

Protokoll

der 46. Sitzung, Amtsjahr 2023 / 2024

Mittwoch, den 7. Januar 2026, um 15:00 Uhr

Vorsitz: *Balz Herter, Grossratspräsident*
Protokoll: *Beat Flury, I. Ratssekretär*
Sabine Canton, II. Ratssekretärin
Kathrin Lötscher, Andrea Steffen, Texterfassung

10. 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 der UVEK

[07.01.26 17:11:57, 24.1443.02]

Balz Herter, Grossratspräsident: Die UVEK beantragt, den Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen und der Beschlussvorlage zuzustimmen. Das Wort hat Raffaella Hanauer.

Raffaella Hanauer (GRÜNE/jgb): Dieses Geschäft ist nach der Margarethenbrücke und dem Ratschlag zur Peter Merian-Brücke inklusive den Veloabstellanlagen Süd das dritte Bahnknotengeschäft eines Viererpacks. Als nächstes Traktandum nächste Woche kommt dann das vierte und das letzte.

Das vorliegende Geschäft ist eigentlich mehrere Geschäfte in einem. Die UVEK hat daher auch in insgesamt zehn Sitzungen über dieses Geschäft beraten. Es geht einerseits um den Zwischenbericht der bisherigen Arbeiten. Diesen beantragt die UVEK zur Kenntnis zu nehmen. Dann werden weitere Gelder beantragt für die weiteren Planungsarbeiten, insgesamt 5,59 Millionen. Diese waren grundsätzlich unbestritten, bis auf die Massnahmen für das Lobbying und Stakeholdermanagement. Darüber haben wir diskutiert und einige Abklärungen getroffen. Sie sind im Bericht umfassend abgebildet. Ich verzichte darauf, diese zu wiederholen. Und letztlich beantragt die UVEK mit klarer Mehrheit jedoch auch hier, den 850'000 Franken, verteilt auf drei Jahre, zuzustimmen.

Die Mehrheit der Gelder von diesen 3,59 Mio. Franken sind Gelder für die beim Kanton anfallenden Planungen an kantonalen Infrastrukturen rund um den Ausbau des Bahnknotens. Wir gingen während der Beratung davon aus, dass sich diese Planungen am Herzstück orientieren. Während der Kommissionsberatung wurde bereits klar, dass das Herzstück teurer kommt als erwartet und dass es schwierig wird mit den Bundesgeldern dafür. Das Herzstück wurde im vielzitierten ETH-Gutachten depriorisiert, doch die Kommission sah darin keinen Anlass, keine weiteren Planungsgelder für kantonale Infrastrukturen zu sprechen oder keine Gelder für das Lobbying und Stakeholdermanagement zu sprechen oder die Koordinationsarbeiten des Bahnknotenausbaus nicht auszubauen.

Der Bahnknoten Basel ist an seinen Kapazitätsgrenzen und um die Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr auszubauen und gleichzeitig das S-Bahnnetz weiterzuentwickeln, braucht es weitere Planung, namentlich in einem ersten Schritt den Tiefbahnhof und darauf aufbauend eine unterirdische Verbindung der Bahnhöfe SBB, Badisch Bahnhof und St. Johann je nach Projekt. Das ist nicht einfach eine Idee der Kantone BS und BL. Die Auslöser der Planungsarbeiten, für die wir jetzt Gelder sprechen, sind primär auch die Bestrebungen von BAV und SBB, den Kapazitätsausbau des Bahnknotens hier voranzutreiben. Der Kanton muss da Schritt halten können und die Notwendigkeit eines Kapazitätsausbaus bleibt bestehen, unabhängig des Herzstücks.

Die Stadträume und das ÖV-Netz auf den Bahnausbau anzupassen und als Kanton auch da Schritt zu halten mit den Bundesplanungen ist und bleibt wichtig und wir beantragen deshalb einstimmig bei drei Enthaltungen der Erhöhung der Ausgabenbewilligung um 3,59 Mio. Franken, also der damaligen Ausgabenbewilligung des Ratschlags 1, und dieser Ausgabenbewilligung um 5,59 Mio. Franken zuzustimmen.

Nach Abschluss der Kommissionsberatung hat die UVEK im Dezember von der Medienkommunikation der beiden Regierungen BS und BL Kenntnis genommen. Die Regierungen beider Basel möchten sich neu anstelle des Herzstücks auf eine Durchmesserlinie fokussieren. Die UVEK hat daraufhin geprüft, ob sie Handlungsbedarf sieht. Wir sahen jedoch keinen. Die UVEK bedauert, dass die Kantone sich neu auf die Durchmesserlinie konzentrieren, sie hat jedoch gleichzeitig auch Verständnis dafür, dass das Herzstück beim Bund schlechte Chancen zu haben scheint. Wir wünschen uns, dass der Bund die Notwendigkeit des Kapazitätsausbaus von unserem Bahnknoten anerkennt und den Tiefbahnhof Basel SBB in die Botschaft 2026 aufnimmt. Auch mit Fokussierung auf die Durchmesserlinie braucht es einen Tiefbahnhof und damit auch weitere Planungsarbeiten, die beantragten Gelder bleiben also aktuell.

Nun komme ich zum zweiten Teil des Ratschlags, der Studie Stadtraum Basel SBB. Der Regierungsrat beantragt hier die Kenntnisnahme und in der Studie wird die Gestaltung des öffentlichen Raumes rund um den Bahnhof dargelegt. Die Regierung hat darum gebeten, dass die UVEK zu dieser Gestaltung auch explizit politische Stellung bezieht. Diesem Wunsch ist die UVEK nachgekommen mit einem umfassenden Bericht und mehreren Stellungnahmen. Ich verzichte darauf, alles mündlich zu wiederholen. Wo notwendig werde ich im zweiten Votum noch auf Dinge aus der Debatte eingehen.

Summa summarum kann ich jedoch sagen, dass die Stossrichtung der Studie in der Kommission eine Mehrheit findet. Dies trifft zu auf die MIV-Einspurigkeit der Margarethenbrücke, die alternative Verkehrsführung eines Teils des Autoverkehrs über die Meret Oppenheimstrasse, die Schaffung eines Markthallenplatzes, den Abriss des Markthallenviaduktes und die Schaffung eines neuen Margarethenparks. In unserem mündlichen Bericht zur Margarethenbrücke haben wir zudem in Aussicht gestellt, beim vorliegenden Geschäft umfassend zur Neugestaltung der Margarethenbrücke Stellung zu beziehen. Die UVEK hat dies in ihrem Bericht gemacht. Da während der Beratung auch das Wettbewerbsverfahren abgeschlossen wurde, haben wir auch direkt zum Siegerprojekt Stellung bezogen.

Das Siegerprojekt stösst in der UVEK ausnahmslos auf Zuspruch. Im Bericht hat die UVEK einige Anregungen und politische Einschätzung zur weiteren Ausarbeitung des Projekts gemacht. Hervorheben möchte ich insbesondere, dass die Hilfsbrücke während der Bauzeit eine sichere und attraktive Fuss- und Veloverbindung vom Gundeli über die Gleise und zurück durchgehend während der Bauzeit anbieten muss. Eine Integration der Hilfsbrücke in das Bauprojekt anstelle einer separaten Brücke ist für die UVEK daher nur unter diesen Bedingungen akzeptabel. Wir werden beim nächsten Geschäft dann nächste Woche nochmals auf diese Thematik und die Hilfsbrücke zu sprechen kommen, wenn es dann um die Querungen, Brücken und Unterführungen rund um den Bahnhof geht. Die UVEK wünscht sich zudem, dass der Grosse Rat auch über mögliche Zusatzmodule entscheiden kann, welche die SBB nicht finanzieren würden.

Abschliessend noch zu den zwei Vorstössen. Der Regierungsrat beantragte, sowohl die Motion Leuthardt als auch die Motion Vitelli stehen zu lassen, bis die Ausgabenbewilligung zur Margarethenbrücke vorliegt. Dieser Antrag hat in der Kommission eine Mehrheit gefunden. Wir beantragen daher mit 8 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen, beide Vorstösse stehen zu lassen und nun bin ich gespannt auf die Debatte.

Balz Herter, Grossratspräsident: Bevor wir in die Debatte einsteigen, hat Regierungsrätin Esther Keller noch das Wort.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Ich möchte der Kommission ganz herzlich danken für die sehr sorgfältige Beratung dieses grossen Geschäfts. Sie haben einige der Ausführungen gehört. Das war ja, wie gesagt, Teil von mehreren Geschäften, auch rund um den Bahnausbau und ein Teil ist bereits beraten und verabschiedet. Natürlich hat mich auch von verschiedener Seite die Frage erreicht, ob es jetzt diesen Ratschlag überhaupt braucht, ob es diese Ausgaben angesichts des Berichts Weidmann braucht, und ich kann Ihnen mit aller Deutlichkeit sagen, ja, diesen Ausgabenbericht braucht es unbedingt.

Die Regierungen haben vor Weihnachten bekannt gegeben, dass sie sich beim Bahnausbau auf diese Durchmesserlinie fokussieren möchten. Ich habe das heute Nachmittag anlässlich einer Interpellation etwas länger ausführen können. Hintergrund ist die neue Ausgangslage, dass im Bericht des ETH-Professors Weidmann klar wurde, auch im Umfeld der teureren Bahnprojekte, dass das Herzstück in dieser Form, wie man es bisher geplant hat, einfach zu teuer ist, zu lange gedauert angesichts auch des beschränkten Finanzrahmens.

Und nun wollen wir eben auf diese reine Durchmesserlinie fokussieren und diese dafür rasch umsetzen. Konkret soll die Region endlich ein echtes S-Bahn-Netz erhalten. Denken Sie an Zürich, wo das S-Bahn-Netz das Rückgrat der Wirtschaftsregion ist, immer noch ausgebaut wird und einen grossen Effekt hat, auch volkswirtschaftlich. Ich darf vielleicht nochmals um die Grafik bitten von heute Nachmittag. Diejenigen, die im Saal waren, haben es schon gesehen, für die anderen möchte ich es gerne nochmals zeigen. Was Sie hier sehen, ist eine schematische Darstellung dessen, was wir vorhaben mit dieser Durchmesserlinie. Sie sehen die beiden Bahnhöfe Basel SBB und Basel Badisch Bahnhof und alle roten Linien sind eben diejenigen, die neu möglich sind mit einer Durchmesserlinie. Weshalb ist es so wichtig, dass sie nicht oben in den Badisch-Bahnhof fahren, dann dort wieder kehren und dann über den Ostweg quasi zum Basel SBB und dann weiter? Es ist eben wichtig, weil jede Kehrtwende eines Zugs Zeit braucht. Wer aus Riehen hierherkommt oder nach Basel SBB

möchte, kann davon ein Lied singen, da sitzen Sie aktuell sieben Minuten im Zug und warten einfach, bis er weiterfährt, weil es eben ein Sackbahnhof ist. Das ist äusserst ärgerlich und führt natürlich dazu, dass die S-Bahn unattraktiv ist.

Und mit dieser Durchmesserlinie zwischen Badisch Bahnhof und Basel SBB ist es möglich, durchzufahren, dann sind Sie in wenigen Minuten von Riehen beispielsweise am Basel SBB oder weiter ins Birstal, ins Ergolzthal, ins Fricktal. Auch umgekehrt, überlegen Sie all die Arbeitsplätze im Birstal, ich denke da an Arlesheim, Abtaun oder umgekehrt an all die Wohnorte, die Wohnungen, die dort sind, die Wohngebiete, die vielleicht gerne in den Norden von Basel gehen würden, ins künftige Klybeck oder ins Rosentalgebiet zur Roche und so weiter. Also es ist, ich betone es nochmal, volkswirtschaftlich relevant, dass wir hier ein attraktives S-Bahn-Netz haben. Und wenn ich 50 Haltestellen aufheben könnte eines Trams oder der verschiedenen Tramlinien, niemals wären die Trams schnell genug, um eine echte S-Bahn zu ersetzen. Und deshalb – wir haben schon viel darüber gesprochen, wir warten schon sehr lange in Basel-Stadt auf diesen Bahnausbau – ist es wichtig, dass wir uns jetzt wirklich geeint dafür einsetzen.

Die Fokussierung auf die Durchmesserlinie ist nicht nur ein Befreiungsschlag, jetzt auch im aktuellen Umfeld ein Angebot an den Bund, uns noch einen Platz zu verschaffen in der nächsten Botschaft innerhalb dieses Verkehrs 45, es bedeutet auch, dass diese S-Bahn-Verbindungen früher kommen können. Sie wissen, die Zahl 2080, die durch die Medien gegeistert ist, die eben bei einem Vollausbau der Zielhorizont gewesen wäre, natürlich auch für den Güter- und für den Fernverkehr und alles, was noch geleistet worden wäre, aber wir sind uns einig, das ist zu lange, so lange wollen wir nicht warten.

Und jetzt komme ich zurück zu diesem Ausgabenbericht jetzt. Es gibt zwei Gründe, weshalb Sie wirklich diesem Ausgabenbericht zustimmen sollten. Einerseits ist es jetzt mal eine Stossrichtung, eine vertiefte grundsätzlich, wir haben über diese Planungen auch schon vor ein paar Jahren nachgedacht. Das Bundesamt für Verkehr war im Lead die letzten Jahre. Man hat eine andere Stossrichtung verfolgt, aber wir müssen diese Stossrichtung jetzt vertiefen und dazu brauchen wir auch auf Seiten Kanton personelle Ressourcen. Und das ist Teil dieses Ausgabenberichts.

Dann müssen wir uns auch vorbereiten. Wenn es eben schneller geht, was ich sehr hoffe und davon ausgehe, dass der Bundesrat das eben in den Eckwerten so beschliesst, dass Basel das weiterverfolgen kann, dann müssen wir die ganzen Bauwerke rund um den Bahnhof SBB fit machen. Wir werden mehr Passagierströme sehen, wir können das heute mit den jetzigen Bauwerken und der heutigen Gestaltung der Umgebung nicht bewältigen und das braucht Zeit. Sie können sich das vorstellen, da wird es auch Mitwirkungsverfahren geben und so weiter, also das braucht Zeit und eben auch personelle Ressourcen.

Last but not least, das etwas umstrittene Wort Lobbying, das immer wieder auftraucht, das offenbar auch ein bisschen was Anrühiges hat, glauben Sie mir, das ist es nicht. Alle Regionen kämpfen in Bern um ihren Teil des Kuchens. Weshalb? Das klingt etwas banal, aber das Geld ist einfach begrenzt. Und es ist so, dass man sich in Bern dafür einsetzen muss, dass die Argumente gehört werden, dass es hier in Basel eben beispielsweise nicht nur um die S-Bahn geht, sondern dass wir so auch Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr schaffen, was wiederum der Schweiz zugutekommt. Und wir müssen uns in Bern hören lassen, wir müssen Kontakt suchen mit Bundesparlamentarier:innen, wenn es dann Richtung Botschaft geht, und dafür braucht es gewisse Mittel.

Der Bahnkongress, der in zehn Tagen stattfindet, ist ein sehr gutes Gefäss. Da kommt die ganze Bahnwelt nach Basel, wir haben auch dieses Jahr wieder ein wirklich gutes Programm mit dem CEO, auch der SBB, mit Bundesrat Albert Röstli. Aber auch darin, klar, stecken viel Organisation und Ressourcen.

Deshalb, ich darf nochmal zusammenfassen: Ich finde es ist heute wirklich ein wichtiges Zeichen nach Bern. Wir stehen kurz vor dem Entscheid des Bundesrats, der entweder für oder gegen Basel ausfällt. Es ist ein wichtiges Zeichen heute nach Bern, dass wir sagen, wir möchten diesen Bahnausbau, wir möchten diese Durchmesserlinie und wir sind bereit, auf unserer Seite die personellen Ressourcen dafür bereitzustellen. Deshalb bittet Sie der Regierung um Zustimmung und jetzt bin ich auch gespannt auf die Debatte.

Balz Herter, Grossratspräsident: Diese starten wir jetzt mit Nicole Strahm-Lavanchy.

Nicole Strahm-Lavanchy (LDP): Der Bund ist leider keine Eier legende Wollmilchsau. Nach Jahrzehnten der Planung ist das Projekt Herzstück für Basel Geschichte weit zu teuer. Diese Erkenntnis ist ernüchternd, eine sorgfältig, professionell und mit viel Herzblut erstellte Arbeit zum jahrzehntelangen Konzept Herzstück wird kaum gewürdigt und wurde für uns alle überraschend mit einem Satz von der Basler und der Baselbieter Regierung beerdigt. Um in Bundesbern dennoch zu retten, was zu retten ist, gilt nun das erklärte Ziel, und das als Quantensprung, eine einzelne S-Bahn-Tunnelachse als reine Durchmesserlinie vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof, und das ohne unterirdische Haltestellen in der Innenstadt oder sonst wo. Für dieses Projekt bestehen derzeit weder planerische Klarheit noch eindeutige Zuständigkeiten, geschweige denn Visionen zur Verkehrsführung. Aber eine erste Lobbying-Massnahme ist dabei schon erkennbar, eine zürcherische Nomenklatur.

Mit der Schrumpfung auf eine S-Bahn-Durchmesserlinie geht auch eine markante Verkleinerung des geplanten Tiefbahnhofs SBB einher. Statt vier Gleise sind nur noch zwei vorgesehen. Gleichwohl soll der Tiefbahnhof gebaut werden. Bevor wir uns aber erneut hoffnungsvoll in ein neues Projekt verlieben, dessen Attraktivität, Nutzen und tatsächlicher Bedarf von beiden Regierungen erstaunlich rasch abgeklärt wurden, stellt sich für mich die Frage, ob das reduzierte Herzstücklein dasselbe leistungsfähige S-Bahn-Netz bieten kann und dieselbe langfristige regionale Bedeutung haben wird. Ferner scheint mir fraglich, ob die vorgesehene Redimensionierung nicht zwangsläufig auch eine Reduktion der vorgesehenen Vorleistungsinvestitionen erforderlich macht. Es muss schon transparent dargelegt werden, dass hier Ausgaben als Vorleistungen für die weitere Planung geleistet werden, und zwar einzig und allein, um sicherzustellen, dass Basel weiterhin an vorderster Front nationaler Bahninfrastrukturplanung mitwirken kann und unsere Schlüsselinfrastrukturprojekte nicht vollständig ins Stoppen geraten.

Gleichzeitig sind meines Erachtens Ausgaben für Planung und Projektierung dort zu begrenzen, wo es möglich ist. Unnötige Kosten, etwa für die Ausbauplanung des S-Bahn-Netzes im und zum Klybeck, sind zu stoppen, da sie durch die Reduktion ja hinfällig sind. Ich befürworte sowieso alle möglichen Einsparungen, denn es ist kaum nachvollziehbar, wieso das redimensionierte Projekt dieselben weiteren Planungskosten verursachen sollte wie die ursprüngliche Vollversion. Ich finde, es sollte schon deutlich werden, dass in und aus unserer Region kein vergoldetes weiteres Projekt nach Bern geschickt wird, sondern ein realistisches, zeitnah umsetzbares und vor allem notwendiges Projekt für alle Beteiligten.

Anderes Thema, die Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB Basel: Die vom BVD geplanten Ausbauwünsche und Verkehrsführungen auf der Margarethenbrücke und in der weiteren Umgebung teilen wir nicht vorbehaltlos. Hier haben wir eine differenzierte eigene Haltung. Die mediale Charakterisierung des BVD aus Baum- und Velodepartement ist dabei bezeichnend, ergänzt um ein F für Fussverkehr entsteht hier ein Bild eines Departements, das für den gesamten Raum rund um die Margarethenbrücke einen eigenen Anspruch auf Gestaltung annimmt. Schon jetzt verbindlich über die Ausgestaltung dieser Brücke zu entscheiden, ist in dieser Phase nicht erforderlich. Erst beim Vorliegen konkreter Ausbauprojekte kann abschliessend entschieden und Stellung dazu genommen werden. Für uns hingegen ist bereits jetzt klar, eine einspurige MIV-Führung über die Margarethenbrücke, eine unnötige Verkehrsbelastung der Meret Oppenheimstrasse oder eine Überbeanspruchung der Peter Merian-Brücke sind nicht unser erklärtes Ziel.

Auch die Frage einer künftigen Umnutzung städtischer Räume in Park- und Grünzonen mit damit einhergehenden Umleitungen, Einschränkungen des MIV, neuen Tram- und Buslinienführungen oder teilweise willkürliche Rückbauten hat in diesem Geschäft gegenwärtig keine Relevanz, solange keine belastbaren Kosten-Nutzen-Analysen vorliegen und der Zeithorizont des Bahnknotenausbaus noch unklar ist.

Dem Projekt eines neuen Perronzugangs über die Margarethenbrücke hingegen stehe ich sehr wohl positiv gegenüber. Es gefällt mir sehr gut und verbessert meines Erachtens die missliche Lage vor dem Zentralbahnplatz, unabhängig von der weiteren Entwicklung des Bahnhofs SBB und des Bahnknotenausbaus. Die Finanzierung des Perrons ist geregelt, das ist erfreulich. Der geplante, breite, gedeckte Boulevard entlang der Margarethenbrücke ist für alle Nutzenden ein Gewinn und ermöglicht eine attraktive, zu Fuss benutzbare Querachse vom Gundeli herkommend und zurück. Meines Erachtens erübrigt dies die Planung eines zweiten Trottoirs auf der Margarethenbrücke. Die frei werdende Fläche könnte sinnvoll für den MIV nutzbar gemacht werden.

Einknicken aber nur aufgrund des Gutachtens Verkehr 45 der ETH ist aber nicht unser Bestreben und deshalb möchten wir mit der Unterstützung der weiteren Finanzierung den Schwung der Planung im massvollen Rahmen aufrechterhalten und wir in Bern mit vereinten Kräften aus Politik und Wirtschaft weiterhin lobbyieren können. Die Region Basel wird in Bern dann hoffentlich nicht ganz vergessen und selbstverständlich für uns alle wird das Augenmerk berechtigterweise auch mal auf uns Basel geworfen.

Nach all meinen Ausführungen und trotz genannter Einwände bitte ich Sie im Namen der Fraktion LDP, den zusätzlich beantragten Ausgaben zuzustimmen. Den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel nehmen wir zur Kenntnis. Weiter beantrage ich im Namen der Fraktion LDP, die Motion Beat Leuthardt und Konsorten sowie den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten abzuschreiben.

Balz Herter, Grossratspräsident: Für die SP hat Jean-Luc Perret das Wort.

Jean-Luc Perret (SP): Die Fraktion der SP steht klar hinter dem strategischen Ziel eines leistungsfähigen Bahnknotens mit Durchmesserlinie und Tiefbahnhöfen, nicht aus purer Begeisterung für Grossprojekte, sondern weil es ohne diese Infrastruktur schlicht nicht geht. Die Durchmesserlinie ist die Voraussetzung für ein funktionierendes S-Bahn-System in unserer trinationalen Agglomeration, und nur so schaffen wir den nötigen Platz für den internationalen Fern- und Güterverkehr.

Im vorliegenden Ratschlag geht es jedoch nicht um das Bauwerk der SBB selbst, sondern um die Anpassungen, die der Kanton im Umfeld dieses Bauwerks vornimmt, also um die Frage, wie wir den Stadtraum rund um den Bahnhof umgestalten

und künftig nutzen wollen. Ein zentrales Element ist dabei der autoarme Markthallenplatz inklusive Abriss der Markthallenbrücke. Uns überzeugt dieser Ansatz. Wir sehen darin die Chance für einen zweiten Bahnhofplatz mit hoher Aufenthaltsqualität sowie für einen angrenzenden neuen Park. Der neue Markthallenplatz schafft Raum für den öffentlichen Verkehr und die Voraussetzung, um das Tram 30 weiterzuentwickeln. Eine direkte Linienführung in Richtung Nauenstrasse und Heuwaageviadukt werden so möglich.

Ebenfalls eng mit dem neuen Markthallenplatz verbunden ist die neue Margarethenbrücke. Den Planungskredit dafür haben wir bereits verabschiedet und inzwischen liegt ein sehr vielversprechendes Siegerprojekt vor. Was die Verkehrsführung auf dieser neuen Margarethenbrücke betrifft, ist unsere Haltung auch klar. Wir wollen wenig Autoverkehr und mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Der Raum um den Bahnhof ist zu wertvoll, um ihn weiterhin primär dem Durchgangsverkehr zu überlassen. Der Vorschlag einer vorerst einspurigen MIV-Führung ist aus unserer Sicht ein sinnvoller Kompromiss zwischen Erreichbarkeit und Stadtraumqualität.

Zur insbesondere auch aus dem Gundeli oft kritisierten Umleitung in die Meret Oppenheimstrasse möchte ich festhalten, dass wir diese Lösung für vertretbar halten. Uns wurde nachvollziehbar dargelegt, dass der Verkehr im Gundeli insgesamt nur um rund 8% zunehmen wird, eine Grössenordnung, die tragbar ist. Zudem verlagert sich der Mehrverkehr hauptsächlich in eine Strasse, an der deutlich weniger Menschen wohnen als an der Güterstrasse beispielsweise. In der Gesamtbetrachtung bedeutet dies für mehr Anwohnende eine Entlastung als eine zusätzliche Belastung.

Zum Schluss komme auch ich nicht darum herum, die Veränderung des Projekts Bahnknoten Basel zu erwähnen, die uns nach der UVEK-Beratung alle überrascht hat. Das Gesamtprojekt liegt heute in einer deutlich reduzierten Fassung vor. Damit stellt sich die Frage, ob die Teilstrecke Herzstück während der Planung immer grösser geworden ist, um nun sinnbildlich gesprochen von Professor Weidmann wie ein Soufflé aus dem Ofen genommen zu werden und auf eine vernünftige, weiterhin nahrhafte, aber gut verdauliche Grösse zu schrumpfen. Oder planen wir unter dem aktuellen Finanzdruck des Bundes eine abgespeckte Variante, die sich, wie auch schon passiert, bereits bei der Fertigstellung schon wieder als zu klein erweisen wird?

Wir hoffen natürlich auf das erste und in diesem Licht betrachtet sind auch die beantragten Mittel für das Lobbying weiterhin gut investiert und selbstverständlich auch alle anderen Mittel im Ratschlag, um die Umgebung des Bahnhofs fit für die Zukunft zu machen. Die SP-Fraktion bittet Sie deshalb, dem Beschluss zuzustimmen und die Motion Leuthardt sowie den Anzug Vitelli stehen zu lassen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Für die BastA hat Brigitta Gerber das Wort.

Brigitta Gerber (BastA): Der vorliegende Bericht ist ausführlich, informativ, zeigt die grosse Arbeit der Kommission, vor allem durch die Präsidentin und den Kommissionssekretär. Sie haben unseren Dank. Die Margarethenbrücke ist unserer Ansicht nach mit den beiden Perronzügen ein überzeugendes Projekt, das Vorhaben flexibel hinsichtlich MIV (Ein- und Zweispurigkeit) zu bleiben, wie auch hinsichtlich Möglichkeiten, den Tiefbahnhof zu integrieren in das Projekt Margarethenbrücke. Auch die Planung hinsichtlich des Veloverkehrs scheint uns richtig, die Planung des S-Bahn-Netzes wichtig. Eine rasche Umsetzung ist unserer Ansicht nach äusserst wünschenswert.

Allein die Tatsache, dass der Bericht kurz nach der Information der Regierung publiziert wurde, das heisst, nachdem sie öffentlich informiert hat, auf das Herzstück zu verzichten, bringt uns das dazu, eine Rückweisung zu beantragen, da wir der Meinung sind, dass damit der Punkt Lobbying und Stakeholdermanagement 2.2.2 auf veralteten Kenntnissen beruht und wir es durchaus richtig fänden, hier die neuen Erkenntnisse zu haben, um über den Bericht entscheiden zu können. Damit will ich nicht sagen, dass es nicht wichtig ist, Lobbying zu machen und Stakeholdermanagement, aber dadurch, dass das Herzstück wegfällt, ist es ein anderes und ich denke auch vielleicht redimensioniertes.

Deshalb weisen wir zurück an die Regierung. Zudem beantragen wir Stehenlassen der Anträge Leuthardt und Vitelli, wie von der Kommission beantragt.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächster Sprecher für die Fraktion GRÜNE/jgb ist Béla Bartha.

Béla Bartha (GRÜNE/jgb): Die UVEK hat sich im vergangenen Jahr über riesige Projekte gebeugt und das wohl grösste betrifft sicher die Bauvorhaben rund um den Bahnhofplatz im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel. Im Vordergrund der Projektierungsarbeiten stehen einerseits das Ziel, die heutige unbefriedigende Situation rund um den Bahnhofplatz und die dazugehörige Passerelle, die beide an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sind, zu verbessern und hier mehr Platz für die Reisesströme zu schaffen und andererseits die Funktion des heutigen Bahnknotens Basel als Tor für den internationalen Personenbahn- und Güterverkehr in die und aus der Schweiz für die Zukunft zu sichern. Dabei sollen gleichzeitig mehr

Kapazitäten für den regionalen Personenverkehr sichergestellt werden, was ohne den Bau eines Tiefbahnhofs wohl nicht zu schaffen ist. Ich oute mich da gerade als Riehener und ich wäre natürlich froh, wenn wir da bessere Verbindungen hätten.

Auch wenn der Bund mit einigen Entscheidungen wie der Ablehnung von weiteren Nachtzügen oder der Kürzung von Unterstützungszahlungen für die Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und der grundsätzlichen Infragestellung des Herzstücks keine ermutigenden Signale in Richtung einer klimaverträglichen Mobilität sendet, wollen wir im Grundsatz an diesen Zielen festhalten. Die Projekte, welche die UVEK im Einzelnen geprüft hat, haben das Potenzial, diese Ziele weitgehend zu erreichen. Hier stechen vor allem die Entlastung des Bahnhofplatzes vom Tramverkehr und die Verlagerung desselben in Richtung Markthallenplatz und vor allem auf die Margarethenbrücke sowie der neue Perronzugang von den Margarethenbrücken aus hervor. Dabei konnte das Siegerprojekt des Teams Penzel Valier alle Mitglieder der UVEK vollauf überzeugen, dass allen Ansprüchen, sei es mehr Platz für die Personenflüsse als auch mehr Veloeinstellplätze und eine ansprechende Anbindung an das Gundeliquartier genügt.

Aus der Presse konnte man bereits entnehmen, dass die heutige Zwischenlösung einer provisorischen Passerelle von der Bevölkerung nicht ganz überraschend nicht oder vielleicht noch nicht gut angenommen wird, und dies erhöht den Druck, mit einer besseren und vor allem besseren eingebundenen Lösung vorwärts zu machen und genau das wollen wir mit der Annahme dieses Berichtes auch tun.

Am meisten zu diskutieren gab die Projektierung in der UVEK im Bereich des MIV. Hier befinden wir uns aber noch auf der Ebene von Planspielen, was das Endprodukt betreffen wird. Dennoch müssen wir wohl der Tatsache ins Auge sehen, dass der MIV während der Bauphase der neuen Margarethenbrücke nur in eine Richtung geführt werden wird, was uns aber die Möglichkeit gibt zu sehen, wie sich diese Verkehrsführung auf den Verkehrsfluss auswirken wird und ob die Verlängerungen von Fahrstrecken um einige wenige Minuten im Endeffekt zumutbar sein werden oder nicht. Ganz ehrlich vertraue ich hier schliesslich auf die Macht der Gewohnheit.

Wir beantragen daher, den Bericht der UVEK in seiner jetzigen Form anzunehmen und den weiteren zwei Anträgen der Regierung auf Stehenlassen zu folgen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächste Sprecherin ist für die GLP Brigitte Kühne.

Brigitte Kühne (GLP): Wir von den Grünliberalen nehmen diese Vorstudie des Stadtraumes rund um den Bahnhof Basel SBB mit Wohlwollen zur Kenntnis, gerade auch nach der vom Regierungsrat im Dezember kommunizierten Durchmesserlinie anstatt dem nun beerdigten Herzstück. Und ja, Regierungsrätin Esther Keller hat es bereits erwähnt, diese Fokussierung auf die Durchmesserlinie ist nun eminent wichtig. Es muss vorwärtsgehen mit den ÖV-Kapazitäten, denn Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum von Basel-Stadt und der Agglomeration erfordern höhere Kapazitäten und attraktivere Angebote im S-Bahn-, Fern- und Güterverkehr.

Wir Grünliberalen begrüssen die Vorstudie Stadtraum Bahnhof Basel SBB aus den folgenden Gründen. Die Verteilung der Passagierströme zwischen der Bahn und dem städtischen ÖV sowie dem Stadtraum rund um den Bahnhof Basel SBB ist dringend nötig. Für einen sicheren und komfortableren Veloverkehr sowie um bedeutend mehr Veloparkierstationen zu erstellen, braucht es diesen neuen Stadtraum. Zusätzlich gibt es mehr Fläche für den Fussverkehr sowie entsiegelte, begrünte und beschattete Flächen. Und noch einmal, eine zukunftsfähige ÖV-Infrastruktur ist entscheidend für unsere Stadt, die Agglomeration und somit für die Standortattraktivität.

Noch zwei Sätze zum in der UVEK diskutierten Lobbying. Für uns ist klar, dass die vom Regierungsrat beantragten Ausgaben für das gezielte und professionelle Lobbying und das Stakeholdermanagement von insgesamt 850'000 Franken für drei Jahre sinnvoll investiert sind, gerade in der jetzigen Situation nach dem Bericht der ETH Zürich vom Oktober 2025. Wir müssen mit allen Mitteln und mit gemeinsamer Kraft, will heissen, mit einer klar abgestimmten Haltung von Wirtschaft, Kantonen, Gemeinden und Politik auf die nationale Bedeutung des Bahnknotens und damit die internationale Anbindung der Schweiz aufmerksam machen.

Klar, die beiden hier genannten Zeithorizonte 2035plus und 2050plus sind wahrlich für uns hier drin noch weit entfernt, umso wichtiger, dass wir nun ein klares grünes Signal geben für die weitere Planung, die mit der SBB abgestimmt ist. Behalten wir also das grosse Ganze im Auge, nehmen wir diese Vorstudie mit Wohlwollen zur Kenntnis und erhöhen wir die Finanzierung der weiteren Planung. Die beiden Vorstösse Leuthardt und Vitelli lassen wir stehen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Für die SVP hat Pascal Messerli das Wort.

Pascal Messerli (SVP): Am 18. Dezember 2025, sechs Tage vor Weihnachten, wurde von den beiden Regierungsräten Esther Keller und Isaac Reber sowie von der Handelskammer wie aus dem Nichts eine Medienmitteilung zum zukünftigen S-

Bahn-System der Region verschickt. Von heute auf morgen wurde nun hoheitlich eine drastische Redimensionierung des Herzstückes beschlossen, eine Reduktion auf die sogenannte Durchmesserlinie, von der man sich in Bundesbern nun eine schnelle Umsetzung wünscht. Das jahrzehntelange Narrativ, es gäbe keine Alternative zum Herzstück und insbesondere die Station Mitte und andere Elemente aus dem Herzstück seien bauplanerisch gesehen das einzige Problem, wurde von heute auf morgen über Bord geworfen und dies, nachdem man den Fraktionen und den Parteien jahrelang auch gepredigt hat, man solle doch gegenüber Bundesbern mit vereinter Stimme auftreten. Ob dieses Einknicken jetzt der richtige Weg ist, um in Bundesbern gehört zu werden, darf in Frage gestellt werden, wir werden uns sehr gerne eines Besseren belehren lassen, aber wir werden hier einfach auch das Gefühl nicht los, dass man in Bundesbern jetzt eher von uns denkt, die Basler wissen ja gar nicht, was sie überhaupt wollen.

Fakt ist jedenfalls, und das ist jetzt völlig unabhängig von der Frage der Redimensionalisierung, dass diese beiden Ratschläge, Traktanden 10 und 11, vor der Medienmitteilung behandelt wurden und aus Sicht der SVP-Fraktion haben wir jetzt eine neue Ausgangslage. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass man neu überprüfen muss, ob diese beantragten Gelder nach wie vor nötig sind oder ob hier ebenfalls eine Redimensionalisierung stattfinden könnte. Einige Posten müsste man aus Sicht der SVP-Fraktion neu überprüfen, insbesondere auch das mit den Lobbymandaten, das hat ja auch Brigitta Gerber schon gesagt. Und aus diesem Grund müssen wir hier diese Euphorie leider stören und beantragen bei beiden Geschäften ebenfalls die Rückweisung, nicht weil wir grundsätzlich gegen die S-Bahn sind, in welcher Form auch immer, aber wir sind schon der Meinung, dass das hier nochmals sauber abgeklärt werden muss, und wir beantragen deshalb die Rückweisung an den Regierungsrat.

Balz Herter, Grossratspräsident: Als Einzelsprecher hat sich Daniel Seiler gemeldet.

Daniel Seiler (FDP): Mein Vorsprecher hat das ausgeführt, grundsätzlich über das Ganze diskutieren sollten wir in der einen oder anderen Form schon, wir haben nicht mehr so viel Zeit jetzt. Wir diskutieren ja auch über diese Kenntnisnahme dieser Vorstudie, die auch schon zwei Jahre alt ist, die wird jetzt einfach weiterhin so bestätigt, als ob sie ganz neu wäre. Da kann man sicher auch darüber diskutieren. Was mich natürlich auch stört bei all diesen Diskussionen über Verbesserungen für Velofahrer und für Fussgänger, oder wie ich vorhin auch noch gehört habe, Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer ist, dass man sich schon ein bisschen fragen muss, warum diese Vorstudie jetzt einfach gelobt wird, als ob sie jetzt wirklich die Lösung wäre für die Probleme. Man redet vom Zeithorizont 2035plus, weiss aber ganz genau, dass wir in diesem Zeithorizont wahrscheinlich eher Ende 2050 sein werden, wir werden keine Entlastung durch eine Autobahn haben, wir werden keine Entlastung durch einen Tiefenbahnhof, was auch immer haben 2035 plus. Wir wollen aber Brücken abreißen, wir reden von Parks in diesem UVEK-Bericht, da ist ein Park, wo Tramschienen durchgeführt werden. Mit Tramschienen fährt man durch ein kleines Pärkchen vor der Markthalle. Man lobt das. Man redet von der Tramschiene 30, die über das Heuwaage-Viadukt geführt werden soll. Jeder, der etwas von Statik versteht, weiss, dass dieses Heuwaage-Viadukt wahrscheinlich komplett neu gebaut werden müsste, wenn wir Tramschienen darüberführen wollen. Sie wollen glaube ich langsam, extra ein Verkehrschaos stiften hier und dann loben, dass ein Pärkchen irgendwo nachher entsteht. Das ist schon nicht mehr seriös, da muss ich schon sagen, da geht man in diesem UVEK-Bericht schon ein bisschen unseriös um.

Und dann will man den ganzen Verkehr über diese Meret Oppenheimer-Strasse um den Bahnhof herumführen für die Autos. Und die Lösung, dass es nicht mehr Verkehr im Gundeli gibt, ist, dass man die Güterstrasse auch noch gleich autofrei machen will. Was aber dann in der Gundelingerstrasse und in der Dornacherstrasse passiert, über das wird mit keinem Wort in diesem Bericht etwas erwähnt. Das finde ich schon ein bisschen realitätsfremd. Im Legislaturplan der Regierung 2017-2021 wurde wenigstens noch der Gundeli-Tunnel erwähnt. Hätten wir diesen Gundeli-Tunnel oder würden wir über den diskutieren, dann könnten wir wenigstens jetzt über solche autofreien Areale vor dem Bahnhof diskutieren, aber diese Bereitschaft, darüber zu diskutieren, ist ja scheinbar auch nicht vorhanden.

Balz Herter, Grossratspräsident: Als kleine Information, wir beraten dieses Geschäft noch zu Ende. Tim Cuénod hat das Wort.

Tim Cuénod (SP): Es gab ja viele grundsätzliche Aussagen zum Herzstück. Ich möchte sagen, ich finde den von der ETH präsentierten Bericht vom letzten Oktober nicht über alle Zweifel haben. Es gibt sehr viele Gründe, ihn sehr kritisch zu sehen aus einer regionalen Basler Perspektive. Aber ich finde es sehr gut dass hier zwar, wie gesagt wurde, eine Alternative aus dem Hut gezaubert wurde, aber dass man das Gespräch gesucht hat mit Professor Weidmann, mit anderen und versucht hat, nun eine Lösung zu finden, die im Bundesparlament eine Chance hat, eine Mehrheit zu finden. Ich hoffe, das wird auch zutreffen, das wäre ein grosser Fortschritt. Und wenn das so ist, dann kann diese erste Etappe der Realisierung eines Herzstückes mit einer Durchmesserlinie deutlich früher realisiert werden.

Wichtig ist einfach, dass die Aufwärtskompatibilität gewährleistet ist, das heisst, dass dieser Bau dieser Durchmesserlinie nicht verhindert, dass in Zukunft dieser Y-Ast dazukommt, nicht verhindert, dass in Zukunft auch noch eine Innenstadtstation realisiert wird, sondern dass man es so baut, dass diese zusätzlichen Bauwerke in Zukunft realisiert werden könnten. Aber es besteht jetzt die Chance, und das sehe ich viel positiver als andere, dass wir in brauchbarer Zeit eine Durchmesserlinie bekommen und eine Taktverbindung im S-Bahn-Netz dadurch möglich wird.

Das ist das eine, das zweite sage ich hier als Gundeli-Vertreter. Es geht hier um ein Gesamtpaket und es geht hier letztlich in der Abstimmung auch um ein Bekenntnis zum Ausbau des Bahnknotens und dass Basel das gut begleitet. Und daher ist ein Ja ohne jeden Zweifel vorhanden. Natürlich bestehen im Gundeli erhebliche Befürchtungen, dass es zu einer stärkeren Verkehrsbelastung kommt, insbesondere zwischen der Peter Merian-Brücke und dem heutigen Postreitergebäude. Und diese Befürchtung ist auch nicht einfach vom Tisch. Aber wir stimmen hier über ein Gesamtpaket ab und über einen Planungskredit und wir werden schauen, wie wir die einzelnen Massnahmen zu einem späteren Punkt beraten können. Hier besteht aber seitens Gundeli wirklich die Befürchtung, dass es quasi auf der schönen Vorderseite des Bahnhofs eine deutliche Verbesserung gibt und das Gundeli daher mit erheblichem Mehrverkehr leben muss. Das wird man anschauen dann im Detailprojekt. Ich bin gespannt, wie bis dahin dann die Zahlen und die Planung sind.

Balz Herter, Grossratspräsident: Regierungsrätin Esther Keller hat das Schlusswort.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Ich versuche es angesichts der vorgeschrittenen Zeit kurz zu halten, ich möchte aber zwei, drei Punkte aufgreifen.

Nicole Strahm, Sie haben zu Recht die Frage aufgeworfen, ob die neue Durchmesserlinie denn den gleichen Nutzen entfaltet wie das Herzstück. Natürlich nicht ganz den gleichen, wir denken schon, dass eine Station wie Klybeck oder Mitte sinnvoll sein kann, aber wie ich in der Grafik gezeigt habe, sind das Allerwichtigste diese Durchbindungen aus den verschiedenen Tälern, die Durchbindung zwischen den Bahnhöfen beispielsweise nach Riehen weiter Richtung Deutschland. Das macht eben eine echte trinationale S-Bahn. Wichtig ist, dass es aufwärts kompatibel ist. Vielleicht möchte die nächste Generation da eine Haltestelle bauen, das wird möglich sein, aber wir fokussieren auf das Wesentliche.

Warum überhaupt die Kostensteigerungen von vor zehn Jahren 3 Milliarden, dann 6, dann 9, dann 14. Das klingt aufs erste wirklich schon mal kaum glaubbar. Das sind zwei Faktoren vor allem. Das eine ist, dass man heute nicht mehr nur das Herzstück bauen wollte im letzten Plan, sondern die SBB wollte eben für den Fern-, für den Güterverkehr und den Regionalverkehr, ich sage mal über die nächsten 100 Jahre die nötigen Kapazitäten bereitstellen. Das ist lobenswert hinsichtlich Sorgfalt und Weitsicht, aber im aktuellen politischen Umfeld mit dem Bekanntwerden seit einem Jahr darüber, dass wir zu wenig Mittel haben schweizweit und dass alle Projekte länger werden, nicht mehr realistisch. Ich kann nicht sagen, dass die Planung des Bundesamts für Verkehr und der SBB falsch war, aber sie war auf 100 Jahre angelegt und das können wir uns im Moment nicht leisten.

Und der zweite Faktor ist ein rein rechnerischer. Das BAV rechnet aus den Erfahrungen der letzten Jahre neu Kostenreserven, also quasi Risikozuschläge ein bei allen Projekten. Da kam Basel jetzt auch als eines der ersten der schweizweiten Projekte dran und da kam ein wesentlicher Mehrbetrag darauf.

Haben wir als Regierung diese Entwicklung kritisiert? Ja, selbstverständlich. Als wir diese Zahlen gehört haben, haben wir uns auch gewehrt und gesagt, das geht so nicht, das muss man nochmals durchrechnen, geht das nicht anders, geht das mit weniger und da waren wir mittendrin, als dann eben die Nachricht kam, dass der schweizweite Rahmen einfach ein anderer ist, als man ursprünglich angenommen hat.

Und vielleicht noch zu Pascal Messerli: Ja, es ging alles sehr, sehr schnell, da gebe ich Ihnen recht. Das war auch für uns so. Wir sind ja nicht alleine in einem kleinen Boot unterwegs, sondern wir sind mit Planungspartnern trinational unterwegs, mit unseren Planungspartnern beim Bund. Das war eine sehr intensive Zeit, vor Weihnachten, glauben Sie mir, aber wir konnten entweder uns bewegen und ein Angebot an Bern machen oder wir hätten in Schönheit sterben können. Wir haben uns für ersteres entschieden, und zwar dafür, ein Angebot zu machen.

Und das auch zur Frage von Brigitta Gerber, ob es diese Ausgaben fürs Lobbying im Moment braucht. Ja unbedingt. Der Ratschlag ist ja nicht nur fürs Lobbying, sondern eben auch für die personellen Ressourcen. Um diese Durchmesserlinie jetzt zu planen und zu vertiefen, wird es einen Einsatz in Bern brauchen. Wir werden die Parlamentarier:innen überzeugen müssen, dass sie eben auch mal in Basel investieren sollen, eine Wirtschaftsregion, die wirklich einiges auch zur Wirtschaftskraft der Schweiz beiträgt.

Deshalb bittet Sie der Regierungsrat um Zustimmung dieses Ausgabenberichts, wohlwissend, dass das jetzt alles sehr schnell kam, aber wir eben auch schnell handeln mussten.

Balz Herter, Grossratspräsident: Raffaella Hanauer hat das Wort.

Raffaella Hanauer (GRÜNE/jgb): Auch ich versuche, mein Schlusswort sehr kurz zu halten. Als erstes möchte ich den Vorwurf der unseriösen Beratung zurückweisen. Die Studie Stadtraum Bahnhof SBB haben wir nicht unseriös beraten. Wir haben einen umfassenden Bericht vorgelegt, wir haben uns Verkehrssimulationen angeschaut, Beispielswege und Reisezeiten, Mehrbelastungen, Umlagerungen vom Autoverkehr auf andere Routen. Und einfach so hat also eine Mehrheit der UVEK diese Stossrichtung der Studie nicht bestätigt. Auch möchte ich sagen, der erhebliche Mehrverkehr, wie er benannt wurde, für das Gundeliquartier ist gar nicht so gross, das kann man dem Bericht entnehmen, und so viele sind davon auch überhaupt nicht betroffen.

Es war eine doch sehr anspruchsvolle Beratung. Es geht um mehrere städtebauliche Eingriffe und zwar keine kleinen, es geht um grosse, es geht um eine neue sozusagen Bahnhofshalle, eine neue Brücke, es geht auch darum, das Quartier abzuholen und gleichzeitig ging es um den S-Bahnausbau, um Bundespolitik, um Kapazitäten von Güter- und Fernverkehr, um Gelder für zahlreiche weitere Planungen von ÖV- und S-Bahnstationen und um die Zukunft, um das Herzstück oder Durchmesserlinie.

Persönlich hätte ich für diese Debatte und auch für die Leitung in der Kommission zwei Geschäfte befürwortet, so hätten wir auch vielleicht fundierter über diese Studie Stadtraum Bahnhof SBB hier im Saal diskutieren können. Wir haben es nun auch so geschafft und daher möchte ich den Mitgliedern der UVEK für ihre Konzentration während den Sitzungen in diesem anspruchsvollen Geschäft danken, der zuständigen Regierungsrätin und den Mitarbeitenden des BVD möchte ich danken für ihre zuverlässige und kompetente Begleitung dieses Geschäfts und unserer Beratungen. Ihnen beantragen wir, wie gesagt, Zustimmung zu den Anträgen der UVEK.

Balz Herter, Grossratspräsident: Eintreten wurde nicht bestritten. Rückweisung wurde beantragt durch Brigitta Gerber und Pascal Messerli. Wir starten somit mit dieser Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Rückweisung, NEIN heisst keine Rückweisung.

Ergebnis der Abstimmung

19 Ja, 72 Nein, 1 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008053, 07.01.26 18:02:18]

Der Grosse Rat beschliesst

keine Rückweisung.

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie möchten den Bericht nicht zurückweisen mit 72 gegen 19 Stimmen bei einer Enthaltung. Detailberatung des Grossratsbeschlusses, Seite 20 des Berichts und Schlussabstimmung.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Grossratsbeschluss, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

78 Ja, 13 Nein, 1 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008055, 07.01.26 18:03:01]

Der Grosse Rat beschliesst

1. Der Grosse 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.

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie haben dem Grossratsbeschluss zugestimmt mit 78 Ja-Stimmen gegen 13 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung.