



An den Grossen Rat

21.0189.01

BVD/P210189

Basel, 3. März 2021

Regierungsratsbeschluss vom 2. März 2021

Ausgabenbericht

betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation des Aeschenplatzes notwendige Projektierung



Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	3
2.1 Handlungsbedarf.....	3
2.2 Auftrag.....	3
2.3 Vorgehen	3
2.4 Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
2.5 Fazit	4
3. Beschrieb der Planung	5
3.1 Resultate aus dem Studienauftrag.....	5
3.1.1 Schwachstellenanalyse.....	5
3.1.2 Empfehlung zu Umfang und weiterem Vorgehen.....	6
3.1.3 Stossrichtungen für weitere Planung	6
3.2 Zielsetzungen und Beurteilungskriterien	8
3.3 Verkehrs- und Stadtraumkonzept	8
3.4 Variantenstudium	9
3.5 Vertiefung Bestvarianten	9
3.5.1 Beschrieb	9
3.5.2 Verkehrstechnische Untersuchung.....	10
3.5.3 Bewertung Bestvarianten.....	12
3.6 Grobkostenschätzung	15
4. Schlussfolgerungen und Empfehlung.....	15
4.1 Würdigung des Gesamtprojekts	15
4.2 Variantenempfehlung für Vorprojekt	16
4.3 Zukunftsfähigkeit der Planung	17
5. Weiteres Vorgehen und Termine	18
5.1 Grobe Terminplanung	18
5.2 Etappierbarkeit.....	18
5.3 Eingabe im Agglomerationsprogramm.....	19
6. Finanzielle Auswirkungen	20
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	20
8. Antrag.....	20

Anhang: Synthesebericht zur Vorstudie

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir dem Grossen Rat, für die Neuorganisation des Aeschenplatzes einmalige Ausgaben von 1,408 Mio. Franken zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Städtebau & Architektur, Position 6510.300.20045) zur Erarbeitung des Vorprojekts zu bewilligen.

2. Begründung

2.1 Handlungsbedarf

Der Aeschenplatz ist Standort vieler Arbeitsplätze. Er ist ein sehr komplexer Verkehrsknoten und anspruchsvoller Stadtplatz. Diesen zentralen Funktionen wird er heute nicht mehr gerecht, er kann die an ihn gestellten Anforderungen als ÖV-Umsteigeknoten und als Tor zur Innenstadt nicht erfüllen. Hinsichtlich seiner Entwicklung fehlt zudem ein Zukunftsbild, das aus einer Gesamtbetrachtung resultiert. Mangels dieser Gesamtperspektive und weil nie ein umfassender Erhaltungsbedarf für den gesamten Platz bestand, wurden Verbesserungen bisher jeweils nur punktuell geprüft und umgesetzt. Dies hat zur heutigen Situation eines unwirtschaftlichen Platzes mit einer anforderungsreichen, unübersichtlichen Verkehrsabwicklung geführt.

2.2 Auftrag

Mit GRB 13/37/16G vom 11. September 2013 hat der Grosse Rat auf Basis eines Ausgabenberichts (P130630) Mittel zur Planung der Neuorganisation des Aeschenplatzes für eine Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität gesprochen. In einer Gesamtbetrachtung soll aufgezeigt werden, wie der Aeschenplatz zu einem attraktiven Stadtraum und Tor zur Innenstadt aufgewertet werden kann. Gleichzeitig mit der Verbesserung der Funktionalität für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zudem soll der Platz attraktive Umsteigeverhältnisse bieten und den Vorgaben für hindernisfreies Bauen entsprechen. Eine Gesamtbetrachtung soll auch einen möglichst effizienten Mitteleinsatz, zukunftstaugliche Anpassungen und eine langfristige Wirkung der Massnahmen unterstützen.

2.3 Vorgehen

Das im Ausgabenbericht dargestellte Vorgehen sah einen mehrstufigen Prozess vor:

- Stufe 1: Studienauftrag zum Umfang von Anpassungen und möglichen Stossrichtungen für die kommende Planungsphase (Vorstudie oder Wettbewerb);
- Stufe 2: Vorstudie oder Wettbewerb als planerische Grundlage für einen Antrag auf Projektierungsmittel beim Grossen Rat.

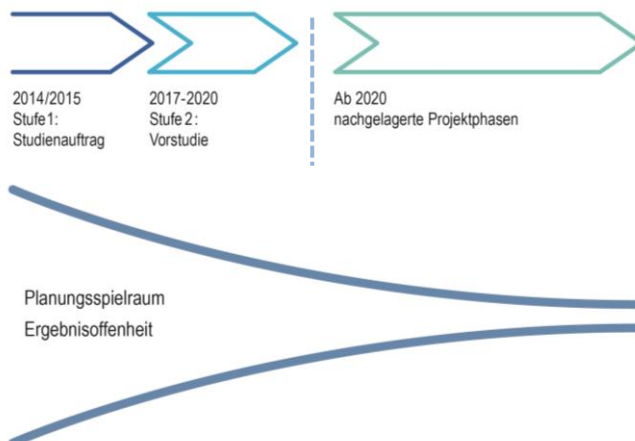


Abbildung 1: Zweistufiger Planungsprozess Aeschenplatz

Im Rahmen des Studienauftrags haben mehrere Teams je drei Projektszenarien mit unterschiedlicher Dimension erarbeitet. Der Prozess wurde fachlich von einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe geführt und von einer Gruppe mit Vertretungen aus Politik, Quartier, Transportunternehmen und Verbänden begleitet. Die Resultate ergaben, dass in einem zweiten Schritt nicht ein Wettbewerb durchzuführen, sondern eine Vorstudie mit einer Gesamtbetrachtung zu erarbeiten sei. Die Resultate des Studienauftrags wurden Mitte 2016 auf politischer Ebene und gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert.

Nach Ausschreibung und Vergabe der externen Aufträge begann Ende 2017 die inhaltliche Erarbeitung der Vorstudie. Als Grundlage für die Vorstudie dienten die Empfehlungen und Stossrichtungen aus dem vorgelagerten Studienauftrag (siehe Kap. 3.1). In die fachliche Arbeitsgruppe integriert wurden die Transportunternehmen BVB, BLT und AAGL. Der Prozess wurde wiederum von der Begleitgruppe an zwei Orientierungsveranstaltungen reflektiert. Organisation und Vorgehen zur Erarbeitung der Vorstudie können dem öffentlichen Synthesebericht entnommen werden (www.mobilitaet.bs.ch > Gesamtverkehr > Verkehrskonzepte > Neuorganisation Aeschenplatz).

2.4 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die im Rahmen des Studienauftrages vorgenommene umfangreiche Analyse der Grundlagen und Rahmenbedingungen ist im Synthesebericht zum Studienauftrag ausführlich dokumentiert. Die nachstehenden Ausführungen ergänzen die damalige Situationsanalyse und heben für die Vorstudie massgebende Aspekte hervor.

Mit der Ausrufung des Klimanotstands durch den Grossen Rat sowie der Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative „Zämme fahre mir besser“ ist das Ziel einer klimaverträglichen Mobilität klar vorgegeben. Trotz des Wachstums von Bevölkerung und Wirtschaft konnte der Autoverkehr auf den Stadtstrassen in den letzten Jahren reduziert werden. Aufgrund der Annahme des genannten Gegenvorschlags soll der private Autoverkehr auf den Stadtstrassen auch weiterhin nicht zunehmen.

Im kantonalen Richtplan ist im Objektblatt M2.2 Kantonsstrassen folgende Massnahme als Zwischenergebnis festgehalten:

g) *Verbesserungsmassnahme Aeschenplatz*

Ziel dieser Massnahme ist es, die Funktionalität für alle Verkehrsmittel zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie attraktive Umsteigeverhältnisse und einen hindernisfreien Platz zu schaffen.

Auch die aktuellen im 2019 erlassenen Teilrichtpläne Velo und Fuss- und Wanderwege mit ihren Netzen bildeten eine wichtige Grundlage für die Planungen.

Mit seinem zweiten Bericht vom 16. Januar 2019 zur Tramnetzentwicklung hat der Regierungsrat den Grossen Rat Anfang 2019 über den aktuellen Stand der Planungen zur Tramnetzentwicklung und zur aktualisierten Liniennetzplanung informiert. Die gemäss Liniennetzplanung im Zielzustand 2040 geplanten Angebotsänderungen sind in den Planungen ebenfalls berücksichtigt.

2.5 Fazit

Wesentliche Ziele bei der Erarbeitung der vorliegenden Planungsgrundlage für ein Vorprojekt sind eine grösstmögliche Flexibilität sowie eine möglichst hohe Flächeneffizienz. Zur Flexibilität tragen die Etappierbarkeit bei der Realisierung (siehe Kap. 5.2) und neue Fahrbeziehungen für den Trambetrieb bei. Die Flächeneffizienz schafft langfristige Planungsspielräume für die zukünftigen Generationen. In den kommenden Jahrzehnten werden sich die Mobilität, das Verkehrsverhalten und die Ansprüche an Infrastrukturen markant weiterentwickeln. Das vorliegende Konzept trägt durch seine Robustheit diesem Aspekt Rechnung.

3. Beschrieb der Planung

Nachfolgend sind die Planungsarbeiten des zweistufigen Verfahrens beschrieben, die mit den im Auftrag genannten Planungsmitteln für eine Gesamtbetrachtung durchgeführt worden sind.

Die Resultate der ersten Stufe „Studienauftrag“ sind in die Erarbeitung in der zweiten Stufe „Vorstudie“ eingeflossen. Die Vorstudie selber bildet die eigentliche Grundlage für vorliegenden Antrag auf Ausgabenbewilligung für Projektierungsmittel, weshalb sie ausführlicher erläutert ist.

3.1 Resultate aus dem Studienauftrag

Der Synthesebericht zum Studienauftrag kann unter folgendem Link heruntergeladen werden: (www.mobilitaet.bs.ch > Gesamtverkehr > Verkehrskonzepte > Neuorganisation Aeschenplatz)

3.1.1 Schwachstellenanalyse

Eine umfangreiche Situationsanalyse ermittelte in einem ersten Schritt die wichtigsten Schwachstellen des Aeschenplatzes (keine Priorisierung):

- Fehlende Aufenthaltsqualität
- Unübersichtlichkeit, mangelhafte Orientierung
- Grösstenteils fehlende Velomassnahmen
- Hohe Komplexität und Störungsanfälligkeit vor allem an folgenden Orten: Einmündung Dufourstrasse, Kreuzung Tram/MIV bei der Einmündung Aeschenvorstadt, Einmündung St. Jakobs-Strasse
- Zeitverluste im Busbetrieb
- Teils weite Umsteigewege
- Verkehrssicherheitsdefizite
- Grosse Querungsdistanzen für den Fussverkehr



Abbildung 2: markante Schwachstellen für alle Verkehrsmittel (Fotos kontextplan 2014)

3.1.2 Empfehlung zu Umfang und weiterem Vorgehen

Grundlegende Erkenntnis aus dem Studienauftrag war, dass nur ganzheitliche Szenarien von mittlerem oder grossem Umfang die zahlreichen Defizite beheben können. Konzepte auf Basis von Szenarien mit kleinem Umfang lösen allenfalls Teilaspekte, führen aber teilweise zu neuen Defiziten und sind nur als Etappe auf dem Weg zu einer Gesamtlösung zu sehen. Aus diesen Gründen empfiehlt es sich, eine Vorstudie für ein Projekt mit mittlerem bis grossem Umfang zu erarbeiten. Im Synthesebericht zum Studienauftrag wurden Zielsetzungen bzw. Stossrichtungen als Grundlage für die weitere Bearbeitung formuliert.

3.1.3 Stossrichtungen für weitere Planung

Stadtraum/Freiraum

- Attraktiver Stadtraum
- Gute Aufenthaltsqualität mit Fokus auf Umstieg / Zirkulation / kurze Aufenthaltsdauer
- Stadtraum als Tor zur Innenstadt ausgestalten
- Grabenanlage erkennbar mit beidseitigen Verkehrsanlagen und mittigem Freiraum/Platz
- Klarheit und gute Orientierung schaffen
- Möglichst flexible Gesamtkonzeption
- Freiräume beleben und durch geeignete Nutzungen bespielen

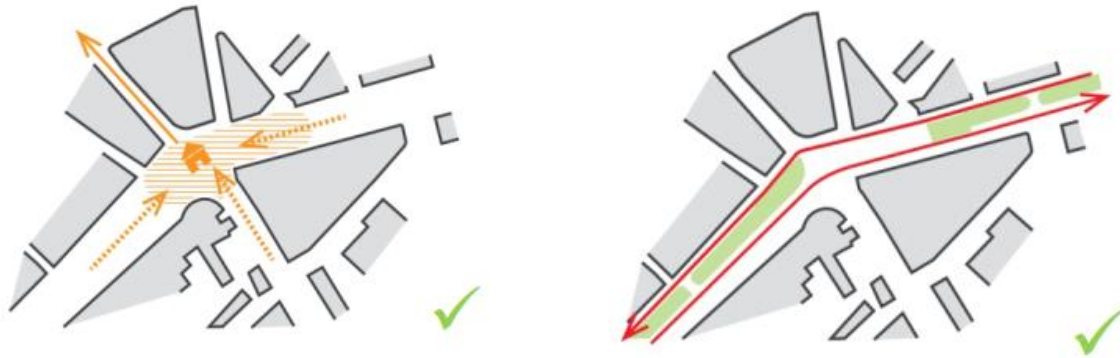


Abbildung 3: Weiterzuverfolgende Ansätze Stadt- und Freiraum

Fussverkehr

- Kurze, direkte und sichere Wegbeziehungen
- Flächen zugunsten des Fussverkehrs ausweisen, andere Verkehrsmittel klar abgrenzen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verkürzen der Querungsdistanzen und durch Verkehrsberuhigung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Gute Orientierung

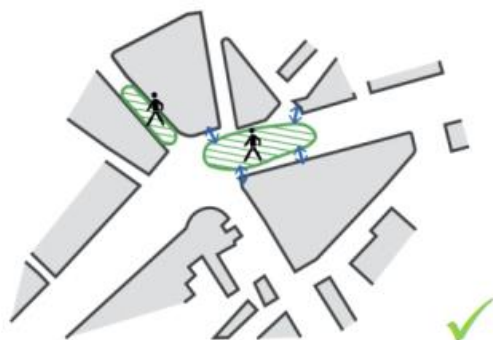


Abbildung 4: Weiterzuverfolgende Ansätze Fussverkehr

Veloverkehr

- Direkte und konfliktfreie Veloführung für alle Wunschlinien
- Entflechtung von anderen Verkehrsmitteln
- Angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen

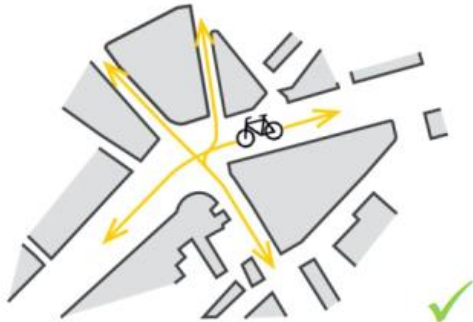


Abbildung 5: Weiterzuverfolgende Ansätze Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr

- Direkte und konfliktfreie Linienführung, Entflechtung Konfliktpunkte MIV/ÖV, Reduktion Eigenbehinderung
- Attraktive Lage und Ausgestaltung der Haltestellen
- Hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestellen
- Kompakte Haltestellenanordnung, kurze und konfliktfreie Umsteigewege
- Bus-Zu-/Wegfahrt in/aus Endhaltestelle möglichst umweg- und störungsfrei
- Betriebliche Flexibilität: Wenden Tram aus allen Richtungen und Aufstellmöglichkeit

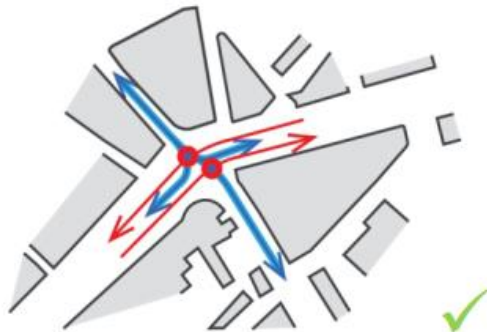


Abbildung 6: Weiterzuverfolgende Ansätze Tram- und Busverkehr

Motorisierter Individualverkehr

- Steigerung der Verkehrssicherheit, Verstetigung des Verkehrsflusses z.B. durch Tempo 30
- Klares und vereinheitlichtes Verkehrssystem z.B. im Sinne eines „Grosskreisels“
- Aufrechterhalten der gewünschten Kapazität
- Sicherstellen Erschliessung und Anlieferung

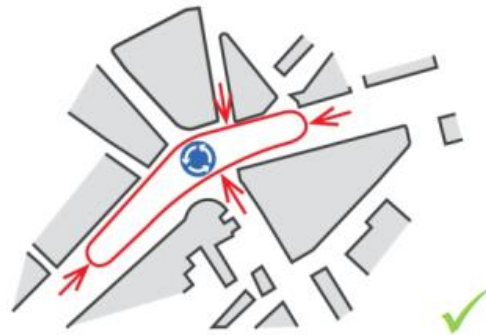


Abbildung 7: Weiterzuverfolgende Ansätze Motorisierter Individualverkehr

3.2 Zielsetzungen und Beurteilungskriterien

Auf der Basis des Studienauftrags wurden die übergeordneten Zielsetzungen für den Stadt- und Freiraum sowie verkehrsmittelspezifisch definiert. Dies diente in der Vorstudie als Grundlage für die Beurteilung der bestehenden Situation (siehe nachfolgende Abbildung 8) sowie zur Variantenbewertung (siehe Kap. 3.5).

Kriterien	Bestand	Kriterien	Bestand	Bewertungs- Skala
Stadtraum		ÖV (Tram/Bus)		Ausschlussgrund no go
Platzqualität / Gestaltungspotenzial	0	Zuverlässigkeit	1	sehr schlecht 0
Nutzungspotenzial	0	Reisezeit	1	schlecht 1
Grünraum / Bäume	2	Komfort	no go	befriedigend 2
Fussverkehr		Betriebliche Flexibilität	1	gut 3
Führung / Orientierung	0	MIV		sehr gut 4
Sicherheit / Konflikte	no go	Kapazität, Führung	2	
Komfort	no go	Sicherheit	0	
Veloverkehr		Erschliessung, Parkierung	3	
Führung / Orientierung	1	Umfeld		
Sicherheit / Konflikte	1	Belastung Anwohner / Anlieger	1	
Komfort / Velo-PP	1	Flächeneffizienz	0	
		Wertveränderung / Potential	0	

Abbildung 8: Zielsystem für Bewertung und Beurteilung Ist-Zustand

3.3 Verkehrs- und Stadtraumkonzept

In einem ersten Schritt wurden Lösungsansätze für alle Verkehrsmittel sowie den Freiraum erarbeitet. Durch die Kombination der jeweiligen verkehrsmittelspezifischen Lösungsansätze ergaben sich verschiedene Konzeptvarianten. Diese unterscheiden sich vor allem in der Ausdehnung des Kreisverkehrs sowie in der Führung der Tramlinie 15 – entweder wie heute über die St Jakobs-Strasse mit insgesamt drei Haltestellenstandorten oder via Gartenstrasse, so dass alle Tramlinien an zwei Haltestellenstandorten konzentriert sind. Weitere Erläuterungen und Abbildungen zu den Konzeptansätzen sind dem beiliegenden Synthesebericht zur Vorstudie zu entnehmen.

Aufgrund der ersten groben Machbarkeitsabklärungen sowie qualitativer Einschätzungen zu den Ansätzen erwies sich die Konzeptvariante „Kreisel Ost kurz“ als das am besten geeignete verkehrliche System. Offen dabei blieb die Führung der Tramlinie 15 entweder über St. Jakobs-Strasse oder Gartenstrasse. Aus dieser Konzeptvariante wurde das folgende Verkehrs- und Stadtraumkonzept abgeleitet.



Abbildung 9: Verkehrs- und Stadtraumkonzept Aeschenplatz

3.4 Variantenstudium

Auf Basis des Verkehrs- und Stadtraumkonzepts ergaben sich mit dem Ansatz „Kreisel Ost kurz“ drei unterschiedliche Varianten für die Tramführung mit entsprechenden Konsequenzen auf die Haltestellenanordnung, die Dienstgleisverbindungen, die Veloführung und die MIV-Führung. Zudem wurde eine vierte Variante mit weiter nach Osten verschobenem Kreisel geprüft.

Als Bestvarianten mit den grössten positiven Wirkungen stellten sich letztlich folgende beiden Varianten für den Konzeptansatz „Kreisel Ost kurz“ heraus:

- **Variante A:** Tram 15 zweigleisig in via Gartenstrasse
- **Variante B:** Tram 15 gesplittet, je eingleisig via Gartenstrasse und St. Jakobs-Strasse

Beide Varianten wurden deshalb sowohl geometrisch wie auch verkehrstechnisch vertieft untersucht.

Zusätzlich zu den oben untersuchten vier Varianten der Verkehrsführung auf dem Aeschenplatz wurde auf Wunsch von einzelnen Vertretungen der Begleitgruppe auch eine unterirdische Verkehrsführung geprüft. Diese Arbeiten waren auch Grundlage für die Beantwortung der Motion Beat K. Schaller und Konsorten betreffend „eine moderne Verkehrsführung am Aeschenplatz“. Der Grosse Rat hat aufgrund der Stellungnahme des Regierungsrates vom 1. April 2020 die Motion mit Beschluss 20/24/41G vom 10. Juni 2020 nicht überwiesen.

3.5 Vertiefung Bestvarianten

3.5.1 Beschreibung

Bei beiden Varianten entspricht das grundsätzliche Verkehrsregime einem Grosskreisel gemäss Ansatz „Kreisel Ost kurz“. Dieser erstreckt sich von der St. Jakobs-Strasse bis zum Brunngässlein und verbindet alle Hauptverkehrsstrassen miteinander. Zugunsten hoher Verkehrssicherheit und eines besseren Verkehrsflusses wird das Geschwindigkeitsniveau im Kreisverkehr und in den Knoten tief gehalten.

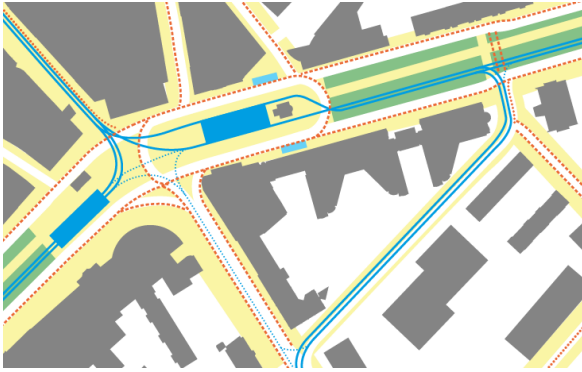


Abbildung 10: Schema Ansatz „Kreisel Ost kurz“ (Var. A); rot MIV, blau Tram

Beide Varianten weisen Wendemöglichkeiten für Trams in alle Richtungen aus und bieten eine Warteposition für das kurzzeitige Aufstellen eines Trams.

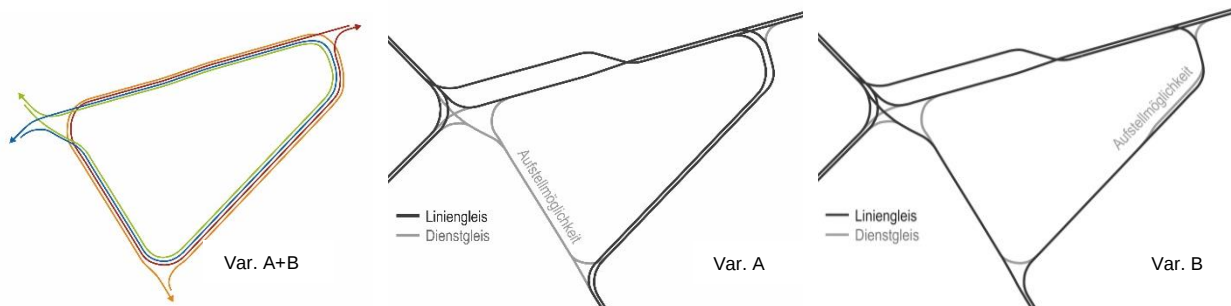


Abbildung 11: schematische Darstellung von Wendemöglichkeiten und kurzzeitigen Aufstellbereichen für Trams

Neben einer grosszügigen Haltestellengestaltung und direkten Zirkulationswegen verbleibt Fläche für zusätzlichen Gestaltungsspielraum. Die Ideen für dessen Nutzung reichen von erweiterten witterungsgeschützten Pavillonflächen über einen repräsentativen Brunnen bis zu einem Baumdach. Sie sind im Vorprojekt detailliert zu prüfen.

3.5.2 Verkehrstechnische Untersuchung

Für beide Bestvarianten wurde der Verkehrsablauf mit einer Verkehrsflusssimulation (VISSIM) in mehreren Durchläufen (Mittelwerte) geprüft. Damit konnten Staulängen und Reisezeiten ermittelt werden.

MIV

Mit dem vorgesehenen Verkehrssystem werden die bis zum nächsten relevanten Knoten verfügbaren Stauräume in den Spitzenstunden am Morgen und teilweise auch am Abend durch den MIV zwar punktuell voll genutzt, das Risiko des Überstauens eines Folgeknotens ist aber minim.

ÖV

Für die Beurteilung der ÖV-Qualität wurden tatsächliche Reisezeiten (planmässige Fahrzeit mit Verlustzeiten infolge Behinderungen oder Stau) und Verlustzeiten (tatsächliche Reisezeit abzüglich theoretischer Reisezeit) ausgewertet. Die Werte sind gemittelte Durchschnittswerte aus mehreren Simulationsdurchläufen der Spitzenstunde im VISSIM. Die Streuung der Werte aus den einzelnen Durchläufen ist allgemein gering, was auf eine stabile Situation hindeutet.

Für die Ermittlung von Verlustzeiten sind die Eigenbehinderung zwischen den Trams und ihre Interaktionen mit dem Gesamtverkehr ausschlaggebend. Auch das Bremsen vor einer Haltestelle und/oder das anschliessende Beschleunigen bei Haltestellenausfahrt gehören dazu, nicht aber die Zeit für den Fahrgastwechsel.

Verlustzeit										
	Tram- / Buslinien	10,11,12 Ri Bahnhof	10,11,12 Ri Aeschenvorstadt	3,14 Ri St.Alban-Anlage	3,14 Ri Aeschenvorstadt	15 Ri St.Jakobsstrasse	15 Ri Aeschenvorstadt	Bus 80/81	Bus 37 über Engalgasse	Bus 37 über St.Jakobsstrasse
Referenz-Zustand	MSP	13	13	14	14	10	15	269	-	39
Var. A	MSP	8	8	14	12	18	18	110	35	170
Var. B	MSP	8	8	14	12	20	18	110	35	145
Var. A	ASP	8	8	14	12	18	18	30	30	180
Var. B	ASP	8	8	14	12	20	18	30	30	160

Abbildung 12: Verlustzeiten [in s] beim ÖV für Morgenspitze (MSP) und Abendspitze (ASP)

Die Verlustzeiten sind allgemein niedrig. Die Buslinie 37 soll in beiden Richtungen neu über die Engalgasse geführt werden, die in der Tabelle ausgewiesenen Verlustzeiten für die bisherige Führung via St. Jakobs-Strasse zum Aeschenplatz kommen somit nicht zum Tragen.

Mit dem Konzeptansatz „Kreisell Ost kurz“ können sehr stabile Reisezeiten angeboten werden. Die heute teils sehr langen Fahrgastwechselzeiten (bedingt durch die schmalen und teils fehlenden Perrons sowie nicht eindeutige Haltepunkte) können dank hindernisfreien und genügend breiten Haltekanten verkürzt werden. Diese Effekte lassen sich im VISSIM jedoch nicht abbilden. Die Reisezeitauswertung in Abbildung 14 zeigt deshalb nur, wie sich die Reisezeiten für ÖV-Linien mit veränderter Führung verhalten:

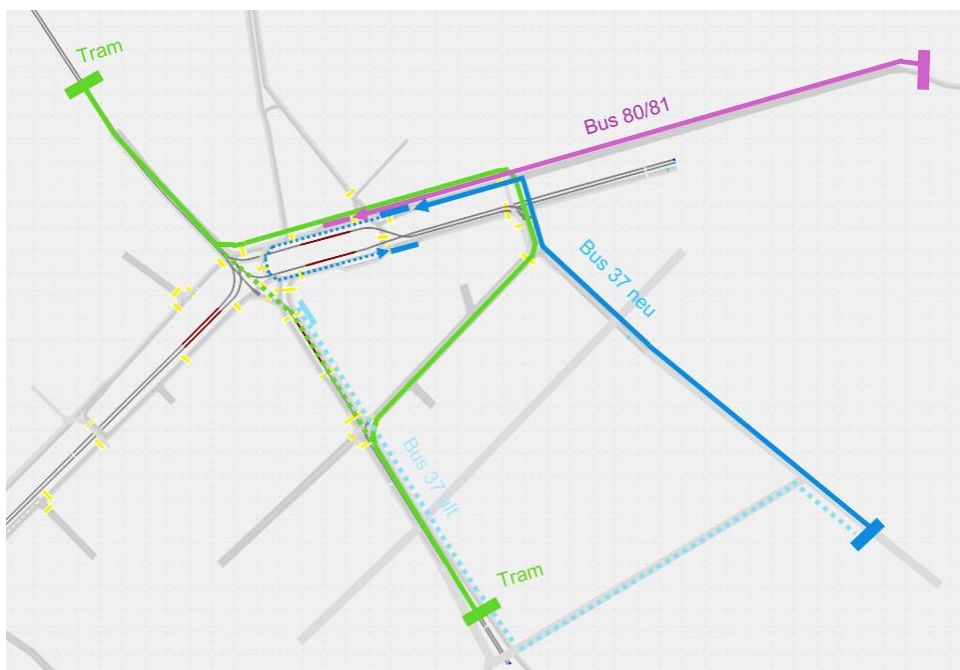


Abbildung 13: Bezüglich Reisezeit ausgewertete Streckenabschnitte aufgrund geänderter ÖV-Linienführung

Die Auswertung in nachstehender Abbildung 14 zeigt die längere Fahrzeit der Tramlinie 15 aufgrund der neuen Führung durch die Gartenstrasse. Gegenüber heute verlängert sich die Reisezeit bei beiden Bestvarianten vom Denkmal zum Aeschenplatz um rund 50 Sekunden. In der Gegenrichtung unterscheiden sich die Varianten in der Führung der Linie 15: Bei einer Führung über die Gartenstrasse (Var. A) kommen auch in Richtung Denkmal/Gundeli rund 40 Sekunden Reise-

zeit gegenüber einer Führung durch die St. Jakobs-Strasse (Var. B) hinzu. Bei beiden Varianten deutlich verbessert werden die Reisezeiten der Buslinien 80/81. Dies ist den direkteren An- und Abfahrtswegen zu verdanken, die aufgrund der Verlegung der Haltestelle zentral auf den Platz deutlich verkürzt werden können. Als Folge davon verändern sich die Umsteigewege der Fahrgäste der Buslinien 80/81: von/zu den Tramlinien 3/14/15 in Fahrtrichtung Innenstadt sind sie kürzer, von/zu den Tramlinien 8/10/11 vom/zum Bahnhof SBB verlängern sie sich. Nur rund 20% der Fahrgäste der Buslinien 80/81 wollen zum Bahnhof SBB, der grösste Teil hat hingegen ein Ziel in der Innenstadt.

Reisezeit					
Tram- / Buslinien		15 Ri St. Jakob-Strasse	15 Ri Aeschenvorstadt	Bus 80/81	Bus 37
Referenz-Zustand	MSP	107	111	319	95
Var. A	MSP	140	162	167	112
Var. B	MSP	105	161	164	103
Var. A	ASP	141	161	76	107
Var. B	ASP	107	162	75	107

Abbildung 14: Tatsächliche Reisezeiten [in s] der geänderten ÖV-Linienführungen

3.5.3 Bewertung Bestvarianten

Die Bestvarianten wurden zwei unterschiedlichen Bewertungen unterzogen:

1. Beurteilung der Gesamtwirkung anhand des Bewertungsrasters (siehe Kap. 3.2) in Bezug auf die Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand (siehe Abbildung 15)
2. Beurteilung auf Vergleichsbasis und in Bezug auf ihre Unterschiede (siehe Abbildung 16)

Beide vertieft untersuchten Bestvarianten stellen in ihrer Gesamtwirkung eine markante Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand dar.

Sie unterscheiden sich sowohl bezüglich Beurteilung als auch Kosten nur geringfügig. Variante A „Gartenstrasse zweigleisig“ weist gegenüber Variante B „Gartenstrasse eingleisig“ einige zusätzliche Vorteile auf, besonders bei den Kriterien zum Fussverkehr, bei der Verkehrssicherheit und beim Komfort der ÖV-Kunden. Die Variante B weist dafür gegenüber Variante A für die Tramlinie 15 stadtauswärts eine um 40 Sekunden kürzere Reisezeit auf.

Kriterien		Bestand	Variante A Gartenstrasse zweigeisig	Variante B Gartenstrasse eingleisig	Bewertungs- Skala
Stadtraum					Ausschlussgrund
Platzqualität / Gestaltungs- potenzial	zentraler Platzbereich: zusammenhängende Flächen, Beeinträchtigung durch hohe Verkehrsmenge	0	3	3	no go
Nutzungs- potenzial	zusammenhängende Flächen, wenig Nutzungskonflikte	0	3	3	sehr schlecht
Grünraum / Bäume	Zerschneidung Grünraum, Baumbilanz (Baumfällungen, Ersatzpflanzungen, Neupflanzungen)	2	3	2	schlecht
Fussverkehr					befriedigend
Führung / Orientierung	Einfachheit Querungen, Anzahl Gleis- oder Fahrbahnquerungen, Orientierung	0	3	2	gut
Sicherheit / Konflikte	Sichtweiten, Stützpunkte (vorhanden und genügend gross), Queren zweier MIV-Fahstreifen in dieselbe Richtung	no go	3	2	sehr gut
Komfort	Hindernisfreiheit (Erfüllung BehiG, Beurteilung Anlagen auf Komfort: je mehr taktile Absätze, desto weniger komfortabel); Grösse Aufstellflächen	no go	3	3	
Veloverkehr					
Führung / Orientierung	Direktheit, Klarheit, Orientierung	1	3	3	
Sicherheit / Konflikte	Sichtweiten, Anzahl Gleisquerungen und Gleisquerungswinkel, Verflechtungen, Klarheit Situation	1	3	3	
Komfort / Velo-PP	Fahrfluss (Wartezeiten), Anzahl Absätze, Veloparkierung	1	3	3	
ÖV (Tram/Bus)					
Zuverlässigkeit	Zuverlässigkeit infolge Stausituationen, Eigenbehinderungen öv	1	3	3	
Reisezeit	Reisezeit infolge Trassierung und Fahrgastwechsel an Haltestelle. Kriterium für Tram und Bus.	1	2	3	
Komfort	Lage und Kompaktheit HST (umsteigen), Begrenzung / Fläche Haltekanten, Anordnungslogik (Zielreinheit, intuitive Auffindbarkeit)	no go	3	2	
Betriebliche Flexibilität	Dienstgleise zum Wenden und kurzzeitigen Abstellen von Tramzügen (Defekt, Taktwechsel, Einsatztrams Veranstaltungen); Rollmaterialeinsatz	1	3	3	
MIV					
Kapazität / Führung	Verkehrsabwicklung, genügend grosse Stauräume für Rückstau, Orientierung	2	3	3	
Sicherheit	Sichtweiten, Verflechtungen, Konfliktstellen	0	3	2	
Erschliessung / Parkierung	Strassenparkierung (weiss/blau), Anlieferung; Situation für Zufahrten auf Privatgrundstücke (Tiefgaragen, Hofzufahrten)	3	2	2	
Umfeld					
Belastung Anwohner / Anlieger	Beeinflussung Anwohnerschaft durch Verkehrszunahme / -reduktion / -verstetigung	1	3	3	
Flächen- effizienz	Gewinnung von Stadtraum dank Reduktion Verkehrsfläche (MIV-Fahstreifen und Tramtrasse)	0	4	4	
Wertveränderung / Potential	Grundstück und Liegenschaften, Vorzonen im Umfeld, Flexibilität Stadtentwicklung, Kundenattraktivität / - Frequenzen	0	3	3	

Abbildung 15: Bewertung der Bestvarianten gegenüber dem Bestand in Bezug auf ihre Gesamtwirkung



Variante A, Gartenstrasse zweigleisig		Variante B, Gartenstrasse eingeleisig	
Stadtraum	3.0	2.0	
Grünraum / Bäume	Potential für Ausdehnung St. Alban-Anlage/ Aeschengraben (+500m2 mehr Grünfläche) 3	Potential für Ausdehnung St. Alban-Anlage/Aeschengraben (+500m2 mehr Grünfläche); Lokaler Eingriff in Allee St Jakobs-Strasse nötig (Baumersatz 7 Bäume, Rabattenverkleinerung) 2	
Fussverkehr	3.0	2.0	
Führung / Orientierung	übersichtlich, leichte Orientierung, direkte und vielfältige Wegebeziehungen 3	übersichtlich, leichte Orientierung, direkte und vielfältige Wegebeziehungen, störende Tramquerung L15 über Platzfläche stadtauswärts 2	
Sicherheit / Konflikte	Alle Querungen auf Platz über nur einen Fahrstreifen, Sichtweiten vorhanden; wenige Gleise mit guten FG-Bereichen, Queren der Gleise weiterhin anspruchsvoll. Beim Fussgängerstreifen St.Jakobs-Strasse kann keine Schutzinsel realisiert werden. 3	Alle Querungen auf Platz über nur einen Fahrstreifen, Sichtweiten vorhanden; wenige Gleise mit guten FG-Bereichen, Queren der Gleise weiterhin anspruchsvoll, ein Betriebsgleis mehr auf Platz; 2 problematische Querungen bei HST in St. Jakobs-Strasse (zwischen MV und Tram nur einseitig eine Schutzinsel vorhanden); fehlende Schutzinsel in Gartenstrasse Höhe Aufstellgleis; 2	
ÖV (Tram/Bus)	2.5	2.5	
Reisezeit	Einsparungen dank rascherem Fahrgastwechsel (hohe Haltekante über ganze Länge, genügend grosse Wartebereiche); L15 in beide Richtungen längere Reisezeit; Bus direkt, kürzere Reisezeiten 2	Einsparungen dank rascherem Fahrgastwechsel (hohe Haltekante über ganze Länge, genügend grosse Wartebereiche); L15 stadteinwärts längere Reisezeit; Bus direkt, kürzere Reisezeiten 3	
Komfort	alle HST hindernisfrei (über ganze Länge), kompakte Umsteigewege, gute Umsteigebeziehungen; HST Linie 15 stadtauswärts nur bedingt intuitiv auffindbar; Kurvenfahrten in beide Richtungen der L15; Bus L37 Ein-/Aussteig an unterschiedlichen Orten, aber zielrein 3	alle HST hindernisfrei (über ganze Länge); kompakte Umsteigewege, gute Umsteigebeziehungen, ausser L15 stadtauswärts; HST L15 stadtauswärts von einer Strassenseite schlecht zugänglich, dafür zielrein: L15 schlecht auffindbar da Halt an zwei verschiedenen Orten; Kurvenfahrt stadteinwärts der L15; Bus L37 Ein-/Aussteig an unterschiedlichen Orten, aber zielrein 2	
MIV	2.7	2.3	
Kapazität, Führung	alle Ströme gut abgewickelt; kein Überstauen vorhandener Stauräume, Verkehrsführung unverändert gegenüber heute; Tendenz Dufourstrasse benachteiligt 3	alle Ströme gut abgewickelt; kein Überstauen vorhandener Stauräume, Verkehrsführung unverändert gegenüber heute, Tendenz Aeschengraben und St. Alban-Anlage benachteiligt 3	
Sicherheit	Reduktion auf 1 Fahrstreifen erhöht Verkehrssicherheit, dank Gleiskreuzung gute Sichtbeziehungen MIV/Tram 3	Reduktion auf 1 Fahrstreifen erhöht Verkehrssicherheit, dank Gleiskreuzung gute Sichtbeziehungen MIV/Tram; zusätzliche Konfliktstelle auf Platz mit Tram 15 stadtauswärts 2	
Erschliessung, Parkierung	Wegfall der Parkfelder in der Gartenstrasse; Reduktion von Parkfeldern in St. Alban-Anlage (zugunsten Busspur); mehr Möglichkeiten für Anlieferung dank grösserer Vorzonen 2	Wegfall der Parkfelder in der Gartenstrasse; Reduktion von Parkfeldern in St. Alban-Anlage (zugunsten Busspur); mehr Möglichkeiten für Anlieferung dank grösserer Vorzonen; Erschliessung St Jakobs-Strasse durch Haltestelle beeinträchtigt 2	
Umsetzung	2.0	1.0	
Bauablauf	Umfahrung Baustelle Aeschenplatz der L3/14 in beiden Richtungen möglich bei vorheriger Erstellung Tramtrasse in der Gartenstrasse (zusätzl. Dienstgleisverbindung Knoten Engelgasse) 2	Umfahrung Baustelle Aeschenplatz der L3/14 in eine Richtung möglich bei vorheriger Erstellung Tramtrasse in der Gartenstrasse; Mehraufwand für Gegenrichtung (auf Platz prov. Lösungen) und damit bei nachfolgenden Bauphasen 1	
Kosten	Investitionskosten bei 45.4 Mio.: auf Aeschenplatz weniger Gleismeter / Haltekanten; in Gartenstrasse Kosten für zwei zusätzliche Gleise und Werkleitungsanpassungen. Geringerer Aufwand für temporäre Massnahmen in Bauphase. Betriebliche jährliche Mehrkosten gegenüber Var. B von ca 55'000 100% +55'000	Investitionskosten bei 45.3 Mio.: auf Aeschenplatz weniger Gleismeter / Haltekanten, zus. Haltekante St. Jakobs-Strasse für L15 stadtauswärts; in Gartenstrasse Kosten für zusätzliches Gleis und Aufstellgleis. Grösserer Aufwand für temporäre Massnahmen in Bauphase. Betriebliche jährliche Minderkosten gegenüber Var. A. 100%	

Abbildung 16: Vergleich der Bestvarianten in Bezug auf ihre Unterschiede (rot)

3.6 Grobkostenschätzung

Die Realisierungskosten für die beiden Varianten unterscheiden sich nach aktueller Schätzung nur geringfügig und betragen rund 45 Mio. Franken ($\pm 30\%$).

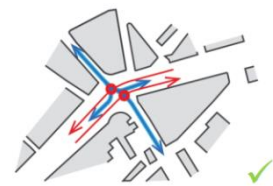
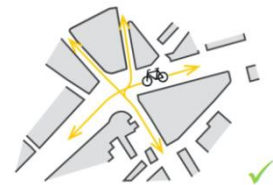
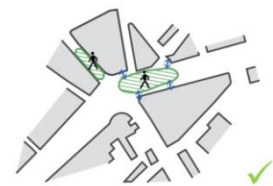
Während die Variante A mit Doppelgleis in der Gartenstrasse etwas höhere Investitionskosten aufweist, sind die Kosten der Variante B wegen einer zusätzlichen Haltekannte und bei baustellenbedingten provisorischen Massnahmen höher (temporäre Gleisverbindungen mit entsprechenden Weichen), um den gleichen ÖV-Betrieb während der Bauzeit aufrecht erhalten zu können wie in Variante A.

4. Schlussfolgerungen und Empfehlung

4.1 Würdigung des Gesamtprojekts

Im Rahmen der Vorstudie konnte ein effizientes leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem für den Aeschenplatz entwickelt werden, das für alle Verkehrsteilnehmenden ein attraktives Angebot darstellt. Gleichzeitig zeigt die Vorstudie erfreulicherweise auf, dass mit einer neuen Verkehrsführung erhebliche Verbesserungen für den ÖV, den MIV, den Fuss- und Veloverkehr und vor allem insgesamt für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erzielt werden können. Trotz teilweise gegensätzlicher Interessenlagen konnte eine realisierbare Lösung erarbeitet werden, die die widerstreitenden Interessen angemessen berücksichtigt. Sie ist funktional sowie dank Vereinfachung des Gesamtsystems für alle verständlich und stressfrei.

- Die einstreifige Verkehrsführung als Kreisel trägt zu einem übersichtlichen und effizienten Verkehrsablauf bei. Sie reduziert Konflikte, macht das System einfacher und verständlicher und ermöglicht eine bessere Orientierung.
- Die vorhandenen Stauräume für den MIV sind ausreichend, um das höchste Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde ohne Rückstau auf benachbarte Schlüsselknoten abzuwickeln.
- Der Verkehrsfluss wird dank niedrigem Geschwindigkeitsniveau verstetigt. Somit können sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher und komfortabel über den Platz bewegen.
- Der Fussverkehr erhält grosszügige Flächen sowie sichere und einfache Querungen auf den direkten Wunschlinien.
- Der Veloverkehr wird auf allen Routen sicher und direkt geführt
- Die Konfliktpunkte zwischen ÖV und MIV werden entflochten.



- Die Neukonzeption der Gleisanlagen führt zu einer Bündelung der Tramhaltestellen auf dem Platz, was das Umsteigen von Tram zu Tram bedeutend vereinfacht. Die Bushaltestellen werden für ein attraktives Umsteigen Tram/Bus so nahe wie möglich am Platz angeordnet. Alle Haltestellen werden hindernisfrei erreichbar und ermöglichen allen ÖV-Kunden den niveaugleichen, autonomen Einstieg.
- Die Zuverlässigkeit im ÖV-Betrieb wird erhöht, da das Tram priorisiert auf dem Platz verkehrt und der Bus in der St. Alban-Anlage eine längere Busspur erhält. Die Zu- und Wegfahrt der Busse erfolgt umweg- und störungsfrei.
- Die Tramlinie 15 wird wegen der Führung via Gartenstrasse längere Reisezeiten erhalten, zugunsten einer klareren Verkehrssituation auf dem Platz, kundenfreundlicherer Haltestellen und kürzerer Umsteigewege.
- Die Dienstgleisverbindungen gewährleisten eine sehr hohe betriebliche Flexibilität für den Trambetrieb: Wenden des Trams aus allen Richtungen und Aufstellmöglichkeit für ein Tramfahrzeug.
- Es wird ein attraktiver Stadtraum ausgebildet, in den die Fahrbahnflächen verträglich integriert sind und der zum Zufussgehen und zum kurzen Aufenthalt einlädt. Der Stadtraum bietet Gestaltungspotenzial für einen attraktiven Auftakt zur Innenstadt. Der raumprägende Kelterbornpavillon mit seiner markanten Dachkonstruktion wird in seiner ursprünglichen Funktion als „Lokalbahnhof“ gestärkt.
- Die Grabenanlage als wichtige Grünanlage bleibt weiterhin erkennbar, mit beidseitigen Verkehrsanlagen und mittigem Freiraum/Platz. Die Anlage wird mit dem Konzept aufgewertet.

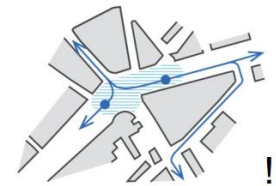
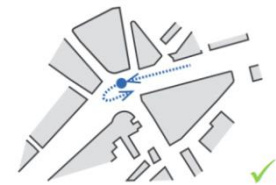


Abbildung 17: Einschätzung der Wirkung in Bezug auf Zielsetzungen

4.2 Variantenempfehlung für Vorprojekt

Der Regierungsrat empfiehlt, die Variante A „Gartenstrasse zweigleisig“ im Vorprojekt weiterzuverfolgen. Diese Variante weist gegenüber der anderen Variante mehr Vorteile für eine deutlich grössere Gruppe von Verkehrsteilnehmenden auf, die den Nachteil einer auch stadtauswärts längeren Reisezeit für die eher kundenschwache Tramlinie 15 deutlich überwiegen:

- Grössere Klarheit des Verkehrssystems
- Höhere Verkehrssicherheit dank weniger Konfliktstellen
- Konzentration der Fussgängerströme und bessere Orientierung
- Höherer Komfort an Haltekante und kürzere Umsteigewege für Fahrgäste der Linie 15
- Erhalt der sieben Bäume auf der westlichen Strassenseite der St. Jakobs-Strasse



Abbildung 18: zur Weiterbearbeitung empfohlene Variante A, Gartenstrasse zweigleisig

4.3 Zukunftsfähigkeit der Planung

Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, seine Projekte an den langfristigen Bedürfnissen einer modernen Stadt auszurichten und betreibt eine vorausschauende Planung, die alle relevanten Aspekte und Zusammenhänge berücksichtigt. Im Zentrum stehen dabei die erwartete Zunahme an Einwohnenden und Arbeitsplätzen und die Bedeutung einer hohen Lebensqualität. Die in der Bevölkerungsbefragung von 2019 in Basel-Stadt oft genannten Aspekte, wie Sicherheit, Verkehr und Umwelt sind für viele Befragte wichtig. Diese beklagen sich etwa über zu starken Autoverkehr und eine mangelhafte räumliche Trennung zwischen Velos und Fussgängerinnen und Fussgängern.¹ Eine zukunftsgerichtete Planung soll diesen Aspekten besondere Beachtung schenken.

Der Index zur Verkehrsentwicklung des MIV (siehe Abbildung 19) zeigt, dass trotz des Wachstums von Bevölkerung und Wirtschaft der Autoverkehr auf den Stadtstrassen in den letzten Jahren abgenommen hat. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative „Zämme fahre mir besser“ soll der private Autoverkehr auf den Stadtstrassen auch weiterhin nicht zunehmen. Zur Erfüllung dieser Vorgabe ist der öffentliche Raum so zu planen, dass die zusätzliche Nachfrage nach Mobilität mit flächensparenden Verkehrsmitteln wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden kann. Damit bleiben die Strassen frei für das Gewerbe und alle, die auf das Auto angewiesen sind.

Die geplante Ausgestaltung des zukünftigen Verkehrssystems am Aeschenplatz berücksichtigt diese zukunftsrelevanten Aspekte.

¹ Bevölkerungsbefragung 2019, statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Januar 2020

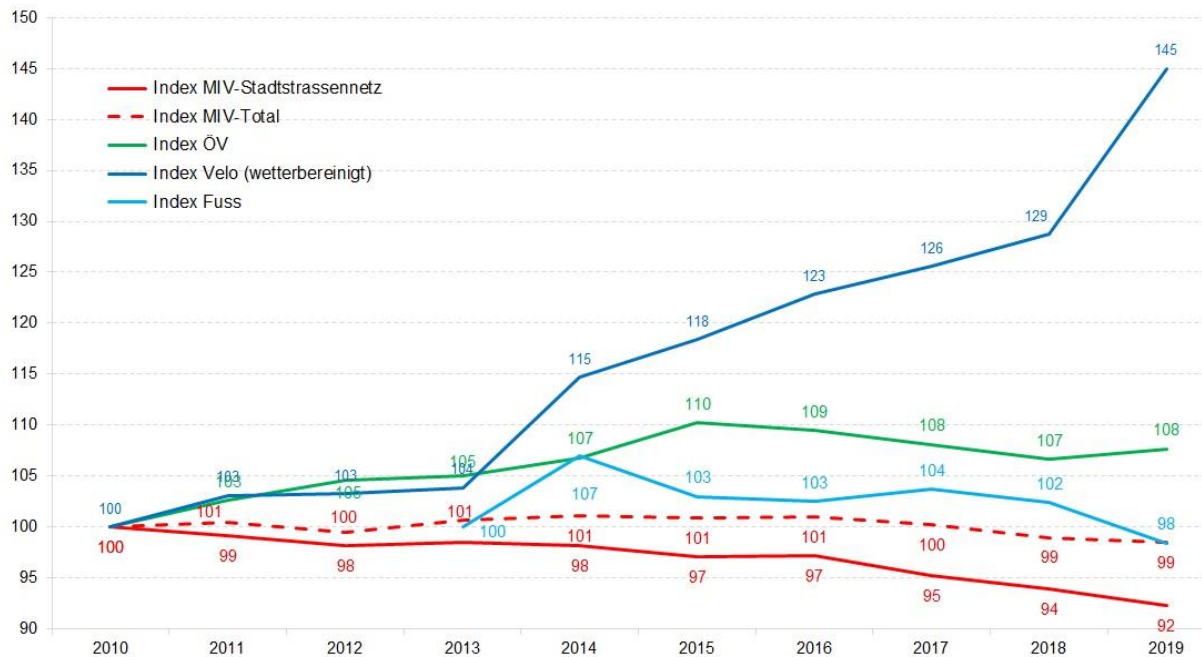


Abbildung 19: Index der Verkehrsentwicklung

5. Weiteres Vorgehen und Termine

5.1 Grobe Terminplanung

Ab Vorliegen der rechtskräftigen Ausgabenbewilligung (AB) für die Erarbeitung des Vorprojekts ist mit folgendem groben Zeitbedarf bis zum Baubeginn zu rechnen. Die eingezeichneten Pfeile deuten an, dass die entsprechenden Arbeiten Abhängigkeiten aufweisen, deren Dauer nicht beeinflusst werden kann (z.B. Rechtsverfahren).

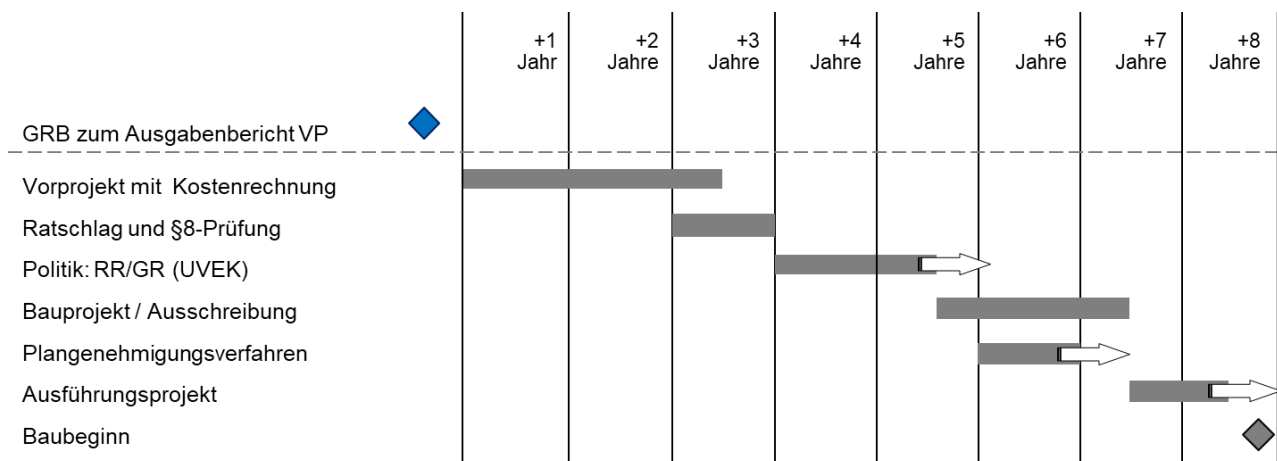


Abbildung 20: Zeitschiene des Projekts Aeschenplatz ab Grossratsbeschluss

5.2 Etappierbarkeit

Der vorliegende Vorschlag kann etappiert umgesetzt werden. Er weist Projektbestandteile auf, die zwingend gleichzeitig realisiert werden müssen, damit das System funktioniert. Andere wiederum kommen mit kostengünstigen Übergangsmassnahmen oder ohne zeitgleiche Anpassungen („weitere unabhängige Optionen“) aus. Die Aufteilung ist nachstehendem Übersichtsplan zu entnehmen. Die Kompatibilität mit angrenzenden Drittprojekten ist gewährleistet.

- Projektbestandteil - Umbau
- Projektbestandteil - Option Fläche für bauliche Nutzung
- Projektbestandteil - Ummarkierung oder provisorische/günstigere Umsetzung
- Weitere unabhängige Optionen
System funktioniert auch mit Übergang auf den Bestand
- Drittprojekte



Abbildung 21: Etappierbarkeit des Projekts Aeschengraben

So kann beispielsweise der erst kürzlich zugunsten von Velomassnahmen angepasste Randsteinverlauf im Aeschengraben belassen werden. Einzig der Haltestellenbereich der Tramlinien vom Bahnhof SBB Richtung Innenstadt wird verbreitert und der Einmündungsbereich auf den Grosskreisel ausgerichtet. Weiter lässt das Projekt auch zu, die Haltekante Richtung Bahnhof SBB im Rahmen zeitnah anstehender lokaler Gleisarbeiten hindernisfrei umzubauen, ohne dass mit dem Gesamtumbau nochmals grössere Anpassungen notwendig würden.

5.3 Eingabe im Agglomerationsprogramm

Das Projekt Aeschengraben wurde bereits in der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel als B-Projekt beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht. Aufgrund des aktuell vorgesehenen Baubeginns gemäss obigem Terminplan wird der Umbau des Platzes voraussichtlich erst in der 5. Generation als A-Projekt (Baubeginn 2028–2032) eingereicht. Im Programm der 4. Generation bleibt er somit noch im B-Horizont. Eine frühere Umsetzung ist nicht wahrscheinlich, eine spätere durchaus möglich (Verzögerungen in Politik, Genehmigungsverfahren usw.). Zudem liegen bei Eingabe der 5. Generation genauere Kosten auf Basis Vorprojekt vor, was das Risiko eines (zu) tiefen Bundesbeitrags reduziert.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die neuen einmaligen Ausgaben für die Erstellung des Vorprojekts betragen gesamthaft inkl. 7.7 % MWSt. 1,408 Mio. Franken. Sie gehen zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (IB1) und setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht neue Ausgaben IB1	Fr.
▪ Vorprojekt inkl. UVP	700'000
▪ Technische Gestaltungsabklärungen	250'000
▪ Bauherrenunterstützung	250'000
▪ Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit	80'000
▪ Reserve / Unvorhergesehenes (10%)	128'000
Total zu Lasten Investitionsbereich 1	1'408'000

7. Formelle Prüfung

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

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zum Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation des Aeschenplatzes notwendige Projektierung

(vom [Datum eingeben])

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

1. Für die Projektierung des Vorprojekts zur Neuorganisation Aeschenplatz wird eine einmalige Ausgabe von 1,408 Mio. Franken zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» genehmigt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.