



An den Grossen Rat

24.1753.01

BVD/P241753

Basel, 8. Januar 2025

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2025

Ratschlag

betreffend

Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	3
3. Ausgangslage	3
3.1 Das Bauwerk	3
3.2 Schlechter Zustand der Margarethenbrücke	3
3.3 Projekt für den Ersatz der Margarethenbrücke	4
3.4 Bisherige Arbeiten	5
3.5 Terminliche Randbedingungen für den Ratschlag	5
4. Geplantes Vorgehen	5
4.1 Projektierungsablauf	5
4.2 Möglichkeit der modularen Realisierung	6
4.3 Projektstruktur	7
5. Technische Aspekte	7
5.1 «Zusammenspiel» mit dem Perronzugang Margarethen	7
5.2 Querschnitt der neuen Margarethenbrücke	7
5.3 Längenprofil	9
5.4 Anbindung am Nord- und Südende	10
5.5 Veloabstellplätze	11
5.6 Kompatibilität mit künftigen Ausbau-Zuständen der Bahn	12
5.7 Tramhaltestelle	12
5.8 Platzqualitäten	13
5.9 Hilfsbrücke	13
5.10 Bauablauf	14
6. Chancen und Risiken	14
6.1 Chancen	14
6.2 Risiken	15
7. Finanzielle Auswirkungen	16
7.1 Finanzierung Bahninfrastruktur	16
7.2 Kostenteiler	16
7.3 Kostenschätzung	17
7.4 Ausgleich der Projektierungskosten bei Finanzierung der Realisierung	17
7.5 Projektabbruch	17
8. Prüfungen	18
9. Antrag	18

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, einen Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke von 8,9 Mio. Franken (inkl. Vorsteuerkürzung) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» zu bewilligen.

2. Begründung

Die neue Margarethenbrücke wird voraussichtlich wie die heutige Brücke im Eigentum der SBB stehen. Dennoch ist Basel-Stadt in ihre Projektierung und Finanzierung involviert. Einerseits, weil die Oberfläche der Brücke so ausgestaltet werden soll, dass sie den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen des Kantons entspricht. Andererseits auch, weil die Brücke in ihrem Querschnitt gegenüber heute erweitert werden soll, und eine solche Erweiterung in den Aufgaben- und Finanzierungsbereich von Basel-Stadt fällt. Der Kanton muss sich deshalb an der Projektierung der neuen Margarethenbrücke finanziell beteiligen. In Anbetracht des baulichen Zustands der Margarethenbrücke und den damit verbundenen Einschränkungen fordert der Kanton eine zügige Umsetzung des Gesamtvorhabens.

Bezüglich übergeordneter Planung in diesem Raum hat der Regierungsrat den Grossen Rat und die Öffentlichkeit am 26. November 2024 mit den Ergebnissen der Planung zum «Stadtraum Bahnhof SBB» umfassend informiert. Parallel zum Ausbau der Bahninfrastruktur sind auch Anpassungen der Stadträume rund um die Bahnhöfe notwendig, damit die vielen zusätzlichen Passagiere den Bahnhof gut erreichen.

3. Ausgangslage

3.1 Das Bauwerk

Die Margarethenbrücke wurde 1902 in Betrieb genommen, steht auf Boden der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und ist im Eigentum der SBB.

3.2 Schlechter Zustand der Margarethenbrücke

Die SBB hat das Bau- und Verkehrsdepartement im Frühling 2023 informiert, dass die Brücke wesentliche statische Defizite aufweist und die Tragsicherheit hinsichtlich der auftretenden Verkehrslasten nicht mehr gewährleistet ist. Die Defizite waren so gross, dass seitens Kanton als Sofortmassnahmen Lastbeschränkungen eingeführt werden mussten. Sie umfassten in einem ersten Schritt ein Tramkreuzungsverbot sowie eine Sperrung für Strassenfahrzeuge schwerer 3.5 t und in einem zweiten Schritt eine Sperrung für den gesamten Tramverkehr. Nachdem die SBB zusätzliche Brückenabstützungen eingebaut hatten, konnte im März 2024 der Trambetrieb mit Kreuzungsverbot wiederaufgenommen werden. Im Übrigen gilt weiterhin eine Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge auf maximal 3.5 t.

Die Umsetzung der Sofortmassnahmen erfolgte in enger Abstimmung zwischen dem Tiefbauamt, dem Amt für Mobilität, den Trambetreibern Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und Baselland Transport AG (BLT) sowie der Kantonspolizei und den Blaulichtorganisationen des Kantons Basel-Stadt. Die SBB haben die aus den Sofortmassnahmen erwachsenen Kosten von BVB, BLT und dem Kanton übernommen.

3.3 Projekt für den Ersatz der Margarethenbrücke

Im Rahmen der Planungen zum langfristigen Bahnausbau hat die SBB in den letzten Jahren den bis dahin auf längere Frist angedachten Ersatz der Margarethenbrücke auf Stufe Vorstudie untersucht. Basel-Stadt war in diese Planungen einbezogen, damit die kantonalen Anforderungen an eine neue Brücke resp. deren Nutzung ins Projekt einfließen können.

Gemäss neusten Erkenntnissen der SBB lassen es Alter und Zustand der Margarethenbrücke nicht zu, das Bauwerk nochmals für eine längere Nutzungsdauer zu ertüchtigen. Es sei unumgänglich, die Brücke rasch möglichst zu ersetzen, weshalb die SBB die laufenden Planungen intensiviert haben. Damit auch die Abstimmung mit den Erwartungen des Kantons bestmöglich gelingen kann, soll das Projekt für eine neue Margarethenbrücke gemeinsam vorangebracht werden.

Die Treiber der gemeinsamen Projektierung werden wie folgt zusammengefasst:

- Der Zustand der über 120 Jahre alten Margarethenbrücke – im Eigentum der SBB – macht einen baldigen Ersatz nötig. Eine von der SBB durchgeführte Zustandsuntersuchung zeigte grosse statische Defizite, worauf 2023 Lastbeschränkungen eingeführt und zusätzliche Abstützungen als Sofortmassnahmen erstellt werden mussten.
- Die bestehende Margarethenbrücke kann die verkehrlichen Anforderungen nicht mehr erfüllen. Bereits heute sind deutliche Defizite vorhanden, wie z.B. eine unzureichende Sicherheit für Velofahrende, eine ungenügende, weil nicht barrierefreie Tramhaltestelle, eine Lastbeschränkung oder die insgesamt zu knappen Querschnittsbreiten für alle Verkehrsarten. Die Situation wird sich künftig noch verschärfen.
- Es ist sinnvoll, die Bahnperrons direkt von der Margarethenbrücke her zu erschliessen, um so den Bahnhof SBB auch im Westen ideal mit dem nachgelagerten ÖV, insbesondere dem Tram, zu verbinden.
- Zudem muss die SBB die Publikumsanlagen am Bahnhof aus Kapazitätsgründen mittelfristig ausbauen und plant dazu im Auftrag des Bundes den «Perronzugang Margarethen», eine Bahnzugangsbrücke parallel zur Margarethenbrücke, von der aus sämtliche Bahnperrons von Westen her erschlossen werden¹.
- Margarethenbrücke und Perronzugang erlauben es, den Haltepunkt der Züge nach Westen zu verlagern und damit die entstehenden Personenflüsse auf die Margarethenbrücke, den Raum zwischen Markthalle und Elsässertor, den Centralbahnplatz sowie Richtung Meret Oppenheim-Platz zu verteilen.
- Schliesslich ist eine neue Margarethenbrücke spätestens dann zwingend nötig, wenn die südlichen Gleise im Hinblick auf den langfristigen Kapazitätsausbau des Bahnhofs SBB neu organisiert und nach Westen durchgebunden werden müssen.

Basel-Stadt und die SBB sind sich einig, dass der neue «Perronzugang Margarethen» und ein Ersatz der Margarethenbrücke gemeinsam betrachtet werden müssen. Die beiden Bauwerke befinden sich direkt nebeneinander sowie in sehr prägender Lage und müssen deshalb städtebaulich und gestalterisch erhöhte Anforderungen erfüllen. Zudem müssen die Nutzungen respektive Funktionen der beiden parallel verlaufenden Elemente optimal aufeinander abgestimmt werden.

Während der Bund für das Projekt «Perronzugang Margarethen» bereits die Finanzierung beschlossen hat², sind die Bundesmittel für den Brückenersatz und die Mittel zur Finanzierung der zusätzlichen Anforderungen des Kantons noch nicht gesprochen.

¹ Ergebnis der strategischen Planung «Fünfpunkteplan» und darauf aufbauend der Vorstudie «STEP AS 2035: Basel SBB, Publikumsanlage und Auszugsgleise, 30.06.2022» (SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr BAV).

² Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (21.06.2019), Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB, CHF 356 Mio. Das Projekt umfasst neben der Bahnzugangsbrücke samt Abgängen auf die Perrons auch umfangreiche Anpassungen an Gleis- und Perronanlagen.

3.4 Bisherige Arbeiten

Im Hinblick auf den Betrieb der bestehenden Margarethenbrücke sind folgende Arbeiten erfolgt:

- Die Margarethenbrücke wurde in den 1990er Jahren letztmals instandgesetzt und seither von der SBB regelmässig visuell inspiziert. Eine vertiefte Zustandsuntersuchung kam Anfang 2023 zum Schluss, dass das Bauwerk wesentliche statische Defizite aufweist. Diese sind so gravierend, dass als Sofortmassnahmen Lastbeschränkungen eingeführt und zusätzliche Abstützungen erstellt werden mussten. Die Brücke bleibt auch mit den zusätzlichen Abstützungen nur beschränkt benutzbar: Trams müssen ein Kreuzungsverbot einhalten, und im Übrigen gilt eine Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge auf maximal 3.5 t.
- Die SBB hat 2023 Untersuchungen zu möglichen Ertüchtigungsmassnahmen an der bestehenden Brücke gestartet und diese im Herbst 2024 abgeschlossen und dazu kommuniziert. Sie kommt zum Schluss, dass eine weitere Verstärkung der Brücke nicht zielführend ist. Gründe dafür sind die schwierige technische Machbarkeit, der hohe Aufwand und der fragliche Nutzen.

Im Hinblick auf eine neue Margarethenbrücke sind bisher folgende Arbeiten erfolgt:

- SBB und Basel-Stadt haben gemeinsam die Anforderungen an eine neue Margarethenbrücke definiert, wobei – grob gesagt – die SBB für die Stützenstandorte und die Durchfahrtshöhe zuständig ist und Basel-Stadt für die Nutzung und Gestaltung der Oberfläche und die Anbindung der Brücke in den Stadtraum an ihren beiden Enden. Die Vorgaben von Basel-Stadt basieren auf der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB», welche 2023 abgeschlossen wurde³.
- Die SBB hat eine Basisvariante für eine neue Margarethenbrücke erarbeitet. Mit dieser Basisvariante wurde nachgewiesen, dass alle gestellten Anforderungen von SBB und Basel-Stadt erfüllt werden können, und dass die Brücke generell baubar ist. Diese Basisvariante hat einen Detaillierungsgrad, der zwischen einer Vorstudie und einem Vorprojekt liegt.
- SBB und BS haben gemeinsam den Studienauftrag «Perronzugang Margarethen und Margarethenbrücke» ausgelöst. Mit diesem wird ein geeigneter Entwurf für ein funktionales und städtebaulich stimmiges Gesamtbauwerk gesucht. Sechs Planungsteams bearbeiten die Aufgabenstellung seit April 2024. Die Ergebnisse des Studienauftrags werden im Frühling 2025 vorliegen.

Alle Arbeiten für die neue Margarethenbrücke erfolgen eng abgestimmt mit jenen für den direkt daneben liegenden «Perronzugang Margarethen».

3.5 Terminliche Randbedingungen für den Ratschlag

Damit die Projektierung der neuen Margarethenbrücke wie angestrebt mit jener des Perronzugangs Margarethen optimal kombiniert werden kann, muss der Kanton seinen finanziellen Anteil an der Projektierung mit vorliegendem Ratschlag bis Ende des 2. Quartals 2025 beschliessen. Ist dies nicht möglich, wird die SBB die Planungen für den Perronzugang voraussichtlich unabhängig von jenen für eine neue Margarethenbrücke starten, um die Inbetriebnahme im Jahr 2037 halten zu können. Zu möglichen Konsequenzen und terminlichen Risiken siehe Kapitel 6.2.

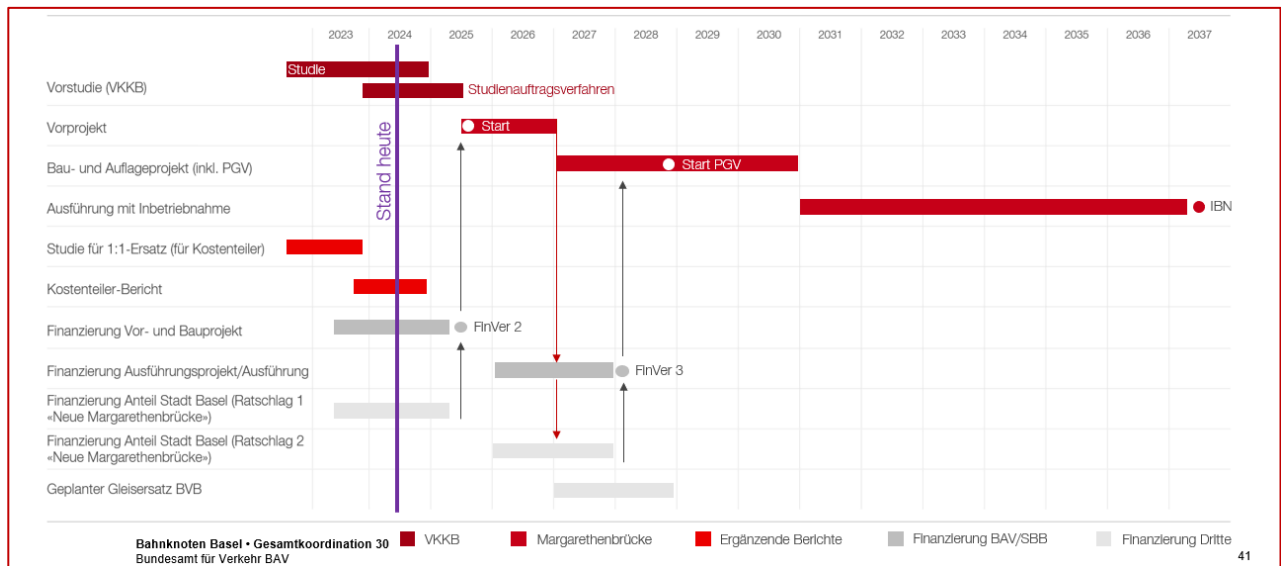
4. Geplantes Vorgehen

4.1 Projektierungsablauf

Auch wenn die neue Margarethenbrücke voraussichtlich weiterhin im Eigentum der SBB stehen wird, ist Basel-Stadt in die Projektierung und Finanzierung des Vorhabens involviert. Einerseits, weil die Oberfläche der Brücke so ausgestaltet werden soll, dass sie den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen des Kantons entspricht. Andererseits aber auch, weil die Brücke in ihrem Querschnitt gegenüber heute erweitert werden soll, und eine solche Erweiterung in den Aufgaben- und Finanzierungsbereich von Basel-Stadt fällt – näheres dazu in Kapitel 7.2.

³ Die Ergebnisse der Vorstudie werden dem Grossen Rat im Rahmen des «Ratschlags II und Zwischenbericht zum Herzstück» vorgelegt.

Aus dieser Konstellation ergibt sich die Notwendigkeit, dass für die Abwicklung des Vorhabens die Projektierungs- und Finanzierungsabläufe der SBB und von Basel-Stadt berücksichtigt und abgestimmt werden müssen – und zwar so, dass sich die Abläufe nicht gegenseitig ausbremsen. Daraus ergibt sich das folgende, geplante Vorgehen:



Terminplan (Darstellung SBB; mit BS abgestimmt)

Erläuterungen zu den Finanzierungsschritten von Basel-Stadt:

- Der bereits laufende Studienauftrag wird aus bestehenden Mitteln der «Herzstück-Ausgabenbewilligung» finanziert⁴.
- Mit dem vorliegenden Ratschlag – in der Grafik als «Ratschlag 1» bezeichnet – sollen die anschliessenden Projektierungsarbeiten finanziert werden. Sie starten direkt nach dem Studienauftrag in der zweiten Jahreshälfte 2025.
- In einem zweiten Ratschlag – in der Grafik als «Ratschlag 2» bezeichnet – sollen dann die Realisierungsmittel beantragt werden. Dies erfolgt wie in Basel-Stadt üblich auf der Basis eines fertig ausgearbeiteten Vorprojekts.

Erläuterungen zu den Finanzierungsschritten der SBB für die neue Margarethenbrücke:

- Der bereits laufende Studienauftrag und auch ein Teil der Projektierung – konkret das Vorprojekt – können aus den Mitteln des STEP-Ausbauschnitts 2035 finanziert werden⁵.
- Die Finanzierung der weiteren Projektierung und der Realisierung erfolgt in jedem Fall über den Bahninfrastrukturfonds (BIF), entweder als «Substanzerhalt» über eine kommende Leistungsvereinbarung oder als «Ausbauvorhaben» im Bahnknoten Basel über einen kommenden Ausbauschnitt. Die entsprechenden Modalitäten sind zwischen der SBB und dem Bundesamt für Verkehr in Abklärung.

4.2 Möglichkeit der modularen Realisierung

Die SBB und Basel-Stadt wollen den neuen «Perronzugang Margarethen» und die neue Margarethenbrücke als stimmiges Gesamtbauwerk realisieren. Allerdings muss dieses Bauwerk modular realisierbar sein. Das heisst, dass der Perronzugang und die Margarethenbrücke zwei unabhängige Bauwerke sein sollen, die bei Bedarf auch unabhängig voneinander und zeitlich versetzt gebaut werden könnten.

⁴ «Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel» vom 28. April 2020. Studienauftrag als erster Teil SIA-Phase 3.1 zu Lasten Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»

⁵ Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (21.06.2019): Projektierung für Kapazitätsausbau Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel), 100 Mio. CHF

Zwar wollen SBB und Basel-Stadt eine solche Staffelung vermeiden, doch sie kann mit Blick auf die bislang nicht gesicherte und geklärte Finanzierung der neuen Margarethenbrücke nicht ausgeschlossen werden.

4.3 Projektstruktur

Der Lead für die neue Margarethenbrücke liegt in jedem Fall bei der SBB – insbesondere, weil sie Eigentümerin der Brücke ist und weil die Abhängigkeiten zum Bahnbetrieb und Bahnausbau umfangreicher und komplexer sind als jene zur Stadt und ihrer Infrastruktur. Basel-Stadt wird so in die Projektorganisation eingebunden, dass die kantonalen resp. städtischen Interessen in jedem Fall gewahrt werden können.

Wegen der geforderten Modularität – vgl. oben – wird das Projekt für die neue Margarethenbrücke ein eigenständiges Projekt – also unabhängig vom Perronzugang Margarethen – sein, auch wenn die beiden Objekte als ein Gesamtbauwerk konzipiert und wenn immer möglich gemeinsam realisiert werden sollen.

5. Technische Aspekte

Nachstehend werden wesentliche technische Aspekte beschrieben, die dem Projekt für eine neue Margarethenbrücke zugrunde liegen. Grundsätzlich definiert Basel-Stadt die verkehrlichen Anforderungen auf der Brücke (ohne den Teil des Perronzugangs). Diese Vorgaben sind auf die angestrebten Entwicklungen im Westen des Bahnhofs abgestimmt, wie sie im Rahmen der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB»⁶ erarbeitet wurden.

Die in diesem Kapitel gezeigten Planausschnitte entstammen entweder der oben genannten Vorstudie oder der Basisvariante der Margarethenbrücke. Sie widerspiegeln den Planungsstand von Ende 2023. Dieser Planungsstand wird während des laufenden Studienauftrags insbesondere von den beteiligten Teams weiterentwickelt. Der am Ende des Studienauftrags erreichte Planungsstand resp. der Projekthalt des Siegerentwurfs wird anschliessend als Grundlage für die weitere Projektierung dienen.

5.1 «Zusammenspiel» mit dem Perronzugang Margarethen

Auch wenn der Perronzugang Margarethen und die neue Margarethenbrücke zwei eigenständige Bauwerke sein werden, sollen sie optimal zusammenwirken. Dies wird voraussichtlich dadurch erreicht, dass sie grundsätzlich auf gleicher Höhe verlaufen und damit kein Absatz zwischen den beiden Bauwerken entsteht.

Der Perronzugang wird nahtlos an die neue Margarethenbrücke anschliessen und eine Breite von rund 16.5 m aufweisen, damit er einerseits dem Personenfluss gerecht wird und andererseits Lifte aufnehmen kann, die auf die Perrons führen.

5.2 Querschnitt der neuen Margarethenbrücke

Die Anforderungen an den Querschnitt der neuen Margarethenbrücke ergeben sich aus der Überlagerung der drei möglichen Szenarien⁷ für ein künftiges Verkehrsregime auf der Margarethenbrücke⁸:

⁶ Die Ergebnisse der Vorstudie werden dem Grossen Rat im Rahmen des «Ratschlags II und Zwischenbericht zum Herzstück» vorgelegt.

⁷ Die Szenario-Bezeichnungen gelten nur für den vorliegenden Ratschlag.

⁸ Die «Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB» untersucht unter anderem, welche der hier genannten Szenarien für die Weiterentwicklung des Raums rund um den SBB-Bahnhof auf mittlere und lange Sicht angestrebt werden sollen. Die Ergebnisse der Vorstudie werden dem Grossen Rat im Rahmen des «Ratschlags II und Zwischenbericht zum Herzstück» vorgelegt.

Szenario «MIV-frei» (kein Durchgangsverkehr, Rettungsachse bleibt bestehen)

Dieses Szenario entspricht einer möglichen langfristigen Vision, in der kein Durchgangsverkehr mehr auf der Margarethenbrücke zirkuliert.

Szenario «MIV-reduziert» (Durchgangsverkehr reduziert, Rettungsachse bleibt bestehen)

Dieses Szenario entspricht einer möglichen Vision, in welcher der Durchgangsverkehr nur in eine Richtung, nämlich von Norden nach Süden über die Margarethenbrücke geführt wird.

Szenario «MIV-voll» (Durchgangsverkehr wie heute)

Sollte sich bis zum Bau einer neuen Margarethenbrücke eine Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Brücke als nicht opportun oder nicht umsetzbar erweisen, muss die Brücke wie heute mit Durchgangsverkehr in beiden Fahrrichtungen betrieben werden können.

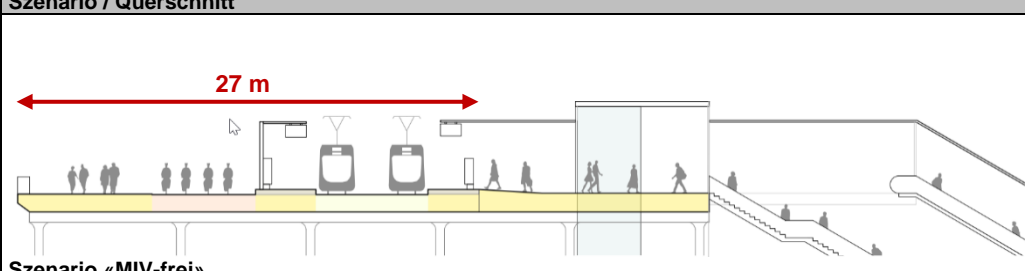
Die Querschnitte für die drei Szenarien wurden verwaltungsintern intensiv bearbeitet und insbesondere von den Vertretenden vom Tiefbauamt, vom Amt für Mobilität, von der BVB und der Rettung Basel-Stadt für gut befunden. Die Anforderungen an die Brücke ergeben eine Breite⁹ von maximal 27 m – Ausgehend vom Szenario «MIV-voll» bedeutet dies:

• Brüstung (inkl. Fahrzeugrückhalt, Abstand Geländer-Gehweg und Zuschlag)	0.90 m
• Gehweg (lichte Breite inkl. 0.5 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn)	2.50 m
• Velostreifen	1.80 m
• MIV-Fahrstreifen N → S	3.50 m
• MIV-Fahrstreifen S → N	3.50 m
• Velostreifen	1.80 m
• Tramperron (inkl. 0.5 Sicherheitsabstand zur Fahrbahn)	3.50 m
• Tram	6.50 m
• Tramperron (mit rückwärtiger Anbindung an Perronzugang)	3.00 m
• TOTAL	27.00 m

Zusammen mit dem Perronzugang Margarethen ergibt sich eine Breite von rund 43.5 m, womit der zur Verfügung stehende Raum zwischen den bestehenden Bauten voll ausgenützt wird¹⁰.

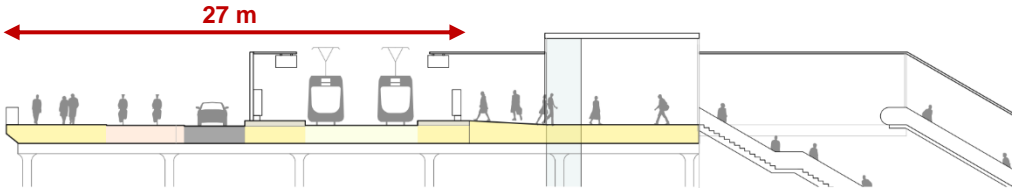
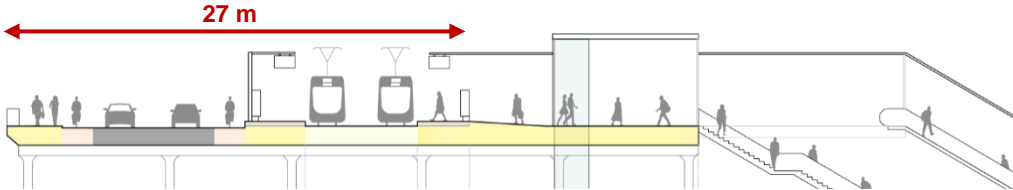
Die Brückenkonstruktion resp. die Brückenplatte soll so konzipiert werden, dass das Verkehrsregime später verändert werden könnte. Das heisst, es soll beispielsweise möglich sein, beim Bau der Brücke ein Verkehrsregime mit reduziertem Durchgangsverkehr (Szenario «MIV-reduziert») einzurichten und 20 Jahre später ohne unverhältnismässigen Aufwand auf ein Verkehrsregime ganz ohne Durchgangsverkehr (Szenario «MIV-frei») zu wechseln.

Dem Projekt wird nach heutiger Einschätzung ein Verkehrsregime mit nicht eingeschränktem Durchgangsverkehr (Szenario «MIV-voll») zugrunde gelegt werden.

Szenario / Querschnitt	Aufteilung (v.l.n.r.)
 <p>Szenario «MIV-frei»</p>	<p>Brüstung / Geländer Gehweg Velo (Gegenverkehr) Gehweg / Tramperron Tram (Gegenverkehr) Gehweg / Tramperron (Perronzugang SBB)</p>

⁹ Diese Breite versteht sich für die «Verkehrsbrücke». Hinzu kommt die Breite des neuen Perronzugangs von rund 16.5 m.

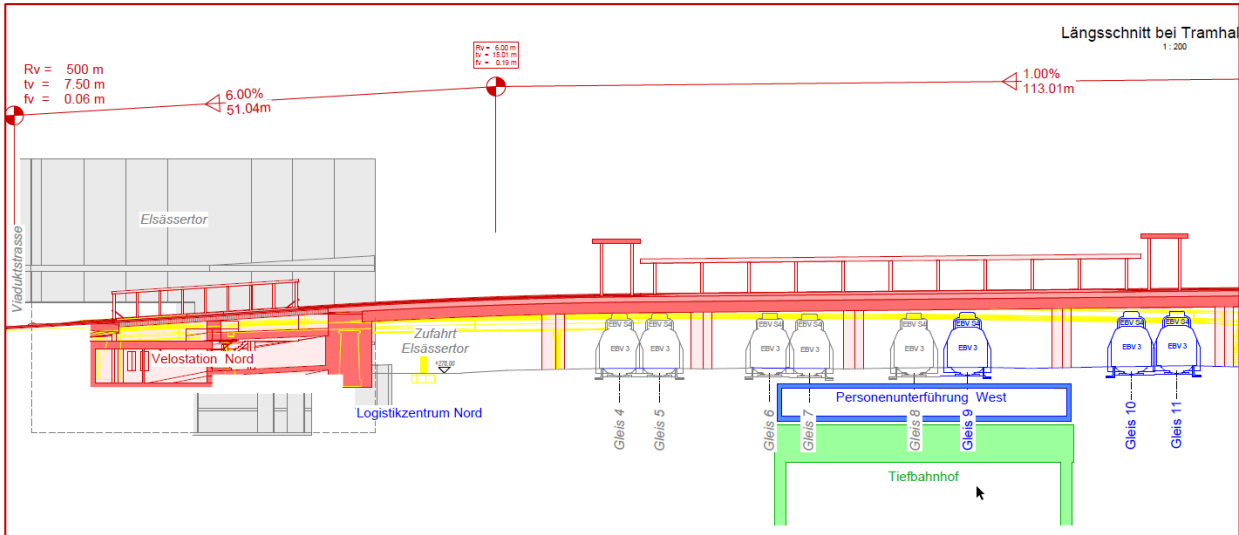
¹⁰ Zum Vergleich: Die heutige Margarethenbrücke ist rund 16.5 m breit.

Szenario / Querschnitt	Aufteilung (v.l.n.r.)
 <p>Szenario «MIV-reduziert»</p>	Brüstung / Geländer Gehweg Velo (Gegenverkehr) MIV (N → S) Gehweg / Tramperron Tram (Gegenverkehr) Gehweg / Tramperron (Perronzugang SBB)
 <p>Szenario «MIV-voll»</p>	Brüstung / Geländer Gehweg Velo (N → S) MIV (Gegenverkehr) Velo (S → N) Gehweg / Tramperron Tram (Gegenbereich) Gehweg / Tramperron (Perronzugang SBB)

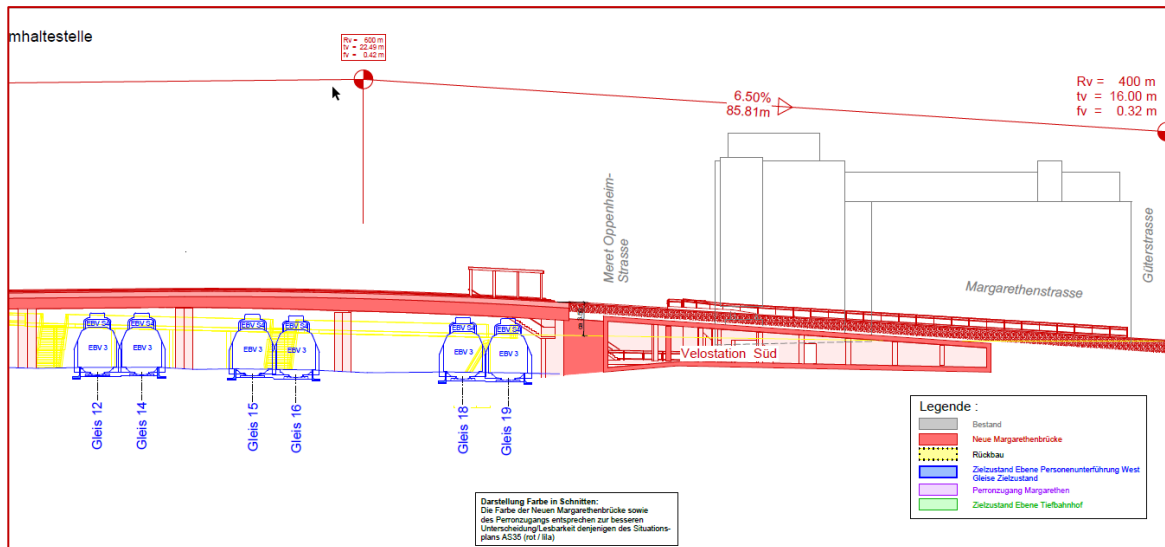
Szenarien (Verkehrsregime) für den Brückenquerschnitt (aus: Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB»)

5.3 Längenprofil

Das Längenprofil ergibt sich primär aus der für den künftigen Bahnbetrieb nötigen Durchfahrtshöhe und der geschätzten Konstruktionshöhe der Brücke. Weitere Randbedingungen sind die maximalen Steigungen für Tram-Trasse und Strasse sowie die Vorgabe, dass die Tramhaltestelle möglichst horizontal liegen muss. Im Norden schliesst die Brücke in heutiger Höhe ans Vorland an, im Süden wird die Brücke deutlich höher als heute zu liegen kommen (+3.6 m gemäss Planungsstand Ende 2023).



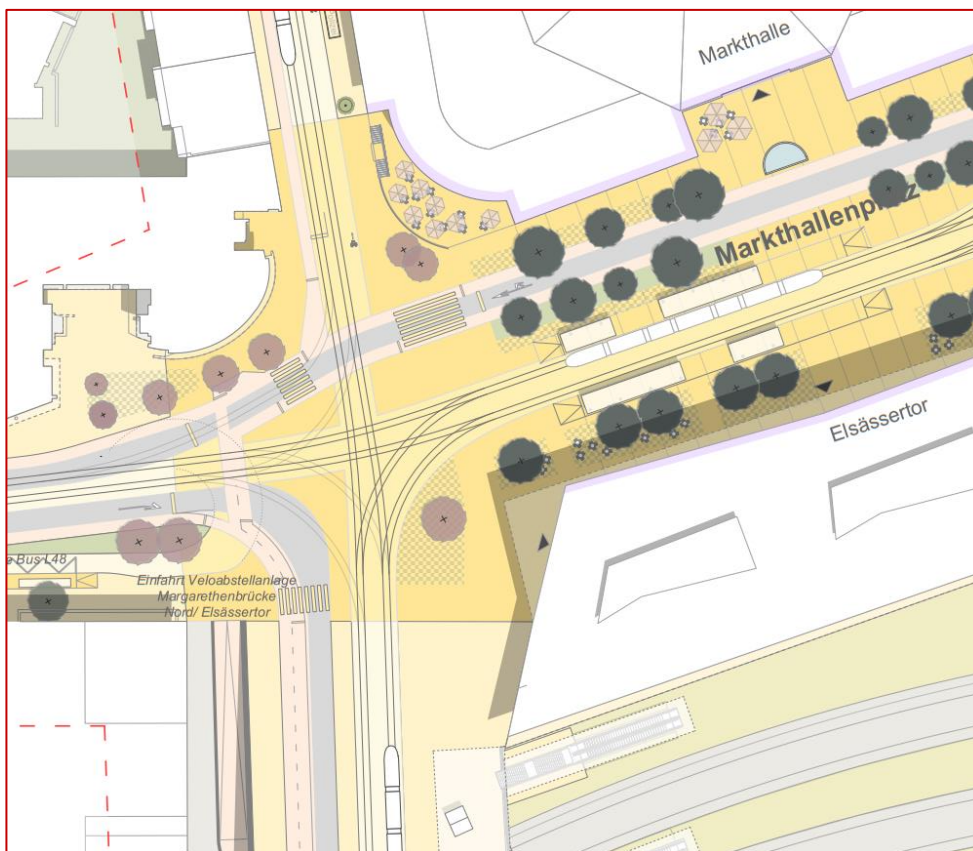
Längenprofil Teil Nord (rot = neu, gelb = Abbruch, blau/grün = Drittprojekte; aus: Basisvariante)



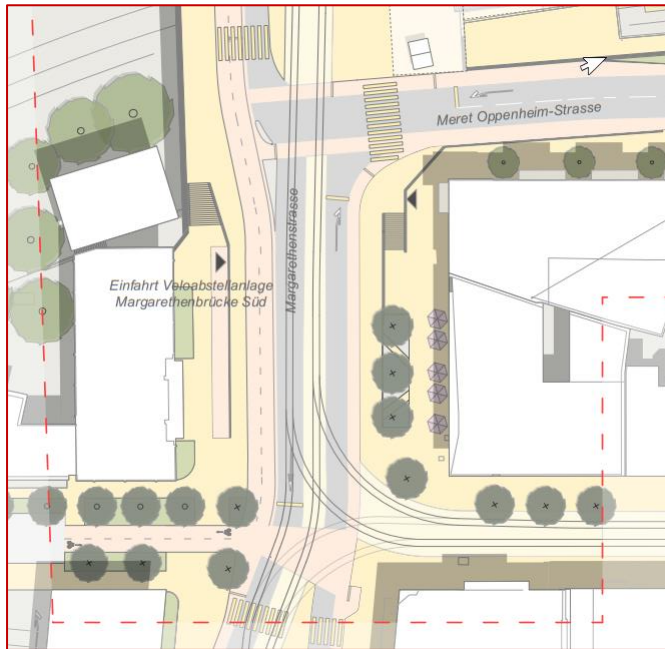
Längsprofil Teil Süd (rot = neu, gelb = Abbruch, blau/grün = Drittprojekte; aus: Basisvariante)

5.4 Anbindung am Nord- und Süden

Die Anbindung der Brücke am Nord- und Süden antizipiert die mittel- und langfristigen Anpassungen gemäss laufenden Vorplanungen des Kantons. Im Norden ist der geneigte Kreuzungsbereich mit seinen Anschlüssen in die – für Tramverkehr steile – innere Margarethenstrasse und die Viaduktstrasse resp. an den künftigen «Markthallenplatz» herausfordernd. Im Süden erstreckt sich der Anpassungsbereich aufgrund des gegenüber heute deutlich höheren Strassenverlaufs bis über die Güterstrasse hinaus.



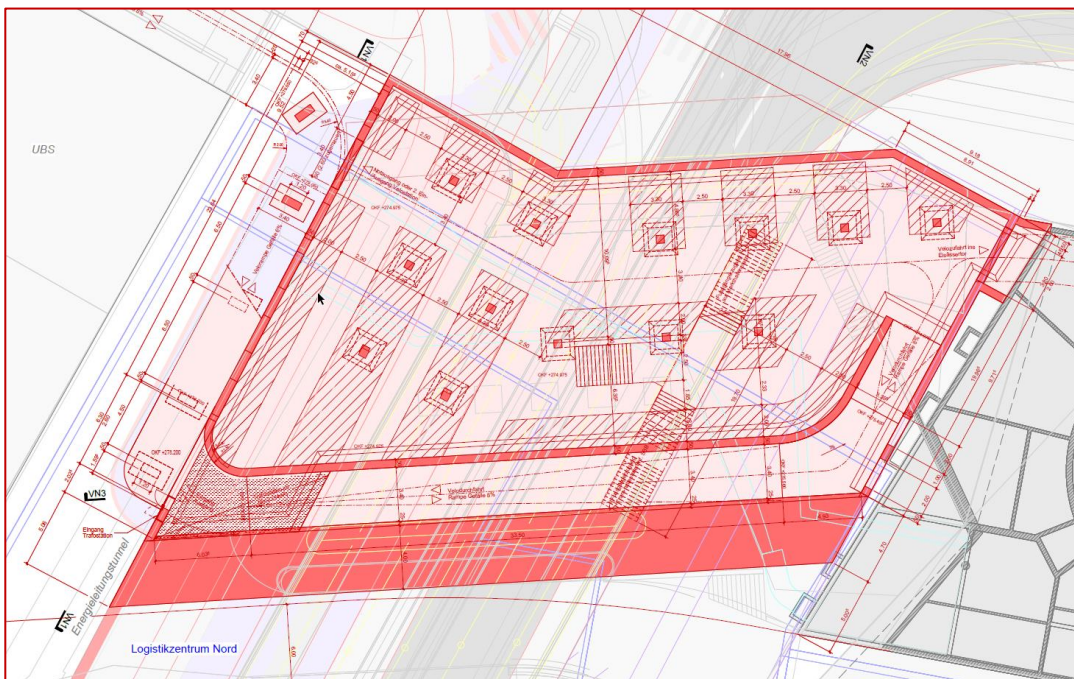
Mögliche Anbindung Nord im Horizont 2035 (aus: «Stadtraum Bahnhof SBB»)



Mögliche Anbindung Süd im Horizont 2035 (aus: «Stadtraum Bahnhof SBB»)

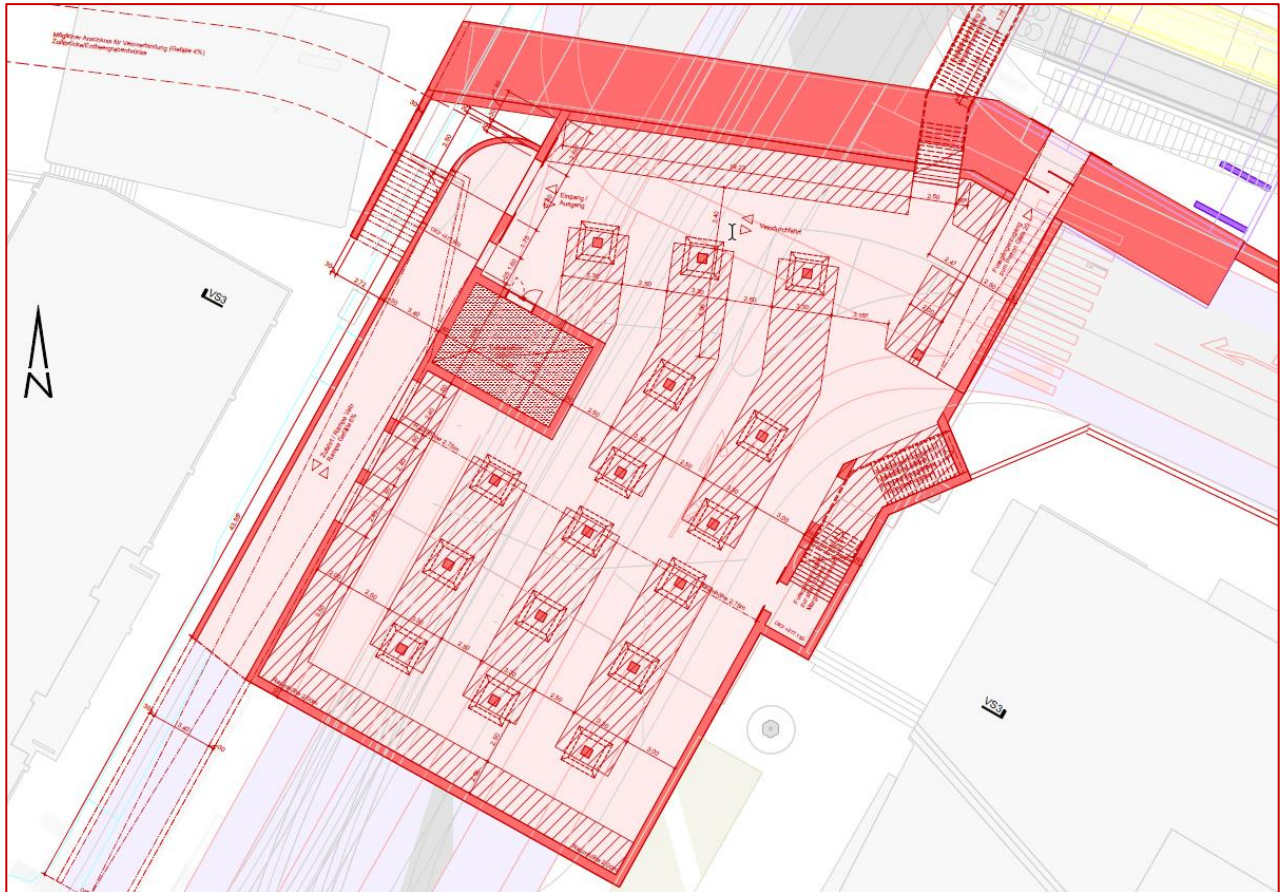
5.5 Veloabstellplätze

Rund um den Bahnhof SBB ist das Angebot an Veloabstellplätzen bereits heute deutlich ungenügend, und die Situation wird sich angesichts der erwarteten Zunahme an Bahnpassagieren noch verschärfen¹¹. Mit dem Bau der neuen Margarethenbrücke sollen deshalb im Bereich der beiden Brückenenden neue Veloabstellungen inklusive der nötigen Zufahrten entstehen.



Veloabstellanlage Nord, unter der Brücke (aus: Basisvariante; rechts im Bild: Elsässertor)

¹¹ Geschätzter Bedarf an Veloabstellplätzen im Horizont 2050 am Bahnhof SBB: 8'500-11'300; heute vorhanden ca. 3'360 (Amt für Mobilität, 2023)



Veloabstellanlage Süd, unter der Margarethenstrasse (aus: Basisvariante)

5.6 Kompatibilität mit künftigen Ausbau-Zuständen der Bahn

Die Gleisanlagen des Bahnhofs SBB werden in den kommenden Jahrzehnten mehrfach umgebaut – vereinfacht wie folgt:

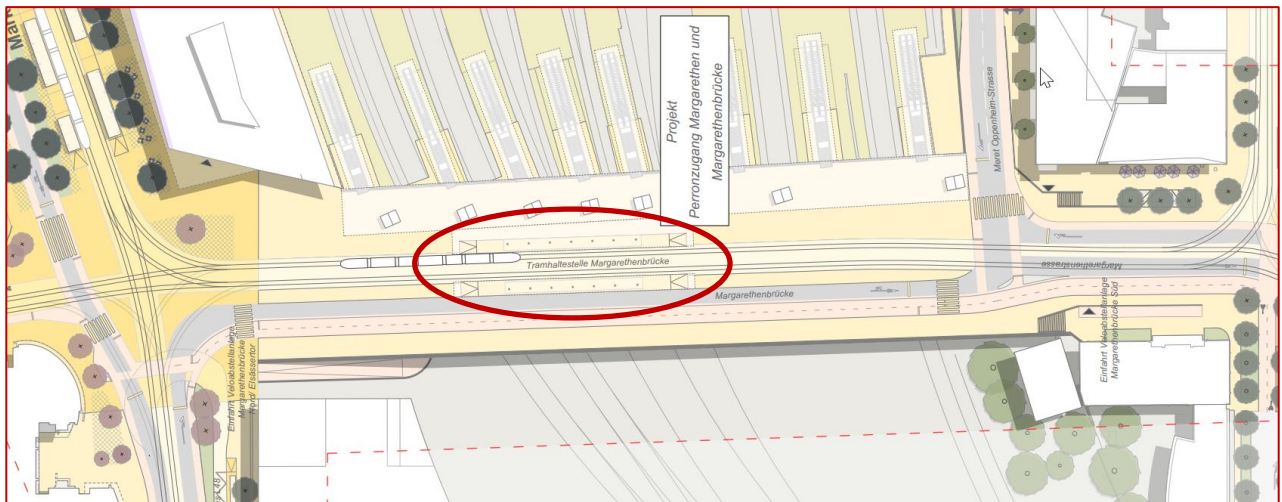
- 2035: Anpassung der Gleise 4-12; Aufhebung der Gleise 31-35
- später: Anpassung der Gleise 13-20; Durchbindung aller Gleise nach Westen
- später: viergleisiger Tiefbahnhof im Bereich der Gleise 5-11

Die SBB hat durch Überlagerung der verschiedenen Zustände die möglichen Stützenstandorte der neuen Margarethenbrücke ermittelt. Diese müssen eingehalten werden, damit die Brücke aufwärtskompatibel ist.

5.7 Tramhaltestelle

Auf der neuen Margarethenbrücke soll ein Umsteigepunkt zwischen Tram und Bahn eingerichtet werden. Mit ihm würde der Zugang zur Bahn für eine sehr grosse Anzahl Reisende aus dem Westen und insbesondere Südwesten um ein Vielfaches attraktiver, entfällt doch die Fahrt bis zum Centralbahnplatz mit dem anschliessend deutlich längeren Fussweg bis zum gewünschten Perron. Dieser Vorteil käme auch allen Nutzenden einer künftigen Margarethenverbindung zugute.

Die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» zeigt, dass die Lage der Tramhaltestelle auf der Brücke vom betrieblichen Zusammenspiel der Trams untereinander bestimmt wird. Es ergibt sich daraus die Anforderung, die Tramhaltestelle in Längsrichtung mittig auf der Brücke anzuordnen und zwar derart, dass in beiden Fahrtrichtungen sowohl vor als auch nach der Tramhaltestelle «Stauraum» für ein weiteres ein- resp. ausfahrendes Tram verbleibt.



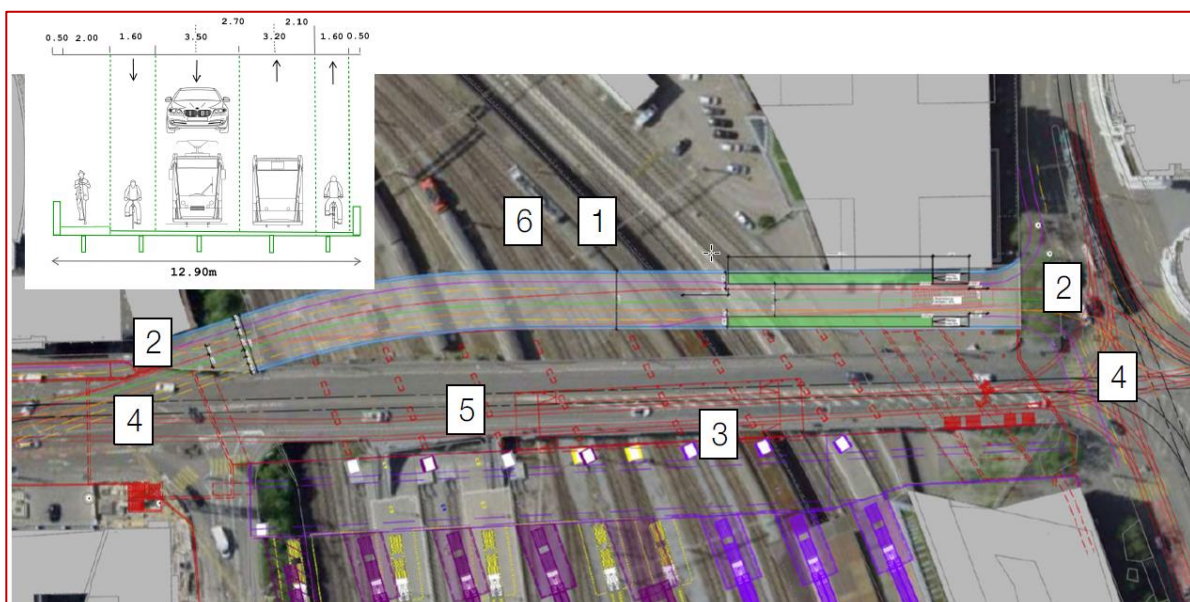
Lage der Tramhaltestelle (aus: Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB», Zustand Horizont 2035)

5.8 Platzqualitäten

Die neue Margarethenbrücke soll – zusammen mit dem Perronzugang – eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Als Gestaltungselemente bietet sich die Überdachung des Perronzugangs an, aber auch Möglichkeiten zur Beschattung mit Grünelementen. Mit einer Gesamtbreite von rund 43.5 m – vgl. oben – wird der zur Verfügung stehende Raum zwischen den bestehenden Bauten bestmöglich genutzt. Platzqualitäten – im Sinne des Anzugs Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz» – können vor allem bei einem Verkehrsregime ohne Durchgangsverkehr entstehen.

5.9 Hilfsbrücke

Die Bauarbeiten für die neue Margarethenbrücke mitsamt Perronzugang Margarethen und den damit verbundenen Anpassungen am Gleisfeld und den Perronanlagen werden voraussichtlich sieben Jahre dauern. Damit in dieser Zeit die «Margarethen-Achse» nicht vollständig geschlossen werden muss, soll eine Hilfsbrücke erstellt werden. Sie kommt westlich der bestehenden Brücke zu liegen und soll nach aktuellen Vorstellungen Tram-, Velo- und Fussgängerverkehr in beide Richtungen sowie MIV in der Richtung Nord-nach-Süd aufnehmen können. Zudem soll eine Tramhaltestelle auf der Hilfsbrücke angeordnet werden.



Hilfsbrücke, Orthofoto und Querschnitt (aus: Basisvariante – Legende siehe unter Bauablauf – Tramhaltestelle in grün)

5.10 Bauablauf

Bei der Bearbeitung der Basisvariante wurde überprüft, wie die Brücke gebaut werden kann. Ein entsprechender Bauablauf wurde entwickelt – er sieht ganz grob wie folgt aus:

- [1] Bau der Hilfsbrücke westlich der Margarethenbrücke
- [2] Verlagerung des Verkehrs auf die Hilfsbrücke
- [3] Abbruch der bestehenden Margarethenbrücke
- [3] Bau der neuen Margarethenbrücke in mehreren Etappen von Norden nach Süden
- [4] Anpassung der Anschlussbereiche Nord und Süd
- [5] Verlagerung des Verkehrs auf die neue Brücke
- [6] Rückbau der Hilfsbrücke

In den Phasen [2] und [4] ist mit unumgänglichen Einschränkungen des Trambetriebs und des Strassenverkehrs zu rechnen. Zudem wird es auch im Bahnbetrieb über die ganze Bauzeit regelmässig zu wesentlichen Fahrplaneinschränkungen kommen.

6. Chancen und Risiken

6.1 Chancen

Die Chancen, die sich mit dem Bau der neuen Margarethenbrücke – verbunden mit dem Perronzugang Margarethen – ergeben, fasst der Vorsitzende des Beurteilungsgremiums des Studienauftrags («Wettbewerbsjury») wie folgt zusammen:

«Der Bahnhof Basel SBB wird mit der massiven Steigerung des Angebotes im öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahrzehnten einen umfassenden Um- und Ausbau erfahren. Die markanten Kapazitätsverbesserungen im öffentlichen Verkehr verlangen eine Neukonzeption, die die Ankunft in Basel spürbar verändern wird. Daraus entsteht für die Stadt Basel städtebaulich ein einmaliges Potential: es ist die grosse Chance, die unzureichende Einbindung des Bahnhofs in die Stadt auf städtebaulicher Ebene langfristig zu korrigieren. Mit der Verlagerung der Haltepunkte der Züge nach Westen und die gleichzeitige Anbindung der entstehenden Personenflüsse an die Margarethenbrücke, den Markthalenplatz und die Meret Oppenheim-Strasse macht aus dem Bahnhofsgelände ein städtisches Zentrum, das sich fast allseitig mit dem Stadtkörper verknüpft. Damit könnte aus dem bisherigen Bahnhof am Centralbahnplatz ein neuer Stadtteil oder Quartier entstehen, der die Orte Meret Oppenheim-Platz, Margarethen, Markthalle und Centralbahnplatz mit dem Bahnhof in seiner Mitte zusammenfasst. Der Bahnhof hat dann in der öffentlichen Wahrnehmung nicht mehr die trennende Wirkung durch das Gleisfeld, sondern er verbindet die Stadtquartiere nach allen Seiten. Die damit erreichte übergeordnete städtebauliche Bedeutung stärkt den Standort, belebt ihn und birgt für die Zukunft beträchtliches Potential. Welch eine fantastische Perspektive für ein zukünftiges Basel!!»

Das gewählte Vorgehen mit einem Studienauftrag, dessen Ergebnisse als Basis für die weitere Projektierung dienen, bietet Gewähr, dass auch tatsächlich eine gute und realisierbare Lösung gefunden wird. Denn natürlich stehen der Vision einer umfassenden neuen Einbettung des Bahnhofs unzählige Aspekte entgegen: z.B. die komplexe Situation in der gewachsenen Stadt sowie die betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen der SBB. Der Ansatz mit einem Studienauftrag soll es ermöglichen, die vielfältigen, auch divergierenden Anforderungen zu einer tragfähigen Lösung zu bündeln.

Eine weitere Chance bietet die geplante Hilfsbrücke. Deren Planung könnte allenfalls beschleunigt und ihr Einbau gegenüber den Bauarbeiten an einer neuen Margarethenbrücke vorgezogen werden. Dies hätte den Vorteil, dass auf der Margarethenachse bereits zu einem früheren Zeitpunkt

die aktuell geltenden Last- und Nutzungsbeschränkungen aufgehoben werden können. Diese Möglichkeit wird von der SBB in der schon ausgelösten Untersuchung von Ertüchtigungsmassnahmen an der bestehenden Brücke geprüft.

6.2 Risiken

Die heikelsten Punkte respektive grössten Risiken dürften die folgenden sein:

- Kann Basel-Stadt seinen Anteil an der Finanzierung der Projektierung mit vorliegendem Ratsschlag nicht rechtzeitig bis Ende Q2/2025 beschliessen, besteht das Risiko, dass die SBB das Projekt des Perronzugangs Margarethen unabhängig von der Margarethenbrücke starten wird, um dessen Inbetriebnahme bis 2037¹² halten zu können. Dies hätte dann mit einiger Wahrscheinlichkeit die Konsequenz, dass ab 2031 der bereits finanzierte Perronzugang Margarethen gebaut würde und dass der Um- und Neubau der Margarethenbrücke aus bau- und bahnbetrieblichen Gründen erst im Anschluss daran, d.h. erst nach 2037 erfolgen könnte.
- Noch sind weder im Bahninfrastrukturfonds BIF des Bundes noch bei Basel-Stadt die nötigen Mittel für den Bau einer neuen Margarethenbrücke eingestellt. Entsprechend besteht bei jedem Schritt der Finanzierung das Risiko, dass die Bereitstellung der Gelder verspätet oder gar nicht erfolgt. Auch dies hat dann wahrscheinlich die Konsequenz, dass ab 2031 der bereits finanzierte Perronzugang Margarethen gebaut würde und dass der Um- und Neubau der Margarethenbrücke aus bau- und bahnbetrieblichen Gründen erst im Anschluss daran, d.h. erst nach 2037 erfolgen könnte. Beste Vorkehrung dürfte ein gemeinsam getragenes, jederzeit transparent entwickeltes Projekt sein, das bestmöglich die Anforderungen an ein Jahrhundertbauwerk erfüllt, dabei aber die (finanzielle) Verhältnismässigkeit nicht verliert.
- Während die neue Margarethenbrücke im Norden etwa in heutiger Höhe an die Viaduktstrasse anschliessen wird, muss sie im Süden gegenüber dem Bestand stark angehoben werden. Dies ist die Folge höherer Anforderungen an die Durchfahrtshöhen für die Eisenbahn und der deutlich grösseren Brückenbreite, aber auch die Konsequenz langfristig nötiger Anpassungen am Gleisfeld, im Zuge derer ein Teil der südlichen Gleise höher als heute zu liegen kommt. Die höhere Lage der Brücke hat im Süden einerseits einen längeren Rampenbereich zur Folge, der sich bis über die Güterstrasse hinaus erstrecken wird. Andererseits – und kritischer – führt er beim Gebäude an der Ecke von Margarethen- und Meret Oppenheim-Strasse zu einer städtebaulich sehr herausfordernden Situation. Es besteht das Risiko von Widerständen gegen das Projekt und damit die Gefahr einer erschwerten Bewilligungsfähigkeit resp. von Verzögerungen. Hier eine befriedigende Lösung zu finden, ist eine wesentliche Aufgabe im bereits ausgelösten Studienauftrag.
- Ortsbildschutz und Denkmalpflege sind im Umfeld des Bahnhofs SBB wichtige Themen. Für die neue Margarethenbrücke alleine gesehen, dürften die entsprechenden Anforderungen vergleichsweise einfach erfüllbar sein. Schwieriger ist die Situation beim Perronzugang Margarethen, in dessen Zusammenhang auch Eingriffe am denkmalgeschützten Hallendach des sogenannten «französischen Bahnhofs» – also am Dach über den heutigen Gleisen 31-35 – nötig werden. Sollte sich dort keine befriedigende Lösung finden lassen, kann der Perronzugang allenfalls nur teilweise oder nur mit Verspätung bewilligt werden. In diesem Fall besteht das Risiko, dass auch die neue Margarethenbrücke verzögert wird. Um dieses Risiko zu reduzieren, werden mit dem Studienauftrag geeignete Lösungen für den Umgang mit dem Hallendach gesucht. Ausserdem soll das Projekt für eine neue Margarethenbrücke unabhängig vom Perronzugang erstellt werden können, wenn es sich nicht umgehen lässt.

¹² Eine Inbetriebnahme des Perronzugangs Margarethen nach 2037 würde die Einführung von wichtigen vom Bund beschlossenen und von der Region gewünschten neuen Bahnverbindungen verunmöglichen resp. verzögern. Grund dafür ist, dass ohne den neuen Perronzugang Margarethen die Sicherheit der zusätzlich erwarteten Passagiere im Bahnhof nicht mehr gewährleistet werden kann, d.h. dass für einen sicheren Personenfluss zu wenig Zugänge zu den Perrons bestehen.

- Mit Blick auf den Zustand der bestehenden Brücke bedeutet jede Verzögerung des Projekts auch eine Verlängerung der Phase, in der die Brücke nur in reduziertem Umfang benutzt werden kann, respektive eine Vergrösserung des Risikos, dass die Lasteinschränkungen aufgrund des weiter abnehmenden Gesamtzustands verschärft werden müssen. Abhilfe kann hier allenfalls der vorzeitige Einbau einer Hilfsbrücke bringen (vgl. oben unter «Chancen»).

7. Finanzielle Auswirkungen

7.1 Finanzierung Bahninfrastruktur

Mit Annahme des neuen Bundesverfassungs-Artikels zur Finanzierung und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI)¹³ ist der Bund seit dem 01.01.2016 allein für diese Aufgaben zuständig. Sie umfassen sowohl den Substanzerhalt und die Erneuerung der bestehenden Bahninfrastruktur als auch deren Aus- und Neubau.

Offen ist, ob der Bund seinen Kostenanteil für eine neue Margarethenbrücke unter dem Aspekt des «Substanzerhalts» über eine kommende Leistungsvereinbarung finanziert oder als «Ausbaumassnahme am Bahnhof SBB» über einen kommenden Ausbauschnitt mit einer entsprechenden Umsetzungsmassnahme.

Die Kosten für massgebliche Erweiterungen des Bauwerks oder für neue massgebliche Nutzungsanforderungen gehen zu Lasten des Bestellers – hier zu Lasten des Kantons Basel-Stadt. Auch wenn noch kein Kostenteiler ermittelt wurde, ist klar, dass der Kanton Teile der Brücken-Neubaukosten übernehmen muss. So beispielsweise anteilige Kosten für Veloabstellanlagen. Für solche Elemente hat der Kanton nicht nur die Realisierungskosten, sondern auch die Kosten für die Projektierung zu tragen.

7.2 Kostenteiler

Der Kostenteiler wird zwischen der SBB und Basel-Stadt gemeinsam vereinbart. Er muss sich an gesetzlichen Grundlagen, an bestehenden Verträgen und an der jeweiligen Interessenlage orientieren. Die Ausarbeitung eines entsprechenden Berichts zum Kostenteiler wurde gestartet – aktuell liegen die Positionen von SBB und Basel-Stadt noch recht weit auseinander. Grund dafür ist nicht zuletzt das Fehlen von aussagekräftigen und eindeutigen Unterlagen zur Finanzierung aus der Bauzeit der Brücke. Hinzu kommt, dass die Aussagen des Eisenbahngesetzes zur Finanzierung von Kreuzungsbauwerken von den Juristen der beiden Parteien sehr unterschiedlich ausgelegt werden.

Eine wichtige Grundlage für die Festlegung des Kostenteilers resp. für den Kostenanteil des Kantons wird mit dem Abschluss des Studienauftrags und der Wahl des Siegerprojekts geschaffen, denn dann können die Kostenstruktur des neuen Bauwerks und dessen Gesamtkosten ausreichend genau bestimmt werden.

In der Konsequenz kann für die bevorstehenden und über den vorliegenden Ratschlag zu finanzierenden Projektierungsarbeiten der «korrekte» Kostenteiler noch nicht bestimmt werden. Es wird deshalb für die Phasen Vor- und Bauprojekt ein vorläufiger Kostenschlüssel von 50/50 festgelegt, der keinen präjudiziellen Charakter hat. Ein Ausgleich gemäss endgültigem Kostenteiler findet im Anschluss, d.h. bei der Finanzierung der Realisierung – mit separatem Ratschlag – statt.

Basel-Stadt beteiligt sich nicht an den Kosten für den Perronzugang Margarethen.

¹³ Von Volk und Ständen angenommen in der Abstimmung vom 9. Februar 2014 (Obligatorisches Referendum)

7.3 Kostenschätzung

Die Projektierungskosten wurden von der SBB ausgehend von einer Baukostenschätzung der neuen Margarethenbrücke (Basisvariante) mit branchenüblichen Methoden abgeschätzt und im Vergleich mit anderen, komplexen Brückenbauvorhaben im Bahnumfeld verifiziert. Bei Gesamtkosten von gut 200 Mio. Franken ergibt sich für die Projektierung ein Total von 15.0 Mio. Franken.

Kostenanteil	Kosten total (Franken)	Anteil Basel-Stadt (Franken)	Anteil SBB (Franken)
Vorprojekt (SIA-Phase 31)	4'200'000	2'100'000	2'100'000
Bau- und Auflageprojekt (SIA-Phasen 32 und 33)	10'800'000	5'400'000	5'400'000
Zwischentotal			
zzgl. Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten (2%)		150'000	
zzgl. Vorsteuerkürzung (6.3%)		482'000	
Reserve (Genauigkeit der Honorarschätzung)		768'000	
Antrag Mittel für Projektierung (SIA-Phasen 31-33)	15'000'000	8'900'000	

Die mit vorliegendem Ratschlag beantragten Mittel von 8,9 Mio. Franken umfassen zusätzlich zum vorläufig hälftigen Anteil an den Grundkosten folgende Teile:

- Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten (aktuell 2%):
Zuschlag, den die SBB bei Teilfinanzierung durch Dritter standardmässig verrechnet
- Vorsteuerkürzung (aktuell 6.3%):
anstelle von Mehrwertsteuer
- Reserve zur Abdeckung der Genauigkeit der Honorarschätzung:
Die Finanzierungsvereinbarung mit den SBB wird ohne diese Reserve abgeschlossen. Sie steht aber zur Verfügung, um bei berechtigten Mehraufwendungen den Anteil des Kantons in einem gewissen Umfang ohne erneuten Parlamentsbeschluss anpassen zu können. Damit wird die Handlungsfähigkeit verbessert und das Risiko für Projektunterbrüche reduziert.

Zur Regelung der Zusammenarbeit und der Finanzierung schliessen SBB und Basel-Stadt eine entsprechende Vereinbarung ab.

7.4 Ausgleich der Projektierungskosten bei Finanzierung der Realisierung

Wie unter Kapitel 7.2 dargelegt, sollen die Projektierungskosten vorerst auf der Basis eines 50:50-Schlüssel verteilt, später aber auf der Basis des definitiven Kostenteilers ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich erfolgt im Rahmen der Finanzierung der Realisierungsphase.

7.5 Projektabbruch

Für den Fall eines Projektabbruchs soll eine gegenseitige Schadloshaltung vereinbart werden, wie sie bei Werkverträgen nach SIA in vergleichbarer Weise üblich ist (SIA 118, Art 183 ff). Folgendes soll gelten:

- Wird das Projekt in der SIA-Phase Vor- oder Bauprojekt inkl. Auflageprojekt von der SBB und Basel-Stadt im gegenseitigen Einvernehmen abgebrochen, werden alle bis zu diesem Zeitpunkt aufgelaufenen Projektierungskosten analog 7.3 geteilt (Anteil Basel: 50% zzgl. Zuschläge). Es erfolgt kein weiterer Vorteilsausgleich.
- Verursacht einer der Vertragspartner in der SIA-Phase Vor- oder Bauprojekt inkl. Auflageprojekt einseitig und ohne Einigung mit dem anderen Vertragspartner den Abbruch des Projekts, hat der verursachende Partner die Kosten des anderen Partners zu übernehmen für nutzlos gewordene Teile der bereits ausgeführten Arbeiten sowie für durch den Projektabbruch bedingte zusätzlich notwendige Projektierungsleistungen der SIA-Phasen Vor-, Bau- und Auflageprojekt.

- Kann der Kanton Basel-Stadt seinen Teil der Ausführungsfinanzierung aufgrund eines übergeordneten Entscheides (z.B. ein ablehnender Volksentscheid) nicht oder nicht rechtzeitig sichern und muss in der Folge die «Ohnehinvariante SBB» umgesetzt werden, so hat der Kanton Basel-Stadt die folgenden Kosten der SBB zu tragen bzw. auszugleichen: Nutzlos gewordene Teile der bis dahin erfolgten Projektierung sowie die durch den Projektabbruch bedingten zusätzlichen Projektierungsleistungen der SIA-Phasen «Vor-, Bau- und Auflageprojekt» für die «Ohnehinvariante SBB».
- Können die SBB ihren Teil der Ausführungsfinanzierung aufgrund eines übergeordneten Entscheides (z.B. Ablehnung des entsprechenden Verpflichtungskredits durch das Bundesparlament) nicht oder nicht rechtzeitig sichern und müssen in der Folge Ersatzmassnahmen umgesetzt werden, so haben die SBB die folgenden Kosten des Kantons zu tragen bzw. auszugleichen: Nutzlos gewordene Teile der bis dahin erfolgten Projektierung sowie die durch den Projektabbruch bedingten zusätzlichen Projektierungsleistungen der SIA-Phasen «Vor-, Bau- und Auflageprojekt» für die notwendigen Ersatzmassnahmen.

8. Prüfungen

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

9. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Investitionsbeitrag an die Projektierung der neuen Margarethenbrücke

(vom [Datum eingeben])

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

1. Zur Beteiligung an der Projektierung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die neue Margarethenbrücke werden Ausgaben von Fr. 8'900'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.