



An den Grossen Rat

24.1443.01

19.5023.04
17.5445.04

BVD/P241443, P195023, P175445

Basel, 27. November 2024

Regierungsratsbeschluss vom 24. November 2024

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

Erster Zwischenbericht zum Stand der Arbeiten

sowie

Kenntnisnahme der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB

sowie

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

sowie

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

sowie

Beantwortung des Anzugs Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»

Inhalt

1. Begehren	4
2. Das Wichtigste in Kürze	4
2.1 Aktueller Status Bahnknoten	5
2.1.1 Herzstück	5
2.1.2 Publikumsanlagen Basel SBB.....	5
2.2 Zwischenbericht zum Ratschlag I	5
2.2.1 Abgeschlossene Planungen resp. Planungsschritte	6
2.2.2 Laufende Planungen und Planungsschritte	6
2.2.3 Projektstellen.....	6
2.2.4 Verwendung der finanziellen Mittel.....	7
2.3 Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft.....	7
2.4 Ergänzende Arbeiten.....	7
2.4.1 Mehraufwendungen in bereits beschlossenen Planungsaufgaben	7
2.4.2 Planung und Projektierung zusätzlicher Fuss- und Veloinfrastrukturen	7
2.4.3 Personelle Ressourcen	7
2.4.4 Stakeholdermanagement und Lobbying	8
2.5 Behandlung politischer Geschäfte	8
2.6 Ausblick	8
3. Ausgangslage und Auftrag	8
4. Status Bahnknoten	9
4.1 Zwischenergebnisse übergeordnet.....	9
4.1.1 Strategische Planung («Fünfpunkteplan»).....	9
4.1.2 Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB)	10
4.1.3 Vorstudie Basel SBB, Publikumsanlagen	10
4.1.4 S-Bahn-Haltestelle Morgartenring	11
4.2 Künftige Herausforderungen.....	11
5. Zwischenbericht zum Ratschlag I	11
5.1 Teil A: Beteiligung an den Arbeiten Stufe Bahnknoten	12
5.1.1 Anteil an Aufwand Stufe Bahnknoten (ID A11)	12
5.2 Teil B: Weiterbearbeitung kantonaler Infrastrukturen	14
5.2.1 Untersuchung von Stadträumen (ID B11).....	14
5.2.2 Abstimmung Tram-/Busnetz (ID B12).....	15
5.2.3 Vorstudien im Umfeld von Bahnhöfen, inkl. Projektstelle (ID B13)	17
5.2.4 Kommunikation	19
5.2.5 Vorprojekte im Umfeld von Basel SBB (ID B21)	19
6. Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB	24
6.1 Perimeter und Ziel.....	24
6.2 Ergebnis in zwei Zeithorizonten.....	25
6.3 Wichtigste Erkenntnisse und Empfehlungen	26
6.4 Details.....	28
6.5 Weitere Schritte	28
7. Ergänzende Arbeiten	28
7.1 Planung und Projektierung zusätzlicher Fuss- und Veloinfrastrukturen	28
7.2 Lobbying und Stakeholdermanagement.....	29
7.2.1 Kostenübersicht.....	29
7.2.2 Beteiligung am Bahnkongress (ID C11).....	29
7.2.3 Stakeholdermanagement (ID C12)	30
8. Finanzielle Auswirkungen.....	31
8.1 Bestehende Ausgabenbewilligung, Ausschöpfung, Prognose, Mittelbedarf	31
8.2 Beantragte Mittel.....	31

9. Politische Geschäfte	32
9.1 Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle».
Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz	32
9.1.1 Stand.....
9.1.2 Antrag	33
9.2 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»	33
9.2.1 Stand.....
9.2.2 Antrag	34
10. Prüfungen.....	34
11. Antrag	34

1. Begehr

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat folgende Beschlüsse:

Für die weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen werden die mit GRB 20/37/12.1G am 9. September 2020 bewilligten Ausgaben von Fr 14'416'000 um Fr. 3'590'000 auf insgesamt Fr. 18'006'000 erhöht. Die zusätzlichen Mittel teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 990'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 3'106'000 auf Fr. 4'096'000 für die Beteiligung am Aufwand auf Stufe Bahnknoten für die Koordination zwischen Bahnplanung und Planung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes.
- Fr. 1'290'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 3'750'000 auf Fr. 5'040'000 für die Finanzierung der Planung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau (DEFINE) inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes.
- Fr. 460'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 7'560'000 auf Fr. 8'020'000 für die Finanzierung der Projektierung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau (DESIGN) inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 2, «Öffentlicher Verkehr».
- Fr. 850'000 für die Finanzierung von Lobbying und Stakeholdermanagement im Zusammenhang mit dem Bahnknotenausbau resp. dem «Herzstück» zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes.

2. Das Wichtigste in Kürze

Mit vorliegendem Ratschlag werden dem Grossen Rat mehrere Vorhaben gebündelt zur Genehmigung beantragt, um einerseits umfassend informieren zu können und andererseits, damit der Kanton mit den Planungsfortschritten des Bundes zeitlich mithalten kann. Es sind dies folgende Geschäfte:

- Zwischenbericht zum «Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeiten im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel» vom 28. April 2020 – nachfolgend «Ratschlag I» genannt;
- Kenntnisnahme der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB;
- Antrag auf Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die weitere Koordination und Planung im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens;
- Antrag auf Erhöhung der Ausgabenbewilligung für Stakeholdermanagement und Lobbying im Hinblick auf kommende Botschaften des Bundes zur Finanzierung des Bahnausbaus;
- Bericht zur Motion Beat Leuthardt und Beantwortung des Anzugs Jörg Vitelli.

Parallel zum vorliegenden Ratschlag hat der Regierungsrat drei weitere Ratschläge mit Bezug zum Ausbau des Bahnknotens erarbeitet und reicht diese dem Grossen Rat separat ein. Es sind dies:

- «Ratschlag betreffend Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens» zur Beantragung von Mitteln für die Planung und Projektierung sowie zur Beantwortung entsprechender politischer Vorstösse.

- «Ratschlag betreffend Finanzierung von Veloinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahnknoten Basel» zur Beantragung der Mittel für die Umsetzung von Velomassnahmen sowie Velobrspellplätze im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB sowie zur Beantwortung entsprechender politischer Vorstösse.
- «Ratschlag betreffend Investitionsbeitrag an das Vor- und Bauprojekt für eine neue Margarethenbrücke» zur Beantragung von Mitteln zur Mitfinanzierung der kommenden Projektierungsarbeiten der SBB (Kantonsanteil).

2.1 Aktueller Status Bahnknoten

2.1.1 Herzstück

Mitte 2022 haben die Bahnknotenpartner¹ unter dem Titel «**Fünfpunkteplan**» die **strategische Planung** zum langfristigen Ausbau des Bahnknotens Basel abgeschlossen. Wesentliche Erkenntnisse waren, dass das Herzstück, die unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof sowie zwischen Bahnhof SBB und Basel St Johann, aus Kapazitätsgründen unbedingt notwendig ist, und dass es für seine Anbindung in Basel SBB ein Tiefbahnhof braucht.

Im Anschluss an die strategische Planung hat das BAV (Bundesamt für Verkehr) die umfassende **Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB)** ausgelöst. Sie untersucht alle Elemente des Herzstücks, das heisst die nötigen Tunnelbauwerke, die Anbindung an die bestehenden und neuen Bahnhöfe (Basel SBB, Badischer Bahnhof, Basel St. Johann, Basel Mitte und Basel Klybeck) und die Zuläufe, d.h. Rampen im Wolf, im Rankhof und in St. Johann. Die Vorstudie wird Ende 2024 abgeschlossen.

Die Ergebnisse der bisherigen Planung sind wesentliche Grundlagen für die Aufnahme von konkreten Bauvorhaben in den nächsten Ausbauschritt² des Bundes. Dieser wird aktuell vorbereitet. Die entsprechende Botschaft des Bundesrates (nachfolgend **Botschaft 2026** genannt) soll 2025 in Vernehmlassung gehen und 2026 den eidgenössischen Räten vorgelegt werden. Der Kanton Basel-Stadt fordert zusammen mit Basel-Landschaft und den weiteren Kantonen der Nordwestschweiz insbesondere die **Aufnahme des Tiefbahnhofs Basel SBB** als erste Etappe des Herzstücks in die Botschaft 2026. Es ist eine grosse Konkurrenz mit anderen Vorhaben aus der ganzen Schweiz zu erwarten. Im Wettstreit um die Mittel des Bundes sind deshalb Massnahmen im Stakeholdermanagement und im Lobbying zwingend erforderlich.

2.1.2 Publikumsanlagen Basel SBB

Die Publikumsanlagen am Bahnhof SBB müssen zur Kapazitätserweiterung im Zeithorizont 2035 ausgebaut werden. Die Bestvariante aus der entsprechenden SBB-Vorstudie «Basel SBB, Publikumsanlagen» umfasst den «**Perronzugang Margarethen**», eine Bahnzugangsbrücke parallel zur Margarethenbrücke, von der aus sämtliche Bahnperrons erschlossen werden. Für dieses Projekt hat der Bund die Finanzierung bereits beschlossen.³ Aktuell läuft ein Studienauftrag, der gleichzeitig auch den **Ersatzneubau der Margarethenbrücke** untersucht.

2.2 Zwischenbericht zum Ratschlag I

Der «Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeiten im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel» wird nachfolgend mit Ratschlag I abgekürzt.

¹ Bundesamt für Verkehr (BAV), SBB, Deutsche Bahn / Bundeseisenbahnvermögen (DB/BEV), Schweizerische Rheinhäfen (SRH) sowie die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

² Ausbauschritt im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (FABI STEP); Finanzierungsgefäß des Bundes für den Bahnausbau

³ Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP); Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (21. Juni 2019); Ausbau Publikumsanlagen Basel

2.2.1 Abgeschlossene Planungen resp. Planungsschritte

Der Regierungsrat hat am 24. November 2020 das **Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB»** als behördlichen Planungsgrundlage genehmigt. Dieses legt im betreffenden Stadtraum die langfristigen Entwicklungsziele für Verkehr, Städtebau und Stadtclima fest.

Die **Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB»** (bisher: «Basel Bahnhof SBB, Stadtraum Nord»⁴) baut auf dem Entwicklungskonzept auf. Sie definiert einen langfristigen Zustand im Horizont 2050+⁵ als Vision und leitet daraus den anzustrebenden Zustand für den Horizont 2035+ ab, der auf die zeitgleichen Planungen der SBB wie zum Beispiel dem «Perronzugang Margarethen» abgestimmt ist. Die Massnahmen im Horizont 2035+ sollen die Anbindung des Bahnhofs SBB im Westen deutlich verbessern, um die wachsenden Passagierströme besser zu verteilen und den Centralbahnhof zu entlasten. Auf der Vorstudie aufbauend sollen – nach Kenntnisnahme der bisherigen Arbeiten durch den Grossen Rat – in einem nächsten Schritt Vorprojekte für verschiedene Teilperimeter in Angriff genommen werden.

Der Regierungsrat hat am 28. Mai 2024 das **Entwicklungskonzept «Stadtraum Solitude»** als behördlichen Planungsgrundlage genehmigt. Das Konzept gliedert das Umfeld der geplanten S-Bahn-Haltestelle Solitude in die drei Fokusräume Grenzacherstrasse, Schwarzwaldallee und Rheinbord und schlägt für jeden Fokusraum einen Zugang zur Haltestelle vor, um diese optimal an den Stadtraum anzubinden.

Verschiedene Studien zur **Abstimmung Tram-/Busnetz** wurden beauftragt und abgeschlossen, um das Zusammenspiel der S-Bahn mit dem lokalen ÖV zu untersuchen.

2.2.2 Laufende Planungen und Planungsschritte

Mit dem **Entwicklungskonzept «Stadtraum Morgartenring-Allschwil»** wird ein langfristiges Zielbild in einem weit gefassten Umfeld der künftigen S-Bahn-Haltestelle Morgartenring erarbeitet. Es soll die erwarteten und angestrebten Entwicklungsimpulse aufzeigen, die von der Haltestelle ausgehen.

Parallel zum Entwicklungskonzept wird für die unmittelbare Anbindung der neuen S-Bahn-Haltestelle an die Stadt eine **«Vorstudie Anbindung S-Bahn-Haltestelle Morgartenring»** erstellt.

2.2.3 Projektstellen

Aus den Mitteln des Ratschlags I wurden bisher folgende personellen Ressourcen (Projektstellen) finanziert:

Beim **Tiefbauamt** wird die Stelle des **Bahnkoordinators** (seit Ende 2022 inklusive Führungsunterstützung) finanziert. Er sorgt an der Schnittstelle zwischen den Planungsarbeiten der Bahngesellschaften und jenen des Kantons Basel-Stadt für die gegenseitige Abstimmung.

Beim **Amt für Mobilität** wird eine **Projektleiterstelle** finanziert. Dieser Projektleiter bearbeitet Fragestellungen rund um die laufenden Bahnplanungen.

Bei **Städtebau & Architektur** wird eine **Projektleiterstelle** zur Begleitung der Schnittstellen zur Bahnplanung finanziert.

⁴ Der Perimeter wurde erweitert und umfasst nun auch die Margarethenbrücke (Westen) und Teile der Meret Oppenheim-Strasse (Süden).

⁵ Der Horizont 2050+ steht für den langfristigen Zeitraum, in welchem die Ausbauschritte des regionalen Bahnsystems vollendet sind wie das Herzstück mit dem Tiefbahnhof Basel SBB und dem entsprechenden S-Bahn-Angebot; hinterlegt sind dabei auch wichtige Schritte der Tramnetzentwicklung.

2.2.4 Verwendung der finanziellen Mittel

Mit dem Ratschlag I wurden insgesamt 14'416'000 Franken bewilligt (GRB 20/37/12.1G vom 9. September 2020). Davon wurden bis 31. Dezember 2023 total 3'658'000 Franken verwendet. Während der Ratschlag I noch Mittel im Umfang von rund 11 Mio. Franken für klar definierte Aufgaben umfasst, sollen bereits heute zur Umsetzung der zusätzlich erforderlichen Arbeiten die dazu notwendigen Mittel beantragt werden.

2.3 Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft

Im Ratschlag I wurde dargelegt, dass die Kosten, die für übergeordnete Arbeiten auf Stufe Bahnknoten anfallen, von Basel-Landschaft mitgetragen werden und zwar in der Regel mit einem Kostenteiler von 2 (BS) zu 1 (BL). Basis dafür ist ein dem Ratschlag I entsprechender Landratsbeschluss⁶. Dieser vorgesehene Finanzierungsschlüssel wird bei Drittaufträgen, die übergeordnete Aufgabenstellungen betreffen, regelmäßig angewendet.

2.4 Ergänzende Arbeiten

2.4.1 Mehraufwendungen in bereits beschlossenen Planungsaufgaben

Punktuell zeichnen sich bei den mit dem Ratschlag I beschlossenen Planungsaufgaben zusätzlich notwendige Abklärungen ab. Sie stehen im Zusammenhang mit nicht erwarteten, vertiefenden Untersuchungen insbesondere aufgrund höherer Komplexität der Fragestellung und einer Erweiterung des bearbeiteten Perimeters.

Mit dem vorliegenden Ratschlag II werden für Mehraufwendungen bei bereits beschlossenen Planungsaufgaben 500'000 Franken beantragt. Siehe in der Kostenübersicht im Anhang die vier Positionen mit * in der hintersten Spalte.

2.4.2 Planung und Projektierung zusätzlicher Fuss- und Veloinfrastrukturen

Mit den fortschreitenden Planungen rund um den Ausbau des Bahnknotens Basel hat sich gezeigt, dass die Planung und Projektierung von verschiedenen Fuss- und Veloquerungen über die Bahn sowie von Veloverbindungen längs der Bahn vorangetrieben werden muss.

Die Mittel dazu beantragt der Regierungsrat in einem separaten Ratschlag.

2.4.3 Personelle Ressourcen

Aufgrund der komplexen Aufgaben und insbesondere aufgrund des Aufwands für eine grössere Anzahl zusätzlich zu koordinierender Vorhaben ist eine personelle Ressourcenaufstockung beim Bahnkoordinator sowie in den Bereichen der Planungen («Define») und der Projektierung («Design») notwendig.

Mit dem vorliegenden Ratschlag II werden dazu zusätzliche Mittel von 2'240'000 Franken beantragt (Bahnkoordinator: 990'000 Franken / Planungen «Define»: 790'000⁷ Franken / Projektierung «Design» 460'000 Franken).

⁶ Beschluss Nr. 577 des Landrats vom 22.10.2020 betreffend «Vorprojekt Herzstück Regio-S-Bahn – Schlussabrechnung Verpflichtungskredit und Ausgabenbewilligung Bahnknoten Basel / Herzstück; Planung und Projektierung»

⁷ vgl. Kostenübersicht im Anhang: Eine Position (in hinterster Spalte mit ** markiert)

2.4.4 Stakeholdermanagement und Lobbying

Wie unter Ziffer 2.1.1 dargelegt wird der Kanton Basel-Stadt zusammen mit seinen Partnern in der trinationalen Agglomeration grosse Anstrengungen unternehmen müssen, damit die geforderten Vorhaben – insbesondere der Tiefbahnhof Basel – in die Botschaft 2026 aufgenommen, von den eidgenössischen Räten genehmigt und somit finanziert werden. Während erste Massnahmen im Stakeholdermanagement und im Lobbying aus bestehenden Mitteln des Ratschlags I finanziert werden konnten, braucht es für die geplante, deutliche Intensivierung der Aktivitäten zusätzliche Mittel (siehe Kapitel 7.2).

Mit dem vorliegenden Ratschlag II werden dazu 850'000 Franken beantragt⁸.

2.5 Behandlung politischer Geschäfte

Es wird zu den zwei folgenden politischen Geschäften berichtet, für Details siehe Kapitel 9.

Geschäft	Titel	Antrag
Motion	Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle». Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz	stehenlassen
Anzug	Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»	stehenlassen

2.6 Ausblick

Mit den Mitteln aus dem Ratschlag I werden folgende **Planungen weitergeführt**:

- Vorprojekte rund um den Bahnhof Basel SBB (basierend auf der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB»)
- Vorstudie Solitude (basierend auf dem Entwicklungskonzept)
- Vorprojekt «Anbindung S-Bahn-Haltestelle Morgartenring», (nach Abschluss Vorstudie)
- Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen einer S-Bahn-Haltestelle Klybeck
- Ergänzungsstudie zur Abstimmung der Tramnetzentwicklung auf die Siedlungsentwicklung in Basel-Nord

Nach Genehmigung des Ratschlags II werden **zusätzliche Arbeiten** aufgeleist respektive bereits gestartete Tätigkeiten weitergeführt. So etwa die Koordination von Vorhaben im Bahnumfeld im kurz- und mittelfristigen Zeithorizont sowie Stakeholdermanagement und Lobbying zugunsten des Bahnknoten-Ausbaus.

Ein nächster **Zwischenbericht** zu den «Bahnknoten-Planungen» folgt in ca. zwei Jahren.

3. Ausgangslage und Auftrag

Der Regierungsrat hat in seinem ersten Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeiten im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten von Basel (P200571) vom 29. April 2020 – hier Ratschlag I genannt – die Notwendigkeit von Anpassungen des Stadtraums in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel dargelegt. Zwischen den SBB und dem Kanton Basel-Stadt waren zum damaligen Zeitpunkt bereits die ersten eng abgestimmten Planungen angelaufen. Am 9. September 2020 hat der Grosse Rat diesem Ratschlag zugestimmt und damit Mittel für die Phasen Entwicklungskonzepte, weiterführende Vorstudien und Vorprojekte an den Bahnstationen und Bahnhöfen in Basel genehmigt.

⁸ Im Verhältnis zu dem vom Bund erhofften Finanzierungsumfang von rund 3 Mia. Franken entsprechen die 850'000 Franken rund 0.3 Promille.

Dabei wurde dem Grossen Rat in Aussicht gestellt, dass er beim Abschluss wesentlicher Vorstudien mit einem Zwischenbericht über den Stand und die kommenden Schritte informiert wird. Damit soll auch die Verwendung der bereits bewilligten Mittel für die Folgephasen legitimiert werden. In Kapitel 6 wird in diesem Sinn über die Ergebnisse der «Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB» berichtet. Für die Mittel zur eigentlichen Umsetzung der Massnahmen braucht es jeweils eigene Finanzbeschlüsse des Grossen Rats.

Inzwischen liegen wichtige Ergebnisse aus verschiedenen Planungen der SBB und des Kantons Basel-Stadt vor. In den Kapiteln 4 und 5 werden diese sowohl auf Stufe des Bahnknotens als auch auf Stufe Kanton beziehungsweise Stadt ausgeführt.

In Kapitel 7 wird aufgezeigt, welche Arbeiten im Hinblick auf den Bahnausbau zusätzlich zu jenen gemäss Ratschlag I nötig sind.

Die finanziellen Auswirkungen werden in Kapitel 8 dargelegt und im Kapitel 9 wird auf die mit dem Bahnausbau in Zusammenhang stehenden Motionen und Anzüge eingegangen.

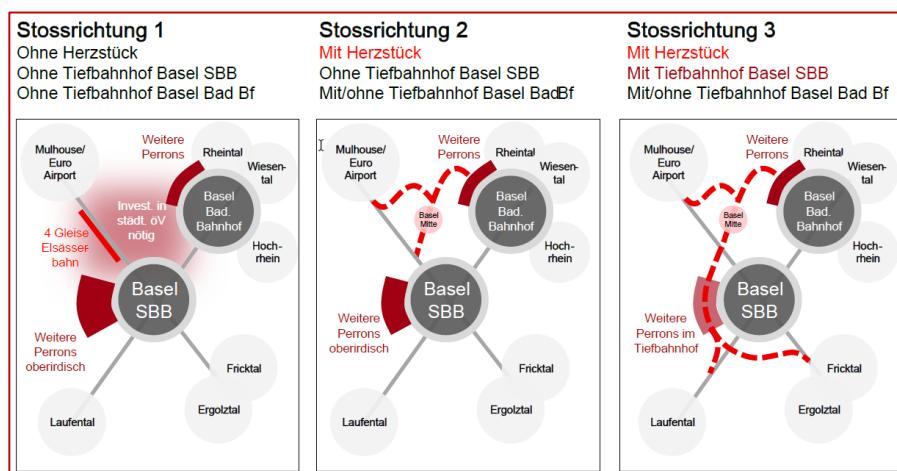
4. Status Bahnknoten

4.1 Zwischenergebnisse übergeordnet

4.1.1 Strategische Planung («Fünfpunkteplan»)

Mitte 2022 haben die Bahnknotenpartner⁹ unter der Federführung des BAV die **strategische Planung («Fünfpunkteplan»)** zum langfristigen Ausbau des Bahnknotens Basel abgeschlossen. Wesentliche Erkenntnisse¹⁰, die von allen Planungspartnern vollständig geteilt werden, waren:

- Langfristig ist das Herzstück, also eine unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof sowie zwischen Bahnhof SBB und Basel St. Johann, zwingend notwendig, um das nötige Angebot im Fern-, im Regional- und Güterverkehr sicherzustellen.
- Für die Anbindung des Herzstücks ist in Basel SBB ein Tiefbahnhof nötig.
- Der Ausbau des Bahnknotens muss etappenweise realisiert werden. Als erster Schritt ist eine umfassende Ertüchtigung des Bahnhofs SBB im Perimeter Schützenmatte bis Gellert/Hagnau nötig.



Der Ausbau des Bahnknotens erfolgt gemäss Stossrichtung 3 (rechts) mit Herzstück und Tiefbahnhof Basel SBB

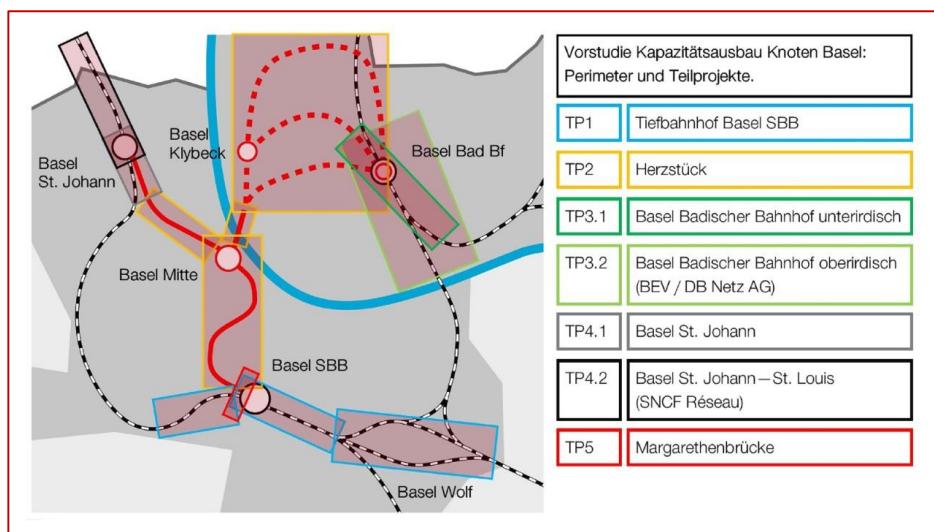
⁹ Bundesamt für Verkehr (BAV), SBB, Deutsche Bahn / Bundeseisenbahnvermögen (DB/BEV), Schweizerische Rheinhäfen (SRH) und die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

¹⁰ Der Abschlussbericht ist öffentlich (www.bav.admin.ch)

Die strategische Planung ergab zudem, dass im Bahnhof Basel SBB für die Perronerschliessung zwei zusätzliche Perronzugänge notwendig sind: Eine Perronerschliessung ab der Margarethenbrücke und eine Personenunterführung zwischen Margarethenbrücke und bestehender Passerelle. Die Personenunterführung ist insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten Tiefbahnhof und der dazugehörigen Verteilebene¹¹ unabdingbar, während die Perronerschliessung ab Margarethenbrücke auch schon früher, besonders ab dem Ausbauschritt 2035, sinnvoll ist.

4.1.2 Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB)

Direkt an die strategische Planung anschliessend hat das BAV (Bundesamt für Verkehr) die umfassende **Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB)** ausgelöst. Sie untersucht alle Elemente des Herzstücks, das heisst die nötigen Tunnelbauwerke, die Anbindung an die bestehenden und neuen Bahnhöfe (Basel SBB, Badischer Bahnhof, Basel St. Johann, Basel Mitte und Basel Klybeck) und die Zuläufe, also Rampen im Wolf, im Rankhof und im St. Johann. Die Planungsarbeiten von SBB und DB/BEV (Deutsche Bahn / Bundesseisenbahnvermögen) erfolgen mit Hochdruck und kommen plangemäss voran. Sie werden von Fachleuten des Kantons eng begleitet, damit die kantonalen Anforderungen bestmöglich im Projekt aufgenommen werden.



Teilprojekte der Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel VKKB

Die Vorstudie wird Ende 2024 abgeschlossen. Es zeichnet sich ab, dass für alle wesentlichen Fragestellungen einvernehmliche Lösungen gefunden werden:

- Lage und Topologie der neuen Bahnhöfe inkl. Zugänge
- Anbindung der bestehenden Bahnhöfe inkl. Zugänge
- Tunnelsystem (Anzahl Tunnelröhren und Anzahl Gleise pro Röhre) und Linienführung
- Lage der Zuläufe (Zufahrtsrampen)
- Installationsplätze für den Bau der Tunnels, der Bahnhöfe und der Nebenanlagen

4.1.3 Vorstudie Basel SBB, Publikumsanlagen

Die SBB hat im Auftrag des BAV die **Vorstudie «Basel SBB, Publikumsanlagen»** erarbeitet und 2022 abgeschlossen. Sie untersuchte, wie die Publikumsanlagen ausgebaut werden müssen, um die mittel- und langfristig nötigen Kapazitäten zu erreichen. Die Bestvariante umfasst das Element «Perronzugang Margarethen», eine Bahnzugangsbrücke parallel zur Margarethenbrücke, von der aus sämtliche Bahnperrons erschlossen werden. Für dieses Projekt hat der Bund die Finanzierung

¹¹ Dies ist die Ebene zwischen dem eigentlichen Tiefbahnhof (Ebene der Perrons und Gleise) und der Oberfläche. Also dieselbe Ebene, wo die Unterführungen durchführen, jedoch viel grösser mit Läden, Dienstleistungen etc.

bereits beschlossen.¹² Aktuell läuft ein Studienauftrag, der gleichzeitig auch den Ersatzneubau der Margarethenbrücke untersucht. Zum Planungsstand siehe Kapitel 5.2.5.3.

4.1.4 S-Bahn-Haltestelle Morgartenring

Ursprünglich war von Kanton und Bund geplant und auch vom Bund in Aussicht gestellt, dass die Haltestelle Morgartenring gleichzeitig mit der Realisierung der Bahnbindung EuroAirport (EAP) und den dadurch ermöglichten neuen S-Bahn-Linien realisiert werden soll. Allerdings beschloss der Bund im Rahmen des Ausbauschritts 2035 der Bahninfrastruktur (AS 2035) nur Investitionsbeiträge für die Bahnbindung EAP, jedoch nicht für diese Haltestelle. Um das Projekt dennoch voranzubringen, hat der Regierungsrat Mitte 2022 Mittel bereitgestellt, um gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft das Vor- und Bauprojekt zu finanzieren und damit dieses wichtige Vorhaben voranzubringen. Inzwischen hat der Bund die Finanzierung der Haltestelle Morgartenring im Rahmen der *Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050* beschlossen.

Zum aktuellen Planungsstand siehe Kapitel 5.2.1.4 und 5.2.3.3.

4.2 Künftige Herausforderungen

Die Finanzierung des Bahnausbau obliegt dem Bund¹³. Er beschliesst dazu im Abstand von jeweils 4 bis 5 Jahren Ausbauschritte im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn (FABI STEP). Aktuell bereitet der Bund die Grundlagen für einen nächsten Ausbauschritt auf. Die Botschaft 2026 soll 2025 in Vernehmlassung gehen und 2026 den eidgenössischen Räten vorgelegt werden.

Auf der Basis der Planungsergebnisse aus dem Fünfpunkteplan und der Studie VKKB fordert der Kanton Basel-Stadt zusammen mit Basel-Landschaft¹⁴ und den weiteren Kantonen der Nordwestschweiz¹⁵ sowie den deutschen und französischen Partnern der trinationalen S-Bahn (trireno), dass folgende Vorhaben in die Botschaft 2026 aufgenommen und damit finanziert werden:

- Tiefbahnhof Basel SBB als erste Etappe des Herzstücks
- Paket Fricktal mit Massnahmen zur Angebotsverbesserung im Regional- und Güterverkehr

Es ist eine grosse Konkurrenz um die verfügbaren finanziellen Mittel mit anderen Vorhaben aus der ganzen Schweiz zu erwarten. Bei den Grossprojekten sind dies beispielsweise der Durchgangsbahnhof Luzern und die Direktverbindung Aarau-Zürich. Daneben bestehen in allen Landesteilen zahlreiche Wünsche zu teilweise zu sehr grossen Projekten zum weiteren Bahnausbau. Im Wettstreit um die Mittel des Bundes sind deshalb Massnahmen im Stakeholdermanagement und im Lobbying zwingend notwendig.

Die Botschaft zum übernächsten Ausbauschritt wird 2030 erwartet. Dann soll als weitere Etappe des Herzstücks über die Verbindung ab Tiefbahnhof Basel SBB zum Badischen Bahnhof auf Bundesebene beschlossen werden.

5. Zwischenbericht zum Ratschlag I

Nachfolgend informiert der Regierungsrat im Sinne eines Zwischenberichts über den Stand der Arbeiten, die bisherigen Ausgaben und die kommenden Schritte.

Die Berichterstattung folgt der Gliederung aus dem Ratschlag I:

¹² Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP); Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (21.06.2019); Ausbau Publikumsanlagen Basel

¹³ Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), 2014 angenommen von Volk und Ständen

¹⁴ Medienorientierung vom 30.06.2023 der ÖV-Direktoren BS (Esther Keller) und BL (Isaac Reber) gemeinsam mit der Handelskammer beider Basel und Stände-/Nationalräten resp. -rättinen beider Basel aus allen Bundeshausfraktionen

¹⁵ Schreiben der Köv NWCH an das BAV vom 06.06.2023

- Teil A: Beteiligung an den Arbeiten auf Stufe Bahnknoten
- Teil B: Weiterbearbeitung kantonaler Infrastrukturen

Zur eindeutigen Identifizierung einzelnen Kostenpositionen werden diese mit einer ID bezeichnet.

Für eine Gesamtübersicht zu den Finanzen – bisherige Ausgabenbewilligung, bisherige Ausgaben, Prognose, zusätzlicher Mittelbedarf – siehe Kapitel 8.1 und Detailtabelle im Anhang.

5.1 Teil A: Beteiligung an den Arbeiten Stufe Bahnknoten

5.1.1 Anteil an Aufwand Stufe Bahnknoten (ID A11)

5.1.1.1 Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
A11	Aufwand Stufe Bahnknoten		3'106'000		1'429'694		4'096'000
	Anteil an externer Stabstelle Bahnknoten Basel	640'000		139'702		640'000	
	Anteil an Leistungen Dritter (auf Stufe Bahnknoten)	533'000		175'341		533'000	
	Personalaufwand BS	1'600'000		1'027'126		2'590'000	
	Reserve	333'000		87'525		333'000	

Bis Ende 2023 wurden 1'429'646 Franken beansprucht. Bei den personellen Ressourcen (Personalaufwand BS) wird ein Mehraufwand von 990'000 Franken erwartet (vgl. Kapitel 5.1.1.4), während in den übrigen Positionen der pronostizierte Mittelbedarf unverändert bleibt.

5.1.1.2 Anteil an externer Stabstelle Bahnknoten Basel

Diese Position deckt die Kosten der externen Stabstelle, die im Auftrag von BAV, BS und BL die Arbeiten der Bahnknotenorganisation administrativ und organisatorisch begleitet. Das Mandat wurde im Jahr 2020 ausgeschrieben und läuft bis maximal im Jahr 2028. Die Leistungen umfassen Steuerungsaufgaben, Führung von Dritten, Organisation, Controlling, Kommunikation, Administration und Schnittstellenkoordination. Das BAV übernimmt 60% (1,44 Mio. Franken), Basel-Stadt 26.67% (640'000 Franken) und Basel-Landschaft 13.33% (320'000 Franken) der Kosten.

Der Mittelbedarf ist gegenüber dem Ratschlag I unverändert.

5.1.1.3 Anteil an Leistungen Dritter (auf Stufe Bahnknoten)

Über diese Position werden Aufträge an Dritte, insbesondere Studien abgerechnet, die auf Stufe Bahnknoten abgewickelt werden. Bisher waren dies beispielsweise:

- Vorabklärung zur Möglichkeit einer stützenfreien Margarethenbrücke (2020)
- Verkehrliche Untersuchungen als Ergänzung zum Synthesebericht Herzstück (2020)
- Untersuchung von spezifischen Fahrplanfragen (2022)
- Projektkoordination Bahnknoten und Herzstück: Weiterentwicklung der Gremien (2023)
- Konfliktprüfung Zufahrtsrampen zum Tiefbahnhof mit Gundelitunnel ABAC (2023)

Nicht zu dieser Position gehören die ordentlichen Planungs- und Projektierungsleistungen für die Infrastrukturen des Kantons.

Weitere Studien und Untersuchungen werden notwendig sein. Konkret sollen Studien ausgelöst werden zum volkswirtschaftlichen Nutzen der S-Bahn-Haltestelle Klybeck sowie zur stadträumlichen und verkehrlichen Anpassung der Hoch- und Solothurnerstrasse mit Anschluss an die Peter Merian-Brücke im Kontext des neuen Nauentors und der künftigen Anforderungen für einen Tiefbahnhof. Weitere Untersuchungen sind beispielsweise in den Themenfeldern Naturersatzflächen, Inanspruchnahme und temporäre Verlagerung von Grünflächen, Sicherung von Installations- und Bauflächen, Wirkung des Bahnausbau auf die Siedlungsentwicklung, öV-Angebot in Zwischenzuständen und ähnliche Themen zu erwarten.

Der Mittelbedarf ist gegenüber dem Ratschlag I unverändert.

5.1.1.4 Personalaufwand BS

Mit dem Ratschlag I wurden für die acht Jahre 2021–2028 total 1'600'000 Franken für Personalaufwand auf Stufe Bahnknoten bewilligt. Sie werden für die Stelle des «Bahnkoordinators» eingesetzt.

Der «Bahnkoordinator» – angesiedelt beim Tiefbauamt im Bau- und Verkehrsdepartement – sorgt an der Schnittstelle zwischen den Planungsarbeiten der Bahnen und jenen von BS für technische, organisatorische, terminliche und inhaltliche Abstimmung. Er leitet zudem die Gremien, in denen BS und BL gemeinsam die Anliegen und Anforderungen der Region zuhanden der Bahnknotenorganisation festlegen. Die Aufwandsabschätzung für den Ratschlag I basierte auf der Annahme, dass sich die Bahnkoordination auf die strategischen Fragestellungen respektive die langfristigen Planungen (Ausführung ab ca. 2035) im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknotenausbau beschränken kann. Inzwischen hat sich aus folgenden Gründen gezeigt, dass diese Annahme angepasst werden muss:

- Zum einen hat die SBB ihre Planungstätigkeiten mit dem Start der Grossstudie «Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB)» massiv intensiviert. Damit BS «mithalten» und seine Anforderungen und Bedürfnisse zeitgerecht und in ausreichender Detailierung einbringen kann, sind auch seitens BS mehr Leistungen nötig, die der Bahnkoordinator abstimmt. Die Intensität der bahnseitigen Arbeiten wird zunehmen, da nach der angesprochenen Grossstudie unmittelbar die Vorprojektarbeiten für das Herzstück in Angriff genommen werden.
- Zum anderen zeigte sich, dass ein sehr erheblicher Koordinationsbedarf auch für kurz- und mittelfristige Vorhaben der Bahnen in BS respektive für Vorhaben BS im Umfeld der Bahnen besteht. Auch hier sorgt der Bahnkoordinator für eine reibungslose Schnittstelle, nimmt in den Projektarbeitsgruppen Einsatz und ist für die Abstimmung kantonsseitiger Stellungnahmen zuständig.

Um die genannten Aufgaben wahrnehmen zu können, ist seit Ende 2022 eine zusätzliche Person (100% Pensum) zur Unterstützung angestellt. Der prognostizierte Mittelbedarf für die nun 200 Stellenprozente wurde unter Berücksichtigung der Lohnentwicklung entsprechend auf 2'590'000 Franken angehoben – es sind insgesamt Mehrkosten von 990'000 Franken zu erwarten.

ID A11 / Personalaufwand BS		Fr.
Genehmigt mit Ratschlag I	Bahnkoordinator: 2021-2028 (Basis 100%)	1'600'000
Aktualisierter Mittelbedarf	Bahnkoordinator inkl. Führungsunterstützung: 2021-2028 (Basis neu: 100 / 200%)	2'590'000
Antrag im Ratschlag II – Mehrkosten «Bahnkoordinator» (Fr. 990'000 zu Lasten Erfolgsrechnung BVD)		990'000

5.1.1.5 Reserve

Aus der Reserve wurde bisher vor allem ein Mandat für die Stakeholderpflege inklusive Lobbying finanziert. Künftig werden die Aufwendungen für solche Aktivitäten separat geführt (vgl. Kapitel 7.2). Davon abgesehen bleibt die Reserve unverändert.

5.2 Teil B: Weiterbearbeitung kantonaler Infrastrukturen

5.2.1 Untersuchung von Stadträumen (ID B11)

5.2.1.1 Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
B11	Untersuchung von Stadträumen		1'000'000		265'239		1'000'000
	Stadträume im Umfeld der Bahnhöfe und Haltestellen	1'000'000		265'239		1'000'000	

Bis Ende 2023 wurden 265'239 Franken beansprucht; der pronostizierte Mittelbedarf bleibt unverändert.

5.2.1.2 Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB»

Das **Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB»**, das zum Zeitpunkt des Ratschlags I im Entwurf vorlag, hat der Regierungsrat nach durchgeföhrter Vernehmlassung am 24. November 2020 als behördenverbindliche Grundlage genehmigt. Es zeigt auf, wie die bahnseitigen Veränderungen für das Umfeld des Bahnhofs optimal genutzt werden und wie sich Stadt und Bahn gemeinsam entwickeln können.

Das Konzept verfolgt folgende Zielsetzungen:

- Verkehr:
 - Erreichbarkeit zwischen umgebenden Quartieren und Stadtraum Bahnhof verbessern
 - Trennwirkung der Bahngleise zwischen den Quartieren vermindern
 - Centralbahnhofplatz hinsichtlich Personenfrequenzen entlasten
 - Kundenkomfort für Reisende verbessern
- Städtebau:
 - Attraktive und übersichtliche Ankunft- und Aufenthaltsituationen schaffen
 - Identität und Einbindung wichtiger Räume stärken
 - Mehr Platz zum Wohnen und Arbeiten schaffen
- Stadtökologie/Stadtklima:
 - Naturwerte und Verbindung von Naturräumen verbessern
 - Stadtklima verbessern

Wichtige Stossrichtungen für die nachfolgenden Planungsphasen, besonders des Stadtraums Nord:

- Verschiebung des Bahnhof-Schwerpunkts gegen Westen;
- Entwicklung des Knotens Margarethenstrasse / Viaduktstrasse / Innere Margarethenstrasse zu einem neu gestalteten «Markthallenplatz» als zusätzlicher grosszügiger Bahnhofszugang;
- zwei zusätzliche Perronerschliessungen im Westen des Bahnhofs: Zugang ab ergänzter und / oder erneuerter Margarethenbrücke sowie Personenunterführung vom Meret Oppenheim-Platz in Richtung Elsässertor/Markthallenplatz;
- Bessere Anbindung Bahnhof an Innenstadt / Quartiere durch Aufwertung der Inneren Margarethenstrasse, verbesserter Querbarkeit Nauenstrasse, Umbau Markthallenbrücke und Neubau Margarethenbrücke.

5.2.1.3 Entwicklungskonzept Solitude

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat für die geplante S-Bahn-Haltestelle Solitude ein Entwicklungskonzept «Stadtraum Solitude» erarbeitet, das die Infrastrukturentwicklung und den Stadtraum miteinander abstimmt. Für dieses Entwicklungskonzept waren die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur geplanten S-Bahn-Haltestelle (Auftragnehmerin Deutsche Bahn) zentral. Deshalb hatten

die Verzögerungen in der Machbarkeitsstudie auch eine Verzögerung des Entwicklungskonzepts gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan von 2020 zur Folge.

Am 28. Mai 2024 hat der Regierungsrat das «Entwicklungskonzept Solitude» nach durchgeföhrter Vernehmlassung als behördensverbündliche Grundlage genehmigt. Auf dieser Basis wird das Bau- und Verkehrsdepartement mit der Erarbeitung der Vorstudien zum Stadtraum Solitude beginnen.

Das Konzept gliedert das Umfeld der geplanten Haltestelle Solitude in drei Fokusräume (Grenzacherstrasse, Schwarzwaldallee, Rheinbord) und schlägt für jeden dieser drei Teile einen Zugang zur Haltestelle vor, um diese optimal an den Stadtraum anzubinden. Der Hauptzugang soll im Bereich der Kreuzung Grenzacher- / Schwarzwaldstrasse liegen und den Bahnnutzenden einen komfortablen Umstieg auf den städtischen ÖV ermöglichen. Dies beinhaltet auch ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen. Wichtigste Voraussetzung für die attraktivere Gestaltung des Stadtraums ist, dass zusätzliche Flächen zu Gunsten von Zufussgehenden und Velofahrenden geschaffen werden. Dies bedingt eine teilweise Neuorganisation des Strassenraums. Gleichzeitig sollen damit Massnahmen zugunsten des Stadtklimas und Stadtgrüns umgesetzt werden, damit die Grenzacherstrasse ihre Funktion als Verbindungsachse zwischen dem Wettsteinquartier und dem Gebiet Rankhof erfüllt.

5.2.1.4 Entwicklungskonzept Morgartenring-Allschwil

Das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet seit Frühling 2023 in enger Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil und in Absprache mit Vertretenden des Kantons Basel-Landschaft ein Entwicklungskonzept «Stadtraum Morgartenring-Allschwil». Mit dem Entwicklungskonzept möchten die Planungspartner ein langfristiges Zielbild in einem weit gefassten Umfeld der künftigen S-Bahn-Haltestelle Morgartenring erarbeiten und die möglichen und nötigen Entwicklungsimpulse für die Aspekte Städtebau, Freiraumplanung und Verkehrsentwicklung verarbeiten, die von der Haltestelle ausgehen. Die Arbeiten sollen im Laufe des Jahres 2024 abgeschlossen werden.

Parallel zum Entwicklungskonzept wird auch bereits eine Vorstudie bearbeitet, siehe Kapitel 5.2.3.3

5.2.2 Abstimmung Tram-/Busnetz (ID B12)

5.2.2.1 Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
B12	Untersuchung von Tram-/Busnetz		300'000		55'827		500'000
	Abstimmung auf Bahnangebot/-infrastruktur für Zielzustand und einzelne Realisierungsetappen	300'000		55'827		500'000	

Bis Ende 2023 wurden 55'827 Franken beansprucht. Aufgrund zusätzlicher Studien wird der prognostizierte Mittelbedarf neu auf 500'000 Franken geschätzt.

5.2.2.2 Abstimmung Tram-/Busnetz auf Bahnangebot und -infrastruktur

Als Grundlage für den 2021 gefällten Stossrichtungsentscheid (Entscheid für Stossrichtung 3 gemäss Kapitel 4.1.1) wurde untersucht, wie das Basler Tramnetz weiterentwickelt werden müsste, wenn das Herzstück nicht realisiert würde. Aufgrund der starken städtebaulichen Entwicklung im Klybeck und Hafen wäre eine deutliche Stärkung der Achse Bahnhof SBB – Klybeck notwendig. Die Untersuchungen zeigen, dass die notwendige Kapazität ohne Herzstück – zusätzlich zum Vollausbau des Tramnetzes – nur mit einem unterirdischen Expresstram oder einer separaten Minimetro ab Bahnhof SBB bis ins Klybeckquartier sichergestellt werden könnte.

Nach dem erfolgten Stossrichtungsentscheid wurde in Abstimmung mit den Linienführungsvarianten für das Herzstück geklärt, welche Auswirkungen ein Verzicht auf die S-Bahnhaltestelle Klybeck auf das Tramnetz hat. Für diese Frage wurde angenommen, dass alle Elemente der Tramnetzentwicklung gemäss dem vom Grossen Rat genehmigten Streckenplan umgesetzt sind. Trotzdem wären weitere Investitionen in das Tramnetz notwendig. Über den Cityring müsste eine Expressstramlinie realisiert werden, die von der Feldbergstrasse in die Klybeckstrasse weiterführt, um das Klybeck- und Hafenareal genügend zu erschliessen. Daraus lässt sich ableiten, dass eine volle Siedlungsentwicklung im Bereich Hafen das Herzstück inklusive Haltestelle Klybeck bedingt. Die mit dem Tramnetz 2030 geplanten Tramstrecken im Claragrabenn und im Klybeck sowie die zusätzlich mit der Hafenentwicklung geplanten Tramverlängerungen erlauben die schrittweise Verbesserung des ÖV-Angebots, um eine etappenweise Siedlungsentwicklung bis zur Inbetriebnahme des Herzstücks zu ermöglichen.

Im Hinblick auf die Abstimmung der schrittweisen Weiterentwicklung von Bahn- und Tramangebot hat eine Studie den Einfluss einer etappierten Inbetriebnahme des Herzstücks auf das Tramnetz aufgezeigt. Die Erkenntnisse daraus werden in die Priorisierung der Neubaustrecken der Tramnetzentwicklung einfließen.

Schliesslich ist eine weitere Studie vorgesehen, welche die ideale zeitliche Abstimmung von Tramnetzentwicklung und Siedlungsentwicklung aufzeigen soll. Sie dient als wichtige Argumentationsbasis für die Haltestelle Klybeck und soll unter anderem zeigen, welche Wirkung die S-Bahnhaltestelle hat, wenn sie «spät» realisiert wird.

Aufgrund der zusätzlichen – ausgelösten und geplanten – Studien werden Mehrkosten von rund 200'000 Franken erwartet. Beispielsweise war die inzwischen relevante Fragestellung «Was ist die Wirkung der Haltestelle Klybeck bei «später» Realisierung» zu Beginn der Arbeiten nicht vorhersehbar.

ID B12 / Untersuchung Tram-/Busnetz		Fr.
Genehmigt mit Ratschlag I	Untersuchungen von Tram-/Busnetz	300'000
Aktualisierter Mittelbedarf	Bisher ausgelöste Studien Zusatzstudie Tram- vs. Siedlungsentwicklung	300'000 200'000 500'000
Antrag im Ratschlag II – Mehrkosten « Untersuchungen Tram-/Busnetz» (Fr. 200'000 zu Lasten Erfolgsrechnung BVD)		200'000

5.2.3 Vorstudien im Umfeld von Bahnhöfen, inkl. Projektstelle (ID B13)

5.2.3.1 Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
B13	Vorstudien im Umfeld von Bahnhöfen (inkl. Projektstelle)		2'250'000		1'555'265		3'340'000
	Vorstudie Centralbahnhof, Markthallenplatz, Margarethenbrücke (Ersatz)	800'000		1'001'893		1'000'000	
	Vorstudie Basel Mitte	100'000		0		100'000	
	Vorstudie Basel Klybeck	200'000		0		200'000	
	Vorstudie Basel Bad Bf	100'000		0		100'000	
	Vorstudie Basel St. Johann	100'000		0		100'000	
	Vorstudie Basel Solitude	100'000		29'735		150'000	
	Vorstudie Basel Morgenring	100'000		44'618		150'000	
	Projektstellen Amt für Mobilität	750'000		479'019		1'540'000	

Bis Ende 2023 wurden 1'555'265 Franken beansprucht. Für personelle Ressourcen wird aufgrund zusätzlich nötiger Aufgaben ein Mehraufwand veranschlagt und einzelne Vorstudien werden aufgrund der komplexen Verhältnisse im Bahnhofsumfeld aufwändiger. Insgesamt wird der Mittelbedarf neu auf Fr. 3'340'000 Franken geschätzt, was einem Plus von 1'090'000 Franken entspricht.

5.2.3.2 Vorstudie Centralbahnhof, Markthallenplatz¹⁶, Margarethenbrücke (Ersatz)

Auf der Basis des Entwicklungskonzepts «Stadtraum Bahnhof SBB» hat das Bau- und Verkehrsdepartement die Vorstudie «**Stadtraum Bahnhof SBB**» erarbeiten lassen. Sie hat das Entwicklungs-konzept mit dessen Zielsetzungen (siehe Kapitel 5.2.1.2) kohärent weitergeführt und aufgezeigt, wie dessen Stossrichtungen umgesetzt werden können. Die Vorstudie definiert für den Horizont 2035+ die Anforderungen für eine zwischen SBB und Basel-Stadt abgestimmte Entwicklung in diesem Raum, besonders in Bezug auf einen «Perronzugang Margarethen» und den Ersatzneubau der Margarethenbrücke (siehe Kapitel 2.1.2). Damit dient sie als Grundlage für die künftige Erschliessung des Stadtraums um den Bahnhof Basel SBB, weshalb der Regierungsrat mit vorliegendem Ratschlag dem Grossen Rat beantragt, die Ergebnisse der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» zum Horizont 2035+ explizit zur Kenntnis zu nehmen und bei Bedarf die Stossrichtung der weiteren Planungen mit Änderungen oder Ergänzungen anzupassen. Aufbauend auf dieser Vorstudie sollen teilräumliche Einzelprojekte für den Horizont 2035+ ausgelöst werden.

Die inhaltlichen Details finden sich in Kapitel 6.

Die Studie umfasste ursprünglich den Perimeter Centralbahnhof – Markthallenplatz – Margarethenbrücke. Während der Bearbeitung wurde die Notwendigkeit erkannt, den Studienperimeter insbesondere um den südlich an die Margarethenbrücke angrenzenden Stadtraum sowie die Meret Oppenheim-Strasse zu erweitern. Zudem mussten die verkehrlichen Nachweise am Gesamtverkehrsmodell deutlich vertieft werden, was insgesamt zu einem Mehraufwand von rund 200'000 Franken führte (vgl. Abbildung in Kapitel 6.1).

¹⁶ Bei der Bezeichnung «Markthallenplatz» handelt es sich um einen Arbeitstitel, nicht um eine offizielle Ortsbezeichnung.

5.2.3.3 S-Bahn-Haltestelle Morgartenring

Die SBB haben im Auftrag des BAV für die S-Bahn-Haltestelle bis Ende 2022 eine Vorstudie erstellt und damit die grobe Machbarkeit nachgewiesen. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im Anschluss die SBB beauftragt, darauf aufbauend ein Vorprojekt für die Haltestelle auszuarbeiten. Die SBB hat diese Arbeiten aufgenommen. Ein wichtiger Punkt des Vorprojekts ist die Klärung, ob und wie in die geschützten Böschungsflächen des Bahneinschnitts eingegriffen werden kann.

Parallel dazu plant das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen einer Vorstudie die Anpassung der Allmendflächen im Bereich der neuen Bahnzugänge. Der Raum im Umfeld der Haltestelle soll so angepasst werden, dass der Umstieg der Fahrgäste auf die städtischen Verkehrsmittel beziehungsweise der Zugang zu den Quartieren attraktiv und sicher gewährleistet wird. Wichtige Aspekte in dieser Planungsphase sind die Platzverhältnisse für das Umsteigen bei der Brücke Allschwilerstrasse und im Vorbereich des Tramdepots Morgartenring und die Platzierung von genügend gut erreichbaren Veloabstellplätzen. Mit Abschluss der Vorstudie kann das Bau- und Verkehrsdepartement den Umgestaltungsbedarf abschätzen und in einem Vorprojekt weiter vertiefen. Auf Basis der Pläne des Vorprojekts kann das Bau- und Verkehrsdepartement die Kosten für die Anpassung der Umgebung berechnen. Darauf basierend wird der Regierungsrat dem Grossen Rat die Mittel für die Umsetzung beantragen. Das Bundesamt für Verkehr geht aktuell von einer Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle frühestens im Jahr 2030 aus.

Der Aufwand für die kantonale Vorstudie wurde bisher auf 100'000 Franken und wird aufgrund der geschärften Aufgabenstellung neu auf 150'000 Franken geschätzt.

5.2.3.4 Weitere Vorstudien

Weitere Vorstudien im Umfeld von Bahnhöfen werden erst ausgelöst, wenn die jeweilige Bahnplanung genügend gesichert ist. Im Vordergrund stehen dabei der Bahnhof St. Johann – mit neuer Personenunterführung – und die S-Bahn-Haltestelle Solitude.

5.2.3.5 Projektstelle «Define»

Mit dem Ratschlag I wurden Mittel für «projektbezogen engagiertes Personal BS» in der Phase «Define» bewilligt. Ihr Umfang entspricht den damals geschätzten Aufwendungen für die fünf Jahre 2021-2025, total 750'000 Franken.

Die Projektstelle «Define» – angesiedelt beim Amt für Mobilität des BVD – ist dafür verantwortlich, dass für die kantonalen Infrastrukturen an der Schnittstelle zu den Bahnanlagen die Anforderungen definiert werden sowie Lösungsansätze entwickelt werden und deren Machbarkeit nachgewiesen wird. Die Bearbeitungstiefe muss so gewählt werden, dass anschliessend Vorprojekte ausgelöst werden können. Mittlerweile hat sich gezeigt, dass die Arbeiten für die Anpassung der gesamten Stadträume rund um die Bahnhöfe deutlich anspruchsvoller ist als ursprünglich angenommen. Die im Ratschlag I abgeschätzten und bewilligten Ressourcen und die zugrunde gelegte Mandatsdauer reichen deshalb nicht aus. Es ist eine Verlängerung der Projektstelle «Define» von fünf auf acht Jahre (2021–2028) mit höherem Pensum (100% statt 80%) und höherer Qualifikation nötig.

Der prognostizierte Mittelbedarf wurde entsprechend auf 1'540'000 Franken angehoben – es sind insgesamt Mehrkosten von 790'000 Franken zu erwarten.

ID B13 / Projektstelle		Fr.
Genehmigt mit Ratschlag I	Projektstelle «Define»: 2021-2025 (Basis: 80%)	750'000
Aktualisierter Bedarf	Projektstelle «Define»: 2021-2028 (Basis neu: 80 / 100%)	1'540'000
Antrag im Ratschlag II – Mehrkosten Projektstellen «Define» (Fr. 0.790 Mio. zu Lasten Erfolgsrechnung BVD)		790'000

5.2.4 Kommunikation

5.2.4.1 Kostenübersicht (ID B14)

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
B14	Kommunikation BS		200'000		62'231		200'000
	Kommunikation Phase DEFINE	200'000		62'231		200'000	

Bis Ende 2023 wurden 62'231 Franken beansprucht, der prognostizierte Mittelbedarf bleibt unverändert.

5.2.4.2 Kommunikation Phase DEFINE

Über diese Position werden verschiedene klassische Kommunikationsmittel abgerechnet, beispielsweise ein Infovideo zum Herzstück¹⁷ sowie Pflege und Betrieb der Webseite zum Bahnknotenbau respektive Herzstück (früher: bahnknotenbasel.ch, neu basel-vernetzt.ch). In der Regel tragen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft derartige Kosten gemeinsam im Verhältnis 2/3 zu 1/3, wobei jeweils im Einzelfall geprüft wird, ob aufgrund der Interessenlage ein anderer Verteilschlüssel angebracht ist.

Der prognostizierte Mittelbedarf bleibt unverändert – allerdings werden im Hinblick auf die Botschaft 2026 Massnahmen für das Lobbying und Stakeholdermanagement nötig, die separat ausgewiesen werden (vgl. 7.2).

5.2.5 Vorprojekte im Umfeld von Basel SBB (ID B21)

5.2.5.1 Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
B21	Vorprojekt im Umfeld von Basel SBB		3'000'000		0		3'000'000
	Vorprojekt Centralbahnhof, Markthallenplatz, Margarethenbrücke (Ersatz)	3'000'000		0		3'000'000	

5.2.5.2 Vorprojekt Centralbahnhof, Markthallenplatz, Margarethenbrücke (Ersatz)

Noch ist kein eigentliches BS-Vorprojekt für den Raum Centralbahnhof – Markthallenplatz – Margarethenbrücke gestartet worden, aber die Grundlage dafür ist mit der abgeschlossenen Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» geschaffen (vgl. 5.2.3.2). So sollen ab 2025 abschnittsweise Vorprojekte für den Horizont 2035+ in diesem Raum in Angriff genommen werden.

Als Einstieg in die Phase Vorprojekt haben BS und die SBB zudem einen Studienauftrag für einen Ersatzneubau der Margarethenbrücke gestartet (siehe nächstes Kapitel).

5.2.5.3 Studienauftrag Margarethenbrücke und neuer Perronzugang Margarethen

SBB und Basel-Stadt haben gemeinsam den Studienauftrag (eine Art Gestaltungswettbewerb¹⁸) «Perronzugang Margarethen und Margarethenbrücke» gestartet. Dafür gibt es folgende Treiber:

¹⁷ Version deutsch gesprochen mit französischen Untertiteln: https://youtu.be/OuLLbIK6PkU?si=5tgpU4uJ_UyoSWI1

¹⁸ Studienauftrag nach SIA 143 – nicht zu verwechseln mit den üblichen BS-Vorstudien im Rahmen des Geschäftsmodells Infrastruktur). Das nicht-anonyme Studienauftragsverfahren lässt es zu, an den Zwischenbesprechungen gemeinsam mit den Bearbeitungsteams die Entwürfe zu optimieren.

- Die Publikumsanlagen am Bahnhof SBB müssen aus Kapazitätsgründen im Horizont 2035 ausgebaut werden. Die Bestvariante aus der entsprechenden SBB-Vorstudie¹⁹ umfasst das Element «Perronzugang Margarethen», eine Bahnzugangsbrücke parallel zur Margarethenbrücke, von der aus sämtliche Bahnperrons erschlossen werden. Für dieses Projekt hat der Bund die Finanzierung²⁰ bereits beschlossen.
- Die bestehende Margarethenbrücke – im Eigentum der SBB – kann mit ihrem knappen Querschnitt die verkehrlichen Anforderungen von Basel-Stadt nicht mehr erfüllen. Bereits heute sind deutliche Defizite vorhanden wie etwa eine unbefriedigende Veloführung, eine insbesondere betreffend BehiG und Breite der Wartefläche ungenügende Tramhaltestelle und die insgesamt zu knappe Querschnittsbreite. Die jetzigen Defizite werden unter anderem wegen mehr Fuss- und Veloverkehr sowie zusätzlichen Trams mit daraus resultierend höheren Anforderungen an die Haltestellen künftig noch zunehmen. Basel-Stadt hat deshalb ein grosses Interesse, dass die Margarethenbrücke möglichst bald erneuert und ausgebaut wird. Für eine Erneuerung der Margarethenbrücke sind bisher weder bei Basel-Stadt noch bei den SBB finanzielle Mittel eingesetzt.
- Der schlechte bauliche Zustand der 120 Jahre alten Brücke führt aktuell zu einer eingeschränkten Befahrbarkeit mit Höhen- und Gewichtsbeschränkung und macht einen baldigen Ersatz nötig.

Basel-Stadt und SBB sind sich einig, dass der neue «Perronzugang Margarethen» und ein Ersatz der Margarethenbrücke aus einem Guss konzipiert werden müssen. Die beiden Bauwerke befinden sich in sehr prägender Lage und müssen deshalb städtebaulich und gestalterisch erhöhte Anforderungen erfüllen. Zudem müssen die Nutzungen und Funktionen der beiden Elemente optimal aufeinander abgestimmt werden.

Deshalb suchen SBB und Basel-Stadt über einen gemeinsamen Studienauftrag einen geeigneten Entwurf für den neuen «Perronzugang Margarethen» und eine neue Margarethenbrücke als stimmiges Gesamtbauwerk. Dieses soll modular realisierbar sein. So soll es zum Beispiel – mit Blick auf die bislang nicht gesicherte und geklärte Finanzierung für eine neue Margarethenbrücke – möglich sein, zuerst den Perronzugang zu erstellen und erst später die Margarethenbrücke zu ersetzen.

Die Federführung für die Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens liegt bei den SBB. Basel-Stadt ist stark eingebunden und ist im Beurteilungsgremium wie die SBB mit zwei stimmberechtigten Personen sowie einer Ersatzperson ohne Stimmrecht vertreten. Die Ausschreibung des Verfahrens erfolgte im Dezember 2023, im April 2024 starteten sechs Teams mit der Bearbeitung. Die Ergebnisse werden im Q2/2025 erwartet.



Perronzugang Margarethen: Erschliessung der verlängerten Perrons (Darstellung SBB)

¹⁹ Vorstudie «STEP AS 2035: Basel SBB, Publikumsanlage und Auszugsgleise, 30.06.2022» (SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr BAV)

²⁰ Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (21.06.2019), Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB, 356 Mio. Franken



Neue Margarethenbrücke: breiter, mit mittiger Tramhaltstelle und guter Veloquerung (Darstellung SBB)

Als Grundlage für den Studienauftrag definiert Basel-Stadt insbesondere die verkehrlichen Anforderungen an eine neue Margarethenbrücke (ohne den Teil des Perronzugangs). Dazu gehören:

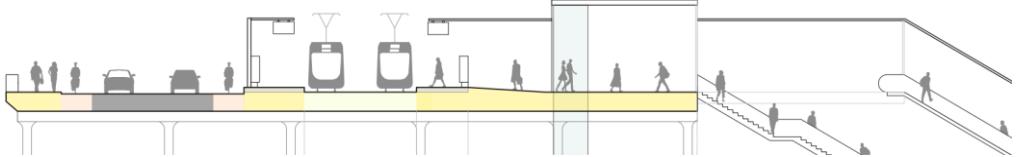
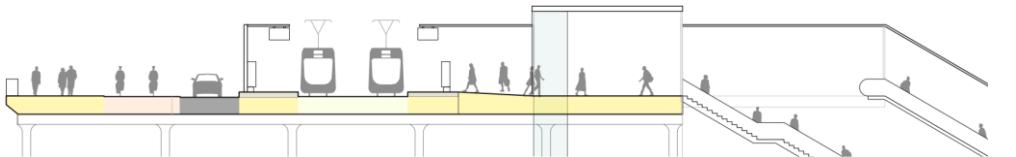
- Vorzusehende Elemente im Querschnitt (Gesamtbreite sowie Anzahl und Dimensionen der Fahrspuren)
- Lage der Tramhaltstelle
- Vorgaben für die Veloabstellplätze

Hinzu kommen Vorgaben betreffend Städtebau, Begrünung und Beschattung. Sie alle sind auf die angestrebten Entwicklungen im Westen des Bahnhofs abgestimmt, wie sie im Rahmen der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» erarbeitet wurden.

Die Anforderungen an den Brückenquerschnitt ergeben sich als «Umhüllende» aus drei möglichen Szenarien für ein künftiges Verkehrsregime auf der Margarethenbrücke:

- Szenario «MIV-voll»: Sollte sich bis zum Bau einer neuen Margarethenbrücke eine Reduktion des MIV auf der Brücke als nicht opportun oder nicht umsetzbar erweisen, muss die Brücke wie heute mit MIV in beiden Fahrrichtungen betrieben werden können.
- Szenario «MIV-reduziert»: Dieses Szenario entspricht dem wichtigen, auf den Ausbau des Bahnangebots abgestimmten Entwicklungsschritt, wie er in der oben genannten Vorstudie für einen Horizont um 2035+ erarbeitet worden ist. Es sieht vor, dass MIV nur in eine Richtung, nämlich von Norden (Markhallenplatz) nach Süden (Gundeli) über die Margarethenbrücke geführt wird.
- Szenario «ohne MIV»: Dieses Szenario entspricht der langfristigen Vision im Horizont 2050+ aus der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» für den Zustand mit Herzstück, in der kein MIV (ausgenommen Rettungsdienste) mehr auf der Margarethenbrücke zirkulieren soll.

Massgebend ist dabei das Szenario «MIV-voll» mit einer notwendigen Gesamtbreite von rund 27 Metern. Die anderen Szenarien könnten grundsätzlich auch mit einer etwas kleineren Gesamtbreite realisiert werden.

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

Szenarien (Verkehrsregimes) für den Brückenquerschnitt

Die Ergebnisse der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» zeigen, dass die Lage der Tramhaltestelle auf der Brücke auf das betriebliche Zusammenspiel der Trams untereinander abzustimmen ist. Es ergibt sich daraus die Anforderung, die Tramhaltestelle in Längsrichtung mittig auf der Brücke anzurichten, so dass in beiden Fahrtrichtungen sowohl vor wie nach der Tramhaltestelle «Aufstellraum» für ein weiteres ein- respektive ausfahrendes Tram verbleibt.

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 verschärfen. Die im Studienauftrag gesuchten Projekte müssen deshalb im Bereich der beiden Brückenenden neue Veloabstellplätze vorsehen. Weitere Vorprojekte im Umfeld von Bahnhöfen (inkl. Projektstelle) (ID B22)

5.2.5.4 Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
B22	Weitere Vorprojekte im Umfeld von Bahnhöfen (inkl. Projektstelle)		4'560'000		290'000		5'020'000
	Vorprojekt Basel Mitte	300'000		0		300'000	
	Vorprojekt Basel Klybeck	1'000'000		0		1'000'000	
	Vorprojekt Basel Bad Bf	500'000		0		500'000	
	Vorprojekt Basel St. Johann	500'000		0		500'000	
	Vorprojekt Basel Solitude	500'000		0		500'000	
	Vorprojekt Basel Morgartenring	500'000		0		500'000	
	Projektstelle Städtebau & Architektur	1'260'000		290'000		1'260'000	
	Projektstelle Stadtgärtnerei	0		0		460'000	

5.2.5.5 Diverse Vorprojekte

Bisher wurden keine weiteren Vorprojekte ausgelöst.

5.2.5.6 Projektstelle «Design»

Mit dem Ratschlag I wurden 1'260'000 Franken für eine Projektstelle «Design» bewilligt. Die Stelle ist bei Städtebau & Architektur im Bau- und Verkehrsdepartement angesiedelt und für die Begleitung der laufenden Planungen zum Bahnausbau respektive der damit zusammenhängenden Planungen des Kantons zuständig. Zudem wird sie die künftigen Vorprojekte abwickeln, als erstes jene im Raum Centralbahnstrasse – Markthallenplatz – Margarethenbrücke für den Horizont 2035+. In Zukunft wird auch die Abteilung Grünplanung der Stadtgärtnerei in allen Vorprojekten involviert sein, um die Themen Freiraum, Klimaanpassung, Begrünung und Naturschutz abzudecken. Zudem ist sie federführend bei den Vorprojekten Markthallenpark und Erweiterung Elisabethenschanze. Da diese Arbeiten nicht im Rahmen der bestehenden Personalressourcen möglich sind, wird eine zusätzliche Projektstelle «Design STG» beantragt, die entsprechend der erwarteten Staffelung der zu bearbeitenden Vorprojekte über die Jahre abgestuft kalkuliert ist.

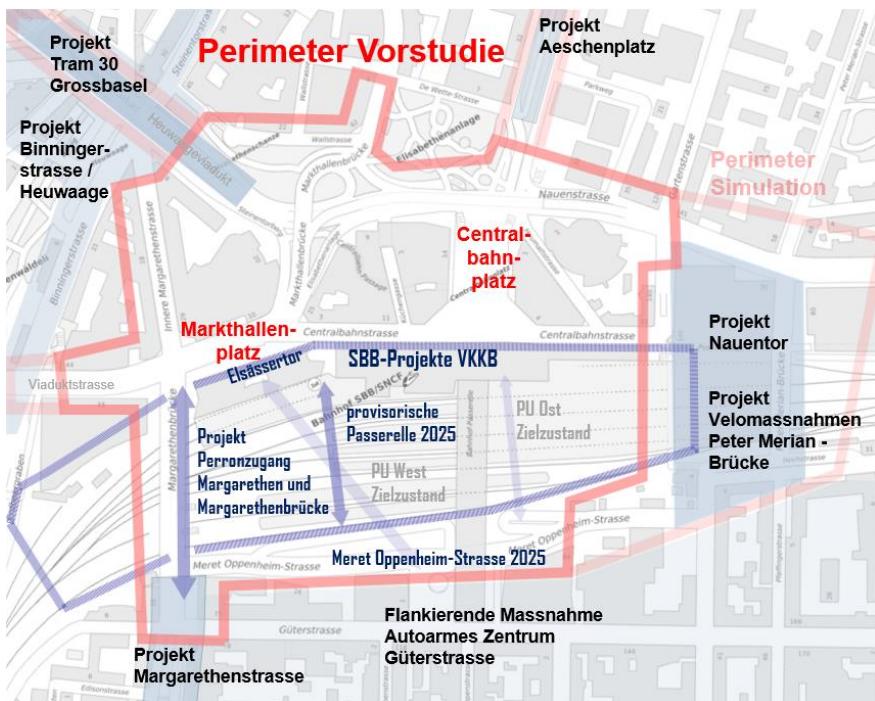
Der prognostizierte Mittelbedarf wurde entsprechend auf 1'720'000 Franken angehoben – es sind insgesamt Mehrkosten von 460'000 Franken zu erwarten.

ID B22 / Projektstellen		Fr.	Fr.
Genehmigt mit Ratschlag I	Projektstelle «Design S&A»: bis 2028	7 x 180'000	1'260'000
Aktualisierter Bedarf	Projektstelle «Design S&A»: bis 2028 Projektstelle «Design STG»: 2025-2028, durchschnittlich 70% <i>Total:</i>	7 x 180'000 4 x 115'000	1'260'000 460'000 1'720'000
Antrag im Ratschlag II – Mehrkosten Projektstellen «Design» (Fr. 460'000 zu Lasten Investitionsrechnung BVD, IB2 «Öffentlicher Verkehr»)			460'000

6. Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB

6.1 Perimeter und Ziel

Auf der Basis des Entwicklungskonzepts «Stadtraum Bahnhof SBB» hat das Bau- und Verkehrsdepartement die Vorstudie «**Stadtraum Bahnhof SBB**» erarbeiten lassen. Ihr Perimeter umfasste ursprünglich den Perimeter Centralbahnhof – Markthallenplatz – Margarethenbrücke und wurde im Verlauf der Bearbeitung um den südlich an die Margarethenbrücke angrenzenden Stadtraum sowie die Meret Oppenheim-Strasse erweitert.



Perimeter Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB und Nachbarprojekte

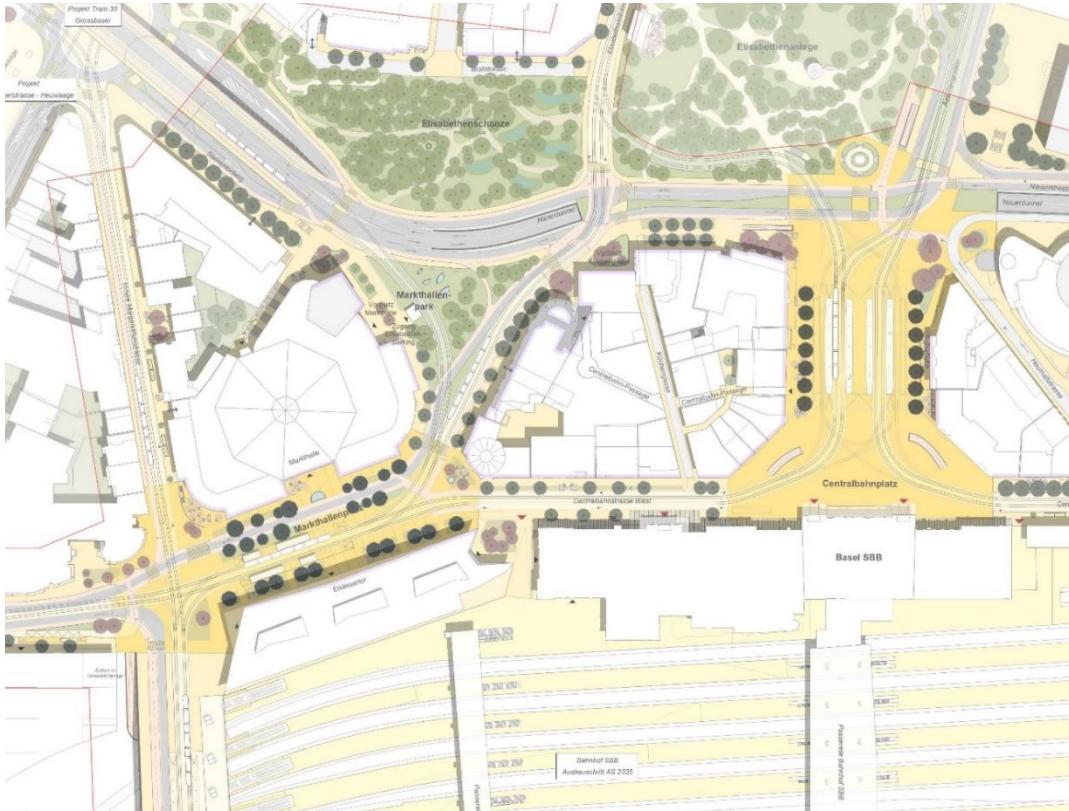
Die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» hat das Entwicklungskonzept mit dessen Zielsetzungen (siehe Kapitel 5.2.1.2) kohärent weitergeführt und aufgezeigt, wie dessen Stossrichtungen in Abhängigkeit zum Ausbau des Bahnangebots umgesetzt werden können. Sie bietet eine gute Grundlage für die künftige Erschliessung des Stadtraums um den Bahnhof Basel SBB.

Wesentliche Taktgeber für notwendige Anpassungen im Stadtraum Bahnhof SBB sind die verschiedenen bahnseitigen Ausbauschritte und damit zusammenhängende Veränderungen im Tram- und Busnetz. Die Vorstudie zeigt deshalb für die zwei Zeithorizonte 2035+ und 2050+ eine aufwärts-kompatible Entwicklung auf. Der Horizont 2035+ ist abgestimmt auf den Ausbauschritt 2035 des Bundes mit den entsprechenden Planungen der SBB. Der Ausbauschritt 2035 sieht den Bau eines neuen Perronzugangs Margarethen sowie damit verbundene Anpassungen an Gleis- und Perronanlagen vor. Der Horizont 2050+ ist als Vision zu verstehen und korrespondiert mit dem langfristigen Ausbau des Bahnknotens Basel mit Tiefbahnhof und Herzstück.

Die Vorstudie zeigt auf, wie im Westen dank einer Neuorganisation und -gestaltung des «Markthallenplatz» ein neuer, grosszügiger Bahnhofszugang mit repräsentativem Charakter geschaffen werden kann, der zur Entlastung des Centralbahnhofes in Etappen zu einem zusätzlichen, vollwertigen Bahnhofszugang und Umsteigeort wird. Weiter beinhaltet die Vorstudie, wie der Bahnhof SBB insgesamt besser in die Stadt eingebunden werden kann. Auch betreffend Stadtklima (Begrünung und Beschattung) und Freiraum werden spürbare Verbesserungen ermöglicht, die auch die Aufenthaltsqualität verbessern. Dies bedingt, dass der motorisierte Individualverkehr im Umfeld des Bahnhofes auf ein stadtverträgliches Mass reduziert wird. Dabei muss weiterhin gewährleistet sein,

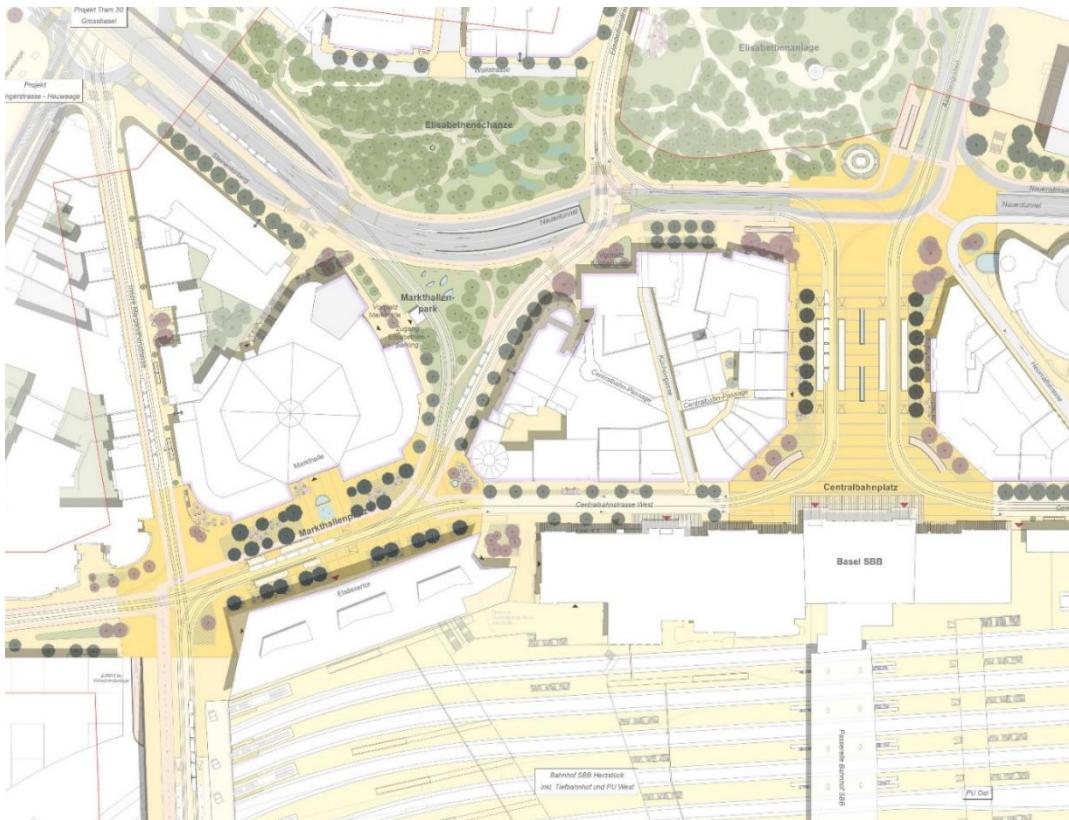
dass der Bahnhof Basel SBB als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmenden erreichbar ist.

6.2 Ergebnis in zwei Zeithorizonten



Stadtraum Bahnhof SBB - Situation Horizont 2035+

Der Horizont 2035+ bringt deutliche Verbesserungen mit sich, wie einen neuen westlichen Bahnhofzugang zur Entlastung des Centralbahnhofes. Ermöglicht wird dies dank dem im Ausbauschritt 2035 geplanten neuen «Perronzugang Margarethen» sowie dem Ersatzneubau der Margarethenbrücke. Dies eröffnet dem Kanton in Absprache mit Bund und SBB die einmalige Chance, auf der Brücke eine barrierefreie Tramhaltstelle zu bauen, die ein direktes Umsteigen auf die Züge ermöglicht. Zudem lassen sich sichere und komfortable Veloverbindungen erstellen.



Stadtraum Bahnhof SBB - Situation Vision Horizon 2050+

Der langfristige Horizont 2050+ zeigt im Sinne einer Vision auf, wie sich der Stadtraum Bahnhof SBB mit Tiefbahnhof und Herzstück unter Berücksichtigung der regierungsrätlichen Ziele aus der Klimaschutzstrategie entwickeln könnte. Er ist eine Weiterentwicklung des aufwärtskompatiblen Horizonts 2035+ und bedingt keine gravierenden Umbaumaßnahmen z.B. an der Traminfrastruktur mehr.

6.3 Wichtigste Erkenntnisse und Empfehlungen

Zusammenfassung der wichtigsten Empfehlungen und Erkenntnisse der Vorstudie:

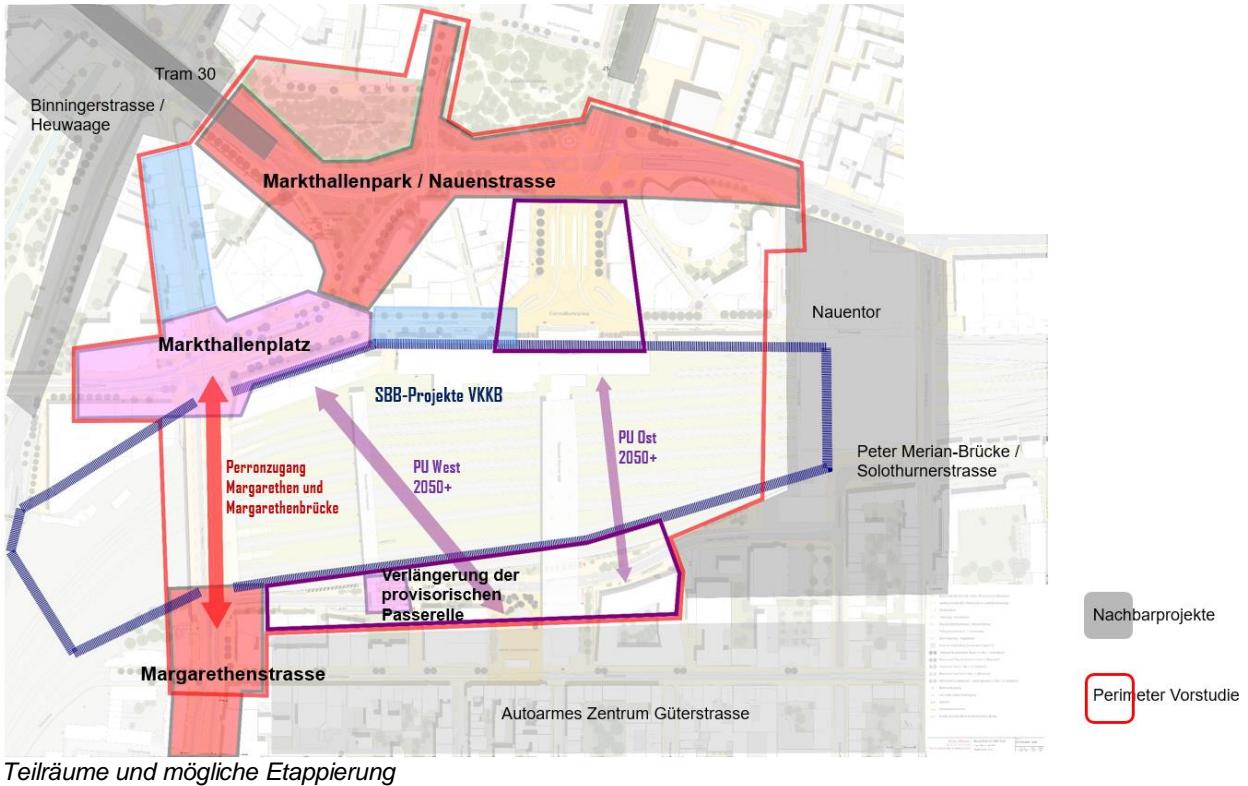
- Die Personenströme zwischen dem Bahnhof Basel SBB und der Stadt können – wie angestrebt – besser verteilt werden. Zwischen der Markthalle und dem Elsässertor kann ein weiterer leistungsfähiger Zugangsort zum Bahnhof, der sogenannte «Markthallenplatz²¹» geschaffen werden. Als attraktiver Umsteigeort auf Tram und Bus wird er den Centralbahnhof spürbar entlasten.
- Um die dafür notwendigen Flächen freizuspielen, muss der Verkehrsraum, der heute dem Autoverkehr grosszügig zur Verfügung steht, schrittweise reduziert werden.
- Um Verkehrsfläche umverteilen zu können, wird im Horizont 2035+ der Durchgangsverkehr aus Richtung Westen anders um den Bahnhof herum geführt: er erreicht die Nauenstrasse über die Margarethenbrücke, Meret Oppenheim-Strasse und Peter Merian-Brücke.
- Mit dem Horizont 2050+ könnten der Markthallenplatz und die Margarethenbrücke frei von Durchgangsverkehr sein und somit einen wichtigen Beitrag an die Klimaschutzziele leisten. Es kann ein Stadtraum für den Fuss- und Veloverkehr, als ÖV-Drehscheibe und als einladender Begegnungsort entstehen.
- In beiden Horizonten muss gewährleistet sein, dass der Bahnhof Basel SBB als Mobilitätsdrehzscheibe für alle Verkehrsteilnehmenden erreichbar ist. Rettungs-/Notfalldienste werden auch in Zukunft ungehindert verkehren und die nötigen Zufahrten, auch zu den Parkhäusern am Bahnhof, werden weiterhin gewährleistet sein. Flankierende Massnahmen werden sicherstellen,

²¹ Bei den Bezeichnungen «Markthallenplatz» und «Markthallenpark» handelt es sich um Arbeitstitel, nicht um offizielle Ortsbezeichnungen.

dass alle Quartiere weiterhin erschlossen sind und kein Quartier durch Ausweichverkehr zusätzlich belastet wird.

- Die im Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB vorgeschlagene Tram-Direktverbindung zwischen Markthallenplatz und Elisabethenstrasse / Kirschgarten trägt ebenfalls zu einer spürbaren Entlastung des Centralbahnhofes sowie zu einer Beschleunigung des Tramverkehrs bei. Voraussetzungen hierfür sind, dass die räumlich sehr dominante Markthallenbrücke abgebrochen sowie der Kreuzungsbereich der Nauenstrasse vereinfacht werden. Dies ist bereits für den Horizont 2035+ vorgesehen.
- Der Abbruch der Markthallenbrücke sowie die Reduktion der Verkehrsflächen tragen zu einer stadtgerechten Gestaltung bei und spielen Flächen frei, die grosszügig genug sind, um hier einen «Markthallenpark» entstehen zu lassen, der als Begegnungsort und zum Verweilen einlädt.
- Auch das vom Grossen Rat geforderte Tram 30 lässt sich so gut mit zwei verschiedenen Streckenführungen in den Stadtraum Bahnhof SBB einbinden. Ein Variantenentscheid ist abhängig von der weiteren Tramnetzentwicklung und bleibt deshalb in der Vorstudie bewusst offen.
- Die wesentliche Umgestaltung des Centralbahnhofes kann erst im Horizont 2050+ erfolgen, weil bis dann die heutige Anzahl der Tramperrons noch benötigt wird. Einzelne Verbesserungen sowie eine grundsätzliche Entlastung dank den neuen Bahnhofszugängen via Markthallenplatz und Margarethenbrücke können bereits wesentlich früher erzielt werden.
- Kompatibel hierzu können in der Nauenstrasse vor dem Centralbahnhof mittels Spurreduktionen Flächen zugunsten des Fussverkehrs und für Entsiegelungsmassnahmen umgenutzt werden. Der Nauentunnel als leistungsfähige Durchgangsachse für den MIV bleibt vollumfänglich erhalten. Die Etappierung und Realisierungsabfolge in den Teilaräumen des Stadtraums rund um den Bahnhof SBB ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie den Ausbauetappen und der Realisierungsreihenfolge des Bundes beim Bahnknotenausbau sowie den Fortschritten anderer kantonaler Projekte. Die Abhängigkeiten untereinander sind sehr komplex und deshalb derzeit nur vereinfacht erfassbar.
- Gesamthaft tragen sowohl die Massnahmen des Bundes (Förderung des Bahn-Fern- und Nahverkehrs) als auch die Massnahmen des Kantons (Förderung des öffentlichen und aktiven Verkehrs) wesentlich dazu bei, den MIV zu reduzieren. Dies entspricht dem Umsetzungsziel der regierungsrätlichen Klimaschutzstrategie, bis im Jahr 2037 Netto-Null Treibhausgasemissionen zu erreichen mit der Massgabe: «Der motorisierte Individualverkehr ist reduziert. Die Fahrleitung sinkt auf den Strassen ausserhalb des Autobahnnetzes gegenüber 2020 um einen Dritt und auf allen Strassen um einen Sechstel».

Für das neue Gesamtbild des Stadtraums Bahnhof SBB wirken sehr viele Teilaräume und Massnahmen zusammen. Die verschiedenen Massnahmen sind betreffend Städtebau, Planung und zeitlicher Abfolge voneinander abhängig und werden deshalb sorgfältig aufeinander abgestimmt. Aus dem hier vorgestellten Gesamtkonzept sind mehrere Vertiefungsräume zu bilden, für die bei Bedarf ergänzende Vertiefungsstudien und anschliessend einzelnen modularen Vorprojekte auszulösen sind. Aus den Realisierungsetappen lassen sich Rückschlüsse auf weiteren Klärungsbedarf und für die weiteren Planungsschritte ableiten.



6.4 Details

Weitere Informationen zur Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» können dem zur Studie gehörenden Synthesebericht entnommen werden (Beilage zu diesem Ratschlag)

6.5 Weitere Schritte

Auf der Basis der abgeschlossenen Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» sollen – nach deren Kenntnisnahme durch den Grossen Rat – teilräumliche Einzelprojekte ausgelöst werden.

Die Vorstudie ist also die wesentliche Grundlage für die künftige Erschliessung des Stadtraums um den Bahnhof Basel SBB, weshalb der Regierungsrat dem Grossen Rat beantragt, die Ergebnisse der Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» nicht nur zur Kenntnis zu nehmen, sondern die Stossrichtung der weiteren Planungen gemäss Vorstudie explizit zu bestätigen oder mittels Änderungen oder Ergänzungen anzupassen.

Einen Spezialfall stellt bei der weiteren Bearbeitung der Teilraum Margarethenbrücke dar, bei dem die SBB als Brückeneigentümerin den Planungslead hat (vgl. 5.2.5.3).

7. Ergänzende Arbeiten

7.1 Planung und Projektierung zusätzlicher Fuss- und Veloinfrastrukturen

Mit den fortschreitenden Planungen rund um den Ausbau des Bahnknotens Basel hat sich gezeigt, dass die Planung und Projektierung von verschiedenen Fuss- und Veloquerungen über die Bahn sowie von Veloverbindungen längs der Bahn vorangetrieben werden muss.

Die Mittel dazu beantragt der Regierungsrat in einem separaten Ratschlag.

7.2 Lobbying und Stakeholdermanagement

Die Finanzierung des Bahnausbau obliegt dem Bund.²² Er beschliesst dazu im Abstand von jeweils 4 bis 5 Jahren Ausbauschritte im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn (FABI STEP). Aktuell bereitet der Bund die Grundlagen für einen nächsten Ausbauschritt auf. Die entsprechende Botschaft soll 2025 in Vernehmlassung gehen und 2026 den eidgenössischen Räten vorgelegt werden (nachfolgend Botschaft 2026 genannt).

Betreffend Forderungen unserer Region und Konkurrenz mit anderen Landesteilen respektive Grossprojekten wird auf Kapitel 4.2 verwiesen.

7.2.1 Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf	
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche
C1	Lobbying, Stakeholdermanagement		0		0		850'000
C11	Bahnkongress	0		0			140'000
	Beteiligung BS an bahn25, bahn26	0		0		140'000	
C12	Stakeholdermanagement	0		0			710'000
	Mandate für Stakeholderpflege, Lobbying und Kommunikation	0		0		540'000	
	Anlässe für Stakeholder, Parlamentarier und dgl.	0		0		50'000	
	Werbemittel (Web, Print, Video/Animation, Stand, Ausstellung oder dgl.)	0		0		120'000	

Im Wettbewerb um die Bundesmittel sind Massnahmen im Stakeholdermanagement und im Lobbying nötig. Mit dem vorliegenden Ratschlag werden im Hinblick auf die Botschaft 2026 Mittel im Umfang von 850'000 Franken beantragt. Es sind dies rund 0.3 Promille der erhofften Bundesbeiträge von rund 3 Mia. Franken. Somit ist die Summe zwar hoch, erscheint aber im Verhältnis zu den angestrebten finanziellen Zusagen des Bundes vertretbar.

Ein Lobbying für Bundesmittel im Bereich von mehreren Milliarden Franken ist aussergewöhnlich. Es liegen deshalb keine kantonalen Vergleichsgrössen vor. Auch was andere Kantone für ihr Lobbying betreffend Bahnausbau ausgeben, ist nicht im Detail bekannt. Hingegen ist deutlich wahrnehmbar, dass gerade die Innerschweizer Kantone sehr stark für den Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern lobbyieren. Ausgehend von deren physischer, medialer und online-Präsenz, deren Informationsmaterial wie Erklär- und Werbevideos sowie von deren Anlässe in Bundesfernsehen ist davon auszugehen, dass sie ähnlichen Aufwand treiben wie wir ihn planen.

Der Kanton Basel-Landschaft hat sich bisher an den Lobbying-Aktivitäten mit einem Drittel beteiligt, folglich im gleichen Umfang wie er dies auch bei anderen übergeordneten Aufgaben der Bahnknoten-Entwicklung tut. Er will sich auch an den künftigen Lobbying-Aktivitäten in ähnlichem Umfang beteiligen – sowohl mit Eigenleistungen als auch mit finanziellen Mitteln für Drittleistungen – und klärt gegenwärtig die Möglichkeiten zur Finanzierung.

7.2.2 Beteiligung am Bahnkongress (ID C11)

Die bisher durchgeföhrten drei Bahnkongresse – letztmals Ende 2021 – haben erfolgreich dazu beigetragen, den Bahnausbau in Basel in der Politik und Fachwelt zu positionieren. Im Hinblick auf die Botschaft 2026 wurde die Ausrichtung dieses Anlasses geschärft und wurden und werden drei

²² Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), 2014 angenommen von Volk und Ständen.

weitere Bahnkongresse im Abstand von jeweils einem Jahr organisiert. Die Kongresse sollen deutlich mehr Personen ansprechen und unter dem Label «Bahn24», «Bahn25» und «Bahn 26» neu national ausgerichtet sein. Jedes Jahr wird ein anderes Schwerpunktthema gewählt und eine passende Gastregion an den Bahnkongress eingeladen, wodurch die nationale Perspektive betont und die Bildung von Allianzen gefördert wird.

Die «Bahn24» legte den Fokus auf die Perspektive BAHN 2050 des Bundes und den grenzüberschreitenden Regionalverkehr, als Partnerregion nahm der Kanton Genf teil. Die anvisierte deutliche Steigerung bei der Teilnehmerzahl von bisher circa 300 auf über 500 an der «Bahn24» konnte erreicht werden mit der damit verbundenen, wesentlich breiteren Ausstrahlung. Die «Bahn 25» wird dem Thema «Güterverkehr» gewidmet sein.

Mit vorliegendem Ratschlag werden Mittel von 140'000 Franken beantragt, damit sich Basel-Stadt als Trägerorganisation an den beiden Durchführungen Bahn25 und Bahn26 jeweils mit bis zu 70'000 Franken engagieren kann. Weitere Träger sind der Kanton Basel-Landschaft, die HKBB, die SBB und tireno.

7.2.3 Stakeholdermanagement (ID C12)

Im Wettbewerb um die Bundesmittel müssen die Aktivitäten im Stakeholdermanagement und im Lobbying bis zur Behandlung der Botschaft in den eidgenössischen Räten Ende 2026 oder Anfang 2027 deutlich intensiviert und auch darüber hinaus im Hinblick auf die nachfolgenden Ausbauschritte aufrechterhalten werden.

Für den Zeitraum bis Mitte 2027 sind vorgesehen:

- Mehrere Mandate zugunsten von Stakeholderpflege, Lobbying und Kommunikation
- Durchführung von Anlässen für Stakeholder uns insbesondere Bundesparlamentarier/innen
- Produktion und Distribution von Werbe- und Kommunikationsmittel

Die Mandate für die Stakeholderpflege, das Lobbying und die Kommunikation umfassen eine Vielzahl von Aufgaben wie:

- Lead und Gesamtkoordination der Massnahmen für Stakeholderpflege und Lobbying
- Führung von Gremien (Regionale Kommunikationsgruppe Bahnknoten, Taskforce Lobbying)
- Erarbeitung von Konzepten für Kommunikation und Lobbyingmassnahmen
- Erarbeiten von Argumentarien, Verdichten der «Messages», Entwickeln von «Storylines»
- Koordination von politischen Vorstößen
- Ermöglichen und Durchführen von Gesprächen mit Stakeholdern
- Ermöglichen und Durchführen von Sessionsanlässen
- Punktuelle Unterstützung bei der Medienarbeit

In Anlehnung an ähnliche Mandate werden Mittel im Umfang von 540'000 Franken über drei Jahre beantragt. Sie werden auf mindestens drei Aufträge aufgeteilt: Ein Direktmandat für Social Media-Leistungen, das eigentliche Lobbying-Mandat, das öffentlich submittiert wird, sowie ein kleineres Mandat für die Handelskammer beider Basel (HKBB) zur Fortsetzung ihres bisherigen Engagements rund um den Bahnknoten.

Im gleichen Zeitraum werden drei bis fünf Anlässe vorgesehen, die Basel-Stadt in der Regel zusammen mit Dritten durchführt. Für die Durchführung solcher Anlässe werden Mittel im Umfang von 50'000 Franken beantragt.

Unterstützend zur Lobbying- und Stakeholderarbeit sollen Kommunikationsmittel wie Webinhalte, Drucksachen, Erklärvideos, Projektvisualisierungen, 3D-VR-Welten, Stände oder Teile einer Ausstellung oder einer Art Pavillon produziert werden. Mit dem vorliegenden Ratschlag werden dafür insgesamt 120'000 Franken beantragt.

8. Finanzielle Auswirkungen

8.1 Bestehende Ausgabenbewilligung, Ausschöpfung, Prognose, Mittelbedarf

Die finanziellen Auswirkungen der einzelnen Vorhaben sind in den Kapiteln 5 bis 7 detailliert dargestellt. In der Summe ergibt sich folgendes Bild:

- mit dem Ratschlag I bewilligt 14.416 Mio. Franken
- beansprucht bis 31. Dezember 2023 3.658 Mio. Franken
- verbleibend aus Ratschlag I 10.758 Mio. Franken
- prognostizierter Mittelbedarf 18.006 Mio. Franken
- **zu bewilligen mit Ratschlag II 3.590 Mio. Franken**

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf		Zu bewilligen mit Ratschag II
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche	
A1	Beteiligung an Aufwand Stufe Bahnknoten		3'106'000		1'429'694		4'096'000	990'000
A11	Aufwand Stufe Bahnknoten		3'106'000		1'429'694		4'096'000	
B1	Kantonale Infrastrukturen: DEFINE		3'750'000		1'938'562		5'040'000	1'290'000
B11	Untersuchung von Stadträumen		1'000'000		265'239		1'000'000	
B12	Untersuchung von Tram-/Busnetz		300'000		55'827		500'000	
B13	Vorstudien im Umfeld von Bahnhöfen (inkl. Projektstelle)		2'250'000		1'555'265		3'340'000	
B14	Kommunikation BS		200'000		62'231		200'000	
B2	Kantonale Infrastrukturen: DESIGN		7'560'000		290'000		8'020'000	460'000
B21	Vorprojekt im Umfeld von Basel SBB		3'000'000		0		3'000'000	
B22	Weitere Vorprojekte im Umfeld von Bahnhöfen (inkl. Projektstelle)		4'560'000		290'000		5'020'000	
C1	Lobbying, Stakeholdermanagement		0		0		850'000	850'000
C11	Bahnkongress		0		0		140'000	
C12	Stakeholdermanagement		0		0		710'000	
TOT	Gesamttotal		14'416'000		3'658'256		18'006'000	3'590'000

8.2 Beantragte Mittel

Beantragt wird die Erhöhung von bisher 14'416'000 Franken um insgesamt 3'590'000 Franken auf 18'006'000 Franken wie folgt:

ID	Position	Fr.
A11	Personelle Ressourcen im Bereich der Gesamtkoordination («Bahnkoordinator») (Erhöhung / Erfolgsrechnung BVD)	990'000
B12 / B13	Vorstudien: Mehraufwand in Projekten (Erhöhung / Erfolgsrechnung BVD)	500'000
B13	Personelle Ressourcen im Bereich Planung («Define») (Erhöhung / Erfolgsrechnung BVD)	790'000
B22	Personelle Ressourcen im Bereich Projektierung («Design») (Erhöhung / Investitionsrechnung BVD, IB2 «Öffentlicher Verkehr»)	460'000
D11 / D12	Stakeholdermanagement und Lobbying (neu / Erfolgsrechnung BVD)	850'000
Total		3'590'000

9. Politische Geschäfte

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Dezember 2019 die nachstehende Motion Beat Leuthardt und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen:

«Die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz ist miserabel. Fahrgäste und Fahrpersonal werden grossem Stress ausgesetzt. Auch aus Stadtmarketing-Sicht taugt der Platz nicht als Aushängeschild.

Die anhaltende Kritik gegenüber der Verkehrssituation auf dem Bahnhofplatz führte in jüngerer Zeit zu positiven Vorschlägen vonseiten diverser Parteien (namentlich CVP, SVP, LDP und SP) und einer ganzen Reihe von Vorschlägen, die noch häufig sind oder vonseiten des Regierungsrates nicht beachtet wurden.

Im krassen Gegensatz dazu hat das Baudepartement den BVB den Auftrag erteilt, die Weichen und Schienenstücke "1 zu 1" zu ersetzen. Gute Ideen von Leuchtdioden bis Überdachung werden ignoriert.

Eine Grossbaustelle, welche einzig dazu dient, den aktuellen Zustand für weitere mindestens 15 Jahre zu zementieren, soll soweit möglich vermieden werden. Daher soll das aktuell laufende Projekt "1 zu 1-Ersatz" minimiert oder ganz gestoppt werden.

Die Unterzeichnenden fordern den sofortigen Stopp der "Erhalts-Planung" zugunsten konstruktiver Lösungen oder alternativ eine Minimierung der Sofortmassnahmen auf das absolut Dringliche.

Die konstruktiven Lösungen sollen insbesondere was folgt umfassen:

- Vermeidung von Querfahrten vor dem Bahnhofsgebäude (z.B. Linie 1 ganztags via Elisabethen - Bad. Bahnhof bzw. Blockumfahrung Bankverein statt wenden am SBB; neues Gleisstück Linie 8 Richtung Aeschenplatz - Innerstadt).
- Verbesserung der Sicherheit auf dem Centralbahnhofplatz (z. B. Einsatz von Leuchtdioden).
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Centralbahnhofplatz (z. B. bessere Überdachung).

Bis Dezember 2019 ist dem Grossen Rat ein Gesamtkonzept mit den allfälligen nötigen Kreditersuchen vorzulegen, das Massnahmen zur Erreichung der oben erwähnten Ziele enthält.

Beat Leuthardt, André Auderset, Joël Thüring, Andrea Elisabeth Knellwolf, Peter Bochsler, Jörg Vitelli, Aeneas Wanner, Raphael Fuhrer»

Der Regierungsrat berichtet dazu wie folgt:

9.1.1 Stand

Der Regierungsrat hat mit dem Zwischenbericht 19.5023.03 dem Grossen Rat berichtet, wie er die Situation auf dem Centralbahnhofplatz mit dem Bau des sogenannten Eulergleises (Verbindungsgleis in Richtung Aeschenplatz) bereits verbessert und damit eine wichtige Forderung der Motion umgesetzt hat.

Darüber hinaus verlangen die Motionäre ein Gesamtkonzept für die Verbesserung der Zustände am Centralbahnhofplatz. Mit Mitteln aus dem Ratschlag I hat der Regierungsrat dazu zuerst ein Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB erarbeiten lassen (siehe Kapitel 5.2.1.2). Es gibt eine Gesamtsicht über die angestrebte Entwicklung rund um den Bahnhof Basel SBB und zeigt auf, wie insbesondere mit neuen Bahnhofzugängen im Bereich von Margarethenbrücke und Markthalle der Centralbahnhofplatz längerfristig entlastet werden soll. Darauf aufbauend wurde die Vorstudie zum Stadtraum Bahnhof SBB durchgeführt, deren Ergebnisse in Kapitel 5.2.3.2 erläutert sind. Der Regierungsrat wird die Planung auf Basis der Vorstudie und in Abstimmung mit der SBB weiterführen und umsetzen. Damit wird insbesondere auch die Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf dem Centralbahnhofplatz weiter verbessert.

9.1.2 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle» mindestens so lange stehenzulassen bis eine Ausgabenbewilligung für den Bau einer neuen Margarethenbrücke beantragt wird.

9.2 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. November 2022 vom Schreiben 17.5445.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und entgegen dem Antrag des Regierungsrates den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Mit der kürzlich präsentierten Weiterbearbeitung des Herzstücks Regio-S-Bahn wurde als neues Element der Margarethenplatz präsentiert. Dieser Platz, als verbreiterte Margarethenbrücke, böte eine attraktive Verbindung zu den SBB-Perrons.

Mit dem Neubau der Margarethenbrücke könnte das Gleisfeld West im Bahnhof SBB/SNCF neu geordnet werden. Eine Verlängerung der Perrons bis zum neuen Platz wäre angesagt. Damit ergäbe sich ein attraktiver Übergang von der Tramlinie 2 von/nach Binningen zu den Zügen. Aber auch mit der Tramlinie 16 von/zur Heuwaage - Innenstadt wäre die Erreichbarkeit der Züge schneller als über den Centralbahnhof.

Weiter ergäben sich attraktive Umsteigepunkte für die Tramlinien 1 und 8, die am Brückenkopf/Markthalle halten. Damit würde sich ein Umweg für viele Passagiere über den Centralbahnhof erübrigen. Ein guter Westzugang zu den Perrons würde die Passerelle SBB entlasten, was zu einer besseren Verteilung der Gäste in den Zügen beitragen würde.

Mit dem Ausbau der Bahn Richtung Flughafen und Frankreich ist ein Neubau der Margarethenbrücke zwingend, damit normale Doppelstockzüge verkehren können. Das Herzstück Regio-S-Bahn benötigt in der Umsetzung noch einige Jahre. Um im Bahnknoten Basel schrittweise Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr zu erreichen, ist ein baldiger Neubau der Margarethenbrücke mit dem angedachten Margarethenplatz naheliegend. Er schafft weder ein Präjudiz, noch verhindert er zukünftige weitere Ausbauschritte.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob als "Baustein" im Projekt Bahnknoten Basel die Erneuerung der Margarethenbrücke mit der Idee des Margarethenplatzes unverzüglich an die Hand genommen und umgesetzt werden kann.

Jörg Vitelli, Oswald Inglis, Roland Lindner, Harald Friedl, Tim Cuénod, Michael Wüthrich, Dominique König-Lüdin, Danielle Kaufmann, Sibylle Benz, Stephan Luethi-Brüderlin, Barbara Wegmann, Beat Leuthardt, Aeneas Wanner, Raphael Fuhrer, Rudolf Rechsteiner, Heiner Vischer»

Der Regierungsrat berichtet dazu wie folgt:

9.2.1 Stand

Der Regierungsrat hat in seinem Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten von Basel (P200571) vom 29. April 2020 den Zusammenhang zwischen einem möglichen Neubau der Margarethenbrücke und den Planungen zum Ausbau des Bahnknotens Basel dargelegt und die Vorteile eines neuen Zugangs zu den Bahn-perrons ab der Margarethenbrücke bejaht. Der Grosse Rat hat am 9. September 2020 Mittel für weiterführende Vorstudien und Vorprojekte gesprochen, darunter auch Planungsmittel für die Margarethenbrücke, den Markthallenplatz und den Centralbahnhof. In der letzten Beantwortung des Anzugs im 2022 hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, den Grossen Rat mit einem Zwischenbericht über den Fortgang der Planungen im Raum Basel SBB auf dem Laufenden zu halten. Dieser Zwischenbericht liegt hiermit vor.

Mit diesen vom Grossen Rat genehmigten Mitteln wurden unter anderem das Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» (Kapitel 5.2.1.2) und die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» (Kapitel 5.2.3.2) erarbeitet. Die im Ausbauschritt 2035 geplante Ausgestaltung einer attraktiven Umsteigehaltestelle mit Perronzugang auf der verkehrsreduzierten Margarethenbrücke ist zentraler Bestandteil dieser Vorstudie.

Wie dargelegt wurde im Dezember 2023 zusammen mit der SBB der Studienauftrag («Wettbewerb») «Perronzugang Margarethen und Margarethenbrücke» gestartet. Mit den im Studienauftrag formulierten Randbedingungen und Anforderungen werden alle Anliegen des vorliegenden Anzugs abgedeckt. Namentlich wird eine Tramhaltestelle mittig auf der Brücke geplant, dazu ein direkter Zugang ab der Brücke auf alle Bahnperrons und schliesslich ein grosszügiger Brückenquerschnitt, der eine gute Aufenthaltsqualität ermöglicht und insbesondere dem Velo-, Fuss, und Tramverkehr die lang gewünschten, sicheren und zeitgemässen Platzverhältnisse bietet.

9.2.2 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz» mindestens so lange stehen zu lassen bis eine Ausgabenbewilligung für den Bau einer neuen Margarethenbrücke beantragt wird.

10. Prüfungen

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

11. Antrag

Der Grosse Rat nimmt den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel zur Kenntnis, im Speziellen die Erkenntnisse aus der bisherigen Planung zum Stadtraum Bahnhof SBB, die den weiteren Arbeiten zugrunde liegen sollen.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Mittel für die weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen mit Gesamtausgaben in der Höhe von 3'590'000 Franken gemäss nachstehendem Beschlussentwurf.

Ausserdem beantragen wir dem Grossen Rat gestützt auf unsere Ausführungen, die Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Besserer Bahnhofplatz für uns alle». Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz sowie den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «Margarethenplatz» stehenzulassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Kostenübersicht
- Synthesebericht Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» mit zwei Situationsplänen (Horizont 2050+ (Vision), Horizont 2035+)

Grossratsbeschluss

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

(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:

Der Grosse Rat nimmt den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel zur Kenntnis, im Speziellen die Erkenntnisse aus der bisherigen Planung zum Stadtraum Bahnhof SBB, die den weiteren Arbeiten zugrunde liegen sollen.

Für die weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen werden die mit GRB 20/37/12.1G am 9. September 2020 bewilligten Ausgaben von Fr 14'416'000 um Fr. 3'590'000 auf insgesamt Fr. 18'006'000 erhöht. Die zusätzlichen Mittel teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 990'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 3'106'000 auf Fr. 4'096'000 für die Beteiligung am Aufwand auf Stufe Bahnknoten für die Koordination zwischen Bahnplanung und Planung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes.
- Fr. 1'290'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 3'750'000 auf Fr. 5'040'000 für die Finanzierung der Planung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau (DEFINE) inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes.
- Fr. 460'000 für die Erhöhung der bisherigen Ausgaben von Fr. 7'560'000 auf Fr. 8'020'000 für die Finanzierung der Projektierung von kantonalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Herzstück und Bahnknotenausbau (DESIGN) inkl. Mittel für die befristeten Personalressourcen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Investitionsbereich 2, «Öffentlicher Verkehr».
- Fr. 850'000 für die Finanzierung von Lobbying und Stakeholdermanagement im Zusammenhang mit dem Bahnknotenausbau resp. dem «Herzstück» zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.

Kostenübersicht

ID	Titel	Ratschlag I		Stand per 31.12.2023		Prognose Mittelbedarf		Zu bewilligen mit Ratschag II
		Detail	Tranche	Detail	Tranche	Detail	Tranche	
A1	Beteiligung an Aufwand Stufe Bahnknoten		3'106'000		1'429'694		4'096'000	990'000
A11	Aufwand Stufe Bahnknoten		3'106'000		1'429'694		4'096'000	
	Anteil an externer Stabstelle Bahnknoten Basel	640'000		139'702		640'000		
	Anteil an Leistungen Dritter (auf Stufe Bahnknoten)	533'000		175'341		533'000		
	Personalaufwand BS	1'600'000		1'027'126		2'590'000		(990'000)
	Reserve	333'000		87'525		333'000		
B1	Kantonale Infrastrukturen: DEFINE		3'750'000		1'938'562		5'040'000	1'290'000
B11	Untersuchung von Stadträumen		1'000'000		265'239		1'000'000	
	Stadträume im Umfeld der Bahnhöfe und Haltestellen	1'000'000		265'239		1'000'000		
B12	Untersuchung von Tram-/Busnetz		300'000		55'827		500'000	
	Abstimmung auf Bahnangebot/-infrastruktur für Zielkund und einzelne Realisierungsstufen	300'000		55'827		500'000		(200'000) *
B13	Vorstudien im Umfeld von Bahnhöfen (inkl. Projektstelle)		2'250'000		1'555'265		3'340'000	
	Vorstudie Centralbahnhofplatz, Markthallenplatz, Margarethenbrücke (Ersatz)	800'000		1'001'893		1'000'000		(200'000) *
	Vorstudie Basel Mitte	100'000		0		100'000		
	Vorstudie Basel Klybeck	200'000		0		200'000		
	Vorstudie Basel Bad Bf	100'000		0		100'000		
	Vorstudie Basel St. Johann	100'000		0		100'000		
	Vorstudie Basel Solitude	100'000		29'735		150'000		(50'000) *
	Vorstudie Basel Morgartenring	100'000		44'618		150'000		(50'000) *
	Projektstellen Amt für Mobilität	750'000		479'019		1'540'000		(790'000) **
B14	Kommunikation BS		200'000		62'231		200'000	
	Kommunikation Phase DEFINE	200'000		62'231		200'000		
B2	Kantonale Infrastrukturen: DESIGN		7'560'000		290'000		8'020'000	460'000
B21	Vorprojekt im Umfeld von Basel SBB		3'000'000		0		3'000'000	
	Vorprojekt Centralbahnhofplatz, Markthallenplatz, Margarethenbrücke (Ersatz)	3'000'000		0		3'000'000		
B22	Weitere Vorprojekte im Umfeld von Bahnhöfen (inkl. Projektstelle)		4'560'000		290'000		5'020'000	
	Vorprojekt Basel Mitte	300'000		0		300'000		
	Vorprojekt Basel Klybeck	1'000'000		0		1'000'000		
	Vorprojekt Basel Bad Bf	500'000		0		500'000		
	Vorprojekt Basel St. Johann	500'000		0		500'000		
	Vorprojekt Basel Solitude	500'000		0		500'000		
	Vorprojekt Basel Morgartenring	500'000		0		500'000		
	Projektstelle Städtebau & Architektur	1'260'000		290'000		1'260'000		
	Projektstelle Stadtgärtnerei	0		0		460'000		(460'000)
C1	Lobbying, Stakeholdermanagement		0		0		850'000	850'000
C11	Bahnkongress	0		0		140'000		
	Beteiligung BS an bahn25, bahn26	0		0		140'000		(140'000)
C12	Stakeholdermanagement	0		0		710'000		
	Mandate für Stakeholderpflege, Lobbying und Kommunikation	0		0		540'000		(540'000)
	Anlässe für Stakeholder, Parlamentarier und dgl.	0		0		50'000		(50'000)
	Werbemittel (Web, Print, Video/Animation, Stand, Ausstellung oder dgl.)	0		0		120'000		(120'000)
TOT	Gesamttotal		14'416'000		3'658'256		18'006'000	3'590'000

* Total Fr. 500'000 zus. Mittel für Planungen (Define) | ** Total Fr. 790'000 zus. Mittel für Personalressourcen (Define)



Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB

Synthesebericht

Kunde

Bau- und Verkehrsdepartement des
Kantons Basel-Stadt
Mobilität

Datum

6. September 2023



Impressum

Datum

6. September 2023

Bericht-Nr.

07370.000 Vers. 04

Verfasst von

Basler & Hofmann:

Ulrike Huwer (PL)

Elias Staudinger (PL-Stv.)

Vanessa Zurbrügg

Sergio Eguidazu

Viviane Rogenmoser

Patrick Schönholzer

Pascale Tschamper

Van de Wetering Atelier für Städtebau:

Han van de Wetering

Samuel Amman

Matilde Negri

Grand Paysage:

Karine Grand

c/o Basler & Hofmann AG

Ingenieure, Planer und Berater

Forchstrasse 395

Postfach

CH-8032 Zürich

T +41 44 387 11 22

Verteiler

**Bau- und Verkehrsdepartement
des Kantons Basel-Stadt**

Mobilität

Dirk Foerster

Rainer Franzen

Barbara Auer

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Vorstudie	1
1. Ausgangslage	3
2. Leitideen und Ziele	6
3. Zielzustand 2050+ – Ausbau Bahnhof, ein neues Gesamtverkehrssystem und begrünte attraktive Stadträume	8
4. Zwischenzustand 2035+ – Anpassungen im Stadtraum für die Integration der neuen, nördlichen Bahnzugänge	11
5. Machbarkeit, Flächenbilanz und Etappierung	14
6. Fazit	16

Zusammenfassung der Vorstudie

Die Erschliessungsanlagen des Bahnhofs Basel SBB sind bereits heute zu Spitzenzeiten überlastet. Dasselbe gilt für den Centralbahnhofplatz. Mit der geplanten Erweiterung des Bahnangebots wird sich dieser Zustand noch verschärfen. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist daher eng verbunden mit der Kapazitätssteigerung der zugehörigen Publikums- bzw. Erschliessungsanlagen, der Anpassung des umliegenden Stadtraums und der besseren Anbindung an das städtische Verkehrsnetz.

Auf der Basis des Entwicklungskonzepts «Stadtraum Bahnhof SBB» hat das Bau- und Verkehrsdepartement die Vorstudie «Basel Bahnhof SBB, Stadtraum Nord (BaSNo)» erarbeitet. Sie umfasste ursprünglich den Perimeter Centralbahnhofplatz – Markthallenplatz – Margarethenbrücke und definiert unter anderem die Anforderungen für eine zwischen SBB und Basel-Stadt abgestimmte Entwicklung in diesem Raum. Im Rahmen der Bearbeitung wurde die Notwendigkeit erkannt, den Studienperimeter, insbesondere um den südlich an die Margaretenbrücke angrenzenden Stadtraum sowie die Meret Oppenheim-Strasse, zu erweitern.

Die Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB» hat das Entwicklungskonzept kohärent weitergeführt und bietet eine gute Grundlage für die zukünftige Erschliessung des Stadtraums um den Bahnhof Basel SBB. Insgesamt wird der Bahnhof SBB besser in die Stadt eingebunden als heute. Auch betreffend Stadtclima und Freiraum werden spürbare Verbesserungen ermöglicht. Der motorisierte Individualverkehr wird im Umfeld des Bahnhofes auf ein stadtverträgliches Mass reduziert.

Betrachtet werden zwei Zeithorizonte: Der Horizont Zwischenzustand 2035+ ist abgestimmt auf den Ausbauschritt 2035 des Bundes (SBB): Dieser sieht den Bau eines neuen Perronzugangs Margarethen sowie damit verbundene Anpassungen an Gleis- und Perronanlagen vor. Der Horizont Zielzustand 2050+ korrespondiert mit dem langfristigen Zielzustand des Ausbaus des Bahnknotens Basel mit Herzstück.

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

- Die Personenströme zwischen dem Bahnhof Basel SBB und der Stadt können - wie angestrebt - besser verteilt werden. Zwischen der Markthalle und dem Elsässertor kann ein weiterer grosser Zugangsort zum Bahnhof, der sogenannte «Markthallenplatz¹» geschaffen werden. Als ÖV-Umsteigeknoten trägt er zu einer deutlichen Entlastung des Centralbahnhofplatzes bei. Damit verteilen sich die Personenströme zwischen dem Bahnhof Basel SBB und der Stadt wie angestrebter besser.
- Um die für einen solchen ÖV-Umsteigeknoten notwendigen Platzverhältnisse in der Viaduktstrasse freizuspielen, muss der Platzverbrauch des motorisierten Individualverkehrs (MIV) deutlich reduziert werden.
- Eine Tram-Direktverbindung zwischen Markthallenplatz und Elisabethenstrasse / Kirschgarten trägt ebenfalls zu einer spürbaren Entlastung des Centralbahnhofplatzes sowie zu einer Beschleunigung des Tramverkehrs bei.

¹ Bei den Bezeichnungen «Markthallenplatz» und «Markthallenpark» handelt es sich um Arbeitstitel, nicht um offizielle Ortsbezeichnungen.

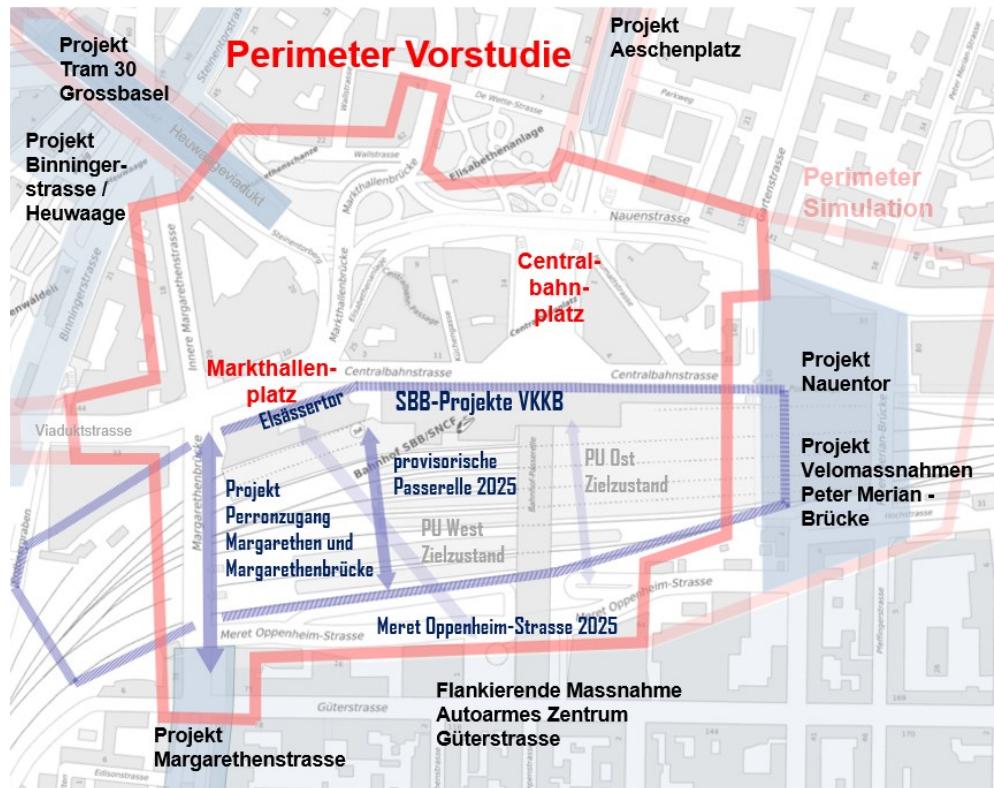
- Die Markthallenbrücke steht einer solchen Tramverbindung und einer besseren Verknüpfung von Stadt und Bahnhof im Weg und muss daher abgebrochen werden. Der neu entstehende Kreuzungsbereich der Nauenstrasse wird auf ein städtisches Mass umgewandelt. Dies ist bereits für den Zwischenzustand 2035+ notwendig.
- Der Abbruch der Markthallenbrücke sowie die Reduktion der Strasseninfrastruktur an diesem Ort spielen Flächen frei, die entsiegelt werden können und die grosszügig genug sind, um hier einen «Markthallenpark¹» entstehen zu lassen.
- Das Tram 30 Grossbasel lässt sich mit zwei verschiedenen Streckenführungen ab dem Heuwaageviadukt in den Stadtraum Bahnhof SBB einbinden. Ein Variantenentscheid ist abhängig von der weiteren Tramnetzentwicklung und bleibt deshalb bewusst offen.
- Die wesentliche Umgestaltung des Centralbahnhofplatzes kann erst zum Zielzustand 2050+ erfolgen, weil bis dann die heutige Anzahl der Tramperrons noch benötigt wird. Einzelne Verbesserungen sowie eine grundsätzliche Entlastung können aber bereits im Zwischenzustand 2035+ erreicht werden.
- Kompatibel hierzu können in der Nauenstrasse vor dem Centralbahnhofplatz mittels Spurreduktionen Flächen zugunsten des Fussverkehrs und für Begrünungsmassnahmen umgenutzt werden.
- Die Etappierung und Realisierungsabfolge in den Teilaräumen des Stadtraums rund um den Bahnhof SBB ist auch abhängig von verschiedenen Faktoren, wie den Ausbauetappen und der Realisierungsreihenfolge des Bundes beim Bahnknotenausbau sowie von Fortschritten anderer kantonaler Projekte. Die Abhängigkeiten untereinander sind komplex und derzeit nur vereinfacht erfassbar.

1. Ausgangslage

Durch die laufende Verbesserung des Bahnangebots am Bahnhof Basel SBB, in Zusammenspiel mit geplanten Ausbauten und Veränderungen des Bahnhofs (Verschieben Perrons Richtung Westen, Zugänge zu allen Perrons von der Margarethenbrücke, Durchgangsbahnhof) wird die Anzahl der Menschen, die den Bahnhof täglich benutzen, weiter steigen und sich die Wege vom und zum Bahnhof verändern.

Im «Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB» (2020) werden die Wirkungen auf den Stadtraum und die daraus entstehende Zielrichtung aufgezeigt. Mit dem Ausbau der Zugänge zum Bahnhof verändert sich das Gefüge des Stadtraumes auf der Nordseite des Bahnhofs Basel SBB massgeblich. Bei der Markthalle, Margarethenbrücke und Elsässertor soll ein neuer «Markthallenplatz» etabliert werden, der zukünftig neben dem Centralbahnhof zu einem vollwertigen, zusätzlichen Bahnhofzugang und Umsteigeort wird.

Aus Sicht Bahnhof sind funktional alle Verkehrsmittel auf dem Platz entsprechend anzuzuordnen und die Orientierung wie auch Repräsentation und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Aufbauend auf das «Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB» galt es im Rahmen der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB diese Ansätze zu vertiefen und einen ganzheitlichen Lösungsansatz für Stadtraum, Verkehr und Stadtclima zu erarbeiten.



Perimeter Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB und Nachbarprojekte

Wesentliche Taktgeber sind die verschiedenen Ausbauschritte des Bahnhofs und damit zusammenhängende Veränderungen im Tram- und Busnetz. Es werden in dieser Vorstudie die folgenden (Zeit-) Horizonte definiert:

Horizont 2025 (Ist-Zustand)

- _ STEP AS 2025: Leistungssteigerung Knoten Basel und Überbrückungsmassnahmen
Publikumsanlagen: Neues Gleis 20; Anpassung Perrons;
- _ Provisorische Passerelle als Überbrückungsmassnahme
- _ Anpassung der Meret Oppenheim-Strasse
- _ «Eulergleis» am Centralbahnhof: Die Linie 8 kreuzt nicht mehr direkt vor dem Bahnhofsgebäude, sondern vor der Nauenstrasse (in Betrieb seit 2023)

Horizont 2035+ (Zwischenzustand)

- _ Erneuerung der Margarethenbrücke inkl. SBB-Projekt «Perronzugang Margarethen»
- _ Anpassungen von Perronanlagen und Gleisfeld, somit Verschiebung der Zughalteorte in Richtung Westen
- _ Tramnetzentwicklungen: Tramlinie 17 als zusätzliche Linie aus Richtung Margarethen über Centralbahnhof in Richtung Kirschgarten; Linie 1 wendet nicht mehr auf dem Centralbahnhof (Weiterfahrt in Richtung Kirschgarten)
- _ Integration Tram 30 in den Bahnhofsraum
- _ Buslinie 50 in Richtung Flughafen wird ersetzt durch S-Bahn Anbindung Flughafen

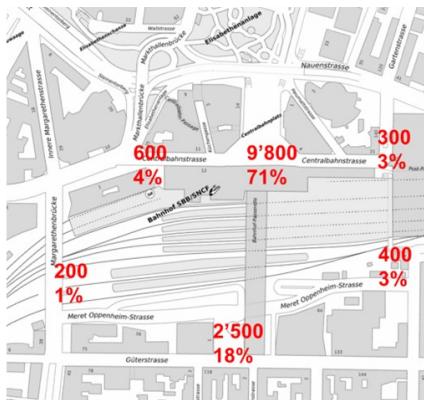
Horizont 2050+ (Zielzustand)

- _ Herzstück Bahnhof SBB inkl. Tiefbahnhof
- _ Neue Personenunterführung West als Bahnzugang (Rückbau der provisorischen Passerelle)
- _ Elsässertor wird zum Aufnahmegebäude der SBB durch Verbindung mit der Personenunterführung West
- _ Neue Personenunterführung Ost als Bahnzugang
- _ Führung der Tramlinie 8 via Kirschgarten - Wettsteinachse, nicht mehr via Aeschenthalplatz

Alle Herausforderungen gilt es für verschiedene Zeitzustände zu lösen und jeweils eine Aufwärtskompatibilität sicherzustellen. Es braucht einen etappierbaren Stadtumbau. Im Rahmen des Projektes gilt es die verschiedenen Zustände wie auch Zwischenschritte dahingehend zu konkretisieren. Die Ergebnisse der Planungen für den Zielzustand 2050+ sind in den Planungen für den Zwischenzustand 2035+ so zu berücksichtigen, dass letzterer mit möglichst wenig Aufwand in den Zielzustand überführt werden kann.

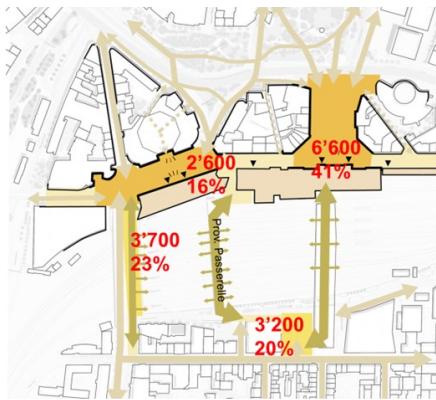
Der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB führt zu einem Wachstum der Personenströme mit Bezug zum Stadtraum bis 2050 um 40% und bis 2035 um 20% und vor allem zu einer anderen Verteilung der Personen im Stadtraum. Den Stadtraum, die Verkehrsführung und das Tramnetz gilt es darauf auszurichten – für qualitative Freiräume, für eine nachhaltige, klimaangepasste Stadtentwicklung und für attraktive Wege zum Bahnhof wie auch darüber hinaus.

Heute / 2019



13'800 Personen insgesamt
(ohne bahnfremde auf der Margarethenbrücke)
Quelle: Erhebung 2020*120% Corona-Ausgleich

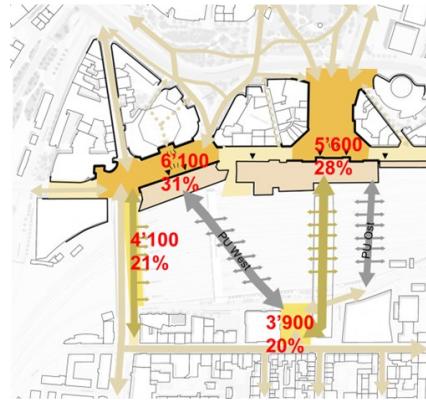
2035+



16'100 Personen insgesamt

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

2050+



19'700 Personen insgesamt

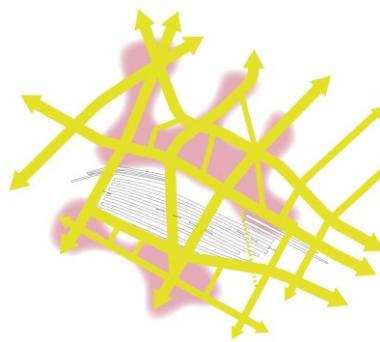
Entwicklung der Personenströme mit Bezug zum Stadtraum in den verschiedenen Ausbauschritten der SBB und der kantonalen Bevölkerungsentwicklung

Das erhöhte Personenaufkommen durch den Bahnhof, aber auch das Wachstum und die Verdichtung der Stadt generell, erhöhen die Anforderungen an den öffentlichen Raum. Die beiden Bahnhofsplätze sind damit nicht nur Transiträume für Reisende, sondern auch bedeutende öffentliche Freiräume – für die umliegenden Nutzungen, für die Innenstadt, für die gesamte Bevölkerung. Mit ihren vielen, repräsentativen Gebäudefronten sind die Plätze ausserdem bedeutende Identitätsträger. Um ein effizientes Verkehrs- und Raumsystem für die Zukunft zu erhalten, ist eine Umverteilung von Flächen notwendig – weg von Fahrspuren - hin zu mehr Zirkulationsflächen für den Fussverkehr, hitzemindernde Beläge, schattenspendende Bäume und zu einem attraktiven Aufenthalt sowie zu einer guten Vernetzung mit dem ÖV und Veloverkehr.

2. Leitideen und Ziele

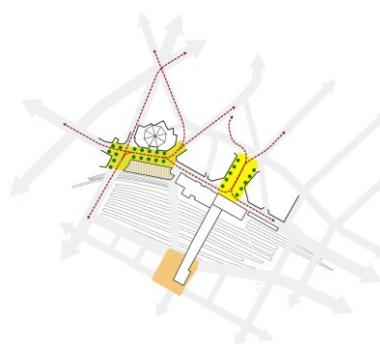
Die wichtigste Grundlage für die vorliegende Vorstudie ist das Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB. Darin ist eine umfangreiche Zielsetzung für Verkehr und Raum entwickelt worden. Aus Analyse und Zielsetzung des Entwicklungskonzepts wurden in dieser Vorstudie die folgenden wesentlichen Leitideen für den Stadtraum im Bahnhofsumfeld abgeleitet. Sie prägen die Entwicklung der Lösungsansätze.

Leitidee 1: Potenzial des Fussverkehrs



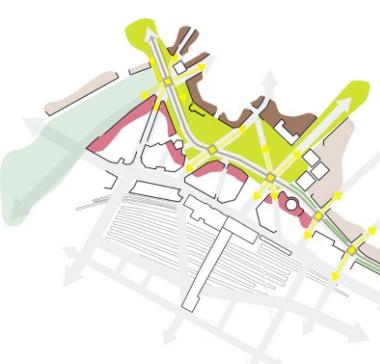
- Der Bahnhofsraum bildet das räumliche Scharnier zwischen Bahnhof, Innenstadt und Quartieren
- Priorität hat der Fussverkehr. Es gibt grosszügige Gehbereiche und attraktive Querungen.
- Es gibt einen kohärenten Stadtraum mit durchgehenden Längs- und Querachsen für den Fussverkehr.
- Die klare Hierarchie der Achsen führt zu einer logischen Fussverkehrsführung und einer guten Orientierung.
- Der Fussverkehr ist auch Laufkundschaft. Die Publikumsnutzungen profitieren von den Frequenzen.

Leitidee 2: Zwei unterschiedliche nördliche Bahnhofsplätze



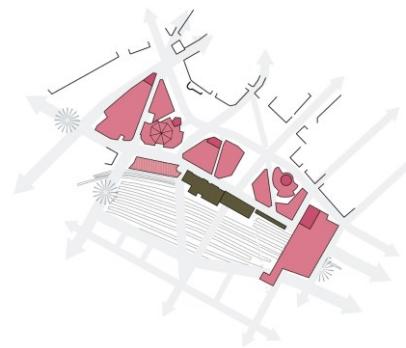
- Der Centralbahn- und Markthallenplatz als nördliche Bahnhofsplätze bieten den Hauptzugang zur Bahn. Sie sind aber unterschiedlich bezüglich Gestaltung, Nutzung und Funktion.
- Die beiden Bahnhofsplätze haben einen grossstädtischen Charakter und bieten einen Repräsentationsraum für die attraktiven Gebäudefronten. Es gibt eine hohe Aufenthaltsqualität und eine klimaangepasste Gestaltung.
- Der Markthallenplatz entlastet den Centralbahnhofplatz dank der Verteilung der Fussverkehrsströme und ÖV-Haltestellen.
- Es gibt attraktive Umsteigebeziehung Bahn-Tram-Bus und eine gute Einbettung der Velostationen im Stadtraum.
- Die neue Tramführung und Haltestellenanordnung ermöglichen eine zielführende Liniennetzentwicklung.

Leitidee 3: Die Nauenstrasse als Saumlinie zur Innenstadt



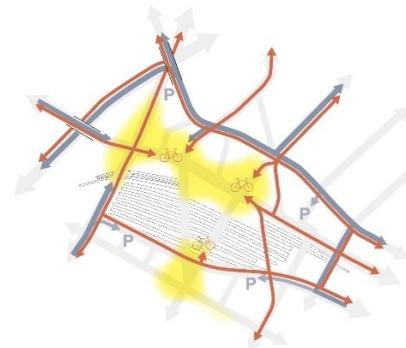
- Zwischen Bahnhofsquartier und Innenstadt gibt es einen grosszügigen, zusammenhängenden Grünzug.
- Der Grünzug Nauenstrasse folgt der historischen Wallanlage. Es entsteht eine dicht begrünte, vielseitig nutzbare Parkanlage.
- Die Nauenstrasse und die einzelnen Knoten sind kompakt gestaltet.
- Die Lage am «Park» gilt als Standortqualität. Die Ränder des Bahnhofsquartiers und der Innenstadt sind attraktiv und gut erkennbar.
- Die Parkanlage bietet neue Fussverkehrsverbindungen zur Innenstadt und lenkt somit die Fussverkehrsströme. Dafür gibt es neue, attraktive Querungsstellen an logischen, strategischen Orten (Übergang Steinenvorstadt, Elisabethenstrasse, Aeschengraben).
- Mit dem Grünzug der Nauenstrasse sind die Grünräume Birsig, Bollwerk-Promenade, Elisabethenanlage und Aeschengraben miteinander vernetzt.

Leitidee 4: Die Bahnhofsblöcke: ortsspezifischer Städtebau



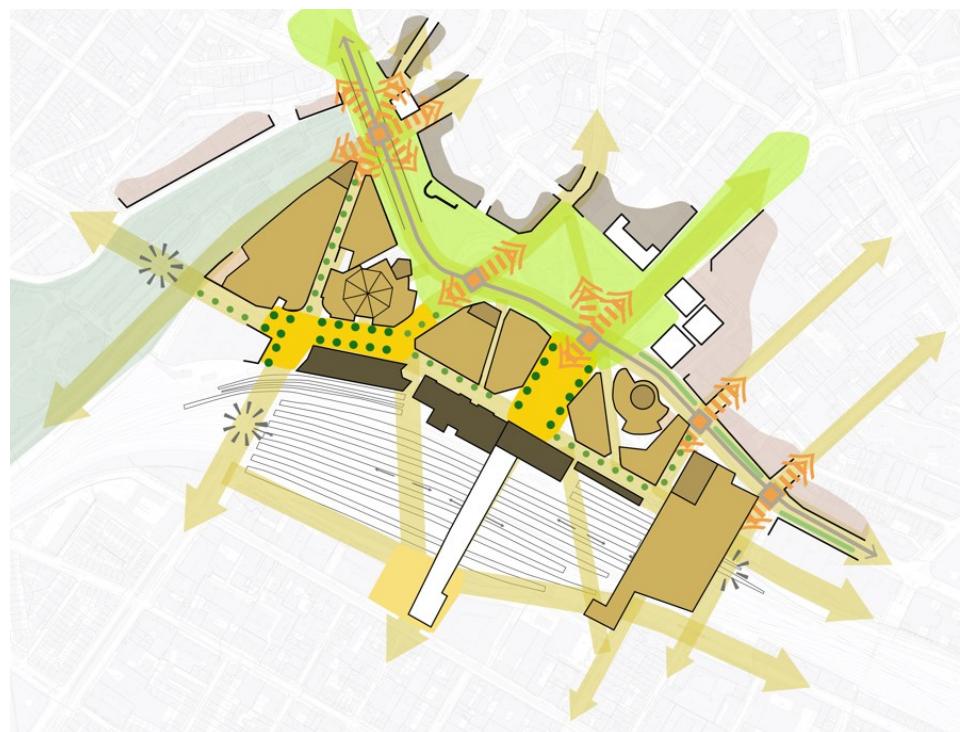
- Die Bahnhofsblöcke des nördlichen Bahnhofsquartiers bilden spezielle Bausteine mit aktiven Erdgeschossen und öffentlichen Nutzungen. Das Erneuerungspotenzial wird für eine qualitative Stadtentwicklung genutzt.
- Mit einer guten Nutzungsdurchmischung sind die Stadträume des Bahnhofsquartiers auch in der Nacht belebt.
- Die Entwicklung der Bahnhofsblöcke trägt zur Orientierung im Stadtraum bei.
- Eine Besonderheit sind die Aussichtspunkte bei der Margarethen- und Peter Merian-Brücke sowie beim Birsigviadukt.

Leitidee 5: Profitieren vom Verkehr



- Die Führung der Verkehrsströme ist auf die Eignung und Ansprüche der Stadträume abgestimmt.
- Im direkten Bahnhofsumfeld haben ÖV und Fussverkehr Priorität.
- Die zweite Priorität hat der Veloverkehr. Es gibt eine hohe Durchlässigkeit und gute Erreichbarkeit der Velostationen.
- Die dritte Priorität hat der MIV. Er wird grundsätzlich um das direkte Bahnhofsumfeld herum gelenkt. Die MIV-Kapazität ist dabei angebotsorientiert auf das Personenaufkommen und die räumlichen Ansprüche angepasst (verträglich integrierbare MIV-Menge).
- Eine verträgliche Integration von Verlagerungen auf andere Achsen mit ÖV ist sicherzustellen
- Erschließung und Anlieferung des Bahnhofsquartiers sind sichergestellt.

In der Überlagerung und Zusammenschau der Leitideen ergibt sich das folgende Leitbild:

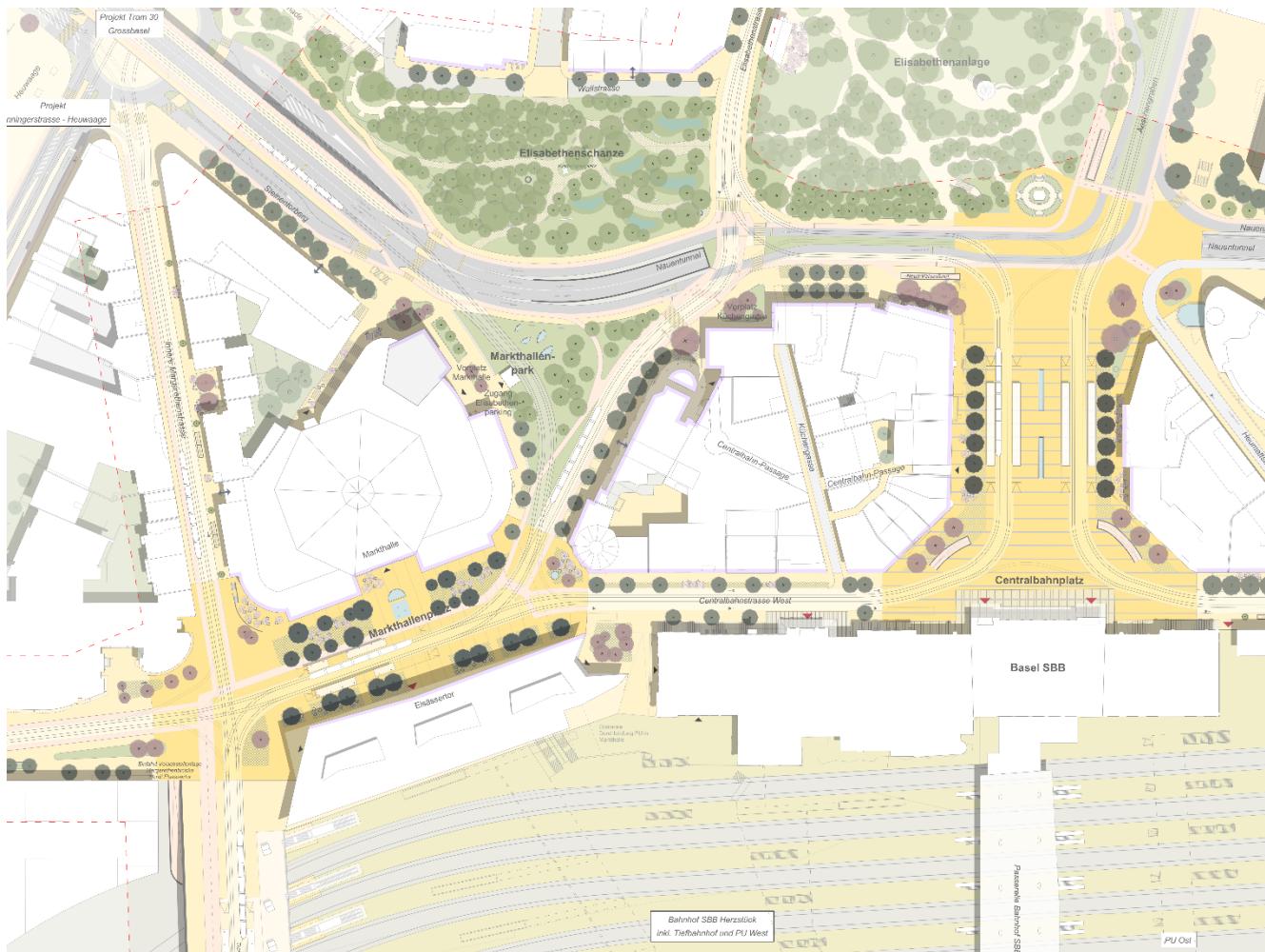


Leitbild Verkehr und Stadtraum

3. Zielzustand 2050+ – Ausbau Bahnhof, ein neues Gesamtverkehrssystem und begrünte attraktive Stadträume

Das Zielbild 2050+ zeigt eine langfristige Vision, wie die verschiedenen Ideen und Ansprüche aus den Leitideen konkretisiert werden können. Mit dem Tiefbahnhof und der neuen Personenunterführung entsteht bei der Markthalle mit dem neuen Markthallenplatz ein zweiter Hauptzugang des Bahnhofs. Das Zielbild zeigt entsprechend Markthallen- und Centralbahnhofplatz als grosszügige Bahnhofsplätze, mit guten Platzverhältnissen für die grossen Fussverkehrsströme. Sie sind attraktiv und repräsentativ gestaltet, begrünt und autofrei. Auf beiden Plätzen liegen wichtige Tramhaltestellen.

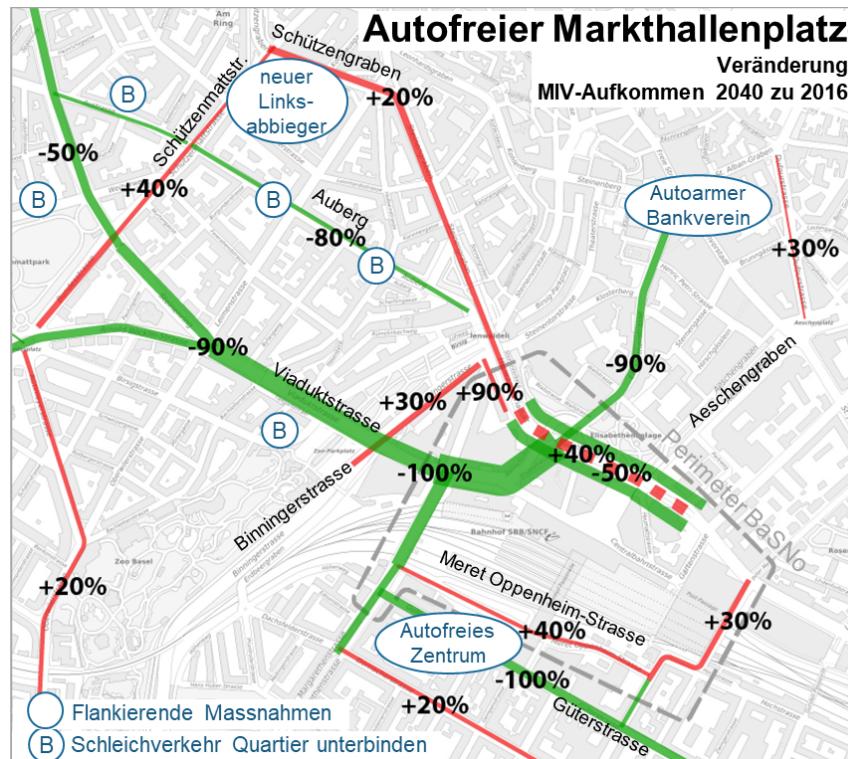
Zentrales Element ist der Rückbau der Markthallenbrücke und die Transformation des überbreiten Verkehrsraums der Nauenstrasse zur kompakten Hauptstrasse und grosszügigen Grünanlage zwischen Heuwaage und Aeschengraben. Der thermische Hotspot der Innenstadt wird gekühlt und erhält ein grosses Retentionspotenzial. Mit der neuen Grünanlage entstehen aber auch neue, direkte Fuss- und Veloverbindungen zwischen Bahnhof und Innenstadt. Damit lassen sich die Fussverkehrsströme lenken.



Situation Zielzustand 2050+

Ein zentrales Thema für die Funktionalität und Attraktivität des zukünftigen Bahnhofs-umfelds ist der Umgang mit dem MIV. Durch den Ausbau des Bahnhof SBB steigen die Anforderungen an den Markthallenplatz von Seiten ÖV und Fussverkehr. Dadurch ist eine grosszügige MIV-Führung auf dem Markthallenplatz wie heute nicht mehr möglich. Im Rahmen eines breiten Variantenstudiums zu Traminfrastruktur, MIV-Führung, Haltestellenanordnung und Stadtraum hat sich gezeigt, dass die konsequenteste Reaktion, um alle Anforderungen an den Raum (Fussverkehr, Aufenthalt, Klima, Velo, etc.) zu erfüllen, ein autofreier Markthallenplatz ist. Insbesondere die Markthallenbrücke verstellt die Orientierung und unterbindet den Bezug zwischen Innenstadt und Bahnhof. Ein Rückbau macht diese Verknüpfung wieder möglich, reduziert die Verkehrsflächen und bietet die Chance, die Grünanlage bis zur Heuwaage zu erweitern.

Wenn mit einem autofreien Markthallenplatz der Verkehr aus der Viaduktstrasse und von der Margarethenbrücke nicht mehr über den Markthallenplatz geführt werden können, ergeben sich grossräumige Auswirkungen auf den MIV. Flankierende Massnahmen müssen sicherstellen, dass alle Quartiere weiterhin erschlossen sind und kein Quartier durch Ausweichverkehr mehr belastet wird. Den Durchgangswiderstand an zentraler Stelle im HVS-Netz zu erhöhen, bietet aber auch die Chance gesamthaft eine MIV-Reduktion zu erzielen.



Autofreier Markthallenplatz mit flankierenden Massnahmen und Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen gemäss Auswertung im Gesamtverkehrsmodell Region Basel (GVM)

Für die Führung des Tram 30 gibt es zwei Varianten, die direkte Führung auf den Markthallenplatz und die indirekte Führung auf den Centralbahnhof. Die direkte Führung vom Heuwaageviadukt auf den Markthallenplatz im Zusammenspiel mit der Tramverbindung Elisabethen und weiter in Richtung Margarethenbrücke ist gleisgeometrisch

anspruchsvoll, insbesondere mit einer erhöhten neuen Margarethenbrücke. Die Höhe der neuen Margarethenbrücke wird in einem separaten Studienauftrag von SBB und Kanton Basel-Stadt festgelegt. Alternativ könnte das Tram 30 auch über die Nauenstrasse via Centralbahnhof und dann weiter in Richtung Münchensteinerbrücke geführt werden. Idealerweise wird der Entscheid zur Führung der Tram 30 durch die Tramnetzentwicklung gefällt.

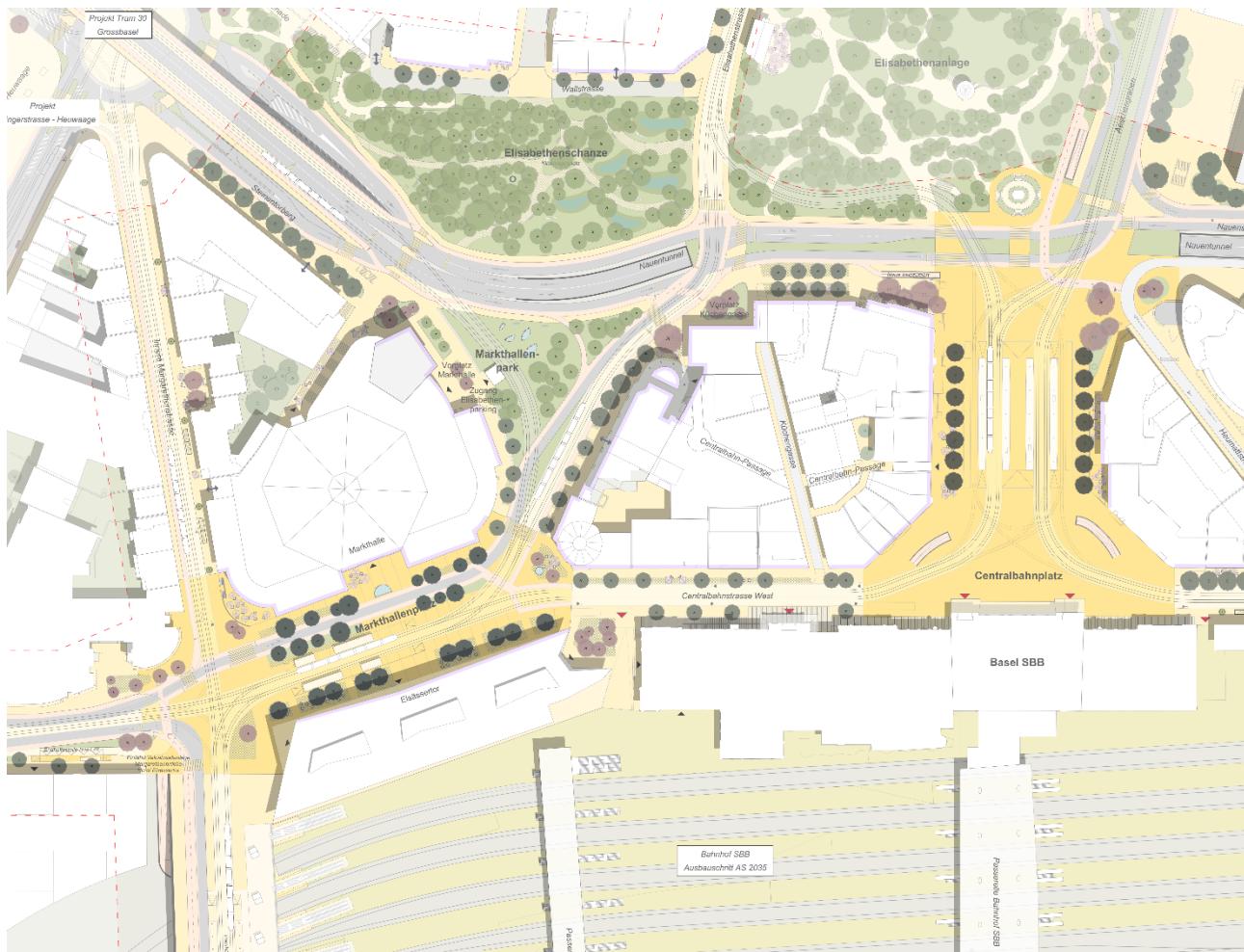
Auf dem Centralbahnhofplatz soll eine gleisfreie Mitte für die Fussgänger:innen bis zur Querung in die Elisabethenanlage ausgebildet werden. Eine symmetrische Anordnung von Haltestellen und Gleisen schafft es, auf die monumentale Gesamtkomposition von Bahnhof, Platz, Strassburger Denkmal und Grünanlage Bezug zu nehmen.

Der Weg zum Zielzustand 2050+ muss früh beginnen, alle Etappen sind möglichst aufwärtskompatibel auszustalten, um mehrmalige Anpassungen zu verhindern. Nicht alles kann auf einmal umgesetzt und verändert werden. Für den Fall, dass manche Etappen sehr viel später oder gar nicht umgesetzt werden, müssen solide dauerhafte Zwischenzustände gewährleistet werden. Auch der Zugang zur neuen Personenunterführung West beim Markthallenplatz als neuer Bahnzugang ist mitzudenken. Die Ausbauten der Traminfrastruktur inkl. des Tram 30 sind bereits bis 2035 vorgesehen, um auf die ersten Schritte des Bahnhofsausbau zu reagieren. Im Anschluss an diese, im folgenden Kapitel "Zwischenzustand 2035+" beschriebenen Traminfrastruktur-Massnahmen, kann dann auch der Centralbahnhof grundlegend gemäss Zielbild 2050+ umgebaut werden.

4. Zwischenzustand 2035+ – Anpassungen im Stadtraum für die Integration der neuen, nördlichen Bahnzugänge

Bereits mit dem Ausbauschritt 2025 der SBB wird die provisorische Passerelle errichtet. Mit dem beschlossenen und finanzierten Ausbauschritt 2035 der SBB wird der Perronzugang Margarethen erstellt. Die Halteorte der Züge und damit auch die Personenströme verschieben sich dann bereits massgeblich nach Nord-Westen hin. Den Stadtraum gilt es darauf abgestimmt und aufwärtskompatibel zum Zielzustand 2050+ anzupassen.

Wesentliche Bausteine, um auf die Veränderungen reagieren zu können und wesentliche Etappen zum Zielzustand 2050+ sind der Rückbau der Markhallenbrücke in Verbindung mit einer direkten Tramverbindung in die Elisabethenstrasse. So kann die Reisezeit einiger Tramlinien zum Bahnhof wie auch darüber hinaus verkürzt werden und vor allem in den Spitzensstunden auch der Markthallenplatz als erste Bahnhofshaltestelle aus Richtung Innenstadt angefahren werden. So können Anreize geschaffen werden, dass sich die Personenströme zum Bahnhof auf alle Zugänge verteilen und der Centralbahnhof entlastet wird.



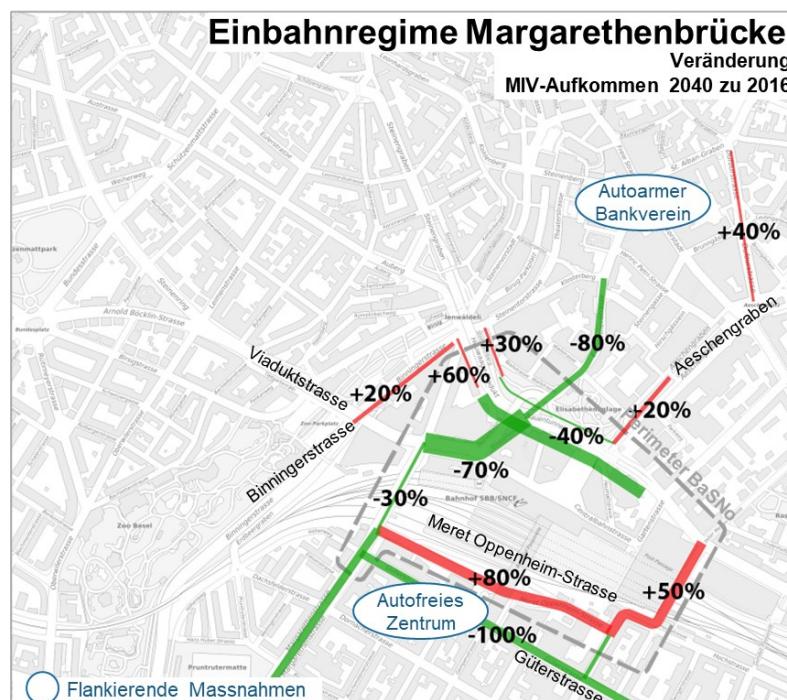
Situation Zwischenzustand 2035+

Ein anderer, wesentlicher Baustein ist die neue Margarethenbrücke. Diese schliesst an den Perronzugang Margarethen an und bietet Platz für eine behindertengerechte bzw. BehiG-konforme Tramhaltestelle. Die neue Höhenlage der Brücke stellt vor allem für den südlichen Brückenkopf und das Zusammenspiel mit der Margarethenstrasse eine Herausforderung dar.

Um auch auf dem Markthallenplatz eine MIV-Entlastung und somit Platz für die Personenströme, für ein erhöhtes Tramangebot sowie für eine Aufwertung und zu erreichen, wird ein neues MIV-Regime etabliert: Der MIV wird im Einbahnregime um den Bahnhof geführt; aus Richtung Viaduktstrasse über die Margarethenbrücke, Meret Oppenheim-Strasse und Peter Merian-Brücke zur Nauenstrasse. In der Gegenrichtung verbleibt der Verkehr auf der heutigen Route über den Markthallenplatz. Auf dem Markthallenplatz und der Margarethenbrücke verkehrt der MIV damit im Einbahnregime. Der in diesem Perimeter als letzter verbleibende Bus der Linie 48 wird westlich des Markthallenplatzes in der Viaduktstrasse gewendet.

Um im Knoten Viaduktstrasse / Markthallenplatz / Margarethenbrücke MIV und Tram vollständig voneinander zu entflechten, wird die Margarethenbrücke dann ebenso im Einbahnregime befahren. Die Haupterschliessung des Gundeli erfolgt vor allem über die Peter Merian-Brücke. Gleichzeitig kann mit der Güterstrasse als Zentrumsachse und mit einem flankierenden Einbahnsystem das gesamte Quartier weiter beruhigt und der MIV auf der Meret Oppenheim-Strasse gebündelt werden.

Die Auswirkungen dieses MIV-Regimes wurde mit dem Gesamtverkehrsmodell GVM untersucht. Sie beschränken sich im Wesentlichen auf das nähere und weitere Bahnhofsumfeld, wobei insbesondere die Meret Oppenheim-Strasse wie auch die Peter Merian-Brücke eine deutliche Mehrbelastung erfahren.



Einbahnregime Markthallenplatz und Margarethenbrücke mit Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Bahnhofsumfeld gemäss Auswertung GVM

Diese Verlagerungen sind stadtverträglich bewältigbar, die Machbarkeit konnte mittels Verkehrssimulation mit dem Programm VISSIM nachgewiesen werden. Sie führen zu erhöhten Anforderungen an die stadträumliche Integration der Meret Oppenheim-Strasse und die Veloführung entlang dieser Strecke. Ein entsprechender Gestaltungsvorschlag wurde im Rahmen dieser Vorstudie ausgearbeitet.

Die Nauenstrasse kann oberhalb des Nauentunnels von heute insgesamt 6 Spuren auf eine Fahrspur pro Richtung reduziert werden. Das Queren der Fahrbahn für den Fussverkehr wird entsprechend kürzer, sicherer und einfacher, die Dominanz des MIV wird aufgehoben. Der MIV wird bis auf die Relationen von und zum Aeschengraben und zur Viaduktstrasse im Nauentunnel gebündelt.

Ein grosser Vorteil ergibt sich damit nicht nur für die bedeutende Fussverkehrsverbindung zwischen Bahnhofsgebiet und Innenstadt. Ein besonderer Mehrwert ist auch die stadträumliche Verknüpfung von Centralbahnhofplatz und Elisabethenanlage / De Wette-Park. Die ursprüngliche Gesamtkomposition vom monumentalen Bahnhofplatz und Grünanlage, mit dem Strassburgerdenkmal in der Symmetriearchse des historischen Bahnhofsgebäudes, wird wiederhergestellt.

Für den Veloverkehr können ebenfalls weitreichende Verbesserungen ausgebildet werden. Auch wo die Abbiegebeziehungen für den MIV eingeschränkt werden, erhält das Velo vielfältige Verzweigungsmöglichkeiten. Mit der Margarethenbrücke und den weiterführenden Routen via Innere Margarethenstrasse und Markthallenpark wird eine wichtige Stadtquerung und Vernetzung der Quartiere aufgewertet. Die Nauenstrasse erhält zwischen Heuwaage / Heuwaageviadukt und Aeschengraben eine attraktive Veloführung. Die Durchfahrt via Centralbahnhofplatz wird dadurch entlastet, ist aber im Mischverkehr (mit reduzierter Geschwindigkeit) weiterhin möglich.

Im Bahnhofsumfeld sollen im Zielzustand 2050+ ca. 8'500 – 11'000 Veloabstellplätze angeboten werden. Neue Abstellplätze sollen vor allem in bestehenden Gebäuden, möglichst durch Umnutzung von vorhandenen Flächen sowie in den beiden Brückenwiderlagern der neuen Margarethenbrücke angeboten werden.

5. Machbarkeit, Flächenbilanz und Etappierung

Die verkehrstechnischen und geometrischen Überprüfungen haben grundsätzlich die Machbarkeit der einzelnen Infrastruktureingriffe gezeigt. Die Geometrie der Tramgleise im Zusammenspiel mit einer direkten Führung des Tram 30 am Markthallenplatz, der Tram-Direktverbindung zur Elisabethenstrasse sowie die neue Höhenlage der neuen Margarethenbrücke stellen eine Herausforderung dar.

Erschliessung und Anlieferung werden aufgrund der vergrösserten Seitenräume wesentlich einfacher als heute. Zufahrten zu den Auto-Parkierungsanlagen bleiben grundsätzlich erhalten, ebenso wie die bestehende Ausnahmetransportroute und die Notfallachsen im Perimeter.

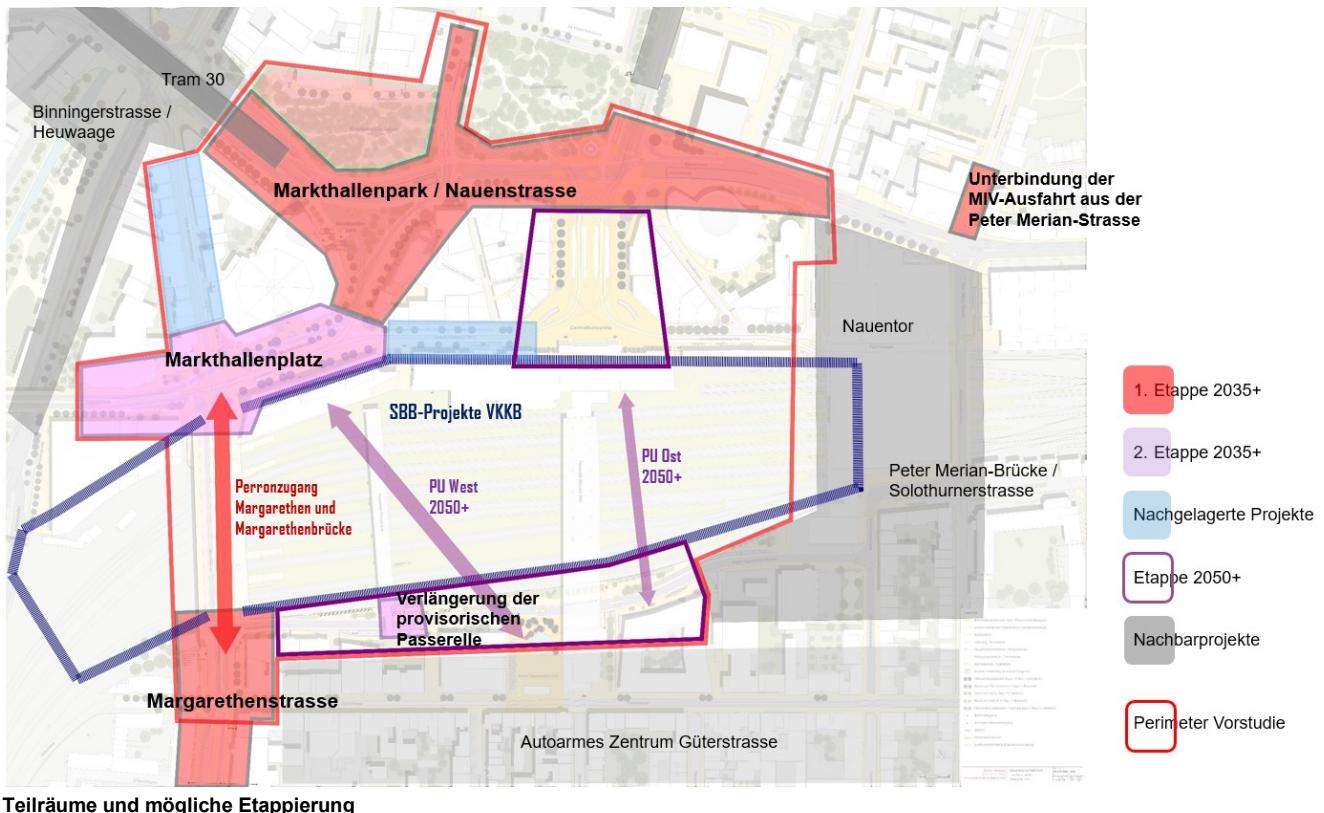
Die Verkehrsflächen für den MIV nehmen stark zugunsten von Flächen für Plätze, Wege und Park ab. Obwohl wesentlich mehr Verkehr, vor allem in Form von Fussgänger:innen, Trams und ihren Fahrgästen sowie Velofahrenden erwartet werden, kann der Flächenverbrauch in Grenzen gehalten werden. Es können wesentlich mehr unversiegelte Flächen ausgestaltet, neue Grünflächen ausgebildet und ca. 200 Bäume neu gepflanzt werden.

	IST	Zustand 2035+	Veränderung zum IST-Zustand	Zielbild 2050+	Veränderung zum IST-Zustand
Verkehrsflächen	47'300	37'100	-20%	34'500	-30%
davon unversiegelt (Grüntrasse)	600	1'400	130%	1'090	80%
Verteilung der Verkehrsflächen:					
ÖV	27%	36%		38%	
Velo	10%	24%		27%	
MIV	63%	40%		35%	
Fussgängerflächen	29'600	38'900	30%	41'500	40%
davon unversiegelt in %	1'700 6%	4'800 12%	180%	6'900 17%	310%
Grünflächen	8'800	11'800	30%	11'800	30%
Unversiegelt gesamt	11'100	18'000	60%	19'790	80%
in % der Gesamtfläche	13%	21%		23%	
Anzahl Bäume	190	380	100%	420	120%

Baum- und Flächenbilanz – Verteilung des Raumes, Nutzung durch die einzelnen Verkehrsmittel und Versiegelung im Gesamtperimeter der Vorstudie

Mit dem Rückbau der Markthallenbrücke gewinnt die Stadt eine neue Parkanlage, die an die umliegenden Grünflächen anknüpft. Neben der Verbesserung der Fuss- und Velowege werden die Grünflächen besser vernetzt, die Aufenthaltsqualität und die Luftqualität für Jung und Alt verbessert. Damit verbessert sich auch das Stadtklima zwischen Bahnhof und Innenstadt, eine Hitzeinsel wird entschärft. Die Neigung der Elisabethenschanze und des Markthallenparks kann für eine abgestufte Gestaltung mit Retention, Kinderspielplatz und Aufenthaltsplätzen genutzt werden.

Für das neue Gesamtbild im Stadtraum Bahnhof SBB wirken sehr viele Teilräume und Massnahmen zusammen. Es bestehen Abhängigkeiten der Massnahmen untereinander und deren zeitliche Abfolge. Aus den Realisierungsetappen lassen sich Rückschlüsse auf weiteren Klärungsbedarf und für die weiteren Planungsschritte ableiten.



6. Fazit

Die Veränderungen und Aufwertungen der Räume bringen nicht nur die notwendige Kapazität für die zukünftige Mobilität rund um den Bahnhof, sondern auch zahlreiche stadträumlichen Vorteile. Der Bahnhof Basel SBB und das Bahnhofsquartier werden zu einem integralen Bestandteil der Innenstadt. Dabei kommen die Potenziale der Fussverkehrsströme als Laufkundschaft zur Geltung. Dies trägt zur Belebung und wirtschaftlichen Aktivierung des gesamten Innenstadtraums bei.

Die Stadträume können grossräumig umgestaltet werden, mit vielen Bäumen und unversiegelten Flächen. Die ortsbaulichen Qualitäten, mit attraktiven, repräsentativen Bauten und besonderen stadträumlichen Gesamtkompositionen, werden sichtbar. Das Bahnhofsumfeld wird zum Identitätsträger und Visitenkarte der Stadt. Die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeiten zur Aneignung, z.B. durch attraktive Erdgeschossnutzungen, werden stark verbessert.

Ein besonderer Mehrwert ist die Umgestaltung des Verkehrsraums der Nauenstrasse und Markthallenbrücke zu einer vielseitig nutzbaren, attraktiven Parkanlage. Die Verdoppelung der Fläche der Elisabethen anlage durch die neue Parkanlage – die Elisabethenschanze – bedeutet eine hohe Standortqualität für die angrenzenden Bauten und Quartiere, für die Stadtbewohner und -besucher. Der entsiegelte Boden kann mehr Wasser aufnehmen, es können mehr Bäume gepflanzt werden. Die geneigte Lage bietet Platz für Retentionsanlagen, die in der Parkgestaltung integriert werden. Als Beitrag zu den zahlreichen Klimainitiativen in Basel sind jegliche Verbesserungen geschätzt und willkommen.



Visualisierung Wegfall der Markthallenbrücke 2035+, heute (oben) – nach Umgestaltung (unten)



Visualisierung Markthallenplatz 2035+, heute (oben) – nach Umgestaltung (unten)



Visualisierung Nauenstrasse vor dem Centralbahnhof 2035+, heute (oben) – nach Umgestaltung (unten)

Zielzustand 2050+ - Tram 30 direkt



