



An den Grossen Rat

24.1443.02

19.5023.05
17.5445.05

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 3. Dezember 2025

Kommissionsbeschluss vom 3. Dezember 2025

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel

Erster Zwischenbericht zum Stand der Arbeiten

sowie

Kenntnisnahme der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB

Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die weitere Koordination und Planung im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens

Bericht zur Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle». Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz

Beantwortung des Anzugs Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	3
2.	Kommissionsberatung	4
2.1	Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel	4
2.2	Weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen	6
2.2.1	Zusätzliche Mittel für laufende Aufgaben	6
2.2.2	Finanzierung von Lobbying und Stakeholdermanagement	6
2.3	Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB Basel»	8
2.4	Feststellungen und Überlegungen der UVEK zur geplanten Verkehrsführung	9
2.5	Fazit	15
2.6	Studienauftragsverfahren neue Margarethenbrücke mit Perronzugang	15
2.7	Einbezug der betroffenen Quartiere	17
3.	Politische Vorstösse	18
3.1	Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle». Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz	18
3.2	Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»	18
4.	Antrag	18

1. Ausgangslage

Am 29. April 2020 hat der Regierungsrat in einem ersten Ratschlag zur Finanzierung der Arbeiten im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel die Notwendigkeit von Anpassungen im städtischen Raum dargelegt. Erste aufeinander abgestimmte Planungen von Kanton und SBB waren damals bereits im Gang. Der Grossen Rat bewilligte am 9. September 2020 Ausgaben in der Höhe von 14.42 Mio. Franken für die Erarbeitung von Entwicklungskonzepten, Vorstudien und Vorprojekten.

Wie im ersten Ratschlag in Aussicht gestellt, orientiert der Regierungsrat im zweiten Ratschlag vom 27. November 2024 über wichtige Ergebnisse aus verschiedenen Planungen von SBB und Kanton (Kapitel 4 und 5) und über die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» (Kapitel 6). In Kapitel 7 legt er dar, welche weiteren Arbeiten nötig sind. Er beantragt dem Grossen Rat einerseits für die Finanzierung der weiteren Planung und Projektierung eine Erhöhung der im Jahr 2020 bewilligten Ausgaben um 3.59 Mio. auf 18.01 Mio. Franken. Anderseits beantragt er dem Grossen Rat, den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel zur Kenntnis zu nehmen, im Speziellen die Erkenntnisse aus der bisherigen Planung zum Stadtraum Bahnhof SBB, die den weiteren Arbeiten zugrunde liegen sollen. Zur Vorstudie wünscht er, dass der Grossen Rat die Stossrichtung der weiteren Planungen bei Bedarf mit Änderungen oder Ergänzungen anpasst, insbesondere was den Horizont 2035+ betrifft. Schliesslich beantragt er das Stehenlassen von zwei Vorstössen.

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.

Der Ausbau des Bahnknotens Basel bedingt auch Anpassungen im städtischen Umfeld. Die Planungsarbeiten des Kantons betreffen nicht die Bahnanlagen selbst, sondern deren Umgebung. Wichtig ist, dass Veränderungen im städtischen Raum sowohl mit den teilweise bereits beschlossenen als auch mit den noch zu beschliessenden Ausbauschritten der SBB kongruent sind. Der Regierungsrat spricht in diesem Zusammenhang von einem Zeithorizont 2035+ und einem Zeithorizont 2050+.

Gleichzeitig mit dem *Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel* hat der Regierungsrat dem Grossen Rat drei weitere Geschäfte vorgelegt, die den Bahnknoten betreffen. Die mit dem vorliegenden Ratschlag zu genehmigenden Stossrichtungen zur Entwicklung des Stadtraums Bahnhof SBB sind auch für die Projektierung der neuen Margarethenbrücke massgebend. In ihrem mündlichen Bericht zum *Ratschlag betreffend Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke* hat die UVEK festgehalten, über ihre Haltung bezüglich der Oberflächengestaltung und Verkehrsführung auf der neuen Margarethenbrücke im Rahmen des Ratschlags II zu berichten. Dem Antrag im *Ratschlag betreffend Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke* ist der Grossen Rat auf Antrag der UVEK am 14. Mai 2025 gefolgt. Ebenfalls bereits bewilligt hat er die im *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* beantragten Mittel. 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 berichtet die UVEK zeitgleich mit dem vorliegenden Bericht ebenfalls schriftlich (Geschäftsnummer 24.1416.02).

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag II betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel* am 15. Januar 2025 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 26. Februar, 19. März, 30. April, 7. und 14. Mai, 18. und 25. Juni, 13. und 20. August sowie 15. Oktober mit dem Geschäft auseinander. Im Rahmen ihrer Beratung hat sie zu allen vier Bahnknoten-Geschäften die Planungsgruppe Gundeldingen angehört. Diese befasst sich mit Sachfragen zu Infrastrukturen im Gundeli und besteht aus Mitgliedern verschiedener Quartierorganisationen.

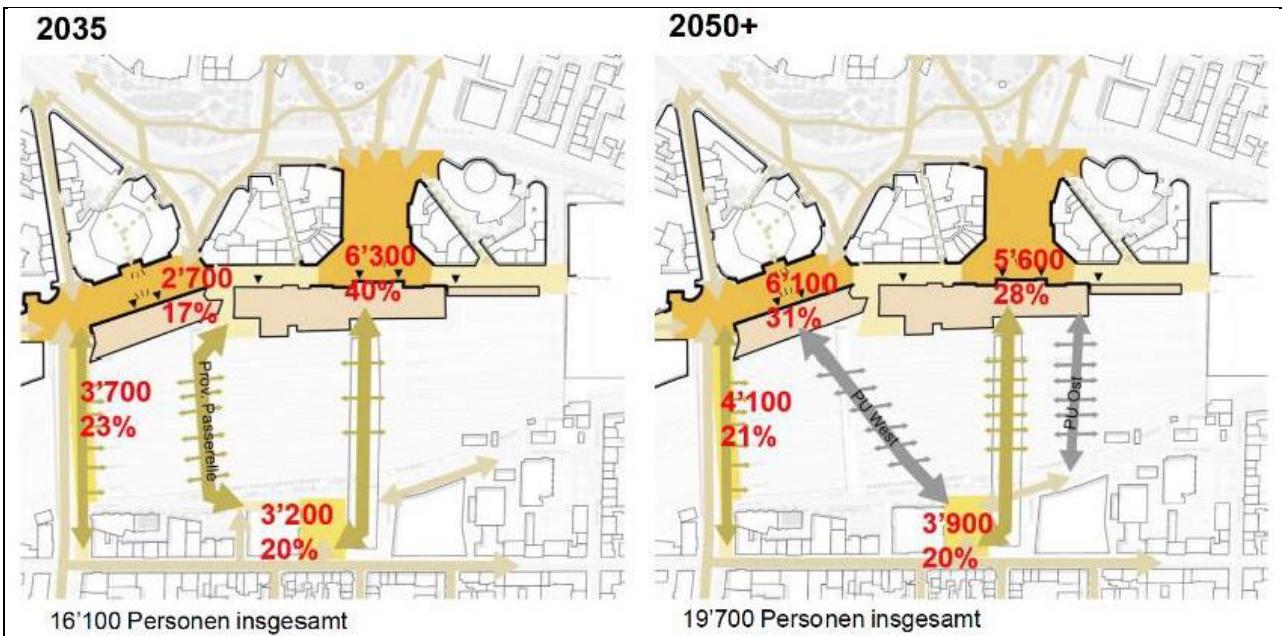
Die UVEK beantragt dem Grossen Rat, den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel zur Kenntnis zu nehmen und für die weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen zusätzliche Ausgaben in der Höhe von 3.59 Mio. Franken zu bewilligen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Beratung zusammen. Sie kommt dabei auch dem Wunsch des Regierungsrates nach und bestätigt explizit die Erkenntnisse aus der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» und die darauf basierende Stossrichtung.

2.1 Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel

Auslöser für die Planungs- und Projektierungsarbeiten des Kantons im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel sind die Bestrebungen des Bundes und der SBB, den Bahnknoten Basel auszubauen. Gemäss der Mitte 2022 abgeschlossenen strategischen Planung des Bundesamts für Verkehr (BAV), den SBB, der Deutschen Bahn, den Schweizerischen Rheinhäfen und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft zum langfristigen Ausbau des Bahnknotens Basel braucht es aus Kapazitätsgründen unterirdische Verbindungen zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof sowie zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Bahnhof Basel St. Johann. Diese setzen den Bau eines Tiefbahnhofs Basel SBB voraus. Für die Aufnahme von konkreten Bauvorhaben in den nächsten Ausbauschritt des Bundes hat das BAV die Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB) durchgeführt (veröffentlicht am 21. Februar 2025). Basierend darauf fordern und erwarten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als erste Etappe des Kapazitätsausbaus die Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB in die Botschaft 2026 des Bundesrats.

Das vom Regierungsrat am 24. November 2020 als behörderverbindliche Planungsgrundlage genehmigte Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» hält die langfristigen Entwicklungsziele für Verkehr, Städtebau und Stadtklima im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB fest. Die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» baut darauf auf und definiert im Sinne einer Vision einen langfristigen Zielzustand im Zeithorizont 2050+. Aus dem Zielzustand leitet sich ein konkret anzustrebender Zustand für den Zeithorizont 2035+ ab, der auf die laufenden Planungen der SBB abgestimmt ist. Die in diesem Horizont umzusetzenden Massnahmen sollen die Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB verbessern, die wachsenden Passagierströme besser verteilen und den Centralbahnhof entlasten.

Abbildung 1: Entlastung Centralbahnhofplatz durch neue Bahnhofszugänge



Quelle: Bahnkunden gemäss SIMBA MOBI + Bahnfremde gemäss Erhebung und angenommener Steigerung gemäss Bevölkerungsentwicklung

Tabelle 1: Verteilung Personenströme Bahnhof Basel SBB

	Heute	Horizont 2035+	Horizont 2050+
Centralbahnhofplatz	78%	40%	28%
Margarethenbrücke	1%	23%	21%
Markthallenplatz	-	17%	31%
Süden	20%	20%	20%

In seinem Zwischenbericht zum ersten Ratschlag aus dem Jahr 2020 gibt der Regierungsrat einen Überblick über die abgeschlossenen und die noch laufenden Planungen und Planungsschritte, die Projektstellen und die Verwendung der vom Grossen Rat bewilligten Ausgaben. Nach der Kenntnisnahme der bisherigen Arbeiten durch den Grossen Rat wird er unter Berücksichtigung der Haltung und der Beschlüsse des Grossen Rats Vorprojekte für verschiedene Teilperimeter auslösen.

Die UVEK stellt fest, dass das Herzstück und der Tiefbahnhof auf die S-Bahn ausgelegt sind. Für Fernverkehrs- und Güterzüge bräuchte die unterirdische Verbindung längere Perrons an den Haltepunkten, eine neigungsärmere und damit längere Linienführung und müsste auf das Risiko von Unfällen mit Güterzügen ausgerichtet werden. Das Herzstück ermöglicht aber nicht nur ein S-Bahn-Angebot mit Durchmesserlinien, sondern führt auch zu einer höheren Kapazität für den Güter- und den Fernverkehr, indem im oberirdischen Bahnhof Trassen frei werden. Für ein funktionierendes Gesamtsystem mit Güter-, Fern- und S-Bahn-Verkehr ist eine Kapazitätserhöhung in Form einer Entflechtung unabdingbar. Eine solche ist aus Platzgründen nur im Untergrund möglich. Für die UVEK ist dieser Aspekt von grosser Relevanz.

Der Zwischenbericht des Regierungsrats hat in der UVEK keine Diskussionen ausgelöst. Sie beantragt dem Grossen Rat, diesen zur Kenntnis zu nehmen (vgl. Kapitel 2.5).

2.2 Weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahn- ausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen

2.2.1 Zusätzliche Mittel für laufende Aufgaben

Auf den Stand der Planungen zum Bahnknoten geht der Regierungsrat in seinem Ratschlag ausführlich ein. Es handelt sich dabei zu einem grossen Teil um Planungen der SBB und des BAV. Die bisherige Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen hat der Regierungsrat aus den vom Grossen Rat im Jahr 2020 bewilligten Ausgaben in der Höhe von 14.42 Mio. Franken finanziert. Wofür diese Mittel eingesetzt worden sind, kann dem Ratschlag entnommen werden. Für die Finanzierung der weiteren Planung und Projektierung beantragt der Regierungsrat eine Erhöhung der bereits bewilligten Ausgaben um 3.59 Mio. auf 18.01 Mio. Franken (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Zusätzlich beantragte Mittel

Personelle Ressourcen im Bereich der Gesamtkoordination («Bahnkoordinator») (Erhöhung / Erfolgsrechnung BVD)	990'000 Franken
Vorstudien: Mehraufwand in Projekten (Erhöhung / Erfolgsrechnung BVD)	500'000 Franken
Personelle Ressourcen im Bereich Planung («Define») (Erhöhung / Erfolgsrechnung BVD)	790'000 Franken
Personelle Ressourcen im Bereich Projektierung («Design») (Erhöhung / Investitionsrechnung BVD, IB2 «Öffentlicher Verkehr»)	460'000 Franken
Stakeholdermanagement und Lobbying (neu / Erfolgsrechnung BVD)	850'000 Franken
Total	3'590'000 Franken

Für personelle Ressourcen für die Bahnkoordination braucht es bis 2028 0.99 Mio. Franken zusätzlich. Die deutlich intensivierte Planung seitens des Bundes und der SBB erhöht den Koordinationsbedarf beim Kanton. Für weitere Studien – u.a. zur Abstimmung der Tramnetz- und der Siedlungsentwicklung mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes im Klybeck – sind zusätzlich 0.50 Mio. Franken veranschlagt. Auch die Erhöhung der Planungskosten um 0.79 Mio. und der Projektierungskosten um 0.46 Mio. Franken begründet der Regierungsrat damit, dass der Kanton mit den Arbeiten der SBB Schritt halten muss. Schliesslich beantragt er Ausgaben von 0.85 Mio. Franken für das Lobbying und das Stakeholdermanagement.

Abgesehen von den Ausgaben für das Lobbying und das Stakeholdermanagement (vgl. Kapitel 2.2.2) waren die vom Regierungsrat beantragten zusätzlichen Mittel in der UVEK unbestritten. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, diese zu bewilligen.

2.2.2 Finanzierung von Lobbying und Stakeholdermanagement

Die UVEK hat sich die vom Regierungsrat beantragten Ausgaben von 850'000 Franken für die Finanzierung von Lobbying und Stakeholdermanagement genauer angeschaut. Im ersten Ratschlag beantragte der Regierungsrat keine entsprechenden Ausgaben. Gemäss Auskunft aus der Verwaltung setzte er aber auch in den vergangenen Jahren Mittel für diesen Zweck ein, rechnete diese aber über die Position «Kommunikation und Reserve» ab. Er begründet die Notwendigkeit der beantragten Gelder mit den auf Bundesebene beschränkten Mitteln für den Ausbau des Bahnnetzes. Der Ausbau des Bahnknotens Basel steht in Konkurrenz zu vielen weiteren Vorhaben. Damit das Bundesparlament mit der nächsten Botschaft des Bundesrats Mittel für den Tiefbahnhof Basel bewilligt, muss bei politischen Akteuren, Verbänden und weiteren Stakeholdern Informations- und Sensibilisierungsarbeit zur Notwendigkeit des Bahnknoten-Ausbaus auch aus einer nationalen Perspektive geleistet werden. Der Regierungsrat hat die entsprechenden Bestrebungen im Jahr 2024 auch mit externer Unterstützung intensiviert. Es handelt sich um eine vielschichtige Aufgabe. Nach der Veröffentlichung des ETH-Gutachtens «Verkehr '45» (Weidmann-Bericht, veröffentlicht am 9. Oktober 2025) wird die Notwendigkeit dieser Arbeit noch grösser. Auf Rückfrage der UVEK wurde ausgeführt, dass neben den Bahnkoordinatoren und weiteren Fachpersonen aus den beiden

Basel u.a. auch die Dienststelle Aussenbeziehungen und Standortmarketing im Präsidialdepartement eingebunden sei. Die dortigen Arbeiten müssten jedoch durch fachspezifische Arbeiten ergänzt werden. Seit bald vier Jahren existiert eine regionale Kommunikationsgruppe Bahnknoten mit Vertretungen der beiden Kantone, Agglobasel/trireno und der Handelskammer. Sie definiert die Strategie der Kommunikation und die zu vermittelnden Botschaften. Als Externer ist in dieser Gruppe auch Alt-RR Hans-Peter Wessels vertreten, dessen Kontakte und Erfahrungen als langjähriger KöV-Präsident nach dem Wechsel an der Spitze des Bau- und Verkehrsdepartements weiter genutzt werden konnten. Das entsprechende Mandat zur Unterstützung im Stakeholdermanagement und Lobbying wurde nicht weiter verlängert. Es bleibt einzig ein Auftrag zur Mitwirkung im Programmausschuss des Bahnkongresses. Teil dieser Aufgabe ist es, die Ausrichtung des Bahnkongresses auf die Stossrichtungen des Lobbyings abzustimmen. Die Taskforce «Lärm in Bern» definiert, was konkret unternommen werden soll; sie wird seit Anfang 2024 von der in Bern domizilierten Public Affairs-Agentur CRK unterstützt. Neben Akteurinnen und Akteuren aus der Politik und der Wirtschaft braucht es für eine wirksame Lobbyarbeit auch im Hintergrund wirkende und bei den Stakeholdern gut vernetzte Personen. Eine wichtige Rolle nehmen dabei auch die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt, der Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft und die Mitglieder des Bundesparlaments aus den beiden Basel ein. Sie sind regelmässig in Bern im Rahmen ihrer verschiedenen Funktionen, u.a. in den Vorständen der kantonalen Fachdirektorinnen- und -direktorenkonferenzen. Sie setzen sich dort für den Bahnausbau in Basel ein und fungieren als eine wichtige Informationsschnittstelle zwischen den nationalen und den kantonalen Gremien.

Seit der verstärkten Kommunikation auf nationaler Ebene liegt der Fokus im Austausch mit der nationalen Politik auf der Bedeutung des Bahnknotens Basel (insbesondere des Tiefbahnhofs Basel SBB) für den internationalen Güterverkehr sowie den nationalen und internationalen Personenfernverkehr im Mittelpunkt. Mit dem Slogan «Fährt Basel, profitiert die Schweiz» soll vermittelt werden, dass vom Ausbau des Bahnknotens Basel die ganze Schweiz profitiert. Dass für die Region selbst auch die Verbesserung des S-Bahn-Systems von grosser Bedeutung ist, ist unbestritten.

Die UVEK hat um eine Aufschlüsselung der für den Zeitraum von drei Jahren beantragten Ausgaben von 850'000 Franken gebeten. Für die Durchführung von zwei Bahnkongressen sind 140'000 Franken veranschlagt, für externe Mandate für die Stakeholderpflege, das Lobbying und die Kommunikation 540'000 Franken, für die Durchführung weiterer Anlässe und die Produktion und Distribution von Werbe- und Kommunikationsmassnahmen 170'000 Franken. Die drei Jahrestranchen über je 180'000 Franken für externe Mandate basieren auf den Erfahrungen aus dem ersten Halbjahr 2024. Für Mandate zu strategischen Fragen (Haltungen, Argumente, politische und technische Optionen etc.) sind 40'000 Franken reserviert, für die Taskforce 100'000 Franken. Die für die «Produktion» reservierten 40'000 Franken werden weniger für physische Artikel als für Massnahmen wie die Kampagne verwendet, in der schweizweit bekannte Firmen auf die Bedeutung des Bahnknotens Basel für ihr Geschäft hingewiesen haben.

Mit den beantragten Geldern ist das Ziel verbunden, dass der Bund im nächsten Ausbauschritt 3 Mrd. Franken für den Bahnknoten Basel bewilligt. Es geht dabei in erster Linie darum, über die Notwendigkeit des Ausbaus des Bahnknotens Basel transparent und sachgerecht zu informieren. Dies kann angesichts der beschränkten finanziellen Mittel, die für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, entscheidend sein. Insbesondere nach dem Erscheinen des Weidmann-Berichtes zeigt sich für die UVEK klar, dass dieses Ziel nur mit gezielter, professioneller Arbeit erreicht werden kann.

Die UVEK stuft die vom Regierungsrat beantragten Ausgaben für das Lobbying und das Stakeholdermanagement von insgesamt 850'000 Franken für drei Jahre nach den zusätzlich erhaltenen Auskünften als sinnvoll investiert ein und beantragt dem Grossen Rat mit 9:1 Stimmen bei 3 Enthaltungen, den Betrag zu bewilligen. Sie teilt die Meinung des Regierungsrats, dass die Region bei den mit dem Geld finanzierten Massnahmen primär auf die nationale Bedeutung des Bahnknotens Basel aufmerksam machen sollte.

2.3 Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB Basel»

In der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB Basel» sind mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel verbundene, mögliche Veränderungen im Stadtraum untersucht worden. Der Synthesebericht zur Vorstudie mit zwei Situationsplänen (Zeithorizont 2035+ und Zeithorizont 2050+) ist dem Ratschlag als Beilage angefügt. Die UVEK hat sich intensiv mit der Vorstudie auseinandergesetzt, da eine politische Stellungnahme dazu vom Regierungsrat explizit gewünscht wurde. Sie bildet die Grundlage für die anstehenden Vorprojekte.

Die Situation im Zeithorizont 2035+ ist auf den bereits genehmigten Ausbauschritt 2035 des Bundes und damit den Bau eines neuen Perronzugangs von der Margarethenbrücke abgestimmt. Der Zeithorizont 2050+ korrespondiert mit einem langfristigen Zielzustand des Bahnknotens mit Tiefbahnhof und Herzstück.

Die Erkenntnisse und Empfehlungen der Vorstudie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Centralbahnhofplatz trägt heute die Hauptlast als Ankunfts- und Umsteigeort von den Zügen auf die städtischen Tram- und Buslinien und weist kein weiteres Wachstumspotential für die Personenströme auf.
- Die Personenströme zwischen dem Bahnhof Basel SBB und der Stadt werden besser verteilt und der Centralbahnhofplatz entlastet, wenn zwischen der Markthalle und dem Elsässertor ein zweiter ÖV-Umsteigeknoten mit Zugang zum Bahnhof («Markthallenplatz») geschaffen wird.
- Die Bedeutung des Markthallenplatzes kann durch neue, direkte Tramverbindungen in die Elisabethenstrasse und auf das Heuwaage-Viadukt (künftiges Tram 30) gestärkt und der Centralbahnhofplatz gleichzeitig vom Tram- und Busverkehr entlastet werden.
- Voraussetzungen für einen funktionierenden ÖV-Umsteigeknoten Markthallenplatz ist das Schaffen von Platz für den zu erwartenden Personenstrom. Dieser Platz kann durch die Reduktion von MIV-Spuren gewonnen werden.
- Die Anlage einer Tram-Direktverbindung zwischen Elisabethenstrasse und Markthallenplatz sowie die Führung der geplanten Tramlinie 30 via Heuwaageviadukt zum Markthallenplatz bedingen den Abbruch der Markthallenbrücke sowie die Umgestaltung der Verkehrskreuzung mit der Nauenstrasse.
- Der Abbruch der Markthallenbrücke generiert zudem eine grosse, zusammenhängende Grünfläche und ermöglicht die Einrichtung eines neuen Parks («Markthallenpark»).
- In der Konsequenz davon wird empfohlen, den Markthallenplatz nur mit einer MIV-Spur in Richtung Viaduktstrasse sowie die Margarethenbrücke neu nur mit einer MIV-Spur in Richtung Gundeli zu gestalten.
- Für den Veloverkehr können dadurch sichere und komfortable Fahrbeziehungen in alle Richtungen geschaffen werden. Für den Fussverkehr kann mehr Fläche bereitgestellt werden und die Fussläufigkeit zwischen dem Bahnhof SBB und der Innenstadt deutlich verbessert werden. Außerdem entstehen Flächen, die entsiegelt, begrünt und beschattet werden können.
- Eine wesentliche Umgestaltung des Centralbahnhofplatzes mit Reduktion der Haltekanten ist erst im Zielzustand 2050+ (mit Herzstück) möglich, eine Entlastung hingegen bereits im Zeithorizont 2035+.

Wegen der Abhängigkeiten vom Ausbau des Bahnknotens und zwecks Abstimmung der vielen Teilprojekte ist es wichtig, dass der Kanton parallel an der Entwicklung des Stadtraums arbeitet. Der Zustand 2035+ soll zudem aufwärtskompatibel zum möglichen Zustand 2050+ sein. Dies ist mit den in der Vorstudie aufgeführten Stossrichtungen sichergestellt.

Für eine bessere Verteilung der Passagierströme zwischen der Bahn und dem städtischen ÖV sowie dem Stadtraum rund um den Bahnhof Basel SBB, aber auch für eine bessere Velozufahrt und Veloparkierung braucht es mehr Platz. Der Centralbahnhofplatz und die Fussgängerpasserelle im Bahnhof Basel SBB stossen schon heute an ihre Kapazitätsgrenze. Eine Vorgabe an die Vorstudie

war es, dass keine Gebäude (z.B. das Elsässertor oder die Markthalle) abgerissen werden. Fläche gewinnen lässt sich deshalb nur über die Veränderung des Strassenraums. Damit der Markthallenplatz zu einem zweiten Bahnhofsplatz werden kann, sieht die Vorstudie vor, dass nach wie vor in Westrichtung (auf Seite der Markthalle) Autos fahren können. Der Autoverkehr aus der Viaduktstrasse in die Gegenrichtung wird hingegen über die Margarethenbrücke, die Meret Oppenheim-Strasse und die Peter Merian-Brücke in Richtung Nauenstrasse und Autobahn (Einfahrt Basel City) geführt. Die Margarethenbrücke ist mit dem Auto weiterhin in Richtung Gundeli befahrbar. Flankierende Massnahmen stellen sicher, dass das neue Verkehrsregime nicht zu unerwünschtem Durchgangsverkehr – beispielsweise in Quartierstrassen im Gundeli – führt. Für den Veloverkehr sind alle Fahrbeziehungen möglich.

Nachdem sich die UVEK einen Überblick über die Notwendigkeit raumverändernder Massnahmen und die Empfehlungen und Lösungsvorschläge der Vorstudie verschafft hatte, befasste sie sich vertiefter mit den einzelnen Räumen und der vorgeschlagenen Verkehrsführung.

2.4 Feststellungen und Überlegungen der UVEK zur geplanten Verkehrsführung

Die UVEK hat bei der Beratung des *Ratschlags betreffend Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke* im Grossen Rat in Aussicht gestellt, ihre Haltung zur Führung des MIV auf der neuen Margarethenbrücke im Rahmen des vorliegenden Geschäfts zu definieren, besteht diesbezüglich doch ein enger Zusammenhang zu den stadträumlichen Veränderungen wie der Schaffung des Markthallenplatzes oder des Markthallenparks. Mit dem Beschluss des Grossen Rats zum Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke war kein Entscheid verbunden, ob der Autoverkehr auf der Brücke künftig in beide Richtungen, nur noch in eine Richtung oder gar nicht mehr zugelassen wird. Die Ergebnisse des Studienauftragsverfahrens (vgl. Kapitel 2.6) waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt und die Beratung der UVEK zur «Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB» noch nicht abgeschlossen.

Markthallenplatz und Markthallenpark

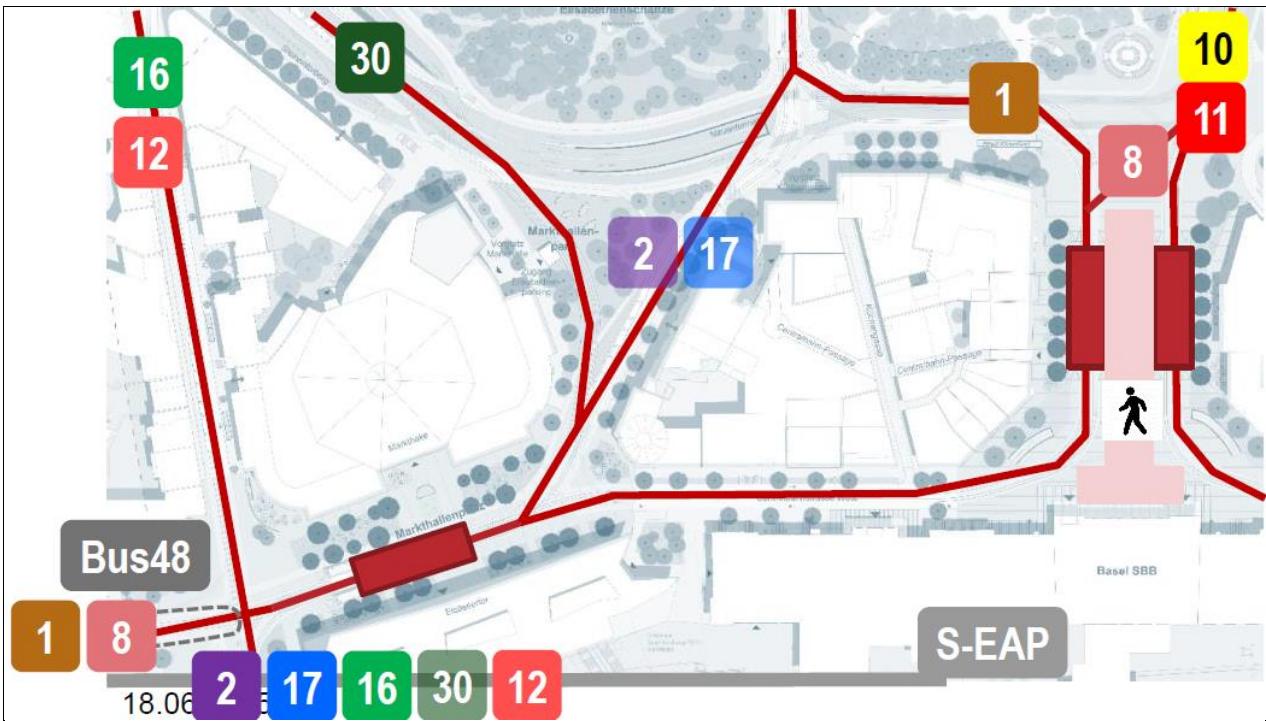
Im Bereich des künftigen Markthallenplatzes werden ÖV und MIV gemäss der Vorstudie fast vollständig entflochten. Auch Linienbusse sollen mittelfristig keine mehr über die Centralbahnstrasse West bis zum Centralbahnhof geführt werden. Die Buslinie 48 wendet westlich der Margarethenbrücke in der Viaduktstrasse. Die Buslinie 50 wird durch die S-Bahn-Linie an den EuroAirport und die Buslinie 30 durch die Tramlinie 30 abgelöst. Die Markthallen-Kreuzung wird übersichtlicher und sicherer, der Centralbahnhof wird entlastet, die ÖV-Reisezeiten nehmen innerhalb des Perimeters Stadtraum Bahnhof Basel SBB auch dank der direkten Tramverbindung in die Elisabethenstrasse um 10-30% ab.

Das Gundeli bleibt für den MIV aus der Stadt über die Peter Merian-Brücke und die Münchensteinerbrücke weiterhin gut erschlossen. Erreichbar bleiben auch alle Parkhäuser im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB. Das Parking unter dem Centralbahnhof mit direktem Zugang zur Bahnhofshalle ermöglicht auch in Zukunft ein «Kiss-and-Ride».

Der Markthallenplatz soll sich grundsätzlich ähnlich entwickeln wie vor Jahrzehnten der Centralbahnhof, der früher auch stark vom Autoverkehr geprägt war. Er entwickelt sich gemäss den Plänen des Regierungsrats im Zeithorizont 2035+ zu einem vollwertigen zweiten Bahnhofsplatz und attraktiven Ankunfts- und Begegnungsort. Um zwischen dem Zugang zum Bahnhof beim Elsässertor und der Tramhaltestelle einen Bahnhofsvorplatz zu schaffen, müssen die beiden Fahrspuren aufgehoben werden. Das Elsässertor bleibt erschlossen. Mit dem in der Vorstudie vorgeschlagenen Verkehrsregime ist es neu möglich, mit dem Auto von der Nauenstrasse in die Küchengasse zu fahren. Der heutige Verteiler vor dem Nauentunnel wird zu einem oberirdischen Knoten umgebaut. Der MIV kann an der Markthalle vorbei in die Viaduktstrasse fahren. In die Gegenrichtung wird er von der Viaduktstrasse über die Margarethenbrücke, die Meret Oppenheim-Strasse und die Peter Merian-Brücke auf die Nauenstrasse geführt. Unverändert bleibt die Achse Heuwaage-Viadukt – Nauentunnel – Nauenstrasse. Die Innere Margarethenstrasse soll gemäss aktuellen Planungen für

den MIV in beide Richtungen befahrbar bleiben und fuss- und velofreundlicher gestaltet werden. Mit einem Kreisel an der Heuwaage – einem separaten Projekt – verbessert sich die dortige Zugänglichkeit in alle Richtungen.

Abbildung 2: Mögliche künftige Führung der Tram- und Buslinien



Die Notwendigkeit des Rückbaus der Markthallenbrücke und der damit einhergehenden Schaffung des Markthallenplatzes und Markthallenparks wurde der UVEK weiter wie folgt erläutert: Die Umnutzung des Markthallenplatzes und der Perronzugang von der Margarethenbrücke entlasten den Centralbahnhof, über den sich heute in der abendlichen Spitzenstunde rund 10'000 Personen zu Fuss bewegen. Im Horizont 2035+ sollen es trotz weiterem Wachstum dank der Verlagerung auf den Markthallenplatz und die Margarethenbrücke noch 6'300 sein. Insgesamt dürfte der Bahnhof Basel SBB in Zukunft pro Tag 150'000 ein- und aussteigende Passagiere verzeichnen. Der Abbruch der Markthallenbrücke schafft einen stadtgerechten Raum mit Grünflächen (Markthallenpark) und ermöglicht eine direkte Tramverbindung von der Margarethenbrücke in die Elisabethenstrasse.

Die Perrons des Bahnhofs Basel SBB sind vom Markthallenplatz genauso gut erreichbar wie vom Centralbahnhof. Auch wenn es im Zeithorizont 2035+ in Ost-West-Richtung weiterhin MIV haben wird, entsteht eine Platzsituation. Im Zeithorizont 2050+ ist ein vollständig vom Durchgangsverkehr befreiter Markthallenplatz vorstellbar.

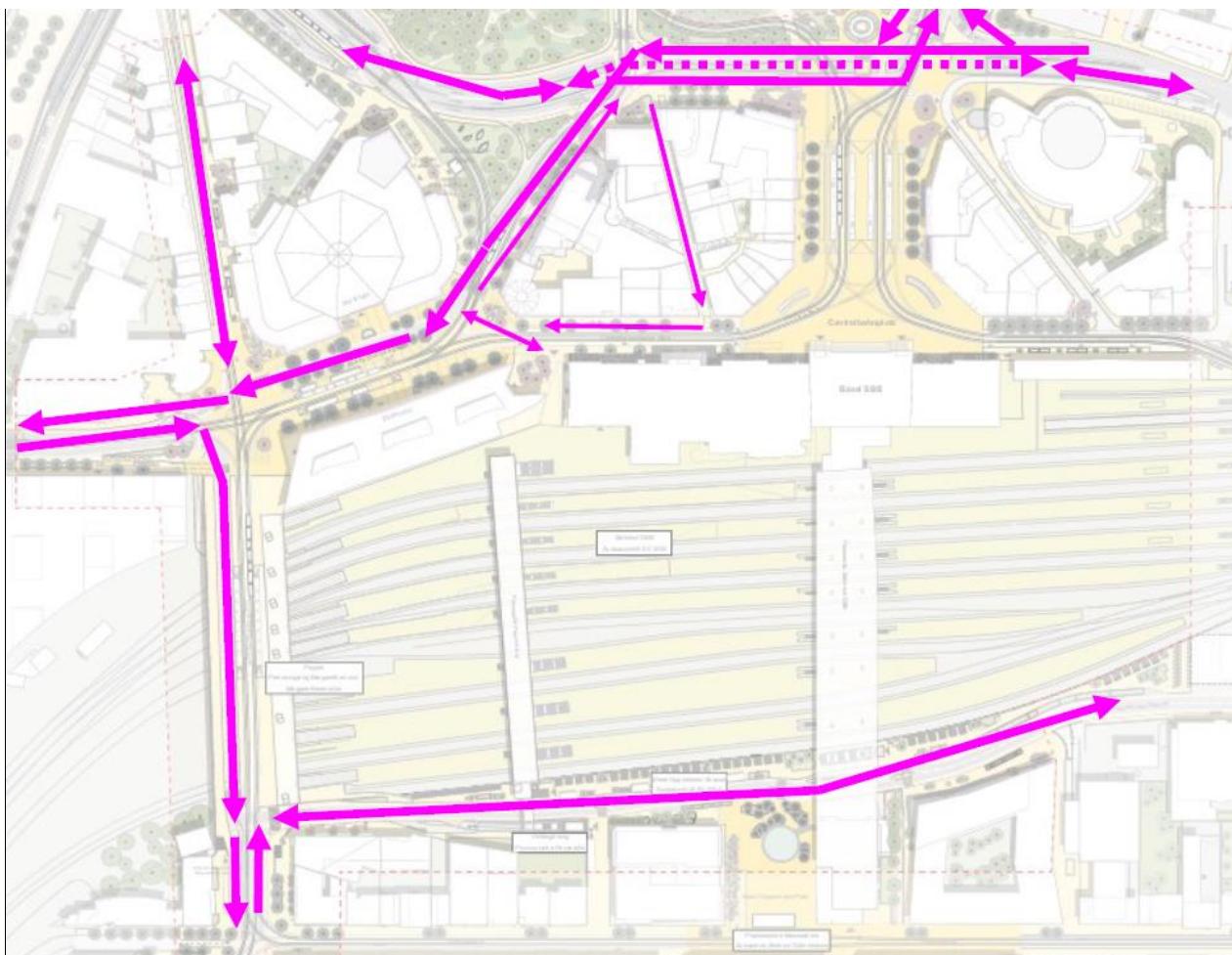
Aufgewertet werden auch die Fussverbindungen zur Innenstadt. Ein Teil der Parkplätze in den Untergeschoßen des Elsässertors lassen sich allenfalls für zusätzliche Veloabstellplätze umnutzen. Im Zeithorizont 2035+ sind die im Elsässertor beheimateten Betriebe aber noch auf die Zufahrt mit dem Auto angewiesen, was gewährleistet werden kann.

Die UVEK hat sich mit der künftigen Führung des Tram 30 und dessen Kompatibilität mit den Empfehlungen der Vorstudie befasst. Nach dem Heuwaage-Viadukt könnte das Tram 30 am Markthallenpark vorbei direkt zum Markthallenplatz fahren. Geprüft wird auch eine Linienführung über die Nauenstrasse auf den Centralbahnhof und von dort weiter in Richtung Münchensteinerbrücke. Dies ist aber nicht Gegenstand des vorliegenden Geschäfts.

Simulation des geplanten Verkehrsregimes

Ebenfalls befasst hat sich die UVEK mit den in der Vorstudie hinterlegten Annahmen. Das MIV-Aufkommen, auf das sich die Vorstudie bezieht, basiert auf dem Gesamtverkehrsmodell (Basis 2040). Im Modell hinterlegt sind absehbare Entwicklungen, Infrastrukturprojekte und Angebote wie das Bestreben, die Güterstrasse vom Auto-Durchgangsverkehr zu befreien. Noch nicht hinterlegt ist die vom Regierungsrat angestrebte und für die Klimaziele notwendige Reduktion des MIV in der Stadt Basel um einen Drittel bis 2037 und die Effekte einer künftigen Tramstrecke über den Margarethenstich (Margarethenverbindung) als Expresstram aus dem Leimental. Wird der Bahnhof Basel SBB mit der Margarethenverbindung und dem Perronzugang Margarethenbrücke deutlich besser mit dem Leimental verbunden, dürfte dies zu mehr ÖV- und weniger Autofahrten aus dem Leimental nach Basel führen.

Abbildung 3: Fahrbeziehungen MIV im Zeithorizont 2035+ gemäss Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB»



Die Verwaltung hat mit einer Verkehrssimulation geprüft und nachgewiesen, dass das in der Vorstudie erarbeitete Verkehrsregime – insbesondere die durch die Schaffung des Markthallenplatzes unterbrochene Verbindung von der Viadukt- in die Nauenstrasse und die neu nur noch in eine Richtung befahrbare Margarethenbrücke – für den MIV funktioniert. Für den Veloverkehr bleiben die Fahrbeziehungen unverändert. Simuliert worden ist die Abendspitze zwischen 17 und 18 Uhr, weil dieser Zeitraum im Perimeter das höchste Verkehrsaufkommen aufweist.

Die UVEK hat sich die Verkehrssimulation zum besseren Verständnis vorstellen lassen und diverse Fahrbeziehungen angeschaut. In Ergänzung zum Gesamtverkehrsmodell sind die Tramverbindung

über den Margarethenstich, der Bahnanschluss des Euro-Airports und der damit verbundene Wegfall der Buslinie 50 sowie das bei der Markthallenbrücke eingebundene Tram 30 mit Wegfall der Buslinie 30 in die Simulation einbezogen wurden. Angenommen wurde weiter, dass zwei Tramlinien von der Elisabethenstrasse direkt auf den Markthallenplatz fahren. Bei den Tramlinien wurde von einem 7.5'-Takt, bei den Buslinien von einem 15'-Takt ausgegangen. Gesamtgesellschaftliche Effekte wie mehr Homeoffice und Teilzeitarbeit wurden ausgeklammert. Unter Berücksichtigung der für die Stadt Basel erwarteten Entwicklungen (Ausbau des ÖV, Förderung des Veloverkehrs, Abbau von Parkplätzen und weitere) dürfte der MIV im Horizont 2035+ etwa 10% geringer sein als im Modell hinterlegt. Simuliert wurde deshalb die Abendspitze im Zeithorizont 2035+ abzüglich 10%.

Die UVEK stellt fest, dass in der Simulation erwartungsgemäss mehr Autos durch die Meret Oppenheim-Strasse fahren. Weniger Autoverkehr verzeichnet hingegen die Viaduktstrasse. Gemäss der Verwaltung fahren heute in der Viaduktstrasse in der Spitzstunde am Abend 510 Autos in Richtung Ost. Das Gesamtverkehrsmodell geht für das Jahr 2040 bei unveränderter Verkehrsführung von 480 Fahrzeugen aus, die Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB im Zeithorizont 2035+ von 450. Davon sind für die Simulation nochmals gut 10% abgezogen worden, da die in der Vorstudie vorgesehenen Massnahmen nicht nur zu einer Verkehrsreduktion, sondern auch zu einer Verkehrsverlagerung führen. Die neue Verkehrsführung auf der Margarethenbrücke dürfte namentlich am Steinentorberg und in der Binningerstrasse zu einer Zunahme des MIV führen.

Werden MIV-Verbindungen weniger attraktiv, erhöht dies auch die Nutzung anderer Verkehrsmittel. Auslöser für die neue Verkehrsführung auf der Margarethenbrücke ist aber nicht das Ziel, den Modal Split zu verbessern, sondern den rund um den Bahnhof Basel SBB zur Verfügung stehenden Raum anders zu nutzen, um den Entwicklungsperspektiven und steigenden Passagierzahlen rund um den Bahnhof Basel SBB gerecht zu werden.

MIV-Verkehrsverlagerung auf andere Routen

Die Vertreter der Verwaltung sind in Zusammenhang mit der in der Vorstudie vorgeschlagenen Verkehrsführung auch auf mögliche Verkehrsverlagerungen eingegangen. In der Kommission wurde u.a. die Frage gestellt, wie man mit dem Auto künftig von Basel West in Richtung Aeschenplatz fahren kann bzw. soll. Die nachfolgenden Zahlen beruhen auf einer Fahrt von Allschwil in die Henric Petri-Strasse an einem Donnerstag um 17.30 Uhr. Gemäss Google Maps ist die empfohlene Fahrt heute über das Dorenbach-Viadukt und die Peter Merian-Brücke sechs Kilometer lang und dauert 16 bis 24 Minuten. Über die Wanderstrasse, die Viaduktstrasse und die Markthallenbrücke sind es 4.9 Kilometer, die Fahrzeit beträgt 14 bis 20 Minuten. Fährt man nach der Viaduktstrasse den «Umweg» über die Margarethenbrücke und die Meret Oppenheim-Strasse, ist dies ein Kilometer weiter und dauert maximal 4 Minuten länger. Mit dem Velo würde man das Ziel in 18 Minuten, mit dem Tram in 25 Minuten erreichen.

MIV-Mehrverkehr auf der Meret Oppenheim-Strasse

Die mit der Verkehrsberuhigung vor der Markthalle verbundene stärkere MIV-Belastung der Meret Oppenheim-Strasse stösst insbesondere im Gundeli auf Kritik. Die Vertreter der Planungsgruppe Gundeldingen haben gegenüber der UVEK Bedenken gegenüber der Absicht geäussert, einen Teil des Verkehrs von der Nordseite des Bahnhofs in die Meret Oppenheim-Strasse umzulegen. Gemäss Prognosen nehme der Autoverkehr in der Meret Oppenheim-Strasse um 80% zu. Eine dritte grosse Achse mit Durchgangsverkehr neben der Gundeldinger- und der Dornacherstrasse wäre nicht im Sinne der Wohnqualität im Gundeli. Der Mehrverkehr in der Meret Oppenheim-Strasse erschwere überdies die Zufahrt zu den geplanten Veloabstellplätzen (siehe *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*). Die angedachte Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Güterstrasse sei zwar positiv zu werten, wegen der Tramschienen und den künftigen Kaphaltestellen werde diese aber auch mit weniger MIV nicht zu einer attraktiven Veloachse.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass die veröffentlichte Prognose einer Zunahme des Autoverkehrs um 80% in der Meret Oppenheim-Strasse und um 50% auf der Peter Merian-Brücke Bedenken auslösen kann. Vor dem Hintergrund, dass die Verlagerung mit Mehrwerten auf der anderen Seite des Bahnhofs und in der Güterstrasse verbunden sind, hat sie sich bei der Verwaltung nach den absoluten Zahlen und nach der Zahl der betroffenen Anwohnenden erkundigt.

Gemäss den Verkehrszählungen ist die Meret Oppenheim-Strasse (vor der Eröffnung der derzeitigen Baustelle) in der Spitzstunde (17 bis 18 Uhr) von 230 Autos in Richtung Peter Merian-Brücke und von 370 Autos in Richtung Margarethenbrücke befahren worden. Im Falle der Einführung der einspurigen MIV-Führung auf Markthallenplatz und Margarethenbrücke sowie der Umsetzung des noch nicht beschlossenen Konzepts «attraktives Zentrum für Gundeldingen» (Güterstrasse vom MIV-Durchgangsverkehr befreit) wären es in der Spitzstunde 430 Fahrzeuge in Richtung West und 650 Fahrzeuge in Richtung Ost. Die Meret Oppenheim-Strasse hätte dann etwa das gleiche MIV-Aufkommen wie heute die Margarethenstrasse (südlich der Margarethenbrücke). In der Morgenspitze ist das MIV-Aufkommen leicht, tagsüber deutlich geringer als in der Abendspitze.

Addiert man die durch die Meret Oppenheim-Strasse und die Güterstrasse fahrenden Autos, kommt man in der Spitzstunde auf Werte von heute 1'055 und unter dem neuen Verkehrsregime 1'125. Dies entspricht einer Zunahme um nur noch 7%. Daraus lässt sich schliessen, dass die Zunahme um 80% im Wesentlichen auf die Entlastung der Güterstrasse zurückzuführen ist. Die Massnahmen in der Güterstrasse sind zwar noch nicht abschliessend definiert, es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Güterstrasse vom Durchgangsverkehr befreit wird und sich dieser zu einem grossen Teil in die Meret Oppenheim-Strasse verlagert. Wird das vom Regierungsrat definierte Ziel einer MIV-Reduktion um einen Dritt bis 2037 erreicht, könnte die MIV-Menge auf den beiden Strassen zusammen gegenüber heute sogar abnehmen.

Die UVEK stellt weiter fest, dass die Anzahl der von den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs betroffenen Anwohnenden in der Güterstrasse deutlich höher ist als in der Meret Oppenheim-Strasse. Die Meret Oppenheim-Strasse ist nur einseitig bewohnt. Gemäss dem Statistischen Amt gibt es im relevanten Perimeter der Meret Oppenheim-Strasse 83 Haushalte, im relevanten Perimeter der Güterstrasse 305 Haushalte.¹ In Gebäuden jüngeren Baujahres ist der Lärmschutz in der Regel deutlich besser, was in der Meret Oppenheim-Strasse der Fall ist. Auch die Zahl der Arbeitsplätze ist in dieser Strasse deutlich geringer als in der Güterstrasse.

Öffnung Innere Margarethenstrasse für den MIV

Trotz der durch die vorangehenden Erläuterungen relativierten Zunahme der MIV-Menge in der Meret Oppenheim-Strasse hat die UVEK die Verwaltung gebeten, als Alternative zum «Umweg» durch das Gundeli (Margarethenbrücke – Meret Oppenheim-Strasse – Peter Merian-Brücke) die Route Viaduktstrasse – Innere Margarethenstrasse – Steinentorberg – Nauentunnel zu prüfen. Das Abbiegen von der Viaduktstrasse in die Innere Margarethenstrasse ist heute nicht erlaubt.

Bei der Prüfung der Frage sind die Fachleute davon ausgegangen, dass eine Abbiegmöglichkeit von der Viaduktstrasse in die Innere Margarethenstrasse diese Route attraktiver macht und das Verkehrsaufkommen deshalb um 10% zunimmt. Weiter haben sie angenommen, dass je die Hälfte der Autos aus der Viaduktstrasse in die Innere Margarethenstrasse und auf die Margarethenbrücke abbiegt. In der Spitzstunde nähme der Autoverkehr unter diesen Prämissen in der Inneren Margarethenstrasse von 45 auf 295 Fahrzeuge zu und auf der Margarethenbrücke um etwa 200 Fahrzeuge ab. Die Kapazität des am unteren Ende der Inneren Margarethenstrasse geplanten Heuwaage-Kreisels wäre bei einer so starken Zunahme möglicherweise zu gering. Dasselbe gilt für den nachfolgenden Nauentunnel, der aufgrund der in der Vorstudie vorgeschlagenen Anpassungen am Verkehrsregime bereits intensiver belastet ist. Bräuchte es eine zusätzliche MIV-Fahrspur auf der Nauenstrasse in Fahrtrichtung Centralbahnhof, wäre der dort angedachte Abbau einer MIV-Fahrspur nicht möglich, und zwischen Centralbahnhof und Elisabethenanlage könnten weniger Flächen entsiegelt werden. Auf dem hoch belasteten Markthallen-Knoten bräuchte es für den in die Innere Margarethenstrasse abbiegenden Autoverkehr eine zusätzliche Linksabbiegespur, um

¹ Ohne Meret Oppenheim-Hochhaus und andere dazwischenliegende Gebäude. Residenz Südpark ist vollständig zur Meret Oppenheim-Strasse gezählt.

die Priorisierung des ÖV zu gewährleisten. Statt zwei Lichtsignal-Phasen mit kurzer Umlaufzeit bräuchte es drei Phasen mit einer doppelt so hohen Umlaufzeit. Die am Knoten geplante Endhaltestelle der Buslinie 48 müsste an eine noch zu findende Stelle verschoben werden. Nachteilig wären mehr MIV in der Inneren Margarethenstrasse und längere Umlaufzeiten bei den Lichtsignalanlagen, auch für den Fuss- und Veloverkehr.

Die UVEK nimmt zur Kenntnis, dass mit der Möglichkeit, von der Viaduktstrasse in die Innere Margarethenstrasse abzubiegen, zwar der Autoverkehr auf der Margarethenbrücke und der Meret Oppenheim-Strasse abnehmen würde, dies neben vielen Nachteilen aber der einzige Vorteil wäre. Auf Massnahmen wie diese, die zu Mehrverkehr rund um den Bahnhof Basel SBB führen, sollte grundsätzlich verzichtet werden.

MIV auf der Margarethenbrücke

Der Regierungsrat führt in seinem Ratschlag zur Margarethenbrücke aus, wie die Gestaltung der Verkehrsführung auf der Margarethenbrücke ausgestaltet werden könnte. Wegen bestehender Infrastrukturen an den beiden Brückenden kann die Brücke maximal 27 Meter breit gebaut werden. Auf einer solchen sind die drei folgenden Szenarien möglich:

- Im Szenario «MIV voll» werden neben den Trottoirs und den Tramspuren zwei 3.5 Meter breite MIV-Fahrspuren und zwei 1.8 Meter breite Velostreifen angelegt.
- Im Szenario «MIV reduziert» ist in Nord-Süd-Richtung (in Fahrtrichtung Gundeli) eine Fahrbahn für den MIV vorgesehen. Dieses Szenario ist kompatibel mit den Empfehlungen der Vorstudie und ermöglicht die Schaffung eines Markthallenplatzes. Eine Brücke mit einer MIV-Fahrbahn liesse einen komfortablen, vier Meter breiten Zweirichtungs-Veloweg mit den nötigen Umfeldzuschlägen und Sicherheitsabständen zu. Über die Margarethenbrücke führt künftig eine Velovorzugsroute Bachgraben – Zollbrücke – Markthallenplatz – Aeschengraben. Auch die den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehende Fläche ist mit nur einer MIV-Fahrbahn grösser und liesse sich z.B. mit Beschattungs- und Aufenthaltselementen ausstatten.
- Im Szenario «MIV frei» gibt es auf der Brücke keinen MIV mehr. Es ist gemäss der Vorstudie erst im Zeithorizont 2050+ eine Option.

Die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof Basel SBB» sieht vor, auf der Margarethenbrücke auf eine MIV-Fahrspur vom Gundeli zur Markthallenkreuzung zu verzichten, was dem Szenario «MIV-reduziert» entspricht. Dies entspricht im Grundsatz auch dem Verkehrsregime, das während des Baus der neuen Brücke auf der Hilfsbrücke für mindestens sieben Jahre vorgesehen ist. Die Breite der Hilfsbrücke erlaubt es im Gegensatz zur neuen Brücke nicht, den MIV in beide Richtungen zuzulassen, ohne entweder den Tram- oder den Fuss- und Veloverkehr einzustellen. Man könnte theoretisch abwarten, wie sich die MIV-Führung in nur eine Richtung während der Bauzeit bewährt, und dann entscheiden, ob auf der neuen Brücke MIV in beide Richtungen oder nur in eine Richtung zugelassen wird. In diesem Fall müsste man sich allerdings bei der Projektierung des gesamten Umfelds am heutigen Zustand orientieren, und zwar nicht, weil es sich dabei um die wahrscheinlichste, sondern weil es sich dabei um die komplizierteste Variante handelt. Im Idealfall ist die Frage «Eine Spur oder zwei Spuren?» bereits vor der Inangriffnahme des Vorprojekts geklärt.

Die UVEK weist darauf hin, dass im Falle der Einrichtung einer MIV-Fahrspur in Süd-Nord-Richtung (vom Gundeli zur Markthallenkreuzung) nach der Brücke im Gegensatz zu heute nicht mehr nach rechts abgebogen werden könnte, werden die Flächen der dortigen MIV-Fahrspuren doch für den Bahnhofszugang Markthallenplatz umgenutzt. Gemäss einer von ihr bei der Verwaltung eingeforderten Modellrechnung käme es in der Spitzentunde in der Margarethenstrasse zu etwa 125 und in der Meret Oppenheim-Strasse zu etwa 25 zusätzlichen Fahrten, wenn die Brücke in beide Richtungen befahrbar bliebe. Leicht entlastet würden dafür die Nauenstrasse und die Rütimeyerstrasse. Komplexer wären in diesem Fall die Knoten bei der Markthalle und der Meret Oppenheim-Strasse. Es bräuchte zusätzlich eine Rechtsabbiegespur von der Meret Oppenheim-Strasse auf die Margarethenbrücke und eine Linksabbiegespur von der Margarethenbrücke in die Viaduktstrasse. Die künftige Velovorzugsroute wäre auf der Margarethenbrücke maximal 1.8 Meter breit, für eine

Velovorzugsroute also zu schmal. Auch die Trampriorisierung liesse sich weniger gut umsetzen. Über die Margarethenbrücke soll in Zukunft auch die Tramlinie 17 fahren, die genaue Führung der Tramlinie 30 steht noch nicht fest. An den beiden Brückenenden braucht es auch Platz für die Zufahrten und Zugänge zu den geplanten Veloabstellanlagen hinter den Brückenwiderlagern.

2.5 Fazit

In der UVEK gibt es betreffend die Zahl der MIV-Fahrspuren auf der neuen Margarethenbrücke unterschiedliche Ansichten. Die Präferenzen gehen von MIV in beide Richtungen bis MIV-frei. Jene Kommissionsmitglieder, die sich eine MIV-freie Brücke wünschen, sind im Verlauf der Beratung des Geschäfts allerdings zum Schluss gekommen, dass darauf zumindest im Zeithorizont 2035+ verzichtet werden sollte. Die Diskussion hat sich deshalb auf die Varianten «MIV in einer Richtung» (Szenario «MIV reduziert») und «MIV in beide Richtungen» (Szenario «MIV voll») beschränkt.

Eine Mehrheit der UVEK unterstützt die in der Vorstudie vorgesehene Verkehrsführung. Sie verweist darauf, dass die Verkehrssimulation zeigt, dass der Einrichtungsverkehr auf der Margarethenbrücke für den MIV gut bewältigbar ist. Eine Minderheit bleibt diesbezüglich skeptisch. Mit einer Mehrheit von 7:4 Stimmen bei 1 Enthaltung spricht sich die UVEK dafür aus, dass die Margarethenbrücke nach dem Neubau nur noch in Nord-Süd-Richtung (von der Markthallen-Kreuzung ins Gundeli) vom MIV befahren wird, und bei der Projektierung des Stadtraums rund um den Bahnhof Basel SBB, wie von der Vorstudie vorgesehen, auf diesen Zustand aufgebaut werden kann. Mit 8:3 Stimmen bei 1 Enthaltung unterstützt die UVEK überdies den Vorschlag einer autoarmen Güterstrasse, was mit einer Verlagerung von MIV-Durchgangsverkehr von der Güterstrasse in die Meret Oppenheim-Strasse verbunden ist.

Die UVEK begrüßt den in der Vorstudie vorgeschlagenen Rückbau der Markthallenbrücke und die damit zusammenhängende Schaffung eines autoreduzierten Markthallenplatzes und eines Markthallenparks mit 8:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen. Sie erkennt im Rückbau der Brücke auch eine Massnahme zur «Stadtreparatur».

2.6 Studienauftragsverfahren neue Margarethenbrücke mit Perronzugang

Bei der neuen Margarethenbrücke und dem Perronzugang zum Bahnhof Basel SBB handelt es sich grundsätzlich um zwei separate Projekte, die aber aufeinander abgestimmt und gleichzeitig realisiert werden sollen. Die Bahnzugangsbrücke, über die im Zeithorizont 2035+ sämtliche Perrons des Bahnhofs Basel SBB erreichbar sein werden, wird neben der neuen Brücke gebaut. Beide Bauwerke werden sich im Eigentum der SBB befinden. Die Finanzierung des Perronzugangs ist seitens des Bundes bereits gesichert, jene der Margarethenbrücke ist noch offen.

Damit der Kanton auf die Gestaltung der neuen Brücke Einfluss nehmen kann, hat der Grosser Rat am 14. Mai 2025 auf Antrag der UVEK einen Beitrag an die Projektierungskosten zur Margarethenbrücke beschlossen. Vorgesehen sind u.a. zwei unterirdische Velostationen an den beiden Brückenenden. In ihrem mündlichen Bericht ging die UVEK fundierter auf ihre Wünsche und Empfehlungen für den Bau der Velostationen und die oberirdischen Anschlüsse der Brücke, insbesondere auf der Gundeli-Seite, ein. Für die Umsetzung des Projektes ist es möglich, dass dem Grossen Rat auch eine Mitfinanzierung von Teilespekten des Perronzugangs beantragt wird.

Das Studienauftragsverfahren für die neue Margarethenbrücke und den Perronzugang Margarethen kombiniert die beiden Projekte. Vorgabe an die Wettbewerbsteilnehmenden war es, dass die Brücke für alle Verkehrsträger in beide Richtungen nutzbar ist. Dies vor dem Hintergrund, dass dieses Szenario das anforderungsreichste ist, und dass die zugrunde gelegte Brückenbreite auch die anderen Szenarien zulässt. Ob das anstehende Vorprojekt auf einer MIV-Fahrspur oder auf zwei MIV-Fahrspuren basiert, hängt unter anderem davon ab, wie sich der Grossen Rat im Rahmen der Kenntnisnahme zur Stossrichtung der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB ausspricht.

Nach dem Abschluss des Studienauftragsverfahrens hat das Bau- und Verkehrsdepartement das Siegerprojekt in einer gemeinsamen Medienmitteilung mit den SBB am 18. Juni 2025 vorgestellt.

Die UVEK liess es sich gleichentags vorstellen. Einige Kommissionsmitglieder nahmen zusätzlich an einer Führung oder der öffentlichen Vernissage teil.

Abbildung 4: Visualisierung Perronzugang Margarethenbrücke (Siegerprojekt Team Penzel Valier)



Gesucht worden ist im Studienauftragsverfahren eine Grundvariante, die in allen relevanten Aspekten bewilligungsfähig ist, die die beiden Bauwerke Margarethenbrücke und Perronzugang Margarethen sinnvoll verknüpft, die Passagierströme abwickeln, die Gleise sinnvoll erschliessen und die Velostationen sinnvoll integrieren kann. Darüber hinaus musste sie städtebaulich überzeugen und eine Lösung für den Umgang mit der denkmalgeschützten SNCF-Halle aufzeigen. Die teilnehmenden Teams konnten weitere Elemente hinzufügen, die zur Erfüllung der Funktionen der Brücke und des Perronzugangs nicht zwingend nötig sind – sogenannte Module.

Das Siegerprojekt zeichnet sich auf der Ebene der Brücke durch eine gute Anbindung an die Stadt aus. Die neue Margarethenbrücke liegt vor allem am Südende höher als die heutige, da die unter ihr durchfahrenden Züge mehr Höhe brauchen. Anfänglich ist man auf der Südseite von einem um 3.5 Meter höheren Brückenniveau ausgegangen. Das Siegerprojekt kommt nun mit 1.2 bis 1.5 Metern aus, was den Anschluss an den nachfolgenden Knoten einfacher macht. Durch eine geschickte Anordnung von Treppen und Liften schafft es das Siegerprojekt zudem, die Breite des Perronzugangs und damit die Kosten zu reduzieren. Eine Überdachung des Perronzugangs und der Tramhaltestelle lässt zudem den Eindruck einer neuen Bahnhofshalle entstehen. Weiter zeichnet sich das Siegerprojekt durch verschiebbare Stützen aus. Es wäre möglich, die Gleise unter der Brücke in Zukunft – beispielsweise in Zusammenhang mit dem Bau eines Tiefbahnhofs – anders zu platzieren. Die Ausgestaltung der Velostationen ist gut gelöst, das Siegerprojekt bietet im Vergleich mit den anderen Projekten die grösste Anzahl Veloabstellplätze, (Velostation Nord: über 1200 Plätze, Velostation Süd ca. 700 Plätze).

Zu den zusätzlichen Modulen des Siegerprojekts gehören zwei begeh- und begrünbare Plateaus anstelle der sonst üblichen Perrondächer. Es ist vorgesehen, im Vorprojekt fünf Module – drei betreffen die genannten Plateaus, zwei betreffen die Velostationen – genauer zu untersuchen und die damit verbundenen Kosten zu ermitteln. Welche Module der Kanton zu seinen Lasten umsetzen wird, entscheidet der Grosser Rat zu einem späteren Zeitpunkt auf Antrag des Regierungsrats. Der Bund finanziert jenen Teil der Brücke und des Perronzugangs, der für den Bahnbetrieb notwendig ist.

Die UVEK ist – wie die Wettbewerbsjury – einhellig der Meinung, dass das Siegerprojekt der beste der sechs eingereichten Vorschläge und eine sehr gute Basis für die Erarbeitung des Vorprojekts ist. Neben der eleganten Überdachung des Perronzugangs streicht sie auch das Potenzial für insgesamt 1'900 Veloabstellplätze hervor. Als spannend stuft sie die Idee ein, auf den Bau einer Hilfsbrücke zu verzichten – also in einem ersten Schritt einen Teil der neuen Brücke zu bauen und die bestehende Brücke erst danach abzureißen. Da das Tram vom Markthallenplatz in gewissen Bauphasen einen sehr engen Radius fahren müsste, steht allerdings noch nicht fest, ob dieser Bauablauf möglich ist. Wichtig ist der UVEK, dass auf eine Hilfsbrücke nur dann verzichtet wird, wenn der Fuss- und Veloverkehr und der Tramverkehr mit Tramhaltestelle auf der Brücke dadurch nicht schlechter gestellt sind als mit dem Bau einer Hilfsbrücke. Die UVEK begrüßt weiter, dass die zusätzlichen Module im Vorprojekt genauer ausgearbeitet werden, und wünscht sich, dass der Grosser Rat im Rahmen des Ratschlags zum Bauprojekt der Margarethenbrücke auch über Zusatzmodule des Perronzugangs Margarethen befinden kann. Der Kostenteiler zwischen dem Bund und dem Kanton für die weitere Projektierung und die Umsetzung ist noch nicht definiert. Unbestritten ist, dass der Perronzugang vom Bund finanziert wird. Mehr Klarheit über die Kosten der Basisvariante und die Zusatzkosten für die Module besteht nach dem Abschluss des Vorprojekts.

Die Erarbeitung des Vorprojekts dürfte bis 2028 oder 2029 dauern. Der im Ratschlag genannte Baustart 2031 wird sich gemäss aktuellem Kenntnisstand um drei Jahre verschieben. Dies bedeutet, dass das Tramkreuzungsverbot auf der jetzigen Margarethenbrücke entsprechend länger gilt.

In der UVEK ist die Frage aufgekommen, ob angesichts des grosszügigen Perronzugangs auf das Trottoir auf der Westseite der Margarethenbrücke verzichtet werden könnte. Die Brücke könnte dann entweder schmäler gebaut oder dem Auto- und Veloverkehr mehr Platz eingeräumt werden. In der Einschätzung der Fachleute aus dem Bau- und Verkehrsdepartement ist es aber angemessen, dass die Margarethenbrücke auch in Zukunft auf beiden Seiten zu Fuss überquert werden kann. Mit dem Perronzugang und aufgrund der steigenden Passagierzahlen des Bahnhofs SBB nehmen die Personenströme auf der Brücke markant zu. Der Bahnhof Basel SBB dürfte in Zukunft 150'000 ein- und aussteigende Personen pro Tag verzeichnen, und von diesen dürfte etwa ein Viertel den Zugang über die Westseite nutzen. Die Funktionalität der Margarethenbrücke wird sich deshalb deutlich verändern. Mit dem Verzicht auf das Trottoir auf der Westseite müsste ein Teil der Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse zwei Mal überqueren. Der über die Margarethenbrücke führende, im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege verankerte kantonale Fussweg befindet sich künftig auf der Westseite der Brücke. Den auf der Ostseite liegenden Perronzugang könnten die SBB ausserhalb der Betriebszeiten des Bahnhofs grundsätzlich sperren (was aber nicht vorgesehen ist).

2.7 Einbezug der betroffenen Quartiere

Die UVEK hat sich über den bisherigen Einbezug der Bevölkerung bezüglich der möglichen Veränderungen im Stadtraum rund um den Bahnhof Basel SBB informieren lassen. Im März 2015 und im Juni 2018 fanden im Rahmen der Erarbeitung des Stadtteilrichtplans Gundeldingen durch Quartierorganisationen begleitete Stadtspaziergänge statt. Zur Auflage des Stadtteilrichtplans wurden Austauschformate (Workshops, Runder Tisch, Wanderausstellung, Dialog im Quartier, Echoraum etc.) und im März 2018 eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt.

Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen war für die Erarbeitung der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB nicht entscheidend, Erkenntnisse sind jedoch in die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB eingeflossen. Zum Entwicklungskonzept fand im Jahr 2020 eine öffentliche Vernehmlassung statt. Die Rückmeldungen von insgesamt 34 Personen, Institutionen und Fachstellen sind in die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» eingeflossen. Im Juni 2020 fand überdies eine öffentliche Informationsveranstaltung (pandemiebedingt auf elektronischem Weg) statt.

Die Vorstudie basiert auf dem Entwicklungskonzept. Zu einer Partizipation von Interessengruppen ist es bei deren Erarbeitung nicht gekommen, einzelne Stakeholder wie die Eigentümerschaft des Elsässertors sind aber einbezogen worden. Im Dezember 2024 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung zur Vorstudie statt, an welcher 30 Personen teilgenommen haben. Auch die SBB

haben beim Studienauftragsverfahren zum Perronzugang und zur neuen Margarethenbrücke einzelne Stakeholder einbezogen.

Die UVEK erwartet, dass die betroffenen Quartiere, namentlich des Gundeli, auch über die weiteren Planungsschritte zeitnah orientiert werden und die Quartierorganisationen sich einbringen können. Die Ergebnisse der Mitwirkungsverfahren sind transparent zu machen. Dies kann spätere Einsprüche gegen das Auflageprojekt verhindern.

3. Politische Vorstösse

3.1 Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle». Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz

Die Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle». Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz fordert für den Centralbahnhofplatz ein Gesamtkonzept, das zur Vermeidung von Querfahrten vor dem Bahnhofgebäude sowie der Verbesserung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf dem Centralbahnhofplatz führt.

Der Regierungsrat hat neben dem bereits realisierten «Eulergleis» das Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» erarbeiten lassen, das aufzeigt, wie der Centralbahnhofplatz mit neuen Bahnhofzugängen von der Margarethenbrücke und vom Markthallenplatz entlastet werden kann. Darauf aufbauend ist die Vorstudie zum «Stadtraum Bahnhof SBB» erarbeitet worden.

Der Regierungsrat beantragt, die Motion mindestens so lange stehenzulassen, bis die Ausgabenbewilligung für den Bau der neuen Margarethenbrücke vorliegt. Die UVEK schliesst sich diesem Antrag mit 8:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen an.

3.2 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»

Der Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz» bittet den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die Erneuerung der Margarethenbrücke mit der Idee eines Margarethenplatzes im Projekt Bahnknoten Basel unverzüglich an die Hand genommen und umgesetzt werden kann.

Der Regierungsrat stellt fest, dass mit dem Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» und der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» Grundlagen für einen Perronzugang Margarethenbrücke erarbeitet worden sind. Auch die Randbedingungen und Anforderungen für den Studienauftrag «Neue Margarethenbrücke/Perronzugang Margarethen» haben den Anliegen des Anzugs entsprochen.

Der Regierungsrat beantragt, den Anzug mindestens so lange stehenzulassen, bis die Ausgabenbewilligung für den Bau der neuen Margarethenbrücke vorliegt. Die UVEK schliesst sich diesem Antrag mit 8:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen an.

4. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 9:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen, den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel, im Speziellen die Erkenntnisse aus der bisherigen Planung zum Stadtraum Bahnhof SBB, die den weiteren Arbeiten zugrunde liegen sollen (Ziffer 1 des Grossratsbeschlusses), zur Kenntnis zu nehmen. Mit 10:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen beantragt sie, der vom Regierungsrat beantragten Erhöhung der Ausgabenbewilligung (Ziffer 2 des Grossratsbeschlusses) zuzustimmen.

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit jeweils 8:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die *Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle». Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz sowie den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»* stehenzulassen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 3. Dezember 2025 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaela Hanauer
Kommissionspräsidentin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

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

(vom)

Der Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 24.1443.01 vom 27. November 2024 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 24.1443.02 vom 3. Dezember 2025, beschliesst:

1. Der Grosser Rat nimmt den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel zur Kenntnis, im Speziellen die Erkenntnisse aus der bisherigen Planung zum Stadtraum Bahnhof SBB, die den weiteren Arbeiten zugrunde liegen sollen.
2. Für die weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen werden die mit GRB 20/37/12.1G am 9. September 2020 bewilligten Ausgaben von Fr. 14'416'000 um Fr. 3'590'000 auf insgesamt Fr. 18'006'000 erhöht. Die zusätzlichen Mittel teilen sich wie folgt auf:
 - Fr. 990'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 3'106'000 auf Fr. 4'096'000 für die Beteiligung am Aufwand auf Stufe Bahnknoten für die Koordination zwischen Bahnplanung und Planung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
 - Fr. 1'290'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 3'750'000 auf Fr. 5'040'000 für die Finanzierung der Planung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau (DEFINE) inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
 - Fr. 460'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 7'560'000 auf Fr. 8'020'000 für die Finanzierung der Projektierung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau (DESIGN) inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 2, «Öffentlicher Verkehr».
 - Fr. 850'000 für die Finanzierung von Lobbying und Stakeholdermanagement im Zusammenhang mit dem Bahnknotenausbau resp. dem «Herzstück» zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.