



An den Grossen Rat

**24.1416.01**

19.5284.04  
19.5292.03  
19.5293.03

BVD/P241416, P195284, P195292, P195293

Basel, 30. Oktober 2024

Regierungsratsbeschluss vom 29. Oktober 2024

## **Ratschlag betreffend Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens**

**Ausgabenbewilligungen für die Planung und Projektierung von Gleisquerungen des Fuss- und Veloverkehrs**

sowie

### **Bericht**

- zur Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke

sowie

### **Beantwortung:**

- Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg,
- Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innerstadt

# Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>3. Ausblick</b>	<b>4</b>
<b>4. Auftrag</b>	<b>4</b>
<b>5. Planung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs</b>	<b>4</b>
5.1 Fussgänger- und Velobrücke Zoo «Zollibrücke»	4
5.2 Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»	8
5.3 Gleisfeldquerung für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB	9
5.4 Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	13
5.5 Velounterführung Hexenweglein – Peter Merian-Weg	14
5.6 Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	15
5.7 Peter Merian-Brücke	16
5.8 Veloparkierung am Bahnhof SBB	16
<b>6. Finanzielle Auswirkungen</b>	<b>17</b>
6.1 Kostenübersicht Mittel für Planung und Projektierung	17
6.2 Kreditstelle «Define FVV»	18
6.3 Kreditstelle «Design FVV»	18
6.4 Zusammenzug beantragte Mittel	18
<b>7. Weiteres Vorgehen und grober Zeitplan</b>	<b>19</b>
<b>8. Politische Geschäfte</b>	<b>19</b>
8.1 Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke	19
8.1.1 Stand	20
8.1.2 Antrag	20
8.2 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg	20
8.2.1 Stand	21
8.2.2 Antrag	21
8.3 Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innerstadt	21
8.3.1 Stand	22
8.3.2 Antrag	22
<b>9. Formelle Prüfung</b>	<b>23</b>
<b>10. Antrag</b>	<b>23</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir beim Grossen Rat für die weitere Planung und Projektierung von kantonalen Veloinfrastrukturen in Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel Gesamtausgaben von 6'880'000 Franken.

Die Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

Fr. 4'000'000 für die Finanzierung der Planung von Fuss- und Veloquerungen über die Bahn resp. von Fuss- und Veloverbindungen längs der Bahn (zusätzliche Projekte «Define») inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.

Fr. 2'880'000 für die Finanzierung der Projektierung von Fuss- und Veloquerungen über die Bahn resp. von Fuss- und Veloverbindungen längs der Bahn (zusätzliche Projekte «Design») inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1, „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.

## 2. Ausgangslage

Die Planung des Bahnknotens Basel ist inzwischen so weit fortgeschritten, dass auch die Planung und Projektierung von in Abhängigkeit stehenden Fuss- und Veloinfrastrukturen angegangen werden können. Dazu zählen unter anderem die Zollibrücke, die Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» und die Verbindung vom Gundeli in die Innenstadt im Bereich des Bahnhofs Basel SBB. Der Regierungsrat beantragt die dafür erforderlichen Mittel, damit die kantonalen Planungen mit den Planungen des Bundes mithalten können und Mehrwerte für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden können.

Mit vorliegendem Ratschlag beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat die folgenden Vorhaben zur Genehmigung:

- Antrag auf Ausgabenbewilligungen für die Planung und Projektierung von Gleisquerungen des Fuss- und Veloverkehrs
- Antrag auf Ausgabenbewilligung für personelle Ressourcen zur Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs
- Bericht zur Erfüllung einer Motion und Beantwortung von zwei Anzügen

Für die Planung und Projektierung belaufen sich die geschätzten Kosten auf 5,35 Mio. Franken. Für die zusätzlichen personellen Ressourcen beantragt der Regierungsrat 0,9 Mio. Franken für die Phase «Define» (Jahre 2025 bis 2029) und 0,63 Mio. Franken für die Phase «Design» (Kreditstelle, Jahre 2028 bis 2032).

Der Regierungsrat berichtet ausserdem zu den folgenden politischen Vorstössen (s. Kap. 8):

- Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke
- Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg
- Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innenstadt

### 3. **Ausblick**

Parallel zu diesem Ratschlag werden dem Regierungsrat resp. dem Grossen Rat drei weitere Ratschläge mit Bezug zum Ausbau des Bahnknotens zum Beschluss vorgelegt. Es sind dies:

- «Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel» zum (Zwischen-)Bericht der Arbeiten zum Herzstück und Bahnknoten, zur Beantragung von Mitteln für die weitere Planung des Bahnknotens sowie zur Beantwortung entsprechender politischer Vorstösse
- «Ratschlag betreffend Finanzierung von Veloinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel» zur Beantragung der Mittel für die Umsetzung von Velomassnahmen sowie Veloabstellplätzen im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB mit Beantwortung entsprechender politischer Vorstösse
- «Ratschlag betreffend Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Vor- und Bauprojekt für eine neue Margarethenbrücke» zur Beantragung der Mittel für die Beteiligung des Kantons an der Projektierung einer neuen Margarethenbrücke.

Mit dem gewählten Vorgehen mit drei separaten Vorlagen bleibt der Umfang der einzelnen Ratschläge thematisch überschaubar, respektive die dort jeweils abgehandelten Projekte sind auf die unterschiedlichen Planungsphasen abgestimmt.

### 4. **Auftrag**

Der Regierungsrat hat in seinem Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten von Basel (20.0571.01) die Notwendigkeit von Anpassungen des Stadtraums in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel dargelegt. Am 9. September 2020 hat der Grosse Rat diesem Ratschlag zugestimmt und damit Mittel für Entwicklungskonzepte, weiterführende Vorstudien und Vorprojekte an den Bahnstationen und Bahnhöfen in Basel genehmigt. Der Regierungsrat berichtet zum Stand dieser Arbeiten in einem separaten "Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel".

Viele Infrastrukturprojekte für den Fuss- und Veloverkehr stehen in Abhängigkeit der Planung des Bahnknotens. Diese heute fehlenden Verbindungen sind in den entsprechenden Teilrichtplänen vorgesehen und sind zum Teil auch politisch gefordert. Mit dem vorliegenden Ratschlag berichtet der Regierungsrat über den Stand der Planungen dieser Fuss- und Veloprojekte und schätzt die erforderlichen Mittel für die nächsten Planungsphasen ab. Zudem beantwortet der Regierungsrat die damit zusammenhängenden politischen Vorstösse.

### 5. **Planung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs**

Mit den fortschreitenden Planungen rund um den Ausbau des Bahnknotens Basel hat sich gezeigt, dass neben den Arbeiten in direktem Zusammenhang mit der Bahninfrastruktur ergänzende Planungen und Projektierungen nötig werden, insbesondere von verschiedenen Fuss- und Veloquerungen über die Bahn sowie längs der Bahn. Weil der Platz- und Infrastrukturbedarf der Bahn immer konkreter wird, können auch die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr im direkten Umfeld der Bahn oder zum Queren der Bahngleise mit grösserer Planungssicherheit untersucht und geplant werden.

#### 5.1 **Fussgänger- und Velobrücke Zoo «Zollibrücke»**

Die Fussgänger- und Veloverbindung Bachletten – Gundeldingen ist bereits behördenverbindlich im Richtplan als Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke» verankert und Teil des kantonalen Velorouten- und Fusswegnetzes. Mit dieser Direktverbindung kann eine wichtige Netzlücke geschlossen und Basel West sowie der Bachgraben (Velovorrangroute des Agglomerationsnetzes) direkt und sicher

mit dem Bahnhof Basel SBB verbunden werden. Die Verkehrssicherheit wird dank der neuen Verbindung massgeblich erhöht, denn die heutigen Verbindungen führen über die stark befahrene Viaduktstrasse bzw. den anspruchsvollen Dorenbachkreisel. Aufgrund der Anbindung des Bahnhofs Basel SBB ist mit einer hohen Nutzung der Zollibrücke zu rechnen. Die aktuellen Abschätzungen zeigen auf, dass mit etwa 1'500 Personen zu Fuss und 4'500 Velofahrende pro Tag gerechnet werden darf.

Mit dem im Jahr 2021 für den Bahnknoten Basel getroffenen Stossrichtungsentscheid (Zielzustand mit Herzstück und Tiefbahnhof Basel SBB) und den zwischenzeitlich weiterführenden Planungsarbeiten hat die SBB auch die Gleisführung im Perimeter Zoo im Wesentlichen festgelegt. Mit diesen wichtigen Randbedingungen konnte das Bau- und Verkehrsdepartement die Bearbeitung der Vorstudie «Fussgänger- und Velobrücke Zoo» im Jahr 2022 starten.

- Die neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke muss sicher und gut begeh- und befahrbar sein. Die Anforderungen richten sich nach den schweizerischen Normen.
- Anschlüsse an die Oberwilerstrasse im Westen bzw. an den Höhenweg im Osten.
- Aufwärtskompatible Konstruktion und Tragwerk, d.h. Bau und Betrieb müssen möglich sein mit den heutigen und zukünftigen Infrastrukturen der SBB-Anlage.
- Umweltverträgliche Lösung mit den Schwerpunkten Naturwerte, Biotopverbundsystem als Vernetzungssachse, naturschutzfachliche Anliegen und mögliche Ersatzmassnahmen.
- Nachhaltige und dauerhafte Bauweise, auch im Sinne des Stadtklimakonzepts (z.B. wenig Versiegelung, allfällige Beschattung des Fuss- und Velowegs, allfällige Begrünung).
- Minimierter Betriebs- und Unterhaltsaufwand des Bauwerks (möglichst ohne Sperrung von Gleisen und sicher befahrbar durch Fahrzeuge des Unterhalts und der Einsatzdienste).
- Städtebaulich gut integriertes Bauwerk.

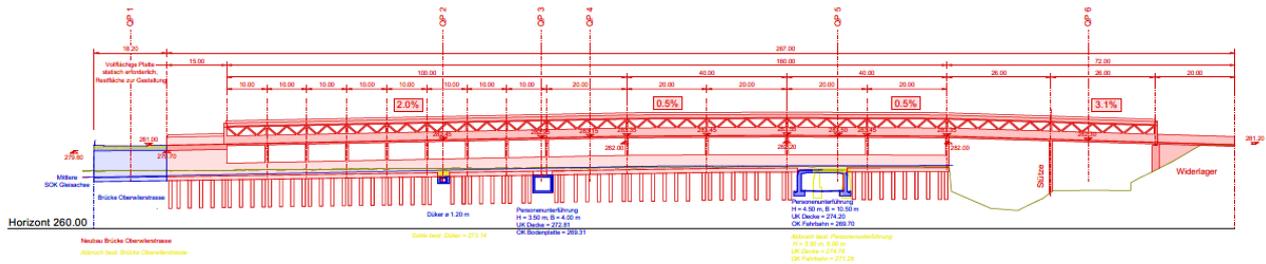
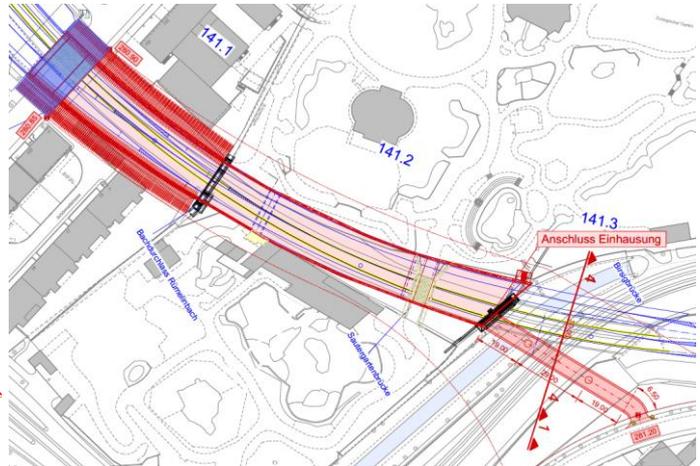
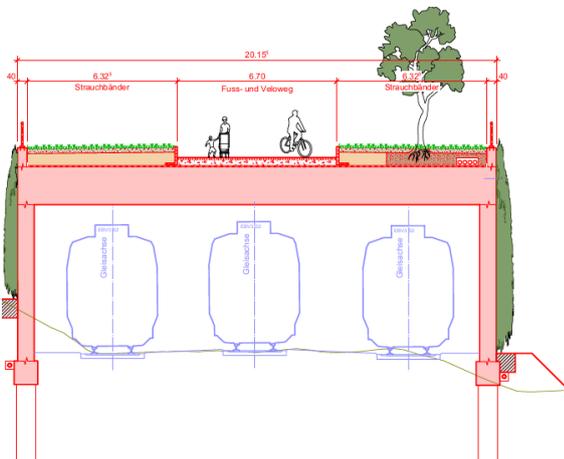
Des Weiteren hat das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen der Vorstudie gemeinsam mit den wichtigsten Stakeholdern SBB und Zoo weitere Vorgaben definiert:

- Das Wohlbefinden und die Sicherheit der Zootiere, des Personals und der Zoobesuchenden sind gewährleistet und die Besuchenden können ein möglichst ungetrübtes Naturerlebnis geniessen.
- Der Zoo Basel fordert, dass das Trasse einer Zollibrücke ausschliesslich im Perimeter der «Elsässerbahn» liegt.
- Der Zoo wünscht, dass SBB-Bahnanlagen und die Zollibrücke möglichst unauffällig sind.
- Das Werfen von Gegenständen in den Zoo oder gefährliche Störungen, z.B. durch Laserattacken, müssen ausgeschlossen sein.
- Weitere Ausbaupläne des Zoo Basel, wie z.B. eine zweite zoo-interne Bahnunterführung, dürfen durch die Zollibrücke nicht verunmöglicht werden.
- Die Anforderungen aus den derzeit noch laufenden Vorstudien zum Ausbau des Bahnhofs Basel SBB beinhalten im Bereich des Zoos eine Auffächerung auf eine dritte und vierte Gleisachse und eine Absenkung des gesamten Gleistrassees. Die Strassenüberführung Oberwilerstrasse soll im Gleisbereich verbreitert und die Birsigbrücken müssen um eine Gleisachse erweitert werden. Dies ist die Voraussetzung, um im westlich anschliessenden Bahngraben Auszugsgleise zu erstellen, die für den zukünftigen Betrieb des Bahnhofs Basel SBB gemäss aktueller Planung notwendig sind. Die Realisierung erfolgt voraussichtlich frühestens ab 2032 und ist Voraussetzung für den Bau der Zollibrücke.
- Der Bau einer Zollibrücke muss unter Bahnbetrieb möglich sein, mindestens auf einem Gleis und rund um die Uhr, an allen Tagen der Woche, denn die Strecke der «Elsässerbahn» hat internationalen Verkehr, Güterverkehr und S-Bahn-Betrieb.

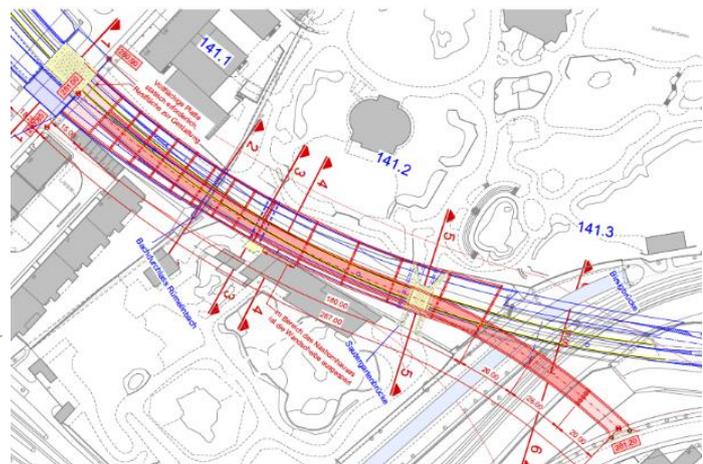
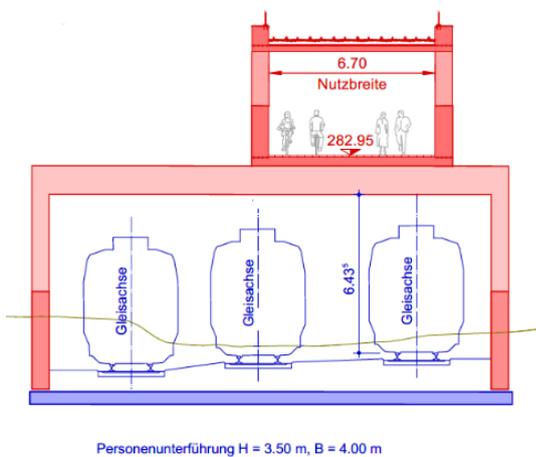
Im Rahmen der Vorstudie Zollibrücke hat das Bau- und Verkehrsdepartement gesamthaft sechs Varianten mit einer direkten Linienführung im Perimeter der «Elsässerbahn» untersucht. Diese unterscheiden sich in der Bauweise (Einhausung des Gleistrassees mit obenliegendem Fuss- und Veloweg oder Brückenkonstruktionen auf Abstützungen) und in der Linienführung (teilweise neben oder direkt über den Gleisen).

Die Varianten sind durch eine Arbeitsgruppe (betroffene Dienststellen, SBB, Zoo Basel) nach den Kriterien Mobilität, Verkehr und Sicherheit, Städtebau und Gestaltung, Umwelt, Unterhalt und Betrieb, Beeinflussung SBB sowie Beeinflussung Zoo beurteilt worden. Daraus resultiert die folgende Rangfolge:

- Rang 1: Vollständige Einhausung
- Rang 2: Balkenbrücke auf Jochen über der Bahn
- Rang 3: Schrägseilbrücke über der Bahn



Zollbrücke – Variante Vollständige Einhausung Bahntrasse (mit obenliegendem Fuss- und Veloweg)





Aufgrund der zeitlichen Abhängigkeit von der Bahnplanung hat das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen der Vorstudie Zollibrücke auch Varianten für eine alternative Streckenführung untersucht, die über die bestehenden Strassen rund um den Dorenbachkreisel und über das Dorenbachviadukt verlaufen könnten. Allerdings konnte keine dieser Varianten überzeugen, weder als Ersatz für die Zollibrücke als direkte Verbindung noch für ein zeitlich befristetes Provisorium.

In der folgenden Bearbeitungsphase soll deshalb mittels Studienverfahren (Planungswettbewerb) nach der bestmöglichen Konstruktion gesucht werden, die die verschiedensten Zielvorgaben von Kanton und Privaten berücksichtigt. Dabei müssen die Abhängigkeiten mit dem äusserst komplexen Bahnbetrieb, dem Ausbau des Bahnknotens und die Ausbaupläne des Zoos berücksichtigt werden.

Das Bau- und Verkehrsdepartement kann die nächste Bearbeitungsphase erst starten, wenn die oben erwähnten Ausbaupläne der SBB im Perimeter Zoo genügend konkret sind sowie deren Finanzierung gesichert ist. Der Regierungsrat geht davon aus, dass dies erst in ein paar Jahren der Fall sein wird.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die Mittel für die Planung (Abschluss Phase Vorstudie), die Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbs (Fr. 750'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Erfolgsrechnung (Fr. 3.1 Mio.)) sowie die Projektierung (Phase Vorprojekt, Fr. 360'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Investitionsrechnung (Fr. 2.25 Mio.)). Mit diesem Vorgehen kann das Bau- und Verkehrsdepartement unmittelbar nach den entsprechenden Entscheiden zum Bahnausbau mit der Weiterplanung der Zollibrücke beginnen.

## **5.2 Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»**

Die Verbindung der beiden Entwicklungsgebiete Wolf und Dreispitz Nord für den Fuss- und Veloverkehr ist ein wichtiges Element zur besseren Anbindung der neuen Wohnquartiere sowie zur Förderung der aktiven Mobilität und einer Stadt der kurzen Wege.

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat mit Verkehrsmodellen erste grobe Abschätzungen zum Potenzial der Brücke vorgenommen. Unter der Annahme, dass die angedachten Arealentwicklungen umgesetzt sind, wird täglich mit mehreren tausend Personen zu Fuss oder mit dem Velo gerechnet. Die Attraktivität der Verbindung für den Veloverkehr nimmt deutlich zu, wenn zusätzlich die Velopasserelle Wolf – St. Alban weiter nach Norden in den Bereich Engalgasse umgesetzt würde (s. Kap. 5.4 «Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban»).

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat mit der Beantwortung zur Motion Bau- und Raumplanungskommission betreffend Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» (23.5087.02) zu den Planungen berichtet. Die Planung der Gleisanlagen der SBB zeigt, dass es nicht ohne weiteres möglich ist, Stützen für eine Brücke im Gleisfeld zu setzen. Die Festlegung von Standorten für Stützen bedingt die Zustimmung der SBB und des Bundesamts für Verkehr und kann nur in Abstimmung mit diesen Partnern erfolgen. Um sich von der Entwicklung des Gleisfelds unabhängig zu machen, sollen in der nächsten Planungsphase auch Brückentypologien ohne Stützen oder mit einem flexiblen Stützenraster geprüft werden.

Gewichtige Herausforderungen für die Brücke sind die Überwindung des Gleisfelds mit oder ohne Stützen, die Einbindung der langen Rampen an den Enden der Brücke sowie die Auswirkungen auf die benachbarten Areale wie beispielsweise den Wolfgottesacker. Trotz der Herausforderungen will der Regierungsrat die Planungen zusammen mit den betroffenen Partnern weiterführen. Dazu muss das Bau- und Verkehrsdepartement mit Machbarkeitsstudien alle relevanten Grundlagen zusammengetragen und damit ein Programm für einen Brückenwettbewerb erarbeiten. Basierend auf den Ergebnissen des Wettbewerbs können mit der Erarbeitung des Vorprojekts weitere Details und vor allem die Kosten berechnet werden.

Eine grobe Kostenschätzung des beauftragten Ingenieurbüros beziffert die Kosten für eine Brücke ohne Abstützungen zum heutigen Zeitpunkt auf etwa 45 Mio. Franken. Mit Abstützungen können die Kosten möglicherweise in der Grössenordnung von 10 Mio. Franken gesenkt werden, weil die Brückenkonstruktion an Komplexität verlieren würde. Die Baukosten wurden anhand der Längen und Flächen der Bauwerke sowie gängiger Kosten für die entsprechenden Elemente (Brücke, Rampe, etc.) abgeschätzt. Aufgrund der Komplexität des Bauens im Bereich der Bahngleise ist zusätzlich mit Drittkosten für die Bahnsicherheit und die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs im ein- bis tiefen zweistelligen Millionenbereich zu rechnen. Für die Mittel zum Bau der Brücke wird der Regierungsrat dem Grossen Rat im gegebenen Fall einen Ratschlag unterbreiten.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die Mittel für die Planung (Phase Vorstudie), die Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbs (Fr. 900'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Erfolgsrechnung (Fr. 3,1 Mio.)) sowie die Projektierung (Phase Vorprojekt, Fr. 540'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Investitionsrechnung (Fr. 2,25 Mio. Franken)).

### **5.3 Gleisfeldquerung für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB**

Die Veloverbindungen zwischen den baselstädtischen Quartieren Bruderholz bzw. Gundeldingen und der Innenstadt entsprechen noch nicht den kantonalen Vorgaben. Der Regierungsrat hat bereits mehrfach im Rahmen der Beantwortung politischer Vorstösse zum wichtigen Anliegen einer Verbesserung der Verbindungen Stellung genommen und betont, dass es ihm ein grosses Anliegen ist, die Verbindung zwischen dem Gundeldinger-Quartier und der Innenstadt für den Veloverkehr zu verbessern. Der neuste politische Vorstoss, der dieses Anliegen zum Inhalt hat, ist die Motion Christoph Hochuli und Konsorten betreffend Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor (23.5452.02).

Um das Potenzial für eine oder mehrere weitere Veloquerung(en) der Bahngleise im Bereich des Bahnhofs Basel SBB zu beurteilen sowie die Herausforderungen und Rahmenbedingungen zu benennen, hat das Bau- und Verkehrsdepartement unter Federführung des Amts für Mobilität eine Korridorstudie «Gesamtschau Veloquerungen am Bahnhof SBB (VQB)» erstellt. Der Betrachtungsperimeter geht von der Margarethenbrücke bis zur Münchensteinerbrücke und schliesst alle potentiell denkbaren Möglichkeiten ein, wie z.B. eine oberirdische Velopasserelle oder eine unterirdische Querungsanlage. Einige der aufgeführten Verbindungen werden bereits im Rahmen eigenständiger Projekte untersucht und geplant, wie beispielsweise die Verbindungen über die Margarethenbrücke, Nauentor oder über die Peter Merian-Brücke. Eine andere Veloverbindung ist bereits als «Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB» behördenverbindlich verankert und Teil des kantonalen Veloroutennetzes.

Mit dem im Jahr 2021 für den Bahnknoten Basel getroffenen Stossrichtungsentscheid (Zielzustand mit Herzstück und Tiefbahnhof Basel SBB) und den zwischenzeitlich weiterführenden Planungsarbeiten hat die SBB auch die Gleisführung im Perimeter Bahnhof SBB im Wesentlichen festgelegt. Mit den nachfolgenden wichtigen Randbedingungen konnte das Bau- und Verkehrsdepartement die Bearbeitung der Gesamtschau im Jahr 2022 starten:

- Ein künftiges Bauwerk muss den relevanten Bau- und Ausgestaltungsnormen entsprechen und damit die Sicherheit der Nutzenden sowie einen zuverlässigen Betrieb und Unterhalt gewährleisten.
- Aufwärtskompatible Konstruktion und Tragwerk, d.h. Bau und Betrieb müssen möglich sein mit den heutigen und zukünftigen Infrastrukturen, sowohl der SBB-Anlage, als auch mit dem veränderten «Stadttraum Bahnhof SBB».
- Umweltverträgliche Lösung mit den Schwerpunkten Naturwerte, naturschutzfachliche Anliegen und mögliche Ersatzmassnahmen.
- Nachhaltige und dauerhafte Bauweise, auch im Sinne des Stadtklimakonzepts (z.B. wenig Versiegelung, allfällige Beschattung für die Veloquerung, allfällige Begrünung).

- Unterhaltfreundliches Bauwerk, das sicher betreibbar sowie mit Fahrzeugen des Unterhalts und der Einsatzdienste gut befahrbar ist.
- Städtebaulich gut integrierbares Bauwerk, auch im Sinne der Denkmalpflege.

Des Weiteren hat das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen dieser Gesamtschau mit den wichtigsten Stakeholdern SBB und Post Immobilien weitere Randbedingungen festgelegt:

- Die Anforderungen aus der derzeit noch laufenden SBB-Vorstudie zum Bahnknoten mit Herzstück (Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel, VKKB) beinhalten im Bereich Bahnhof SBB Anpassungen in den oberirdischen Anlagen sowie einen Neubau eines Tiefbahnhofs mit zwei Personenunterführungen sowie weiterer Anlagen. Diese Planungen müssen für eine Velloverbindung berücksichtigt werden.
- Der Bau einer zusätzlichen Veloquerung muss unter Bahnbetrieb möglich sein, der Bahnhof Basel SBB hat internationalen Verkehr, Güterverkehr und S-Bahn-Betrieb, bis auf wenige Ausnahmen werden alle Gleise benötigt, rund um die Uhr, an allen Tagen der Woche.
- Der Bau einer zusätzlichen Veloquerung im Bereich des heutigen Postgebäudes muss kompatibel sein zu den Neubauplänen des Nautentors.
- Die Schutzinteressen gemäss dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz bringen insbesondere für oberirdische Anlagen hohe Anforderungen mit sich und schränken die Bandbreite von bewilligungsfähigen Lösungskonzepten im Umfeld der geschützten Gebäude des Bahnhofs, der Markthalle sowie der Blockrandbebauung im Bahnhofsquartier ein.

Im Rahmen der Gesamtschau hat das Bau- und Verkehrsdepartement drei Korridore ausgewählt mit dem Ziel, diese etwas genauer zu betrachten und skizzenhaft darzustellen:

- Korridor [2]: Oberirdische Querung parallel der provisorischen Passerelle der SBB in «kurzer» und «langer» Variante
- Korridor [4]: Unterirdische Querung «Gleisfeldquerung Ost» in Anlehnung der Lage im Teilrichtplan Velo zwischen der Solothurnerstrasse/IWB-Plätzchen und der Centralbahnstrasse
- Korridor [6]: Unterirdische Querung unter Nutzung des bestehenden sog. «Neuen Post-Tunnels» unter den Gleisen zwischen der Solothurnerstrasse und dem Postgebäude



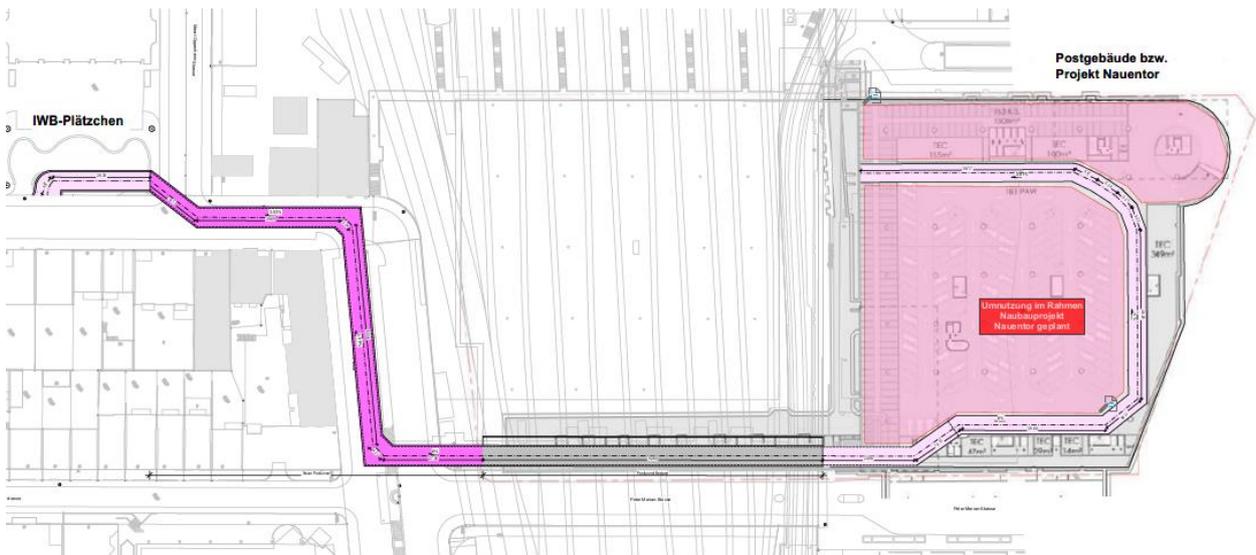
Veloquerung – Korridor [2] Oberirdische Querung parallel zur provisorischen Passerelle der SBB (kurz)



Veloquerung – Korridor [2] Oberirdische Querung parallel zur provisorischen Passerelle der SBB (lang)



Veloquerung – Korridor [4] Unterirdische Querung «Gleisfeldquerung Ost»



Veloquerung – Korridor [6] Unterirdische Querung unter Nutzung des bestehenden «Neuen Post-Tunnels»

Allen drei Korridorvarianten ist gemeinsam, dass diese nur in Abhängigkeit zu den Ausbausritten des Bundes (SBB) geplant und realisiert werden können. Die Sicherheitsanforderungen für einen Bau und den Betrieb der Veloverbindung unter laufendem Bahnbetrieb sind äusserst anspruchsvoll. Eine erste Einordnung ergibt, dass die Bauwerke in den Korridoren [2] und [6] frühestens mit oder nach dem Ausbauschritt 2035 der SBB bzw. dem Neubau des Nautentors realisiert werden könnten. Der Velotunnel als «Gleisfeldquerung Ost» im Korridor [4] kann aus heutiger Sicht nur zusammen oder allenfalls nach der Realisierung des Tiefbahnhofes Basel SBB realisiert werden.

Eine Variantenbewertung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Eine Velopasserelle im Korridor [2] als oberirdische Querung parallel zur provisorischen Passerelle der SBB könnte in der kurzen Variante nicht ohne Einfluss (Abbruch oder Teilabbruch) auf die Gebäude Elsässertor oder Westflügel des Bahnhofgebäudes sowie auf die Durchfahrtsbreite der Centralbahnstrasse realisiert werden. Weil bei dieser Variante ein sehr grosser Höhenunterschied überwunden werden muss, braucht es eine entsprechend lange Velorampe.
- Der grösste Teil der Velopasserelle führt als Brücke über Bahnhofsanlagen (Gleisfelder und Perrons). Diese Bahnhofsanlagen werden derzeit und auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten mehrmals erheblich umgebaut. In der Folge ergibt schon eine grobe Betrachtung, dass es sehr schwierig wird, geeignete Standorte für Brückenstützen im Gleisfeld oder auf den Perrons festzulegen. Daher müssten auch technische Lösungen untersucht werden, bei denen keine Stützen im Gleisfeld erforderlich sind oder die Stützen nachträglich angepasst bzw. verschoben werden können. Diese Lösungen werden somit sehr komplex, was die Planungszeit sowie den Genehmigungsprozess verlängert und die Velopasserelle insgesamt teuer macht.
- Sowohl für die kurze als auch die lange Ausführung der Velopasserelle kann die Kantonale Denkmalpflege keine Bewilligung in Aussicht stellen. Eine oberirdische Querung in jeder Form würde eine starke Beeinträchtigung der geschützten Bauten darstellen und ist in den Abschnitten der Schutzzonen nicht möglich, da die Anforderungen an ein Ortsbild von nationaler Bedeutung verletzt würden.
- Eine Velopasserelle im Korridor [2] wäre unter Umständen als Provisorium denkbar, z.B. um während der Realisierung der Margarethenbrücke eine sichere Baustellenumfahrung anbieten zu können.
- Variante Korridor [4] als unterirdische Veloquerung kann nicht unabhängig vom geplanten Tiefbahnhof realisiert werden. Ausserdem würde diese Veloquerung in das Untergeschoss des Centralbahnparkings münden oder dieses durchqueren, was dort zu Anpassungsmassnahmen führen würde.
- Der heutige «Neue Post-Tunnel» als wesentlicher Bestandteil der Variante Korridor [6] liegt sehr tief. Eine entsprechend lange Auffahrtsrampe für Velo würde die Nutzung der Untergeschosse des geplanten Nautentors stark beeinträchtigen.

- Durch die unmittelbare Nähe der Variante Korridor [6] zur Peter Merian-Brücke sowie zur geplanten neuen oberirdischen Veloquerung als Bestandteil des Projekts Nautentor wäre die zukünftige Nutzung eines langen und zudem sehr tiefen Velotunnels sehr fraglich.

Eine grobe Kostenschätzung des beauftragten Ingenieurbüros beziffert die reinen Baukosten zwischen 26 Mio. Franken (Variante [2] Velobrücke «kurz»), 70 Mio. Franken (Variante [6] «Neuer Posttunnel») und 125 Mio. Franken (Variante [4] «Gleisfeldquerung Ost»). Die Baukosten wurden anhand der Längen und Flächen der Bauwerke sowie gängiger Kosten für die entsprechenden Elemente (Brücke, Rampe etc.) abgeschätzt. Aufgrund der Komplexität des Bauens im Bereich der Bahngleise ist zusätzlich mit Drittkosten für die Bahnsicherheit und die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs im ein- bis tiefen zweistelligen Millionenbereich zu rechnen.

Die Chancen, dass eine Velopasserelle im Korridor [2] realisiert werden kann, ist aus den erwähnten Gründen äusserst gering. Insbesondere die städtebauliche Akzeptanz und der Umstand, dass die Kantonale Denkmalpflege keine Bewilligung in Aussicht stellen kann, sprechen eindeutig gegen diesen Korridor. Ausserdem steht mit der geplanten neuen Margarethenbrücke ab etwa 2037 eine wesentlich komfortablere und viel besser in das Velonetz eingebundene Brücke mit grosszügigen Velostreifen zur Verfügung. Aus diesen Gründen steht der Regierungsrat einer Velopasserelle, ob als «lange» oder «kurze» Variante an diesem Ort ablehnend gegenüber und wird sie – zumindest als definitive Lösung – nicht weiterverfolgen.

Der Velotunnel «Neuer Posttunnel» im Korridor [6] wird insbesondere auf Grund seiner grossen Höhendifferenzen sowie wegen der massiven Nutzungseinschränkungen bedingt durch die Velorampen in den Untergeschossen des geplanten Nautentors als sehr kritisch eingestuft. Die Akzeptanz einer Veloquerung an diesem Ort ist zudem kaum gegeben, da unmittelbar in der Nachbarschaft die Peter Merian-Brücke komfortablere Querungsmöglichkeiten bietet. Aus diesen Gründen wird der Regierungsrat einen Velotunnel im Korridor [6] nicht weiterverfolgen.

Der Velotunnel «Gleisfeldquerung Ost» im Korridor [4] ist lang, teuer und kann erst in ein paar Jahrzehnten in Abhängigkeit zum geplanten Tiefbahnhof Basel SBB realisiert werden. Der Regierungsrat möchte diese Veloquerung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie näher betrachten, weil die Verbindung sehr direkt ist und eine attraktive Anbindung an den Bahnhof bieten könnte. Der Regierungsrat will mit fundierter Kenntnis über die Machbarkeit sowie die Kosten über die Weiterführung der Planung entscheiden.

Der Grosse Rat hat den Regierungsrat mit der Motion Christoph Hochuli und Konsorten betreffend «Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor» beauftragt, die Idee einer provisorischen Passerelle im Korridor [2] zu untersuchen. Wie oben erläutert, erachtet der Regierungsrat diese Verbindung als kritisch.

Gestützt auf diesen Bericht will der Regierungsrat in der folgenden Planungsphase zwei Machbarkeitsstudien zur weitergehenden Untersuchung der «Oberirdischen Querung parallel zur provisorischen Passerelle» als Provisorium im Korridor [2] sowie zur «Gleisfeldquerung Ost» im Korridor [4] auslösen. Damit ist die in der Motion Christoph Hochuli geforderte Machbarkeitsstudie abgedeckt.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die dafür notwendigen Mittel für die Planung (Phase Vorstudie, Fr. 750'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Erfolgsrechnung (Fr. 3,1 Mio.)) und die Projektierung (Phase Vorprojekt, Fr. 750'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Investitionsrechnung (Fr. 2,25 Mio.)).

#### **5.4 Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban**

Neben der Verbindung des Entwicklungsgebiets Wolf in Richtung Gundeldingen ist auch die Verbindung zum benachbarten Quartier St. Alban für den Fuss- und Veloverkehr sehr wichtig. Eine entsprechende Verbindung über die Bahngleise und die Autobahnausfahrt ist in den Teilrichtplänen

Velo sowie Fuss- und Wanderwege als Vororientierung enthalten. Die bestehenden Verbindungen über die Zeughausstrasse oder die St. Jakobs-Strasse bedeuten für viele Wegebeziehungen einen Umweg und sind wegen der grossen Verkehrsmengen sowie der Tramschienen und Tramhaltestellen für den Veloverkehr weniger attraktiv.

Das Bau- und Verkehrsdepartement untersucht deshalb die Rahmenbedingungen und mögliche Varianten für eine direkte Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Entwicklungsgebiet Wolf und dem bestehenden Quartier St. Alban im Bereich Singerstrasse – Engelgasse.

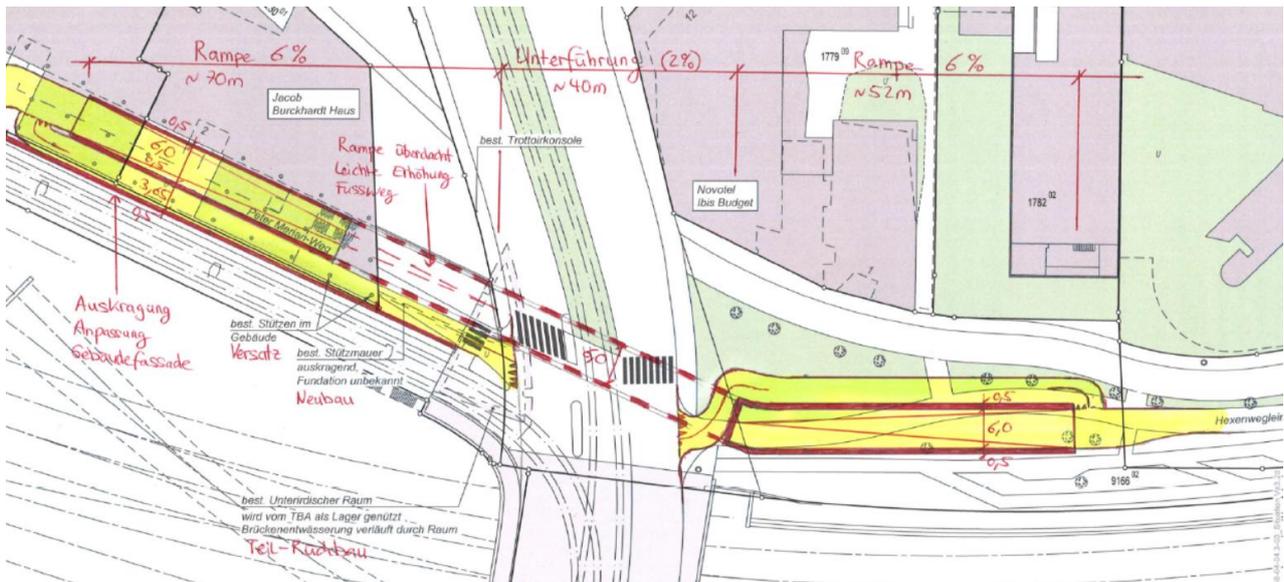
Das Bau- und Verkehrsdepartement schätzt die reinen Baukosten auf etwa 15 Mio. Franken. Die Baukosten wurden anhand der Längen und Flächen der Bauwerke sowie gängiger Kosten für die entsprechenden Elemente (Brücke, Rampe etc.) abgeschätzt. Aufgrund der Komplexität des Bauens im Bereich der Bahngleise ist zusätzlich mit Drittkosten für die Bahnsicherheit und die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs im ein- bis tiefen zweistelligen Millionenbereich zu rechnen.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die Mittel für die Planung (Phase Vorstudie), die Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbs (Fr. 500'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Erfolgsrechnung (Fr. 3,1 Mio.)) sowie die Projektierung (Phase Vorprojekt, Fr. 250'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Investitionsrechnung (Fr. 2,25 Mio.)).

## **5.5 Velounterführung Hexenweglein – Peter Merian-Weg**

Die Veloverbindung zwischen Peter Merian-Weg und Hexenweglein hat als Teil der Velo-Achse zwischen Centralbahnstrasse und St. Alban-Ring bzw. St. Jakobs-Strasse in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Sie führt heute an der Oberfläche über die Münchensteinerstrasse, wo nur sehr begrenzt Potenzial für Verbesserungsmassnahmen vorhanden ist. Eine Velounterführung unter der Münchensteinerstrasse hindurch erachtet der Regierungsrat deshalb als grundsätzlich sinnvoll. Der durchschnittliche werktägliche Verkehr entlang dieser Achse umfasst derzeit rund 3'000 Velofahrten. Bis in rund 15 Jahren könnte sich diese Zahl verdoppeln – unter anderem in Zusammenhang mit anstehenden Arealentwicklungen und der Aufwertung von agglomerationsweiten Velovorzugsrouten. Dieser erwartete Zuwachs ist für die Beurteilung des potenziellen Nutzens einer Velounterführung von entscheidender Bedeutung.

In einer ersten Machbarkeitsstudie hat das Bau- und Verkehrsdepartement verschiedene Varianten für eine Velounterführung untersucht. Dabei muss ein künftiges Bauwerk den relevanten Bau- und Ausgestaltungsnormen des Kantons entsprechen, um einen zuverlässigen, komfortablen und vor allem sicheren Betrieb und Unterhalt zu gewährleisten. Aus der Variantenbetrachtung hat das Bau- und Verkehrsdepartement nur die Variante A2 identifizieren können, die diesen Anforderungen gerecht zu werden verspricht:



Velounterführung Hexenweglein – Variante 2A

Eine Erkenntnis aus dieser Betrachtung ist, dass eine normenkonforme Lösung nur realisiert werden kann, wenn zugleich umfangreich in die Struktur des Gebäudes Jacob Burckhardt-Haus eingegriffen wird. Zugleich würde die Nutzung des 1. Untergeschosses des Hauses stark eingeschränkt. Sowohl die Machbarkeit als auch die Verhältnismässigkeit dieser Velounterführung ist deshalb erst nach einer vertieften Untersuchung, unter Einbezug der betroffenen Liegenschaftseigentümer, abschliessend beurteilbar. Dabei sind die Auswirkungen auf das Gebäude detaillierter zu untersuchen und die möglichen Lösungsansätze mit den betroffenen Eigentümerschaften auszuloten.

Die aktuellen Planungen der SBB zum Ausbau des Bahnknotens zeigen, dass die Veloverbindung im Hexenweglein zusätzlich auch von Gleisanpassungen tangiert sein könnte. Ein Projekt Velounterführung Hexenweglein muss daher mit den sehr komplexen Planungen der SBB abgestimmt und kompatibel mit den Bahnausbauten ausgelegt werden.

Der Regierungsrat empfiehlt dem Grossen Rat, dass in der folgenden Planungsphase eine Vorstudie zur weitergehenden Untersuchung der Variante 2A «Gestreckte Linienführung mit je 6%» ausgelöst wird. Dabei sollen die Möglichkeiten und Abhängigkeiten einer Velounterführung mit den baulichen Randbedingungen sowohl aus dem Gebäude Jacob Burckhardt-Haus, als auch aus dem nördlichen Widerlager der Münchensteinerbrücke sowie aus den bestehenden und neu geplanten Stützmauern der SBB abgeglichen werden.

Das Bau- und Verkehrsdepartement schätzt die reinen Baukosten auf gut 10 Mio. Franken. Die Baukosten wurden anhand der Längen und Flächen der Bauwerke sowie gängiger Kosten für die entsprechenden Elemente (Brücke, Rampe etc.) abgeschätzt. Aufgrund der Komplexität des Bauens im Bereich der Bahngleise ist zusätzlich mit Drittkosten für die Bahnsicherheit und die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs im einstelligen Millionenbereich zu rechnen.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die dafür notwendigen Mittel für die Planung (Phase Vorstudie, Fr. 200'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Erfolgsrechnung (Fr. 3,1 Mio.)) und die Projektierung (Phase Vorprojekt, Fr. 350'000 als Teil der beantragten Mittel zu Lasten der Investitionsrechnung (Fr. 2,25 Mio.)).

## 5.6 Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob

Die Verbindung zwischen dem Hexenweglein und dem Areal Wolf ist im Teilrichtplan Velo eingetragen und quert die Gleise, die ebenfalls im Rahmen des Bahnknotenausbaus erweitert werden

sollen, parallel zur St. Jakob-Strasse. Da die Verbindung Bestandteil des Gesamtprojekts zur Erschliessung des Areals Wolf darstellt und hierfür in einem eigenen Ausgabenbericht Projektierungsmittel beantragt werden, wird sie hier nicht weiter erläutert.

## **5.7 Peter Merian-Brücke**

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat mit der Beantwortung zur Motion Bau- und Raumplanungskommission betreffend «Veloanbindung Gundeli» zu den Planungen berichtet. Mit einem separaten Ratschlag werden die erforderlichen Mittel für die Umsetzung der Massnahmen beantragt werden.

Die geplanten Massnahmen umfassen auch die Verbesserung der Veloverkehr-Querung von der Post-Passage zum Peter Merian-Weg an der Oberfläche. Eine erste Untersuchung des Bau- und Verkehrsdepartements hat gezeigt, dass eine Velo-Unterführung unter dem heutigen Strassenniveau und mit der bestehenden Peter Merian-Brücke nur realisiert werden kann, wenn umfangreiche Eingriffe in die Gebäudestrukturen des Postgebäudes, des Peter Merian-Hauses und des darunterliegenden Post-Bahnhofs möglich wären. Durch diese grossen baulichen Anpassungen würde auch die Nutzung der Untergeschosse in den aufgezählten Gebäuden massiv eingeschränkt. Der Regierungsrat verfolgt die Unterquerung der bestehenden Brücke nicht weiter, weil die Situation an der Oberfläche zeitnah verbessert wird und ein Neubau der Brücke mehr Spielraum für eine Unterquerung bietet.

Die Planungen der SBB für den Ausbau des Bahnhofs inkl. Tiefbahnhof zeigen, dass die heute vorhandenen Stützen des Postreitergebäudes im Gleisfeld künftig nicht mehr möglich sind. Post und SBB untersuchen deshalb für das künftige Nauentor eine Tragstruktur, die den Reiterbau ausserhalb des Gleisfelds abstützt. Auf der Südseite hat das Auswirkungen auf die Hochstrasse und Solothurnerstrasse, d.h. auf die südliche Auffahrtsrampe auf die Peter Merian-Brücke. Der Kanton wird deshalb zusammen mit Post und SBB eine Voruntersuchung zur Anpassung der Hochstrasse und der Solothurnerstrasse auslösen. Sie hat zum Ziel, aufzuzeigen, ob es möglich ist, den für eine Abstützung eines neuen gleisüberspannenden Gebäudes nötigen Platz freizuspielen und gleichzeitig für die anzupassende Hochstrasse und Solothurnerstrasse eine verkehrstechnisch und städtebaulich verträgliche Lösung zu finden.

Für die genannten Untersuchungen werden für den Kanton Ausgaben von unter 100'000 Franken veranschlagt. Diese können aus den bereits genehmigten Mitteln zur Planung des Bahnknotens finanziert werden.

## **5.8 Veloparkierung am Bahnhof SBB**

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Antwort zum Anzug Beatrice Isler und Konsorten betreffend «Veloabstellplätze rund um den Bahnhof SBB» (19.5073) über den Stand der Planung der Veloabstellplätze im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB am 10. Mai 2023 berichtet. In Abhängigkeit zur Bahnplanung erfolgt der nächste Bericht voraussichtlich im 2025. Im Folgenden erwähnt der Regierungsrat einzelne Planungen, die in Zusammenhang mit laufenden Projekten stehen.

Gestützt auf Abschätzungen zur Entwicklung der Bahnreisenden sowie des Anteils der Velofahrende bei der Zufahrt zum Bahnhof geht der Regierungsrat von einer langfristigen Nachfrage von ungefähr 11'000 Veloabstellplätzen für den Bahnhof Basel SBB aus.

Mit den neuen Perronzugängen im Westen des Bahnhofs planen der Kanton und die SBB auch die Erweiterung der Veloabstellplätze in diesem Bereich. So sind Veloabstellplätze in respektive unter der neuen Margarethenbrücke, jeweils an den Enden der Brücke, geplant. Der Kanton hat die Veloabstellplätze als wichtiger Bestandteil in das Programm des Studienauftrags («Wettbewerb») für eine neue Margarethenbrücke integriert.

Weiter wird nach Flächen in den umliegenden Gebäuden gesucht, die für Veloabstellplätze oder andere Bahnhofsnutzungen genutzt werden könnten. Das Gebäude «Elsässertor» liegt künftig sehr zentral im Bereich des Bahnhofschwerpunkts West. Die Umnutzung bestehender Flächen und Gebäude, auch für Veloabstellplätze, ist naheliegend und möglicherweise günstiger als der Neubau von Anlagen.

Im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofs erweitert die SBB auf der Südseite bis Ende 2025 auch die Zahl der Veloabstellplätze. Der Regierungsrat hat hierzu im Rahmen der Beantwortung zum Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Veloparking-Situation auf der Gundeli-Seite des Bahnhofs berichtet.

## 6. Finanzielle Auswirkungen

### 6.1 Kostenübersicht Mittel für Planung und Projektierung

Analog zum Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten von Basel werden für die zu untersuchenden Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs Mittel sowohl für die Vorstudie (Phase «Define» / Planung, Vorstudien inkl. allfällige Wettbewerbe) wie auch für die Phase Vorprojekt (Phase «Design» / Projektierung, Vorprojekte) beantragt<sup>1</sup>.

Phase «Define» (Planung: Vorstudie inkl. allfällige Wettbewerbe)

Projekt	«Define» Planung	«Design» Projektierung	Kosten Total inkl. MwSt. [Franken]
Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»	750'000	360'000	1'110'000
Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»	900'000	540'000	1'440'000
Gleisfeldquerung für Veloverkehr am Bhf. Basel SBB	750'000	750'000	1'500'000
Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	500'000	250'000	750'000
Velounterführung Hexenweglein - Peter Merian-Weg	200'000	350'000	550'000
<b>Total</b>	<b>3'100'000</b>	<b>2'250'000</b>	<b>5'350'000</b>

Insgesamt wird der Mittelbedarf auf 5,35 Mio. Franken geschätzt («Define»: Fr. 3,1 Mio. / «Design»: Fr. 2.25 Mio.). Die Schätzungen der erforderlichen Planungs- und Projektierungsmittel beruhen auf üblichen prozentualen Anteile der Kosten, abgeleitet von den geschätzten Baukosten. Sollten aufgrund der Ergebnisse der Vorstudien die Aufwendungen für die Phase Vorprojekt steigen, wird der Regierungsrat die Finanzmittel für die Fertigstellung des Vorprojekts je nach Projektreife mit der Ausgabenbewilligung für die Bauphase oder mit einer Erhöhung der Ausgabenbewilligung beantragen. Zusätzliche Kosten für Projektwettbewerbe und Studienverfahren wurden für die entsprechenden Projekte, bei denen diese Planungsschritte vorgesehen sind, berücksichtigt.

Die jährlichen laufenden Unterhaltskosten sind stark von der gewählten bautechnischen Lösung, respektive der Materialisierung und der konstruktiven Umsetzung abhängig. Das Tiefbauamt schätzt die Kosten zwischen 100'000 und 200'000 Franken für alle fünf in obiger Tabelle aufgeführten neuen Bauwerke zusammen, also einzeln bei grob 20'000 bis 40'000 Franken.

<sup>1</sup> Die Phasenbezeichnungen «Define» und «Design» stammen aus dem Geschäftsmodell Infrastruktur des Bau- und Verkehrsdepartements. Sie wurden bereits im Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten von Basel (P200571) zur Gliederung der erwarteten Kosten benutzt und werden deshalb auch im vorliegenden Ratschlag wiederverwendet. «Define» bezeichnet im Wesentlichen die Vorstudien und Wettbewerbe zu Lasten der Planungspauschale, während «Design» die Vorprojekte zu Lasten eines Investitionsbereichs meint.

## 6.2 Kreditstelle «Define FVV»

Für die Planung der geforderten Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr benötigt das Bau- und Verkehrsdepartement zusätzliche personelle Ressourcen bei den Dienststellen, die für die anstehenden Planungsphasen in der Federführung sind. Die bisher im Rahmen der Planung und Projektierung des Bahnknotens bewilligten Mittel (GRB 20/37/12.1G vom 9.9.2020, Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel (20.0571.01)) zu Lasten der Planungspauschale reichen dazu nicht aus. Der Regierungsrat beantragt deshalb für die Jahre 2025 bis 2029 die Mittel zu Lasten der Erfolgsrechnung für personelle Ressourcen im Umfang eines Pensums von 100%, die innerhalb des Bau- und Verkehrsdepartements den für die Planung betrauten Dienststellen zukommen.

Bedarf	Kosten inkl. MwSt. [Franken]
personelle Ressourcen «Define FVV»: 2025-2029, 100% (5 x 180'000 Franken)	900'000
<b>Total Antrag für personelle Ressourcen «Define FVV»</b>	<b>900'000</b> <i>zu Lasten Erfolgsrechnung BVD</i>

## 6.3 Kreditstelle «Design FVV»

Für die Phase «Design» (Projektierung, Phase Vorprojekt) der neuen Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden ebenfalls zusätzliche Mittel für personelle Ressourcen benötigt. Da es sich um neue, zusätzliche und grosse Infrastrukturen mit vergleichsweise grosser Komplexität und Abstimmungsbedarf handelt, kann die Erarbeitung der Vorprojekte nicht mit den vorhandenen Personalressourcen erfolgen. Der Regierungsrat beantragt deshalb für die Jahre 2028 bis 2032 die Mittel für personelle Ressourcen im Umfang eines Pensums von 70%, die innerhalb des Bau- und Verkehrsdepartements den für die Projektierung betrauten Dienststellen zukommen.

Bedarf	Kosten inkl. MwSt. [Franken]
Kreditstelle «Design FVV»: 2028-2032, 70% (5 x 126'000 Franken)	630'000
<b>Total Antrag für Kreditstelle «Design FVV»</b>	<b>630'000</b> <i>zu Lasten Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»</i>

## 6.4 Zusammenzug beantragte Mittel

Beantragt werden die insgesamt 6,88 Mio. Franken in je zwei Anträgen inkl. Personalressourcen gemäss Kapitel 1:

Position	Kosten inkl. MwSt. [Franken]
Planung von Fuss- und Veloinfrastruktur (neu / Planungspauschale)	3'100'000
Personelle Ressourcen im Bereich Planung («Define FVV») (neu / Erfolgsrechnung)	900'000
	(zusammengefasst «Define» 4'000'000)
Projektierung von Fuss- und Veloinfrastruktur (neu / Investitionsbereich IB1)	2'250'000
Personelle Ressourcen im Bereich Projektierung («Design FVV») (neu / Investitionsbereich IB1)	630'000
	(zusammengefasst «Design» 2'880'000)
<b>Total</b>	<b>6'880'000</b>

## 7. Weiteres Vorgehen und grober Zeitplan

Für die genannten Infrastrukturen wird mit folgendem Zeitbedarf gerechnet, abhängig von der Grösse und Komplexität der Bauwerke:

Phase Vorstudie	2-3 Jahre
Evtl. Wettbewerb inkl. Programmerarbeitung	2-3 Jahre
Phase Vorprojekt	1-2 Jahre

Mit der Freigabe der Mittel durch den Grossen Rat kann das Bau- und Verkehrsdepartement die befristeten Personalressourcen ausschreiben und mit den Planungsarbeiten beginnen. Die Planungsphasen der einzelnen Projekte laufen hintereinander. Die Projekte können aber abhängig von den Ressourcen parallel bearbeitet und untersucht werden.

Zunächst werden die Arbeiten für die Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» aufgenommen. Damit kann die Motion der Bau- und Raumplanungskommission (23.5087.02) umgesetzt werden, die eine möglichst zeitnahe Umsetzung in Abstimmung mit der Arealentwicklung Wolf fordert. Für diese Brücke sollen auch Varianten geprüft werden, die möglichst unabhängig vom darunterliegenden Gleisfeld umgesetzt werden können. Auch zeitnah soll die Machbarkeitsstudie der Variante «Oberirdische Querung parallel der provisorischen Passerelle» am Bahnhof SBB gestartet werden.

Als nächstes werden die Planungsarbeiten für die Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban und die Velounterführung Hexenweglein – Peter Merian-Weg aufgenommen, beide haben eine vergleichsweise geringe Abhängigkeit zur Bahnplanung. Bei den Projekten «Zollibrücke» und «Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof SBB» besteht eine Abhängigkeit zur Bahnplanung. Diese Planungen werden gestartet, sobald die Bahnplanung ausreichend gesichert ist, respektive die Planungen zum Tiefbahnhof beginnen.

Fünf bis acht Jahre nach dem Grossratsbeschluss zu den vorliegenden Planungs- und Projektierungsmitteln für Fuss- und Veloinfrastrukturen sollen beim Grossen Rat Mittel für die Bauprojektierung und Ausführung für Erste der genannten Infrastrukturen beantragt werden.

## 8. Politische Geschäfte

### 8.1 Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Juni 2020 die nachstehende Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage innert drei Jahren überwiesen.

«Das Projekt der "Zollibrücke" hätte Teil des "Velorings" sein sollen, der am 21.5.2017 von der Bevölkerung abgelehnt worden war. Allerdings hatte die Ablehnung der "Zollibrücke" wenig damit zu tun, dass eine zusätzliche Velo- und Fussgängerbrücke zwischen Gundeldinger- und Bachlettenquartier nicht erwünscht wäre. Vielmehr hatten viele Baslerinnen und Basler am Sinn eines "Velorings" gezweifelt.

Die Vorteile einer zusätzlichen Velo- und Fussgängerbrücke am genannten Ort liegen auf der Hand. Mit der Schaffung einer zusätzlichen attraktiven und sicheren Veloroute zwischen Bachletten- und Gundeldingerquartier könnten Velofahrerinnen und Velofahrer in Zukunft diverse heikle Kreuzungen vermeiden (Dorenbachkreisel und Kreuzung Dorenbachviadukt / Margarethenstuck / Gundeldingerstr. resp. die Kreuzungen bei der Tramhaltestelle Zoo Bachletten und Viaduktstrasse / Margarethenstrasse) sowie schneller vom einen Quartier ins andere sowie zum Bahnhof SBB gelangen. Die mit der "Zollibrücke" verbundene Entflechtung der Verkehrsströme der verschiedenen Verkehrsträger käme auch Automobilistinnen und Automobilisten zu gute.

Offenbar scheint auch der Regierungsrat dieses Projekt zumindest nicht aufgegeben zu haben. Denn sowohl im bisherigen als auch im revidierten (und noch nicht verabschiedeten) Teilrichtplan Velo sowie

im Stadtteilrichtplan Gundeldingen ist das Projekt enthalten. Die Kosten des Projektes wurden vor 13 Jahren schon einmal ausgerechnet und betragen beim damaligen Preisstand 1.2 Mio. Franken. Im Vergleich mit vielen anderen Verkehrs Projekten ist dies wirklich keine exorbitante Summe. Hinzu kommt, dass sich Basel-Stadt im 1. Agglomerationsprogramm dem Bund gegenüber verpflichtet hat, diese Velo- und Fussgängerbrücke zu erstellen. Wird das Projekt in den kommenden nicht explizit abgemeldet und darauf folgend nicht verwirklicht, könnte das mit dazu beitragen, dass der Bund im Rahmen der Bewertung des kommenden (4.) Agglomerationsprogrammes der Region Basel Strafpunkte abzieht. Ein solcher Abzug kann dazu führen, dass sich die Unterstützung des Bundes für die Projekte eines Aggloprogramms um einen insgesamt zweistelligen Millionenbereich reduziert oder im schlimmsten Fall ganz entfällt. Daher ist es an der Zeit, eine Entscheidung zu fällen und das Projekt jetzt weiter zu bearbeiten.

Die Unterzeichnenden fordern, dass diese Velo- und Fussgängerbrücke gebaut wird. Sie bitten den Regierungsrat, das Projekt wieder aufzunehmen und voranzutreiben. Dazu soll dem Grossen Rat innerhalb von zwei Jahren zur Evaluierung eine Ausgabenbewilligung für ein ratschlagreifes Projekt unterbreitet werden.

Semseddin Yilmaz, Sibylle Benz, Tim Cuénod, Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Thomas Grosenbacher, Tonja Zürcher, Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Jérôme Thiriet, Christian von Wartburg, Jürg Meyer, Seyit Erdogan, Beda Baumgartner, Barbara Wegmann, Sarah Wyss, René Brigger, Franziska Roth, Beatrice Messerli, Barbara Heer, Thomas Gander, Edibe Gölgeci»

Der Regierungsrat berichtet dazu wie folgt:

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. Juni 2023 vom Zwischenbericht zur Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates entsprechend eine Fristerstreckung um ein Jahr bewilligt.

### **8.1.1 Stand**

Der Regierungsrat hat die Fristerstreckung damit begründet, dass die Untersuchungen zur Zollibrücke aufgrund der Abhängigkeiten zum Ausbau des Bahnknotens erst im Verlauf des Jahres 2023 abgeschlossen werden könnten. Auf Basis der dann vorliegenden Erkenntnisse sollten Mittel für den nächsten Projektschritt im Rahmen eines Ratschlags beantragt werden. Bestandteil dieses Zwischenberichts sei ein Antrag auf Ausgabenbewilligung für Planung/Projektierung der zahlreichen mit dem Bahnknoten bzw. den Bahngleisen in Verbindung stehenden Fuss- und Veloverbindungen, wie die Zollibrücke oder die Wolfbrücke. Mit GRB Nr. 23/24/35G vom 14. Juni 2023 hat der Grosse Rat die Frist um ein Jahr auf Juni 2024 erstreckt.

Vorliegender Ratschlag beinhaltet den zur Motionserfüllung vorzulegenden Antrag auf Ausgabenbewilligung für Mittel für den nächsten Projektschritt. Die Erkenntnisse aus den bisherigen Untersuchungen sind gleichenorts erläutert.

### **8.1.2 Antrag**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke»/SNCF Brücke als erfüllt abzuschreiben.

## **8.2 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Dezember 2021 vom Schreiben 19.5292.02 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Der schnellste Weg vom Grossbasel-West und Bahnhof SBB ins Geliert oder St. Jakob zu fahren ist die Route Centralbahnstrasse - Post Passage - Peter Merian-Weg - Hexenweglein - St. Alban-Ring

oder dann St. Jakobs-Strasse. Mit der Neugestaltung des Hexenwegleins/Grosspeteranlage und der Anschlussrampe zur St. Jakobs-Strasse hat diese Route enorm an Attraktivität gewonnen. Interessant ist zu beobachten, dass viele Schülerinnen und Schüler diesen Weg zur Fachmaturitätsschule Basel (FMS) benutzen. Es ist offensichtlich, dass der Veloverkehr massiv zugenommen hat. Die Route hat ein grosses Manko, das ist die Querrung der Münchensteinerstrasse. Kurze Grünphasen mit langer Wartezeit sind leider ein Fakt. Es stellt sich daher die Frage ob an dieser Stelle nicht eine Velounterführung gebaut werden könnte wie in der Fortsetzung des Hexenwegleins unter der St. Jakobs-Strasse hindurch zum St. Alban-Ring. Von den Höhenverhältnissen her sollte der Zugang von der Grosspeteranlage her kein Problem sein. Auf Seite Peter Merian-Haus ist ingenieurmässig eine gute Lösung gefordert. Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg eine Velounterführung gebaut werden kann
- ob für die Ausarbeitung eines Ratschlags dem Grossen Rat zeitnah eine Ausgabenbewilligung unterbreitet werden kann.

Jörg Vitelli, Tim Cuénod, Beatriz Greuter, Semsedin Yilmaz, Talha Ugur Camlibel, Lisa Mathys, Raphael Fuhrer, René Brigger, Barbara Heer, Mark Eichner»

Der Regierungsrat berichtet dazu wie folgt:

Der Regierungsrat hat in seinem ersten Zwischenbericht von 2021 festgehalten, dass die Veloverbindung zwischen Hexenweglein und Peter Merian-Weg in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat und ein wichtiger Netzbestandteil gemäss Teilrichtplan Velo ist. Eine Velounterführung im Bereich der Münchensteinerbrücke ist grundsätzlich sinnvoll, auch weil eine weitere Zunahme des Veloverkehrs auf dieser Achse zu erwarten ist und ihre Bedeutung im übergeordneten Kontext von agglomerationsweiten Velovorzugsrouten steigt. Die Machbarkeit und Verhältnismässigkeit der Unterführung ist, wie im Zwischenbericht des Regierungsrates von 2021 erwähnt, erst nach einer vertieften Untersuchung unter Einbezug der betroffenen Eigentümerschaften abschliessend beurteilbar.

### **8.2.1 Stand**

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die nötigen Ressourcen, damit das Bau- und Verkehrsdepartement die weitere Planung dieser wichtigen Veloverbindung angehen kann.

Wie im ersten Zwischenbericht in Aussicht gestellt, hat der Regierungsrat als kurzfristige Massnahme die Lichtsignalanlage an der Verzweigung Peter Merian-Weg – Münchensteinerstrasse – Hexenweglein optimiert, so dass die Velofahrenden mehr Grünphasen haben. Die Vergrösserung der Velo-Aufstellfläche ist noch in Prüfung.

### **8.2.2 Antrag**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg stehen zu lassen.

## **8.3 Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innerstadt**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Dezember 2021 vom Schreiben 19.5293.02 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Tim Cuénod und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Die "Gundeli-Passerelle" verbindet heute das Gundeldingerquartier (Hochstrasse, beim Restaurant Bundesbahn) mit der Tramstation "Peter Merian", den umliegenden Gebäuden sowie mit der Nauenstrasse. Sie wirkt in die Jahre gekommen und ist heute ein reiner Fussgängersteg. Velofahrerinnen und Velofahrer aus dem Osten und dem Zentrum des Gundeldinger Quartiers, die in die Innenstadt

gelangen wollen, müssen sich heute entweder auf die Münchensteinerbrücke oder auf die Peter Merian-Brücke begeben. Beides ist nicht ganz ungefährlich, insbesondere bei der Münchensteinerbrücke ist es schon mehrfach zu Unfällen mit Beteiligung von Velofahrern gekommen. Bei der Peter-Merian-Brücke besteht ein anderes Problem: Bei der "Kreuzung" mit der Postpassage und dem Peter Merian-Weg kommen sich Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten oft stark in die Quere, heikle Situationen und Rückstau sind keine Seltenheit. Die heutigen Veloverbindungen vom Ostteil und Zentrum des Gundelis in die Innenstadt können daher kaum als befriedigend betrachtet werden. Besonders stark davon betroffen sind u.a. im Gundeldingerquartier wohnhafte Schülerinnen und Schüler der Sekundärschule "De Wette". Aus diesen Gründen bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

1. Ob man die Gundeli-Passerelle nicht schon heute für den Veloverkehr öffnen könnte.
2. Ob die Gundeli-Passerelle nicht ohnehin bald umfassend saniert werden müsste
3. Ob man sie bei dieser Gelegenheit nicht für den Veloverkehr "ertüchtigen" könnte (Verbreiterung etc.).
4. Ob es nicht auch möglich wäre von der Gundeli-Passerelle aus Verzweigungen auf die etwas tiefer liegenden Velowege beim Peter Merian-Weg zu errichten.
5. Ob man den Neubau des "Nauentors" nicht nutzen könnte, um eine Velounterführung unter der Peter Merian-Brücke hindurch vom Peter Merian-Weg zur Post-Passage zu errichten.  
Tim Cuénod, Jörg Vitelli, Ursula Metzger, René Brigger, Barbara Wegmann, Lisa Mathys, Raphael Fuhrer, Kaspar Sutter, David Wüest-Rudin»

Der Regierungsrat berichtet dazu wie folgt:

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, die Verbindung zwischen dem Gundeli und der Innenstadt für den Veloverkehr zu verbessern. Dementsprechend hat er sich sowohl für kurzfristige Verbesserung im Rahmen der Sanierung der Peter Merian-Brücke durch die SBB eingesetzt als auch eine Gesamtschau möglicher langfristiger Veloverbindungen über das Gleisfeld beim Bahnhof SBB beauftragt (siehe Kapitel 5.3). Entsprechend seinem Zwischenbericht von 2021 sieht der Regierungsrat für die Gundeli-Passerelle eher eine geringe Bedeutung. Sie ist nicht als kantonale Veloroute im Teilrichtplan Velo enthalten und in ihrer heutigen Ausgestaltung für den Veloverkehr ungeeignet. Auch ist ein zeitnaher Ersatz mit dem Ausbau des Bahnknotens kaum kompatibel und ihre zweckmässige Einbindung im Veloroutennetz anspruchsvoll. Anders schätzt der Regierungsrat die Möglichkeit einer Unterquerung der Peter Merian-Brücke für Velofahrende ein: sie könnte einen wertvollen Beitrag an eine attraktive und schnelle Pendlerroute Post-Passage–Peter Merian-Weg leisten, ist aber erst mit dem Neubau der Peter Merian-Brücke sinnvoll umsetzbar.

### **8.3.1 Stand**

Wie in Kapitel 5.7 dargelegt, wird der Regierungsrat die Querung der Peter Merian-Brücke an der Oberfläche zeitnah verbessern. Für die Unterquerung der Brücke stehen Lösungen zum Zeitpunkt des Ersatzes der Brücke im Vordergrund. Bereits erfolgte Vorabklärungen haben nämlich ergeben, dass eine Unterquerung im heutigen Zustand nur dann möglich ist, wenn umfangreiche Eingriffe in die Gebäudestrukturen des Postgebäudes, des Peter Merian-Hauses und des darunterliegenden Post-Bahnhofs vorgenommen würden. Die Nutzung der Untergeschosse der genannten Gebäude würde dadurch dermassen stark eingeschränkt, dass nicht davon auszugehen ist, dass die Betroffenen mitziehen.

### **8.3.2 Antrag**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, den Antrag Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom "Gundeli" in die Innenstadt stehen zu lassen.

## 9. Formelle Prüfung

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

## 10. Antrag

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

Ausserdem beantragen wir dem Grossen Rat gestützt auf unsere Ausführungen,

- die Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollbrücke» / SNCF Brücke als erfüllt abzuschreiben;
- den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg stehen zu lassen;
- den Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innerstadt stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten 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:

Der Grosse Rat bewilligt die weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen in der Höhe von Fr. 6'880'000. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 4'000'000 für die Finanzierung der Planung von Fuss- und Veloquerungen über die Bahn resp. von Fuss- und Veloverbindungen längs der Bahn (zusätzliche Projekte «Define») inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes
- Fr. 2'880'000 für die Finanzierung der Projektierung von Fuss- und Veloquerungen über die Bahn resp. von Fuss- und Veloverbindungen längs der Bahn (zusätzliche Projekte «Design») inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 1, «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.