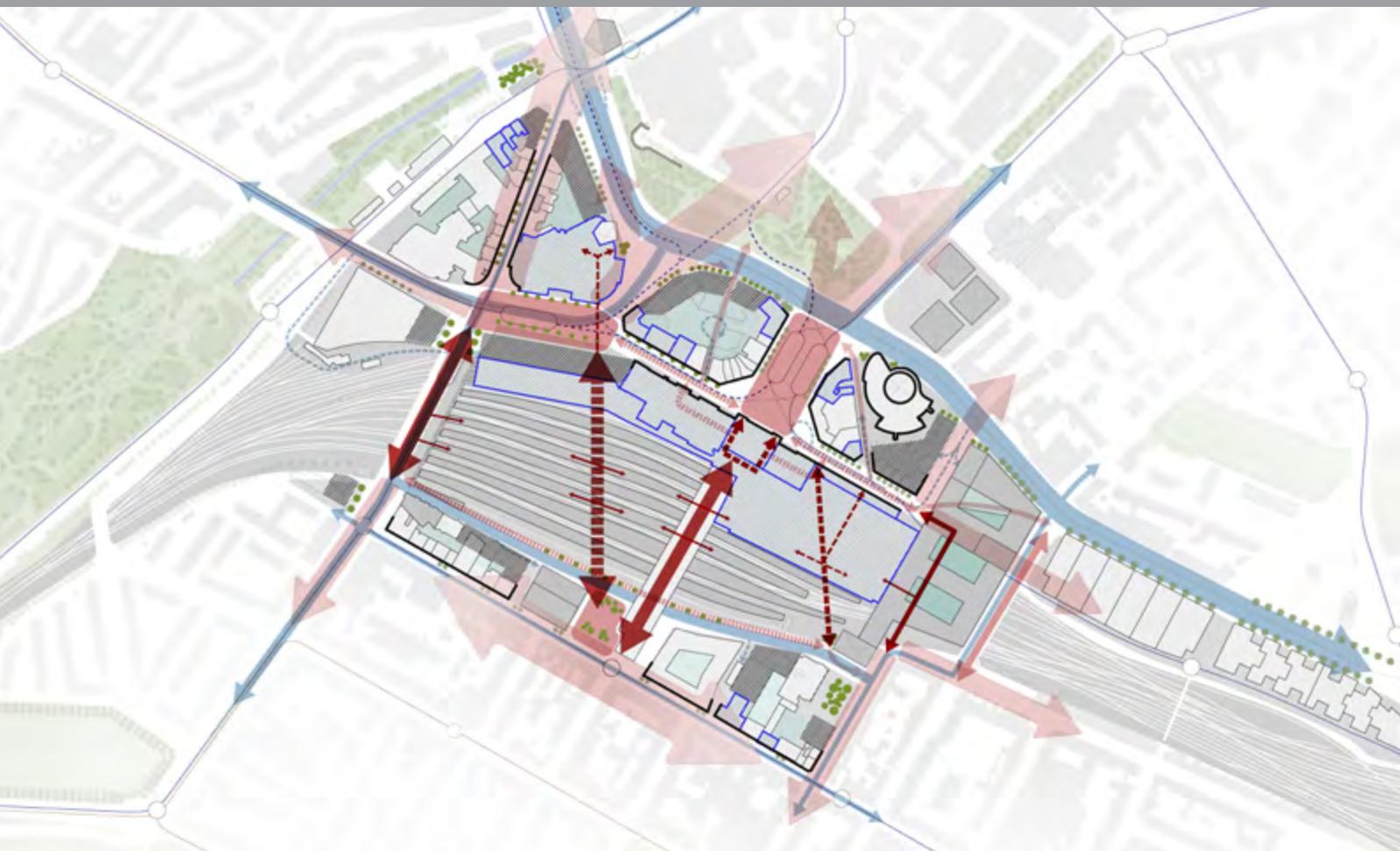


ENTWICKLUNGSKONZEPT STADTRAUM BAHNHOF SBB BASEL

SCHLUSSBERICHT



IMPRESSUM

Auftraggeber

Kanton Basel-Stadt:

Bau- und Verkehrsdepartement

Projektsteuerung:

Rudolf Dieterle, Bahnknoten

Benno Jurt, Amt für Mobilität BS

Armin Kopf, Stadtgärtnerei BS

Martin Sandtner, Planungsamt BS (Vorsitz)

Daniel Schneller, Denkmalpflege BS

Thomas Staffelbach, SBB

Bearbeitung

Raumplanung:

KEEAS AG Raumkonzepte, Zürich

Sabine Friedrich

Ilva Gerber

Projektleitung:

Silvan Aemisegger, Planungsamt BS

Reto Bieli, Denkmalpflege BS

Susanne Brinkforth, Stadtgärtnerei BS

Samuel Diethelm, Amt für Mobilität BS

Carsten Fiedler, Planungsamt BS

Susanne Fischer, Planungsamt BS (Vorsitz)

Marc Février, Planungsamt BS

René Gärtner, Bahnknoten / Tiefbauamt BS

Nadine Grüninger, Kantons- und Stadtentwicklung BS

Christian Maurer, Bundesamt für Verkehr

Franziska Schwager, Amt für Umwelt und Energie BS

Thomas Teichmüller, SBB

Städtebau:

Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich

Markus Schaefer

Mélanie Jeannet

Christian Calle

Iurii Goncharenko

Verkehrsplanung:

IBV Hüsler AG, Zürich

Luca Urbani

Serena Marra

Städtebauliche Begleitgruppe:

Beat Aeberhard, Städtebau & Architektur BS

Andreas Bründler, Architekt Basel

Jürg Degen, Planungsamt BS

Angelus Eisinger, Direktor RZU, Zürich

Stephan Liechti, Illustrator

Lukas Ott, Kantons- und Stadtentwicklung BS

Walter Reinhard, Städtebau & Architektur BS

Astrid Staufer, Architektin, Frauenfeld

Thomas Waltert, Planungsamt BS

ENTWICKLUNGSKONZEPT
STADTRAUM BAHNHOF SBB BASEL

SCHLUSSBERICHT

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	6
1 AUSGANGSLAGE	11
2 ZIELE UND AUFGABE	13
2.1 Ziele	13
2.2 Aufgabenstellung	13
2.3 Vorgehen	14
3 WIRKUNGSZIELE	15
4 ANALYSE	18
4.1 Aspekte Handlungsräume	18
4.1.1 Handlungsraum Nord	18
4.1.2 Handlungsraum Ost	19
4.1.3 Handlungsraum Süd	20
4.2 Erkenntnisse Analyse	20
5 ENTWICKLUNGSKONZEPT	23
5.1 Grundsätze	23
5.2 Konzeptelemente	24
5.2.1 Stadtblöcke und grüne Vernetzungsachse	24
5.2.2 Bestehende und zukünftige Ankunftsorte und Bahnhofzugänge	25
5.2.3 Anbindungen Bahnhof an Innenstadt und Gundeldingen	25
5.2.4 Erschliessung Bahnhofraum	26
5.2.5 Prägende Raumkanten, erhaltenswerte stadträumliche Qualitäten und Verdichtungspotenziale	30
5.2.6 Bestehende und erweiterte Grün- und Freiraumstrukturen	31
5.2.7 Bahnhofskanten	32
5.2.8 Potenzialplan	32

6	VERTIEFUNGSRÄUME	36
6.1	Vertiefungsraum Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	37
6.2	Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	44
6.3	Vertiefungsraum Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	48
6.4	Vertiefungsraum Centralbahnplatz	62
6.5	Vertiefungsraum Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	66
6.6	Vertiefungsraum Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	70
7	ERKENNTNISSE	74
7.1	Zukünftige Projekte im Stadtraum Bahnhof SBB	75
7.2	Weiterer Klärungsbedarf	77
7.3	Terminplanung	79
8	ANHANG	80
8.1	Massnahmen Stadtklima	80
8.2	Stadtökologie	83
8.2.1	Ökologische Vernetzung	83
8.2.2	Naturschutzkonzept	84
8.2.3	Inventar der schützenswerten Naturobjekte	84
8.2.4	Baumkataster	84
8.3	Exkurse und Ideen	85
8.3.1	Varianten Busführung	85
8.3.2	Varianten Tramführung	86
8.3.3	Varianten «Markthallenplatz»	88
8.3.4	Varianten Entwicklungspotenzial Elsässertor	89
8.3.5	Highline und begehbare Perrondächer Bahnhof Süd	90
8.3.6	Diskussion Hochhaussetzungen	91
9	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	93

ZUSAMMENFASSUNG

Der Stadtraum Bahnhof SBB in Basel kommt als wichtiger Ankunfts-ort bereits heute an seine Leistungsgrenzen. Auslöser für die vorliegende Studie sind massive Investitionen in die Bahninfrastruktur durch den Bund. Davon stellen das «Herzstück» Basel - die unterirdische Durchmesserstrecke zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof - sowie Massnahmen zur Kapazitätserhöhung des Bahnhofs die bedeutendsten Vorhaben dar. Die laufenden Planungen stehen seit Januar 2020 unter Federführung des Bundesamts für Verkehr und werden in der Organisation des Bahnknoten Basels koordiniert. Darüber hinaus bestehen mit einer Vielzahl an baulichen Einzelprojekten, der hohen Auslastung des öffentlichen Verkehrs am Centralbahnplatz und dessen Umgebung sowie der weiter zunehmenden stadtklimatischen Belastungen durch ausgedehnte Perioden mit hohen Temperaturen eine Reihe weiterer Herausforderungen, denen es zu begegnen gilt.

Wirkungsziele

In der ersten Phase der vorliegenden Studie wurden daher disziplinübergreifende Wirkungsziele formuliert und diese als Ausgangslage für das zu erarbeitende Entwicklungskonzept beschlossen (ausführlich dokumentiert im Kap. 3). Zusammenfassend und verkürzt dargestellt wurden folgende Hauptwirkungsziele definiert:

Verkehr

- Erreichbarkeit zwischen den umgebenden Quartieren und dem Stadtraum Bahnhof verbessern
- Trennwirkung der Bahngleise zwischen den Quartieren vermindern
- Entlastung Centralbahnplatz hinsichtlich Personenfrequenzen
- Kundenkomfort für Reisende verbessern

Städtebau

- Attraktive und übersichtliche Ankunfts- und Aufenthaltssituationen schaffen
- Die Identität und die Einbindung wichtiger Räume verbessern
- Angepasste städtebauliche Ausnutzung (Dichte) anstreben, d.h. mehr Platz zum Wohnen und Arbeiten

Stadtökologie und Stadtklima

- Naturwerte und Biotopverbund verbessern
- Stadtklima verbessern

Das darauf abgestützte Entwicklungskonzept interpretiert den Stadtraum als Gesamtsystem, in dem der Centralbahnplatz auch weiterhin ein tragendes und identitätsstiftendes Element darstellt. Dieses wird durch den neu zu schaffenden «Markthallenplatz» zwischen Markthalle, Elsäsertor und Margarethenbrücke im Norden, dem Meret Oppenheim-Platz im Süden (als weitere wichtige Ankunftsorte) sowie einer Reihe darauf aufbauender wichtiger Anbindungen an die Innenstadt und den angrenzenden Quartieren geprägt. Sie sind gemeinsam für die Abwicklung der wachsenden Personenströme verantwortlich. Die neu entstehende Raumfigur gilt es erlebbar zu machen und als neues Gesicht des Bahnhofs zu gestalten. Hieraus resultieren Vorschläge für die Neuorganisation des Stadtraums Bahnhof SBB und darauf aufbauend Massnahmen, die in den sechs Vertiefungsräumen näher ausgeführt werden.

Vertiefungsräume

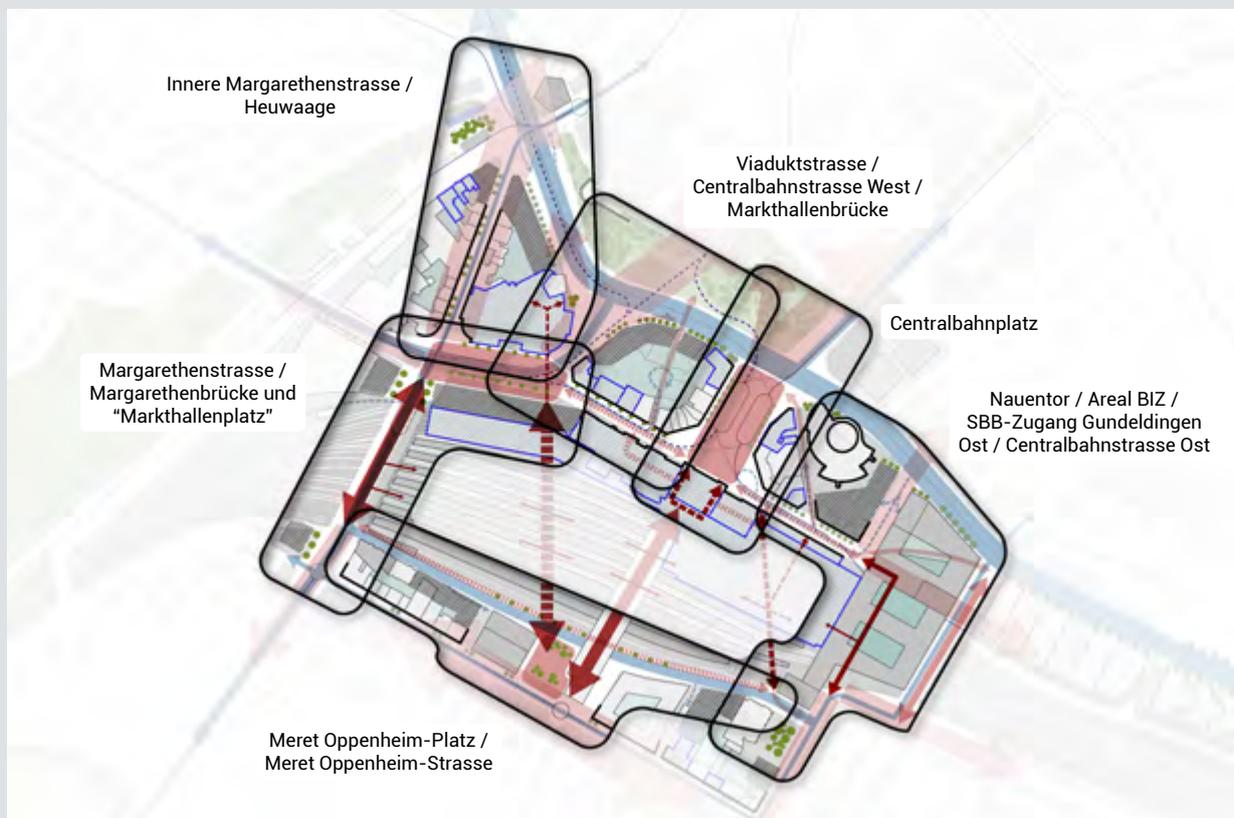


Abb.: 01 Übersicht Vertiefungsräume

- Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»

Mit einer neuen Personenunterführung West wird der «Markthallenplatz» zusammen mit der neuen Margarethenbrücke zum weiteren zentralen Ankunftsort; die Verlängerung des Zugangs bis ins Markthallengebäude trägt zur Entflechtung der Personenströme bei. Im Bereich Elsäsertor ist - ergänzt durch Perronzugänge ab Margarethenbrücke - ein zweiter Hauptzugang zu den Perrons in den Stadtraum zu integrieren, dessen genaue Lage noch zu prüfen ist. Mit der Südlage der Tramleihe und dem südlich anschliessend möglichst

grosszügigen Raum erhalten Umsteigende mehr Aufenthaltsqualität, und die Verbindung zur Margarethenbrücke wird gestärkt. In der Centralbahnstrasse inkl. Centralbahnplatz ist zudem der Busverkehr neu zu organisieren. Vorgeschlagen wird eine neue Lösung, die die Busse im Ringverkehr über den Centralbahnplatz, Nauenstrasse, Markthallenbrücke mit Bushalt auf der Südseite der Centralbahnstrasse führt. Zur Entlastung des Centralbahnplatzes wird geprüft, eine Tramstreckenverbindung für die Tramlinien 1, 2 und 8 direkt vom «Markthallenplatz» in die Elisabethenstrasse zu führen.

- Innere Margarethenstrasse / Heuwaage

Die Innere Margarethenstrasse wird zur «Stadtachse Innenstadt» aufgewertet. Die Neugestaltung soll den Fuss- und Veloverkehr priorisieren und orientiert sich in erster Priorität an den stadtklimatischen und ökologischen Anforderungen. Der Raum um die Heuwaage soll durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sowie als wichtiges ökologisches Vernetzungselement weiterentwickelt werden.

- Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke

Zentrales Element bildet die Neuordnung der Verkehrsströme Markthallenbrücke - Nauenstrasse - Innenstadt. Mit dem vorgeschlagenen mehrstufigen Umbau der Markthallenbrücke und Nauenstrasse und der Klärung der Stadtebenen (Wiederherstellung des historischen Raumbezugs) werden der Innenstadtbezug und die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert sowie neu Flächen für den Aufenthalt und ökologische und stadtklimatische Aufwertungsmassnahmen geschaffen. Darüber hinaus wird die Centralbahnstrasse als wichtiger Ankunfts-, Verteil- und Aufenthaltsort repräsentativer und in ihrer Gesamtheit erlebbarer gestaltet.

- Centralbahnplatz

Kernelement bildet der grosszügige, dem Fussverkehr vorbehaltene Mittelteil des Platzes, der mit einem neuen grosszügigen Übergang Nauenstrasse zudem die Verbindung in Richtung Innenstadt ihrer Bedeutung entsprechend wieder herstellt. Die hierdurch erforderlichen Eingriffe ins Tram- und Busnetz sowie in die Umgebung des Strassburger Denkmals in der Elisabethenanlage sind nachgelagert noch zu prüfen.

- Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost

Der Raum wird massgebend durch das bereits geplante Projekt Nauentor sowie weiteren Potenziale für Nachverdichtungen, insbesondere für Hochhäuser, bestimmt. Das Projekt Nauentor stellt hohe Anforderungen an die Bezüge in angrenzende Quartiere sowie an attraktive Erdgeschosse, Freiräume und die Adressierungen an der Nauenstrasse, die langfristig als städtische Strasse wieder attraktiver werden soll. Die bestehenden Fuss- und Veloverbindungen sowie eine neue Personenunterführung Ost sind funktional und gestalterisch untereinander abzustimmen und gut sichtbar einzubetten, um zur besseren Quartiervernetzung beizutragen. Entsprechend soll auch die Fassade des Ostflügels des Bahnhofs SBB durch eine entsprechende Zugänglichkeit und neue Nutzungen stärker in Dialog mit der Centralbahnstrasse treten.

- Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse

Die Adressierung des Bahnhofs SBB nach Süden mit neuen Bezügen zum Stadtraum, attraktiven und gut auffindbaren Zugängen zu Perron und neuer Personenunterführung West, durchgängige Baumpflanzungen, das Aufwerten der Freiraumqualitäten sowie der gestalterischen Integration einzelner Infrastrukturen, bilden die Kernaufgabe. Die Integration der Velos stellt eine grosse Herausforderung dar, wenn diese nicht unterirdisch gelöst werden kann. Verdichtungen sind möglichst harmonisch durch Schliessen der Stadtkante zu den Gleisen hin zu ergänzen. Die Stadtniveaus, bis zum Meret Oppenheim-Platz sind im Sinne eines neuen Gesamtsystems mit Integration der neuen Zugänglichkeiten auszubilden.

Zentrale Erkenntnisse

Als Ausgangslage für nachgelagerte Verfahren wurden folgende qualitativen Erkenntnisse im Entwicklungskonzept formuliert:

- Erschliessung MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr

Die Eingriffe im Bereich des Bahnhofs und die wachsenden Personenströme bedingen auch neue Überlegungen und Anpassungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs auf Seiten Kanton Basel-Stadt. Dies betrifft die Tramführungen insbesondere auf dem Centralbahnplatz, die Lage der Buswendeschleife sowie die Führung der Busse. Die Überwindung der Nauenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr und die Wiederherstellung der historischen Verbindung zur Innenstadt sowie die Spurreduktion im Bereich «Markthallenplatz» bedingen zudem massgebende Eingriffe in das System des MIV, die es gilt in den weiteren Planungen zu überprüfen. Hinzu kommt ein wachsender Bedarf an Abstellplätzen für Velos, die aufgrund beengter Platzverhältnisse soweit als möglich unterirdisch oder ausserhalb der öffentlichen Räume organisiert werden sollen. Ferner ist die Fussverkehrserschliessung zu verbessern bzw. es sind neue Anbindungen sowie neue Ankunfts- und Durchgangsräume zu schaffen.

- Öffentliche Räume

Die erforderlichen Eingriffe in die Struktur, Gestaltung und funktionale Neuorientierung der öffentlichen Räume bedingen eine systemische Betrachtung der öffentlichen Räume im Norden sowie der Räume im Süden. Beide Ankunftssituationen müssen im Hinblick auf ihre Funktionalität, Ästhetik sowie stadtklimatischen und ökologischen Werte repräsentativ, erlebbar und hochwertig gestaltet werden. Die verkehrlichen Infrastrukturen sind für alle harmonisch und sicher einzubetten; der öffentliche Verkehr ist übersichtlich anzuordnen und die Umsteigebeziehungen sind zu optimieren; der motorisierte Individualverkehr ist auf wesentliche Funktionselemente in Bezug auf ihre Flächenansprüche zu beschränken; Bahnzugänge sind soweit möglich auf dem Bahnareal situiert und Nebenausgänge ggf. in Gebäude integriert.

- Verdichtung und Hochhäuser

Es zeichnen sich nur begrenzte Verdichtungspotenziale ab, insbesondere durch höhere Häuser und Hochhäuser. Sie bedingen darüber hinaus eine sensible Einbindung in den stadträumlichen Kontext und sollen sich durch grosszügige und den öffentlichen Raum ergänzende und bereichernde Vorzonen auszeichnen. Mögliche daraus resultierende negative stadtklimatische Effekte sind frühzeitig aufzuzeigen und abzuwägen.

- Stadtklima

Der gesamte Stadtraum Bahnhof SBB ist bereits heute ein stadtklimatisch stark belasteter Ort. Daher sind Massnahmen im Rahmen aller anstehenden Planungen vorzusehen, die zu einer Verbesserung des Stadtklimas beitragen, wie beispielsweise Beschattungen, grüne Perrondächer, grosskronige Alleebäume, Entsiegelung, erlebbares Wasser und Regenwassermanagement.

Ausblick - wie weiter

Ausgehend vom Entwicklungskonzept mit Stand 2020 werden weitere Projekte ausgelöst, die für die Integration des «Herzstücks» (unterirdische Durchmesserstrecke zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof) und der neuen Perronzugänge bedeutend sind:

- Abgestimmte Planung im nördlichen Bereich des Bahnhofs hinsichtlich Tram- und Busnetz sowie MIV, Langsamverkehr und Gestaltung (Vorstudie Centralbahnplatz / «Markthallenplatz» / Margarethenbrücke)
- Überwindung der Nauenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr und damit auch die Neuordnung des motorisierten Individualverkehrs auf der Nauenstrasse-Markthallenbrücke
- Klärung der Stadtkante Süd als repräsentative Stadtansicht und Eingangsbereich zu den südlichen Stadtquartieren
- Ein systematischer Ansatz zur Verbesserung des Stadtklimas und damit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Stadtklimakonzept 2020)

Die Terminplanung für die weiteren Arbeiten zeigt sich bereits heute zeitkritisch. Der aufgeführte weitere Abklärungsbedarf auf Stufe Vorstudie und hierfür notwendige politisch getragene Entscheide müssen daher zügig angegangen werden, wenn die Projekte seitens Kanton Basel-Stadt parallel zu den Projekten am Bahnhof SBB entwickelt werden sollen. Die Ergebnisse dieser Planungen müssen in die entsprechenden Planungsinstrumente des Kantons übernommen und zeitlich mit dem Vorhaben der SBB und weiteren Akteuren abgestimmt werden. Dies ist zwingend notwendig, wenn der Kanton Basel-Stadt die für die Einbettung der neuen Infrastrukturen des Bahnhofs SBB notwendigen Voraussetzungen schaffen will und damit auch den optimalen Nutzen für die Stadt erzielen möchte.

1 AUSGANGSLAGE



Der Stadtraum Bahnhof SBB stellt für die Stadt Basel einen der wichtigsten Anknüpfungspunkte dar. Er bildet gleichzeitig das Scharnier zu den angrenzenden Quartieren und zur Innenstadt. So stellen beispielsweise die Heuwaage, der Aeschenplatz, der Tellplatz oder die Güterstrasse wichtige funktionale stadträumliche Bezüge dar. Bereits heute ist er mit einer Vielzahl von Bedürfnissen belegt, die zumeist in einer Beziehung zum Bahnhof SBB stehen. Die Infrastrukturen der verschiedenen Mobilitätsträger bestimmen weite Bereiche dieses Raumes und die sich hier kreuzenden Personenströme verleihen dem Raum eine andauernde Belebtheit. In den Spitzenzeiten kommt der Raum bereits heute nahezu an seine Leistungsgrenzen. Der Stadtraum Bahnhof SBB umfasst zudem prominente Teile des Bauwerks der Stadt Basel und befindet sich in einem andauerndem und sich heute dynamisierendem Wandlungsprozess. Für Büro- und Wohnnutzungen, für Dienstleistungen und Verkauf, für Kultur und Aufenthalt weist er vielfältige Angebote und Potenziale auf. Die Attraktivität dieses hochzentralen und hervorragend erschlossenen Raums verändert sich bereits nach der ersten Gebäudetiefe hinter dem Centralbahnplatz (wenig belebt, schwierige Orientierung, rückseitige Lage). Der Druck auf den Stadtraum ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Die Frequenzen haben sich erhöht, die Anforderung an den öffentlichen Raum und seine Nutzung haben sich verändert. Der Stadtraum wurde entsprechend den jeweiligen Anforderungen und Bedürfnissen stückweise gebaut und ergänzt. Die geplanten Bauprojekte und der zukünftige Infrastrukturbedarf im und um den Bahnhof sind heute nicht optimal aufeinander abgestimmt. Um die begrenzten räumlichen Ressourcen optimal einbinden zu können, ist dies allerdings notwendig.

Der Bahnhof SBB ist geprägt durch eine starke Konzentration des Bahnnetzes, die hier den einzigen gemeinsamen Halt von allen Fernverkehrsverbindungen und Regionalzügen/S-Bahnen vorsieht. Auch das Tramnetz ist in Basel stark auf den Centralbahnplatz ausgerichtet. Die meisten Ein-, Aus- und Umsteige-Vorgänge in Basel finden heute am Bahnhof SBB statt. Mit der prognostizierten Zunahme des Bahnverkehrs am Bahnhof SBB führt dies zu weiteren Überlastungen der bestehenden Perronzugänge und des Centralbahnplatzes.

Mit den Umbauten des Bahnhofs SBB und der Vielzahl von weiteren Projekten der öffentlichen Hand und Privaten, die bereits realisiert bzw. geplant werden, entstehen vielfältige Herausforderungen an die öffentlichen Räume. Der vorliegende Bericht klärt, wo künftig wichtige Anknüpfungspunkte sind, welche Verbindungen in den Stadtraum

von Bedeutung sein werden, welche Verdichtungspotenziale sinnvoll sind und welche weiteren stadträumlichen Qualitäten erhalten und weiterentwickelt werden sollen. Dabei stehen nachfolgende Fragen im Zentrum:

- Welche Konsequenzen ergeben sich aus den Veränderungen am Bahnhof SBB für den Stadtraum?
- Welche Funktionen muss der Stadtraum übernehmen?
- Wie können die wachsenden Personenströme aufgenommen werden?
- Wie müssen die bestehenden und zukünftigen Projekte entwickelt werden, um den Stadtraum insgesamt zu stärken?



Abb.: 02 Perimeter Stadtraum Bahnhof SBB

2 ZIELE UND AUFGABE

2

Ziel des Projekts ist es, aufzuzeigen über welche Potenziale der Stadtraum insgesamt verfügt, wie diese genutzt werden können und wie eine gesamthafte Aufwertung möglich ist.

2.1 Ziele

Der Kanton Basel-Stadt verfolgt mit dem Projekt Stadtraum Bahnhof SBB folgende Ziele:

- Entwicklungspotenziale, die über die Bahninfrastrukturen hinaus gehen, erkennen und für die Verbesserung der stadträumlichen und verkehrlichen Situation um den Bahnhof nutzen
- Die für den Stadtraum Bahnhof SBB massgebenden Qualitätsziele in der kantonalen Richtplanung bzw. weiterführenden Planungen verankern
- Potenziale für die räumliche Entwicklung ausloten

2.2 Aufgabenstellung

Die Aufgaben wurden seitens der Auftraggeberschaft in zwei Phasen bearbeitet. Diese sind im vorliegenden Bericht zusammenfassend anhand der folgenden Themen dargestellt und formuliert:

In der ersten Projektphase galt es, vorrangig die Projekte im Stadtraum Bahnhof SBB in einen gemeinsamen Kontextraum zu stellen und hinsichtlich Wirkung, Synergien, Konflikte, Abhängigkeiten, Chancen und Risiken zu bewerten. Nachfolgende Auflistung gibt eine Übersicht über die erarbeiteten Inhalte:

- Analyse der vorhandenen Projekte im Stadtraum Bahnhof SBB
- Erarbeiten und Konsolidieren von Wirkungszielen für den Stadtraum Bahnhof SBB
- Bewertung der heute bekannten Projekte im Stadtraum und der Abhängigkeiten der Projekte
- Rückmeldungen zum laufenden Projekt zum Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs SBB

In der zweiten Phase wurde, basierend auf den Raum bestimmenden aktuellen und künftigen Projekten, ein städtebauliches Konzept – im Sinne einer Gesamtsicht – für den Stadtraum SBB erarbeitet. Daraus werden Handlungs-Spiel-Räume formuliert (Was wollen wir? Was können wir tun? Wie können wir es erreichen?) und zentrale Abhängigkeiten zwischen Projektentscheiden und den Schlüsselprojekten aufgezeigt. Folgende Inhalte wurden erarbeitet:

- Zielbild Städtebau inkl. der hierdurch aktivierbaren ökonomischen Nutzungs- und Flächenpotenziale (beispielsweise Aktivierung von Nachverdichtungs-, Aufwertungs- und Umnutzungspotenzialen) sowie stadttökologische und stadtklimatische Aspekte
- Handlungs-Spiel-Räume in den städtebaulichen Vertiefungsräumen
- Lösungsansätze für neue verkehrliche Anforderungen unter Berücksichtigung von gestalterischen und funktionalen Ansprüchen
- Inhaltliche und zeitliche Abhängigkeiten zwischen Schlüsselentscheiden und Schlüsselprojekten (Ankunftsorte und Zugänge, Verbindungen, wichtige Stadtkanten)

2.3 Vorgehen

Die erarbeiteten Inhalte wurden mit der Projektleitung (PL) abgestimmt und in Workshops mit der Projektsteuerung (PSt) konsolidiert. Darüber hinaus wurde die Begleitgruppe Städtebau, die für städtebauliche Fragen vom Kanton Basel-Stadt konstituiert wurde, im Rahmen von drei Workshops eingebunden. Nachfolgende Abbildung zeigt die einzelnen Vorgehensschritte:

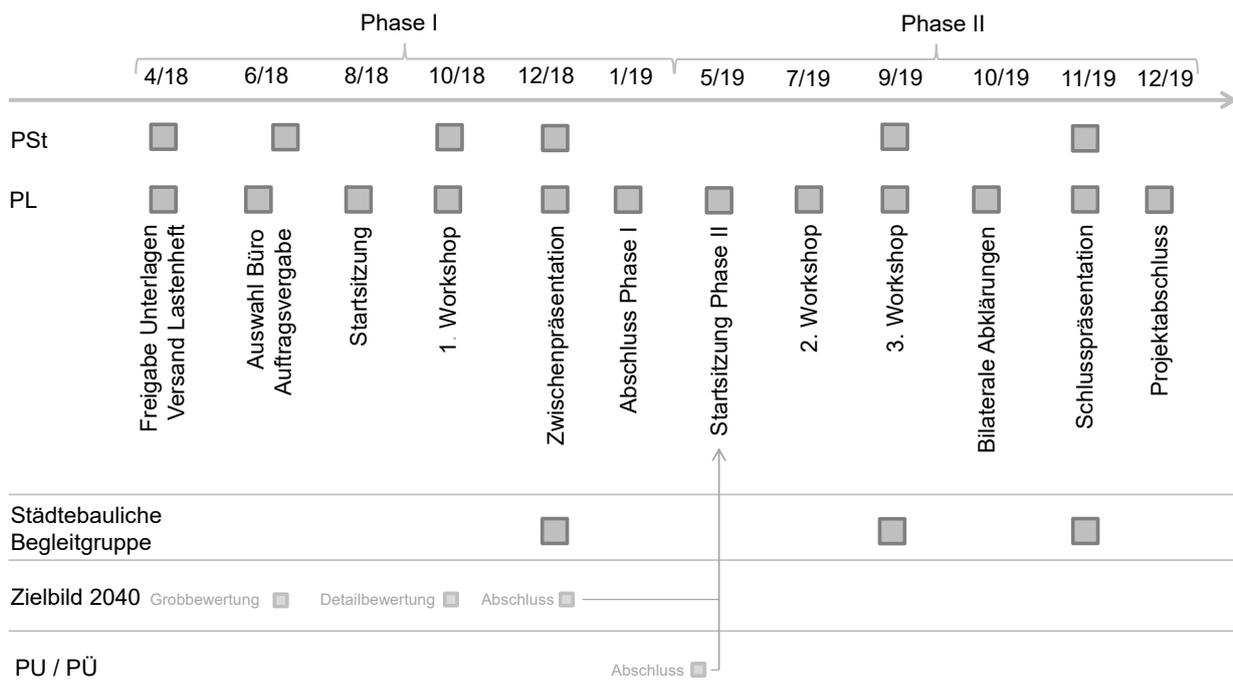


Abb.: 03 Zeitplan Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB (Quelle: Planungsamt Kanton Basel-Stadt, 2018)

3 WIRKUNGSZIELE

3

Mit den Wirkungszielen werden die funktionalen und stadträumlichen Qualitäten für den Stadtraum Bahnhof SBB bestimmt. Diese wurden mit der Projektleitung und der Projektsteuerung konsolidiert und dienen im weiteren Verlauf der Planungen in diesem Raum als Beurteilungsgrundlage. Sie sollen helfen die vorhandenen Potenziale bestmöglich und zielführend zu nutzen sowie mit Risiken umzugehen.

Die Wirkungsziele konzentrieren sich auf in diesem Raum zu erfüllende Funktionen:

- Mobilitätsdrehscheibe, welche sowohl heutige als auch zukünftige Mobilitätsbedürfnisse aufnehmen kann
- Bedeutender Ankunftsort mit eigener Identität, prägnantem städtebaulichen Auftritt sowie Aufenthalts- und Begegnungsfunktion in der Stadt Basel
- Wichtiger Verteilraum in die Quartiere der Stadt und intensive Vernetzung durch vielfältige lebendige Beziehungen mit diesen Quartieren

Es werden folgende drei Bündel von Wirkungszielen beschlossen:

Verkehr	
Erreichbarkeit zwischen den umgebenden Quartieren und dem Stadtraum Bahnhof verbessern	<p>Die verkehrliche Gesamtqualität soll verbessert werden. Dies beinhaltet</p> <ul style="list-style-type: none"> • leistungsfähige Zugänge und Verbindungen realisieren, um damit die Verknüpfung des Bahnhofs mit dem Stadtraum zu gewährleisten; • die Priorisierung und Entflechtung von Fussgängerinnen- und Fussgängerströmen untereinander sowie in Bezug auf andere Mobilitätsströme (Tram, Bus, Velo etc.); • zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zwischen der Bahn und dem städtischem öffentlichem Verkehr an neuen Zugängen realisieren; • die Veloparkierung in ausreichender Kapazität und optimal an den Zugängen anordnen.
Trennwirkung der Bahngleise zwischen den Quartieren vermindern	<p>Die Trennwirkung der Bahninfrastrukturanlagen und Strassen soll möglichst verringert werden, indem</p> <ul style="list-style-type: none"> • trennende Elemente durchgängig gemacht werden; • möglichst direkte, gestalterisch attraktive und gut auffindbare Verbindungen und Querungen geschaffen werden; • Fuss- und Velowegbeziehungen zu wichtigen Zielen gestärkt werden (Heuwaage, Zoo Basel, Güterstrasse, Tellplatz, Bankverein, Aeschenplatz, St. Alban-Quartier, Route Hexenweglein).
Entlastung Centralbahnplatz hinsichtlich Personenfrequenzen	<p>Um eine absehbare Überlastung des Centralbahnplatzes zu vermeiden, soll(en)</p> <ul style="list-style-type: none"> • neue attraktive Umsteige- und Wegbeziehungen angeboten werden; • Alternativen für traversierende Personen in die Innenstadt zu bisherigen Verbindungen angeboten werden; • Die Tramlinien/Buslinien auf dem Platz im Sinne des Gesamtsystems organisieren, um die zusätzlichen Personenfrequenzen besser aufnehmen zu können; • Effiziente Auf- und Abgänge zu den Gleisen.
Kundenkomfort für Reisende verbessern	<p>Als wichtige Faktoren zur Verbesserung des Kundenkomforts sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> • möglichst direkte und kurze Umsteigebeziehungen zum öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Taxi), zu neuen Mobilitätsformen und zum Velo angeboten werden; • die Orientierung und Lesbarkeit des Raums verbessert werden; • die Sicherheit für die Nutzenden erhöht werden; • neue Mobilitätsdienstleistungen integriert werden; • der Raum für den Aufenthalt vergrössert werden; • zusätzliche Dienstleistungen für den täglichen Bedarf angeboten werden.

Städtebau	
Attraktive und übersichtliche Ankunfts- und Aufenthaltssituationen schaffen	<p>Die Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes soll verbessert werden, indem</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Charakter von Orten mit Bahnhofsfunktion hervorgehoben wird; • Engstellen beseitigt resp. im Falle des Bestehenbleibens optimiert werden; • die Orientierung verbessert wird; • die städtebaulichen Qualitäten und Aufenthaltsqualitäten entlang wichtiger Achsen verbessert werden; • Bäume als Gestaltungselement und Attraktivitätssteigerung gepflanzt werden. • einzelne öffentliche Räume und Plätze ins Gesamtsystem Stadtraum Bahnhof SBB eingebunden werden; • Sichtbezüge zu markanten Gebäuden/ Situationen hergestellt werden; • das Zusammenspiel von Räumen erlebbar gemacht wird.
Die Identität und die Einbindung wichtiger Räume verbessern	<p>Die Identität wichtiger Stadträume soll erhöht und sichtbar gemacht werden. Dazu sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine bessere Adresse geschaffen werden; • neue Räume bewusst öffentlich zugänglich gemacht werden; • der gestalterische Gesamteindruck sowohl am Tag als auch in der Nacht verbessert werden; • prägende und schützenswerte Gebäude sowie Strassen- und Durchgangsräume erhalten und sorgsam weiterentwickelt werden; • die Übergänge vom Gleisfelder zum angrenzenden Stadtraum verbessert sowie der Zusammenhang mit den Perronzugängen weiterentwickelt werden; • Erdgeschossnutzungen zur Belebung des öffentlichen Raums gefördert werden.
Angepasste städtebauliche Ausnutzung (Dichte) anstreben	<ul style="list-style-type: none"> • Volkswirtschaftlicher Nutzen ausschöpfen; • städtebauliches Potenzial nutzen; • zentrale Lage zur Verdichtung nutzen.

Stadtökologie und Stadtklima	
Naturwerte und Biotopverbund verbessern	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Grünräume sowie begrünte Strassen- und Platzräume schaffen; • die Biotopvernetzung gewährleisten; • der Erhalt bzw. Ersatz wertvoller Natursubstanz und geschützter Bäume ist entsprechend gesetzlicher Vorgaben möglichst umzusetzen.
Stadtklima verbessern	<ul style="list-style-type: none"> • Die Durchlüftung verbessern; • die Versiegelung verringern; • zur Verbesserung des lokalen Stadtklimas und zur Verringerung des lokalen Hitzeinseleffektes im gesamten Stadtraum Bahnhof SBB zusätzliche Bäume, Grünelemente (Fassaden-/Dachbegrünung, begrünte zusammenhängende Baumrabatte etc.) und Wasserelementen integrieren.

4

4 ANALYSE

Die nachfolgende zusammenfassende stadträumliche Analyse fokussiert auf die für den Raum massgebenden Fragestellungen zu den Ausbauten des Bahnhofs, zu den sich verändernden Rahmenbedingungen auf den umgebenden Stadtraum sowie zu den Anforderungen der Stadt an diesen zentralen Stadtraum. Hierfür wurden in der Analysephase als methodisches Konstrukt drei Handlungsräume gebildet, über welche die funktionalen und räumlichen Zusammenhänge der verschiedenen Fragen bestmöglich abgebildet werden können. Die nachfolgenden Kurzbeschreibungen stellen die prägnantesten Aspekte der einzelnen Räume dar.

4.1 Aspekte Handlungsräume

4.1.1 Handlungsraum Nord

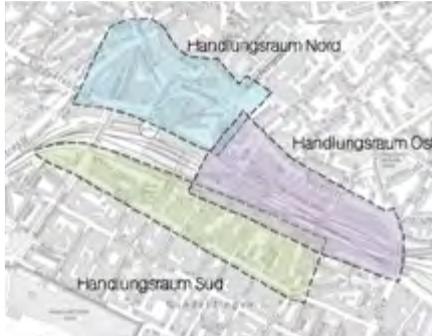


Abb.: 04 Die drei Handlungsräume der Analyse

Der Handlungsraum Nord ist der zentrale «Bahnhofsraum». Er bildet die Schnittstelle zwischen Gleisraum und Innenstadt und ist durchzogen von diversen für die Gesamtstadt bedeutenden Verbindungsachsen für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Der Schwerpunkt für den motorisierten Individualverkehr liegt in Ost-Westrichtung mit der Nauenstrasse als dominanter Verkehrsraum, welcher teilweise über drei Ebenen verläuft (Markthallenbrücke, Nauenstrasse, Heuwaage-Viadukt, Heuwaage und Steinentorberg). Für den Tram- und Busverkehr bildet der Centralbahnplatz für sämtliche Richtungen einen bedeutenden Umsteigepunkt. Die Stadtblöcke im Handlungsraum Nord sind in ihrer städtebaulichen Ausprägung und mit heterogenen Baustrukturen unterschiedlichster Körnung sehr ungleich.

Als wichtige Stadtachsen durchqueren die Innere Margarethenstrasse, die Binningerstrasse, der Steinentorberg, die Elisabethenstrasse als zentrale Zufahrt zur Innenstadt, das Heuwaage-Viadukt als Teil der Stadtrings und das Birsigviadukt nach Frankreich den Handlungsraum Nord. Die für den Stadtraum bedeutende Innere Margarethenstrasse stellt heute eine Nebenverbindung dar, obwohl sie zwischen Margarethenbrücke über die Heuwaage eine attraktive Beziehung in Richtung Innenstadt aufspannt. Wichtige Querungen über die Gleise für verschiedene Verkehrsteilnehmende erfolgen durch die Margarethenbrücke (Stadtachse), die Passerelle (Bahnhofsachse), die Postpasserelle (Nebenachse Bahnhof Ost) und die Peter Merian-Brücke (Quartierachse). Die Passerelle konzentriert heute die Personenströme, da sie alleinig über Zugänge zu allen Perrons ver-

fügt und kommt bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Es fehlen zudem Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr. Die grösste Barriere zwischen dem Stadtraum Bahnhof SBB und der Innenstadt bildet die Nauenstrasse. Sie bildet einen tiefen räumlichen Einschnitt, welcher durch seine auf mehreren Ebenen ausgebauten Anschlüsse und Viadukte für den Fuss- und Veloverkehr nur schwerlich passierbar ist und auch die Aufwertung dieses wichtigen Stadtraumes massiv beeinträchtigt.

Wichtige identitätsprägende öffentliche Räume sind der Centralbahnplatz, die Strasse Elisabethenanlage und der Strassenraum Aeschengraben. Diese wichtigen öffentlichen Räume werden heute nur noch knapp ihren Funktionen als Umsteigepunkte und Infrastrukturelemente gerecht. Bedeutende historische Bauten wie die der Bahnhofshalle inklusive Anbauten, die Gebäude zum Centralbahnplatz und entlang der Centralbahnstrasse sowie die Markthalle bilden wichtige Orte der Orientierung im Stadtraum.

Entlang des Birsig verläuft mit dem Zoo und dem Nachtigallenwäldeli ein grosszügiger Grünraum. Die Bollwerk-Promenade / Elisabethenschanze ist zudem ein historisch bedeutender Grünraum, der kaum mit der Stadtstruktur verwoben ist. Der Park Elisabethenanlage und der Grünzug Aeschengraben bilden die Fortführung der heute begrünten alten Stadtbefestigungsanlage. Es bestehen heute kaum zusätzlich verfügbare Flächen, die zu einer ökologischen und stadtklimatischen Aufwertung beitragen können.

4.1.2 Handlungsraum Ost

Im Handlungsraum Ost sind grossvolumige Bauten mit Infrastruktur- und Logistikfunktionen zu finden. Eine Ausnahme bildet die Stadtkante der Gebäude entlang der Centralbahnstrasse. Sie verzahnen sich mit dem Gleisraum.

Die Postpasserelle und die Peter Merian-Brücke bilden das Bindeglied zwischen zwei sehr unterschiedlichen Stadtquartieren, verfügen heute jedoch über keine attraktiven Anbindungselemente in die Quartiere. Insbesondere die Postpasserelle ist unattraktiv und aus Richtung Gundeldingen kaum auffindbar.

Aufgrund der den Raum überspannenden Volumetrie bildet die Gleisüberbauung Nauentor ein identitätsprägendes Element für den Handlungsraum Ost. Auch hier sind die Möglichkeiten für eine ökologische und stadtklimatische Aufwertung sehr begrenzt. Freiflächen und Grünräume sind kaum in diesem Handlungsraum vorhanden. Die bereits geplanten Transformationen dieser Überbauung und die neuen damit verknüpften Hochpunkte mögen volumetrisch überzeugen. In ihrer Einbindung in den umgebenden Stadtkontext ist der Nachweis für attraktive Eingangs- und Verbindungsräume noch zu erbringen. Voraussichtlich wird dieser Raum als Zugangsraum zu den Perons durch ein Verschieben der Züge in Richtung Margarethenbrücke längerfristig an Bedeutung verlieren. Die Chance dieser markanten Überbauung als wichtiges stadträumliches Verbindungsstück zwischen den südlichen und nördlichen Quartieren Basels sollte jedoch ergriffen werden.

4.1.3 Handlungsraum Süd

Der Handlungsraum Süd bildet einen wichtigen Übergangsraum zwischen Quartier und Gleiskörper. Die Güterstrasse agiert als Rückgrat des Quartiers Gundeldingen mit Quartierzentrum und wichtiger Trambeziehung. Die Meret Oppenheim-Strasse dient als wichtige Erschliessungsachse, stellt die Anlieferung für den Bahnhof sicher und bildet gleichzeitig mit einem künftig immer urbaneren Charakter auch die Stadtkante zum Gleisfeld und enthält wichtige Zugangsfunktionen zu den Perrons. Die Margarethenstrasse bildet den das Quartier nahezu abschliessenden Stadtboulevard. Mit dem Meret Oppenheim-Platz wurde eine neue Ankunftssituation für den Süden geschaffen. Die Räume Meret Oppenheim-Strasse und Güterstrasse liegen auf zwei Stadtebenen. Die Aktivierung beider Stadtebenen und attraktive Verbindungen zwischen diesen Stadtebenen bilden zentrale Herausforderungen in der Einbettung der neuen Zugänge SBB aber auch für eine repräsentativere gestalterische Einbindung der Südseite des Bahnhofs. Eine grosse Herausforderung stellen hier die ökologischen Fragen nach Ersatz der Naturwerte und Erhalt des Biotopverbunds, die ggf. mit dem Wegfall der heutigen Böschungskante zu klären sind.

Die Passerelle, die hier städtebaulich bis zur Quartierstrasse (Güterstrasse) reicht und das Quartierzentrum massgeblich prägt, ist ein identitätsstiftendes Element, welche durch den neuen Meret Oppenheim-Platz markant aufgewertet wird. Neu prägt auch das Meret Oppenheim Hochhaus als Zeichen der Ankunftssituation Bahnhof Süd diesen Handlungsraum. An der Meret Oppenheim-Strasse fehlt eine Baumreihe gemäss Bebauungsplan (die ursprünglich in Ansätzen vorhandene Baumreihe wurde 2016 für die provisorische Strasse mehrheitlich gefällt). Entlang der Gleisebene ist der überregional bedeutsame Biotopverbund unterbrochen. Auch in diesem Handlungsraum sind die Möglichkeiten für eine ökologische und stadtklimatische Aufwertung sehr begrenzt.

4.2 Erkenntnisse Analyse

Für die Vertiefungen in den Handlungsräumen ergeben sich nachfolgende Empfehlungen:

- Laufende Projekte mit bedeutenden Schnittstellen zu den Projekten der SBB sollen in ihrer weiteren Entwicklung stärker auf die Wirkungsziele des Stadtraums Bahnhof ausgerichtet werden. Dies umfasst insbesondere die Projekte Postreiter / Bebauungsplan Nautentor, Postpassage sowie die Einbindung der Personenunterführung West in den Meret Oppenheim-Platz. Besteht die Gefahr, dass durch die Projekte der Ausbau des Bahnhofs mittel- bis längerfristig negativ beeinflusst wird, muss bereits heute wo immer möglich eine Aufwärtskompatibilität mitgedacht werden.

- Pro Handlungsraum müssen weitere Projekte formuliert werden, um die angestrebten Wirkungsziele zu erreichen:
 - Projekte, die den Stadtraum Bahnhof in seinem Gesamtzusammenhang weiterentwickeln und aufwerten
 - Projekte, die auf den öffentlichen Raum sowie dessen Qualität und Vernetzung fokussieren (z.B. Konzept öffentlicher Raum Bhf. Nord)
 - Projekte, welche die aus den Bahninfrastrukturprojekten resultierenden Anforderungen an den umgebenden Stadtraum aufnehmen und zu Lösungen für eine langfristige gestalterische und funktionale Einbettung in den Stadtraum beitragen (z.B. Einbindung von Zugängen zu den Perrons insgesamt und nicht alleinig auf Grundstücken der SBB)
 - Projekte im Rahmen des «Herzstück» müssen immer auch die Betrachtung des Stadtraumes beinhalten
 - Projekte, die sich mit den verkehrlichen Belangen und den Schnittstellen zum MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr auseinandersetzen und bei Bedarf neue Verbindungen schaffen (z.B. Optimierung des Velowegenetzes um den Bahnhof, Zugänge in heutige und zukünftige Veloparkieranlagen sowie das Anbieten neuer Veloquerungen). Grundsätzlich ist abzuklären, ob und wie die vom Kantonalen Verkehrslenkungskonzept definierten Kapazitäten des MIV reduziert werden können
 - Projekte, die klären, wie die Erschliessung des Stadtraums Bahnhof SBB durch Tram und Bus verbessert und wie Tram- und Buslinien geführt werden sollen, um den Centralbahnplatz zu entlasten, ein übersichtliches Verkehrsregime zu unterstützen, das Umsteigen sicherer zu gestalten und zu einer höheren stadträumlichen Qualität beizutragen
 - Projekte, die zur Vergrößerung des Baumbestands und der Grünelemente beitragen sowie die Integration von Wasserflächen zur stadtklimatischen Optimierung aufgreifen
 - Weitere intelligente Lösungsansätze hinsichtlich Entsiegelung, Entwässerung, Retention und Versickerung über Vegetationsflächen berücksichtigen
 - Projekte, die geschützte Naturflächen und Bäume berücksichtigen und den Biotopverbund für trockenwarme Lebensräume stärken

Zentrale Bedeutung kommt dem Stadtraum Nord zu. Hier manifestieren sich die gewünschten positiven Wirkungen neuer Perronzugänge am stärksten, da sich hier die dominanten Personenströme konzentrieren. Der Centralbahnplatz ist zudem ein bedeutender und repräsentativer öffentlicher Raum für den Stadtauftritt und soll diese Funktion auch weiterhin beinhalten. Handlungsbedarf ist in diesem Raum bereits heute gegeben – unabhängig von den zukünftigen Erweiterungen des Bahnhofs SBB. Durch die Veränderungen im Raum «Markthallenplatz» und Nauenstrasse entstehen Auswirkungen auf das Gesamtverkehrskonzept der Stadt, die nachgelagert zur Erarbeitung des Entwicklungskonzepts genauer untersucht werden müssen.

Analysekarte Stadtraum Bahnhof SBB

Bestand | Defizit

- Bebauung
- inventarisierte Bauten
- markante Hochpunkte*
- weitere prägende Bauten*
- prägnante Raumkanten
- wichtige öffentliche Räume
- Verkehr
- Velo- und Fussgängerverbindung
- Fussgängerverbindung
- verbesserte Fussgängerquerungen
- Perronzugänge (schematisch)
- Haltestelle städtischer ÖV
- bedeutende Haltestelle städtischer ÖV
- Hauptachsen MIV
- Grün- und Freiraumelemente, Ökologie
- Parkanlagen
- ökologisch wichtige Vernetzungsachse
- Grünraum, Bepflanzung
- Bäume



100 m

Plangrundlage: Grundbuch- und Vermessungsamt BS, 2018

*inkl. projektierte Bauten mind. Stand Bebauungsplan

5 ENTWICKLUNGSKONZEPT



5.1 Grundsätze

Das Freiraumsystem im und um den Bahnhof besteht aus den bahnhofinternen Gleiszugängen, den Personenunter- und -überführungen, den daraus abgeleiteten Ankunftsorten (Elemente A1-A3) und Bahnhofzugängen (Elemente Z1-Z5), den Anbindungen an die Innenstadt und an das Quartier Gundeldingen (Elemente V1-V6) sowie den dazwischenliegenden Stadtblöcken. Daraus resultieren folgende Grundsätze:

- Der Bahnhof ist nicht mehr nur auf die Achse Centralbahn- / Meret Oppenheim-Platz ausgerichtet, sondern zukünftig vermehrt über ein Netz von Querungen, Zugängen und Ankunftsorten in den Stadtraum eingebunden. In der Untersuchung zu den Publikumsanlagen am Bahnhof SBB wurden fünf Querungen vorgeschlagen.
- Die Verbindungsachsen in die Innenstadt und Quartiere haben eine tragende Bedeutung für die Einbettung des Bahnhofs sowie die Abwicklung der Personenflüsse und werden so gestaltet, dass sie die Orientierung im Stadtraum erleichtern.
- Der Bahnhof behält seine primäre Funktion als Mobilitätsdrehscheibe, ist aber aufgrund seiner weiteren Funktionen Teil der Stadt mit ihren unterschiedlichen Nutzungen und Nutzerinnen- und Nutzergruppen.
- Aufgrund der unterschiedlichen Zugänge, der «neuen Gesichter» des Bahnhofs, soll die «stadträumliche Gesamtfigur» geklärt und erlebbar gemacht werden (Ankunfts-, Umsteige- und Begegnungsorte).



Abb.: 06 Dynamik im Stadtraum Bahnhof SBB - Bestehende und neue Gebäudestrukturen

5.2 Konzeptelemente

5.2.1 Stadtblöcke und grüne Vernetzungsachse

Die Stadtblöcke und Vernetzungsachsen bilden das Grundgerüst für die Einbettung der nachfolgend erläuterten übrigen Elemente im Konzept. Nur eine begrenzte Anzahl Stadtblöcke definieren die Struktur des Stadtraums Bahnhof SBB. Sie bilden insbesondere im Norden nahezu losgelöste Schollen, die kaum Halt zwischen den sie umfliessenden, flächenmässig vergleichbaren Bewegungs- und Verkehrsräumen aufweisen. Im Süden sind die Stadtblöcke weniger lose. Sie werden durch kleinere Strassenräume umschlossen und sind so besser ins Quartiergefüge eingebunden.

Positiv gesehen erlaubt das lose Gerüst insbesondere im Norden immer wieder Sichtbezüge zwischen den historischen Gebäuden und der Innenstadt. Prägend ist zudem die Topografie, der Grünraum entlang dem Birsig und die verbleibenden Wallanlagen. Zusammen bilden diese Elemente das Freiraumgerüst des Stadtraums Bahnhof SBB, das es zu klären und zu stärken gilt.

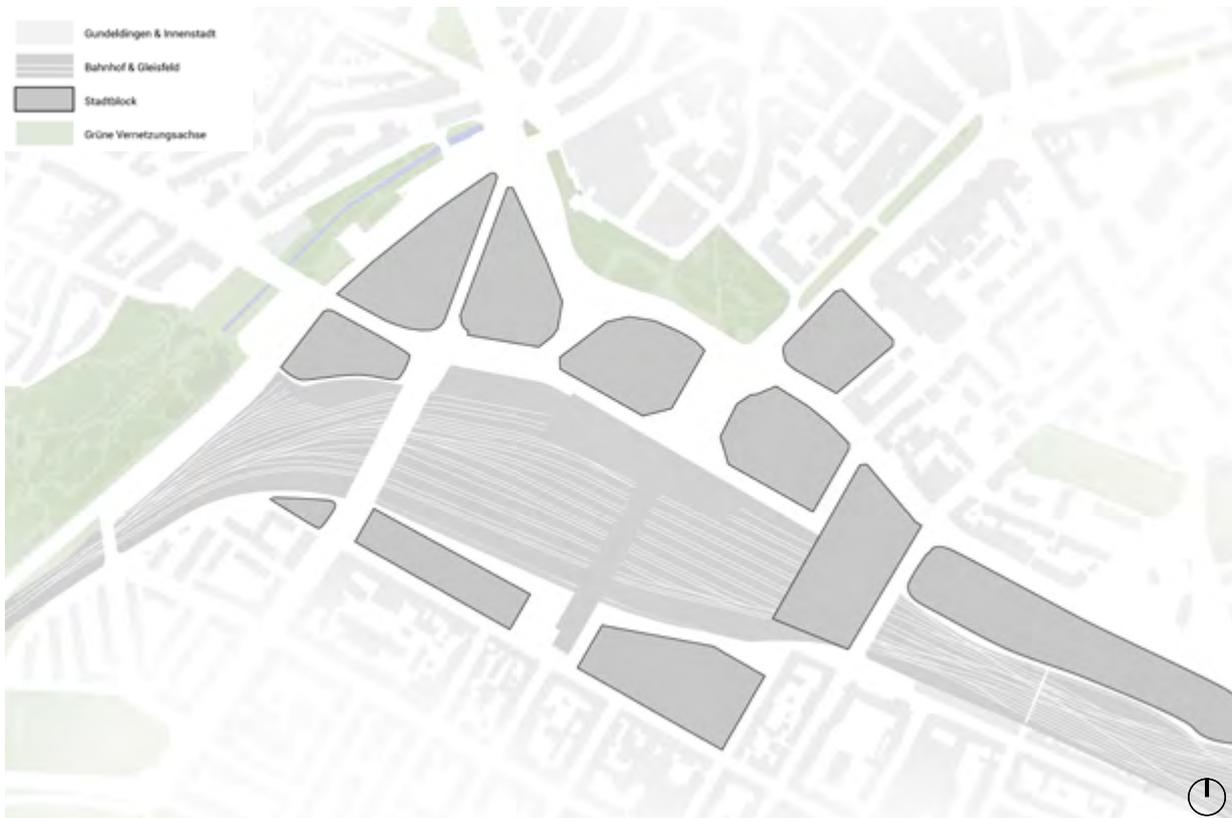


Abb.: 07 Stadtblöcke und grüne Vernetzungsachse

5.2.2 Bestehende und zukünftige Ankunftsorte und Bahnhofzugänge

Drei Ankunftsorte (A1-3) und die Bahnhofzugänge (Z1-Z5) bilden künftig die zentralen Schnittstellen zwischen Bahnhof und Stadtraum:

- A1 Centralbahnplatz
- A2 «Markthallenplatz»
- A3 Meret Oppenheim-Platz
- Z1 Margarethenbrücke (ausgebaut)
- Z2 Personenunterführung West (neu)
- Z3 Passerelle (bestehend)
- Z4 Personenunterführung Ost (neu)
- Z5 Nauentor Nord und Süd

Der Stadtraum Bahnhof als flexibles Netzwerk bildet das Grundgerüst für die Entwicklung der Ankunftsorte und Bahnhofzugänge. Die zentralen Ankunftsorte Centralbahnplatz und Meret Oppenheim-Platz werden zukünftig ergänzt und entlastet durch den «Markthallenplatz» und die Zugänge von der Margarethenbrücke auf alle Gleise, eine Personenunterführung West, Personenunterführung Ost und Nauentor Nord und Süd. Damit dabei die heute sehr selbstverständliche Orientierung für die Nutzenden erhalten bleibt, müssen die neuen Zugangsorte klar adressiert und mit eigenem Charakter versehen werden sowie die Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof und den Perrons städtebaulich optimal eingebunden werden. Die Anforderungen und Ideen zur Weiterentwicklung dieser Ankunftsorte und Zugänge werden in den Vertiefungsräumen näher beleuchtet.

5.2.3 Anbindungen Bahnhof an Innenstadt und Gundeldingen

Ein hierarchisches Netz an attraktiven und vor allem für den Fuss- und Veloverkehr aufgewerteten direkten Verbindungen verknüpft künftig den Stadtraum Bahnhof SBB mit den angrenzenden Quartieren und der Innenstadt.

- V1 Centralbahnplatz – Innenstadt / St. Alban
- V2 «Markthallenplatz», Markthallenbrücke – Innenstadt
- V3 Margarethenbrücke, Innere Margarethenstrasse – Innenstadt und Gundeldingen
- V4 Nauentor – St. Alban / Innenstadt und Gundeldingen
- V5 Meret Oppenheim-Platz – Güterstrasse / Gundeldingen
- V6 Solothurnerstrasse – Heumattstrasse

Primäre Anbindungen knüpfen an die Ankunftsorte Centralbahnplatz, «Markthallenplatz» und Meret Oppenheim-Platz an. Sie sind möglichst direkt, attraktiv, grosszügig gestaltet, leicht auffindbar vom

Bahnhof und laden dazu ein, Ziele in der Stadt zu Fuss zu erreichen. Die angrenzenden Erdgeschosse sind mit öffentlichen Nutzungen und wo möglich mit attraktiven Vorzonen versehen und setzen die Stadtblöcke in Beziehung mit dem öffentlichen Raum. Im Quartier Gundeldingen führt die Verbindung entlang der Güterstrasse und trägt zur Belebung des Zentrums Gundeldingen bei.

Sekundäre Anbindungen sind in der Bedeutung für die Verteilung der Publikumsströme eher untergeordnet, da z.B. beim Nauentor nicht alle Perrons angebunden werden können, in Richtung Gundeldingen insgesamt die Publikumsströme deutlich kleiner sind als in Richtung Innenstadt und die Verbindung über die Markthallenbrücke vor allem für Velofahrende und zu Fuss gehende von hoher Attraktivität ist. Sie sind jedoch als ergänzende Netzverbindungen wichtig und ergeben mit den primären Verbindungen ein engmaschiges Netz in alle Himmelsrichtungen.

5.2.4 Erschliessung Bahnhofraum

Netzwerk Fussverkehr

Die Verteilung der Personenströme im Bahnhofraum erfolgt hauptsächlich zwischen Ankunftsorten und Bahnhofszugängen (A1-A3, Z1-Z5) entlang der Hauptanbindungen (V1-V6) zu den umgebenden Quartieren und der Innenstadt.

Direkte und schnelle Verbindungen die hauptsächlich als Durchgangsachse dienen, werden ergänzt durch langsamere Verbindungen entlang denen attraktive Erdgeschossnutzungen vorzusehen sind. Die-



Abb.: 08 Netzwerk Stadtraum Bahnhof

se bespielen den angrenzenden Stadtraum und sorgen so für lokale Identität und Atmosphäre. In Richtung Innenstadt dient die Innere Margarethenstrasse als Durchgangssachse und der Steinentorberg soll als Aufenthaltsort weiterentwickelt werden. Das Gleiche gilt für die heutige Markthallenbrücke, wo die Rückseite des Stadtblockes Küchengasse aufgewertet und so für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver gestaltet werden soll.

Alle Stadtblöcke sind so porös wie möglich zu gestalten; sie sollen keine isolierte Scholle im Stadtraum bilden, sondern gut mit dem Bahnhofraum vernetzt werden.

Netzwerk ÖV

Durch die neue Personenunterführung West mit Ausgang beim Elsässertor werden die Haltestellen am «Markthallenplatz» und auf der Margarethenbrücke (heutige Haltestelle Markthalle) bedeutender und stark aufgewertet. Sie sind sowohl für die Umsteigebeziehung Bahn-Tram als auch Tram-Tram enger zusammenzulegen und durch grosszügige Bewegungsräume in den öffentlichen Raum einzubinden.

Die Entflechtung der Tramlinien am Centralbahnplatz stellt eine wichtige Massnahme für sichere Umsteigebeziehungen und Fusswegverbindungen Richtung Innenstadt dar. Die Gleise werden auf betriebsrelevante Gleise reduziert, während es weiterhin möglich ist, dass Trams den Centralbahnplatz in Ausnahmefällen kreuzen. So entsteht eine klare Orientierung und Priorisierung des Fussverkehrs in der Mittelachse zwischen Bahnhofgebäude und Strassburger-Denkmal im Park Elisabethenanlage. Zusätzlich soll die Variante



Abb.: 09 Netzwerk ÖV

einer direkten Tramstreckenführung zwischen «Markthallenplatz» und Elisabethenstrasse geprüft werden (Weitere Varianten wurden in Phase 1 geprüft und sind im Anhang zusammenfassend dargestellt). Bei der Prüfung dieser neuen Strecke wird auch die Anbindung auf dem Heuwaage-Viadukt berücksichtigt.

Der dritte massgebende Eingriff ins öffentliche Verkehrsnetz bildet die Neuorganisation der Buslinien im Bereich Bahnhof Nord. Die Busse tragen heute zu einer guten Erreichbarkeit bei. Um die Centralbahnstrasse und den Centralbahnplatz soweit als möglich von Bussen zu entlasten, soll auf die Buswendeschleife auf dem Centralbahnplatz verzichtet werden. Optionen für eine neue Haltestellenanordnung, vorzugsweise mit einer Reduktion der Buslinien, werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert. Die Sicherheit und Orientierung für den Fuss- und Veloverkehr, die optimale Verteilung der Personenströme und die Reduktion des Raumanspruches der Busendhaltestellen sind dabei Voraussetzung. Ein Verzicht auf die Endhaltestelle könnte als Option zusätzlichen Handlungsraum schaffen.

Netzwerk Velo

Ziel ist es, den öffentlichen Raum weitgehend von Veloparkierung freizuspielen. Im Bahnhofraum sind künftig neue Velostationen anzuordnen. Diese sollen nicht im öffentlichen Raum, sondern gut zugänglich in Gebäuden und/oder unterirdisch angeordnet werden. Die Zugänge zu den Velostationen befinden sich in der Nähe der Bahnhofszugänge. Hier besteht insbesondere beim «Markthallenplatz», im Bereich Nauentor und auf der Südseite des Bahnhofes der Bedarf an neuen Stellplätzen. Auf Höhe der Personenunterführung Ost soll eine Veloquerung geführt werden.

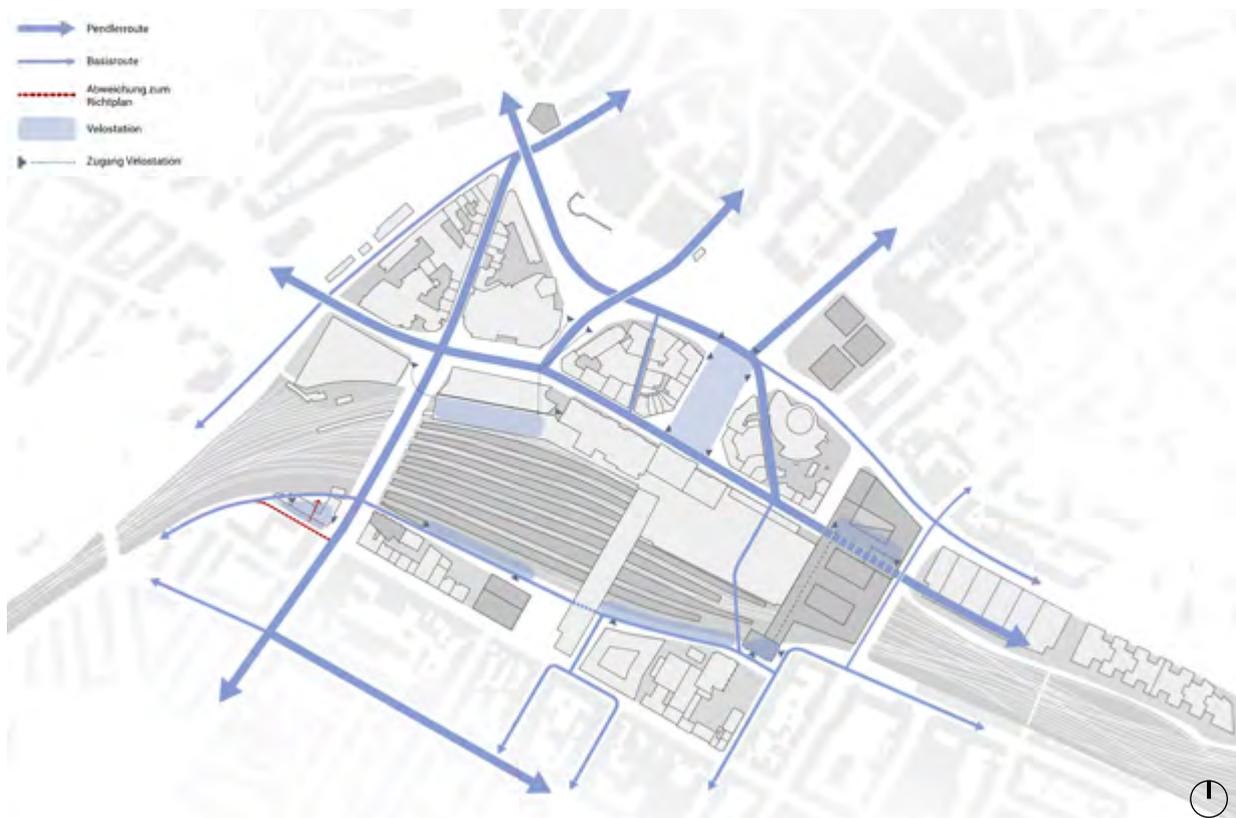


Abb.: 10 Netzwerk Velo

Nicht nur in der Achse Markthallenbrücke, sondern auch auf der Achse Innere Margarethenstrasse sollen der Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) priorisiert werden. Die Bahnhofskante Süd entlang der Meret Oppenheim-Strasse soll als Fuss- und Veloverbindung entlang dem Gleisufer weitergeführt werden und die heute eher als Rückraum funktionierende Strasse besser ins gesamtstädtische Netzwerk integrieren.

Auf der Nordseite sind die Velostationen neben der bestehenden am Centralbahnplatz, im Nautentor und im ehemaligen Gleisbereich Elsässerbahn angedacht. Auf der Südseite befinden sich Stellplätze entlang der Gleiskante und sind als integraler Bestandteil künftiger Entwicklungen der Stadtblöcke Bahnhof Süd jeweils zu prüfen.

Der heutige Veloengpass auf dem Centralbahnplatz wird auch weiterhin bestehen bleiben, aufgewertete Veloverbindungen entlang der Nauenstrasse sollen eine interessante Alternative bieten. Die neue Personenunterführung Ost führt die Velos getrennt vom Fussverkehr unter dem Gleisfeld durch und knickt in Richtung östlicher Centralbahnstrasse ab.

Netzwerk MIV

Der grösste Eingriff für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt durch die Umgestaltung des Verkehrsknotens Markthallenbrücke, über den neu der Fuss- und Veloverkehr priorisiert werden soll. Mit dem Ziel, die heutigen Verkehrsbelastungen für die Hauptverkehrsachse Nauenstrasse-Heuwaage-Viadukt und Markthallenbrücke-Viaduktstrasse zu reduzieren und Alternativrouten anzubieten, werden grossräumige Betrachtungen notwendig. Die räumliche Lesbarkeit durch eine Klärung der unterschiedlichen Ebenen (insbeson-

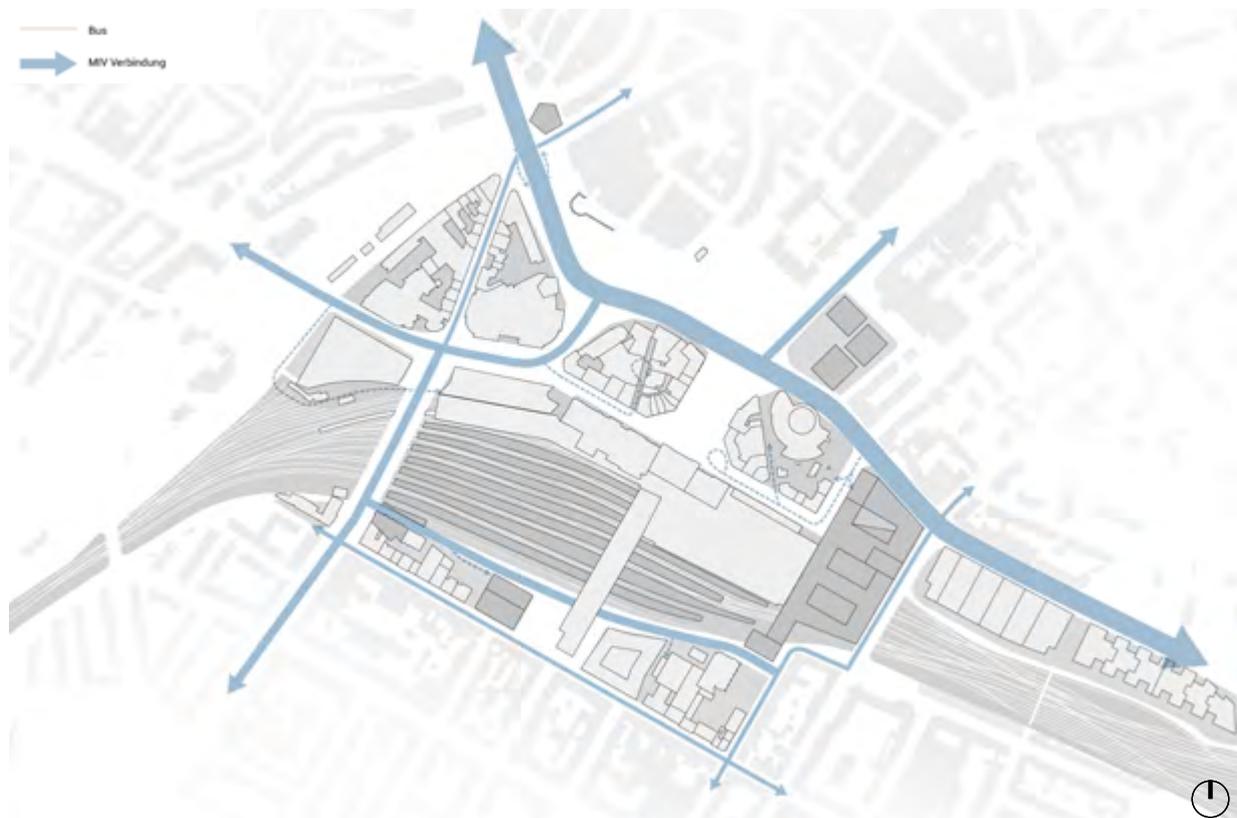


Abb.: 11 Netzwerk MIV

dere einer klaren Lesbarkeit der Stadtebenen Nauenstrasse, Strasse Elisabethenanlage, Steinentorberg) und eine Redimensionierung des Flächenbedarfs sind hier anzustreben. Im Vertiefungsraum zur Markthallenbrücke sind die Vor- und Nachteile möglicher Eingriffe genauer erläutert. Die Machbarkeit von Optimierungen und Redimensionierungen ist in nachgelagerten Studien noch zu überprüfen.

5.2.5 Prägende Raumkanten, erhaltenswerte stadträumliche Qualitäten und Verdichtungspotenziale

Die im nördlichen Perimeter liegenden Stadtblöcke weisen viele geschützte Objekte auf, die inventarisiert oder im Denkmalverzeichnis sind. Zusammen mit den stadtbildprägenden Raumkanten sind sie zu erhalten. Sie prägen den Stadtraum Bahnhof SBB massgebend und tragen zu dessen Prägnanz und Adressierung bei.

Ergänzt durch die inneren Qualitäten der Stadtblöcke – die zu stärken, aufzuräumen und gegebenenfalls zu entdichten sind – zeigen sich hier die in der Fläche begrenzten Verdichtungsmöglichkeiten im Bahnhofsraum, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass dieser Raum heute wenig zur Verbesserung des Stadtklimas beiträgt.

Verdichtung ist daher vor allem im Schliessen der vorhandenen Stadtblöcke erwünscht. Darüber hinaus sind an ausgewiesenen Standorten hohe Häuser und Hochhäuser möglich, wobei noch zu prüfen ist, welche Standorte sich stadtklimatisch für diese prägenden Bauten eignen. Allgemein gilt, Nachverdichtung soll nicht maximal, sondern als punktuelle Massnahme zur Akzentuierung ausgewählter Stadträume dienen – insbesondere dort, wo eine stärkere

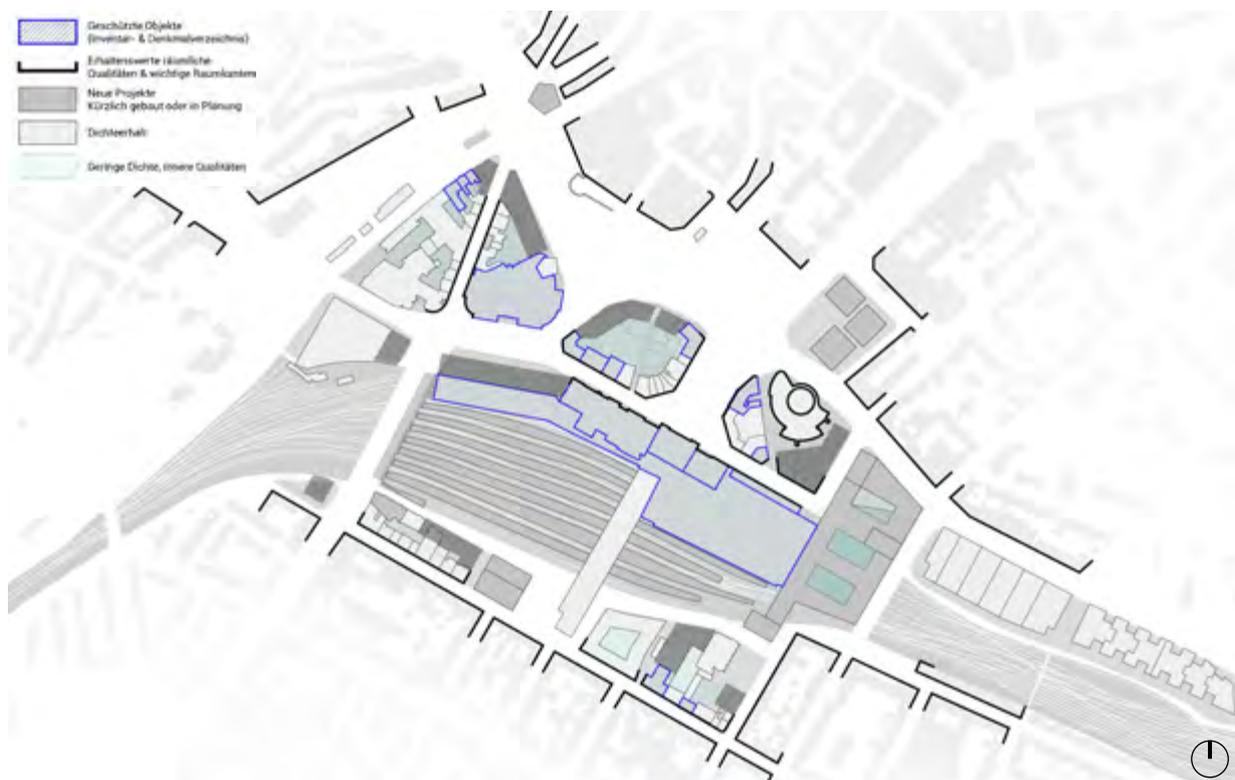


Abb.: 12 Verdichtungspotenzial

Nutzung beabsichtigt ist und ein Beitrag an die Belebung der Stadt geleistet werden kann.

In den Vertiefungsräumen werden mögliche Standorte für Hochhäuser bzw. Hochhaus-Cluster thematisiert. Deren Auswirkungen auf das Stadt- und Mikroklima wurden jedoch noch nicht untersucht. Die Auswirkungen auf den Umgang mit der Erwärmung insbesondere auch betreffend Frisch- und Kaltluft sind in den weiteren Arbeitsschritten anhand von mikroklimatischen Simulationen in einem grösseren Perimeter zu ermitteln. Lokal werden aber Massnahmen vorgeschlagen, die zu einer Reduktion der Auswirkungen des Wärmeeffekts beitragen und damit auch den Stadtraum im Sommer angenehmer nutzbar machen.

5.2.6 Bestehende und erweiterte Grün- und Freiraumstrukturen

Die heute bestehenden Strassenbäume werden erhalten oder bei Bedarf ersetzt. Sie werden ergänzt durch weitere Baumreihen sowie durch begrünte Vorzonen und Aufenthaltsräume entlang der Stadtblöcke. Diese dienen nicht nur zur Verbesserung des Stadtklimas, sondern auch zur Adressbildung der einzelnen Gebäude.

Trotz der sich in Planung befindenden Projekte im Raum Heuwaage soll der Flussraum des Birsig durch geeignete ökologische und freiraumplanerische Aufwertungsmassnahmen bestmöglich mit den Wallanlagen verbunden und so in seiner Bedeutung gestärkt und aufgewertet werden. Dies ist bei Projekten unbedingt zu berücksichtigen. Die Heuwaage kann hier einen wichtigen Beitrag zur grünen Vernetzungsachse (Wiesen und Gehölze) leisten.



Abb.: 13 Öffentliche Grün- und Freiräume

- G1 Schulterchluss Birsigtal – Heuwaage – Grünflächen Wallanlagen

Die zukünftige Perronkante im Süden soll in Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof als wichtiger freiräumlicher und ökologischer Übergang neu gestaltet werden.

- G2 Freiräumlicher Übergang Bahnhofkante Nord zwischen Perronkante und Meret Oppenheim-Strasse

Die Ankunftssituation vor dem Nauentor soll im Süden durch einen stark begrünten Quartierplatz (IWB-Vorplatz) ergänzt werden, der gleichzeitig auch mikroklimatisch den heute stark überhitzten Raum kühlen soll.

Aufgrund der teilweise hohen Flughöhe werden weitere stadtklimatische Massnahmen nicht verortet. Massnahmen zur Vermeidung weiterer Erwärmung und zur Verbesserung der Durchlüftungssituation sind im Rahmen konkreter Projektierungen öffentlicher Räume und privater Projekte unbedingt umzusetzen. Geeignete Massnahmen werden im Anhang dargelegt.

5.2.7 Bahnhofskanten

Die Bahnhofkante Nord entlang der Centralbahnstrasse repräsentiert den Bahnhof. Zu prüfen ist, ob diese Kante unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte insgesamt erlebbarer gestaltet werden kann. Ausgänge in Richtung Centralbahnstrasse sollen bedeutender, die Publikumsflüsse optimiert und die Adressierung von Bahnhofsnutzungen im Gebäude entlang der Centralbahnstrasse aufgewertet werden.

- B1 Bahnhofkante Nord (Centralbahnstrasse)

Die Bahnhofkante Süd soll als Ankunftssituation an Bedeutung gewinnen. Die heute ökologisch wertvolle Böschung wird durch die Anlage der neuen Gleise und Perrons unter Druck kommen. Wie der Zugang zum Südperron gestaltet werden, kann birgt noch eine Reihe offener Fragen. Es zeichnet sich jedoch bereits heute ab, dass die Platzverhältnisse eng werden. Entfällt das Naturelement (Böschung) sind Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen zu prüfen und der Erhalt des Biotopenverbunds zu leisten. Zusätzliche Begrünungen der Stadtkante sollen diesen Raum gestalterisch prägen und wo möglich einen Beitrag zum Stadtklima leisten.

- B2 Bahnhofkante Süd (Meret Oppenheim-Strasse inkl. Fuss- und Veloverbindung Gleiskante)

5.2.8 Potenzialplan

Basierend auf den tragenden Konzeptelementen zur Vernetzung und Erschliessung formuliert der Potenzial-Plan bildhaft die wichtigen Aufgaben bezüglich Aufwertung und Stadterneuerung entlang der massgebenden öffentlichen Stadträume sowie Herausforderungen bei funktionalem Anpassungsbedarf.

Konzeptkarte Stadtraum Bahnhof SBB

Netzwerk Stadtraum Bahnhof

- Gleisquerung oberirdisch
- Gleisquerung unterirdisch
- Gleisquerung ohne Bahnhofzugang
- Perronzugang (schematisch)
- Ankunftsort
- Primäre Anbindung Innenstadt & Gundeldingen
- Sekundäre Anbindung Innenstadt & Gundeldingen
- Informelle Anbindung Innenstadt & Gundeldingen
- Verteilung Personenströme

Verkehr

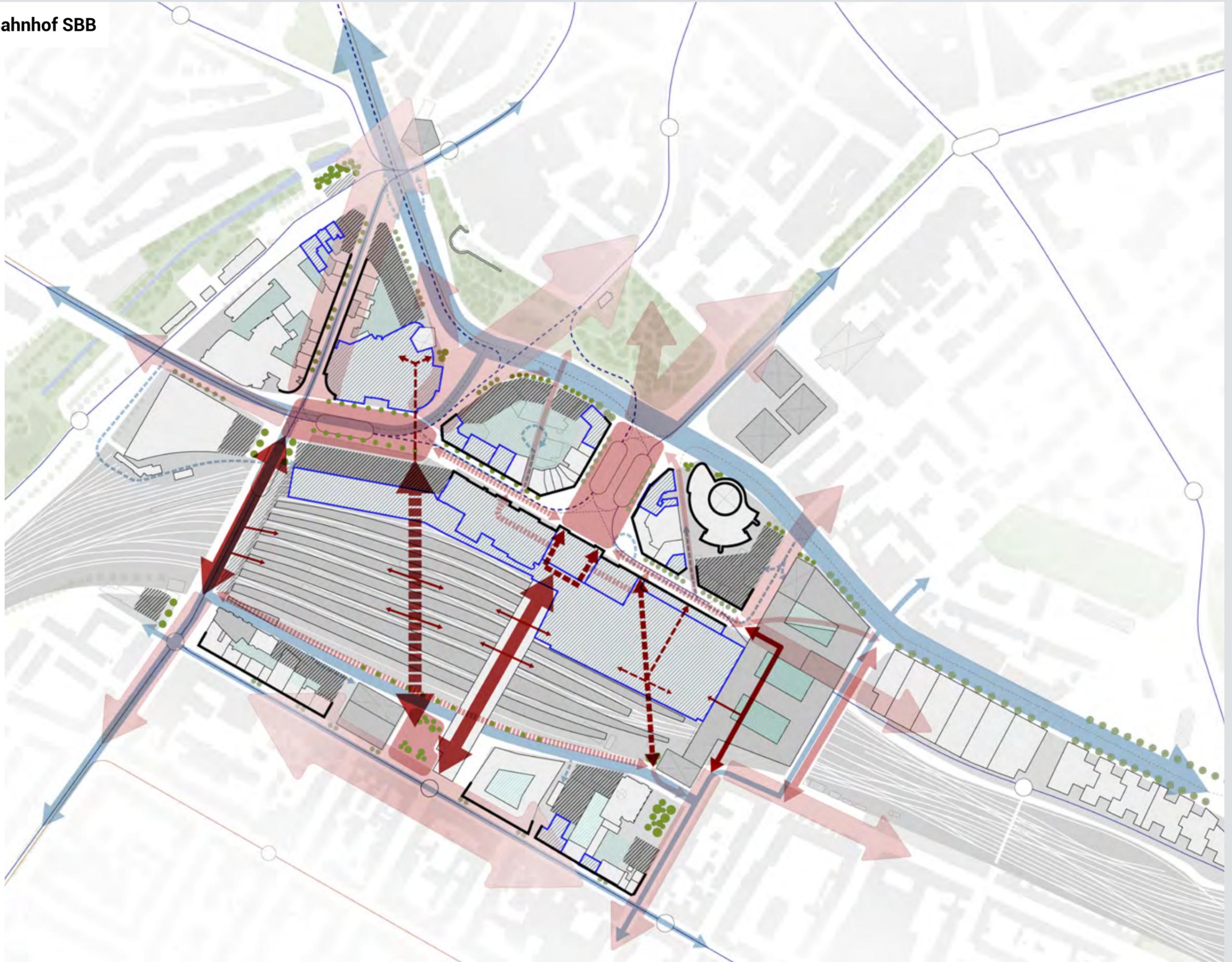
- Haltestelle
- Tram
- Tram (zu prüfen)
- Bus
- MIV Verbindung
- Zufahrt PP

Verdichtung

- Geschützte Objekte (Inventar- & Denkmalverzeichnis)
- Erhaltenswerte räumliche Qualitäten & wichtige Raumkanten
- Neue Projekte (Kürzlich gebaut oder in Planung)
- Dichteerhalt
- Geringe Dichte, innere Qualitäten
- Verdichten
- Markante Hochpunkte

Freiraum

- Grüne Vernetzungssachse
- Vorzonen & Aufenthaltsräume
- Bestandsbaum von besonderer räumlicher Relevanz



- Gebäudeerhalt
- Vernetzung Stadtraum Bahnhof
- Erneuerungspotenzial
- Dichteerhalt
- Vernetzungsachse Freiraum

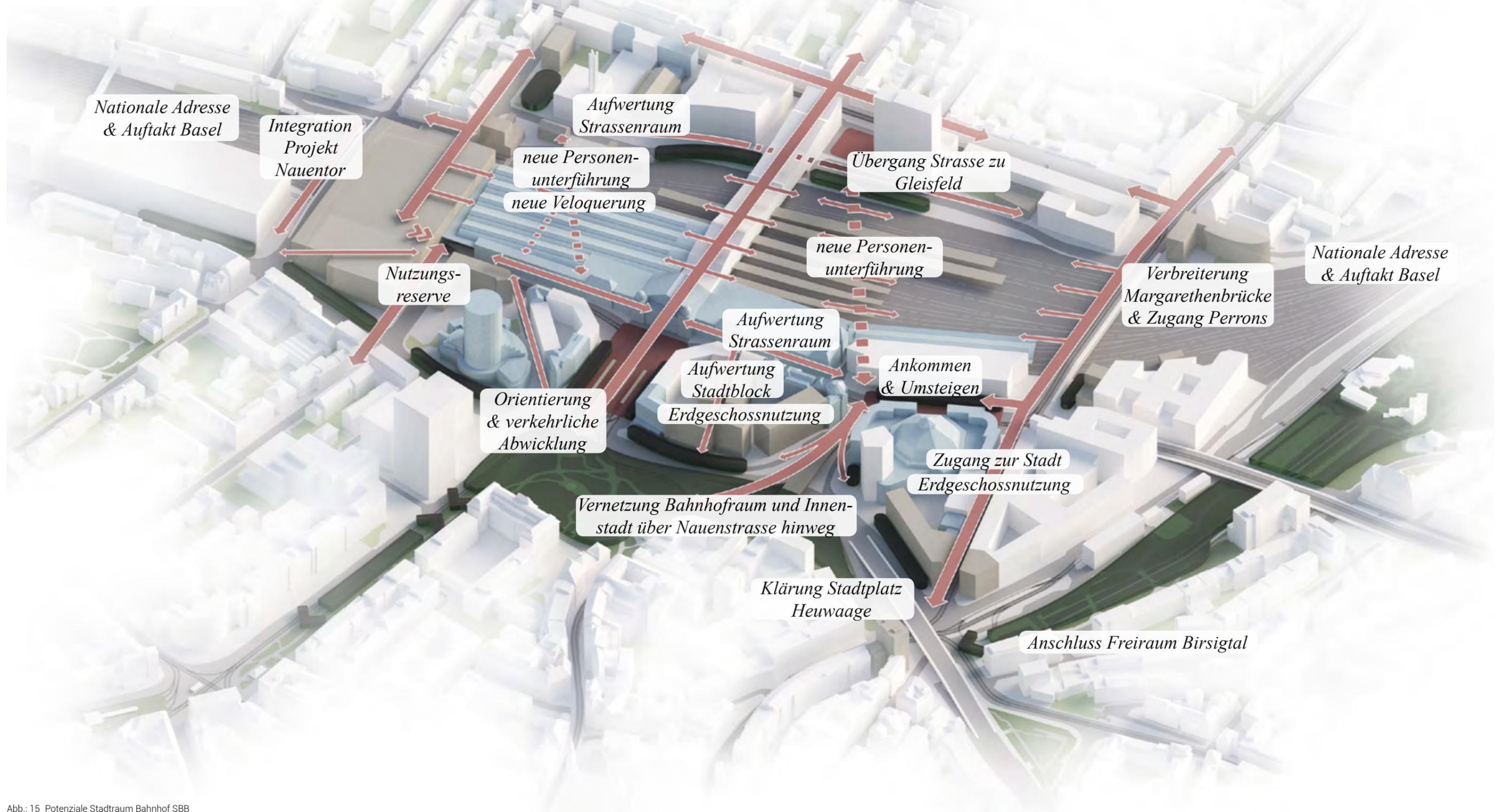


Abb.: 15 Potenzielle Stadtraum Bahnhof SBB

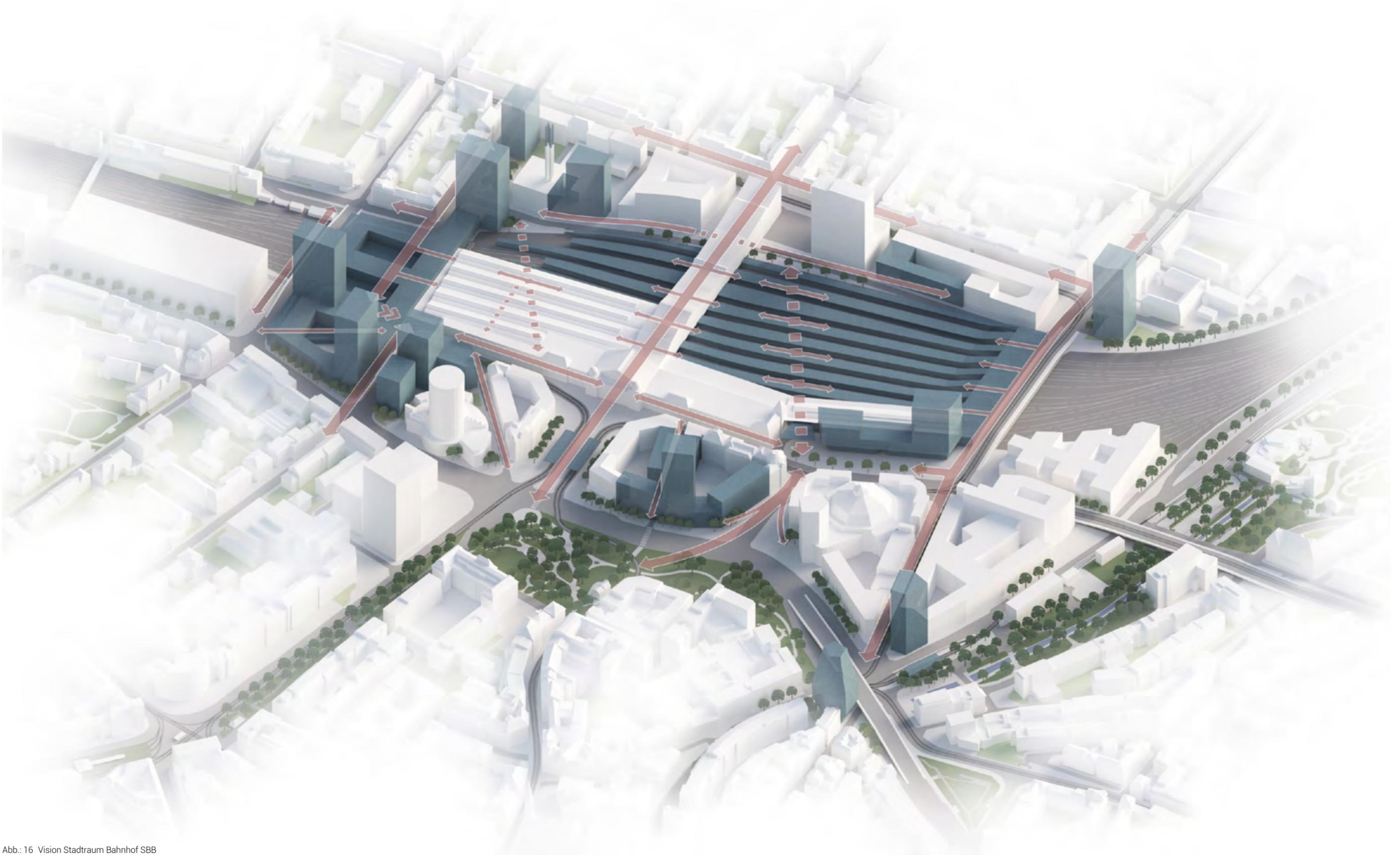


Abb.: 16 Vision Stadtraum Bahnhof SBB

6

6 VERTIEFUNGSRÄUME

Die verschiedenen Ankunftsorte und Bahnhofszugänge, Anbindungen an den Stadtraum, Erschliessungen, Bahnhofskanten sowie prägende Raumkanten, erhaltenswerten stadträumlichen Qualitäten und Verdichtungspotenziale werden nachfolgend in ihrem jeweiligen räumlichen Zusammenhang erläutert. Für eine bessere Übersicht wurde der Stadtraum dafür in sechs Vertiefungsräume unterteilt. Die Abgrenzungen sind so gewählt, dass immer benachbarte Projekte, die in engem funktionsräumlichem Zusammenhang stehen in einem Vertiefungsraum zusammengeführt sind. Pro Vertiefungsraum werden Ziel, Idee, Weg und Abhängigkeiten systematisch dargelegt:

Ziel: Funktionale und stadträumliche Anforderungen

Idee: Stadträumliche Intervention

Weg: Prozess zur Umsetzung

Abhängigkeiten: von Entscheiden oder anderen Projekten

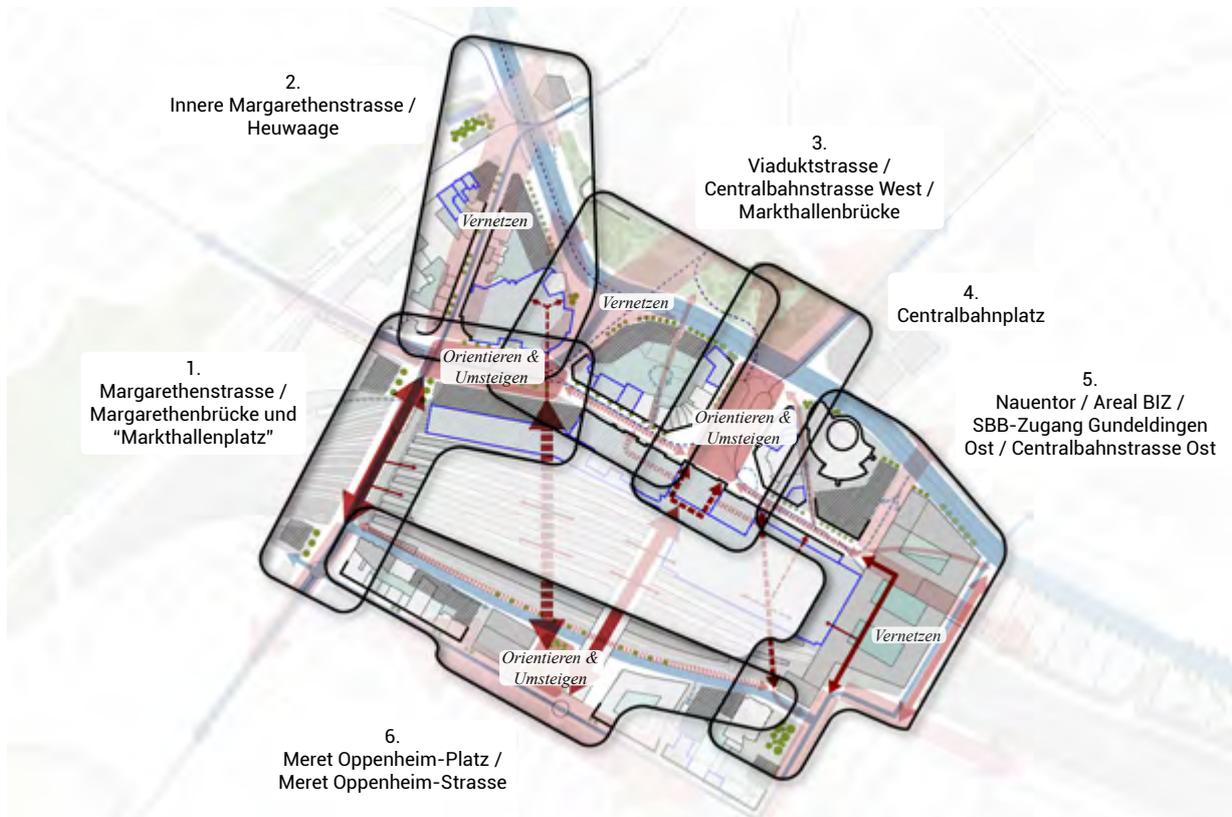


Abb.: 17 Übersicht Vertiefungsräume und derer «Hauptfunktion» im Stadtraum

6.1 Vertiefungsraum Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»

Ziel

- «Markthallenplatz» als Ankunftsort und Margarethenbrücke als weiteren Bahnhofzugang verbinden.
- Neuen wichtigen Ankunftsort «Markthallenplatz» (von Margarethenbrücke und neue Personenunterführung West) in den Stadtraum einbinden und gestalten.
- Umsteigebeziehung zwischen den Tramhaltestellen Margarethenbrücke und «Markthallenplatz» neugestalten.
- Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse.
- Neue Margarethenbrücke mit Zugang zu möglichst allen Perrons und attraktiver Tramhaltestelle
- Neuordnung der Verkehrsführung vor der Markthalle und in der Centralbahnstrasse, insbesondere neue Führung der Busse und Reduktion des MIV. Berücksichtigen, dass der MIV nicht in die Quartierstrassen verdrängt wird.
- Einbindung von Velozu- und -wegfahrten in zusätzliche Veloabstellbereiche; «Markthallenplatz» möglichst frei von parkierten Velos.
- Schaffung eines grosszügigen «Markthallenplatzes» mit einer starken Identität, neuen Ankunfts-, Zugangs- und Umsteigebeziehungen, Wartebereichen und Platz zur Verteilung der Personenströme.
- Einbindung neuer Baumgruppen in die zukünftige Platz- und Strassengestaltung und allgemeine Einbettung neuer Grünelemente und erlebbar Wasser zur stadtklimatischen Verbesserung des stark versiegelten Raumes.

Idee

Der Bereich «Markthallenplatz» nimmt durch eine neue Personenunterführung West, aber auch durch die neuen Zugänge zu den Perrons ab der Margarethenbrücke, deutlich höhere Personenfrequenzen auf. Der Platz übernimmt dabei

- Adressbildung
- Verteilfunktion für Fussgängerinnen und Fussgänger in Richtung Innenstadt
- Umsteigefunktion zwischen den ÖV-Verkehrsträgern
- Zufahrtsfunktion zu einer zukünftigen Velostation im heutigen Gleisbereich Elsässerbahn oder im UG Strasse / Elsässertor
- Durchgangsfunktion für den MIV
- Durchgangsfunktion für Busse; ggf. Integration einer Haltekante zum Ausstieg im Bereich Haltestelle «Markthallenplatz» prüfen; neuen Standort für Bus-Warteplätze im Bereich Steinentorberg oder Centralbahnstrasse evaluieren



Abb.: 18 Vertiefungsraum 01 - Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»

Die Tramgleise werden neu in Südlage positioniert. Damit entsteht vor dem Gebäude Elsässertor die Möglichkeit für eine Umgestaltung des öffentlichen Bewegungs- und Begegnungsraums. Von den Perrons im Bahnhof her kommend kann ohne Überquerung von MIV-Fahrspuren ins Tram eingestiegen werden. Dies ermöglicht in der Konsequenz eine verbesserte Orientierung in Richtung Margarethenbrücke. Die Verlängerung der Personenunterführung West bis in die Markthalle ist eine Option, welche eine Entflechtung der Personenflüsse auf die zwei wichtigen Anschlüsse in die Innenstadt über die Innere Margarethenstrasse und die Markthallenbrücke schaffen würde.

Die Margarethenbrücke soll sich nahtlos mit Vorzonen der Gebäude, die sie flankieren, verbinden. Hierdurch entstehen klare und grosszügigere Vorzonen sowie zusätzliche Zugänge zukünftiger Gebäude.

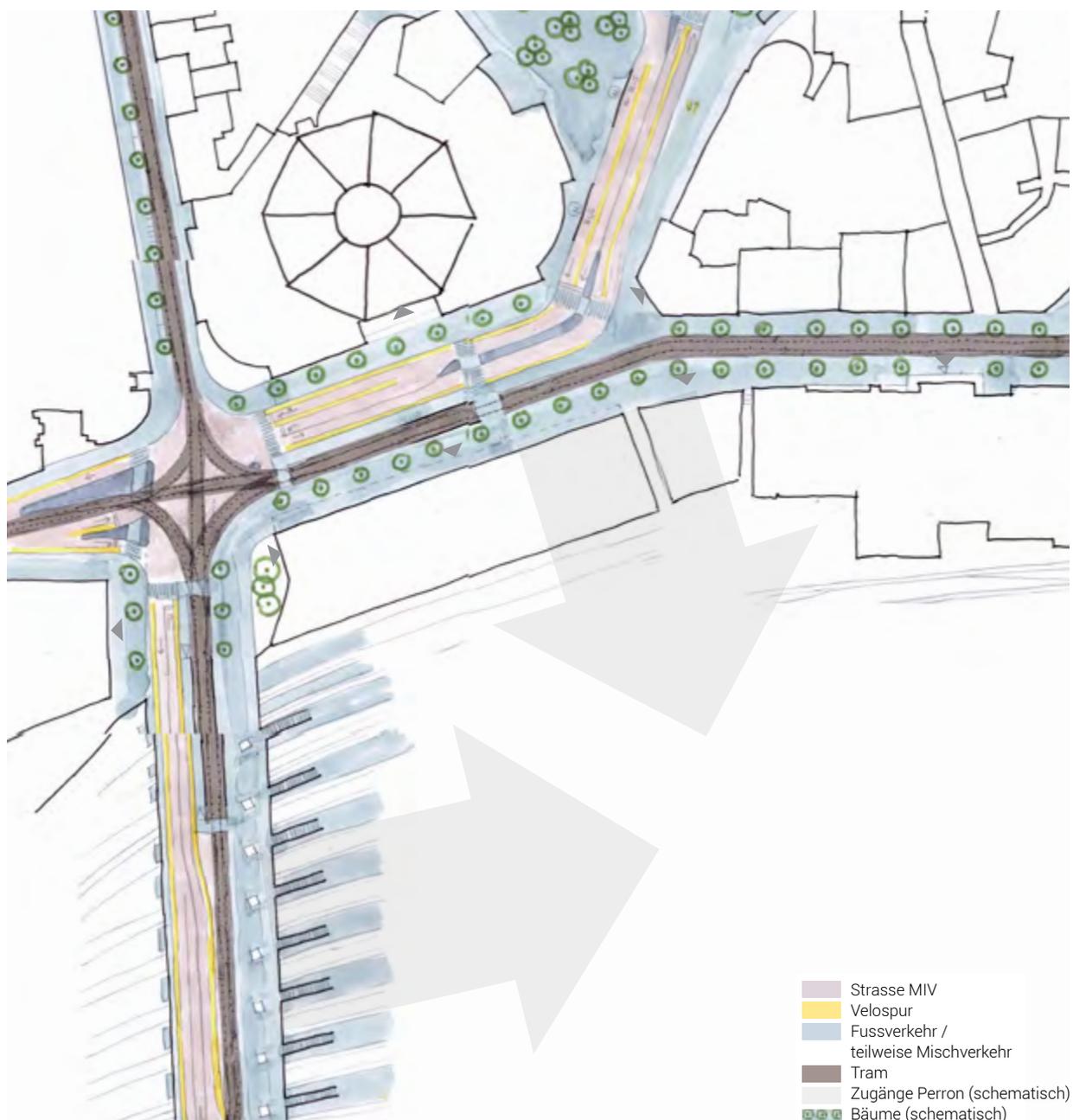


Abb.: 19 Vision Stadtraum «Markthallenplatz»

Für den Zugang zur Personenunterführung West bestehen aus Sicht des Konzepts zwei Optionen: Der Zugang kann zwischen dem Westflügel des Bahnhofgebäudes und dem Elsässertor zu liegen kommen oder ins Gebäude Elsässertor integriert werden. Bei einer Anordnung zwischen den Gebäuden könnte die historische Trennung in zwei Bahnhofsbereiche (Schweizer und französischer Bahnhof) auch weiterhin sichtbar bleiben. Der Raum unter dem denkmalgeschützten Dach der Elsässerbahn kann umgenutzt werden (z.B. Velostation). Die weiterführende Planung diesbezüglich erfolgt im Rahmen des Ausbauschnittes 2035.

Der «Markthallenplatz» spannt sich somit zwischen zwei parallelen Hauptfassaden (Markthalle und Elsässertor / Ersatzneubau) auf, die mit grosszügigen Vorzonen und schattenspendenden Baumreihen versehen sind. Damit liesse sich wahrscheinlich die schnell durchgehenden Personen von wartenden Reisenden trennen. Auch wenn das Gebäude Elsässertor bestehen bleibt, soll das Erdgeschoss zurückversetzt werden, um mehr Bewegungsraum und eine grössere Vorzone der Markthalle zu schaffen. Ein potenzieller Neubau verfügt zudem über einen zweigeschossigen Sockelbereich mit öffentlichen Nutzungen, die den «Markthallenplatz» bespielen. Zudem könnte die Parkieranlage im UG des Elsässertor künftig über den Erdbeergraben erschlossen werden, um den «Markthallenplatz» zumindest in Richtung der Bahnhofsgebäude möglichst MIV frei zu gestalten.

Die Umgestaltung des «Markthallenplatzes» und die Integration einer neuen Personenunterführung West erfordert auch Anpassungen im Bereich des Gebäudes Elsässertor. Die Optionen Umbau oder auch Abriss und Ersatzbau sind nachgelagert zu prüfen.



Abb.: 20 Idee: Umnutzung freiwerdender Gleisbereich Elsässerbahn in Velostation

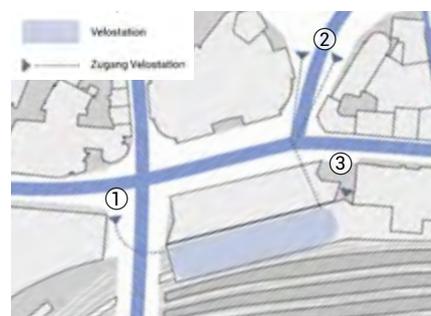


Abb.: 21 Zufahrten Velostation Elsässerbahn oder UG Strasse / Elsässertor ab Viaduktstrasse (1), Steinentorberg / Markthallenbrücke (2) und Centralbahnstrasse (3)



Abb.: 22 Stadtraum «Markthallenplatz» mit freistehendem Bahnhofzugang zwischen Westflügel und Ersatzneubau Elsässertor - Atmosphäre

Für die Lage des Hauptzugangs zur Personenunterführung West besteht ein funktionaler Zusammenhang zur Lenkung der Personenströme in Richtung Innenstadt. Wird eine Aufwertung der historischen Verbindung in der Achse Strasse Elisabethenanlage - «Markthallenplatz» weiterverfolgt bietet sich der Zugang im Bereich Gebäude Elsässertor an. Wird die heutige Situation belassen oder ein Busendhalt im Steinentorberg angestrebt, sind beide Zugangsoptionen gleichermaßen attraktiv.

Der Personenstrom aus der Personenunterführung trifft orthogonal zur Tramhaltestelle und der Strasse auf den «Markthallenplatz». Um genügend Raum dafür zu schaffen, ist dieser möglichst direkt auf eine der Hauptachsen zur Innenstadt (V2 und V3) zu lenken und der südliche Bereich des «Markthallenplatzes» mit einer grosszügige Vorzone zum Flanieren zu versehen. Eine vollständig MIV freie Lösung des «Markthallenplatzes» wurde in Ansätzen geprüft und aufgrund der Nicht-Realisierbarkeit verworfen.

-  Anbindung Bahnhof-Innenstadt (möglichst direkt)
-  Weniger direkter Anschluss Bahnhof-Innenstadt
-  Hauptfassade «Markthallenplatz»
-  Platzfassade
-  Strasse MIV
-  Fuss- und Veloverkehr
-  Verteilung Personenströme Bahnhof
-  Umsteigebeziehung Tram-Tram
-  Grosszügige Vorzonen mit Bäumen

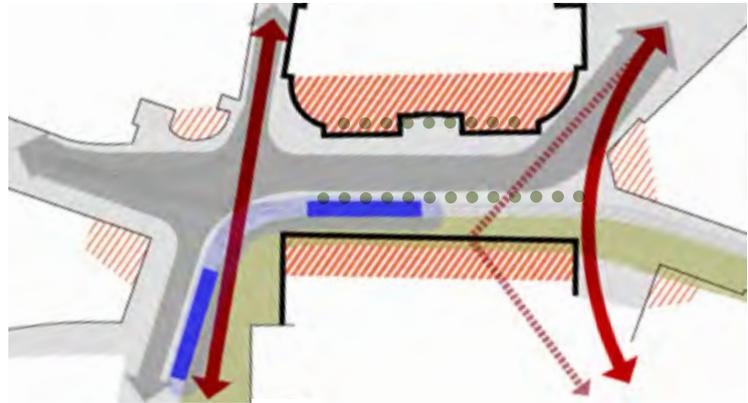


Abb.: 23 Funktionale und stadträumliche Anforderungen «Markthallenplatz»



Abb.: 24 Stadtraum «Markthallenplatz» mit in Neubau integriertem Bahnhofszugang - Atmosphäre

Zukünftige Buslinienführung

Aus Sicht des Konzeptes sind grundsätzlich zwei Orte zur Anordnung der Bussendhalte denkbar (Steinentorberg und Centralbahnstrasse). Schnelle und sichere Umsteigebeziehungen, gute Sicht- und Erreichbarkeit, aber auch optimierte Wendeschlaufen für die Busse (möglichst wenig Kreuzungen, um den Verkehrsfluss durch die Priorisierung der Busse nicht zu behindern) sowie vertiefte Untersuchungen der Varianten im Gesamtverkehrsmodell sind wichtige Kriterien.

Anordnung der Busse heute

Die Busse 50 und 48 werden heute über die Centralbahnstrasse geführt und wenden an der westlichen Ecke des Centralbahnplatzes. Deren Bushaltekanten befinden sich entlang des Bahnhofgebäudes. Der Bus 30 wird über Viaduktstrasse–Centralbahnplatz geführt und hält an der Ecke zur Centralbahnstrasse am Rande der Wendeschleife. Um zu den Tramhaltekanten zu gelangen, muss heute ein grosser Teil des Hauptpersonenstroms die Wendeschleife queren. Mit den nachfolgenden Überlegungen (Varianten) gilt es aufzuzeigen, wie die heutigen Mängel der Buswendeschleife behoben werden könnten. Der Entscheid zu den Varianten stellt für die Planungen der SBB den Schlüssel dar, sowohl für die Planungen zu einer Personenunterführung West als auch die Funktion der Margarethenbrücke. Im Rahmen der Vorstudie über den Gesamttraum sollen die notwendigen Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden.

Variante 1: Centralbahnstrasse Süd (favorisierte Variante)

Die Haltekanten sind an der Südseite der Centralbahnstrasse angeordnet, die Buswendeschleife wird im Einrichtungsverkehr über die Centralbahnstrasse, den Centralbahnplatz, die Nauenstrasse und die Markthallenbrücke geführt.

Die heutige Wendemöglichkeit auf dem Centralbahnplatz wird nicht mehr für den Bus benötigt. Der Einrichtungsverkehr in der Centralbahnstrasse spielt Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger frei und entlastet den Raum durch eine Verringerung der Fahrten (keine Rückfahrt). Da es sich hierbei um mehrere Linksabbiegende handelt, ist zu klären, inwieweit der Betrieb so möglich ist. Die Busendhalte sind bei den Tramumsteigeknoten (Markthallenplatz / Margarethenbrücke und Centralbahnplatz) gut erreichbar und auffindbar.

Variante 2: Centralbahnstrasse Nord (Alternative Variante 1)

Der Bus wird ebenfalls im Einrichtungsverkehr über den Centralbahnplatz geführt jedoch in umgekehrter Richtung. Hierdurch wird die Fahrtzeit in Richtung Bahnhof verlängert oder es müsste bei drei Bussen durch einen Halt am «Markthallenplatz», vor der Schleife um den Küchengassenblock, ergänzt werden. Für Umsteigende vom Bahnhof her müsste damit die Centralbahnstrasse erst gequert werden, um zur Haltestelle zu gelangen.

Variante 3: Busendhalt Steinentorberg (Alternative Variante 2)

Der Bus wird über die Innere Margarethenstrasse und die Nauenstrasse zum Steinentorberg geführt und quert später den «Markthallenplatz». Die neue Verkehrsführung an der Heuwaage im Kreisverkehr erlaubt das Wenden um den «Stadtblock Markthalle». Da es sich



Abb.: 25 Busendhalt Centralbahnstrasse Süd



Abb.: 26 Busendhalt Centralbahnstrasse Nord

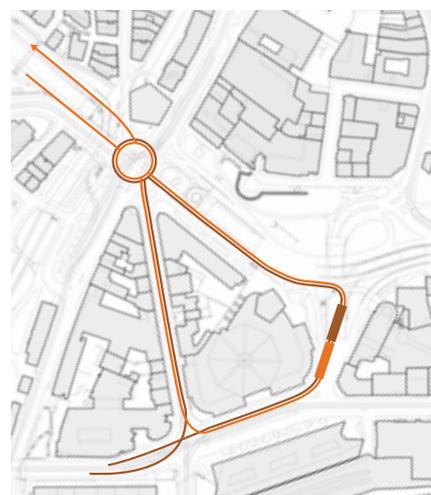


Abb.: 27 Busendhalt Steinentorberg

hierbei um eine relativ grosse Blockumfahrt handelt, ist zu klären inwieweit dies den Betrieb beeinflusst. Die Variante bedingt zudem eine Umgestaltung der Kreuzung Markthallenbrücke / Nauenstrasse. Wird diese redimensioniert könnte der dadurch freigespielte Raum vor der Markthalle Ost zum Busendhalt werden. Die Centralbahnstrasse und der Centralbahnplatz werden nicht mehr von Bussen befahren. Dies erlaubt einen zusätzlichen Gestaltungsfreiraum in der Centralbahnstrasse. Die Bushalte sind von einer neuen Personenunterführung West gut ersichtlich, sonst aber vom Bahnhofraum abgewandt.

Verträgliche Verdichtung

Im Vertiefungsraum ist grundsätzlich eine Verdichtung möglich; aufgrund der begrenzten Flächenreserven sind höhere Häuser oder Hochhäuser denkbar. Diese können in Form von städtebaulichen Akzenten beidseits der Gleise an den Brückenköpfen der Margarethenbrücke angeordnet werden (eine Torwirkung ist allerdings unbedingt zu vermeiden!). Ein Ersatzneubau des Elsässertors ist im Zusammenhang mit der Gestaltung «Markthallenplatz» zu prüfen, um dem Platz die notwendige Grosszügigkeit zu geben.

Ein Ersatzneubau westlich der Margarethenbrücke südlich des Gleisfelds ermöglicht die Weiterführung der Fuss- und Veloverbindung entlang des Gleisufers (Übergang Meret Oppenheim-Str. / Höhenweg).

Schlüsselprojekte:

- A2 Ankunftsort «Markthallenplatz»
- Z1 Zugang Margarethenbrücke
- Z2 Personenunterführung West

Vertiefungsbedarf

Themenfeld	Arbeitspaket	Zeithorizont
Prüfung Entflechtung Tramstreckenführung	1	Planung ab 2020
Neugestaltung «Markthallenplatz» (inkl. Übergang Margarethenbrücke und Ausgang Personenunterführung West)	4	Planung ab 2020
Ersatz Margarethenbrücke (inkl. Anbindung neuer Zugänge zu Perrons)	5	Planung ab 2020
Städtebauliche Prüfung der Nachverdichtung an den Brückenköpfen der Margarethenbrücke	5	Planung ab 2020
Führung/Verlegung der Busse prüfen	1	Planung ab 2020
Neue Standorte für Veloparkierung ausserhalb des öffentlichen Raumes suchen	2	Planung ab 2020

Abhängigkeiten

- zur Personenunterführung West: SBB.
- zur Funktion der Margarethenbrücke als vollwertiger Gleiszugang: SBB.
- Freispielen des EG Elsässertor bzw. Ersatzbau: SBB mit Baurechtsnehmer
- Anzahl und zukünftige Führung der Busse: Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität



Abb.: 28 Ausgangslage Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»

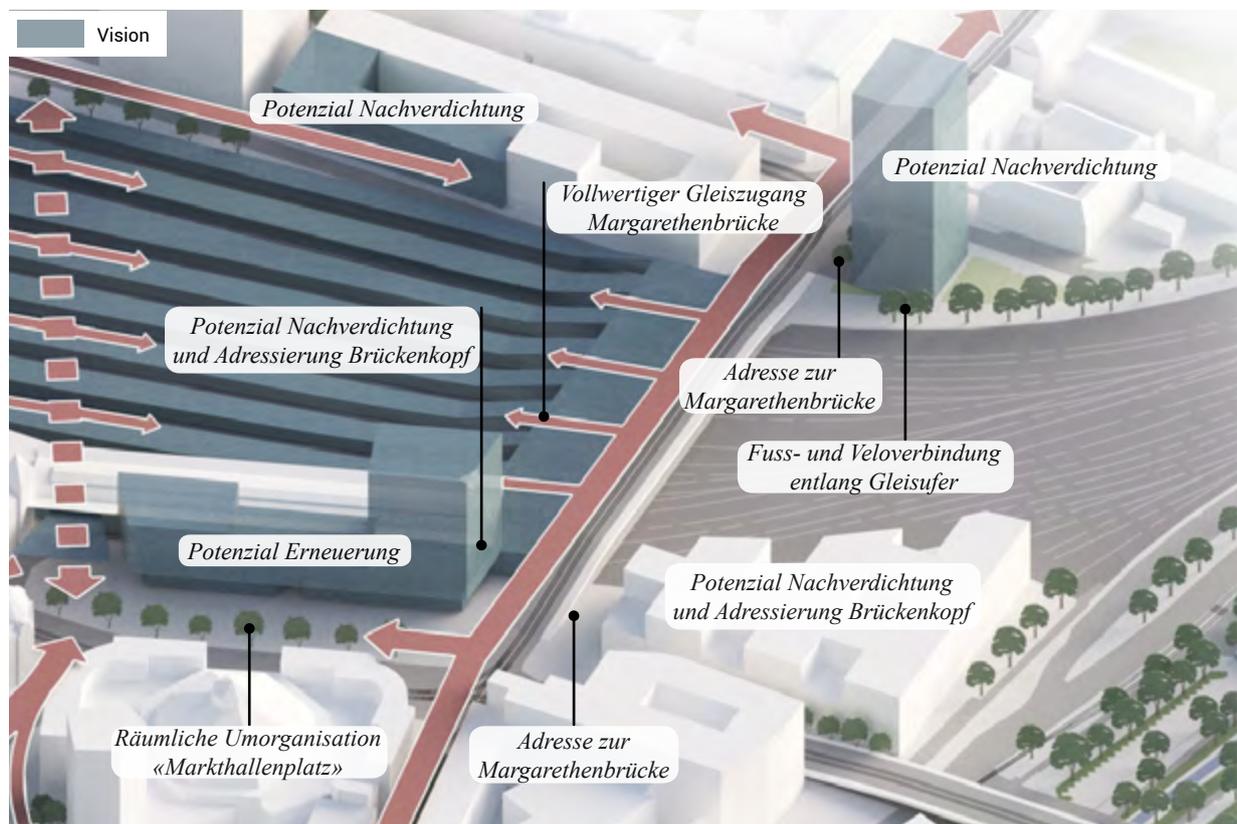


Abb.: 29 Vision Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»

6.2 Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse / Heuwaage



Abb.: 30 Vertiefungsraum 02 - Innere Margarethenstrasse / Heuwaage



Abb.: 31 Innere Margarethenstrasse heute

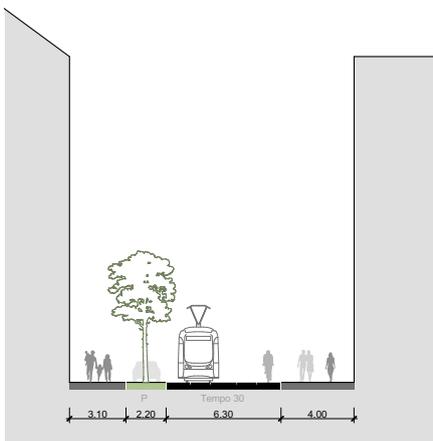


Abb.: 32 Neuer Strassenquerschnitt Innere Margarethenstrasse

Ziel

- Aufwertung der Verbindung Innere Margarethenstrasse insbesondere auch für den Veloverkehr in Richtung Innenstadt und damit Entlastung des Centralbahnplatzes. Die Strasse ist frequentiert und verfügt über öffentliche Erdgeschossnutzungen.
- Höhere Priorität und Qualität für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Innenstadt – Priorisierung Velofahrer und Fussgängerinnen vor dem MIV.
- Verbesserte Orientierung.
- Während die Innere Margarethenstrasse als Durchgangsachse dient, ist der Steintorberg als Aufenthaltsort mit attraktiven Vorzonen und zur Verbesserung des Stadtklimas zu entwickeln.
- Zwei starke Pole - Heuwaage und «Markthallenplatz» - bilden die beiden Enden der Inneren Margarethenstrasse, beleben diese und ermöglichen eine bauliche Verdichtung vor allem in Form von hohen Gebäuden.
- Aufwertung des erweiterten öffentlichen Raumes Heuwaage mit Aufenthalts- und Begegnungsfunktionen.
- Schaffung neuer ökologischer Trittsteine durch eine grüne Vernetzung von Birsigtal, Heuwaage und den Grünflächen der Wallanlagen.

Idee

Kern des Vertiefungsraums bildet die aufgewertete Innere Margarethenstrasse als neue «Stadtachse Innenstadt»: Sie bietet neu höhere Qualitäten für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg in die Stadt und durch die höheren Publikumsfrequenzen auch neue Potenziale für publikumsorientierte EG-Nutzungen (trotz des starken Gefälles).

Landschaftlich und ökologisch erfährt die Strasse eine Aufwertung durch einseitig angeordnete Baumgruppen, die in einer multifunktionalen Zone untergebracht sind. Diese bieten gleichzeitig Raum für Regenwasserretention und -versickerung, Abstellplätze für Fahrräder sowie Parkplätze für Besuchende. Fassadenbegrünungen an der Westfassade können hier geprüft werden, um dem Flaniererraum an heißen Sommertagen zusätzliche Kühlung zu bieten und in diesem hochverdichteten Gebiet auch Rückzugsraum für Kleinlebewesen und Vögel bereitzustellen.

Im erweiterten Stadtraum rund um die Heuwaage steht die ökologische und gestalterische Vernetzung der Frei- und Grünräume im Zentrum; auch die bessere Zugänglichkeit des Birsig z.B. in Form von Sitzstufen (Vereinbarkeit mit Hochwasserschutz ist zu prüfen) könnte zur Aufwertung beitragen. Ergänzende Nutzungen sind hier in Form von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen in den angrenzenden Bauten sowie beispielsweise einem Pavillon auf dem



Abb.: 33 Abschluss Birsigtal und Vorzonen Gebäude Heuwaage



Abb.: 34 Referenz Scharnier Heuwaage - Beispiel Kulturinsel Gessnerallee, Zürich



Abb.: 35 Umgang mit Vorzonen - Flächenabtausch Hochhaus Heuwaage, Auszug Bebauungsplan

Bereich vor dem Birsig denkbar. Diese Massnahmen leisten einen Beitrag zur Aufwertung der Innenstadt und ergänzen die Massnahmen entlang der Inneren Margarethenstrasse.

Eine Verdichtung entlang der Inneren Margarethenstrasse ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht wünschenswert. Hingegen ist an der Kreuzung Heuwaage sowie am Brückenkopf Margarethenbrücke eine Verdichtung stadträumlich denkbar. Die Heuwaage als wichtiges Scharnier zur Innenstadt kann so weiter betont und mit zusätzlichen Nutzungen angereichert werden, die die Angebotsvielfalt stärken. Die Abbildung zeigt, wie der Bebauungsplan Hochhaus Heuwaage den hierfür notwendigen Flächenabtausch im Bereich der Vorzonen regelt.



Abb.: 36 Innere Margarethenstrasse - Atmosphäre

Schlüsselprojekte

- V3 Verbindung: Margarethenbrücke – Innenstadt und Gundeldingen
- G1 grüne Vernetzung von Birsigtal, Heuwaage und den Grünflächen der Wallanlagen

6

Vertiefungsbedarf

Themenfeld	Arbeitspaket	Zeithorizont
Umgestaltung Innere Margarethenstrasse	5	mittelfristig
Umgestaltung der Grünflächen im Bereich Birsigtal-Heuwaage und der Wallanlagen	5	langfristig
Wallanlagen aufwerten und ökologische Vernetzungsmöglichkeiten schaffen	5	langfristig
Anpassung Boulevardplan	5	mittelfristig

Abhängigkeiten

Die Umgestaltung der Heuwaage ist langfristig abhängig von einer denkbaren grundlegenden Neugestaltung der Nauenstrasse.



Abb.: 37 Ausgangslage Innere Margarethenstrasse / Heuwaage

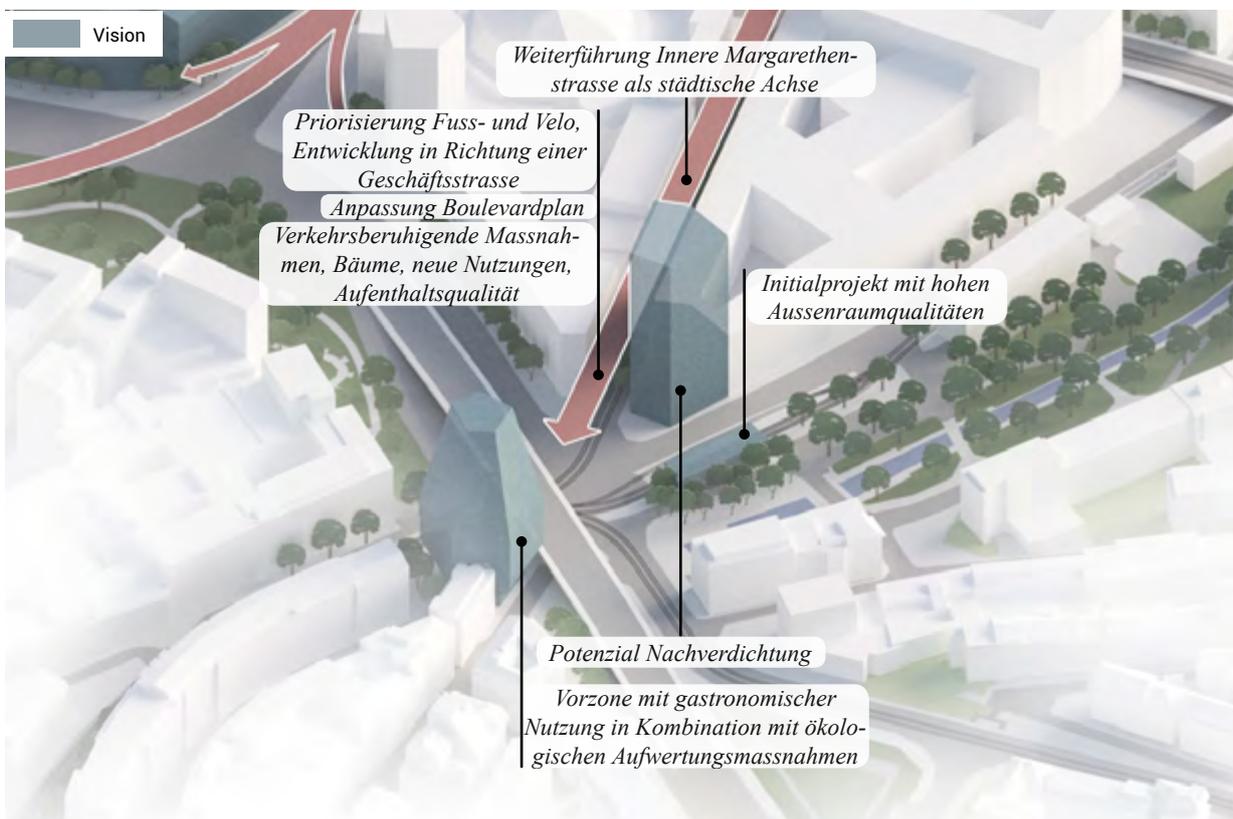


Abb.: 38 Vision Innere Margarethenstrasse / Heuwaage

6.3 Vertiefungsraum Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke



Abb.: 39 Vertiefungsraum 03 - Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke

Ziel

- Impulse zur langfristigen Umgestaltung Nauenstrasse zur «Stadtstrasse» und Verringerung der heutigen Trennwirkung.
- Reduktion der topografischen Ebenen, um die Orientierung und räumliche Qualität im Stadtraum zu erhöhen und die Querung zu erleichtern.
- Höhere Priorität und Qualität für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Innenstadt – Priorisierung Velofahrer und Fussgängerinnen vor dem MIV.
- Aufwertung Centralbahnstrasse inkl. bessere Verteilfunktion Fussgängerinnen und Fussgänger zur Entlastung des Centralbahnplatzes und «Markthallenplatzes», Option Bushalte in Centralbahnstrasse West.
- Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse.
- Kleinräumige Vernetzung verbessern durch unterirdische Verlängerung Personenunterführung West bis zur Markthalle und Aufwertung der Verbindung Küchengasse (ermöglicht die direktere Zugänglichkeit der unteren Stadtebene in Richtung Heuwaage).
- Integration von neuen Grünelementen entlang der Vorzonen und im Innern des Stadtblocks Küchengasse sowie entlang der Vorzone Nord Centralbahnstrasse.
- Verbesserung Stadtklima durch das Freispielen von Strassenflächen.

Idee

Kernelement des Vertiefungsraumes bildet die Neuordnung der Verkehrsströme Markthallenbrücke – Nauenstrasse – Innenstadt mit folgenden Handlungsspielräumen:

- Den «Autobahnknoten» zum innerstädtischen Knoten umgestalten.
- Die Verkehrsflächen insgesamt reduzieren, Rückbau der Fahrspuren.
- Direkte Tramstreckenführung «Markthallenplatz» - Elisabethenstrasse prüfen.
- Den Umgang mit dem Terrain klären (Brücke, Strasse, Tunnel, Stadtebene), Reduktion der Ebenen.
- Mehr Flächen für ökologische und stadtklimatische Aufwertungsmassnahmen z.B. in Form von Vorzonen, für Baumpflanzungen und Fassadenbegrünungen und Flächen für das Entwicklungspotenzial der Stadtböcke bereitstellen.
- Den Raum für den Fuss- und Veloverkehr vergrössern, attraktiver gestalten, direkt führen und Zugänge zu den Perrons anbieten

(möglichst auf einer Ebene mit dem «Markthallenplatz», Centralbahnplatz und Park Elisabethenanlage).

- Mit einer alternativen Tramlinienführung erhöht sich die Attraktivität in der Centralbahnstrasse West zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und der Erdgeschossnutzungen.
- MIV weiterhin über den «Markthallenplatz» und von und zur Nauenstrasse möglich, Centralbahnstrasse lediglich für Anlieferung.

Klärung der Stadtebenen

Die Darstellungen der historischen Stadträume nördlich angrenzend an den Bahnhof SBB zeigen deutlich, dass der Centralbahnplatz, die Centralbahnstrasse sowie der Stadtblock westlich angrenzend an den Centralbahnplatz sowie Teile des Parks Elisabethenanlage (teilweise heutige Elisabethenstrasse) auf der gleichen Ebene lagen, während die Strasse zwischen der Markthalle und der ehemaligen Wallanlage in Richtung Heuwaage langsam abfiel. Erst mit dem Bau der Nauenstrasse verlor dieser wichtige Stadtbezug zumindest für Fussgängerinnen und Fussgänger an Bedeutung als die neu erstellten Brücken, Viadukte und der Tunnel der Nauenstrasse neue Höhenbezüge einführen.

Mit dem vorgeschlagenen Projekt zur Redimensionierung der Markthallenbrücke und der Anschlüsse an die Nauenstrasse soll dieser bedeutende Stadtbezug sowie die historische Verbindung wiederhergestellt und eine höhere Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Hierzu wurden verschiedene Varianten studiert, die nachfolgend zusammenfassend dargestellt sind. Ein verbindlicher Variantenentscheid wurde bisher nicht getroffen.



Abb.: 40 Vergleich historische Stadtebene überlagert mit Katasterplan - Die Verbindung von Birsigtal und Bahnhofniveau über Rampen



Abb.: 41 Historisches Stadtmodell

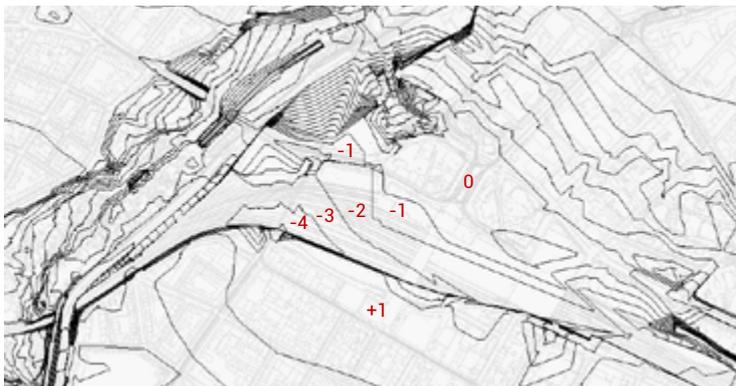


Abb.: 42 Stadtebene heute



Abb.: 43 Niveaus Ausgangslage



Abb.: 44 Skizze mit Busvariante Endhalt Centralbahnstrasse Süd

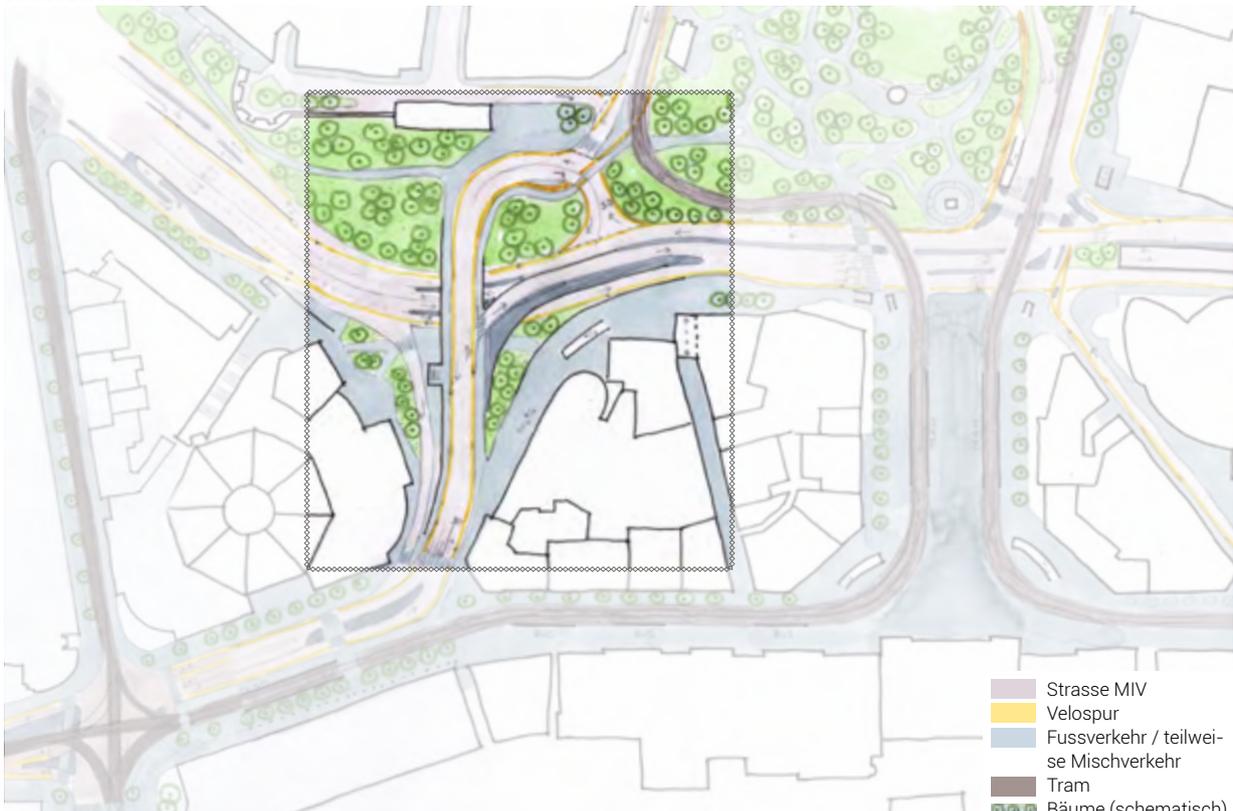


Abb.: 45 Skizze Variante «Sofortmassnahme»

Variante «Sofortmassnahme»

Drei Niveaus (Tunnel, Strasse, Brücke)

Markthallenbrücke - Neumarkierung ohne Anpassung der Infrastruktur:

- Kein MIV auf der Strasse Elisabethenanlage
- Aufhebung der Rechtsabbiegerspur auf die Markthallenrampe
- Aufhebung der MIV Verbindung von Süden in die Elisabethenstrasse
- Reduktion auf Tempo 30: Anpassung des Strassenquerschnitts (6 m Fahrbahn, 2x Velostreifen 1.8 m und 2x Trottoir)

Markthallenbrücken-Kopf Nord:

- Vereinfachung der Strassenführung

Markthallenbrücken-Kopf Süd:

- Vereinfachung des Spurenplans (Aufhebung der Fahrspur in Richtung Strasse Elisabethenanlage) und neue Abbiegespur für Velos bei Brücke > Bahnhof

Bewertung der Variante «Sofortmassnahme»

Es handelt sich um eine temporäre, zeitnah realisierbare Massnahme. Sie ist im Vergleich zu baulichen Massnahmen kostengünstig, löst aber das eigentliche Problem der Kreuzung Markthallenbrücke / Nauenstrasse nicht.

Qualitative Bewertung (aus Sicht der einzelnen Verkehrssysteme)
(o: wie heute, -: schlechter als heute, +: besser als heute):

Attraktivität und Leistungsfähigkeit Fuss- und Veloverkehr (+)

- Kreuzungsfreie Querung der Nauenstrasse mit zweiseitigem Trottoir (Bis auf neugestalteten Rampen-Abzweiger Nauenstrasse) (+)
- Verbesserte Attraktivität am Brückenkopf Nord (Reduktion der Geschwindigkeit, Rationalisierung der Geometrie) (+)
- Neue verkehrsfreie Kante Strasse Elisabethenanlage (+)
- Erhöhte Attraktivität und Sicherheit für Velofahrende auf Grund von Tempo 30 auf der Brücke (+)

ÖV-Führung (o)

- Die Anpassungen haben grundsätzlich kaum einen Effekt auf den ÖV (o)
- Für die Implementierung der Bus-Anordnung «Centralbahnstrasse Nord» müsste die Strasse Elisabethenanlage für den Busverkehr freigegeben werden (o)

MIV (-)

- Die heute wichtigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten. Die untergeordnete Zufahrt in die Strasse Elisabethenanlage (heute nur Anlieferung) wird aufgehoben (o)
- Niveaufreie Kreuzungen bleiben bestehen (keine Zusätzliche LSA) (o)
- Die Aufhebung der Strasse Elisabethenanlage für den MIV reduziert die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens (wenig) und erschwert die Einspurung zum Knoten Nauenstrasse – Centralbahnplatz (kurzer Verflechtungsraum) (-)



Abb.: 46 Zwei Niveaus - Tunnel und Strasse



Abb.: 47 Skizze mit Busvariante Endhalt Centralbahnstrasse Süd

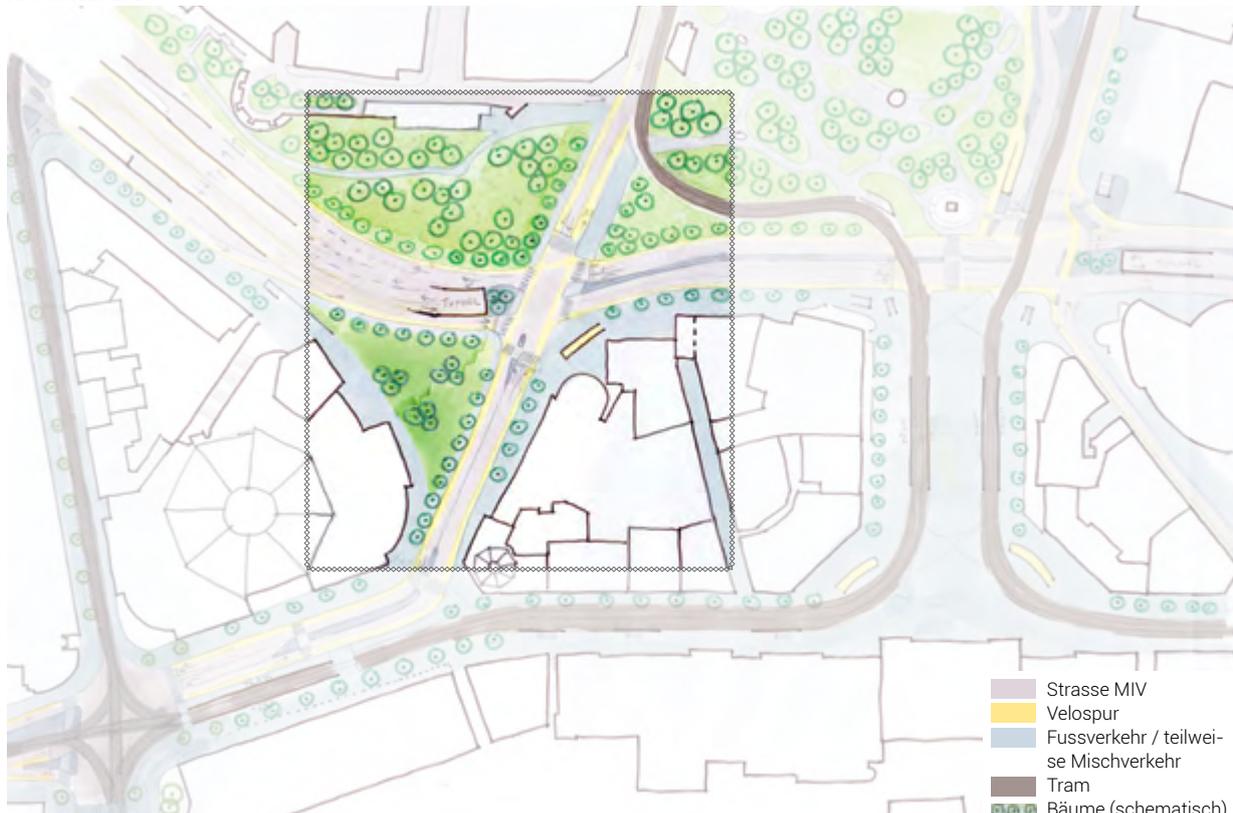


Abb.: 48 Skizze Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage»

Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage»

Zwei Niveaus (Tunnel, Strasse und Fuss- und Veloverkehr-Querung auf Stadtebene)

Markthallenbrücke: Integration der Ebene Elisabethenstrasse in die Landschaft, Reduktion des Verkehrs auf zwei Ebenen (Durchgangsverkehr Heuwaageviadukt – Nauenstrasse auf bestehenden Tunnel), übriger Verkehr inkl. Fussverkehr auf Ebene Elisabethenstrasse.

- Kein MIV auf der Strasse Elisabethenanlage
- Neuer Knoten mit LSA auf Ebene Elisabethenstrasse
- Aufhebung der MIV Verbindung von Süden in die Elisabethenstrasse

Markthallenbrücken-Kopf Nord:

- Aufhebung der «Autobahntrompete»

Markthallenbrücken-Kopf Süd:

- Vereinfachung des Spurenplans (Aufhebung Linksabbieger Brücke > Centralbahnstrasse, evtl. als Busspur zu behalten)
- Möglichkeit Bus-Endhaltestelle entlang der östlichen Fassade der Markthalle

- Strasse MIV
- Velospur
- Fussverkehr / teilweise Mischverkehr
- Tram
- Bäume (schematisch)

Bewertung der Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage»

Der zusätzlich gewonnene Grünraum muss den Niveausprung zwischen den Strassen Elisabethenstrasse und Nauenstrasse gewährleisten. Die dadurch entstandene Hangkante hat sich im Weiteren dem heutigen Erdgeschossniveau der Gebäude entlang der Centralbahn-Passage anzugleichen. Eine mögliche Einschränkung in der Nutzbarkeit des gewonnenen Freiraumes durch die Hanglage ist wahrscheinlich und vertieft zu prüfen.

Qualitative Bewertung (aus Sicht der einzelnen Verkehrssysteme)
(o: wie heute, -: schlechter als heute, +: besser als heute):

Attraktivität und Leistungsfähigkeit Fuss- und Veloverkehr (+)

- Direkte und übersichtliche Verbindung «Markthallenplatz» – Strasse Elisabethenanlage mit grosszügigem Trottoir und Velostreifen (eventuell auf Tempo 30 Strasse) (+)
- Der neue Knoten Nauenstrasse – Strasse Elisabethenanlage ist mit LSA geregelt (-)
- Radikale Umgestaltung des Brücken-Kopfes Nord mit klarer Organisation der Verkehrsräume zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs (+)
- Neue verkehrsfreie Kante Strasse Elisabethenanlage und Steinentorberg (+)

ÖV-Führung (o)

- Der neue LSA geregelte Knoten Strasse Elisabethenstrasse – Nauenstrasse kann zusätzliche Zeitverluste für den Bus generieren (-)
- Im Bereich Steinentorberg ist die Anordnung einer Busendhaltestelle möglich (+)

MIV (-)

- Die heute wichtigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten. Die untergeordnete Zufahrt in die Elisabethenstrasse (heute nur Anlieferung) wird aufgehoben (o)
- Der neue LSA geregelte Knoten Elisabethenstrasse – Nauenstrasse und die Spurreduktion auf gewisse Beziehungen minimiert die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens (-)
- Die heute nicht angebotene Verkehrsbeziehung Elisabethenstrasse (Nord) > Heuwaage könnte eventuell geöffnet werden (+)



Abb.: 49 Zwei Niveaus - Tunnel und Strasse mit Entlastung von Centralbahnstrasse und -platz



Abb.: 50 Skizze mit Busvariante Endhalt Steintorberg

Variante «Hangkante mit Tram Split»

Zwei Niveaus (Tunnel, Strasse für MIV und Tram sowie Fuss- und Veloverkehr-Querung auf Stadtebene)

Markthallenbrücke: Integration der Ebene Elisabethenstrasse in die Landschaft, Reduktion des Verkehrs auf zwei Ebenen (Durchgangsverkehr Heuwaageviadukt – Nauenstrasse auf bestehenden Tunnel), übriger Verkehr inkl. Tram und Fussverkehr auf Ebene Elisabethenstrasse. Die Trams werden dabei von/nach Westen nicht mehr über den Centralbahnplatz, sondern vom «Markthallenplatz» in die Elisabethenstrasse geführt.

- Mischverkehr Tram und MIV zwischen «Markthallenplatz» und Elisabethenstrasse, neuer Knoten mit LSA auf Ebene Elisabethenstrasse
- Aufhebung der MIV Verbindung von Süden in die Elisabethenstrasse

Markthallenbrücken-Kopf Nord:

- Aufhebung der «Autobahntrompete»

Markthallenbrücken-Kopf Süd:

- Vereinfachung des Spurenplans
- Möglichkeit Bus-Endhaltestelle entlang der östlichen Fassade der Markthalle

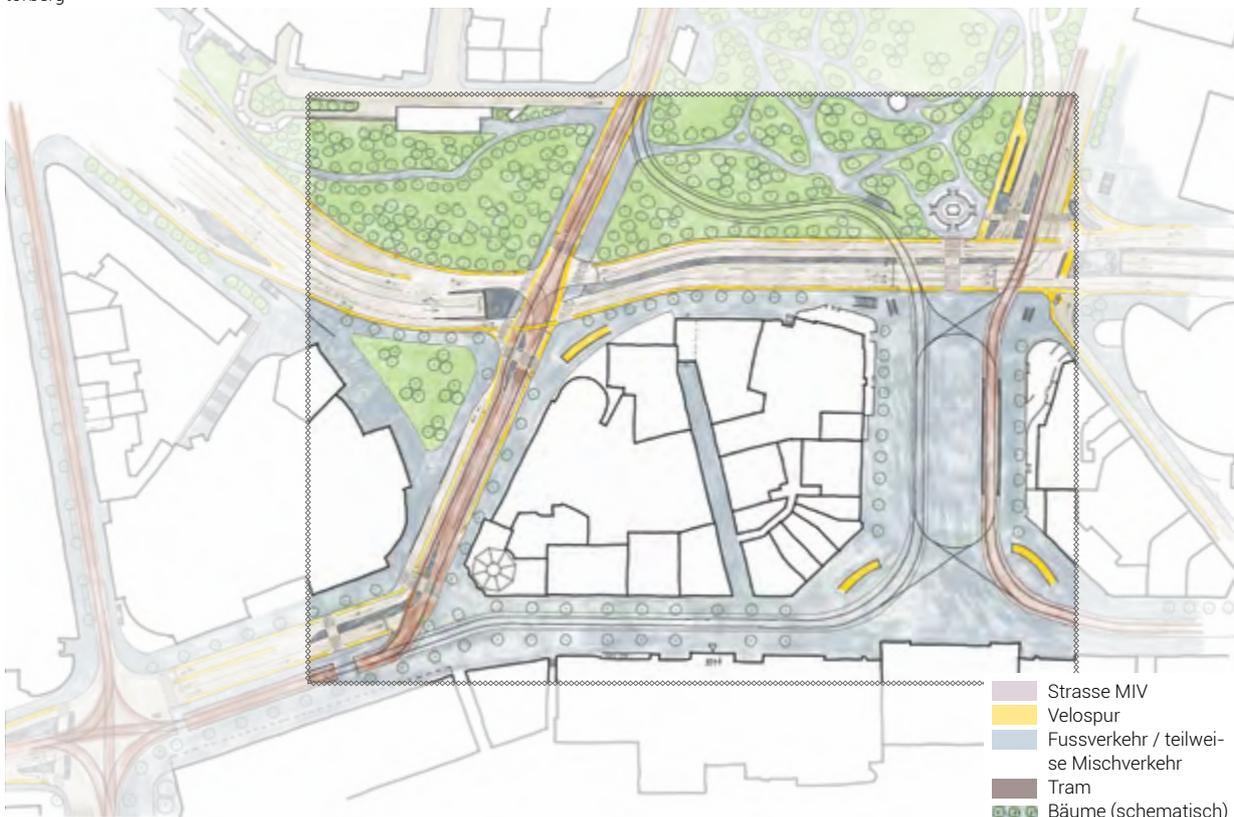


Abb.: 51 Skizze Variante «Hangkante mit Tram Split»

Bewertung der Variante «Hangkante mit Tram Split»

Die Centralbahnstrasse wird vom Regelbetrieb Bus und Tram komplett entlastet, weshalb die radikale Umgestaltung und Aufwertung der Strasse ermöglicht wird. Der Umgang mit den Niveaus ist hier gleich wie in Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage».

Qualitative Bewertung (aus Sicht der einzelnen Verkehrssysteme)
(o: wie heute, -: schlechter als heute, +: besser als heute):

Attraktivität und Leistungsfähigkeit Fuss- und Veloverkehr (+)

- Entlastung des Centralbahnplatzes hinsichtlich Personenfrequenzen (Umsteiger von und auf die Tramlinien 10, 11) (+)
- Die Centralbahnstrasse kann - ohne Tram - für Fussgänger und Velofahrer aufgewertet werden. Dies erhöht deren Aufenthaltsqualität und bietet Möglichkeiten für eine stärkere Belebung (+)
- Umsteigebeziehungen von Tram 1, 2, und 8 auf 10 und 11 müssen an einem anderen Ort (z.B. Bankverein) angeboten werden (-)
- Durch die Verteilung der Haltestellen auf zwei Orte wird die Orientierung für Reisende, vom Bahnhof her kommend, schwieriger (gute Signalisierung notwendig) (-)
- Stärkung des neu entstehenden «Markthallenplatzes» als Umsteigeknoten zwischen Bahn und Tram, direkte und übersichtliche Verbindung «Markthallenplatz» – Strasse Elisabethenanlage mit grosszügigem Trottoir und Velostreifen (eventuell auf Tempo 30 Strasse) (+)
- Der neue Knoten Nauenstrasse – Strasse Elisabethenanlage ist mit LSA geregelt (-)

ÖV-Führung (o)

- Die Führung des Trams im Mischverkehr zwischen «Markthallenplatz» und dem neuen Knoten kann zu Zeitverlusten für den ÖV führen. Die Effekte und Steuerungsmöglichkeiten sind genau zu prüfen (-)
- Im Bereich Steinentorberg ist die Anordnung einer Busendhaltestelle möglich (+)
- Angebot einer direkteren, kürzeren Tramverbindung zwischen Bahnhof SBB und Innenstadt (+)
- Die Fahrzeiteffekte im Netz sind zu prüfen (o)

MIV (-)

- Die heute wichtigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten, die untergeordnete Zufahrt in die Elisabethenstrasse (heute nur Anlieferung) wird aufgehoben (o)
- Der neue LSA geregelte Knoten Elisabethenstrasse – Nauenstrasse, die Spurreduktion auf gewisse Beziehungen sowie die Führung des Trams im Mischverkehr minimiert die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens (-)
- Die heute nicht angebotene Verkehrsbeziehung Elisabethenstrasse (Nord) > Heuwaage könnte eventuell geöffnet werden (+)



Abb.: 52 Zwei Niveaus - Strasse unten, Fuss- und Veloverkehr-Passerelle auf Stadtebene



Abb.: 53 Skizze mit Busvariante Endhalt Steinertorberg

Variante «Fussverkehr- und Velopasserelle»

Zwei Niveaus (Strasse mit MIV, Passerelle für direkte Querung Nauenstrasse Fuss- und Veloverkehr)

Markthallenbrücke: Abbruch der Brücke und Ersatz durch Knoten mit LSA auf Niveau 0 und Fuss- und Velopasserelle. Eventuell Erhalt des heutigen Durchgangstunnels.

- Kein MIV auf der Strasse Elisabethenanlage
- Neuer Knoten mit LSA auf historischer Stadtebene
- Aufhebung der MIV Verbindung von Süden in die Elisabethenstrasse

Markthallenbrücken-Kopf Nord:

- Aufhebung der «Autobahntrompete»

Markthallenbrücken-Kopf Süd:

- Vereinfachung des Spurenplans
- Möglichkeit Bus-Endendhaltestelle entlang der östlichen Fassade der Markthalle

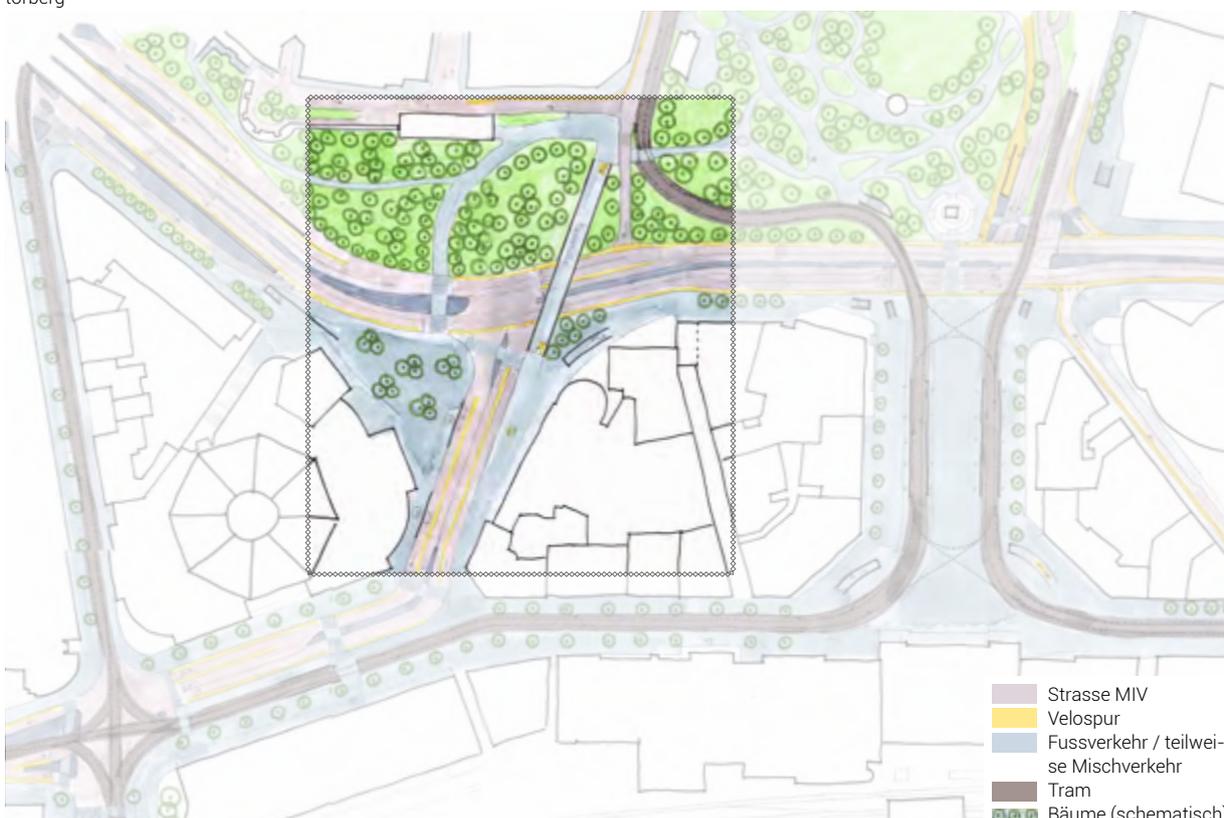


Abb.: 54 Skizze Variante «Fussverkehr- und Velopasserelle»

Bewertung der Variante «Fussverkehr- und Velopasserelle»

Der Eingriff ist erheblich, der Platzgewinn vergleichbar wie in der Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage», jedoch vergleichsweise gut nutzbar. In Kombination mit einem möglichen Bushalt Steinentorberg könnte der zusätzliche Freiraum optimal in den Stadtraum Bahnhof integriert werden. Die praktisch ebenerdige und unterbruchslose Querung der Nauenstrasse über die Passerelle verbindet die historischen Stadtebenen und setzt Fussgänger und Velofahrer in den Fokus.

Qualitative Bewertung (aus Sicht der einzelnen Verkehrssysteme)
(o: wie heute, -: schlechter als heute, +: besser als heute):

Attraktivität und Leistungsfähigkeit Fuss- und Veloverkehr (+)

- Direkte, übersichtliche und verkehrsfreie Verbindung «Markthalenplatz» – Elisabethenstrasse (+)
- Radikale Umgestaltung des Brücken-Kopfes Nord mit klarer Organisation der Verkehrsräume zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs (+)
- Neue verkehrsfreie Kante Strasse Elisabethenanlage und Steinentorberg (+)

ÖV-Führung (o)

- Der neue LSA geregelte Knoten Steinentorberg – Nauenstrasse kann zusätzliche Zeitverluste für den Bus generieren (-)
- Im Bereich Steinentorberg ist die Anordnung einer Busendhaltestelle gut möglich (+)

MIV (-)

- Die heute wichtigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten. Die untergeordnete Zufahrt in die Elisabethenstrasse (heute nur Anlieferung) wird aufgehoben (o)
- Der neue LSA geregelte Knoten Nauenstrasse – Steinentorberg und eventuell die Aufhebung des Tunnels Heuwaage-Viadukt > Nauenstrasse Ost und die Spurreduktion auf mehrere Beziehungen reduziert die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens (-)
- Die heute nicht angebotene Verkehrsbeziehung aus der Strasse Elisabethenanlage (Nord) in Richtung Heuwaage könnte hergestellt werden (+)



Abb.: 55 Fussverkehr- und Velopasserelle mit Bushaltestelle Steinentor - Atmosphäre

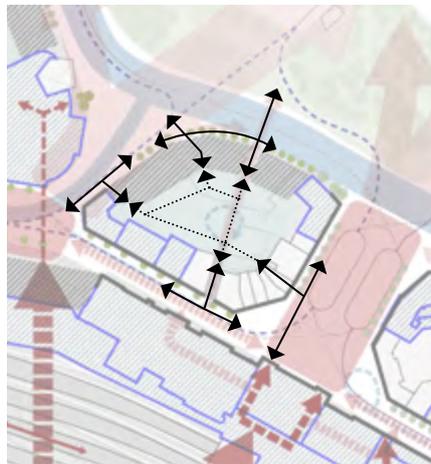


Abb.: 56 Poröser, vernetzter Stadtblock Küchengassen - Entdichten und Aufräumen im Innern, Verdichten Aussen

Stadtblock Küchengasse

Die Verbindung Küchengasse soll attraktiver werden und über die Nauenstrasse Richtung Innenstadt fortgeführt werden. Im Innern des Blocks entsteht ein grüner Rückzugsort, der in Teilen auch öffentlich nutzbar sein sollte.

Aufwertung der Centralbahnstrasse

Die Centralbahnstrasse wird aufgewertet und erhält eine höhere Bedeutung als Aufenthalts- und Begegnungsort. Sie stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Ankunftsorten Centralbahnplatz und «Markthallenplatz» dar. In diesem Bereich müssen künftig mehr Fussgängerinnen- und Fussgängerströme aufgenommen werden. Durch verschiedene Möglichkeiten die Buslinien neu zu führen, entsteht Spielraum in der Ausgestaltung dieses Strassenraumes und somit auch die Chance den Stadtblock Küchengasse besser in den Bahnhofraum einzubinden.

Die neu gestaltete Centralbahnstrasse wird zur «Flaniermeile», einem entschleunigten Raum mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr. Die über 320 Meter lange Bahnhoffassade Nord (Westflügel, Schalterhalle und Ostflügel) soll als zusammenhängend bedeutende Stadtkante in Wert gesetzt werden und soweit denkmalpflegerisch möglich eine höhere Durchlässigkeit zum öffentlichen Raum erhalten.



Abb.: 57 Centralbahnstrasse West Atmosphäre



Abb.: 58 Centralbahnstrasse West heute mit 4 Fahrspuren

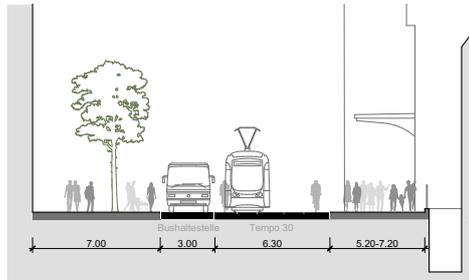


Abb.: 59 Neuer Strassenquerschnitt mit Bushalteebe-
chen (Bus-Schleife um Stadtblock Küchengasse)



Abb.: 60 Referenz Haltebereiche mit Baumdach
trotz grossem Fussverkehraufkommen, Innenstadt
Zürich

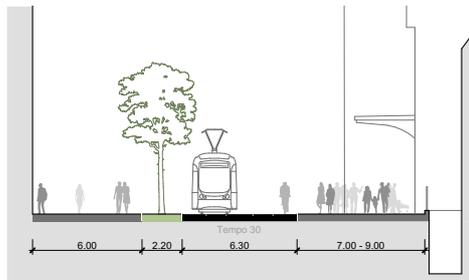


Abb.: 61 Neuer Strassenquerschnitt ohne Busse (Bus-
station Steinentorberg)

Verträgliche Verdichtung

Eine verträgliche Verdichtung im Bereich des Stadtblocks Küchengasse nach Norden ist wünschenswert, in Kombination mit einer Entdichtung im Innern des Stadtblocks. Die übrigen Bauten in diesem Bereich sind heute geschützt und sollen erhalten werden.

Schlüsselprojekte

- V2 Verbindung «Markthallenplatz» – Innenstadt
- B2 Bahnhofkante Nord (Centralbahnstrasse West)
- Nauenstrasse

Vertiefungsbedarf

Themenfeld	Arbeitspaket	Zeithorizont
Prüfung Entflechtung Tramstreckenführung und Verlegung Buswendeschleife	1	Planung ab 2020
Umgestaltung Centralbahnstrasse West (aufbauend auf Erkenntnissen zur Machbarkeitsuntersuchung Verlegung Bus in Etappen, abgestimmt auf Umgestaltung «Markthallenplatz» und Centralbahnplatz)	3	Planung ab 2020
Umbau Markthallenbrücke und Anschlüsse Nauenstrasse / Innenstadt inkl. verkehrlicher Auswirkungen und Alternativen prüfen	3	langfristig
Städtebauliche Möglichkeiten für den Stadtblock Küchengasse prüfen (nach Möglichkeit nach Entscheid Umbau Markthallenbrücke)	3	langfristig

Abhängigkeiten

- Grösste Abhängigkeit besteht zu den Entscheiden über die Führung der Buslinien in der Centralbahnstrasse sowie deren Wendemöglichkeiten
- Entscheid zur Lage der Aufgänge aus der Personenunterführung West
- Entwicklung Stadtblock Küchengasse in Abhängigkeit mit Entscheiden zur Markthallenbrücke und zu den Bushaltestellen
- MIV Reduktion / Sperrung

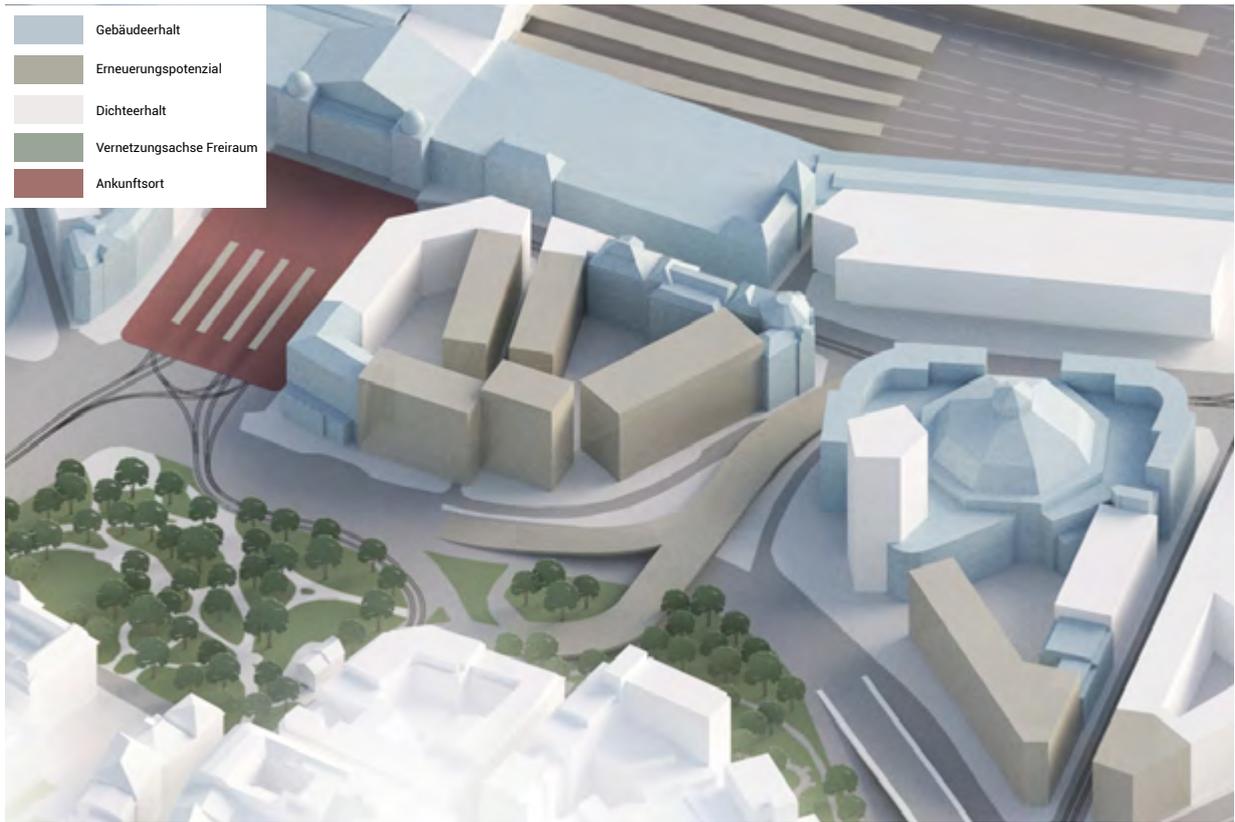


Abb.: 62 Ausgangslage Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse / Markthallenbrücke

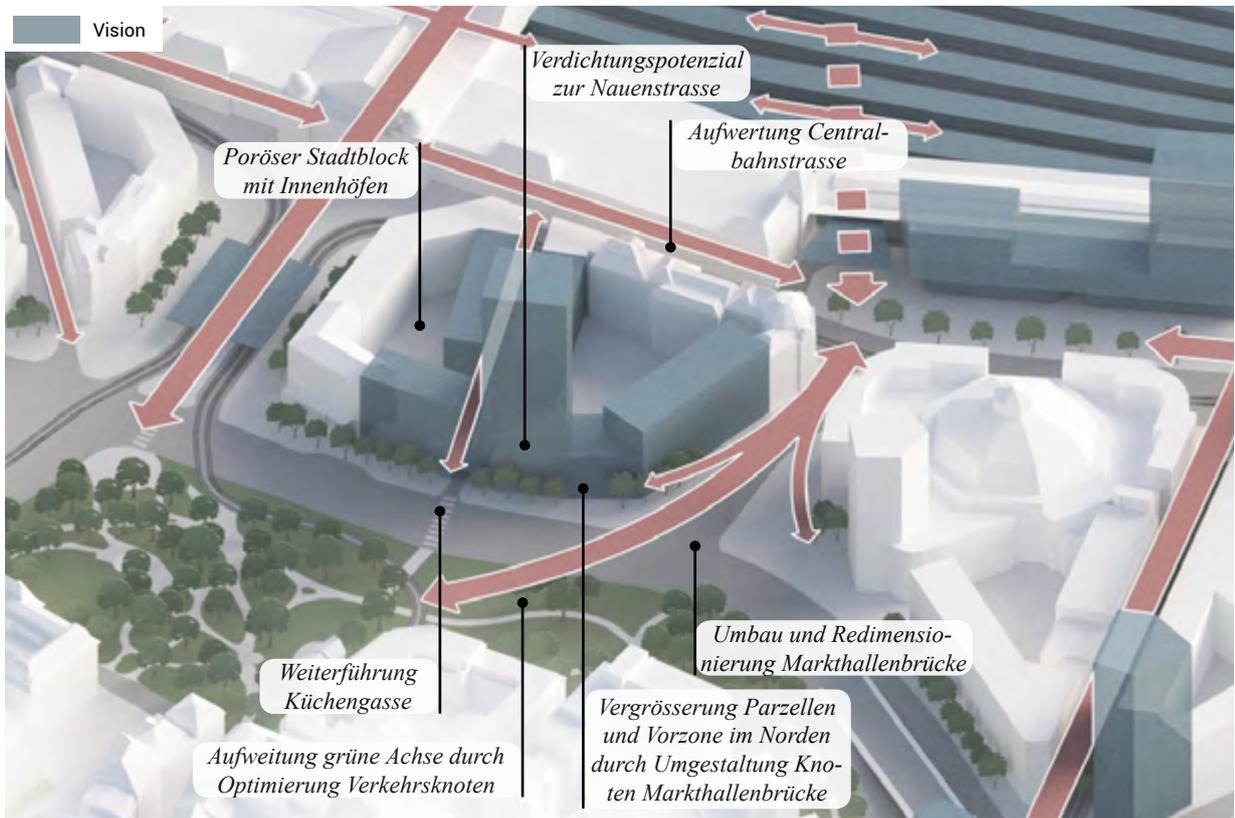


Abb.: 63 Vision Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse / Markthallenbrücke

6.4 Vertiefungsraum Centralbahnplatz

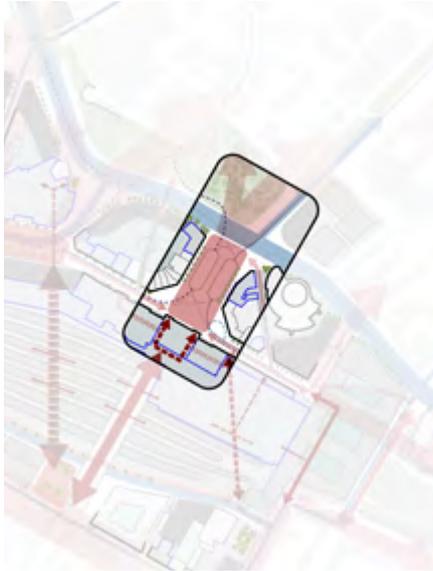


Abb.: 64 Vertiefungsraum 04 - Centralbahnplatz

Ziel

- Bessere Orientierung durch zusammenhängenden, übersichtlichen und sicheren Raum für zügige Personenflüsse zu den Perons und den Trams sowie eine direkte Verbindung für den Fussverkehr in Richtung Innenstadt.
- Attraktivierung der inneren Insel zwischen den Tramgleisen als Fussverkehrsverbindung zum Park Elisabethenanlage und Entlastung der Räume an den Seitenbereichen zu Gunsten attraktiver Aufenthaltsbereiche.
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch Minimierung der Querung von Gleisen.
- Entlastung der Verkehrsfunktionen durch Anpassung von Bus- und Tramlinien gemäss Tramnetz 2040. Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse.
- Stadtklimagerechte Gestaltung für attraktive Wege und Aufenthaltsorte sowie zur Verbesserung der Luftqualität.
- Rund um den Centralbahnplatz stehen keine zusätzlichen Orte für eine Verdichtung zur Verfügung, die historische Fassung des Platzes und die Prominenz des Bahnhofgebäudes sollen nicht konkurrenziert werden.

Idee

Durch die Konzentration und Entflechtung der Tramlinien auf zwei sich nicht querende Stränge und die Reduktion einer Haltekante entsteht ein offener zusammenhängender Raum für den Fussverkehr – eine innere Insel, die auch im Sommer wenn möglich dank Beschattung attraktiv zu durchschreiten ist. Diese verläuft mittig vom Bahnhofsgebäude über den Platz in Richtung Denkmal und Park Elisabethenanlage. Ein barrierefreier, übersichtlicher Raum, der gleichzeitig als breite und übersichtliche Querung der Nauenstrasse die wachsenden Personenströme sicher in Richtung Innenstadt lenkt. Dies erlaubt grosszügige und teilweise beschattete Vorzonen der Bauten entlang der Platzränder, die damit wieder zu entschleunigten Aufenthaltsbereichen des Platzes werden (Variante 1 «Base»).

Für Ausnahmefälle ist für Trams auch weiterhin das Queren zum anderen Gleisstrang möglich. In der Gestaltung werden diese Verbindungen allerdings stark zurückgenommen. Die Busse wenden nicht mehr auf dem Centralbahnplatz, sondern fahren via Centralbahnstrasse West über den Centralbahnplatz.

Durch eine Verlegung der Tramlinien 1, 2 und 8 auf ein direktes Trasse zwischen «Markthallenplatz» und Elisabethenstrasse (Variante 2 «Split») könnte der Centralbahnplatz hinsichtlich Personenfrequenzen entlastet werden (vgl. auch Vertiefungsraum Margarethenstrasse / Margarethenbrücke / und «Markthallenplatz» sowie Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke). Gleichzeitig würden damit die Umsteigebeziehungen zwischen den genannten Tramlinien und den weiteren am Centralbahnplatz haltenden Linien auf ande-



Abb.: 65 Variante 1 «Base» (Grundvariante)



Abb.: 66 Variante 2 «Split» (wird geprüft)

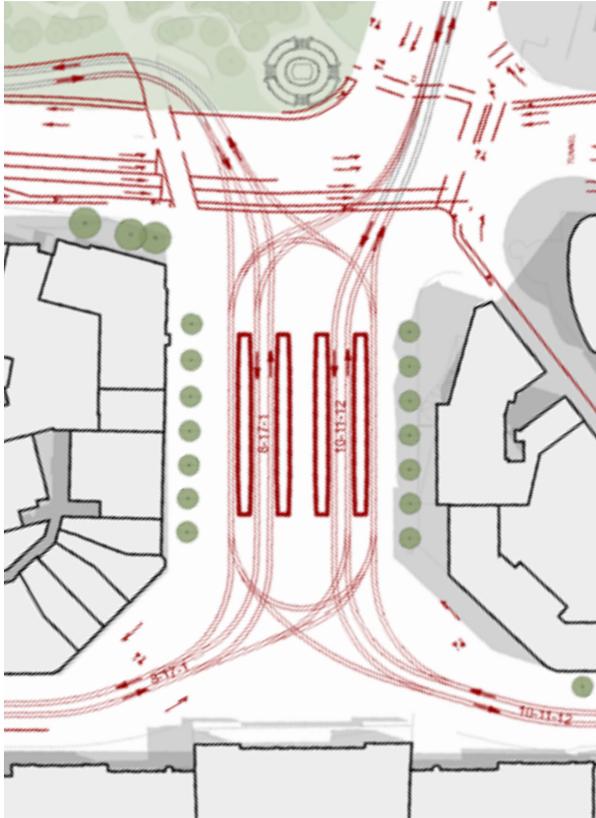


Abb.: 67 Centralbahnplatz heute

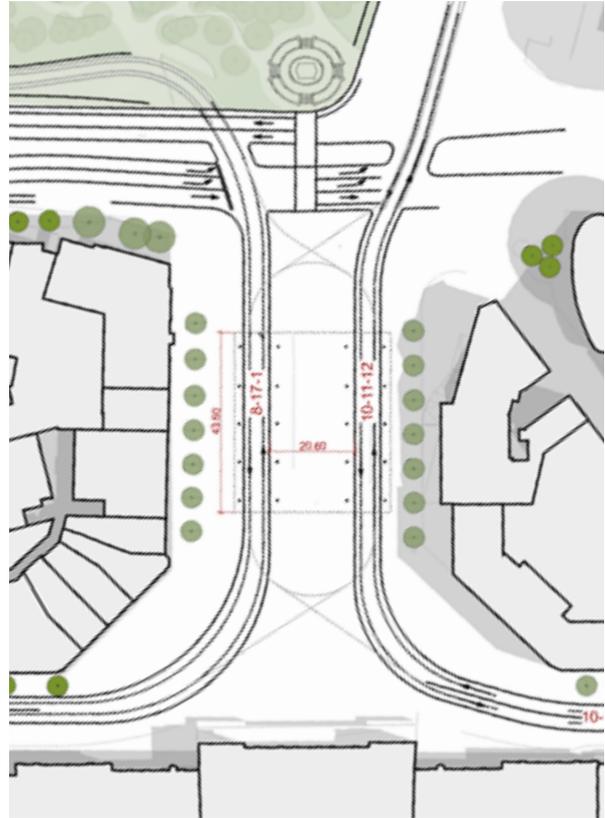


Abb.: 68 Massnahmen Centralbahnplatz.



Abb.: 69 Centralbahnplatz Atmosphäre

re Haltestellen verlagert. Auch für diese Variante sind für Trams die nötigen Betriebsgeleise und Wendemöglichkeiten für Ausnahmefälle zu gewährleisten, werden gestalterisch aber stark zurückgenommen. Die Option der alternativen Tramlinienführung für die genannten Linien vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse soll in einem nächsten Schritt vertieft geprüft werden.

Schlüsselprojekte

- A1 Ankunftsort Centralbahnplatz
- V1 Verbindung Bahnhofplatz-Innenstadt, St. Alban
- V4 Personenunterführung Ost

Vertiefungsbedarf

Themenfeld	Arbeitspaket	Zeithorizont
Prüfung Entflechtung Tramstreckenführung und Verlegung Buswendeschleife	1	Planung ab 2020
Umgestaltung Centralbahnplatz	3	Planung ab 2020
Querung Nauenstrasse in Verlängerung Centralbahnplatz, Verschieben des Strassburger-Denkmal in die genaue Achse des Bahnhofgebäudes und in Richtung Park	3	Planung ab 2020
Prüfung zusätzlicher Verbindungen zwischen Passerelle und Centralbahnplatz / Centralbahnstrasse Ost	3	langfristig

Abhängigkeiten

- Zur Netzergänzung für die Ankunftsorte und die Verbindung zur Innenstadt notwendig, auch unabhängig vom Bahnhofausbau.
- Voraussetzung für die Umgestaltung des Centralbahnplatzes ist die Entflechtung der Tramlinien (keine Querung des Mittelbereichs im regulären Betrieb) und daraus folgend die Verlegung der Tramgleise, welche die grosszügige Verbindung über den Platz ermöglichen. Dies setzt die Umsetzung des neuen ÖV Linienkonzpts voraus.
- Die Umgestaltung ist in einem ersten Schritt nur möglich, wenn die Tramgleise entflochten werden.
- Die Verlegung der Buswendeschleife schafft weitere Sicherheit und Flexibilität. Damit besteht eine enge Abhängigkeit zum Entscheid der Anordnung der Busendhalte sowie zur Umgestaltung des «Markthallenplatzes».
- Der «Markthallenplatz» in Funktion als neuer wichtiger Ankunftsort und Verkehrsdrehscheibe.

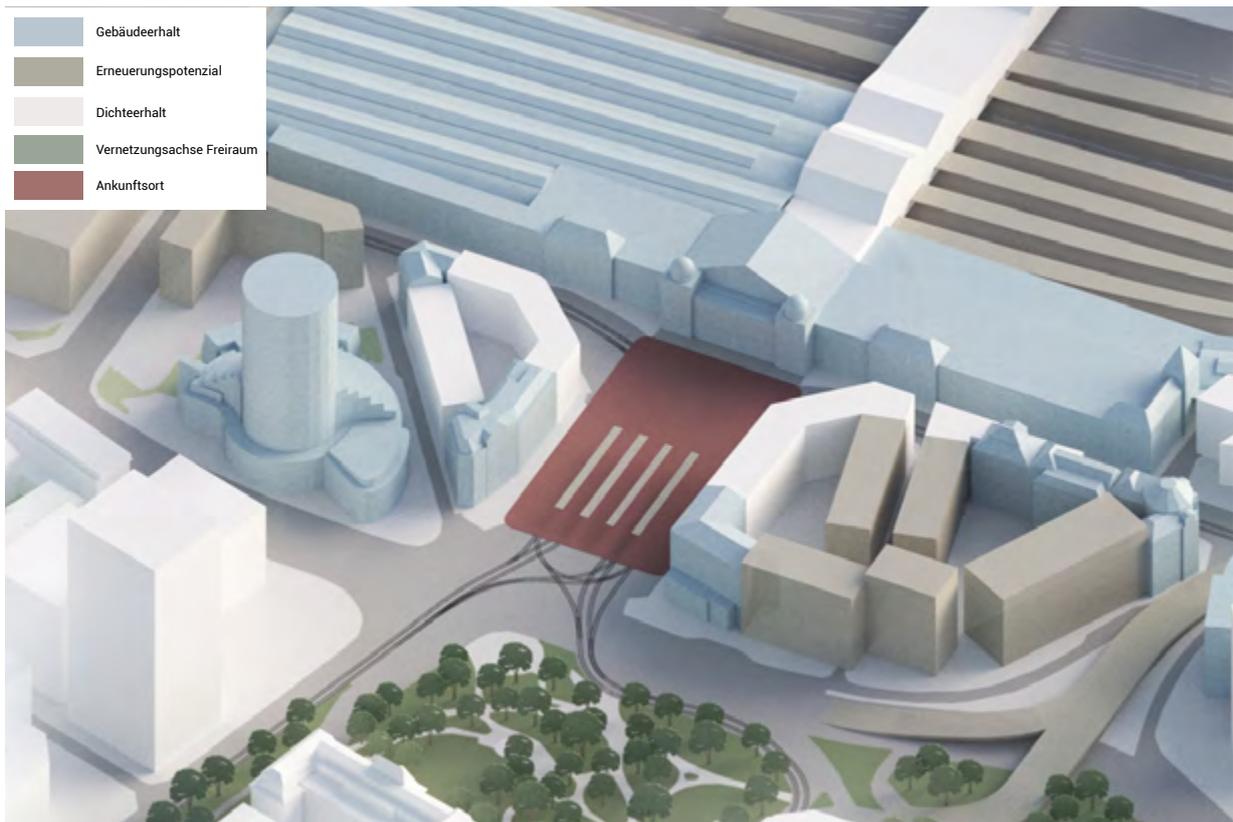


Abb.: 70 Ausgangslage Centralbahnplatz

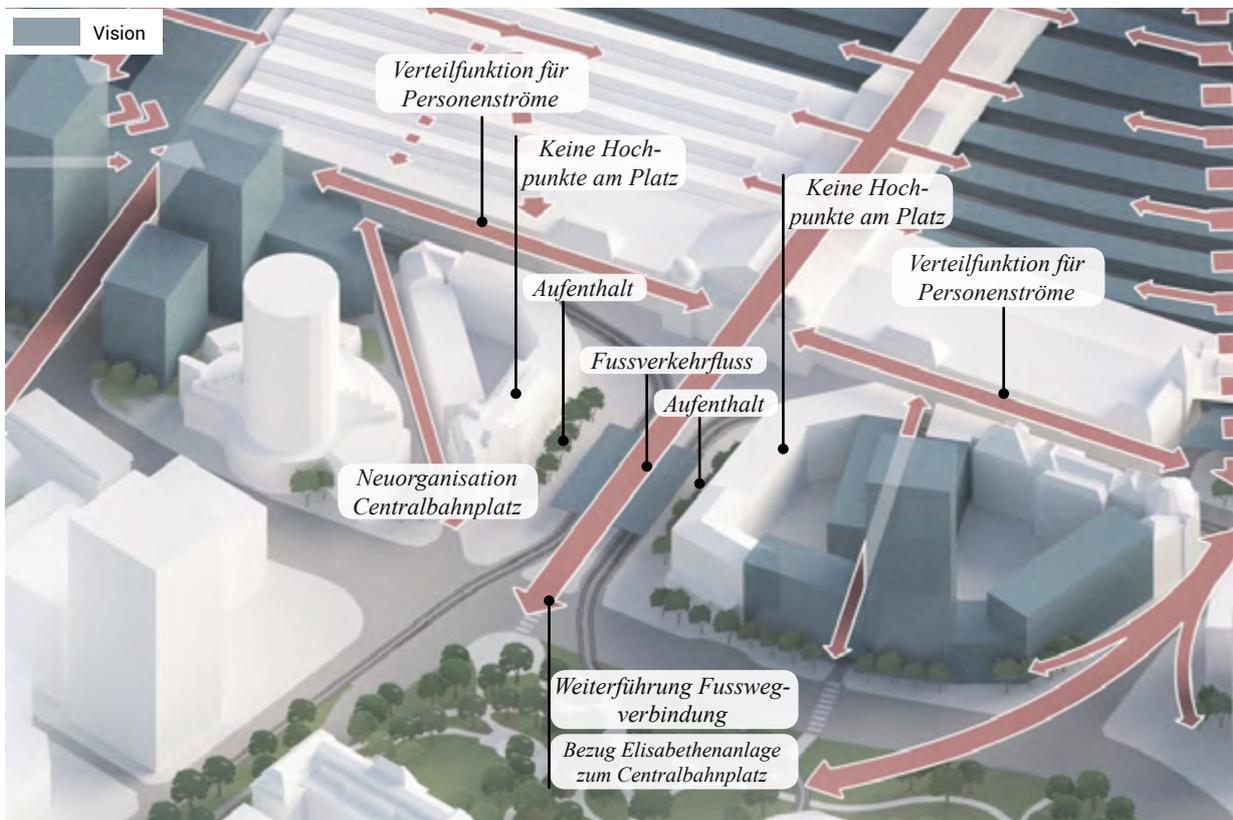


Abb.: 71 Vision Centralbahnplatz

6.5 Vertiefungsraum Nautentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost

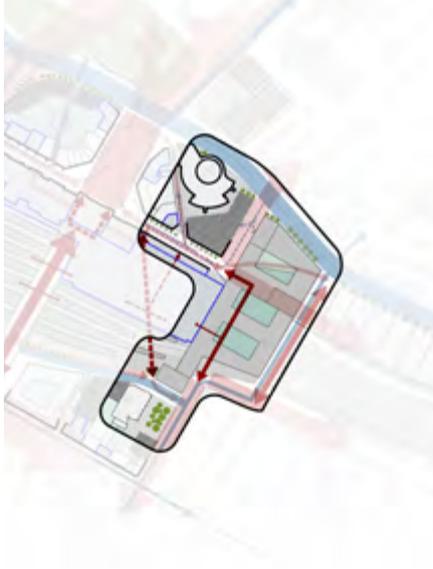


Abb.: 72 Vertiefungsraum 05 - Nautentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost

Ziel

- Verbindung schaffen zwischen den Stadtebenen nördlich und südlich der Gleise und der öffentlichen Ebene Nautentor (Magistrale) sowie die Integration von Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas.
- Quartiersfreiräume schaffen und die Vernetzung mit der Stadt und den benachbarten Stadträumen sicherstellen (Zugänge Nautentor und Ausgänge Personenunterführung Ost).
- Nachverdichtungspotenziale BIZ und umgebende Stadtstruktur in Einklang bringen und mit dem Hochhausstandort am Nautentor Nord abstimmen.
- Entwicklungspotenzial Stadtblock Meret Oppenheim-Strasse und Solothurnerstrasse. Rund um die Grünfläche IWB-Vorplatz ist eine zusätzliche Verdichtung zu einem Hochhaus-Cluster Bahnhof Süd denkbar.
- Aufwertung der Nauenstrasse und strassenseitige Adressierung neuer Gebäude.
- Schaffen einer neuen Velo- und Fussgängerquerung im Bereich der Personenquerung.

Idee

Zentrales Element des Vertiefungsraums sind die Entwicklungen Nautentor und die Abstimmung mit weiteren Hochhäusern in der unmittelbaren Nachbarschaft. Die erhöhten Freiräume im Innern des Nautentors und die Magistrale über den Gleisen werden auf der Nordseite grosszügig und durchlässig mit der Stadtebene verbunden (z.B. Innenhof Nord auf Stadtebene), um eine optimale Zugänglichkeit für das Quartier zu erhalten. Heute endet die Magistrale des Projekts östlich des Hochpunkts an der Nauenstrasse. Der Bezug zum städtischen Strassennetz ist noch zu wenig berücksichtigt. Zudem gilt es

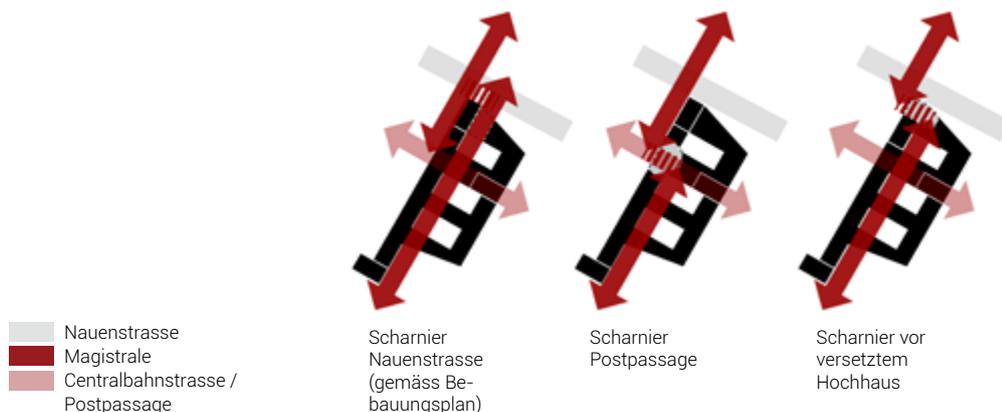


Abb.: 73 Quartiersanschluss Nautentor

das Scharnier Centralbahnstrasse - Gartenstrasse - Magistrale so zu klären, dass auch hier die städtischen Räume an Lesbarkeit, Attraktivität und Ausstrahlung gewinnen.

Dem Übergang zwischen Nauenstrasse - Centralbahnstrasse ist in Verbindung mit der Entwicklung Nautor Beachtung zu schenken. Kann die Nauenstrasse langfristig zu einer städtischen Strasse umgestaltet und -genutzt werden, sind die Gebäude so zu planen, dass ggf. eine Adressierung an der Nauenstrasse an Bedeutung gewinnen kann. Die Erdgeschossenebene Nautor Nord muss dafür stadträumlich sorgfältig geplant werden.

Die Vorzone muss zur Aufwertung des öffentlichen Raumes beitragen und den Eingang des Hochhauses Süd an der Meret Oppenheim-Strasse ist entsprechend grosszügiger zu gestalten. Die Zone zwischen Abschluss des südlichsten Perrons und dem Hochhaus ist zu klären. Allgemein ist auf eine gute Vernetzung mit dem Quartier Gundeldingen Wert zu legen.

Bei der Realisierung der noch vorhandenen Ausnutzungsreserven auf dem Areal BIZ wäre es wünschenswert, auf die bestehende Traufhöhe der Centralbahnstrasse Rücksicht zu nehmen. Das Hochhauscluster Nord ist im Sinne einer hohen städtebaulichen Qualität untereinander zu koordinieren, obwohl unterschiedliche Bebauungspläne betroffen sind. Dies betrifft sowohl die bereits laufenden Planungen als auch zukünftige Planungen.

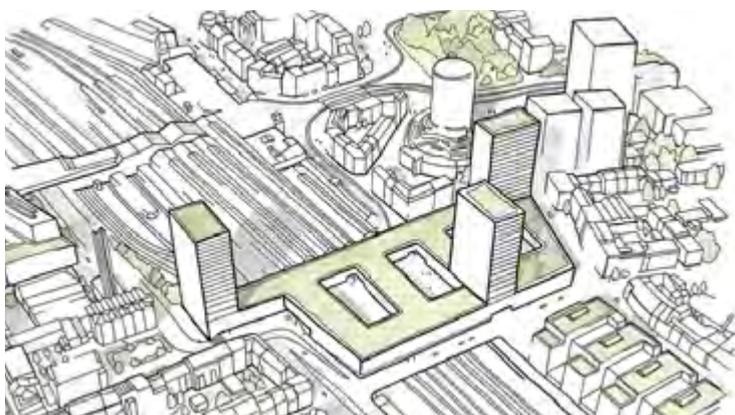


Abb.: 74 Hochhauscluster Nautor / BIZ / Baloise Park - Skizze Bebauungsplan Projekt Nautor

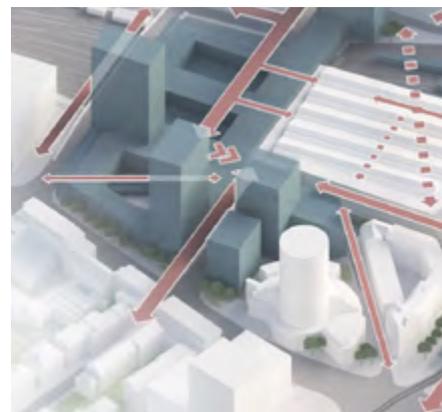


Abb.: 75 Hochhauscluster Nautor / BIZ / Baloise Park - Inklusive Ausnutzungsreserve BIZ

Weitere Verdichtungen sind im Süden mit der Klärung des Stadtblocks Meret Oppenheim-Strasse / Solothurnerstrasse, rund um den IWB-Platz denkbar. Die verträgliche Verdichtung ist hier vertieft zu prüfen.

In der Personenunterführung Ost wird der Fuss- und Veloverkehr schräg zur Bahnhofsachse zwischen IWB-Platz und Centralbahnplatz geführt.

Die Centralbahnstrasse Ost dient weiterhin als Bus- und Taxizufahrt. Der Velozugang zur Personenunterführung Ost ist in den Strassenraum zu integrieren. Der östliche Flügel des Bahnhofs soll durch weitere Bahnhofzugänge und neue Nutzungen mit dem Strassenraum in Dialog treten.

Fussweg- und Veloverbindungen über die Gleise mit und ohne Personenzugängen sind funktional und gestalterisch untereinander abzustimmen (Transparenz, Kapazitäten, Auffindbarkeit, Sicherheit, Zugänglichkeit Nauentor – Peter Merian-Brücke).

Schlüsselprojekte:

- Z2 Zugänge Nauentor Nord und Süd
- V4 Personenunterführung Ost
- V5 Verbindung Nauentor – St.Alban / Innenstadt und Gundeldingen
- B1 Bahnhofkante Nord (Centralbahnstrasse Ost)

Vertiefungsbedarf

Themenfeld	Arbeitspaket	Zeithorizont
Anbindung Projekt Nauentor im Süden und Norden (Ziel: Definition von Anforderungen an das Bauprojekt)	6 + 8	Planungen laufend
Veloquerung im Bereich des östlichen Gleisfeldes prüfen	2 + 9	Planung ab 2020
Städtebauliche und stadtklimatische Untersuchung (möglichst frühzeitig) zu den Möglichkeiten der Verdichtung mit Hochhäusern (z.B. Erkennen von Durchlüftungsblockaden)	11	Planung ab 2020

Abhängigkeiten

- Planungen «Herzstück», Einbettung in Bahnhof SBB, insbesondere die Personenunterführung Ost hat dabei auf die Bedürfnisse eines allfälligen Tiefbahnhofs Rücksicht zu nehmen.
- Umbau Postpasserelle und Anbindung Höfe Nauentor.
- Langfristig bestehen grosse Abhängigkeiten zu einer potenziellen Umgestaltung der Nauenstrasse und dem Bezug des neuen Nauentors zur Strasse. Ein Vollausbau des Zugangs vom Nauentor wäre aus Sicht des Bundesamtes für Verkehr wünschenswert. Je städtischer die Nauenstrasse gestaltet ist, desto stärker kann sich das neue Gebäude zur Strasse ausrichten und einen Bezug herstellen. Da hierzu keine Grundsatzentscheide mittelfristig zu erwarten sind, stellt sich aufgrund der langen Zeitdauer die Frage nach deren Relevanz.

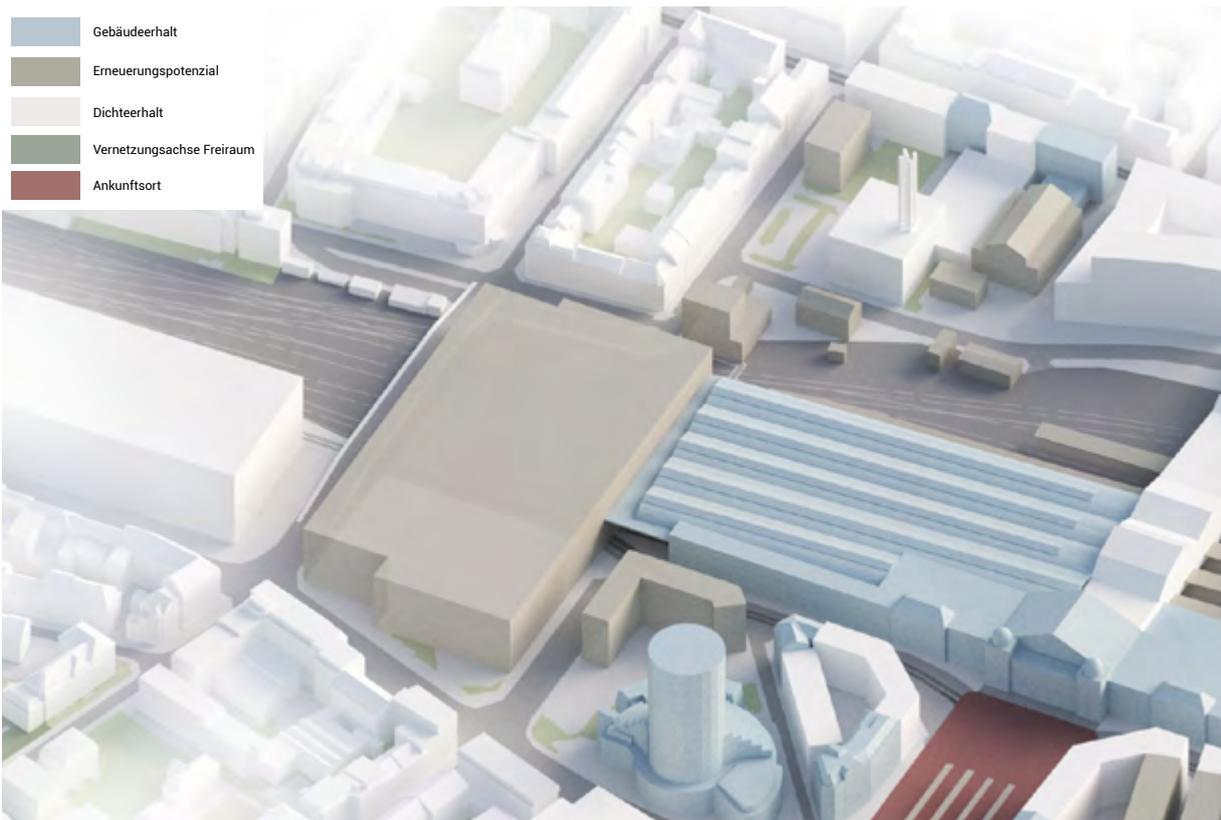


Abb.: 76 Ausgangslage Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost

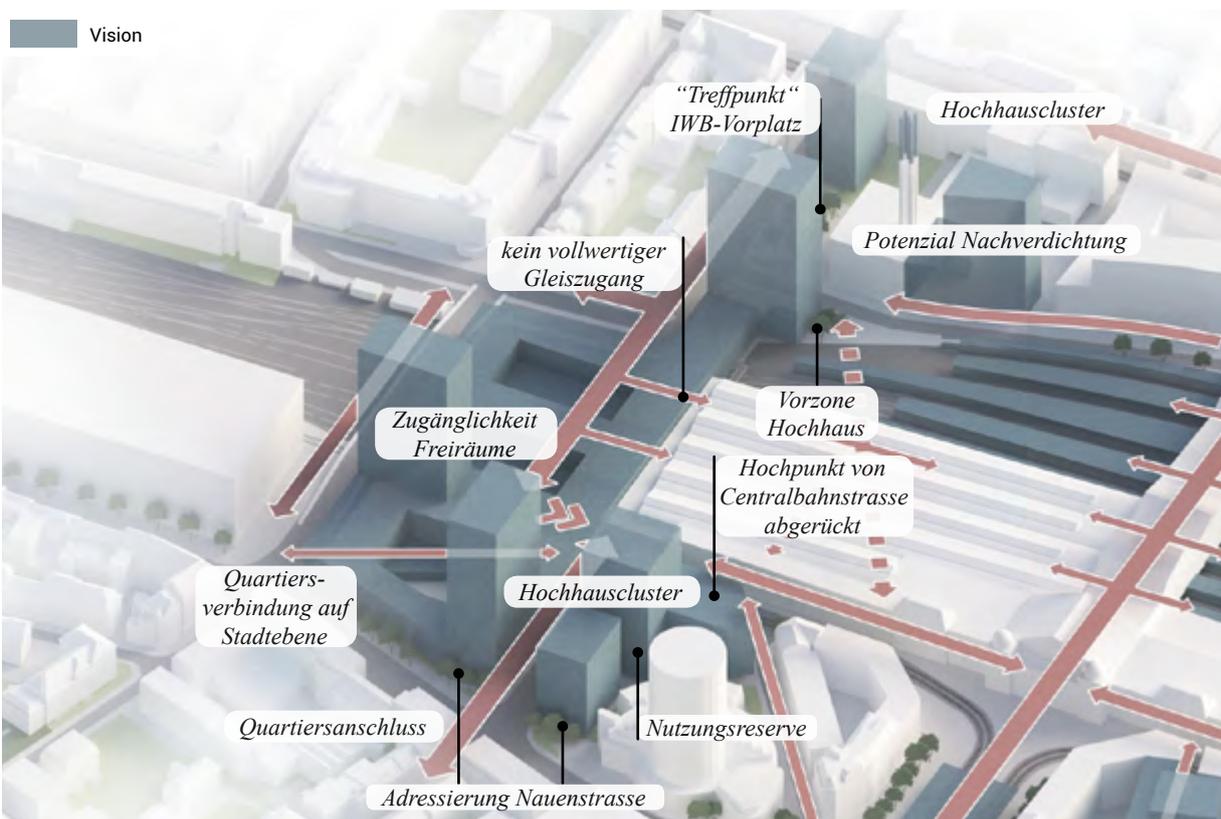


Abb.: 77 Vision Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost

6.6 Vertiefungsraum Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse

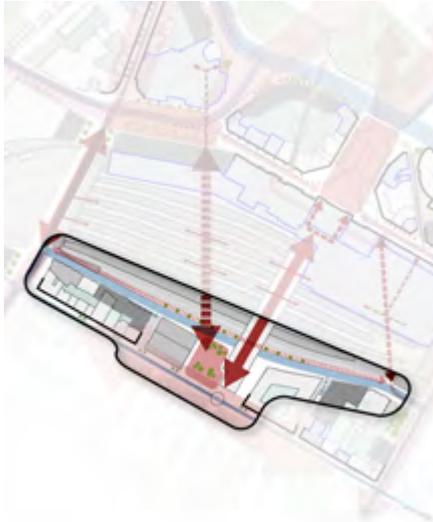


Abb.: 78 Vertiefungsraum 06 - Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse

Ziele

- Nutzen der Entwicklungspotenziale entlang der Meret Oppenheim-Strasse im Gegensatz zur Güterstrasse, wo die städtebaulichen Akzente am Ankunftsort Meret Oppenheim-Platz (Meret Oppenheim Hochhaus und Passerelle) nicht konkurrenziert werden sollen, um den Bahnhofzugang zu akzentuieren.
- Bahnhofskante Süd: stärkere gestalterische und visuelle Präsenz, funktionale Einbettung und ökologische Aufwertung durch beispielsweise durchgängige Baumpflanzungen, Ersatz und Vernetzung sowie Verbesserung des Stadtklimas.
- Zusammenspiel der städtischen Ebenen (Margarethenbrücke, Nautentor und Meret Oppenheim-Platz) und der Zugänge zu den Perrons bzw. zum Bahnhof klären (Höhen, Rampen, Einbettung Stadtkörper, Freiraum).
- Ausgang Personenunterführung West in Gestaltung Meret Oppenheim-Platz integrieren.
- Integration Velostellplätze in Gestaltung Bahnhofskante Süd.
- Terminal für Fernbusse im ehemaligen Postbahnhof (unterhalb Peter Merian-Haus) prüfen.

Idee

Die Zone zwischen dem Gleisfeld und der Meret Oppenheim-Strasse muss vertieft werden, um diesen begrenzten Raum optimal und effizient zu nutzen. Ein Konzept, wie die verschiedenen stadträumlichen Ebenen, die Überbauung Nautentor, Meret Oppenheim-Platz und die Zugangsebenen zum Bahnhof als Gesamtsystem neu gelesen und integriert werden, ist notwendig, um trotz der hohen räumlichen Komplexität ansprechende Erschliessungs-, Aufenthalts- und Zugangsräume zu erhalten. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass das Gleis 20 bereits 2025 in Betrieb gehen soll und das Perron zum Gleis nicht direkt von der Strasse aus zugänglich sein wird. An den fünf Car-Halteplätzen soll vorerst festgehalten werden, bis ein Ersatz gefunden wurde. Trotz der beengten räumlichen Verhältnisse sind hier während der langen Bauphase vom Bahnhof ansprechende Zwischenlösungen zu suchen.

Kernelement bildet die Gestaltung der Adressierung des Bahnhofs zur Meret Oppenheim-Strasse hin und der Einbettung der sich hier querenden Verbindungen zum Bahnhof und ins Quartier mit denjenigen parallel der Gleise (Fuss- und Veloverbindung entlang Gleisufer, Güterstrasse, Meret Oppenheim-Strasse). Von der Ebene Güterstrasse / Meret Oppenheim-Platz müssen zudem alle Bahnhofszugänge bequem, sicher und leicht auffindbar sein.



Abb.: 79 Vielseitige Anforderungen wie der Bahnhofzugang Personenunterführung West, Velostellplätze, Ankunfts- und Aufenthaltsort Meret Oppenheim-Platz, Sichtbezug Stadtraum-Bahnhof oder ökologische Massnahmen treffen an der südlichen Bahnhofskante aufeinander.



Abb.: 80 «Offene Bahnhofkante Süd» als Vernetzung, Aufenthaltsraum und Vermittler zwischen Gleisfeld und Strassenraum - Atmosphäre



Abb.: 81 Weiterführung Fussweg entlang der Gleise, Schaffung neuer Velostellplätze entlang Meret Oppenheim-Strasse und Sicherstellung visueller Bezug Gleisfeld - Meret Oppenheim-Platz

Visuelle Bezüge zwischen Gleisfeld, Strassenraum und angrenzender Stadtkante sind wichtig für die Orientierung. Sie werden daher aufgewertet. Der Bezug zwischen Gleisfeld und Strassenraum ist (auch in Zwischenphasen) sicherzustellen und Mauern sind unbedingt zu vermeiden. Die gute Einbindung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang des Gleisufers mit ihrer übergeordneten Bedeutung ist sicherzustellen. Kann die grüne Böschung entlang der heutigen Gleiskante bei der Planung der Durchmesserleise aus Platzgründen nicht erhalten werden, sind die entfallenden ökologischen Funktio-

nen wieder durch neue Massnahmen am Ort sicherzustellen. Inwiefern hierfür auch Dächer, Wände/Fassaden und Trittsteine gezielt eingebettet werden können, ist vertieft zu untersuchen. Auch ist zu prüfen, ob Bauminseln an der Meret Oppenheim-Strasse den stadtklimatisch stark belasteten Raum entlasten können.

Verdichtungen durch die Schliessung der stadträumlichen Kante entlang der Meret Oppenheim-Strasse sind erwünscht, sollten jedoch städtebaulich zurückhaltend eingebettet werden, um die Bahnhofadresse und die beiden markanten Orte um das Meret Oppenheim-Hochhaus und die bestehende Passerelle nicht zu konkurrieren. Die Umwandlung der heutigen Rückseite zu einer neuen Vorderseite und zu einer aktiven Adressierung des Bahnhofs steht im Fokus.

Schlüsselprojekte:

- A3 Ankunftsort Meret Oppenheim-Platz
- V5 Verteilung Güterstrasse, Gundeldingen
- B2 Bahnhofkante Süd (Meret Oppenheim-Strasse inkl. Fuss- und Veloverbindung entlang Gleisufer)
- G2 Freiräumlicher Übergang Bahnhofkante Nord Übergang Peron – Meret Oppenheim-Strasse

Vertiefungsbedarf

Themenfeld	Arbeitspaket	Zeithorizont
Städtebauliche und freiräumliche Prüfung einer Aufwertung Meret Oppenheim-Strasse und Bahnhofkante Süd unter starker Gewichtung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte	7	langfristig
Einbettung der Zugänge zum Bahnhof SBB unter Berücksichtigung der verschiedenen Stadtebenen	7+10	langfristig
Veloquerung im Bereich des östlichen Gleisfeldes prüfen	2+9	mittelfristig
Neue Standorte für Veloparkierung suchen	9	mittelfristig
Städtebauliche und stadtklimatische Untersuchung (möglichst frühzeitig) zu den Möglichkeiten der Verdichtung mit Hochhäusern (z.B. Erkennen von Durchlüftungsblockaden)	11	Planung ab 2020

Abhängigkeiten

- Entscheid zur Lage der Gleise der Durchmesserlinie ist Voraussetzung für weitere bauliche Entwicklungen entlang der Meret Oppenheim-Strasse. Ggf. sind Zwischenlösungen für die Gestaltung notwendig, die die Aussenraumqualität vor und während den Baumassnahmen zur Personenunterführung West sichern.
- Projektierung Margarethenbrücke mit neuem Bahnhofzugang birgt Abhängigkeiten zur Gestaltung Meret Oppenheim-Strasse (Allfällige Überdachung Gleisraum, Strassenkreuzung beim Brückenkopf Süd).

- Gebäudeerhalt
- Erneuerungspotenzial
- Dichteerhalt
- Vernetzungssachse Freiraum
- Ankunftsort

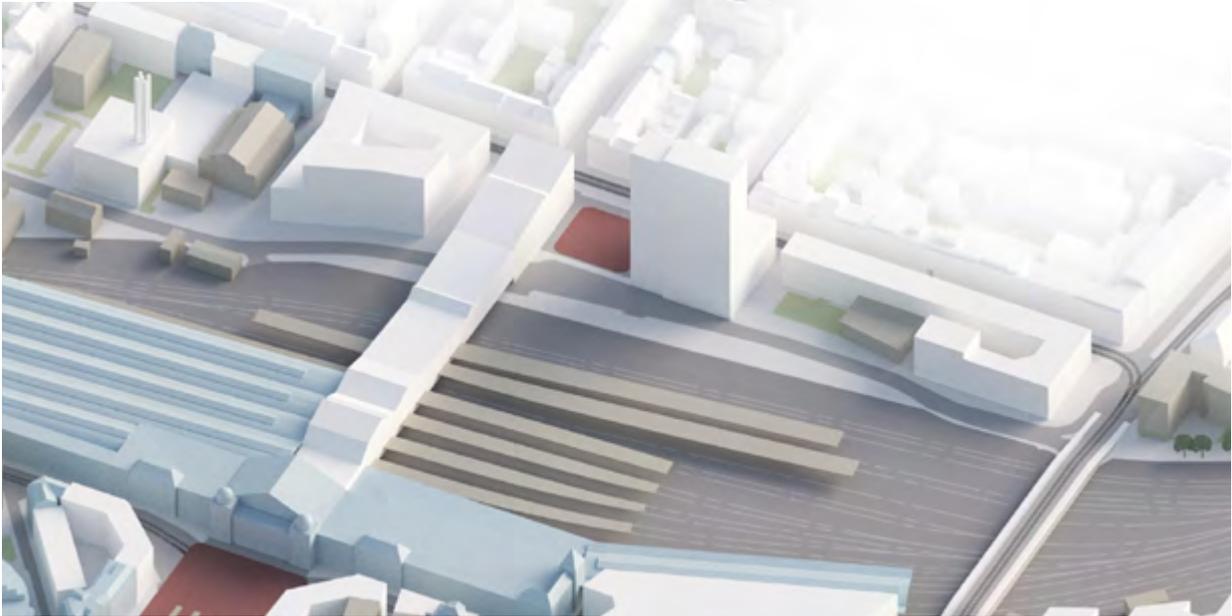


Abb.: 82 Ausgangslage Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse

Vision

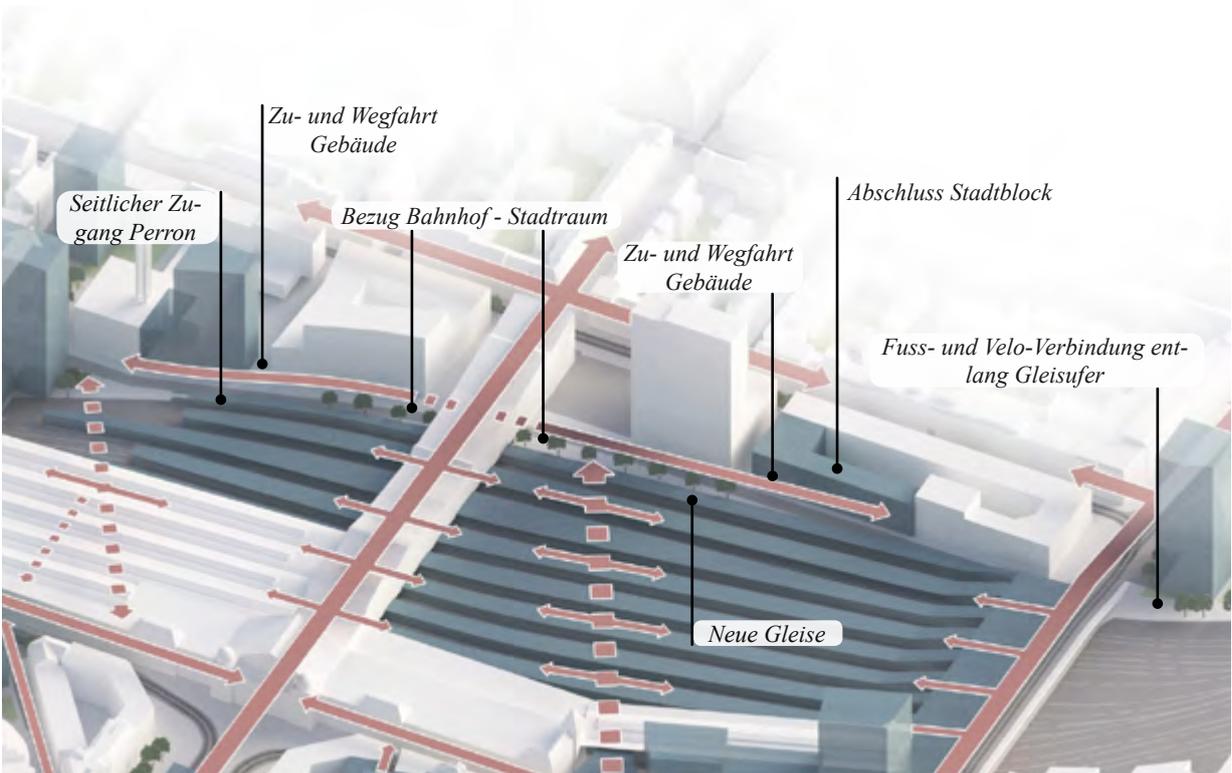


Abb.: 83 Vision Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse

7

7 ERKENNTNISSE

Das erarbeitete Entwicklungskonzept legt dar, dass die Integration der neuen Perronzugänge zu den Gleisen sowie des «Herzstücks» die Logik des Stadtraums Bahnhof SBB in seiner Gesamtsystematik grundlegend verändert und ein räumliches Neuordnen über die eigentliche Einbindung der Zugangsstellen hinaus erforderlich macht.

Der vorliegende Bericht liefert hierfür eine sorgfältige Analyse der angrenzenden Stadträume und zeigt auf, welche nachgelagerten Projekte notwendig sind, um die Voraussetzungen für die Integration des «Herzstücks» und der neuen Perronzugänge in den Stadtraum Bahnhof SBB zu gewährleisten. Entsprechend gliedert sich das Schlusskapitel in die drei Unterkapitel:

- Zukünftige Projekte im Stadtraum Bahnhof SBB
- Weiterer Klärungsbedarf
- Terminplanung

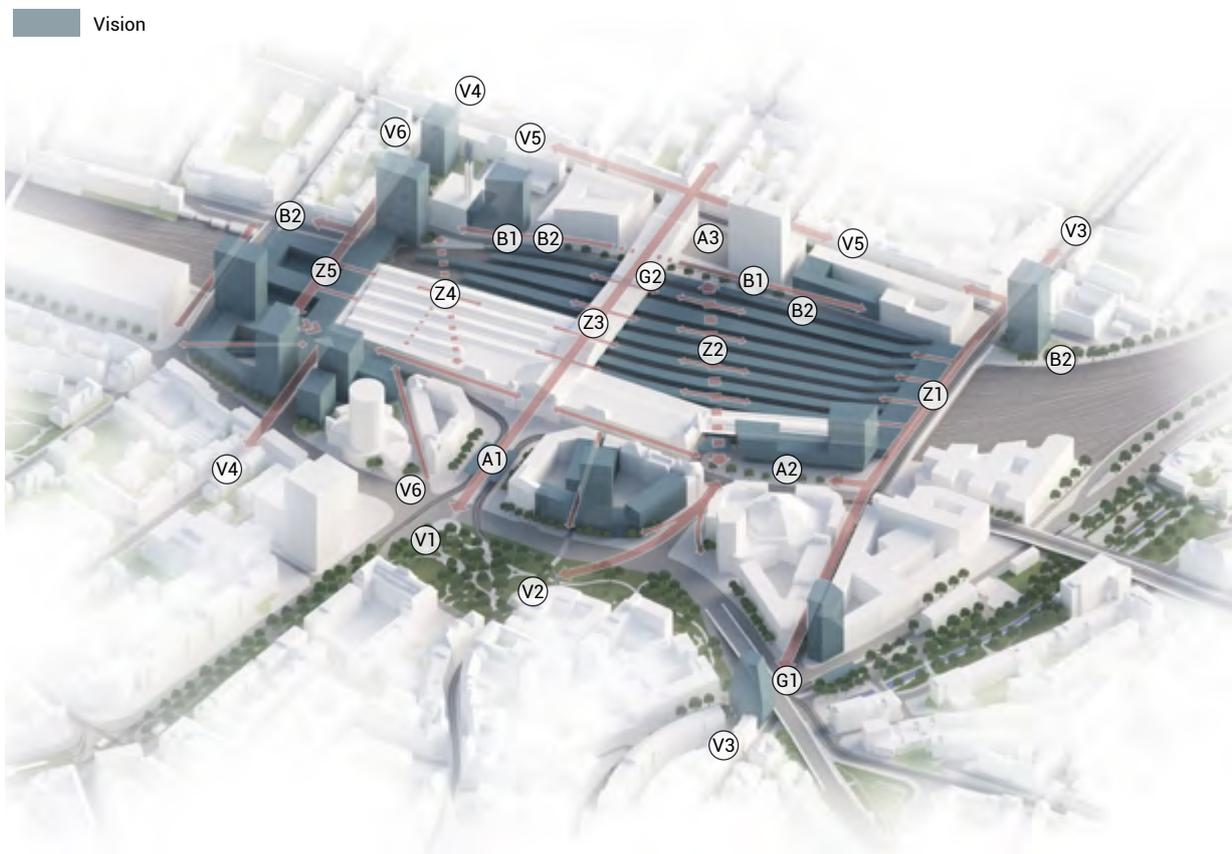


Abb.: 84 Verortung der wichtigsten Konzeptbausteine

7.1 Zukünftige Projekte im Stadtraum Bahnhof SBB

Als Ausgangslage für nachgelagerte Verfahren werden die wesentlichen qualitativen Erkenntnisse zu den verschiedenen Themenbereichen des Entwicklungskonzepts zusammenfassend dargestellt.

Erschliessung MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr

Die grossen Investitionen des Bundesamt für Verkehr und damit verbundenen Planungen der SBB bedingen beim vorgeschlagenen systemischen Verständnis des Stadtraums Bahnhof SBB auch Schlüsselentscheide und Investitionen auf Seite Kanton Basel-Stadt, die zumeist Auswirkungen von gesamtstädtischer Relevanz entfalten. Daher sind diese Entscheide in die weiteren Terminierungen der Projekte SBB zwingend einzubetten. Dies betrifft unter anderem die Umgestaltung des Verkehrsknoten Markthalle zum «Markthallenplatz», den Neubau Margarethenbrücke, die Umgestaltung des Centralbahnplatzes und damit verbunden die Bushalte und Tramführungen in Centralbahnstrasse und Centralbahnplatz, eine allfällige neue Tramverbindung zwischen «Markthallenplatz» und Elisabethenstrasse, die schrittweise Rückführung der Nauenstrasse zu einer Stadtstrasse bzw. zu einem städtischen Boulevard sowie die Umgestaltung der Meret Oppenheim-Strasse zum wichtigen Stadtauftritt.

Kurz- bis mittelfristig sind die Parkieranlagen für Velos zu vergrössern, um bereits in den Zwischenzuständen Flächen freizuspielen – sei es für die anstehenden Baustellen oder wo irgend möglich für die Erweiterung öffentlicher Räume.

Öffentliche Räume

Die begrenzten öffentlichen Räume sind heute stark durch Infrastrukturen geprägt bzw. belastet. Eine deutliche Erhöhung der Publikumsfrequenzen erfordert grössere Eingriffe in die Struktur, Gestaltung und funktionale Neuorganisation der öffentlichen Räume um den Bahnhof (welche Fläche für welche Nutzungen). Folgende Grundsätze sollen bei der Um- und Neugestaltung öffentlicher Räume zur Anwendung kommen (vgl. hierzu ausführliche Ausführungen im Kapitel 6):

- Wenn möglich Funktionen in den einzelnen Räumen sowie zwischen den Räumen zuordnen z.B. Flanieren, Erschliessen. Flächen neu ordnen und entsprechend gestalten, um diese beispielsweise für Mobilitätsbedürfnisse freizuspielen zugunsten mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität für die Nutzenden
- Verbindung von Stadträumen und Anbindung Bahnhof an Innenstadt verbessern (Velo, Fussgänger)
- Öffentliche Räume möglichst zusammenhängend von Bahnzügen freigehalten z.B. durch Integration neuer Zugänge auf dem Areal der SBB oder in Gebäuden; auf gute Auffindbarkeit achten
- Die Ankunftssituationen rund um den Bahnhof repräsentativ und übersichtlich gestalten
- Hinsichtlich neu zu erstellenden Zugängen soll aus Sicht der Passagierströme gedacht werden, um die besten Lösungen zu finden

Verdichtung und Hochhäuser

Verdichtungen sind aus städtebaulicher Sicht nur in begrenztem Umfang wünschenswert. Sie bedingen in besonderem Masse eine sensible Einbindung und hochwertige Vorzonen sowie stadtklimatische Untersuchungen und spezifische für den Raum geeignete Nutzungskonzepte mit Mehrwert für die Öffentlichkeit.

Folgende Hochhausbereiche wurden ausgelotet:

- Nauentor Nord und Süd – die umfassendste Verdichtung
- Nauenstrasse Süd
- Brückenköpfe Margarethenbrücke und Gebäude Elsässertor
- Heuwaage

Weitere ergänzende Projekte sowohl nördlich als auch südlich der Bahn bestehen eher im Bereich Ergänzen und Schliessen von Baublöcken im Bereich Geviert Küchengasse (gemeinsam mit einer Entkernung), entlang der Bahnhofkante Süd sowie im Areal BIZ.

Hochhausprojekte sind zwingend mit einem Mehrwert für die Öffentlichkeit zu versehen (z.B. attraktive öffentlich nutzbare Vorzonen, Massnahmen zur Verringerung der Wärmelast etc.). Darüber hinaus sind frühzeitig Windsimulationen für Hochbauten zur Untersuchung von möglichen Auswirkungen auf die Durchlüftung sowie die Wärmebelastung zu erstellen.

Stadtklima

Mit den Projekten können weder in ihrer Fläche bedeutende neue Frei- und Grünräume freigespielt, noch Stadtachsen zur Durchlüftung geschlagen werden. Um ein für den Stadtraum Bahnhof SBB möglichst optimales Stadtklima zu schaffen, wird empfohlen, die mikroklimatischen Grundlagen inkl. mikroklimatischen Modellierungen über den gesamten Stadtraum Bahnhof SBB zu erarbeiten. Diese bildet dann eine wichtige Abwägungsgrundlage für weitere Projekte und Abklärungen. Aus heutiger Sicht werden nachfolgend die zentralen Massnahmen im Stadtraum Bahnhof SBB dargelegt:

- Alle Platz- und Strassenräume auf das Stadtklima optimierte Massnahmen prüfen sowie Berücksichtigung stadtklimatischer Effekte bei allen Detailplanungen
- Beschattungen für zentrale Aufenthalts- und Durchgangsorte wie beispielsweise der Centralbahnplatz und Einbezug von erlebbarem Wasser
- Begrünte neue Perrondächer (Begrünung extensiv oder intensiv ist zu klären) und bei Sanierung auch Begrünung bestehender Dächer
- Wo immer möglich strassenbegleitend grosse Alleebäume (insb. Innere Margarethenstrasse, Centralbahnstrasse) und möglichst zusammenhängenden Pflanzbereiche
- Entsiegelung und Entwässerung in Verbindung mit Regenwassermanagement (z.B. neue, innovative Ansätze)
- Aufnahme des Stadtraums Bahnhof SBB als Pilotraum in das derzeit in Bearbeitung befindliche Stadtklimakonzept

Weitere Massnahmen sind systematisch im Anhang zusammengefasst und beziehen sich auf die Arbeitshilfe des Bundes «Hitze in Städten».

Zwischenzustände

Der Stadtraum Bahnhof SBB wird durch eine lange Phase der Baustellen gehen. Dies wird die heute bereits beengten räumlichen Verhältnisse und den Nutzungsdruck auf die öffentlichen Räume zusätzlich erhöhen. Damit auch in dieser langen Übergangszeit die Zugänge zu den Perrons, Trams etc. möglichst direkt und sicher zu erreichen, sowie darüber hinaus gestalterische Qualitäten vorhanden sind, wird ein Konzept für wichtige Zwischenzustände benötigt. Die Überlegungen zu den Zwischenzuständen sollen auch in den nachfolgend aufgeführten Projekten mit Klärungsbedarf aufgenommen werden.

7.2 Weiterer Klärungsbedarf

Mit den Analysen und Erkenntnissen aus dem Entwicklungskonzept (Stand 2020) werden weitere Projekte ausgelöst, die als stadträumliche Rahmenbedingungen massgebend sind für die Integration des «Herzstücks» und der neuen Perronzugänge. Diese reichen zumeist über den für das Entwicklungskonzept definierten Perimeter hinaus. Sie umfassen folgende Themen:

- Zeitnahe abgestimmte Planungen im nördlichen Bereich des Bahnhofs hinsichtlich Tram- und Busnetz sowie MIV, Langsamverkehr und Gestaltung
- Überwindung der Nauenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr und damit auch die Neuordnung des MIV Nauenstrasse-Markthallenbrücke
- Klärung der Stadtkante Süd als repräsentative Ansicht und Eingangsbereich zu den südlichen Stadtquartieren
- Ein systematischer Ansatz zur Verbesserung des Stadtklimas und damit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Stadtklimakonzept 2020)

Das hiervon sicherlich umfassendste Projekt stellt neben dem «Markthallenplatz» und der Margarethenbrücke der Umbau der Nauenstrasse und der Markthallenbrücke dar. Das Entwicklungskonzept verdeutlicht, wie die bestehenden Infrastrukturen die ursprünglichen vorhandenen Stadtebenen stark verändert haben und damit zur heutigen nahezu isolierten Lage der Stadtblöcke im Norden des Bahnhofs SBB geführt haben. Mit den Umbauten des Bahnhofs SBB steigt der Druck, die Zugänglichkeit der Innenstadt für den Fuss- und Veloverkehr wieder deutlich zu verbessern und damit auch auf einen grundlegenden Umbau der Nauenstrasse mit tiefgreifenden heute noch nicht absehbaren Auswirkungen auf den Gesamtverkehr. Damit stellt die Nauenstrasse einen Schlüsselraum in der neu entstehenden Verbindungslogik zwischen Bahnhof und Innenstadt ein. Die zu prüfende Tramstreckenführung zwischen dem «Markthallenplatz» und der Elisabethenstrasse würde den Centralbahnplatz durch eine Entflechtung der Personenströme entlasten und diesen mit einer direkten Verbindung in die Innenstadt anbinden. Die Centralbahnstrasse könnte in eine reine Langsamverkehrsachse umgestaltet werden. Im

Rahmen einer Vorstudie sind dabei Effekte und Folgen für den öffentlichen Verkehr und den MIV aufzuzeigen.

In den Vertiefungsräumen wurden bereits Massnahmen und Zuständigkeiten für einzelne Konzeptelemente benannt. Zur Strukturierung der weiteren Arbeiten werden nachfolgend Arbeitspakete gebildet, die grössere stadträumliche Kontexte als Grundlage sehen. Die Perimeter sind noch zu bestimmen. Ergänzend wird eine Studie zum Stadtklima, die den Gesamttraum überspannt sowie ein Vernetzungsprojekt im Bereich Ökologie, das ebenfalls das Setzen eines eigenen Perimeters benötigt, vorgeschlagen.

Nachfolgende Tabelle zeigt auf, welche Arbeitspakete geschnürt werden müssen, um die offenen Fragen klären zu können. Darüber hinaus wird die Bedeutung der Projekte für den Stadtraum Bahnhof SBB, zeitliche Prioritäten, Zuständigkeiten und ein Verfahrensvorschlag formuliert.

Arbeitspakete	Klärungsbedarf		Priorität	Zuständigkeit	Verfahrensvorschlag
	Ankunftsorte, Bahnhofzugänge und weitere Aspekte	Anbindung Innenstadt und Quartiere			
Stadtraum Bahnhof SBB Nord					
1	Tram- und Busführung (A1, A2, Z1)	Entflechtung Tramlinien (inkl. Prüfung Streckenführung der Linien 1, 2 und 8), Verlegung Buswendschleife, langfristige Verlegung Buslinien (inkl. Prüfung Tramlinie 30)			
2	Zugang Nord Veloquerung Gleisfeld (V6), Veloparkierung abgestimmt auf Erschliessung Pumblikumsanlagen	Integration Zugang Veloquerung in Centralbahnstrasse Ost, zusätzliche Abstellplätze für Velos nahe der wichtigen Bahnhofzugänge			
3	Centralbahnplatz (A1, V1),	Platzgestaltung, stadtklimagerecht, denkmal-pflegerische Möglichkeiten, Zugänglichkeit, Hauptgebäude Gestaltung, Centralbahnstrasse Ost und West	hoch	Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität, Planungsamt, SBB	Vorstudie Verkehr mit integrierter Betrachtung der gestalterischen Aspekte
4	«Markthallenplatz» (A2, V2)	Neugestaltung «Markthallenplatz» inkl. Integration Zugang West, Umbau / Neubau Elsässertor			
5	Margarethenbrücke (Z1)	Festlegung der künftigen Eigentumsverhältnisse, Neugestaltung mit neuen Zugängen			

6	Nauentor Nord (Z5, V4)		EG- und Eingangsbereiche sowie Übergang zum öffentlichen Raum (Nutzen für die Öffentlichkeit soll hoch sein aufgrund Hochhaus)	hoch	Kanton Basel-Stadt, Planungsamt	Rahmenbedingungen städtebaulicher Wettbewerb
Stadtraum Bahnhof SBB Süd						
7	Bahnhofkante Süd (B2)	Zugänglichkeit Perron, Umgang Perrondächer, Integration Veloabstellplätze mit Gleis 21	Bezug Bahnhof - Stadtraum, Übergang Perronkante / Meret Oppenheim-Strasse	tief	SBB, Kanton Basel-Stadt	Vorstudie Städtebau, Freiraum, Ökologie
8	Nauentor Süd (Z5, V4)		s. Nauentor Nord	hoch	s. Nauentor Nord	s. Nauentor Nord
9	Zugang Süd Veloquerung Gleisfeld (V6), Veloparkierung Meret Oppenheim-Strasse	Integration Zugang Veloquerung in Meret Oppenheim-Strasse Ost, zusätzliche Abstellplätze für Velos entlang Bahnhofkante Süd	s. Zugang Nord Veloquerung Gleisfeld-Ost	hoch	s. Zugang Nord Veloquerung Gleisfeld-Ost	s. Zugang Nord Veloquerung Gleisfeld-Ost
10	Meret Oppenheim-Platz (V5)		Vernetzung Quartier	gering	Kanton Basel-Stadt, Planungsamt, SBB	partizipatives Quartierprojekt zur Einbindung Quartieranliegen
Stadtklima						
11	Stadtklimastudie Hochhausprojekte	Windsimulation zu möglichen Hochhausstandorten		hoch	Kanton Basel-Stadt	Fachstudie Windsimulation Hochbauten

7.3 Terminplanung

Der nachfolgende Zeitplan ist abgestimmt mit den Planungen zum «Herzstück». Es zeigt, dass die Vorstudien insbesondere zum Thema Tramumlegung und Buswendeschleife bzw. Buskonzept zügig starten müssen, um den ambitionierten Zeitplan einhalten zu können.

Beim Stadtraum Bahnhof SBB Süd sollten vor Start des Studienverfahrens die Raumannsprüche für das Perron und weiterer Infrastrukturen geklärt sein. Beim Stadtraum Bahnhof SBB Nord ist bei der baulichen Umsetzung zu berücksichtigen, dass der «Markthallenplatz» fertig gestellt sein muss bevor mit dem Umbau Centralbahnplatz begonnen werden kann.

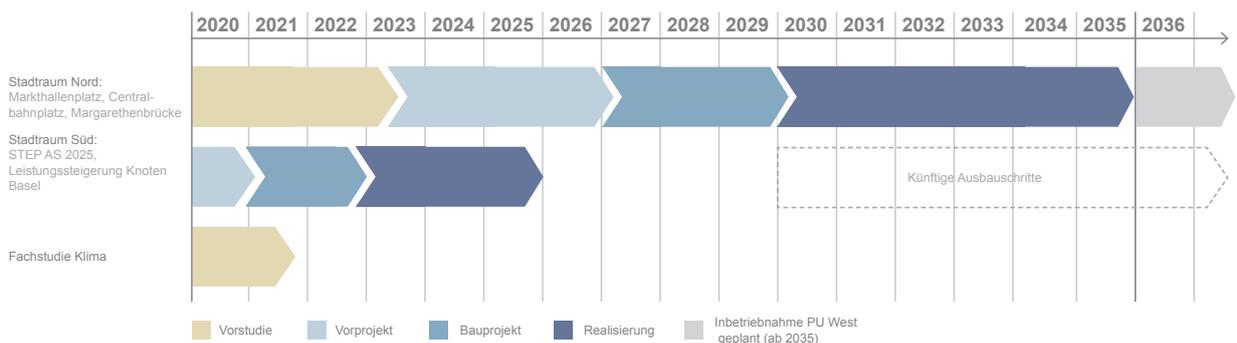


Abb.: 85 Zeitplan

8

8 ANHANG

8.1 Massnahmen Stadtklima

Der Stadtraum Bahnhof SBB stellt bereits heute ein klimatisch belastetes Gebiet dar. Es wird davon ausgegangen, dass die Wärmebelastung auch zukünftig zunehmen wird. Der Kaltluftstrom über das Birsigtal und den Zoo liefern zwar eine grosse Menge an Kaltluft für die Stadt, erreichen die kritischen Bereiche um den Bahnhof jedoch nicht. Die bestehende Blockrandstruktur in Gundeldingen bildet für die Hangabwinde ein nahezu undurchdringliches Hindernis. Eine merkliche Verbesserung der Kaltluftzufuhr kann mit Massnahmen innerhalb des gewählten Perimeters kaum verbessert werden. Hierfür wären umfassende stadträumliche Veränderungen notwendig.

Hochbelastete Siedlungsgebiete weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen auf. Die Stadtklimaanalyse steht in diesen Gebieten weiteren Verdichtungen kritisch gegenüber, insbesondere wenn diese zu Lasten von Grün- und Freiflächen geht (vgl. Stadtklimaanalyse Basel 2017, S.48). Die «Karte zum nächtlichen Temperaturfeld im Untersuchungsgebiet, Zukunftssituation» zeigt, dass um den Bahnhof SBB sowohl im Norden als auch im Süden sehr ungünstige bioklimatische Situationen zu erwarten sind. Bereits heute weist dieses Gebiet extreme Wärmebelastungen (Physiologisch Äquivalente Temperatur, PET) auf.

Stadtklimatische wirksame Massnahmen verfolgen den Ansatz, die Aspekte Hitze, Starkniederschlag, Trockenheit und Erwärmung gemeinsam zu betrachten. Ein systemischer Ansatz sollte hier eine Lösungskaskade anstreben, die Massnahmen auf Ebene Städtebau und Architektur einbezieht.

Nachfolgende Massnahmenfelder und Massnahmen entfalten vor allem lokale Wirksamkeit. Die Systematik der Massnahmen orientiert sich am Katalog der Veröffentlichung «Hitze in Städten» des BAFU (2018) und versucht in einem ersten Ansatz bereits mögliche Massnahmen im Perimeter zu benennen.

Massnahmenfelder		Erläuterungen	Einsatzgebiet im Perimeter zur Prüfung
0.1	Durchlüftung durch Frischluftschneisen erhalten und verbessern	Freihalten von Frischluftschneisen von Hindernissen, möglichst strömungsfördernde Begrünung bzw. Wasser einfügen	Entlang Birsig (wichtiger Kaltluftstrom), entlang Gleiskörper inkl. Böschungskanten (eher schwach), entlang Aeschengraben (sehr schwach)
0.2	Durchlüftung innerhalb der Siedlungsstrukturen verbessern bzw. in Neuplanungen integrieren	Bewusst bei Neuplanungen Durchlüftung aktivieren	Neuplanung Nauentor sowie Hochhäuser überprüfen hinsichtlich Behinderung der Kaltlufttransporte
0.3	Durchlüftung entlang der wichtigen Verkehrsachsen sicherstellen	Abwägen, wie Bäume angeordnet werden können um ihre positive Wirkung (siehe unten) zu nutzen und Durchlüftung nicht zu behindern	Aeschengraben / Nauenstrasse / Viaduktstrasse
1.1	Öffentliche Grünräume entwickeln	Wechsel von Wiesen (Kaltluftproduktion aber auch Spiel und Sport), Einzelbäumen (Schatten), Baumgruppen, Sträucher, Wasserspeicherung durch Modellierung um möglichst viel Wasser aufnehmen und verdunsten zu können	Ggf. Optimierung der Flächen zwischen Park Elisabethenanlage und Heuwaage
1.2	Grünräume im Wohn- und Arbeitsumfeld entwickeln (private und öffentliche Räume)	Vielseitige Gestaltung, grosskronige schattenspendende Bäume, Sitzgelegenheiten, Entsiegelung (Cool Spots), Vernetzung solcher Räume, Einbezug von Dächern, Integration Regenwasserrückhaltung, Umnutzung bisher monoton genutzter Resträume	Überbauung Nauentor, Ränder Centralbahnplatz
1.3	Mikroklimatische Vielfalt erhöhen	Ausgestaltung von Zonen mit unterschiedlich ausgeprägten stadtklimatischen Bedingungen (Wechsel von verschiedenen Elementen und Integration Wasser, Wechsel auch von besonnten und beschatteten Flächen)	Entsiegelung privater ebenerdiger Flächen und wenig begangener öffentlicher Flächen in Platzräumen
1.4	Bäume in Strassenräumen erhalten und neu pflanzen	Beschattung von Bewegungsräumen mit Bäumen, grosses Blattvolumen, Erhalt alter Bäume und gute Pflege der Bäume (Bestimmung einer Verschattungsrate) und zusammenhängende Pflanzbereiche priorisieren	Margarethenstrasse, Centralbahnstrasse, Hochstrasse
1.5	Grünflächen und Sträucher in Strassenräumen erhalten und anlegen	Erhalt und Entwicklung von Grünflächen und vertikalen Begrünungssystemen (bei geringem Platz), Vermeidung von Strömungshindernissen, Verringerung der Versiegelung	Centralbahnplatz Meret Oppenheim-Platz Heuwaage
1.6	Freiräume und Wege mit Bäumen beschatten	Bäume als wichtige und effiziente Schattenelemente, Vernetzung von Grünflächen insb. zwischen Haupttrouten und Wohnquartieren, richtige Baumwahl (Widerstand und Volumen)	Soweit als möglich im Umfeld des Bahnhofs, um weitere Strahlungswärme zu vermeiden
1.7	Verkehrsinfrastrukturen begrünen und mit Bäumen beschatten	Gleistrassees und Parkplätze beschatten (Aufwärmung des Bodens verhindern), Gleise begrünen	Umgang mit den Brückenbauwerken und den Höhenversprüngen, neue Perronkante im Süden beschatten mit vertikalen Elementen, wo möglich Bäume

2.1	Offene, bewegte Wasserflächen schützen, erweitern und anlegen	Gewässer öffnen (geringe Rauigkeit fördert Kaltlufttransport), Kühlung durch Vernebelung von Wasser für mehr Kühle auf Plätzen	Wasser auf Plätzen um den Bahnhof verdampfen
2.2	Wasser erlebbar machen	Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Wasserelementen, Springbrunnen zur Kühlung	Kühlende Elemente einbauen, ggf. Höhenversprünge nutzen um Wasserelemente zu integrieren z.B. Übergang Süd
2.3	Oberflächen entsiegeln und Regenwassermanagement integrieren	Entsiegelung für lokale Abkühlung durch Evaporation von Bodenwasser (Versickerungsmulden, Rigolen-System auf Dächern, etc.)	Umsetzen, wo immer möglich
2.4	Innovative Bewässerung installieren	Versickerungsanlagen wie unterirdische Zisternen ergänzt durch oberirdischen Rückhalt von wenig verschmutztem Wasser und Abgabe nach Bedarf an Pflanzen oder über Grünstreifen	Nur in begrenztem Umfang möglich aufgrund grossflächiger unterirdischer Räume
3.1	Dächer begrünen	Extensiv bei geringer Last, intensiv bei neuen Dächern, Kombination mit Erholungsnutzungen, besonders hohe klimaökologische Wirkung bei niedrigen grossflächigen Gebäuden	Perrondächer, neue Bauten mit Auflagen versehen
3.2	Fassaden begrünen	Sowohl erd- als auch wandgebundene Begrünung, wobei die erdgebundene Begrünung durch eine zusätzliche Luftschicht zwischen Gebäude und Pflanze weniger Wärme in den Stadtraum vom Gebäude abgibt (wirksamer als Dachbegrünung als Hitzevorsorge)	Neubauten individuell prüfen und auch Infrastrukturbauten hinsichtlich vertikaler Begrünungselemente entwickeln
3.3	Gebäude mit Bäumen beschatten	Beschattung von Süd- und Westfassaden bei Platzverfügbarkeit (Verminderung kurzweiliger Strahlung auf Gebäudefassade),	Stufe Vorprojekte
3.4	Sommerlichen Wärmeschutz an Gebäuden umsetzen	Aussenliegende Sonnenschutzelemente (Markisen, Jalousien, Fensterläden etc.)	Stufe Vorprojekte
3.5	Gebäude energetisch sanieren und klimagerecht kühlen	Baumaterialien mit niedrigem Wärmeumsatz, Einsatz von Gebäudedämmung, Farbwahl eher hell	Stufe Vorprojekte
4.1	Oberflächen im Aussenraum klimaoptimiert gestalten	Materialien mit hohem Reflexionsvermögen (Albedo), hoher spezifischer Wärmekapazität und niedriger Wärmeleitfähigkeit bevorzugen (z.B. helle reflektierenden Strassenanstriche)	Stufe Vorprojekte
4.2	Sonstige Lösungen zur Kühlung in Freiräumen	z.B. Verschattungselemente, wassergebundene Techniken, Kühlung von Asphaltflächen, Pflanzenwand City Tree (SBB)	Stufe weitere Vorstudien und Vorprojekte

Quellen: Hitze in Städten, Grundlagen für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung, BAFU 2018
 Stadtklimaanalyse Basel 2017 inkl. Anhänge Klimakarten

8.2 Stadtökologie

Die Evaluation der zu berücksichtigenden ökologischen Belange wurde auf Grundlage bestehender Konzepte und Vorgaben seitens Kanton Basel-Stadt vorgenommen. Die nachfolgende Auflistung fasst die Kurzanalyse zusammen.

Eine systematische Erhebung der ökologischen Werte und die darauf basierende Ermittlung von möglichen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen erfolgt auf Stufe Vorprojekt.

8.2.1 Ökologische Vernetzung

Quelle: Biotopverbundkonzept Kanton Basel-Stadt, Naturkorridore für Tiere und Pflanzen, Stadtgärtnerei Basel, 2016

Die Vernetzung der Lebensräume wird seitens Kanton Basel-Stadt als zentral beurteilt. Entsprechend wurden 15 bedeutende Vernetzungsachsen innerhalb des Kantons lokalisiert. Diese tangieren auch den Planungssperimeter. Die Ziele des Biotopverbundkonzepts sind die verbindliche Festlegung von Vernetzungsachsen, so dass die hier heimischen Pflanzen und Tiere sich weiter ausbreiten können und die Biodiversität langfristig erhalten werden kann. Dabei werden fünf Hauptlebensraumtypen bestimmt. Innerhalb des Perimeters sind folgende Verbindungen z.B. durch den Unterbruch im Bereich des Bahnhofs oder weitere Infrastrukturanlagen und Bauten tangiert:

- Trockenwarme Lebensräume: Insbesondere entlang der SBB Gleise mit wertvoller Substanz im nordöstlichen Bereich entlang der Gleise
- Wiesen: Birsigtal über die bestehenden Grünanlagen der ehemaligen Wallanlagen sowie den Park Elisabethenanlage und weiter über den Aeschengraben nach Nord-Osten
- Gehölze: Birsigtal über Heuwaage unter dem Viadukt über die Anlage

8.2.2 Naturschutzkonzept

Quelle: Naturschutzkonzept Basel, Amtsstelle Stadtgärtnerei und Friedhöfe, 1996, Nachdruck 2001

Im Naturschutzkonzept des Kantons Basel-Stadt wird der Bahnkorridor ebenfalls als ökologisch wichtige Anlage aufgeführt. Dies betrifft ausschliesslich die Bereiche östlich des Bahnhofs sowie das Birsigtal – reicht jedoch nicht bis zum Bereich Heuwaage.

8.2.3 Inventar der schützenswerten Naturobjekte

Quelle: Kantonales Inventar der schützenswerten Naturobjekte, Geodaten, Stand 27.10.2015

Im Inventar der schützenswerten Naturobjekte des Kantons Basel-Stadt sind nachfolgende Einträge aufgeführt und kartografisch festgehalten (vgl. Abbildung).

- Entlang der Gleise Ost: Ruderalstandort Trittsfluren (lokal)
- Entlang der Gleise West: Hecken, Gehölze (lokal)
- Entlang der Birsig bis Heuwaage: Einzelbäume Alleen (lokal)
- Bei der Markthallenbrücke: Wiesen, Weide Rasen (lokal)
- Entlang Aeschengraben: Einzelbäume, Alleen (lokal)

8.2.4 Baumkataster

Quelle: Baumkataster, Geodaten, Stand 04.01.2020

Im Baumkataster des Kantons Basel-Stadt sind die öffentlichen Strassenbäume verzeichnet. Der Park Elisabethenanlage, der Centralbahnplatz und die Centralbahnstrasse Ost sind die wichtigsten Bereiche mit wertvollen Baumbeständen.

8.3 Exkurse und Ideen

Verworfenne Projektideen und -varianten werden in diesem Kapitel zusammenfassend dokumentiert. Mit diesem «Projektgedächtnis» können auch zu einem späteren Zeitpunkt bereits gewonnene Erkenntnisse wieder hervorgeholt werden, beispielsweise, um qualifiziert verworfene Ideen als Argumentarium zu verwenden oder bei sich verändernden Rahmenbedingungen.

8.3.1 Varianten Busführung

Anordnung heute

Die Buslinien am Bahnhof werden heute über die Centralbahnstrasse geführt und wenden an der westlichen Ecke Centralbahnplatz. Bushaltekanten befinden sich sowohl entlang des Bahnhofgebäudes als auch am Rande der Wendeschleife. Um zu den Tramhaltekanten zu gelangen, muss ein grosser Teil des Hauptpersonenstroms die Wendeschleife queren.

Variante 1: Centralbahnstrasse (West) Südseite (favorisierte Variante)

Die Haltekanten sind an der Südseite der Centralbahnstrasse angeordnet, die Buswendeschleife wird im Einrichtungsverkehr über die Centralbahnstrasse, den Centralbahnplatz, die Nauenstrasse und die Markthallenbrücke geführt.

Die heutige Wendemöglichkeit auf dem Centralbahnplatz kann bei dieser Variante aufgelöst werden. Der Einrichtungsverkehr in der Centralbahnstrasse spielt Raum für den Fussverkehr frei und entlastet den Raum durch eine Verringerung der Fahrten (keine Rückfahrt). Da es sich hierbei um mehrere Linksabbiegende handelt, ist zu klären, inwieweit der Betrieb in dieser Form möglich ist.

Variante 2: Centralbahnstrasse (West) Nordseite (alternative Variante)

Der Bus wird ebenfalls im Einrichtungsverkehr über den Centralbahnplatz geführt jedoch in umgekehrter Richtung. Hierdurch wird die Fahrtzeit in Richtung Bahnhof verlängert oder es müsste ein Halt am «Markthallenplatz» (vor der Schleife um den Küchenblock) ergänzt werden. Für Umsteigende vom Bahnhof muss die Centralbahnstrasse erst gequert werden, um zur Haltestelle zu gelangen.

Variante 3: Steinentorberg und Umfahrung Stadtblock Markthalle (alternative Variante)

Variante 4: Bypass Stadtblock Markthalle (verworfen)

Variante 5: Bushof und Busschleife «Markthallenplatz» (verworfen)

Variante 6: Umnutzung Elsässerbahn (verworfen)



Abb.: 86 Anordnung Busse heute in Centralbahnstrasse



Abb.: 87 Centralbahnstrasse (West) Südseite



Abb.: 88 Centralbahnstrasse (West) Nordseite



Abb.: 89 Steinentorberg



Abb.: 90 Bypass Stadtblock Markthalle



Abb.: 91 Bushof «Markthallenplatz»



Abb.: 92 Umnutzung Elsässerbahn



Abb.: 93 Variante 1 «Base» (Grundvariante)



Abb.: 94 Variante 2 «Split» (wird geprüft)

Der Bus erhält eine neue Einfahrt an der Ecke Margarethenbrücke-Elsässertor und führt von dort über die Flächen der Elsässerbahn weiter zurück in die Centralbahnstrasse. Die Haltekannten werden im Bereich der Elsässerbahn zusammengefasst. Die Übersichtlichkeit und die Auffindbarkeit der Haltestellen sind bei dieser Lösung weniger offensichtlich als die heutigen Haltekannten in der Centralbahnstrasse.

Zu lösen sind bei dieser Variante die Zu- und Wegfahrten. Insbesondere die Zufahrt bedingt eine eigene Rampe und grössere Eingriffe im Bereich des Gebäudes Elsässertor.

8.3.2 Varianten Tramführung

Für die vorgeschlagene Tramführung wurden vorerst verschiedene Varianten geprüft. Alle Varianten gehen von einem Tramhalt am «Markthallenplatz» aus.

Variante 1 «Base» (Grundvariante)

Die Variante 1 «Base» führt alle Linien weiterhin über den Centralbahnplatz und sichert damit alle bestehenden Umsteigebeziehungen Tram-Tram. Allerdings werden die Tramlinien so getrennt, dass auf dem Centralbahnplatz keine Querung der beiden Stränge mehr erfolgt.

Variante 2 «Split» (wird geprüft)

Bei der Variante 2 «Split» werden die Trams von/nach Westen nicht mehr über den Centralbahnplatz, sondern vom «Markthallenplatz» über die Markthallenbrücke in die Elisabethenstrasse geführt.

Vorteil: Räumliche Entlastung der Centralbahnstrasse und Reduktion der Tramfrequenz auf dem Centralbahnplatz. Ausgeglichere Belastung der Personenströme an den Bahnhofzugängen.

Nachteil: Die Aufhebung des Centralbahnplatzes als Hauptzugangspunkt in das städtische ÖV-Netz. Erschwerung der Umsteigevorgänge Tram-Tram (Ost-West Bewegungen, Distanz Haltestellen Margarethenbrücke/Marktplatz – Centralbahnplatz ca. 250 m).

Variante 3 «Mix» (verworfen)

In der Variante 3 «Mix» wird ein Teil der Westlinien auf der Nauenstrasse nach Osten und anschliessend in den Aeschengraben und entsprechend ein Teil der Westlinien nach dem Centralbahnplatz nach Westen und anschliessend in die Elisabethenstrasse gelenkt. Damit werden sämtliche Verkehrsbeziehungen gewährleistet.

Vorteil: Räumliche Entlastung der Centralbahnstrasse und Reduktion der Tramfrequenz auf Centralbahnplatz. Ausgeglichere Belastung der Personenströme an den Bahnhofzugängen (wie Variante 2). Die vielseitigen Gleisverbindungen ermöglichen die flexible Gestaltung des Tramangebotes sowohl im Regelbetrieb als auch bei Störungen.

Nachteil: Aufwändige Traminfrastruktur. Lage der Haltestelle an der Nauenstrasse unattraktiv.

Variante 4 «Kreis» (verworfen)

Die Variante 4 «Kreis» nutzt weiterhin die Centralbahnstrasse und den Centralbahnplatz. Sie kreuzt die verschiedenen Richtungen bereits vor dem Westflügel an einer neuen Haltestelle in der Centralbahnstrasse. Dies führt ebenfalls zur Entlastung des Centralbahnplatzes, verlängert aber die Linien aus dem Osten durch eine zusätzliche Schleife.

Vorteil: Das flexible Schema kann sämtliche Verkehrsbeziehungen ermöglichen. Die Anordnung der Haltestellen entlang des Bahnhofs ermöglicht die ausgeglichene Auslastung der Bahnhofszugänge. An der neuen Haltestelle Centralbahnstrasse ist das attraktive Umsteigen Tram-Tram im Bahnhofsbereich möglich.

Nachteil: Aufwändige Traminfrastruktur gegenüber Ist-Zustand; Verlängerung der Fahrzeiten (Durchgang); Leistungsfähigkeit der Haltestelle Centralbahnstrasse begrenzt/zu untersuchen.

Variante 5 «versetzt» (verworfen)

Bei der Variante 5 «versetzt» wird der Centralbahnplatz wieder stärker entlastet, hingegen die Centralbahnstrasse einbezogen. Die Umsteigebeziehung erfolgt nun zwischen den Haltestellen Markthalle und Centralbahnstrasse. Auch diese Variante führt zu einer Extraschleife der Tramlinien aus Ostrichtung.

Vorteil: Das flexible Schema kann sämtliche Verkehrsbeziehungen ermöglichen. Die Anordnung der Haltestellen entlang des Bahnhofs ermöglicht die ausgeglichene Auslastung der Bahnhofszugänge. Die kurze Distanz zwischen den Haltestellen Margarethenbrücke/Marktplatz und der neuen Haltestelle Centralbahnstrasse ermöglicht das attraktive Umsteigen Tram-Tram im Bahnhofsbereich.

Nachteil: Verkehrstechnische Konflikte (MIV-ÖV) beim Brückenkopf Markthallenbrücke.

Fazit

Ausschlaggebend für die Weiterentwicklung der Variante 1 «Base» (Kapitel und 6.1, 6.3 und 6.4) waren:

- Entlastung des Centralbahnplatzes unter Berücksichtigung der Tramnetzentwicklung 2030 (eine Linie mehr)
- Gewährleistung der notwendigen Umsteigebeziehungen
- Eingrenzung der Zeitverluste beim Umsteigen
- Funktionale Machbarkeit
- Städtebaulicher Mehrwert (unter anderem Orientierung im Bahnhofraum, Funktionalität des gewonnenen Raumes, Vernetzung bestehender Stadtblöcke)

Ausschlaggebend für die weitere Prüfung der Variante 2 «Split» (Kapitel und 6.1, 6.3 und 6.4) waren:

- Entlastung Centralbahnplatz hinsichtlich Personenfrequenzen
- Stärkung des neu entstehenden «Markthallenplatzes» als Umsteigeknoten zwischen Bahn und Tram



Abb.: 95 Variante 3 «Mix»



Abb.: 96 Variante 4 «Kreis»



Abb.: 97 Variante 5 «versetzt»

8.3.3 Varianten «Markthallenplatz»



Abb.: 98 «Markthallenplatz» mit MIV Durchfahrt bei Busendhalt in Centralbahnstrasse oder Steinentorberg

- Strasse MIV
- Fuss- und Veloverkehr
- Verteilung Personenströme Bahnhof

Busendhalt in Centralbahnstrasse oder Steinentorberg

- Chance «Markthallenplatz» > frei von Bussen, zusätzliche Aufwertung bei Ersatzneubau Elsässertor
- Reduktion Centralbahnstrasse um eine Fahrspur - Geringe, aber wertvolle Aufwertung
- Konflikt wettergeschützter Wartebereich / Dach mit denkmalgeschützten Gebäuden
- Centralbahnplatz mit Busdurchfahrt
- Busstation gut erreichbar und sichtbar

Umnutzung Gleis 31, 33, 35 Elsässerbahn (verworfen)

- Herausforderung im Schnitt / Terrain mit neuer Personenunterführung und Zufahrt Bus und Parking Elsässertor
- Chance «Markthallenplatz» > frei von Bussen, zusätzliche Aufwertung bei Ersatzneubau Elsässertor
- Grosse Aufwertung Centralbahnstrasse
- Centralbahnplatz ohne Busse
- Busstation nicht sichtbar vom Stadtraum

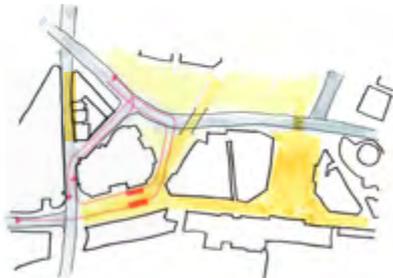


Abb.: 99 MIV-freier «Markthallenplatz» durch Bypass (verworfen)

Bypass Markthallenblock (verworfen)

- Freispiel «Markthallenplatz» und Steintorberg vom MIV
- Freie Platzgestaltung und neue Identität Ankunftssituation
- Breite Strassenschneise für Bypass in Stadtblock Markthalle
- Verkehrsbelastung innere Margarethenstrasse
- «Problemverschiebung»

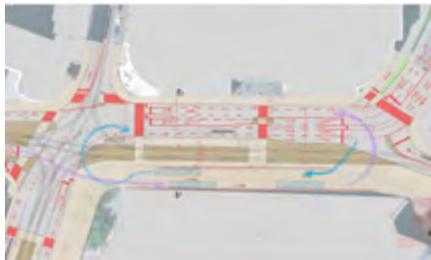


Abb.: 100 Bus-Wendeschleife und Endhalt «Markthallenplatz» (verworfen)

Bus-Wendeschleife und Endhalt «Markthallenplatz» (verworfen)

- Markplatz reine Verkehrsfunktion
- Extrem wenig Gestaltungsspielraum aufgrund eingrenzender verkehrlicher Anforderungen
- Kreuzung «Markthallenplatz» und Anbindung an Innenstadt problematisch



Abb.: 101 Busendhalt in Centralbahnstrasse (Basisvariante)



Abb.: 102 Umnutzung Gleis 31, 33, 35 Elsasserbahn (verworfen)

8.3.4 Varianten Entwicklungspotenzial Elsäsertor

Ersatzneubau Elsäsertor

Der heutige Bau wird ersetzt, um den für eine Personenunterführung West benötigten Raum zu schaffen. Ein städtebaulicher Akzent mit einem Hochpunkt an der Margarethenbrücke ist denkbar. Die Nordostecke nimmt hingegen die Traufhöhe des bestehenden Bahnhofgebäudes auf. Das Gebäude wird mit grösserem Abstand zum Bahnhofgebäude und vom «Markthallenplatz» leicht zurückgesetzt. Ein Teil des Gebäudes wird aufgeständert. Dies ermöglicht mehr Bewegungsraum für Umsteigende.



Abb.: 103 Ersatzneubau Elsäsertor

Umbau und Erhalt Elsässertor

Das Erdgeschoss wird bis auf die Erschliessungskerne und ggf. kleineren Verkaufsflächen aufgeständert, um Raum für den Ausgang einer Personenunterführung West zu schaffen.

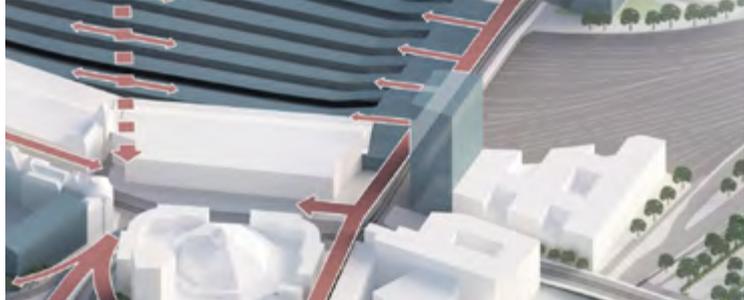


Abb.: 104 Umbau und Erhalt Elsässertor

Rochade Elsässertor

Das bestehende Elsässertor wird abgebrochen und ein neues Bauvolumen wird im Bereich des heutigen Elsässerbahnhofs errichtet. Die historischen Perrondächer des Elsässerbahnhofs werden prominent entlang des «Markthallenplatzes» wieder aufgestellt. Der «Markthallenplatz» wird hierdurch luftiger und eine Personenunterführung West erhält grosszügige Eingangsbereiche.

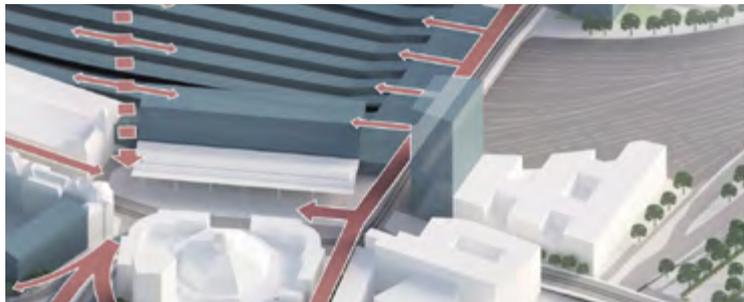


Abb.: 105 Rochade Elsässertor

8.3.5 Highline und begehbare Perrondächer Bahnhof Süd

Begehbare Perrondächer

Die neuen Perrondächer der Durchmesserlinien werden als zusätzliche Stadtebene z.B. als begrünte Dachlandschaften akzentuiert. Diese Dachlandschaften laden zum Aufenthalt, Verweilen und zum schlendern ein und ermöglichen auch die Integration von Veloabstellplätzen.

Highline Gundeldingen

Die Stadtebene auf Höhe Meret Oppenheim-Platz wird in Form einer Überdachung der Meret Oppenheim-Strasse erweitert. Hierdurch entsteht ein grüner Flaniererraum für das Quartier Gundeldingen, der zudem den Bahnhof neu adressiert.



Abb.: 106 Skizze Highline

8.3.6 Diskussion Hochhaussetzungen

Im Hochhauskonzept Kanton Basel-Stadt werden nachfolgende stadträumlichen Prinzipien für geeignete Standorte und Lagen festgelegt. Die fett markierten Prinzipien sind für die Vorschläge der Hochhaussetzungen im Stadtraum Bahnhof SBB relevant.

- **Akzentuierung Gleisraum**
- Akzentuierung Flussraum
- **Punktuelle Akzentuierung**
- **Verdichtungszentren um Bahnhöfe**
- **Konzentration in Hochhausgruppen in Firmenarealen**
- Verdichtung im Bestand von Wohnhochhäusern
- **Strukturierung in Stadtentwicklungsgebieten**

Des Weiteren fordert das Hochhauskonzept:

- Varianzverfahren zur Sicherstellung der hohen Qualität des Baus
- Eine hohe Eignung des Standorts im städtebaulichen Kontext
- Die Minimierung des Schattenwurfs

- Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und gute Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie die Lage im Einzugsbereich von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen
- Zusätzliche Grün- und Freiräume (Mehrwert für die Öffentlichkeit)
- Integration innovativer Lösungen

Im Perimeter werden auf Basis dieser Vorgaben erste Überlegungen zur Hochhauslogik im Bahnhofraum gemacht und drei Bereiche aus-
 geschieden: Hochhäuser entlang der Nauenstrasse, entlang wichtiger Achsen und entlang des Gleisraumes. Diese Standorte können im Rahmen einer städtebaulichen Studie unter Berücksichtigung stadtklimatischer Aspekte präzisiert (Lage, Höhen etc.) und mittels architektonischer Varianzverfahren entwickelt werden. In den Vertiefungsräumen werden einzelne der Hochhäuser bzw. auch Hochhausgruppen näher bezeichnet. Im Vorfeld sind mikroklimatische Untersuchungen für die potenziellen Hochhausstandorte zu empfehlen.



- Hochhäuser an der Nauenstrasse
- Hochhäuser am Gleisraum
- Hochhäuser an wichtigen Achsen

Abb.: 107 Hochhauslogik im Bahnhofraum

9 ABBILDUNGSVERZEICHNIS



Abb.: 01	Übersicht Vertiefungsräume	7
Abb.: 02	Perimeter Stadtraum Bahnhof SBB	12
Abb.: 03	Zeitplan Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB (Quelle: Planungsamt Kanton Basel-Stadt, 2018)	14
Abb.: 04	Die drei Handlungsräume der Analyse	18
Abb.: 05	Analysekarte Stadtraum Bahnhof SBB	22
Abb.: 06	Dynamik im Stadtraum Bahnhof SBB - Bestehende und neue Gebäudestrukturen	23
Abb.: 07	Stadtblöcke und grüne Vernetzungsachse	24
Abb.: 08	Netzwerk Stadtraum Bahnhof	26
Abb.: 09	Netzwerk ÖV	27
Abb.: 10	Netzwerk Velo	28
Abb.: 11	Netzwerk MIV	29
Abb.: 12	Verdichtungspotenzial	30
Abb.: 13	Öffentliche Grün- und Freiräume	31
Abb.: 14	Konzeptkarte Stadtraum Bahnhof SBB	31
Abb.: 15	Potenziale Stadtraum Bahnhof SBB	34
Abb.: 16	Vision Stadtraum Bahnhof SBB	35
Abb.: 17	Übersicht Vertiefungsräume und derer «Hauptfunktion» im Stadtraum	36
Abb.: 18	Vertiefungsraum 01 - Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	37
Abb.: 19	Vision Stadtraum «Markthallenplatz»	38
Abb.: 20	Idee: Umnutzung freiwerdender Gleisbereich Elsässerbahn in Velostation	39
Abb.: 21	Zufahrten Velostation Elsässerbahn oder UG Strasse / Elsässertor ab Viaduktstrasse (1), Steinentorberg / Markthallenbrücke (2) und Centralbahnstrasse (3)	39
Abb.: 22	Stadtraum «Markthallenplatz» mit freistehendem Bahnhofzugang zwischen Westflügel und Ersatzneubau Elsässertor - Atmosphäre	39
Abb.: 23	Funktionale und stadträumliche Anforderungen «Markthallenplatz»	40
Abb.: 24	Stadtraum «Markthallenplatz» mit in Neubau integriertem Bahnhofzugang - Atmosphäre	40
Abb.: 25	Busendhalt Centralbahnstrasse Süd	41
Abb.: 26	Busendhalt Centralbahnstrasse Nord	41
Abb.: 27	Busendhalt Steinentorberg	41
Abb.: 28	Ausgangslage Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	43
Abb.: 29	Vision Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	43
Abb.: 30	Vertiefungsraum 02 - Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	44
Abb.: 31	Innere Margarethenstrasse heute	44
Abb.: 32	Neuer Strassenquerschnitt Innere Margarethenstrasse	44
Abb.: 33	Abschluss Birsigtal und Vorzonen Gebäude Heuwaage	45
Abb.: 34	Referenz Scharnier Heuwaage - Beispiel Kulturinsel Gessnerallee, Zürich	45
Abb.: 35	Umgang mit Vorzonen - Flächenabtausch Hochhaus Heuwaage, Auszug Bebauungsplan	45

Abb.: 36	Innere Margarethenstrasse - Atmosphäre	46
Abb.: 37	Ausgangslage Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	47
Abb.: 38	Vision Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	47
Abb.: 39	Vertiefungsraum 03 - Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	48
Abb.: 40	Vergleich historische Stadtebene überlagert mit Katasterplan - Die Verbindung von Birsigtal und Bahnhofniveau über Rampen	49
Abb.: 41	Historisches Stadtmodell	49
Abb.: 42	Stadtebene heute	49
Abb.: 43	Niveaus Ausgangslage	50
Abb.: 44	Skizze mit Busvariante Endhalt Centralbahnstrasse Süd	50
Abb.: 45	Skizze Variante «Sofortmassnahme»	50
Abb.: 46	Zwei Niveaus - Tunnel und Strasse	52
Abb.: 47	Skizze mit Busvariante Endhalt Centralbahnstrasse Süd	52
Abb.: 48	Skizze Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage»	52
Abb.: 49	Zwei Niveaus - Tunnel und Strasse mit Entlastung von Centralbahnstrasse und -platz	54
Abb.: 50	Skizze mit Busvariante Endhalt Steinentorberg	54
Abb.: 51	Skizze Variante «Hangkante mit Tram Split»	54
Abb.: 52	Zwei Niveaus - Strasse unten, Fuss- und Veloverkehr- Passerelle auf Stadtebene	56
Abb.: 53	Skizze mit Busvariante Endhalt Steinentorberg	56
Abb.: 54	Skizze Variante «Fussverkehr- und Velopasserelle»	56
Abb.: 55	Fussverkehr- und Velopasserelle mit Bushaltestelle Steinentor - Atmosphäre	58
Abb.: 56	Poröser, vernetzter Stadtblock Küchengassen - Ent- dichten und Aufräumen im Innern, Verdichten Aussen	58
Abb.: 57	Centralbahnstrasse West Atmosphäre	59
Abb.: 58	Centralbahnstrasse West heute mit 4 Fahrspuren	59
Abb.: 59	Neuer Strassenquerschnitt mit Bushaltebereichen (Bus- Schlaufe um Stadtblock Küchengasse)	59
Abb.: 60	Referenz Haltebereiche mit Baumdach trotz grossem Fussverkehraufkommen, Innenstadt Zürich	59
Abb.: 61	Neuer Strassenquerschnitt ohne Busse (Busstation Steinentorberg)	59
Abb.: 62	Ausgangslage Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse / Markthallenbrücke	61
Abb.: 63	Vision Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse / Markthallenbrücke	61
Abb.: 64	Vertiefungsraum 04 - Centralbahnplatz	62
Abb.: 65	Variante 1 «Base» (Grundvariante)	62
Abb.: 66	Variante 2 «Split» (wird geprüft)	62
Abb.: 67	Centralbahnplatz heute	63
Abb.: 68	Massnahmen Centralbahnplatz.	63
Abb.: 69	Centralbahnplatz Atmosphäre	63
Abb.: 70	Ausgangslage Centralbahnplatz	65
Abb.: 71	Vision Centralbahnplatz	65
Abb.: 72	Vertiefungsraum 05 - Nauentor / Areal BIZ / SBB- Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	66
Abb.: 73	Quartiersanschluss Nauentor	66

Abb.: 74	Hochhauscluster Nauentor / BIZ / Baloise Park - Skizze Bebauungsplan Projekt Nauentor	67
Abb.: 75	Hochhauscluster Nauentor / BIZ / Baloise Park - Inklusive Ausnutzungsreserve BIZ	67
Abb.: 76	Ausgangslage Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	69
Abb.: 77	Vision Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	69
Abb.: 78	Vertiefungsraum 06 - Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	70
Abb.: 79	Vielseitige Anforderungen wie der Bahnhofzugang Personenunterführung West, Velostellplätze, Ankunfts- und Aufenthaltsort Meret Oppenheim-Platz, Sichtbezug Stadttraum-Bahnhof oder ökologische Massnahmen treffen an der südlichen Bahnhofkante aufeinander.	70
Abb.: 80	«Offene Bahnhofkante Süd» als Vernetzung, Aufenthaltsraum und Vermittler zwischen Gleisfeld und Strassenraum - Atmosphäre	71
Abb.: 81	Weiterführung Fussweg entlang der Gleise, Schaffung neuer Velostellplätze entlang Meret Oppenheim- Strasse und Sicherstellung visueller Bezug Gleisfeld - Meret Oppenheim-Platz	71
Abb.: 82	Ausgangslage Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse	73
Abb.: 83	Vision Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim- Strasse	73
Abb.: 84	Verortung der wichtigsten Konzeptbausteine	74
Abb.: 85	Zeitplan	79
Abb.: 86	Anordnung Busse heute in Centralbahnstrasse	85
Abb.: 87	Centralbahnstrasse (West) Südseite	85
Abb.: 88	Centralbahnstrasse (West) Nordseite	85
Abb.: 89	Steinentorberg	85
Abb.: 90	Bypass Stadtblock Markthalle	85
Abb.: 91	Bushof «Markthallenplatz»	86
Abb.: 92	Umnutzung Elsässerbahn	86
Abb.: 93	Variante 1 «Base» (Grundvariante)	86
Abb.: 94	Variante 2 «Split» (wird geprüft)	86
Abb.: 95	Variante 3 «Mix»	87
Abb.: 96	Variante 4 «Kreis»	87
Abb.: 97	Variante 5 «Versetzt»	87
Abb.: 98	«Markthallenplatz» mit MIV Durchfahrt bei Busendhalt in Centralbahnstrasse oder Steinentorberg	88
Abb.: 99	MIV-freier «Markthallenplatz» durch Bypass (verworfen)	88
Abb.: 100	Bus-Wendeschlaufe und Endhalt «Markthallenplatz» (verworfen)	88
Abb.: 101	Busendhalt in Centralbahnstrasse (Basisvariante)	89
Abb.: 102	Umnutzung Gleis 31, 33, 35 Elsässerbahn (verworfen)	89
Abb.: 103	Ersatzneubau Elsässertor	89
Abb.: 104	Umbau und Erhalt Elsässertor	90
Abb.: 105	Rochade Elsässertor	90
Abb.: 106	Skizze Highline	91
Abb.: 107	Hochhauslogik im Bahnhofraum	92

