



An den Grossen Rat

24.1416.02

19.5284.05 / 19.5292.04 / 19.5293.04

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 10. Dezember 2025

Kommissionsbeschluss vom 10. Dezember 2025

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum 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

zu den Berichten zu einer Motion und zwei Anzügen

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Kommissionsberatung	4
2.1 Fuss- und Velobrücke Zoo (Zollibrücke)	4
2.1.1 Ausgangslage	4
2.1.2 Abklärungen der UVEK	5
2.1.3 Haltung der UVEK	7
2.1.4 Antrag der UVEK	7
2.2 Gleisfeldquerungen Bahnhof Basel SBB	7
2.2.1 Velotunnel (Korridor 4)	8
2.2.2 Provisorische Velopasserelle (Korridor 2) und Velohochbahn Erdbeergraben	10
2.3 Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf	13
2.3.1 Ausgangslage	13
2.3.2 Abklärungen der UVEK	14
2.3.3 Haltung der UVEK	14
2.3.4 Antrag der UVEK	14
2.4 Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	14
2.4.1 Ausgangslage	14
2.4.2 Abklärungen der UVEK	14
2.4.3 Haltung der UVEK	15
2.4.4 Antrag der UVEK	15
2.5 Velounterführung Hexenweglein – Peter Merian-Weg	15
2.5.1 Ausgangslage	15
2.5.2 Abklärungen der UVEK	15
2.5.3 Haltung der UVEK	15
2.5.4 Antrag der UVEK	15
2.6 Personelle Ressourcen	16
3. Politische Vorstösse	16
3.1 Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke	16
3.2 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg	16
3.3 Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innerstadt	17
3.4 Weitere Vorstösse	17
4. Antrag	17

1. Ausgangslage

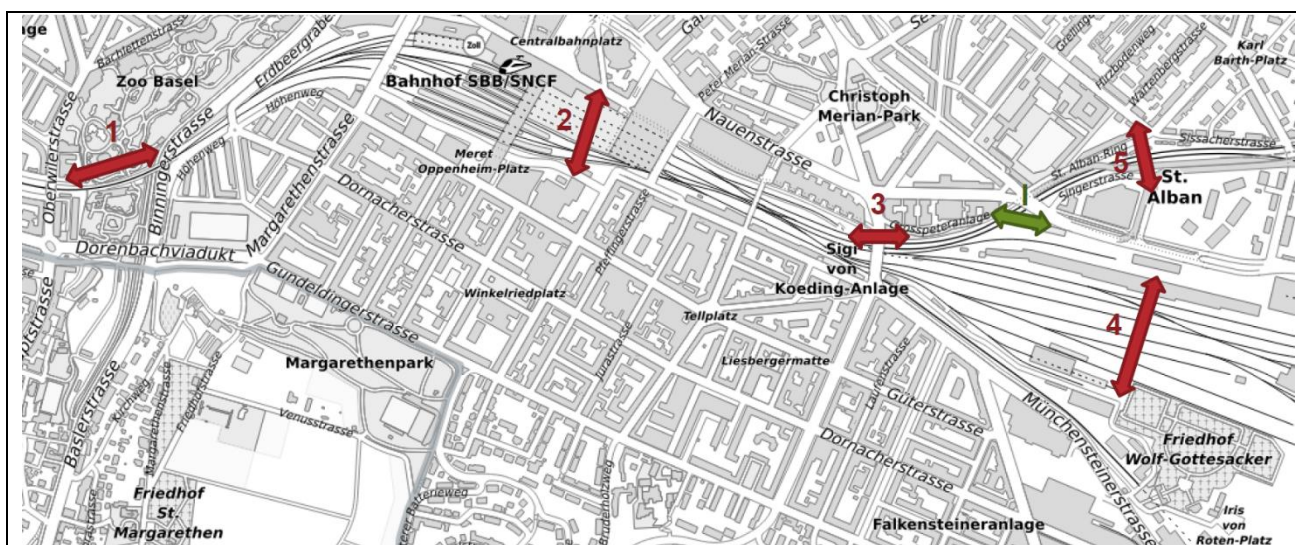
Der Regierungsrat möchte im Rahmen des Ausbaus des Bahnknotens Basel die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr verbessern. Er beantragt beim Grossen Rat zur Planung und Projektierung von Fuss- und Veloquerungen über und unter den sowie längs der Bahnanlagen Ausgaben von insgesamt 6.88 Mio. Franken. Seine Absicht ist es, die Vorhaben des Kantons mit jenen des Bundes und den SBB für den Bahnknoten Basel zu koordinieren. Neben personellen Ressourcen von 900'000 Franken für eine 100% Stelle über fünf Jahre für die Koordination der Phase «Define» und 630'000 Franken für eine 70% Stelle über fünf Jahre für die Koordination der Phase «Design» beantragt er für die einzelnen Projekte die folgenden Ausgaben:

Tabelle 1: Kostenübersicht Mittel für Planung und Projektierung (in Franken)

Projekt	«Define» Planung	«Design» Projektierung	Kosten Total inkl. MwSt.
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
Total	3'100'000	2'250'000	5'350'000

Die beantragten Ausgaben betreffen die Planung und Projektierung der in Abbildung 1 mit roten Pfeilen eingezeichneten Verbindungen Zollibrücke, Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf, Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban sowie Gleisfeldquerungen im Bereich des Bahnhofs Basel SBB. Über den Stand der einzelnen Projekte berichtet der Regierungsrat in seinem Ratsschlag ausführlich. Für die mit einem grünen Pfeil dargestellte Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – Areal Wolf hat der Grosse Rat die Ausgaben für die Planung und Projektierung bereits Ende 2024 mit dem *Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die Projektierung der Neugestaltung der St. Jakobs-Strasse im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Wolf* bewilligt.

Abbildung 1: Mögliche Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr



1 = Fuss- und Velobrücke Zoo (Zollibrücke); 2 = Velo-Gleisfeldquerung Bahnhof Basel SBB; 3 = Velounterführung Hexenweglein – Peter Merian Weg; 4 = Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf; 5 = Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

Die Notwendigkeit des Ausbaus des Bahnknotens begründet der Regierungsrat mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum der Stadt und der Agglomeration Basel. Ziel sind höhere Kapazitäten und attraktivere Angebote im S-Bahn-, Fern- und Güterverkehr. Die Funktionalität des S-Bahn-Systems ist heute wegen fehlender Durchmesserlinien eingeschränkt. Heute enden bzw. wenden alle S-Bahn-Linien am Bahnhof Basel SBB. Dies liesse sich mit einem neuen Tiefbahnhof und einer neuen, unterirdischen Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof – Teil des sogenannten Herzstücks – ändern.

Da die Passagierströme den Bahnhof Basel SBB in den Hauptverkehrszeiten schon heute an seine Kapazitätsgrenzen bringen, sollen die Perrons künftig über die bestehende Passerelle, eine provisorische zweite Passerelle (Eröffnung im Winter 2025) und von der Margarethenbrücke her erreichbar sein. Dafür ist eine Westverschiebung der Gleise geplant. Die provisorische Passerelle würde beim Bau eines Tiefbahnhofs durch einen unterirdischen Zugang ersetzt.

Gleichzeitig mit dem *Ratschlag betreffend Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens* hat der Regierungsrat dem Grossen Rat drei weitere Geschäfte vorgelegt, die den Bahnknoten betreffen. Zum *Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel* berichtet die UVEK zeitgleich mit der Veröffentlichung des vorliegenden Berichts schriftlich (Geschäftsnummer 24.1443.02). Zum *Ratschlag betreffend Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke* hat sie am 14. Mai 2025, zum *Ratschlag betreffend Finanzierung von Veloinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel. Ausgabenbewilligungen für die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke sowie für die Umsetzung von Veloabstellanlagen mit Leitsystem am Bahnhof SBB Süd* am 10. September 2025 mündlich berichtet. Der Grosse Rat hat die vom Regierungsrat dafür beantragten Ausgaben bereits bewilligt.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens und die Ausgabenbewilligungen für die Planung und Projektierung von Gleisquerungen des Fuss- und Veloverkehrs* am 15. Januar 2025 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 26. Februar, 30. April, 7. Mai, 20. August und 17. September 2025 mit dem Geschäft auseinander. Im Rahmen ihrer Beratung hat sie zu den ihr überwiesenen Bahnknoten-Geschäften die Planungsgruppe Gundeldingen angehört. Diese befasst sich mit Sachfragen zu Infrastrukturen im Gundeli und besteht aus Mitgliedern verschiedener Quartierorganisationen.

Die UVEK hat ihre Diskussion entlang der einzelnen Projekte geführt. Sie beantragt dem Grossen Rat einstimmig, um 0.6 Mio. auf 6.28 Mio. Franken reduzierte Ausgaben zu bewilligen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Beratung zusammen.

2.1 Fuss- und Velobrücke Zoo (Zollibrücke)

2.1.1 Ausgangslage

Die *Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke* fordert, die Planungen für das Projekt «Zollibrücke» wieder aufzunehmen und dem Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung für ein konkretes Projekt vorzulegen. Die Zollibrücke ist seit 2009 im kantonalen Richtplan verankert.

Eine über den Zoo führende Brücke hätte gemäss den Ausführungen des Regierungsrats für den Fuss- und Veloverkehr eine übergeordnete, regionale Bedeutung. Sie wäre gemäss der vorgesehenen Netzplanung Teil der Velovorzugsroute Bachgraben – Bahnhof Basel SBB und die Fortsetzung der stark genutzten Achse St. Galler-Ring – Bernerring. Die Quartiere im Westen von Basel

würden deutlich besser mit dem Bahnhof Basel SBB, dem Gundeli und dem Dreispitz verbunden. Nach dem Bau der Zollibrücke müsste man nicht mehr über den nicht velofreundlichen Kreisel Dorenbach sowie das Dorenbach-Viadukt oder über die Viaduktstrasse fahren.

Nachdem man sich in einem früheren Planungsstadium auf die Brückenführung über den Korridor der Elsässerbahn geeinigt hat, geht der Regierungsrat im Ratschlag auf die Vorstudie zur Zollibrücke von 2024 ein. Diese hat im Korridor der Elsässerbahn sechs Varianten untersucht und deren Kosten geschätzt. Die Vorstudie empfiehlt die vollständige Einhausung der Bahn und eine Brückenführung über der eingehausten Bahn (auf dem Dach der Einhausung). Diese Variante hat in der Untersuchung am besten abgeschnitten. Auf Rang zwei befindet sich die Balkenbrücke auf Jochen über der Bahn und auf Rang 3 die Schrägseilbrücke über der Bahn. Der Regierungsrat beantragt 750'000 Franken für eine Vorstudie und einen Studienwettbewerb und 360'000 Franken für ein Vorprojekt, um die Vorstudienphase abzuschliessen und die konkrete Bauart zu klären.

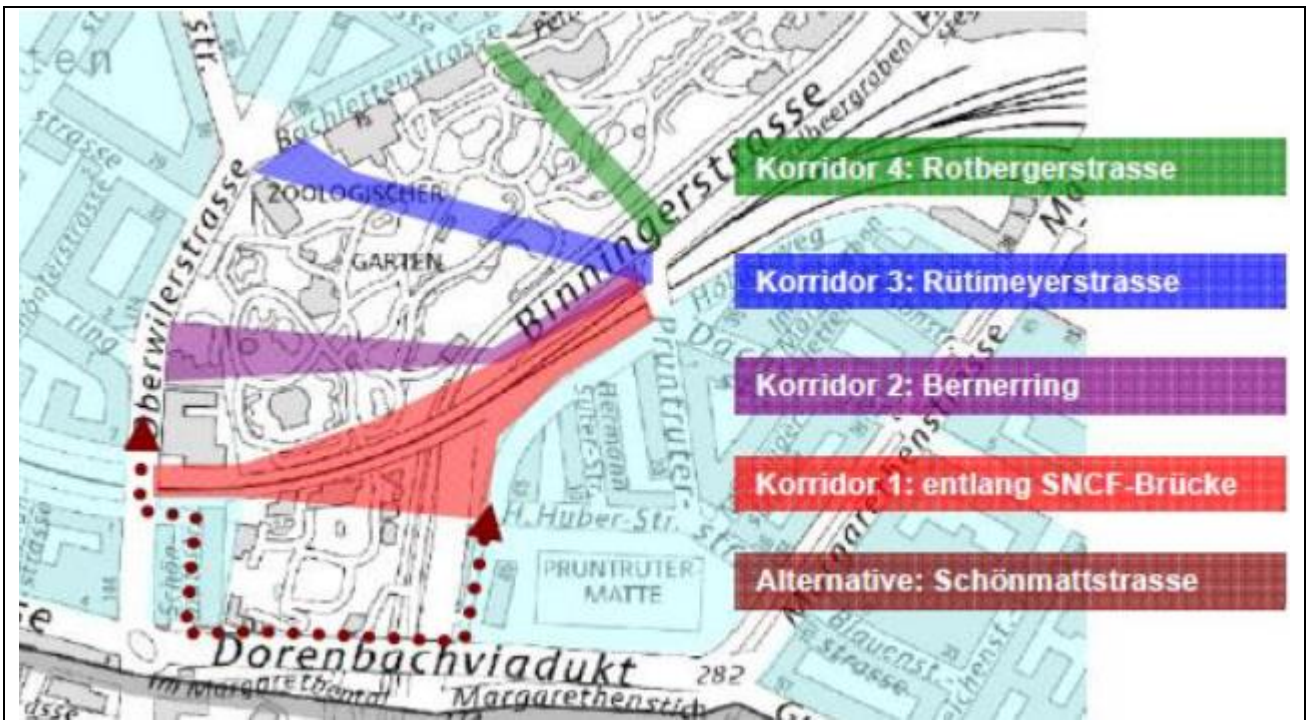
2.1.2 Abklärungen der UVEK

Da die Planungen zur Zollibrücke und insbesondere die Variantenwahl der Umsetzung immer konkreter werden und im nächsten Planungsschritt über die endgültige Variante entschieden wird, hat sich die UVEK mit den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Varianten befasst und geprüft, ob sie dazu eine Haltung entwickeln will. Dies wurde vom Regierungsrat während der Beratung explizit so gewünscht.

Die UVEK hat sich dafür von der Verwaltung die bisherigen Studien zur Zollibrücke vorstellen lassen. Die grossen Herausforderungen bei der Zollibrücke sind die Lage und die Bauweise. Eine erste Studie zu möglichen Streckenführungen geht auf das Jahr 2008 zurück. Damals sind drei Trassenvarianten untersucht worden. Die Empfehlung lautete, eine Brücke über den Gleisen der Elsässerbahn zu bauen. Ein weiter nördlich liegendes Trasse tangierte Trockenstandorte und Bäume, ein weiter südlich liegendes führte über das Gehege der Nashörner, was der Zoo kategorisch ablehnte. Unter Miteinbezug des Zoos sind 2010 weitere Varianten evaluiert worden. Dabei wurde klar, dass sich der Zoo gegen jegliche über sein Gelände führende Brücke ausspricht. Sein Anspruch sei es, den Besucherinnen und Besuchern ein Naturerlebnis im städtischen Raum anzubieten. Eine Brücke würde dieses Erlebnis beeinträchtigen. Einverstanden erklärt habe sich der Zoo lediglich mit einer Zollibrücke im Korridor über den Gleisen der Elsässerbahn. Von den weiteren in Abbildung 2 eingezeichneten Korridoren wäre jener mit Anschluss an den Bernerring der interessanteste. Unter diesem liegt allerdings das zu den schützenswerten Bauten gehörende Antilopenhaus. Da der Zoo eine über sein Gelände führende Brücke vermutlich durch alle gerichtlichen Instanzen bekämpfen würde, kommt für den Regierungsrat eine Zollibrücke nur über den Gleisen der Elsässerbahn infrage.

2014 folgte deshalb eine Variantenstudie im Bereich der Elsässerbahn. Als die SBB ankündigten, die Elsässerbahn im Bereich des Zoos von zwei auf vier Gleise auszubauen, hat der Zoo im Jahr 2018 (ohne Beteiligung des Kantons) eine weitere Untersuchung in Auftrag gegeben, um zu prüfen, ob die Bahngleise eingehaust werden könnten. Als schliesslich feststand, dass die SBB im Bereich des Zoos nicht vier, sondern nur drei Gleise benötigen, führte der Kanton 2024 eine neue Vorstudie durch. In diesem Rahmen wurde auch nochmals fundiert abgeklärt, ob auf die Zollibrücke verzichtet werden könnte. Diese Studie bestätigte die Erkenntnisse der früheren Studien. Von sechs untersuchten Varianten im bestehenden Strassennetz erreicht keine die gewünschten Effekte. Das Hauptproblem ist bei allen die Überquerung des Dorenbach-Viadukts. Den Dorenbach-Kreisel für Velofahrende sicherer zu machen, ist ohne Abbruch von Gebäuden nicht möglich. Und für die gewünschten Verbesserungen der Veloführung im bestehenden Strassenraum müssten Grünräume und Alleebäume geopfert werden.

Abbildung 2: Untersuchte Korridore für eine Zollibrücke (Trassenstudie 2010)



Infrage kommen gemäss der Vorstudie eine Volleinhausung, eine Balkenbrücke und eine Hängebrücke über die ganze Länge. Abbildungen aller drei Varianten finden sich im Ratschlag des Regierungsrats. Der Wunsch des Zoos und auch die Empfehlung der Vorstudie ist eine Volleinhausung der Bahngleise auf dem Bahndamm zwischen der Oberwilerstrasse und der Binningerstrasse, um das Naturerlebnis im Zoo zu maximieren. Statt auf einer Brücke würden Velo- und Fusswege auf dem Deckel der Einhausung angelegt. Der Birsiggraben mit der Binningerstrasse würden im Anschluss mittels eines Brückenbauwerks gequert. Dieses könnte zum Witterungsschutz der Zu- und Fuss-Gehenden und Velofahrenden ebenfalls überdacht werden.

Auf dem Deckel der Einhausung angelegt würden auch Grünstreifen, damit keine Personen direkt an den Rand des Bauwerks gelangen, keine Gegenstände in das Gelände des Zoos geworfen oder Tiere gestört würden.

Eine Hängebrücke mit einem hohen Pylonen wäre städtebaulich anspruchsvoller als die beiden anderen Varianten und läge kostenmässig zwischen der «günstigen» Balkenbrücke und der «teuren» Volleinhausung. Beide Brückenlösungen können ebenso mit einem Dach zum Witterungsschutz versehen werden. Eine Balkenbrücke wäre luftdurchlässiger und es gelangte mehr Luft und Sonne an den darunter liegenden Bahndamm. Die Brücke selbst führte allerdings zu einer Beschattung des Bahndammes. Bei einer Volleinhausung entstünde hingegen ein Riegel, der die Luftströme vom Bruderholz in Richtung Rhein beeinträchtigen könnte.

Allen untersuchten Varianten mit einer direkten Linienführung ist gemein, dass die Oberwilerstrasse und der Höhenweg fast niveaugleich verbunden werden.

Die UVEK hat sich dafür interessiert, wie verträglich welche Brückenvariante für die Biodiversität wäre. Dies wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht. Jedes Bauwerk ist mit Eingriffen in die Natursubstanz verbunden. Bei der Volleinhausung besteht die Möglichkeit, den Deckel zu begrünen und eine Längs- und Quervernetzung zu schaffen. Die in der Vorstudie ebenfalls ausgearbeitete Variante für eine Balkenbrücke ermöglichte es, über der Fahrbahn einen begrünten Deckel zur ökologischen Längsvernetzung zu erstellen. Der Bau des dritten Bahngleises dürfte Natur- und Grünflächen zerstören. Je nach Schutzstatus dieser Flächen müssen die SBB Ersatzmassnahmen ergreifen. Allenfalls sind sie dankbar, wenn sie den Ersatz auf einer vom

Kanton erstellten neuen Fuss- und Veloverbindung realisieren können. Klar ist, dass der Vernetzungskorridor bestehen bleiben muss.

Für die SBB ist eine Einhausung vorstellbar. Geklärt werden müssten Fragen zum Brandschutz, zur Entrauchung und zu den Fluchtwegen. Die Arbeitsgruppe mit Mitgliedern aus verschiedenen Dienststellen des Kantons, des Zoos und den SBB stuft die Einhausung derzeit als die beste, aber auch als die teuerste Lösung ein. Zu welchen Lasten die Mehrkosten einer Einhausung gehen würden, muss in der nächsten Projektphase geklärt werden.

2.1.3 Haltung der UVEK

Als unbestritten erachtet die UVEK, dass die Fuss- und Veloverbindung im Korridor der Elsässerbahn angelegt wird. Die UVEK bittet den Regierungsrat aber, den Wettbewerb möglichst offen zu formulieren und verzichtet trotz Präferenzen für eine Volleinhausung auf eine konkrete Variantenempfehlung als Vorgabe für den Wettbewerb. Primäres Ziel muss es sein, eine gute Lösung für die Verbindung von A nach B zu finden. Dabei sind auch die Ansprüche des Zoos zu berücksichtigen. Dass derzeit deshalb die Volleinhausung im Vordergrund steht, ist für die UVEK nachvollziehbar.

Die UVEK hat über eine mögliche Überdachung der Velo- und Fussverkehrsführung auf einem Deckel der Volleinhausung oder als Bestandteil einer der Brückenvarianten diskutiert. Einige Kommissionsmitglieder erkennen eine gewisse Gefahr, dass eine Überdachung die Sicherheit beeinträchtigt oder zumindest das subjektive Sicherheitsempfinden reduziert. Die UVEK findet es wichtig, dass in der Wettbewerbsausschreibung dem Sicherheitsbedürfnis der Nutzenden der Zollibrücke ein hohes Gewicht beigemessen wird, verzichtet jedoch auf eine konkrete Empfehlung in Bezug auf ein mögliches Dach.

Die UVEK stuft es als wichtig ein, dass die Zollibrücke an ihren beiden Enden gut an das weiterführende Velowegnetz angeschlossen wird. Sie wünscht sich daher, dass der Ratschlag zur Realisierung der Zollibrücke konkrete Aussagen zu den direkt angrenzenden Knoten macht. Die Überführung der Oberwilerstrasse muss wegen des Ausbaus der Elsässerbahn erneuert werden. Sie könnte in diesem Zuge verbreitert und eine Abbiegespur von der künftigen Velovorzugsroute im Bernerring auf die Zollibrücke realisiert werden.

2.1.4 Antrag der UVEK

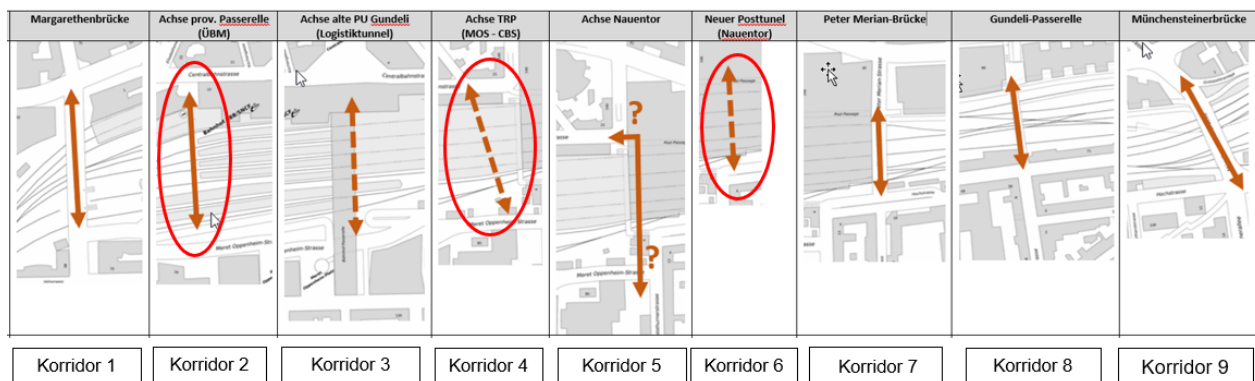
Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 9:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen, Ausgaben von 750'000 Franken für die Planung mit Studienwettbewerb und von 360'000 Franken für die Projektierung der Zollibrücke zu bewilligen. Sie folgt damit dem Antrag des Regierungsrats.

2.2 Gleisfeldquerungen Bahnhof Basel SBB

Um aus dem Gundeldinger Quartier in Richtung Stadt zu fahren, stehen den Velofahrenden heute die Margarethenbrücke, die Peter Merian-Brücke und die Münchensteinerbrücke zur Verfügung. Zwei Motionen aus dem Grossen Rat fordern weitere Gleisfeldquerungen. Die *Motion Bau- und Raumplanungskommission betreffend Vel oanbindung Gundeli*¹ fordert, die im Teilrichtplan Velo verankerte Verbindung zwischen der Solothurnerstrasse und der Heumattstrasse zeitnah zu realisieren sowie wirkungsvolle Massnahmen für Velofahrende auf der Peter Merian-Brücke zu definieren und deren Umsetzung von der SBB als Eigentümerin der Brücke einzufordern. Die *Motion Christoph Hochuli und Konsorten betreffend Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor* fordert die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine provisorische Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor (vgl. Kapitel 2.2.2).

¹ Der Grosse Rat hat die Motion am 10. September 2025 im Rahmen der Beratung des Ratschlages betreffend Finanzierung von Veloinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel. Ausgabenbewilligungen für die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Peter Merian-Brücke sowie für die Umsetzung von Veloabstellanlagen mit Leitsystem am Bahnhof SBB Süd auf Antrag der UVEK als erledigt abgeschrieben.

Abbildung 3: Gesamtschau Gleisquerungen für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB



Die Verwaltung hat gegenüber der UVEK die verschiedenen bestehenden, geplanten und verworfenen Gleisquerungen am Bahnhof SBB erläutert (vgl. Kapitel 5.3 des Ratschlags).

Neben den den Velofahrenden zur Querung des Gleisfeldes des Bahnhofs Basel SBB heute wie in Zukunft zur Verfügung stehenden Margarethenbrücke, Peter Merian-Brücke und Münchensteinerbrücke hat die Verwaltung im Zuge der Erfüllung der Motionen die Machbarkeit weiterer Varianten grob abgeschätzt. Die geprüften Varianten sind in Abbildung 3 aufgeführt. Eine Verbindung von der Meret Oppenheim-Strasse zum Elsässertor (Korridor 2) als Velopasserelle kommt demnach als definitive Lösung wegen der unbefriedigenden Anbindung auf beiden Seiten sowie Vorbehalten der Denkmalpflege nicht infrage (vgl. Kapitel 2.2.2). Die im Teilrichtplan Velo verankerte Achse, die von der Meret Oppenheim-Strasse in die Centralbahnstrasse (Höhe Heumattstrasse) führt (Korridor 4), wäre von der Lage her sinnvoll. Bei ihr besteht eine Abhängigkeit zum Tiefbahnhof; sie könnte allenfalls als Velotunnel mit diesem gemeinsam realisiert werden (vgl. Kapitel 2.2.1). Nicht infrage kommt die Nutzung der ehemaligen Personenunterführung Gundeli (Korridor 3). Die SBB nutzen diese heute als Logistiktunnel. Beim Bau des Tiefbahnhofs würde sie zudem unterbrochen. Die Gundeli-Passerelle (Korridor 8), die die Hochstrasse mit der Tramhaltestelle Peter Merian verbindet, ist heute nur für Fussgängerinnen und Fussgänger freigegeben. In seiner heutigen Ausgestaltung wäre der Steg für den Veloverkehr ungeeignet. Er ist auf der einen Seite nur über eine Treppe, auf der anderen über eine steile Rampe erreichbar. Eine zweckmässige Einbindung in das Veloroutennetz wäre kaum möglich, und ein zeitnaher Ersatz des im Bundesinventar der schützenswerten Objekte (ISOS) geführten Stegs ist derzeit nicht geplant. Das Studienauftragsverfahren der SBB und der Schweizerischen Post zu einer möglichen Veloachse «Nauentor» zwischen der Solothurnerstrasse und der Centralbahnstrasse (Korridor 5) ist 2024 abgeschlossen worden. Eine weitere Möglichkeit wäre schliesslich die Umnutzung und Verlängerung des «Neuen Posttunnels» (Korridor 6, der Posttunnel ist nicht neu, heisst aber noch so).

Die UVEK hat sich zum einen grundsätzlich mit der Verhältnismässigkeit zusätzlicher Gleisquerungen, zum anderen mit den beiden Korridoren 2 und 4 auseinandergesetzt, für die der Regierungsrat Ausgaben für die Planung und Projektierung von je 750'000 Franken beantragt. Grobkostenschätzungen gehen für eine provisorische Velopasserelle zwischen der Meret Oppenheim-Strasse und dem Elsässertor (Korridor 2) von Baukosten von 26 bis 32 Mio. Franken aus, für einen Velotunnel von der Meret Oppenheim-Strasse zur Heumattstrasse (Korridor 4) von etwa 125 Mio. Franken. Velotunnel (Korridor 4).

2.2.1 Velotunnel (Korridor 4)

2.2.1.1 Ausgangslage

Die Veloverbindung zwischen der Solothurnerstrasse und der Centralbahnstrasse (Höhe Heumattstrasse) ist schon seit Längerem im Teilrichtplan Velo verankert. Eine oberirdische Führung führte durch die denkmalgeschützte Bahnhofshalle des Bahnhofs Basel SBB und kommt deshalb nicht infrage. Eine unterirdische Führung liesse sich mit dem sich noch in Planung befindenden

Tiefbahnhof Basel SBB verbinden. Die SBB haben den Velotunnel bereits provisorisch in ihre Planung integriert. Im Ratschlag führt der Regierungsrat den Planungsstand des Velotunnels und die Herausforderungen der Machbarkeit sowie die Kostenschätzungen aus. Für die Prüfung der Machbarkeit eines Velotunnels beantragt der Regierungsrat 500'000 Franken für die Phase Vorstudie (Define) und 500'000 Franken für die Phase Vorprojekt (Design).

2.2.1.2 Abklärungen der UVEK zum Velotunnel

Gemäss den Abklärungen der UVEK enthält das Projekt Tiefbahnhof Basel SBB eine Fussgängerunterführung, deren Zugänge sich gemäss der Vorstudie der SBB auf der Nordseite gegenüber dem Coop bei den Gleisen 1 bis 3 des Bahnhofs, und auf der Südseite in der Meret Oppenheim-Strasse befinden. Sie befände sich auf der Höhe der Verteilebene des Tiefbahnhofs. Für den Velotunnel befände sich das Ende des Velotunnels auf der Nordseite des Bahnhofs vermutlich auf der Höhe des ersten Untergeschosses des Centralbahnparkings. An die Oberfläche gelangte man über die Rampen des bestehenden Veloparkings unter dem Centralbahnplatz. Auf der Südseite müsste eine neue und lange Zufahrtsrampe gebaut werden. Aus Platzgründen müsste sie hinter der Meret Oppenheim-Strasse angelegt und unter dieser hindurchgeführt werden. Ihr Ende befände sich beim sogenannten IWB-Plätzchen. Die Neigungswinkel einer Velorampe sollten normalerweise 6% nicht übersteigen. Aufgrund der Tiefe, in die der Velotunnel gehen müsste, und der komplexen Anschlüsse an den Stadtraum (insbesondere beim IWB-Plätzchen) würde die Rampe umständlich lang und dieser Neigungswinkel könnte insbesondere am Ende der Rampe nicht eingehalten werden.

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem Velotunnel hat sich die UVEK auch mit der geplanten Veloverbindung mit dem Neubau des Nauentors befasst. Der Bebauungsplan für das Nauentor schreibt eine durch das gesamte Gebäude verlaufende Veloverbindung zwischen der Meret Oppenheim-Strasse und der Centralbahnstrasse vor. Den Wettbewerb für den Neubau hat das Team mit der besten Veloquerung gewonnen. Im Nauentor sind 400 öffentlich zugängliche Veloabstellplätze mit der Option für weitere 400 vorgesehen. Alle wären von beiden Seiten fahrend erreichbar. Der Start des Vorprojekts ist aktuell auf Mitte 2026 terminiert. Ob die Schweizerische Post das Projekt (im Zeithorizont 2030 bis 2036) umsetzt, steht derzeit allerdings noch nicht fest.

In der Einschätzung der Verwaltung hätte ein Velotunnel unter dem Bahnhof Basel SBB primär eine Erschliessungsfunktion. Man gelangte aus dem Gundeli auf direktem Weg in das Veloparking unter dem Centralbahnplatz. Als Transitroute aus dem Gundeli in die Stadt dürfte ein Velotunnel hingegen wenig genutzt werden. So dürfte die Fahrt von der Solothurnerstrasse über die Peter Merian-Brücke schneller und attraktiver sein als jene durch einen 300 Meter langen Tunnel mit langen und teils steilen Rampen.

2.2.1.3 Haltung der UVEK

Für die UVEK ist unbestritten, dass der Bau eines Velotunnels ohne weitere Synergien und einzig als erschliessende Verbindung angesichts der Kosten von deutlich über 100 Mio. Franken und umständlicher Rampen für sich allein unverhältnismässig und dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis ungenügend wäre. Dies auch in Anbetracht der Verbesserungen auf der Peter-Merian Brücke, der Perspektive einer deutlich verbesserten Veloführung mit dem Neubau des Nauentors und, weil die Velostation unter dem Centralbahnplatz nicht genügend Kapazität hat, um zusätzlichen Velofahrenden aus dem Gundeli einen Veloabstellplatz zur Verfügung zu stellen.

In der UVEK stand der Antrag im Raum, die Gelder für die Planungen des Velotunnels aufgrund des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis zu streichen. Um mögliche Synergien mit einem eventuellen Bau eines Tiefbahnhofs nutzen zu können, wurde jedoch auf diesen Antrag verzichtet. Die UVEK wünscht sich stattdessen Abklärungen zur Frage, wie viel ein parallel zur Fussgängerunterführung im Tiefbahnhof Basel SBB erstellter Velotunnel kosten würde und welche Synergien bei einem gleichzeitigen Bau erzielbar wären. Wünschenswert findet die UVEK auch Abklärungen zur Frage, ob direkt unter dem Bahnhof eine weitere Veloabstellanlage in unmittelbarer Nähe zum Tiefbahnhof und zur geplanten Fussgängerunterführung Ost gebaut und mit einem Velotunnel

erschlossen werden kann. Beide Optionen würde das Kosten-Nutzen Verhältnis deutlich verändern. Für die UVEK wäre auf der Gundeli-Seite auch ein Zugang mittels Lift oder Förderband denkbar, anstelle einer langen Zufahrtsrampe, falls der Tunnel primär als Zugang zu einer neuen unterirdischen Velostation und zum bestehenden Veloparking unter dem Centralbahnplatz diene. Ein solcher Tunnel könnte aber natürlich auch als Transitroute genutzt werden. An einem zusätzlichen Veloparking dürften auch die SBB interessiert sein, handelt es sich bei den Velofahrenden doch um ein wichtiges Kundensegment.

Wird das Projekt Tiefbahnhof Basel SBB weiterverfolgt, ist es aus Sicht der UVEK wichtig, dass der Kanton mit der Planung der SBB Schritt hält und seine Anliegen zeitnah einbringt, weshalb sie sich letztlich für die Sprechung weiterer Planungsgelder ausspricht.

Die Möglichkeit, allenfalls auf eine lange Zufahrtsrampe auf der Gundeli-Seite zu verzichten, und die Planungen enger mit der Fussgängerunterführung der SBB und der Möglichkeit einer Velostation zu verzahnen bewirkt bei den weiteren Planungen ein Einsparungspotential, weshalb die UVEK auf Vorschlag der Verwaltung die Ausgabe um 0.1 Millionen auf 0.9 Millionen reduzierte.

2.2.1.4 Antrag der UVEK

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 11:2 Stimmen, für die Planung und Projektierung der Achse Meret Oppenheim-Strasse – Centralbahnplatz (Velotunnel im Korridor 4) Ausgaben von 900'000 Franken (450'000 Franken für die Projektphase Vorstudie sowie 450'000 Franken für die Phase Vorprojekt) zu bewilligen. Sie erwartet, dass sich der Kanton der Planung der SBB für einen Tiefbahnhof anhängt und nicht nur einen Velotunnel, sondern auch eine Velostation plant.

2.2.2 Provisorische Velopasserelle (Korridor 2) und Velohochbahn Erdbeergraben

2.2.2.1 Ausgangslage

Die Motion von Christoph Hochuli fordert eine provisorische, parallel zur provisorischen Fussgängerpasserelle der SBB verlaufende Velopasserelle zwischen der Meret Oppenheim-Strasse und dem Elsässertor, da während des Neubaus der Margarethenbrücke sowie der im gleichen Zeitraum erwarteten Arbeiten am Neubau des Nautentors auch auf der Peter Merian-Brücke mit erheblichen Verkehrseinschränkungen für den Veloverkehr zu rechnen sei. Sie soll so lange bestehen bleiben, bis auf der Peter Merian-Brücke und der neuen Margarethenbrücke (wieder) genügend Kapazitäten für den Veloverkehr vorhanden sind.

In der Beantwortung der Motion bezeichnet es der Regierungsrat als grosses Anliegen, die Verbindung zwischen dem Gundeli und der Innenstadt für den Veloverkehr deutlich zu verbessern. Deshalb habe das Bau- und Verkehrsdepartement die Planungsarbeiten für zeitnahe Verbesserungen im Rahmen der Sanierung der Peter Merian-Brücke ausgelöst. Im Rahmen der Planungen für die neue Margarethenbrücke setzt er sich überdies dafür ein, dass für den Veloverkehr eine sichere und attraktive Verbindung geschaffen wird, und zwar nicht nur auf der neuen Brücke, sondern auch während der Bauphase. In seiner Stellungnahme zur Motion hat der Regierungsrat festgehalten, die im Ratschlag präsentierte Ersteinschätzung zur Machbarkeit einer provisorischen Velopasserelle solle in einem ersten Schritt in Zusammenarbeit mit externen Fachleuten verifiziert werden, um zu erkennen, ob sich das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten verbessern lässt. Im positiven Falle könne anschliessend eine vertiefte Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. Basierend auf dieser Aussage hat der Grosse Rat die Motion an den Regierungsrat zweitüberwiesen. Die nun beantragten Ausgaben sind für diese Machbarkeitsstudie. Die Ersteinschätzung der Fachleute kommt jedoch zum Schluss, dass eine provisorische Velopasserelle nur schwer machbar ist. Um dem Motionsanliegen gerecht zu werden, beantragt der Regierungsrat dennoch 500'000 Franken für eine vertiefte Machbarkeitsstudie und ein Vorprojekt.

2.2.2.2 Abklärungen der UVEK zur provisorischen Velopasserelle

Die Fachleute aus dem Bau- und Verkehrsdepartement haben der UVEK zwei geprüfte Varianten für eine Velopasserelle zwischen der Meret Oppenheim-Strasse und dem Elsässertor vorgestellt

(vgl. Kapitel 5.3 des Ratschlag). Für eine Velopasserelle, die gleich hoch sein müsste wie die provisorische Fussgängerpasserelle (benötigte Höhe für die Züge), bräuchte es auf beiden Seiten eine Zufahrtsrampe mit einer maximalen Steigung von 6%. Auf der Gundeldinger Seite wäre – zu Lasten eines Teils der mit dem Ausbauschnitt 2025 erstellten Veloabstellplätze – eine Rampe in einer Geraden möglich. Beim Elsässertor müsste hingegen aus Platzgründen eine spiralförmige Rampe gebaut werden. Eine normgerechte, von Unterhalts- und allenfalls Rettungsfahrzeugen befahrbare Rampe bedingte allerdings trotzdem einen teilweisen Rückbau des Elsässertors und führte zu Einschränkungen auf der Centralbahnstrasse. Mit einer längeren, über die Markthallenbrücke und die Nauenstrasse bis in die Wallstrasse führenden Passerelle liesse sich dieses Problem umgehen. Die lange Variante wäre allerdings nicht kompatibel mit dem nach dem Rückbau der Markthallenbrücke neu entstehenden städtischen Raum (siehe Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB»). Bei beiden Varianten wäre überdies mit Widerstand der Denkmalpflege zu rechnen. Die denkmalgeschützte Perronhalle des französischen Bahnhofs muss infolge der Erstellung des Bahnhofszugangs von der Margarethenbrücke verschoben werden, unter Denkmalschutz stehen aber auch der Westflügel des Bahnhofsgebäudes und die Markthalle.

2.2.2.3 Velohochbahn Erdbeergraben

Die Vertreter der Planungsgruppe Gundeldingen haben gegenüber der UVEK die aktuelle Einschätzung erläutert, dass die von der Verwaltung geprüfte Velopasserelle mit einer spiralförmigen Rampe beim Elsässertor nicht machbar ist. Sie hielten zudem fest, die SBB sprächen sich gegen eine solche aus, weil es dafür Stützen im Gleisfeld bräuchte. Deshalb und auch aufgrund der Bedenken der Denkmalpflege und der Stadtbildkommission sei auch die Realisierung der von der Verwaltung geprüften, technisch machbaren langen Variante unrealistisch.

Da die Planungsgruppe Gundeldingen davon ausgeht, dass die Hilfsbrücke, die während des Baus der neuen Margarethenbrücke zur Verfügung stehen soll, für die Velofahrenden keine taugliche Lösung sein wird, und da mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zur gleichen Zeit auch das Nautentor und damit im Umfeld der Peter Merian-Brücke gebaut wird, wäre das Gundeli mit dem Velo während bis zu sieben Jahren noch schlechter erreichbar als heute. Besser als der Bau einer Hilfsbrücke wäre es, wenn die «Hilfsbrücke» als erster Teil der neuen Margarethenbrücke gebaut würde. Für die Velofahrenden wäre aber auch dies nicht optimal, dürfte sich die Veloführung während der Bauzeit doch mehrfach verändern.

Als Alternative zur in der Motion geforderten Velopasserelle schlägt die Planungsgruppe Gundeldingen eine provisorische «Velopasserelle Erdbeergraben» vor. Diese begänne an der Stelle, wo die Pruntrutstrasse, der Höhenweg, die Dachsfelderstrasse und der Erdbeergraben zusammenkommen («Pruntrut-Kreisel»). Nach der Querung der Erdbeergrabenbrücke verlief sie auf einer Velohochbahn bis auf den Birsigviadukt (Viaduktstrasse). Diese Strecke führte (nach der Erdbeergrabenbrücke) über keine Bahngleise, und zwischen den beiden Enden der Hochbahn bestünde kein wesentlicher Höhenunterschied. Die Stützen könnten auf die Stützmauer des Parkings Erdbeergraben gestellt werden. Vor dem Birsigviadukt ginge die Hochbahn in den Flamingosteg über. Die Kosten der Velopasserelle Erdbeergraben schätzen die Vertreter der Planungsgruppe Gundeldingen auf etwa 10 Mio. Franken, was deutlich weniger wäre als bei den im Raum stehenden Gleisquerungen. Ihr Vorschlag lautet, die vom Regierungsrat beantragten Mittel für die Planung und Projektierung der provisorischen Velopasserelle für die Ausarbeitung ihrer Idee einzusetzen.

2.2.2.4 Abklärungen der UVEK zur Velohochbahn Erdbeergraben

Die UVEK hat die Idee der Planungsgruppe Gundeldingen aufgenommen und mit den Fachleuten aus dem Bau- und Verkehrsdepartement erörtert. Als Problem hat sie u.a. die Einbindung des Veloverkehrs auf dem Birsigviadukt identifiziert. Um auf der anderen Seite des Viadukts weiterzufahren, müssten die Velofahrenden zwei MIV-Fahrspuren und das Eigentrassee des Trams queren. Normgemäss bräuchte es dafür zwei Schutzinseln, Platz hätte es allerdings für keine. Vermutlich wäre die Querung nur mit einer Lichtsignalsteuerung möglich. Ohne Möglichkeit zur Querung des Birsigviadukts wäre das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Velohochbahn deutlich schlechter. Für einen Zweirichtungs-Veloweg auf der Westseite des Viadukts reicht die vorhandene Breite nicht aus.

Das dortige Trottoir erschliesst zwei Gebäude und lässt sich deshalb nicht aufheben. Das andere Ende der Velohochbahn – der «Pruntrut-Kreisel» – dürfte überdies für die meisten Velofahrenden kein interessanter Ausgangs- bzw. Endpunkt sein. Wer aus dem Gundeli den Bahnhof Basel SBB oder die Innenstadt als Ziel hat, würde auch während der Bauzeit der neuen Margarethenbrücke kaum über die Velohochbahn, sondern über die kürzere Verbindung via Hilfsbrücke fahren.

Offene Fragen gibt es auch zur Statik der Velohochbahn. Ob die Stützmauer des Parkings Erdbeergraben zusätzliche Punktlasten aufnehmen könnte, ist unklar. Da die Bauarbeiten für das Parking im Gang sind, lässt sich das Projekt jedenfalls nicht mehr anpassen. Die Konstruktion müsste auf eine mögliche Extremlast – Eigenlast (Nutzende), Schnee-, Wind- und Erdbebenlast – ausgerichtet werden. Aufgrund ihrer Länge von etwa 300 Metern müsste die Velohochbahn für Rettungs- und Schneeräumungsfahrzeuge befahrbar sein. Möglich wäre die für einen Zweirichtungs-Veloweg erforderliche Breite von 3.6 bis 4.2 Metern. Mit zwei Metern zu schmal wäre für eine gleichzeitige Nutzung von Fuss- und Veloverkehr der Flamingosteg. Als Anschluss an den Birsigviadukt wäre eine Führung der Velopasserelle in einer S-Linie mit Anschluss an die Vorzone des VIA-Gebäudes vorstellbar. Dies setzte allerdings das Einverständnis der Eigentümerschaft des Gebäudes voraus.

Weitere Problemstellen bestehen in der Nähe zu den Bahnanlagen der SBB und zum Parking Erdbeergraben. Die Stützen der Velopasserelle würden in den Lichtraum der Strasse ragen. Dies hätte allenfalls die Aufhebung von Parkplätzen im Erdbeergraben zur Folge. Nicht ausgeschlossen ist auch ein Konflikt mit einem geplanten Personenlift, der in Zukunft einen behindertengerechten Zugang vom Flamingosteg in den Zoo ermöglichen soll. Geklärt werden müsste auch, ob sich die Velohochbahn an die neue Erdbeergrabenbrücke, die in den Jahren 2028/29 gebaut wird, anschliessen lässt. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Idee der Planungsgruppe Gundeldingen auf den ersten Blick einfach aussieht, in der Umsetzung aber ebenfalls sehr komplex wäre. Die UVEK ist dankbar für den interessanten Vorschlag der Planungsgruppe. Sie kommt gestützt auf ihre Abklärungen zum Schluss, dass eine Velohochbahn auf dem Erdbeergraben keine geeignete Alternative zur Überführung parallel zur provisorischen Passerelle im Korridor 2 ist und verzichtet daher darauf, dazu Mittel für eine weiterführende Machbarkeitsstudie zu beantragen.

2.2.2.5 Haltung der UVEK zum Korridor 2

Die UVEK geht nicht davon aus, dass eine Machbarkeitsstudie an der ersten Einschätzung der Verwaltung zum Bau einer provisorischen Velopasserelle – sei es die in der Motion von Christoph Hochuli oder die von der Planungsgruppe Gundeldingen angeregte Variante – etwas ändern würde. Sie stuft beide als nicht zielführend umsetzbar ein. Sie hat sich deshalb gefragt, ob sich die Motion nicht auch mit einer velotauglichen Hilfsbrücke zur Margarethenbrücke erfüllen liesse. Der Bau der Hilfsbrücke und der neuen Margarethenbrücke obliegt zwar den SBB, die UVEK hat sich aber versichern lassen, dass sich der Kanton bei den SBB in Bezug auf die Hilfsbrücke für zwei je mindestens 1.6 Meter breite Velostreifen und ein Trottoir einsetzt. Für den MIV wird die Hilfsbrücke nur in Nord-Süd-Richtung befahrbar sein. Die Velofahrenden müssten durch die Kaphaltestelle fahren, ausser eine der beiden Haltekanten liesse sich vorübergehend in die Innere Margarethenstrasse verschieben. Dies wird derzeit geprüft.

Die Hilfsbrücke hat im Gegensatz zu den möglichen provisorischen Velopasserellen an beiden Enden gute Netzanschlüsse und sieht Velomassnahmen vor, die mit einer vorübergehenden Verschiebung der Haltestelle allenfalls sogar noch optimiert werden könnten. Die Margarethenbrücke liegt für viele Velofahrten auf einer Wunschlinie und ist deutlich attraktiver als eine Verbindung mit umständlichen Rampen. Ihre Machbarkeit ist zudem gegeben. Die UVEK stuft daher die Hilfsbrücke als geeigneter ein, das Anliegen der Motion Hochuli zu erfüllen, als eine Verbindung neben der provisorischen Passerelle oder über eine Velohochbahn Erdbeergraben.

Nach Bekanntgabe des Ergebnisses des Wettbewerbs zur neuen Margarethenbrücke (vgl. dazu den Bericht der UVEK Nr. 24.1443.02 zum *Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel*) hat sich die UVEK nochmals mit dem Thema Hilfsbrücke auseinandergesetzt. Das Siegerprojekt sieht vor, dass zuerst ein Teil der alten Brücke abgebrochen, dann ein Teil der neuen Brücke gebaut, danach der zweite Teil der

alten Brücke abgerissen und schliesslich der zweite Teil der neuen Brücke gebaut wird. Auf eine eigentliche Hilfsbrücke würde also verzichtet. Ob dies technisch möglich ist, wird aber erst im Vorprojekt untersucht.

Die UVEK ist grundsätzlich offen gegenüber dem Verzicht auf eine Hilfsbrücke. Dabei wäre jedoch eine Grundvoraussetzung, dass sie technisch machbar und zielführend ist und dem politischen Auftrag gerecht würde. Die UVEK betont nochmals, dass der politische Auftrag lautet, dass es ohne Unterbruch während der Bauphase möglich sein muss, das Gleisfeld sicher und komfortabel mit dem Velo und zu Fuss zu überqueren.

Die UVEK hat abgeklärt, ob die beantragten Ausgaben anstelle der Machbarkeitsstudie für den Korridor 2 für eine möglichst gute Führung über eine potenzielle Hilfsbrücke oder Brücke bzw. der Planungen zur Bauphase der neuen Margarethenbrücke eingesetzt werden könnten. Die Finanzierung der Projektierung der Hilfsbrücke und der Planung der Verkehrsführung während der Bauzeit der neuen Margarethenbrücke erfolgt über die vom Grossen Rat bereits beschlossene Ausgabebewilligung für die Projektierung der Margarethenbrücke. Dazu hat der Grosse Rat bereits ausreichend Geld gesprochen. Die vom Regierungsrat für die Planung und Projektierung einer *Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor* beantragten Ausgaben von insgesamt 500'000 Franken werden nicht benötigt, wenn sowohl auf die Velopasserelle über die Bahngleise im Korridor 2 als auch auf eine Velopasserelle Erdbeergraben definitiv verzichtet wird. Bewilligt der Grosse Rat diese Ausgaben nicht, kann der Regierungsrat mit Verweis auf diesen Beschluss beantragen, die *Motion Christoph Hochuli und Konsorten betreffend «Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngleise zum Elsässertor»* abzuschreiben oder erneut darüber berichten, sobald die neue Margarethenbrücke projektiert ist und die Lösung für die Bauphase bekannt ist.

2.2.2.6 Antrag der UVEK

Sie beantragt dem Grossen Rat einstimmig, auf die Bewilligung der vom Regierungsrat in Zusammenhang mit der Motion von Christoph Hochuli beantragten Ausgaben für die Planung und Projektierung einer provisorischen Velopasserelle von 500'000 Franken zu verzichten und sich stattdessen auf eine gute Lösung im Rahmen des Neubaus der Margarethenbrücke zu konzentrieren.

2.3 Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf

2.3.1 Ausgangslage

Die Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf soll die Netzlücke zwischen dem Gundeli (inklusive Areale Dreispitz Nord und Walkeweg) und dem neuen Quartier Auf dem Wolf schliessen. Der Grosse Rat hat dem Regierungsrat diesbezüglich am 19. Oktober 2023 die *Motion Bau- und Raumplanungskommission betreffend Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf* zur Umsetzung innert vier Jahren überwiesen.

Zusammen mit der Velopasserelle Wolf – St. Alban (vgl. Kapitel 2.4) ermöglicht eine Fuss- und Velobrücke über den Güterbahnhof Wolf eine direkte Verbindung vom Dreispitz ins Gellert. Für sich allein würde die Brücke die Fahrdistanz zwischen dem Gundeli und dem Areal Wolf um etwa 800 Meter reduzieren.

Die grosse Herausforderung ist die Einbindung der Brücke in die Areale und das Gleisfeld der SBB. Die SBB erneuern und optimieren auf dem Wolf ihre Serviceanlagen für den Unterhalt und die Reinigung von Zügen. Dies ist mit Gleisverschiebungen verbunden. Ob angesichts der engen Platzverhältnisse im Gleisfeld Stützen für eine Brücke platziert werden können, steht noch nicht fest. Und ob eine stützenfreie Brücke technisch machbar wäre, ist ebenfalls offen. Sicher ist, dass eine stützenfreie Brücke deutlich teurer wäre. In jedem Fall kann die Fuss- und Velobrücke über den Güterbahnhof Wolf erst nach dem Abschluss oder allenfalls parallel zu den Arbeiten der SBB – also mittel- bis langfristig – gebaut werden.

Der Regierungsrat beantragt, für die nächsten Planungsschritte der Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf Ausgaben in der Höhe von 900'000 Franken für die Vorstudie sowie die Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbs und 540'000 Franken für das Vorprojekt zu bewilligen.

2.3.2 Abklärungen der UVEK

Die UVEK hat sich bei den Vertretenden der Verwaltung erkundigt, warum der Regierungsrat schon jetzt Mittel für die Planung und Projektierung beantragt, bzw. welchen Sinn diese Arbeiten machen, solange die Lage der Gleise auf dem Güterbahnhof Wolf nicht bekannt ist. Gemäss der erhaltenen Rückmeldung ist es wichtig, dass die Konstruktion der Brücke möglichst bald definiert wird, um den SBB die möglichen Stützenstandorte mitzuteilen. Nur dann könnten die SBB das Gleisfeld darauf ausrichten. Vorgesehen ist weiter, auch die Machbarkeit einer Brücke ohne Stützen zu prüfen. Sollte eine solche mit nicht übermässigen Mehrkosten verbunden sein, könnte sie der Kanton unabhängig von der Gleisfeldentwicklung schon früher bauen. Wartet der Kanton mit der weiteren Bearbeitung zu, verspielt er sich allenfalls mögliche Optionen und Synergien. Mit den beantragten Mitteln lassen sich sowohl die Vorstudie als auch das Vorprojekt finanzieren. Sollte die Vorstudie zeigen, dass eine Fuss- und Velobrücke über den Güterbahnhof Wolf nicht machbar oder ausserordentlich teuer ist, könnte der Regierungsrat entscheiden, auf das Vorprojekt zu verzichten und die damit verbundenen Mittel einzusparen.

2.3.3 Haltung der UVEK

Die UVEK erachtet dieses Vorgehen als angemessen. Sie stellt zudem fest, dass beim Bau der Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf eine gewisse Dringlichkeit besteht. Die vom Grossen Rat überwiesene Motion der BRK fordert den Bau der Brücke bis 2028. Der Regierungsrat hat damit den klaren Auftrag, mit den Planungsarbeiten vorwärtzumachen.

Da auf dem Wolf Wohnraum und beim Walkeweg ein Primarschulhaus entsteht, hat sich die UVEK nach der Wichtigkeit der Fuss- und Velobrücke für die Schulwegsicherheit erkundigt. Gemäss erhaltener Antwort ist das Primarschulhaus Walkeweg für die künftig auf dem Areal Wolf wohnenden Kinder ein möglicher Schulstandort. Bevor eine Brücke gebaut wird (und auch falls sie gar nicht gebaut wird), werden die auf dem Wolf wohnenden Kinder aber der Primarschule Gellert zugeteilt.

2.3.4 Antrag der UVEK

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen, für die Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf Ausgaben in der Höhe von 900'000 Franken für die Vorstudie sowie die Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbs und 540'000 Franken für das Vorprojekt zu bewilligen.

2.4 Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

2.4.1 Ausgangslage

Die Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban wäre die logische Fortsetzung der Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf und würde eine weitere Lücke im Veloroutennetz schliessen. Sie könnte das Entwicklungsgebiet Wolf mit dem St. Alban-Quartier verbinden. Bei der Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban ist die Machbarkeit noch nicht abschliessend geklärt. Absehbare Herausforderungen sind gemäss Ausführungen der Verwaltung bestehende Bauwerke (Autobahn und Eisenbahn) in unterschiedlichen Höhenlagen, zwischen denen die Passerelle durchgeführt werden müsste. Der Regierungsrat veranschlagt Planungskosten von 500'000 Franken und Vorprojektierungskosten von 250'000 Franken.

2.4.2 Abklärungen der UVEK

Der Nutzen der Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban entfaltet sich primär in der Kombination mit der Velobrücke Güterbahnhof Wolf. Mit beiden Brücken entstünde eine direkte Verbindung vom

Dreispietz ins Gellert. Ohne eine der beiden Brücken müsste man von der Wunschlinie abweichen. Für sich allein erschliesse die Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban lediglich den Raum Wolf / St. Jakobs-Strasse / Zeughausstrasse besser.

2.4.3 Haltung der UVEK

Auch für die Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban stuft es die UVEK als richtig und wichtig ein, dass der Kanton mit der Planung mit den SBB Schritt hält.

2.4.4 Antrag der UVEK

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, für die Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban Ausgaben in der Höhe von 500'000 Franken für eine Vorstudie sowie die Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbs und 250'000 Franken für das Vorprojekt zu bewilligen.

2.5 Velounterführung Hexenweglein – Peter Merian-Weg

2.5.1 Ausgangslage

Die Veloverbindung durch das Hexenweglein und den Peter Merian-Weg ist Bestandteil einer angedachten künftigen Velovorzugsroute St. Jakob – Bahnhof Basel SBB. Bei der Querung der Münchensteinerbrücke wird die direkte Fahrt allerdings unterbrochen. Der Grosse Rat hat den Regierungsrat deshalb mit der Überweisung des *Anzugs Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg* beauftragt, zu prüfen und zu berichten, ob eine Unterquerung der Münchensteinerbrücke für den Veloverkehr möglich ist.

Der Regierungsrat veranschlagt Planungskosten von 200'000 Franken und Vorprojektierungskosten von 350'000 Franken

2.5.2 Abklärungen der UVEK

Die Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements hat die Realisierung einer Velounterführung zwischen dem Hexenweglein und dem Peter Merian-Weg gegenüber der UVEK als herausfordernd bezeichnet. Sie muss zum einen mit dem Ausbau des Bahnknotens abgestimmt werden. Das Gleisfeld der SBB grenzt direkt an die Unterführung an. Welche Sicherungsmassnahmen dies bedingt, ist noch nicht bekannt. Zum anderen muss in die Struktur des Jacob-Burckhardt Hauses eingegriffen werden, was statische Fragen aufwirft und das Einverständnis dessen Eigentümerschaft voraussetzt. Sie sei jedoch grundsätzlich machbar und auch sehr sinnvoll.

2.5.3 Haltung der UVEK

Die UVEK erachtet eine Unterquerung der Münchensteinerbrücke für den Veloverkehr als sehr wünschenswert. Die Wartezeiten für die Überquerung der Brücke mit dem Velo sind lang. Eine Unterführung dürfte auch den Verkehr auf der Münchensteinerbrücke verflüssigen, obwohl alle Abbiegebeziehungen auf der Brücke bestehen blieben, da ein Teil der Velofahrenden vom Peter Merian-Weg auf die Münchensteinerbrücke (und umgekehrt) abbiegt.

2.5.4 Antrag der UVEK

Die UVEK stimmt den vom Regierungsrat beantragten Ausgaben von 200'000 Franken für die Planung und von 350'000 Franken für die Projektierung mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

2.6 Personelle Ressourcen

Der Regierungsrat beantragt für die Bearbeitung aller Projekte für jeweils fünf Jahre eine 100%-Stelle für die Planungsphase (900'000 Franken) und eine 70%-Stelle für die Projektierungsphase (630'000 Franken). Mit dem von der UVEK beantragten Verzicht auf die Planung und Projektierung der provisorischen Velopasserelle (vgl. Kapitel 2.2.22.2) und dem leichten Minderaufwand für die Planung und Projektierung des Velotunnels (vgl. Kapitel 2.2.1 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) reduziert sich dieser Aufwand um schätzungsweise 5%. Die UVEK möchte auf eine Kürzung der personellen Ressourcen verzichten und beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die Ausgaben für personelle Ressourcen in der Höhe von 1.53 Mio. Franken zu bewilligen.

Die UVEK weist an dieser Stelle darauf hin, dass der Regierungsrat die personellen Mittel für die Phase Define (Vorstudien) gemäss Ratschlag für die Jahre 2025 bis 2029 beantragt. Da der Grosse Rat das Geschäft erst Anfang 2026 berät, dürften die Ausgaben in den Jahren 2026 bis 2030 anfallen.

3. Politische Vorstösse

3.1 Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollbrücke» / SNCF Brücke

Die Motion fordert, das Projekt einer «Zollbrücke» wieder aufzunehmen und dem Grossen Rat innerhalb von zwei Jahren eine Ausgabenbewilligung für ein konkretes Projekt vorzulegen. Mit einer zusätzlichen, attraktiven und sicheren Verbindung im Bereich des Zoos könnten gemäss dem Motionstext Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Fussgängerinnen und Fussgänger diverse heikle Kreuzungen umfahren und gelangen schneller vom Bachlettenquartier ins Gundeli und zum Bahnhof Basel SBB.

Der Regierungsrat hat in den Jahren 2023 und 2024 Zwischenberichte zur Motion vorgelegt. Mit der Begründung, dass die Untersuchungen zur Zollbrücke wegen Abhängigkeiten zum Ausbau des Bahnknotens mehr Zeit benötigen, beantragte er dem Grossen Rat jeweils eine Fristverlängerung. Er stellte in Aussicht, dem Grossen Rat Mittel für den nächsten Projektschritt zu beantragen.

Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat Ausgaben für die Planung und Projektierung mehrerer Fuss- und Veloquerungen, u.a. der Zollbrücke. Die UVEK folgt dem Antrag des Regierungsrats und beantragt dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen, die Motion abzuschreiben.

3.2 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg

Die Anzugstellenden stellen fest, dass die attraktive Veloverbindung Centralbahnstrasse - Post-Passage - Peter Merian-Weg - Hexenweglein - St. Alban-Ring / St. Jakobs-Strasse ein grosses Manko aufweist, nämlich die Querung der Münchensteinerstrasse. Sie bitten den Regierungsrat deshalb zu prüfen und zu berichten, ob der Peter Merian-Weg und das Hexenweglein mit einer Unterführung unter der Münchensteinerstrasse miteinander verbunden werden können.

In seiner Stellungnahme aus dem Jahr 2021 bezeichnet der Regierungsrat eine solche Unterführung als grundsätzlich sinnvoll, sei doch von einer weiteren Zunahme des Veloverkehrs auf dieser Achse auszugehen. Die Machbarkeit und Verhältnismässigkeit liessen sich aber erst nach einer vertieften Untersuchung unter Einbezug der betroffenen Eigentümerschaften abschliessend beurteilen. Mit dem vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat die Mittel, um die Planung und Projektierung der Unterführung angehen zu können. Da der Anzug auch die Realisierung fordert, beantragt der Regierungsrat, den Anzug stehenzulassen. Die Machbarkeit ist derzeit noch nicht nachgewiesen. Ob der Regierungsrat dem Grossen Rat ein Projekt zur Umsetzung vorlegt, hängt

von der noch zu klärenden Machbarkeit ab. Die UVEK schliesst sich dem Antrag des Regierungsrats an und beantragt dem Grossen Rat mit 10:3 Stimmen, den Anzug stehen zu lassen.

3.3 Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innenstadt

Die Anzugstellenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die Gundeli-Passerelle – ein Fussgängersteg zwischen der Hochstrasse und der Tramhaltestelle Peter Merian – direkt oder nach einer Ertüchtigung für den Veloverkehr geöffnet werden kann, ob von der Passerelle Verzweigungen auf die etwas tiefer liegenden Velowege beim Peter Merian-Weg möglich sind, und ob im Rahmen des Neubaus des Nautentors eine Velounterführung vom Peter Merian-Weg in die Post-Passage realisiert werden kann.

Der Regierungsrat bezeichnet es als grosses Anliegen, die Veloverbindungen zwischen dem Gundeli und der Innenstadt zu verbessern. In seinem Ratschlag zum vorliegenden Geschäft findet sich in Kapitel 5.3 eine Gesamtschau möglicher Veloverbindungen über das Gleisfeld beim Bahnhof SBB. Der Gundeli-Passerelle räumt der Regierungsrat eine eher geringe Bedeutung ein. In ihrer heutigen Ausgestaltung ist sie für den Veloverkehr ungeeignet. Ein zeitnaher Ersatz des im Bundesinventar der schützenswerten Objekte (ISOS) geführten Stegs ist derzeit nicht geplant und eine zweckmässige Einbindung in das Veloroutennetz wäre anspruchsvoll. Als opportun stuft der Regierungsrat eine Unterquerung der Peter Merian-Brücke für Velofahrende ein. Sinnvoll umsetzbar sei eine solche aber erst bei einem Neubau der Brücke. Eine Unterquerung der bestehenden Brücke bedingte umfangreiche Eingriffe in die Strukturen mehrerer Gebäude. Zeitnah verbessern lasse sich deshalb nur die oberirdische Querung der Peter Merian-Brücke.

Die UVEK schliesst sich dem Antrag des Regierungsrats an und beantragt dem Grossen Rat mit 9:4 Stimmen, den Anzug stehenzulassen.

3.4 Weitere Vorstösse

Die UVEK stellt fest, dass auch die *Motion Bau- und Raumplanungskommission betreffend Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»* und die *Motion Christoph Hochuli und Konsorten betreffend Velopasserelle vom Gundeli über die Bahngeleise zum Elsässertor* in einem direkten Zusammenhang mit dem vorliegenden Ratschlag stehen.

Die Motion der BRK fordert eine Umsetzung der Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf in Abstimmung mit der Arealentwicklung Wolf bis 2028. Der Regierungsrat beantragt Ausgaben für die Planung und Projektierung dieser Brücke und hält fest, damit werde das Anliegen umgesetzt. Zur Motion von Christoph Hochuli und Konsorten hält er fest, mit den beiden beantragten Machbarkeitsstudien zur weitergehenden Untersuchung einer oberirdischen Querung parallel zur provisorischen Fussgängerpasserelle und zur Gleisfeldquerung Ost werde die Forderung dieser Motion mittels einer Machbarkeitsstudie abgedeckt.

Der Regierungsrat stellt zu beiden Motionen noch keinen Antrag, weshalb auch die UVEK darauf verzichtet.

4. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen, die *Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke» / SNCF Brücke* abzuschreiben, mit 10:3 Stimmen, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend einer Velounterführung vom Hexenweglein zum Peter Merian-Weg

stehenzulassen, und mit 9:4 Stimmen, den *Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Verbesserung der Veloverbindungen vom «Gundeli» in die Innerstadt* stehenzulassen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 10. Dezember 2025 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaella Hanauer
Kommissionspräsidentin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zum 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

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 24.1416.01 des Regierungsrats vom 30. Oktober 2024 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 24.1416.02 vom 10. Dezember 2025:

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. 6'280'000. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr. 3'700'000 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. 2'580'000 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 Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1, «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.