



# 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

---

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



## Zusammenfassung der Vorstudie

Die Erschliessungsanlagen des Bahnhofs Basel SBB sind bereits heute zu Spitzenzeiten überlastet. Dasselbe gilt für den Centralbahnplatz. 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 Centralbahnplatz – 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 Margarethenbrücke 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 Stadtklima 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 Ausbauschnitt 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 «Markthallenplatz<sup>1</sup>» geschaffen werden. Als ÖV-Umsteigeknoten trägt er zu einer deutlichen Entlastung des Centralbahnplatzes bei. Damit verteilen sich die Personenströme zwischen dem Bahnhof Basel SBB und der Stadt wie angestrebt 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 Centralbahnplatzes sowie zu einer Beschleunigung des Tramverkehrs bei.

---

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

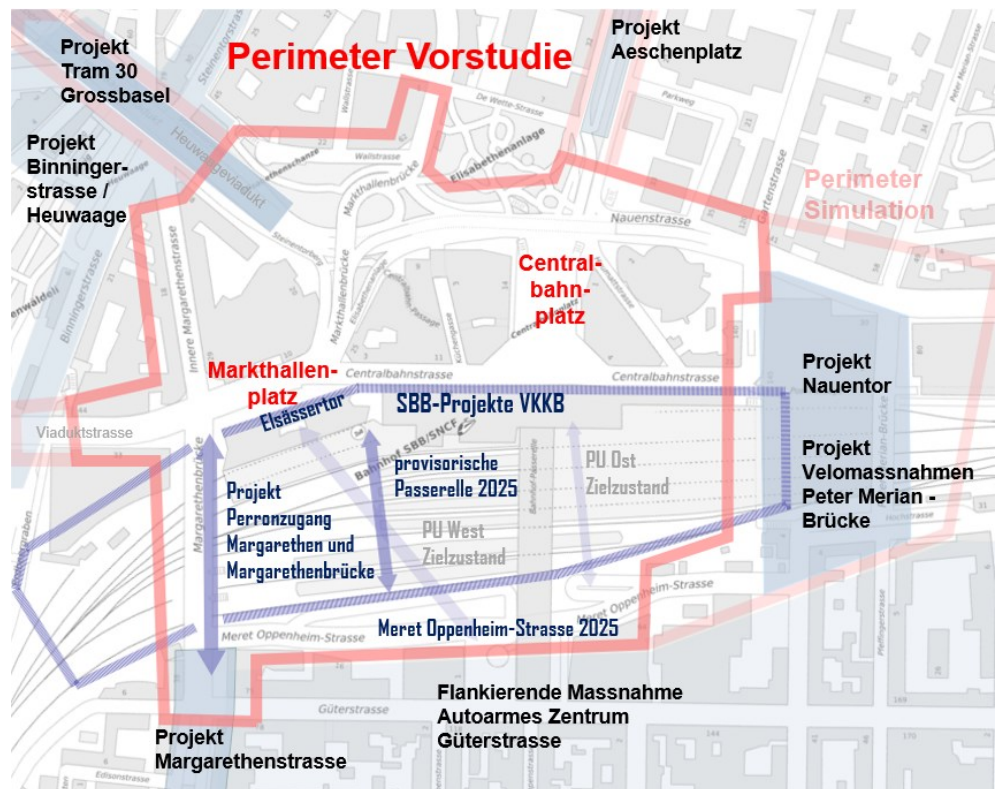
- Die Markthallenbrücke steht einer solchen Tramverbindung und einer besseren Verknüpfung von Stadt und Bahnhof im Weg und muss daher abgebrochen werden. Der neu entstehende Kreuzungsbereich der Nauenstrasse wird auf ein städtisches Mass umgewandelt. Dies ist bereits für den Zwischenzustand 2035+ notwendig.
- 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 «Markthallenpark<sup>1</sup>» 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 Centralbahnplatzes 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 Centralbahnplatz mittels Spurreduktionen Flächen zugunsten des Fussverkehrs und für Begrünungsmassnahmen umgenutzt werden.
- Die Etappierung und Realisierungsabfolge in den Teilräumen des Stadtraums rund um den Bahnhof SBB ist auch abhängig von verschiedenen Faktoren, wie den Ausbautappen 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 «Markthalenplatz» etabliert werden, der zukünftig neben dem Centralbahnplatz zu einem vollwertigen, zusätzlichen Bahnhofszugang und Umsteigeort wird.

Aus Sicht Bahnhof sind funktional alle Verkehrsmittel auf dem Platz entsprechend anzuordnen 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 Stadtklima 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 Centralbahnplatz: 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 Centralbahnplatz in Richtung Kirschgarten; Linie 1 wendet nicht mehr auf dem Centralbahnplatz (Weiterfahrt in Richtung Kirschgarten)
- \_ Integration Tram 30 in den Bahnhofsräum
- \_ Buslinie 50 in Richtung Flughafen wird ersetzt durch S-Bahn Anbindung Flughafen

**Horizont 2050+ (Zielzustand)**

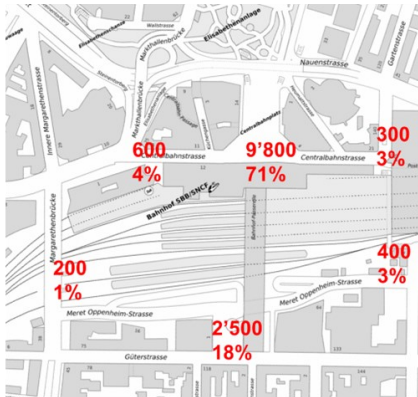
- \_ Herzstück Bahnhof SBB inkl. Tiefbahnhof
- \_ Neue Personenunterführung West als Bahnzugang (Rückbau der provisorischen Passerelle)
- \_ Elsässertor wird zum Aufnahmegebäude der SBB durch Verbindung mit der Personenunterführung West
- \_ Neue Personenunterführung Ost als Bahnzugang
- \_ Führung der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

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.

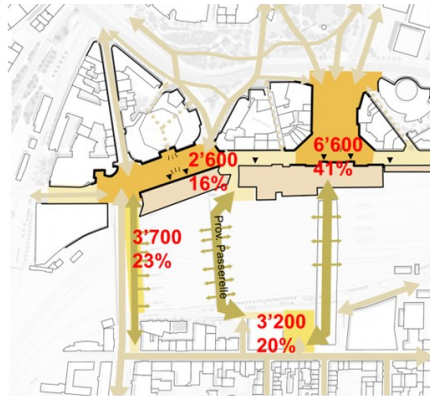


### Heute / 2019



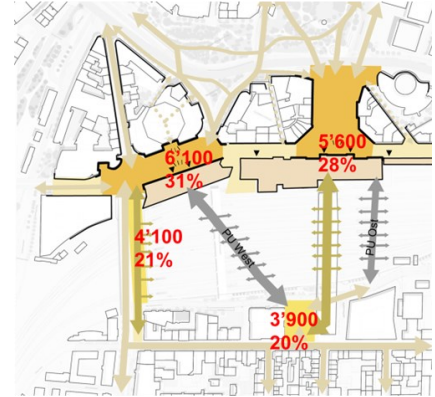
13'800 Personen insgesamt  
(ohne bahnfremde auf der Margarethenbrücke)  
Quelle: Erhebung 2020\*120% Corona-Ausgleich

### 2035+



16'100 Personen insgesamt

### 2050+



19'700 Personen insgesamt

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

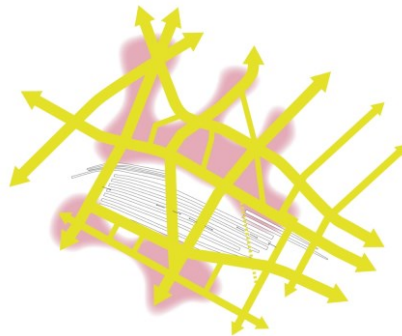
### Entwicklung der Personenströme mit Bezug zum Stadtraum in den verschiedenen Ausbausritten der SBB und der kantonalen Bevölkerungsentwicklung

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

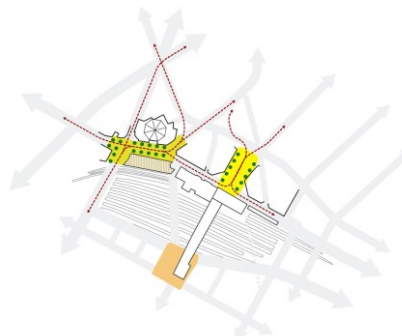
Die wichtigste Grundlage für die vorliegende Vorstudie ist das Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB. Darin ist eine umfangreiche Zielsetzung für Verkehr und Raum entwickelt worden. Aus Analyse und Zielsetzung des Entwicklungskonzepts wurden in dieser Vorstudie die folgenden wesentlichen Leitideen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

### Leitidee 1: Potenzial des Fussverkehrs



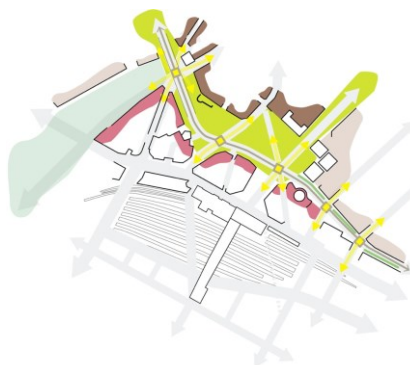
- \_ Der Bahnhofsraum bildet das räumliche Scharnier zwischen Bahnhof, Innenstadt und Quartieren
- \_ Priorität hat der Fussverkehr. Es gibt grosszügige Gehbereiche und attraktive Querungen.
- \_ Es gibt einen kohärenten Stadtraum mit durchgehenden Längs- und Querachsen für den Fussverkehr.
- \_ Die 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



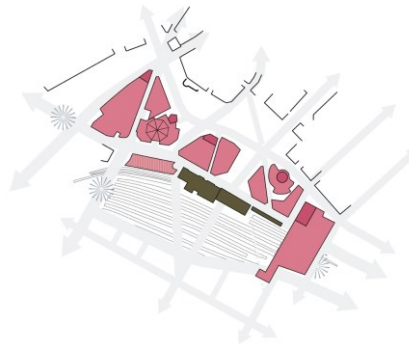
- \_ Der Centralbahn- und Markthallenplatz als nördliche Bahnhofsplätze bieten den Hauptzugang zur Bahn. Sie sind aber unterschiedlich bezüglich Gestaltung, Nutzung und Funktion.
- \_ Die beiden Bahnhofsplätze haben einen grossstädtischen Charakter und bieten einen Repräsentationsraum für die attraktiven Gebäudefronten. Es gibt eine hohe Aufenthaltsqualität und eine klimaangepasste Gestaltung.
- \_ Der Markthallenplatz entlastet den Centralbahnplatz 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 Bahnhofsblocke: ortsspezifischer Städtebau



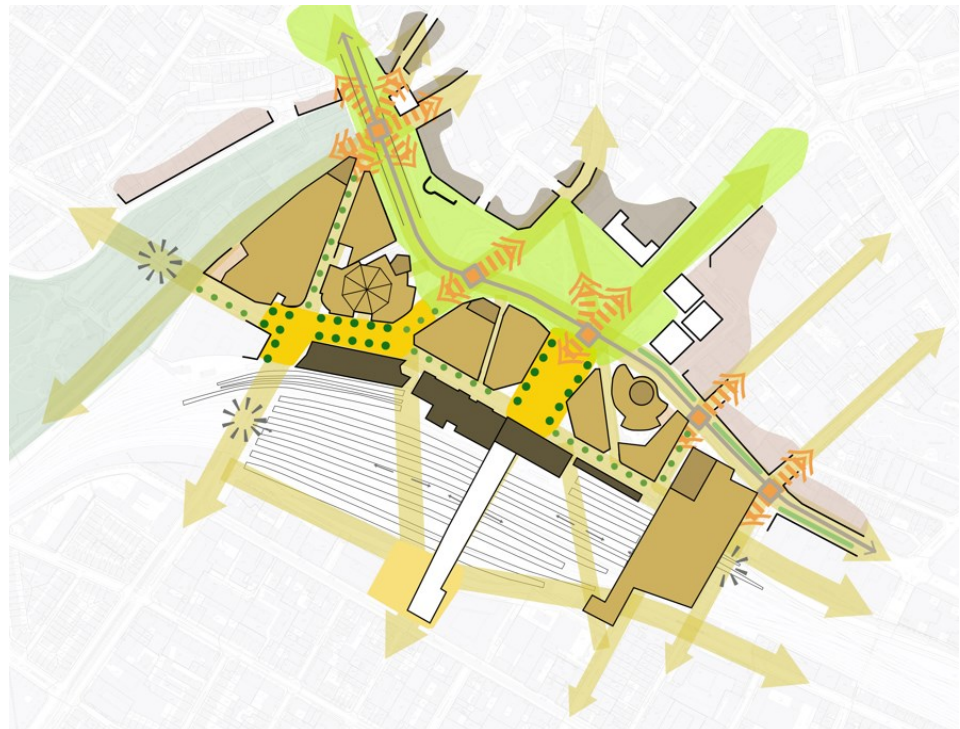
- Die Bahnhofsblocke des nördlichen Bahnhofsquartiers bilden spezielle Bausteine mit aktiven Erdgeschossen und öffentlichen Nutzungen. Das Erneuerungspotenzial wird für eine qualitative Stadtentwicklung genutzt.
- Mit einer guten Nutzungsdurchmischung sind die Stadträume des Bahnhofsquartiers auch in der Nacht belebt.
- Die Entwicklung der Bahnhofsblocke 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:



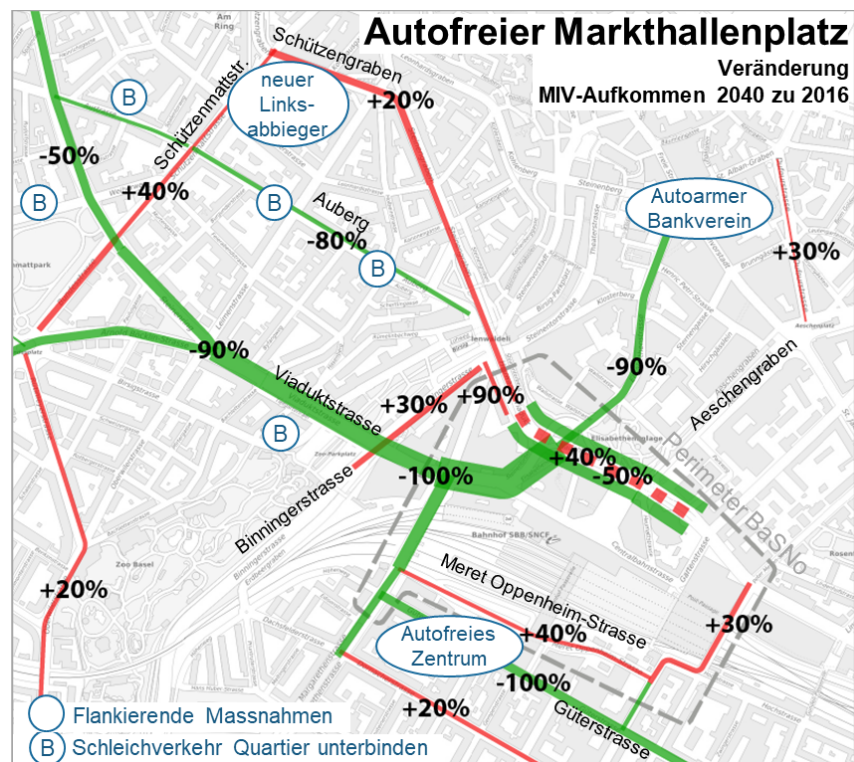
Leitbild Verkehr und Stadtraum



**Situation Zielzustand 2050+**

Ein zentrales Thema für die Funktionalität und Attraktivität des zukünftigen Bahnhofsumfelds 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 mehrbelastet 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 Centralbahnplatz. 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 Naunstrasse via Centralbahnplatz und dann weiter in Richtung Münchensteinerbrücke geführt werden. Idealerweise wird der Entscheid zur Führung der Tram 30 durch die Tramnetzentwicklung gefällt.

Auf dem Centralbahnplatzes 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 auszugestalten, 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 Bahnhofsbaus zu reagieren. Im Anschluss an diese, im folgenden Kapitel "Zwischenzustand 2035+" beschriebenen Traminfrastruktur-Massnahmen, kann dann auch der Centralbahnplatz grundlegend gemäss Zielbild 2050+ umgebaut werden.

### Situation Zwischenzustand 2035+

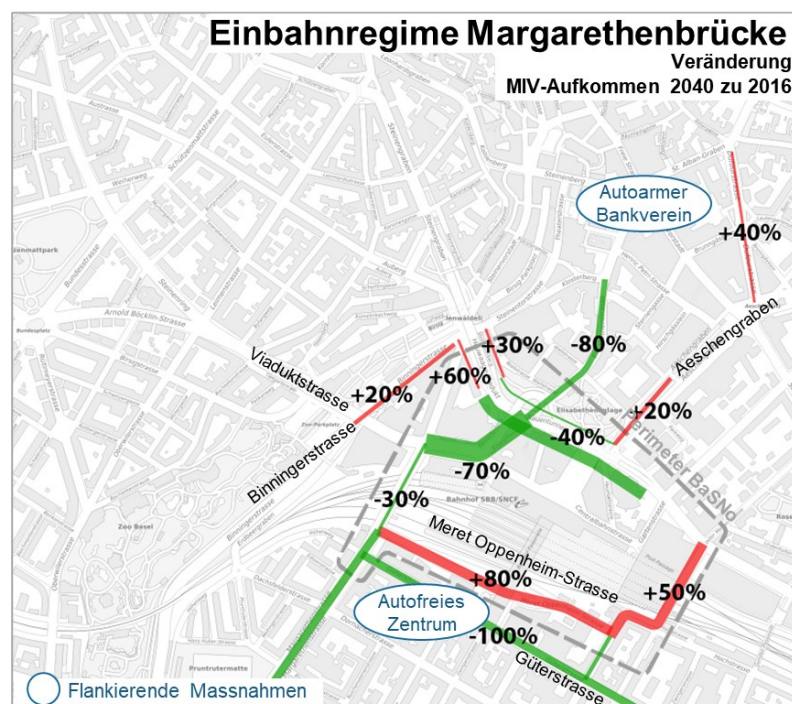


Ein anderer, wesentliche Baustein ist die neue Margarethenbrücke. Diese schliesst an den Perronzugang Margarethen an und bietet Platz für eine behindertengerechte bzw. BehiG-konforme Tramhaltestelle. Die neue Höhenlage der Brücke stellt vor allem für den südlichen Brückenkopf und das Zusammenspiel mit 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 Bahnhofsgelände und Innenstadt. Ein besonderer Mehrwert ist auch die stadträumliche Verknüpfung von Centralbahnplatz und Elisabethenanlage / De Wette-Park. Die ursprüngliche Gesamtkomposition vom monumentalen Bahnhofplatz und Grünanlage, mit dem Strassburgerdenkmal in der Symmetrieachse des historischen Bahnhofsgeländes, 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 Centralbahnplatz 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.

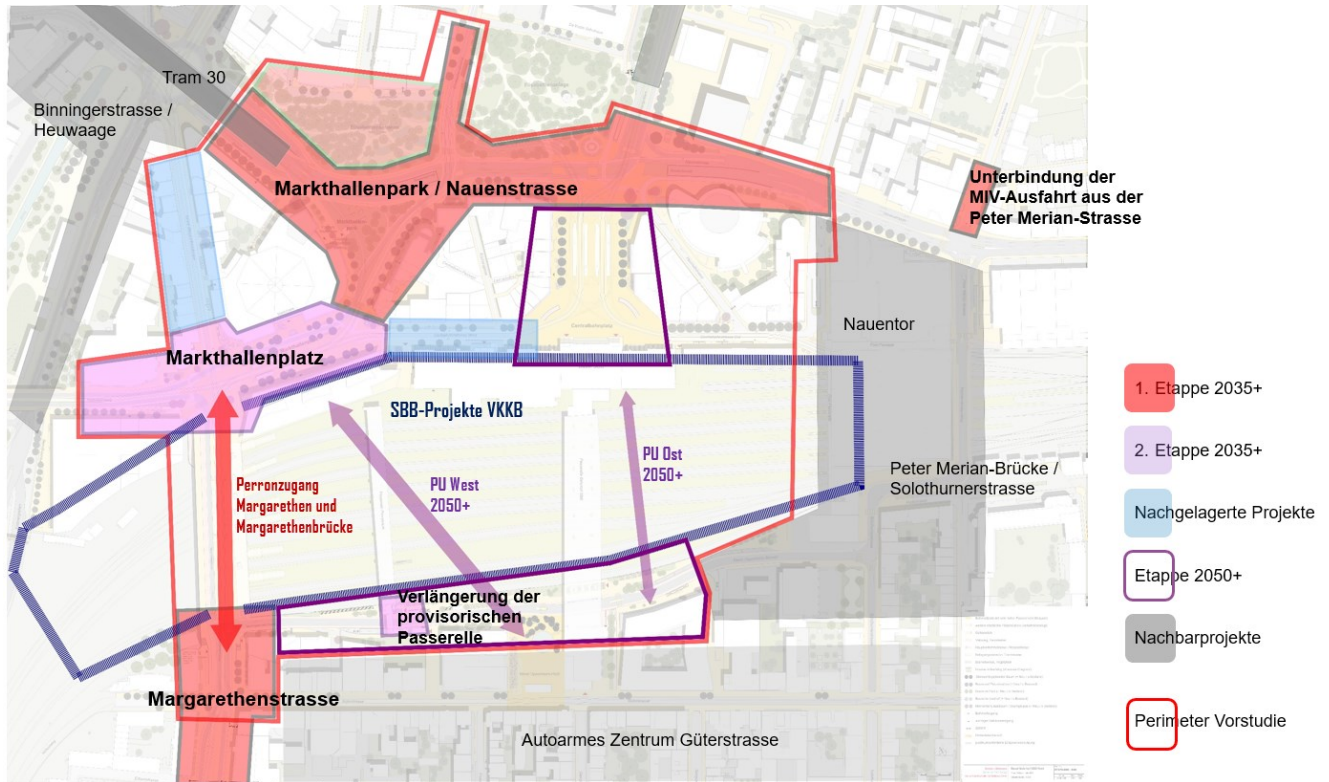
Die Verkehrsflächen für den MIV nehmen stark zugunsten von Flächen für Plätze, Wege und Park ab. Obwohl wesentlich mehr Verkehr, vor allem in Form von Fussgänger:innen, Trams und ihren Fahrgästen sowie Velofahrenden erwartet werden, kann der Flächenverbrauch in Grenzen gehalten werden. Es können wesentlich 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 |
|---------------------------------|---------------|---------------|-----------------------------|----------------|-----------------------------|
| <b>Verkehrsflächen</b>          | 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%            |                             |
| <b>Fussgängerflächen</b>        | 29'600        | 38'900        | 30%                         | 41'500         | 40%                         |
| davon unversiegelt              | 1'700         | 4'800         | 180%                        | 6'900          | 310%                        |
| in %                            | 6%            | 12%           |                             | 17%            |                             |
| <b>Grünflächen</b>              | 8'800         | 11'800        | 30%                         | 11'800         | 30%                         |
| <b>Unversiegelt gesamt</b>      | <b>11'100</b> | <b>18'000</b> | <b>60%</b>                  | <b>19'790</b>  | <b>80%</b>                  |
| in % der Gesamtfläche           | 13%           | 21%           |                             | 23%            |                             |
| <b>Anzahl Bäume</b>             | 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 Elisabethenanlage 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 Centralbahnhofplatz 2035+, heute (oben) – nach Umgestaltung (unten)

