



An den Grossen Rat

21.0270.01

BVD/P210270

Basel, 31. März 2021

Regierungsratsbeschluss vom 30. März 2021

Ausgabenbericht

betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation und Umgestaltung des Bereichs Schifflande/Marktplatz notwendige Projektierung

1. Begehren

Zur Neuorganisation und Umgestaltung des Bereichs Schiffflände/Marktplatz beantragen wir mit diesem Ausgabenbericht dem Grossen Rat, einmalige Ausgaben von 350'000 Franken für die Erarbeitung eines Vorprojekts zu bewilligen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 „Öffentlicher Verkehr“ (Städtebau & Architektur, Position 6510.300.20051).

2. Begründung

2.1 Handlungsbedarf

Der Bereich Schiffflände/Marktplatz ist ein wichtiger Teil des historisch gewachsenen und heute sehr lebendigen Stadtraums in der Grossbasler Innenstadt. Er ist ein regionaler Anziehungspunkt für Arbeit, Einkauf, Freizeit und Tourismus. Die Haltestelle Schiffflände ist ein wichtiger ÖV-Knoten mit zahlreichen Bus- und Tramlinien. Allerdings präsentiert sich die verkehrliche Situation aktuell sehr unbefriedigend: So liegen die Teilhaltestellen an der Schiffflände in verschiedenen Strassenräumen, sind teilweise schwer auffindbar und werden in einzelnen Fällen sogar von ÖV-Linien ohne Halt durchfahren. Die Bus- und Tramlinien sowie der Fuss- und Veloverkehr behindern sich gegenseitig. Zahlreiche Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind unübersichtlich und somit nicht sicher. Einzelne Teilhaltestellen befinden sich in Kurvenbögen, was einen behindertengerechten Zugang verunmöglicht. Sowohl die Haltestelle Schiffflände als auch die Haltestelle Marktplatz müssen aber beide noch nach den Anforderungen des BehiG umgebaut werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Situation mitten in der Innenstadt unattraktiv ist und weder zum Flanieren noch zum Aufenthalt einlädt.

2.2 Auftrag und Grundlagen

Mit einer Neuorganisation und Umgestaltung des Bereichs Schiffflände/Marktplatz sollen die vorhandenen Defizite behoben und eine zukunftsfähige und attraktive Situation geschaffen werden, die der Bedeutung dieses wichtigen Stadtraums und ÖV-Knotens gerecht wird. In den kommenden Jahren anstehende Erhaltungsmassnahmen sind der geeignete Zeitpunkt, jetzt Anpassungen zu planen und dann koordiniert umzusetzen.

Berücksichtigung finden im Projekt nebst den relevanten gesetzlichen Vorgaben die geltenden kantonalen Planungsgrundlagen. Im Entwicklungsrichtplan Innenstadt sind explizit Aufträge zur Schiffflände (Überprüfung Lage Bushaltestellen) und zum Marktplatz (Gestaltung) festgehalten. Das Verkehrskonzept Innenstadt bildet die Grundlage für Verkehrsführung, während das Gestaltungskonzept Innenstadt Gestaltungsvorgaben für Plätze und Strassen, auch für den Marktplatz, den Fischmarkt, die Schiffflände und die Eisengasse vorgibt.

Mit seinem zweiten Bericht vom 16. Januar 2019 zur Tramnetzentwicklung (TNE) hat der Regierungsrat den Grossen Rat über den aktuellen Stand der Planungen zur Tramnetzentwicklung und zur aktualisierten Liniennetzplanung informiert. Die dem Vorprojekt „Marktplatz/Schiffflände“ zugrundeliegende Vorstudie stützt sich auf die erste Etappe der Liniennetzplanung und ist auch aufwärts kompatibel mit dem Zielzustand.

Die 2019 erlassenen Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege mit ihren Netzen bilden ebenfalls eine Grundlage für die Planungen.

Bereits 2017 hat der Regierungsrat in seiner Beantwortung des Anzugs Christian Egeler und Konsorten betreffend „Fussgängerzone Eisengasse–Marktplatz–Stadthausgasse“ in Aussicht gestellt, dass bei Sanierungsbedarf an der Infrastruktur die Neuorganisation der ÖV-Haltestellen geprüft und voraussichtlich die Buslinien 36 und 33 von der Eisengasse an die Spiegelgasse oder

an den Blumenrain verlegt werden sollen. Der Grosse Rat hat den Anzug im Juni 2017 als erledigt abgeschrieben.

Der Regierungsrat hat in seiner Beantwortung des Anzugs Otto Schmid und Konsorten betreffend „Doppelhaltestellen“ vom 23. Oktober 2019 in Aussicht gestellt, alle Doppelhaltestellen in Einfachhaltestellen umzuwandeln. Der Grosse Rat hat den Anzug im Oktober 2019 als erledigt abgeschrieben.

Der Anzug Joël Thüring und Konsorten betreffend „Prüfung einer Aufhebung von Tram- und Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung eines schnelleren Tram- und Busnetzes in Basel-Stadt“ verlangt, dass der Regierungsrat prüft, welche Tram- und Bushaltestellen im Kanton Basel-Stadt im Rahmen einer Gesamtstrategie aufgehoben werden könnten. Die Anzugstellenden argumentieren, dass Haltestellen mit geringen Abständen wenig sinnvoll sind. Der Grosse Rat hat dem Regierungsrat den Anzug am 20. November 2019 zum Bericht überwiesen. Die Haltestellen Marktplatz und Schiffflände liegen nahe beieinander und bedürfen deshalb einer entsprechenden Überprüfung.

3. Beschrieb der Planung

3.1 Perimeter

Der Projektperimeter umfasst alle Strassen- und Platzräume mit Tram- und Bushaltekanten der Haltestellen Schiffflände und Marktplatz gemäss nachstehender Abbildung.

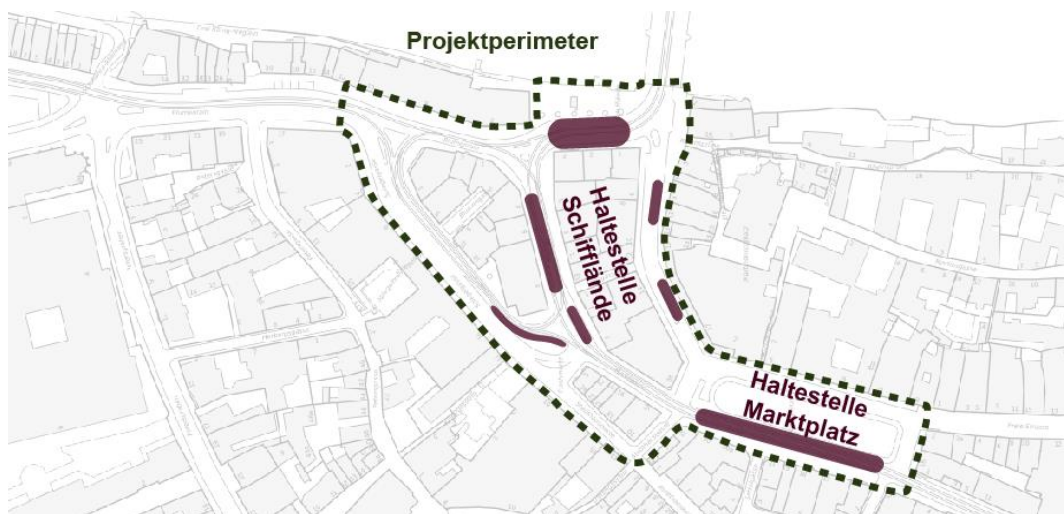


Abb. 1: Projektperimeter mit Lage der Haltekanten der Haltestellen Schiffflände und Marktplatz

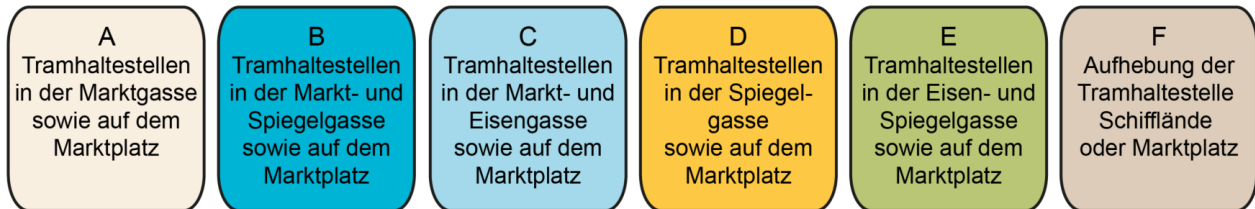
3.2 Ziele des Vorhabens

- Umsteigebeziehungen zwischen den ÖV-Linien erhalten
- störungsfreien, effizienten Tram- und Busbetrieb gewährleisten
- Benutzerfreundlichkeit der Haltestellen steigern
- Sicherheit der Fussgängerachsen erhöhen
- Sicherheit und Komfort der Veloachsen verbessern
- Angebot an Veloabstellplätzen erhalten und wenn möglich ausbauen
- aktuelle Erschliessungsqualität für Anlieferung erhalten
- MIV-Achsen klarer ausgestalten
- Attraktivität und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern
- gestalterisch auf das räumliche und historische Umfeld Bezug nehmen
- bauliche Anpassungen auf die Erhaltungsplanung abstimmen

3.3 Variantenstudium

3.3.1 Eruierung Vorzugsvarianten

Für den Raum Schiffflände/Marktplatz hat eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe unter Beteiligung der BVB sechs Lösungsansätze (A bis F) entwickelt. Sie unterscheiden sich nach der Anzahl und Lage der Tramhaltestellen:



Für jeden Lösungsansatz wurden Varianten abgeleitet. Die jeweiligen geeignetsten Varianten pro Lösungsansatz wurden auf positive und negative Wirkungen in Bezug auf die Zielsetzungen überprüft. Als Vorzugsvarianten aller Lösungsansätze stellten sich folgende beiden Varianten heraus:

- Lösungsansatz A: „Tramhaltestellen in der Marktgasse sowie auf dem Marktplatz“
- Lösungsansatz F: „Aufhebung der Tramhaltestelle Schiffflände oder Marktplatz“

Um aus den beiden Vorzugsvarianten eine Bestvariante als Basis für das Vorprojekt bestimmen zu können, hat die Arbeitsgruppe zuerst untersuchen lassen, welche Auswirkungen die Aufhebung einer Haltestelle gemäss Lösungsansatz F mit sich bringt.

3.3.2 Überprüfung Aufhebung einer Haltestelle

Die Haltestellen Schiffflände und Marktplatz liegen nahe beieinander, weshalb sich die Frage nach der Aufhebung einer Haltestelle zur Beschleunigung des ÖV stellt. Dies entspricht auch dem Begehren des Anzugs Joël Thüring und Konsorten (siehe Kap. 2.2).

Beide Haltestellen weisen eine hohe Anzahl von ein- und aussteigenden Tramfahrgästen an gesamthaft fünf Halteketten auf. In der Summe ist nur noch die Haltestelle am Bahnhof SBB mit sechs Tramhalteketten stärker frequentiert. Bei Aufhebung einer der beiden Haltestellen im Bereich Schiffflände reduziert sich die Anzahl Tramhalteketten auf zwei. Für einen funktionierenden und angenehmen Fahrgastwechsel müssen deshalb sehr grosse Haltestellenbereiche angeboten werden können. Zudem steigen an der Haltestelle Schiffflände zahlreiche ÖV-Kunden zwischen den verschiedenen Linien, insbesondere auch zwischen Tram und Bus um.

Um die Wirkung der Aufhebung einer der beiden Haltestellen zu ermitteln, wurden die Fahrgastströme mittels Verkehrsmodell und Simulationen vertieft untersucht. Die Eingriffe wirken sich folgendermassen aus:

Aufhebung Tramhaltestelle Schiffflände

Bei Aufhebung der Tramhaltestelle Schiffflände werden Umsteigebeziehungen verändert. ÖV-Nutzende müssen beim Umsteigen zum Teil lange Fusswege zurücklegen. Damit verlängern sich ihre Reisezeiten, da sie in der Regel nicht auf alternative, attraktivere Umsteigeorte ausweichen können, sondern mehrheitlich dann die Haltestelle Marktplatz nutzen. Betrachtet man alle Fahrten mit Ziel bzw. Quelle ausserhalb Basels, dann werden die verlängerten Fusswegzeiten durch die kürzere Fahrzeit im Tram selber (dank Aufhebung einer Haltestelle) ausgeglichen. Die Fahrten innerhalb der Stadt Basel erfahren hingegen gesamthaft höhere Reisezeiten, denn die Fahrzeiterparnis ist insgesamt kleiner als der zusätzliche Zeitbedarf für den Fussweg von/zu der Haltestelle. Diese Verschlechterung ist unerwünscht, sie widerspricht dem Ziel eines attraktiven ÖV mit

gesamthaft kürzeren Reisezeiten. Die Fusswegdistanzen verlängern sich naturgemäss nicht nur beim Umsteigen, sondern auch beim Zugang von einigen Ziel- und Quellorten in diesem Bereich der Innenstadt zur nächstgelegenen Haltestelle.

Aufhebung Haltestelle Marktplatz

Bei Aufhebung der Haltestelle Marktplatz würde ein Grossteil der bisher dort ein- oder aussteigenden Fahrgäste neu die Haltestelle Schiffflände benutzen, der Rest weicht hauptsächlich auf die Haltestelle Barfusserplatz aus. Das Platzangebot an der Schiffflände und am Barfusserplatz ist jedoch beschränkt. Eine Simulation zeigt, dass das Perron (gesamtes Trottoir) der Haltekante Marktgasse an der Schiffflände über die gesamte Länge gerechnet an Werktagen zu Spitzenzeiten¹ bis zu 90% ausgelastet wäre, was insgesamt beengten Verhältnissen entspricht. Wenn sich die Fahrgäste nicht gleichmässig auf dem Perron verteilen, kann dies zu lokal überfüllten (über 100%) Perronabschnitten führen. Vor allem der vordere Bereich der Haltestelle mit dem Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen läuft Gefahr, überlastet zu werden. Auch beim Barfusserplatz in Richtung Schiffflände würde das erhöhte Fahrgastaufkommen ähnliche Auswirkungen wie an der Schiffflände mit sich bringen.

Aus Sicht des Kundennutzens bringt eine Aufhebung der Haltestelle Marktplatz somit hauptsächlich Nachteile mit sich: höheren Fahrgastandrang sowie fehlende Fläche für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Passanten in der Marktgasse.

Die Aussagen zur Verlängerung der Fusswege bei Aufhebung der Haltestelle Schiffflände gelten sinngemäss auch für eine Aufhebung der Haltestelle Marktplatz. Die Auswirkungen wären vergleichbar, da auch diese Haltestelle wichtige Ziel- und Quellorte der Innenstadt erschliesst. Sie zählt deshalb derzeit sogar noch mehr Ein- und Aussteigende als die Haltestelle Schiffflände.

Fazit

Eine Aufhebung der Haltestelle Marktplatz oder Schiffflände entspricht aus Sicht des Regierungsrates nicht dem Grundsatz einer nachfragegerechten ÖV-Erschliessung, denn beide Haltestellen weisen hohe Ein- und Aussteigerzahlen auf. Keine der beiden Haltestellen mag eine Aufhebung der jeweils anderen zu kompensieren. Einerseits sind die Platzverhältnisse im Haltestellenbereich für die ÖV-Kunden zu beschränkt und andererseits verlängern sich die Reisezeiten aufgrund längerer Fusswegdistanzen.

3.4 Empfehlung Bestvariante

Der Regierungsrat empfiehlt, als Bestvariante die Variante „Tramhaltestellen in der Marktgasse und auf dem Marktplatz“ im Vorprojekt weiterzuverfolgen.

Die Teilhaltestellen von Bus und Tram werden dabei so platziert, dass:

- der Bereich um die Schiffflände und den Marktplatz optimal erschlossen wird;
- sie hindernisfrei zugänglich sind;
- ihre Anzahl insgesamt reduziert werden kann;
- die Situation für die ÖV-Kundschaft übersichtlicher und verständlicher wird;
- die Umsteigewege kürzer werden;
- die Eisengasse ÖV-frei wird und als attraktive Fuss- und Veloverkehrsachse umgestaltet werden kann.

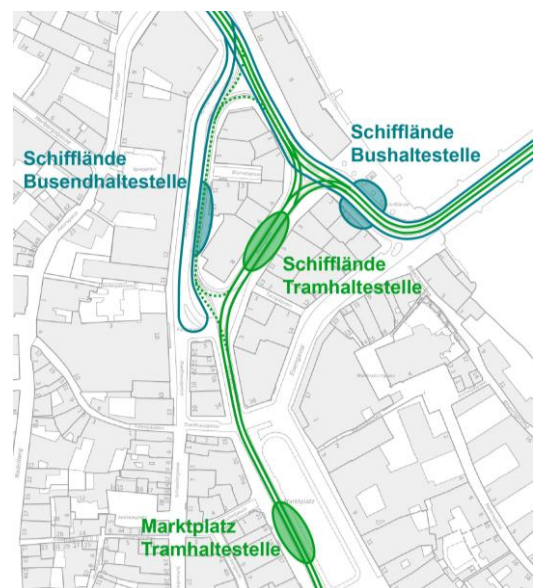


Abb. 2: Bestvariante „Tramhaltestellen in der Marktgasse sowie auf dem Marktplatz“

¹ Zahlen vom 1. Quartal 2017

Die Bus-Endaufenthalte werden wie im Kap. 2.2 genannten Anzug Christian Egeler und Konsorten erwähnt in der Spiegelgasse angeordnet. Die Bushaltestelle für die durchfahrenden Linien bleibt an der Schiffflände.

Neu halten alle Tramlinien an der Haltestelle Schiffflände in der Marktgasse. Wie bisher halten sie auch am Marktplatz. Ein zweites Tramgleis am Blumenrain zwischen Marktgasse und Spiegelgasse ermöglicht dies. Mit diesem Lückenschluss wird zudem die betriebliche Flexibilität verbessert.

Die Strassen (Eisengasse, Marktgasse, Spiegelgasse und Blumenrain) und Plätze (Marktplatz, Fischmarkt und Schiffflände) werden im Rahmen des Vorhabens nach den Grundsätzen des Gestaltungskonzepts Innenstadt umgestaltet.

3.5 Grobkostenschätzung

Die Realisierungskosten für die Bestvariante betragen grob geschätzt rund 28 Mio. Franken ($\pm 30\%$). In diesem Betrag nicht enthalten sind gebundene Ausgaben für die regulären Erhaltungsmassnahmen sowie die Kosten für das Vorprojekt (siehe Kap. 4.3).

4. Weiteres Vorgehen und Termine

4.1 Grobe Terminplanung

Die Erarbeitung des Vorprojekts erfolgt nach Grossratsbeschluss zu den Projektierungsmitteln, voraussichtlich bis Ende 2023. Auf Basis des Vorprojekts wird der Regierungsrat dem Grossen Rat 2024 einen Ratschlag mit Antrag auf Ausgabenbewilligung für die Umsetzung unterbreiten. Die Umsetzung erfolgt nach Vorliegen der entsprechenden Beschlüsse und Bewilligungen frühestens ab 2027.

Die Haltestellen Schiffflände und Barfüsserplatz benötigen aufgrund der umfangreicheren Umbauten und Koordination zur Erhaltung mehr Zeit (siehe auch Statusbericht BehiG per Ende 2019, 20.1274.01). Sie werden gemäss aktueller Terminplanung frühestens 2028 hindernisfrei umgebaut. Die Haltestelle Marktplatz hingegen wird voraussichtlich mit kleinen Anpassungen an heutiger Lage 2023 hindernisfrei umgebaut. Die Massnahme wird über die vorhandene Rahmenausgabenbewilligung BehiG (GRB 17/11/17G vom 16. März 2017) finanziert.

4.2 Bautätigkeiten und Projektschnittstellen

Eine wesentliche Schnittstelle für das Projekt sind die in den kommenden Jahren anstehenden Erhaltungsarbeiten an den Gleisen sowie der städtischen Strassen- und Werkleitungsinfrastruktur. Sie sollen mit dem Projekt koordiniert werden.

Im Raum Schiffflände/Marktplatz sind in den nächsten Jahren weitere Bauprojekte (seitens des Kantons wie auch von Privaten) vorgesehen oder bereits in Umsetzung. Unter anderem wird derzeit am Marktplatz der Märthof umgebaut und ein umfangreicher Umbau der Globus-Filiale in der Eisengasse ist geplant. Die daraus entstehenden Anforderungen (Nutzungsanpassungen) werden im Projekt berücksichtigt.

Im ÖV-Programm 2022–2025 sind zur strategischen Busnetzentwicklung Handlungsfelder festgehalten, der auch für die Haltestellenplanung im Raum Schiffflände relevant ist.

- Beheben der Kapazitätsengpässe, besonders auf den Rheinbrücken, auf der Linie 30 und 50 sowie entlang der Tangentiallinie 36

- Entlastung von Haltestellen mit Kapazitätsengpässen mittels Durchbindungen oder geänderten Linienführungen. Innerstädtische Endstationen sind zu überprüfen und nach Möglichkeit zu reduzieren.

Das Busnetz wird laufend mit dem Tramnetz abgestimmt. Massnahmen zu den oben erwähnten Handlungsfeldern werden für 2026–2029 erwartet und nehmen Bezug auf die Umgestaltung der Schifflande.

4.3 Eingabe ins Agglomerationsprogramm

Der Regierungsrat beabsichtigt, die Umgestaltung im Raum Schifflande/Marktplatz in der 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel als A-Projekt beim Bund zur Mitfinanzierung einzureichen. Der Baubeginn muss damit vor Ende 2028 erfolgen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die neuen einmaligen Ausgaben für die Erstellung des Vorprojekts betragen gesamthaft inkl. 7.7 % MWSt. 350'000 Franken. Sie gehen zu Lasten des Investitionsbereichs 2 «Öffentlicher Verkehr» (IB2) und setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht neue Ausgaben IB2	Fr.
Grundlagenaufbereitung der Projektierung	50'000
Erstellung Vorprojekt:	
- Betriebskonzept mit erforderlichen Verkehrsuntersuchungen	100'000
- Umgestaltungsprojekt mit Kostenschätzung	150'000
Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit	30'000
Reserve/Unvorhergesehenes	20'000
Total zu Lasten Investitionsbereich 2	350'000

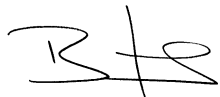
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

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

7. 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

betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation und Umgestaltung des Bereichs Schiffflände/Marktplatz 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 das Vorprojekt zur Neuorganisation und Umgestaltung des Bereichs Schiffflände/Marktplatz einmalige Ausgaben von Fr. 350'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr».

Dieser Beschluss ist zu publizieren.