahme: Bausumme BS=20 Mio., davon 3%	500'000	500'000
Bahnhof St. Johann Annahme: Bausumme BS=20 Mio., davon 3%	500'000	500'000
Haltestelle Solitude (Ausgabenbewilligung vorhanden) Annahme: Bausumme BS=10 Mio., davon 3%	500'000	500'000
Haltestelle Morgartenring Annahme: Bausumme BS=5 Mio., davon 3%	500'000	500'000
Projektstelle BS Annahme: 180'000 Fr. p.a. für 7 Jahre	1'260'000	1'260'000
<b>TOTAL Design</b>	<b>7'560'000</b>	<b>7'560'000</b>
<b>TOTAL kantonale Infrastrukturen BS ab 1.1.2020</b>		<b>14'416'000</b>

## 8. Sicherstellung einer unterbrochslosen Zahlungsfähigkeit bis die definitive Ausgabenbewilligung vorliegt

Für Planung und Projektierung der in engem Zusammenhang mit dem Bahnknoten stehenden städtischen Infrastrukturen werden – wie vorstehend dargelegt – neue Mittel beantragt. Ein Teil dieser Mittel wird allerdings so dringend benötigt, dass die entsprechenden Arbeiten nicht erst dann ausgelöst werden können, wenn eine neue Ausgabenbewilligung des Parlamentes rechtskräftig geworden ist. Sie müssen rasch ausgelöst werden, damit die Planungsarbeiten Dritter nicht behindert werden. Diese Dringlichkeit ist vor allem beim Bahnhof Basel SBB, Markthallenplatz/Centralbahnplatz/Margarethen- und Markthallenbrücke gegeben. Bei der Erweiterung/Anpassung der Publikumsanlagen müssen nach Abschluss der Arbeiten für das Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB unverzüglich die anschliessenden Vorstudien ausgelöst werden.

Ebenso dringend ist die Weiterführung bzw. der Abschluss der Arbeiten für die Optimierung des Zusammenspiels Bahnsystem mit dem Nahverkehrssystem. Die entsprechenden Arbeiten sind im Gang. Sie werden im 2020 abgeschlossen und müssen deshalb zeitnah schlussfinanziert werden können.

Die notwendigen Mittel, die zur Sicherstellung einer unterbrochslosen Planungsarbeit und Zahlungsfähigkeit benötigt werden, werden auf 200'000 Franken geschätzt. Sie sollen vorerst der Planungspauschale des BVD belastet werden. Sobald die beantragte Ausgabenbewilligung (Nummer 4) rechtskräftig vorliegt, sollen die entsprechenden Kosten dieser neuen Ausgabenbewilligung angerechnet werden.

## 9. Motion der RegioKo und der UVEK

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Januar 2017 die nachstehende Motion der Regio-Ko und der UVEK dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Eine nachhaltige und gut funktionierende Mobilität in der Region setzt voraus, dass die Siedlungen an gut erschlossenen Standorten, insbesondere entlang der Bahnkorridore, verdichtet werden. Auf diesem Grundsatz baut das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel auf. Aufgrund der wachsenden Mobilitätsnachfrage wird die Bedeutung der Bahn als leistungsfähiges Rückgrat des Verkehrssystems immer grösser. Bisher kann die Bahn in der Region Basel dieser Rolle nur bedingt gerecht werden, weil die Taktabstände heute zu gross und die einzelnen Linienäste nicht zu Durchmesserlinien verbunden sind (Linienende oder aufwändiger Richtungswechsel an einem der beiden grossen Basler Bahnhöfe). Das ist ineffizient, teuer und für die Fahrgäste unattraktiv. Abhilfe schaffen kann nur eine neue unterirdische Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof, das so genannte Herzstück, zusammen mit Ausbaumassnahmen auf den

Zulaufstrecken. Der Bau des Herzstücks schliesst die Lücke im Netz und ermöglicht die Schaffung von Durchmesserlinien, wie sie in erfolgreichen Bahnnetzen in Agglomerationen üblich sind. Zudem ermöglicht das Herzstück, je nach Ausgestaltung des Projekts, Fernverkehr effizienter durch die Stadt zu bringen und die Güterverkehrsachsen zu entlasten sowie die Kapazität des Bahnhofs SBB auszubauen. Das Projekt ist also auch national für die Bahninfrastruktur von grosser Bedeutung.

Der Regierungsrat hat sich am 26. April 2016 dafür ausgesprochen, mit dem Bund Verhandlungen über eine Vorfinanzierung des Herzstücks der Durchmesserlinie Basel aufzunehmen. Mit dieser richtungsweisenden Entscheidung soll der Weg geebnet werden, dass der Bund das Projekt in den Ausbauschnitt 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur aufnimmt, obwohl die Mittel derzeit knapp sind. Die Rückzahlung der vom Kanton vorfinanzierten Mittel könnte dann aus den Geldern des Ausbauschnitts 2035 erfolgen.

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt unterstützt mit grosser Überzeugung das Projekt Herzstück. Es ist für die Agglomeration Basel, die ganze trinationale Region Basel, für die Entwicklung des Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorts sowie des Siedlungsraums und für den nationalen und internationalen Zugverkehr in der Region das absolut wichtigste Verkehrsinfrastrukturprojekt der vergangenen und kommenden Jahrzehnte sowie national von grosser Bedeutung. Die Agglomeration und ganze Region Basel braucht das Herzstück, das trinationale Bahnnetz und die Entflechtung für den Güterverkehr dringend. Die Ankündigung des Regierungsrats, eine Vorfinanzierung von Investitionskosten des Herzstücks mit dem Bund zu verhandeln, war aus Sicht des Grossen Rats, mit Blick auf die überragende Bedeutung des Projekts für die Region, ein richtiger und politisch sehr begrüssenswerter Schritt. Der Regierungsrat wird beauftragt, die entsprechenden Verhandlungen mit dem Bund umgehend aufzunehmen und dem Grossen Rat bis Ende 2017 einen Ratschlag für die Vorfinanzierung der Investitionskosten vorzulegen.

Für die RegioKommission: David Wüest-Rudin, Präsident

Für die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission: Michael Wüthrich, Präsident“

In seiner Stellungnahme vom 4. April 2017 hält der Regierungsrat fest, dass er es zum damaligen Zeitpunkt noch als verfrüht beurteilt, dem Grossen Rat bis Ende 2017 einen Ratschlag für die Vorfinanzierung des Herzstücks mit den genauen Investitionskosten vorzulegen. Bis zum Abschluss des Botschaftsentwurfs zum STEP-Ausbauschnitt 2030/35 im Bundesparlament seien die Voraussetzungen für eine allfällige Vorfinanzierung noch nicht gegeben. Der Regierungsrat hat damals auch festgehalten, dass für den Fall, dass eine Vorfinanzierung dannzumal überhaupt noch notwendig ist, er voraussichtlich erst bis ca. 2020 eine definitive Vereinbarung mit dem Bund zur Vorfinanzierung des Herzstücks abschliessen können.

Auf Grundlage der vorstehend dargelegten Ausgangslage hatte der Regierungsrat dem Grossen Rat beantragt, ihm die Motion der RegioKo und der UVEK zur Erfüllung innert vier Jahren bis 2020 zu überweisen. Diesem Antrag folgend hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 28. Juni 2017 dem Regierungsrat die Motion zur Ausarbeitung einer Vorlage bis 31. Dezember 2020 überwiesen.

Die Thematik ‚Vorfinanzierung‘ zielte darauf, die Projektierung und Realisierung des Herzstücks zu beschleunigen. Die finanziellen Mittel für die Projektierung stehen nun bundesseitig in genügendem Umfang zur Verfügung. Der zeitliche Ablauf des Vorhabens wird nun kaum noch durch finanzielle Aspekte bestimmt, sondern vor allem durch das Engagement des Bundes. Auf Grund der neuen Ausgangslage, dass der Bund für die Projektierung des Herzstücks zuständig ist und auch für die Finanzierung von dessen Realisierung aufkommen muss, ist die Thematik der Vorfinanzierung hinfällig und die Motion kann als erfüllt abgeschrieben werden.

## **10. Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenplatz**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2018 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenplatz dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen.

„Mit der kürzlich präsentierten Weiterbearbeitung des Herzstücks Regio-S-Bahn wurde als neues Element der Margarethenplatz präsentiert. Dieser Platz, als verbreiterte Margarethenbrücke, böte eine attraktive Verbindung zu den SBB-Perrons.

Mit dem Neubau der Margarethenbrücke könnte das Gleisfeld West im Bahnhof SBB/SNCF neu geordnet werden. Eine Verlängerung der Perrons bis zum neuen Platz wäre angesagt. Damit ergäbe sich ein attraktiver Übergang von der Tramlinie 2 von/nach Binningen zu den Zügen. Aber auch mit der Tramlinie 16 von/zur Heuwaage - Innenstadt wäre die Erreichbarkeit der Züge schneller als über den Centralbahnplatz.

Weiter ergäben sich attraktive Umsteigepunkte für die Tramlinien 1 und 8, die am Brückenkopf/Markthalle halten. Damit würde sich ein Umweg für viele Passagiere über den Centralbahnplatz erübrigen. Ein guter Westzugang zu den Perrons würde die Passerelle SBB entlasten, was zu einer besseren Verteilung der Gäste in den Zügen beitragen würde.

Mit dem Ausbau der Bahn Richtung Flughafen und Frankreich ist ein Neubau der Margarethenbrücke zwingend, damit normale Doppelstockzüge verkehren können. Das Herzstück Regio-S-Bahn benötigt in der Umsetzung noch einige Jahre. Um im Bahnknoten Basel schrittweise Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr zu erreichen, ist ein baldiger Neubau der Margarethenbrücke mit dem angedachten Margarethenplatz naheliegend. Er schafft weder ein Präjudiz, noch verhindert er zukünftige weitere Ausbauschritte.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob als "Baustein" im Projekt Bahnknoten Basel die Erneuerung der Margarethenbrücke mit der Idee des Margarethenplatzes unverzüglich an die Hand genommen und umgesetzt werden kann.

Jörg Vitelli, Oswald Inglin, Roland Lindner, Harald Friedl, Tim Cuénod, Michael Wüthrich, Dominique König-Lüdin, Danielle Kaufmann, Sibylle Benz, Stephan Luethi-Brüderlin, Barbara Wegmann, Beat Leuthardt, Aeneas Wanner, Raphael Fuhrer, Rudolf Rechsteiner, Heiner Vischer“

Der Regierungsrat berichtet zu diesem Anzug wie folgt:

## **10.1 Die Margarethenbrücke im Kontext des Ausbaus des Bahnknotens Basel**

Der Bahnhof SBB und seine Umgebung stehen im Brennpunkt von Ausbau- und Transformationsvorhaben. Die Bahnanlagen im Bahnknoten Basel sind heute schon stark beansprucht. Mit dem geplanten weiteren Ausbau des Bahnangebots, namentlich dem Ausbau des trinationalen S-Bahnsystems, ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur unerlässlich.

Die Erschliessungsanlagen des Bahnhofs Basel SBB sind bereits heute zu Spitzenzeiten überlastet. Dasselbe gilt für den Centralbahnplatz. Mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots wird sich dieser Zustand noch akzentuieren. Ein Ausbau der Bahninfrastruktur ohne Ausbau der zugehörigen Publikums- bzw. Erschliessungsanlagen macht keinen Sinn. Entsprechend wurde im Rahmen der Projektorganisation Bahnknoten Basel auch die Thematik der Verbesserung der Perronerschiessung Bahnhof Basel SBB angegangen. Auf Grund einer Konzeptstudie<sup>1</sup> wurde entschieden, dass im Zielzustand die heutige Erschliessung sowohl durch eine Personenunterführung zwischen heutiger Passerelle und Margarethenbrücke als auch mit einem attraktiven Zugang ab der geplanten Margarethenbrücke verbessert werden soll. Der Centralbahnplatz soll auch in Zukunft Hauptzugangspunkt zum Bahnhof Basel SBB sein, er soll aber durch einen passend umgestalteten Knoten Markthalle und mit einer neuen Margarethenbrücke – zusammen bilden diese den „Markthallenplatz“ – spürbar entlastet werden.

Die geplanten Investitionen in das Herzstück und die durch die SBB geplanten Vorhaben im Rahmen der anstehenden Ausbauschritte sowie die Massnahmen zur Perronerschiessung des Bahnhofs bieten die grosse Chance, die Umgebung des Bahnhofs erheblich attraktiver zu gestalten und die Zugänglichkeit aus/zur Innenstadt und aus dem/zum Quartier Gundeldingen attraktiver zu gestalten. Die diesbezüglichen konzeptionellen Planungen wurden bereits im Frühjahr 2018 gestartet. Das Entwicklungskonzept soll im 2020 vorliegen. Danach sollen zur weiteren Konkretisierung der Randbedingungen und Aufgabenstellung die notwendigen Vorstudien lanciert

<sup>1</sup> „Entscheidungsgrundlagen zu den Publikumsanlagen Basel SBB“ erstellt durch die SBB, 2019



werden, prioritär für den Raum Markthallenplatz/Margarethenbrücke und Centralbahnplatz/-strasse.

Mit dem Beschluss des Ausbaus 2035 durch das eidgenössische Parlament im Jahr 2019 wurden nebst Mitteln für den Ausbau des Bahnsystems auf den Zulaufstrecken und Projektierungsmitteln für das Herzstück in Basel auch Mittel für die Verbesserung der Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB gesprochen. Für die Weiterbearbeitung all dieser Vorhaben ist nun der Bund zuständig. Die funktionalen, terminlichen und rechtlichen Abhängigkeiten der geplanten Vorhaben sind erheblich. Entsprechend kommt auch künftig einer wirkungsvollen Koordination aller Bahnknoten-Vorhaben eine grosse Bedeutung zu (vgl. Kapitel 6.1).

## 10.2 Notwendigkeit für den Ersatz der Margarethenbrücke

Die heute bestehende Margarethenbrücke ist im Eigentum der SBB. Sie überquert das Gleisfeld West des Bahnhofs Basel SBB und verbindet die Kreuzung Margarethenstrasse / Güterstrasse / Meret Oppenheim-Strasse mit dem Knoten Markthalle. Die Margarethenbrücke verfügt heute über je ein Trottoir, eine Fahrspur für den Individualverkehr und über zwei mittig angeordnete Tramgleise. Die Konfiguration der Margarethenbrücke entspricht den künftigen Anforderungen des Bahnverkehrs aus heutiger Sicht nicht mehr:

- Das Lichtraumprofil für die Bahn ist zu gering (Durchfahrtshöhe);
- Es stehen nur bei den beiden südlichsten Perrons Zugänge zu den Bahnperons zur Verfügung;
- Diverse Brücken-Systemteile müssen erneuert werden.

Auch seitens des Kantons Basel-Stadt werden an eine neue Margarethenbrücke als Teilsystem des Markthallenplatzes neue Anforderungen gestellt:

- Entlastung des Centralbahnplatzes;
- Anpassungen im Hinblick auf das Tramnetz 2040
- Attraktiver Zugang zu allen Perrons mit kurzen Verbindungswegen Bahn zu Tram/Bus/Stadt;
- Verbesserte Anbindung an die Stadt für Velofahrerinnen und Fussgänger.

Bereits heute ist deshalb klar, dass nur eine neue Margarethenbrücke den künftigen Anforderungen von Bahn und Stadt gerecht werden kann. Mit einer verbreiterten Margarethenbrücke würde ein attraktiver neuer Zugang zum Bahnhof SBB entstehen, der über den „Markthallenplatz“ und die Innere Margarethenstrasse in fussläufiger Distanz an die Innenstadt angeschlossen wäre.

In Ergänzung zur Absicht, die Margarethenbrücke zu erneuern, steht die Absicht, den Raum vor Markthalle/Elsässertor als Platz umzugestalten. Dieser „Markthallenplatz“ wird mit der neuen Perronerschiessung im mittleren Bereich des westlichen Gleisfeldes (Personenunterführung) an Bedeutung gewinnen. Funktional wird dieser Bereich in Zukunft einen vollwertigen Bahnhofszugang darstellen und dementsprechend angepasst werden müssen. Der neue Verkehrsknoten „Markthallenplatz“ soll die Umsteigefunktion der Margarethenbrücke integrieren. Zwei neue Plätze (Markthallenplatz und Margarethenplatz) machen aller Voraussicht nach keinen Sinn. Die Planungsarbeiten für den Markthallenplatz inklusive Margarethenbrücke sind aus Sicht des Kantons dringend und wichtig und sollen unverzüglich im Anschluss an das Entwicklungskonzept vorangerieben werden.

## 10.3 Neue Margarethenbrücke: Abhängigkeiten und Zeitverhältnisse

Für den Stadtraum Bahnhof Basel SBB wird seitens des Kantons Basel-Stadt zurzeit ein Entwicklungskonzept ausgearbeitet. Dieses formuliert Entwicklungsvorstellungen aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht. Es ist einleuchtend, dass zwischen dem Neubau der Margarethenbrücke und einer Umgestaltung des zu überquerenden Gleisfeldes grosse funktionale, technische, rechtliche und zeitliche Abhängigkeiten bestehen. Planung, Projektierung und Realisierung betreffen nicht nur einen Vorhabenträger und benötigen zudem viel Zeit. Die Komplexität des Gesamtsystems ist

entsprechend hoch. Es zeigt sich, dass ein Ersatz der Margarethenbrücke grundsätzlich folgende Abhängigkeiten mit weiteren Planungen aufwirft:

- Die Tramnetzentwicklung und die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz im Bereich Margarethenbrücke und „Markthallenplatz“;
- Die Gestaltung des „Markthallenplatzes“ und dessen Schnittstelle zur Margarethenbrücke; dabei insbesondere die Rampensituation auf beiden Seiten der Margarethenbrücke (Gundelungen und Viaduktstrasse);
- Die baulichen Vorhaben der SBB bezüglich der Ausbauschritte 2025 und 2035 sowie weiterer Bahnausbauten (Anschluss Euro Airport und Vier-Meter-Korridor Elsässerbahn);
- Die Anbindung an die Innenstadt über die Innere Margarethenstrasse;
- Die Erschliessung des Elsässertorgebäudes für den Motorisierten Individualverkehr;
- Die Realisierung zusätzlicher Veloabstellplätze im Raum Markthallenplatz und deren Erschliessung.

Eine wichtige Erkenntnis aus den bisherigen Arbeiten ist auch, dass die Konzeption des „Markthallenplatzes“ und somit die Umgestaltung des Knotens Markthalle und der Margarethenbrücke zusammen als eine Gesamtplanung umgesetzt werden muss. Der Ersatz der Margarethenbrücke kann nicht ohne die Abstimmung mit den genannten Planungen umgesetzt werden. Dem Regierungsrat ist jedoch bewusst, dass die Margarethenbrücke dabei ein Schlüssel-Projekt ist. Deshalb wird derzeit im Rahmen einer Ingenieurstudie geprüft, ob die Komplexität des Gesamtsystems mit einer stützenfreien Margarethenbrücke so reduziert werden könnte, dass eine zeitlich entkoppelte Bearbeitung von Bahnsystem und „Markthallenplatz“ umsetzbar ist. Bei einem positiven Befund bestünde die Möglichkeit, die stadtseitige Bearbeitung des „Markthallenplatzes“ zu beschleunigen. Davor muss mit den SBB zudem auch die Frage des künftigen Eigentums für dieses Bauwerk geklärt werden.

Das BAV hat parallel zu obgenannten Arbeiten des Kantons Basel-Stadt die SBB beauftragt, die künftige Konzeption des Bahnhofs Basel SBB unter Berücksichtigung der Anforderungen des Herzstücks auszuarbeiten. An der Konzeption des neuen Gleisfeldes für den ganzen Bahnhofsumperimeter wird zurzeit gearbeitet. Ergebnisse werden frühestens Ende 2020 vorliegen.

## **10.4 Antrag**

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen der Anzugstellenden nach einem raschen Neubau der Margarethenbrücke und hat für dessen Umsetzung bereits erste, in seiner Kompetenz liegende Massnahmen eingeleitet. Aufgrund der geschilderten Komplexität kann er jedoch nicht alleine und eigenständig handeln, da die Abhängigkeiten von anderen Vorhaben und Vorhabenträgern berücksichtigt werden müssen und sich ein Neubau in ein Gesamtkonzept und -zeitplan eingliedern muss. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass sowohl Markthallenplatz als auch Margarethenbrücke möglichst zügig konkretisiert und dass die entsprechen notwendigen Massnahmen so rasch als möglich umgesetzt werden.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenplatz stehenzulassen.

## **11. Formelle Prüfung**

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

## **12. Antrag**

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes.

**Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**

Ausserdem beantragen wir dem Grossen Rat gestützt auf unsere Ausführungen, die Motion der RegioKo und der UVEK betreffend Ratschlag für eine Vorfinanzierung der Investitionen in die Durchmesserlinien des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück) vom 28. Juni 2017 auf Grund der veränderten Ausgangslage als erfüllt abzuschreiben und den Anzug Vitelli und Konsorten betreffend Margarethenbrücke stehenzulassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

**Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten von Basel

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für die Finanzierung der Planung und Projektierung der mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen werden Gesamtausgaben in der Höhe von 14'416'000 Franken bewilligt. Diese teilen sich wie folgt auf:

3'106'000 Franken für die Finanzierung der ab 1. Januar 2020 für die Mitwirkung in der Projektorganisation Bahnknoten Basel entstehenden Aufwendungen zu Lasten der Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartementes.

Fr. 3'750'000 für die Finanzierung der Planung von mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen Franken zu Lasten der Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartementes.

Fr. 7'560'000 für die Finanzierung der Vorprojektierungen von mit den Bahninfrastrukturen Bahnknoten Basel zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.