



**Pflichtenheft offenes Verfahren Staatsvertragsbereich  
(GATT/WTO)  
Vorstudie «Basel Bahnhof SBB Nord», Gesamtplaner**

**Bedarfsstelle / Vergabestelle**

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Amt für Mobilität  
Mobilitätsplanung

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Allgemeine Angaben zum Ausschreibungsverfahren.....</b>	<b>3</b>
1.1	Projekt .....	3
1.2	Verfahrensart.....	3
1.3	Rechtliche Grundlage .....	3
1.4	Auftragsart.....	3
1.5	Auftraggeber.....	3
1.6	Verfahrensablauf und Fristen.....	3
1.7	Verfahrensbedingungen.....	5
1.8	Allgemeine Teilnahmebedingungen (ATB).....	6
1.9	Eignungsnachweise (EN).....	6
1.10	Zuschlagskriterien (ZK).....	6
1.11	Beurteilungsgremium .....	7
<b>2.</b>	<b>Aufgabenbeschrieb Vorstudie .....</b>	<b>8</b>
2.1	Ausgangslage .....	8
2.2	Aufgabenstellung und Stossrichtungen je Teilraum .....	11
2.3	Auftragsumschreibung .....	19
2.4	Organisation .....	24
2.5	Grundlagen und Rahmenbedingungen .....	25
<b>3.</b>	<b>Angebot.....</b>	<b>26</b>
<b>4.</b>	<b>Dokumente der Ausschreibung.....</b>	<b>26</b>

# **1. Allgemeine Angaben zum Ausschreibungsverfahren**

## **1.1 Projekt**

Vorstudie «Basel Bahnhof SBB Nord»

## **1.2 Verfahrensart**

Offenes Verfahren

## **1.3 Rechtliche Grundlage**

Die Ausschreibung untersteht dem:

- Revidierten Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. April 1994 (Stand 1. Januar 2021, GPA, SR 0.632.231.422).

Für das Verfahren gelten:

- Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 (Stand 28. Januar 2003, IVöB, [SG 914.500](#))
- Gesetz über öffentliche Beschaffungen des Kantons Basel-Stadt vom 20. Mai 1999 (Stand 4. März 2010, Beschaffungsgesetz, BeG, [SG 914.100](#))
- Verordnung zum Gesetz über öffentliche Beschaffungen des Kantons Basel-Stadt vom 11. April 2000 (Stand 1. Januar 2016, Beschaffungsverordnung, VöB, SG 914.110).

## **1.4 Auftragsart**

Dienstleistung

## **1.5 Auftraggeber**

### **1.5.1 Bedarfsstelle/Vergabestelle**

Departement: Bau- und Verkehrsdepartement  
Dienststelle: Amt für Mobilität  
Abteilung: Mobilitätsplanung/Verkehrsinfrastruktur  
Adresse: Dufourstrasse 40/50, Postfach, CH-4001 Basel

### **1.5.2 Beschaffungsstelle/Organisator**

Departement: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Dienststelle: Kantonale Fachstelle für öffentliche Beschaffungen  
Adresse: Münsterplatz 11, Postfach, CH-4001 Basel  
Telefon: +41 (0)61 267 91 76  
Fax: +41 (0)61 264 80 57  
E-Mail: [kfoeb@bs.ch](mailto:kfoeb@bs.ch)

## **1.6 Verfahrensablauf und Fristen**

### **1.6.1 Publikation und Bezugsquellen der Ausschreibungsunterlagen**

Die Ausschreibung wird im Kantonsblatt Basel-Stadt vom 27.02.2021 sowie auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) publiziert. Die Ausschreibungsunterlagen können ab Datum der Publikation auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) kostenlos bezogen werden.

### **1.6.2 Begehung**

Aus epidemiologischen Gründen wird auf eine Begehung verzichtet. Zur Erfassung der räumlichen Komplexität des zu beplanenden Perimeters wird aber eine ausreichende Ortskenntnis vorausgesetzt.

Der öffentliche Raum rund um den Bahnhof Basel SBB ist jederzeit zugänglich.

### **1.6.3 Schriftliche Fragen**

Schriftliche Fragen sind bis am 18.03.2021 auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) im Fragenforum zu stellen.

Eine Zusammenstellung der rechtzeitig eingegangenen Fragen mit den entsprechenden Antworten wird bis am 26.03.2021 auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) publiziert.

Es werden keine mündlichen Auskünfte erteilt. Nach Ablauf der Frist eintreffende Fragen werden nicht berücksichtigt.

### **1.6.4 Eingabe des Angebotes**

Die Angebote können entweder per Post (Eingang der Sendung massgebend, nicht Datum des Poststempels) oder durch persönliche Abgabe am Empfang (werktags jeweils von 08.00-12.15 Uhr und 13.15-17.00 Uhr) eingereicht werden.

Per Post:

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Kantonale Fachstelle für öffentliche Beschaffungen, Münsterplatz 11, Postfach, CH-4001 Basel

Persönliche Abgabe:

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Empfang, Münsterplatz 11, 4051 Basel

### **1.6.5 Frist für die Einreichung der Angebote:**

Datum: 13.04.2021

Uhrzeit: 14:00 Uhr

Die Angebote sind vollständig ausgefüllt im verschlossenen Umschlag versehen mit der Aufschrift "Angebot: Vorstudie Basel Bahnhof SBB Nord" einzureichen und müssen spätestens zur vorgenannten Eingabefrist der Kantonalen Fachstelle für öffentliche Beschaffungen (KFöB) vorliegen.

**Alle Dokumente sind in Papierform und auf einem mobilen Datenträger (USB-Stick) abzugeben.**

### **1.6.6 Öffnung der Angebote**

Die Anbietenden sind berechtigt, bei der Öffnung der Angebote direkt nach Ablauf der Eingabefrist anwesend zu sein. Die Offertöffnung findet im Sitzungszimmer 13 im Erdgeschoss des Münsterplatzes 11 in Basel statt. Das Offertöffnungsprotokoll wird den Anbietern gleichentags per E-Mail zugestellt.

### **1.6.7 Zuschlag**

Der Zuschlag wird im Kantonsblatt Basel-Stadt sowie auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) publiziert. Die Anbietenden werden per E-Mail über die Zuschlagspublikation informiert.

## **1.7      Verfahrensbedingungen**

### **1.7.1      Aufteilung in Lose**

Nein

### **1.7.2      Zulassung von Varianten**

Nein

### **1.7.3      Zulassung von Teilangeboten**

Nein

### **1.7.4      Zulassung von Bietergemeinschaften**

Ja

### **1.7.5      Zulassung von Subunternehmen**

Ja

### **1.7.6      Erfüllungsgarantie**

Nein

### **1.7.7      Vorbefassung**

Die Verfasser und Mitverfasser von Vorstudien resp. Beurteilungen werden zum Verfahren zugelassen. Da die projekt- und ausschreibungsrelevanten Unterlagen mit dieser Submission offengelegt und zugänglich gemacht wurden und die vorgenannten Personen an der vorliegenden Ausschreibung nicht mitgewirkt haben, entsteht diesen dadurch kein unzulässiger Vorteil.

### **1.7.8      Bedingungen für den Erhalt der Ausschreibungsunterlagen**

Keine

### **1.7.9      Sprache für Bewerbungen/Angebote**

Deutsch

### **1.7.10      Gültigkeit der Bewerbungen/Angebote**

180 Tage ab Eingabefrist

### **1.7.11      Entschädigung**

Keine

### **1.7.12      Vorbehalt**

Kein Vorbehalt

### **1.7.13      Interpretation der Ausschreibungsunterlagen**

Lässt der Text der Ausschreibungsunterlagen verschiedene Interpretationen zu, so sind die Anbietenden dazu verpflichtet, während der Angebotsphase darauf hinzuweisen. Nach Unterzeichnung des Vertrages gilt die Auslegungsvariante des Auftraggebers.

#### 1.7.14 Angebot

Die Anbietenden haben ein vollständiges Angebot auf der Grundlage der Ausschreibungsunterlagen einzureichen. Es werden ausschliesslich Angebote in die Bewertung einbezogen, welche die Eignungsnachweise vollständig erfüllen und unterzeichnet und fristgerecht eingereicht worden sind.

### 1.8 Allgemeine Teilnahmebedingungen (ATB)

Die allgemeinen Teilnahmebedingungen werden im beiliegenden Dokument „Unternehmensangaben, Kapitel 2 *Allgemeine Teilnahmebedingungen (ATB)*“ präzisiert.

Es sind folgende Teilnahmebedingungen zu erfüllen:

#### ATB 1: Einhaltung §§ 5 und 6 Beschaffungsgesetz

### 1.9 Eignungsnachweise (EN)

Der Nachweis der Eignung ist Voraussetzung für eine Teilnahme am Verfahren. Die Eignungskriterien werden im beiliegenden Dokument „Unternehmensangaben, Kapitel 3 *Eignungsnachweise*“ präzisiert.

Es sind folgende Eignungsnachweise zu erbringen:

#### EN 1: Referenzprojekt Anbieter

### 1.10 Zuschlagskriterien (ZK)

Der Zuschlag erfolgt nach Bewertung von definierten Kriterien. Die Zuschlagskriterien werden im beiliegenden Dokument „Unternehmensangaben, Kapitel 4 *Zuschlagskriterien*“ präzisiert.

Zuschlagskriterien:

Gewichtung:

<b>ZK 1: Honorarangebot / Preis</b>	<b>20%</b>
-------------------------------------	------------

<b>ZK 2: Referenzauftrag Schlüsselpersonen</b>	<b>40%</b>
--	------------

<b>ZK 3: Zugang zur Aufgabe</b>	<b>40%</b>
---------------------------------	------------

Im Rahmen und als Bestandteil des ZK 3 Vorgehensvorschlag ist eine Präsentation vorgesehen. Dazu werden jedoch nur diejenigen Anbieter eingeladen, die nach Bewertung der Zuschlagskriterien (exkl. Präsentation) für den Zuschlag noch in Frage kommen.

#### 1.10.1 Bewertung der ZK

Die Bewertung wird nach folgendem Rechenschema ermittelt, wobei die maximal mögliche Gesamtbewertung 500 Punkte (Note 5 für jedes Zuschlagskriterium) beträgt. Zur Vergabe vorgeschlagen wird das Angebot, welches aufgrund der Auswertung der Zuschlagskriterien die beste Gesamtbewertung erzielt.

Zuschlagskriterien (ZK)	Note (1)	Gewichtung (2)	Nutzwertpunkte (3)= (1) x (2)
ZK 1	max. 5	20%	100
ZK 2	max. 5	40%	200
ZK 3	max. 5	40%	200
Summe		100%	500

Für das ZK 1 Preis wird die Note mit einem linearen Preisbewertungsmodell mit folgenden Eckwerten ermittelt:

- Maximalnote für das tiefste, gültige Angebot
- Note 0 bei 200% des tiefsten, gültigen Angebots und für alle höheren Angebote

Alle dazwischenliegenden Angebote werden linear bewertet.

Für die Bewertung der Qualitätskriterien ZK 2 und ZK 3 gilt die nachstehende Notenskala, welche sich am Grad der Zielerreichung orientiert:

Note	Bezogen auf Erfüllung des Kriteriums	Bezogen auf Qualität der Angaben
0	Nicht beurteilbar	Keine Angaben
1	Sehr schlechte Erfüllung	Ungenügende, unvollständige Angaben
2	Schlechte Erfüllung	Angaben ohne ausreichenden Bezug zum Projekt
3	Normale, durchschnittliche Erfüllung	Durchschnittliche Qualität, den Anforderungen entsprechend
4	Gute Erfüllung	Qualitativ sehr gut
5	Sehr gute Erfüllung	Qualitativ ausgezeichnet, sehr grosser Beitrag zur Zielerreichung

### 1.11 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus Vertretungen der Ämter Mobilität und Städtebau & Architektur, dem externen Projektleiter sowie dem Koordinator BS Bahnknoten Basel zusammen:

- Rainer Franzen, MOB-P, Teamleiter Tramnetz
- Oliver Jacobi, RK&P, externer Projektleiter
- Dr. Rudolf Dieterle, TBA, Koordinator BS Bahnknoten Basel
- Martina Münch, S&A, Abteilungsleiterin Stadtraum

## 2. Aufgabenbeschrieb Vorstudie

### 2.1 Ausgangslage

Der Bahnhof Basel SBB (Bhf. SBB) und seine Umgebung stehen vor zukunftsweisenden Ausbau- und Transformationsvorhaben, nicht zuletzt ausgelöst durch die bevorstehende Realisierung der Durchmesserlinie «Herzstück». Die Bahnanlagen im Bahnknoten Basel sind heute schon stark beansprucht. Mit dem in den vergangenen Jahren stetig zunehmenden Personenaufkommen und der geplanten Erweiterung des Bahnangebots, namentlich des trinationalen S-Bahnsystems, ist ein Ausbau der bestehenden Bahninfrastruktur unerlässlich.

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

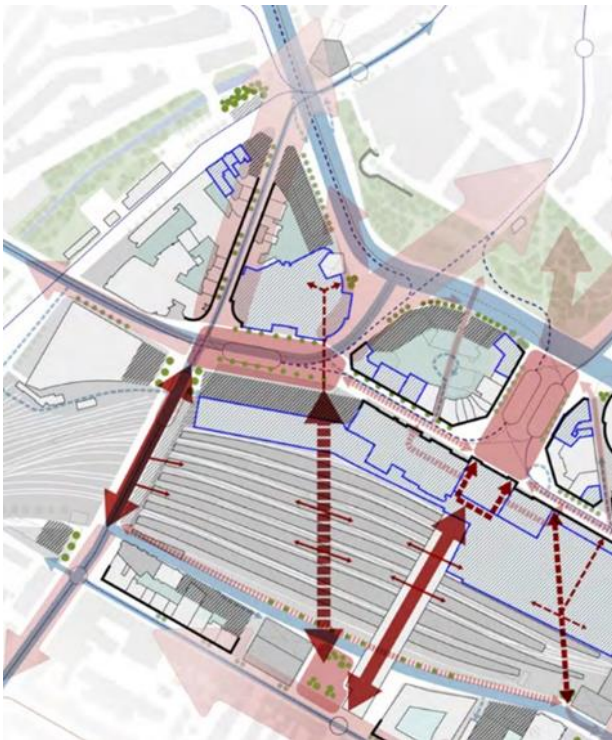


Abbildung 1: Ausschnitt aus Konzeptkarte Stadtraum Bahnhof SBB

Im Rahmen der von Bund (BAV), SBB, DB AG sowie den Kantonen BS und BL gebildeten Projektorganisation Bahnknoten Basel wurde entschieden, dass neben den bestehenden, bisherigen Perronerschiessungselementen eine neue Querung im Bereich zwischen heutiger Passerelle und Margarethenbrücke als Personenunterführung (PU) und ein vollwertiger Zugang ab der Margarethenbrücke im Sinne einer Personenüberführung (PÜ) notwendig sind (vgl. Abb. 1). Im Ausbauschnitt 2035 des Bundes sind bereits Mittel für die Realisierung (CHF 356 Mio.) eingestellt, wobei die zeitliche Abfolge der Realisierung dieser Massnahmen noch offen ist.

Parallel dazu hat der Kanton eine Konzeptstudie<sup>1</sup> erarbeitet, die aus stadträumlicher Sicht aufzeigt, wie sich das städtische Umfeld rund um den Bahnhof Basel SBB entwickeln soll. Dem Stadtraum Nord kommt hier eine Schlüsselrolle zu, soll doch der Knoten Markthalle zu einem den Centralbahnplatz ergänzenden, zusätzlichen und attraktiven Bahnhofzugang umgestaltet und ausgebaut werden.

Der Centralbahnplatz ist auch in Zukunft Hauptzugangspunkt zum Bahnhof Basel SBB, er soll aber durch diesen neuen, attraktiven und leistungsfähigen Zugang zu den Bahnanlagen spürbar entlastet und aufgewertet werden. Dazu gilt es, den Knoten Markthalle zum Umsteigeknoten auf den städtischen Verkehr umzugestalten und mit einer neuen Margarethenbrücke zu einem funktionalen zweiten Bahnhofsplatz im Stadtraum Nord, dem sogenannten «Markthallenplatz» zusammenzuführen. Mit dem neuen Begriff «Markthallenplatz» wird der Raum rund um die Knoten Viaduktstrasse – Innere Margarethenstrasse – Margarethenbrücke sowie Viaduktstrasse – Centralbahnstrasse West – Markthallenbrücke gemäss nachstehender Abbildung 2 bezeichnet.

Beide «Bahnhofsplätze» müssen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr gut an die Innenstadt von Basel angebunden werden.

<sup>1</sup> Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB Basel, RRB vom 24. November 2020

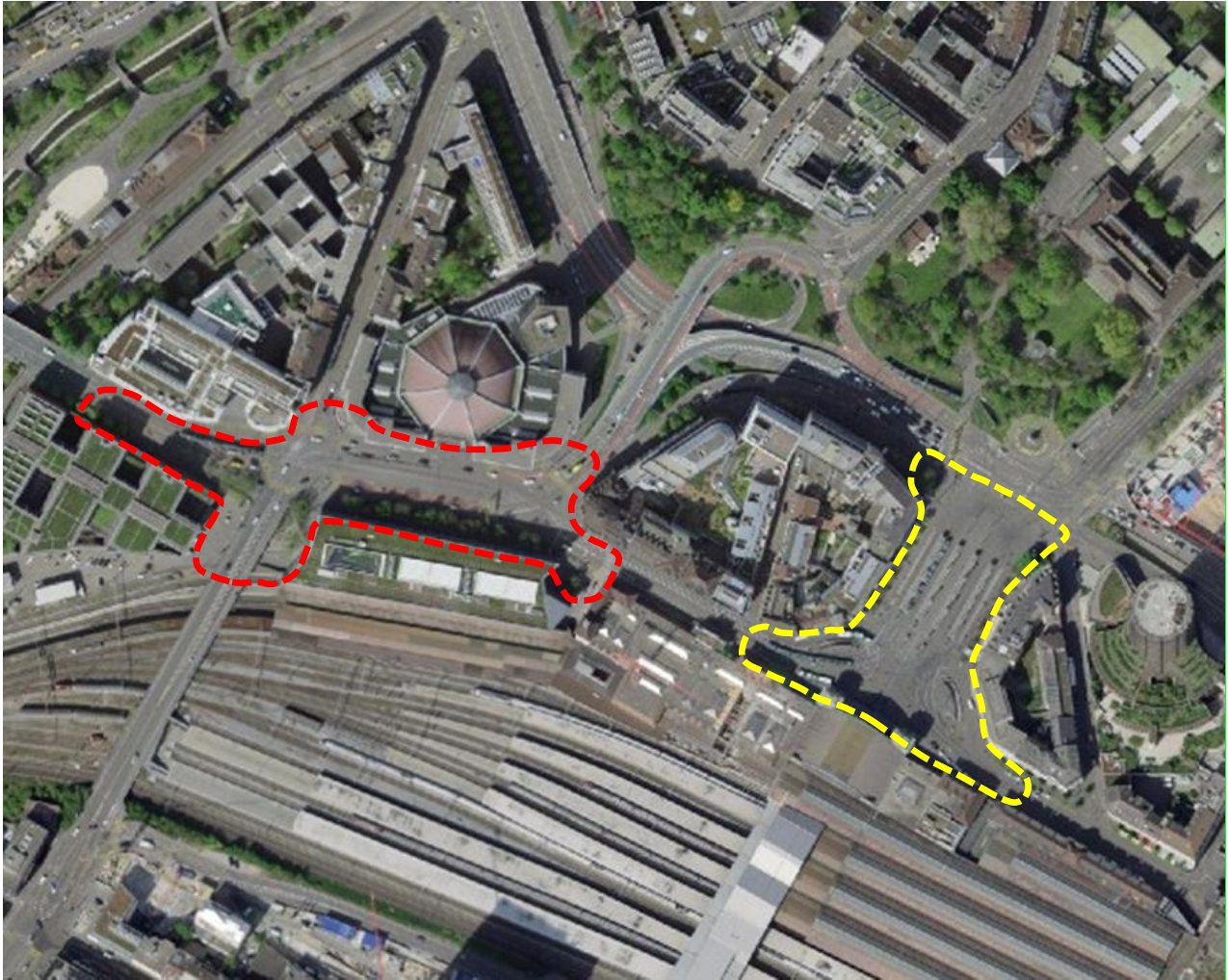


Abbildung 2: Orthofoto mit Raum «Markthallenplatz» (rot) und Centralbahnplatz (gelb) [Quelle: map.geo.admin.ch]

Die geplanten Investitionen in den Bahnknoten Basel bieten neben der Notwendigkeit zur künftigen funktionssichernden Anpassung auch die grosse Chance, die Umgebung des Bahnhofs erheblich aufzuwerten und die Zugänglichkeit aus der Innenstadt attraktiver zu gestalten. Das dazu erarbeitete Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB Basel kann unter folgendem Link heruntergeladen werden:

<https://www.planungsamt.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/konzepte/stadtraum-bahnhof-sbb.html>

Der Stadtraum Nord wird für die Auftragsbearbeitung der Vorstudie in die folgenden Teilräume unterteilt:

- Markthallenplatz/Margarethenbrücke
- Centralbahnplatz
- Centralbahnstrasse West
- Centralbahnstrasse Ost
- Viaduktstrasse, Markthallenbrücke, Nauenstrasse
- Innere Margarethenstrasse

Parallel zu dieser Vorstudie laufen folgende Arbeiten Bahn-seitig:

- Fünf-Punkte-Plan: Definition künftiger Zielzustand Bahnknoten Basel, u.a. mit Bahnhof Basel SBB (Gleisfeld, Perrons, Tiefbahnhof, etc.)
- PU/PÜ: Konzipierung der künftigen Perronerschliessungsanlagen Bahnhof Basel SBB

Die heutigen Perronerschliessungsanlagen, in deren Zentrum die bestehende Passerelle in der Achse Centralbahnplatz – Bahnhof Süd/Meret-Oppenheim-Platz steht, ist in Hauptverkehrszeiten schon heute massiv überlastet. Massnahmen zur Verbesserung dieser Situation sind namentlich auch im Hinblick auf die geplanten und bereits beschlossenen Angebotserweiterungen im S-Bahnverkehr dringend.

Da die neuen, zusätzlichen Perronerschliessungselemente realistischerweise nicht vor 2032 zur Verfügung stehen, haben die SBB vorgesehen, die heute unbefriedigende Situation durch sogenannte Überbrückungsmassnahmen mit einer provisorischen Passerelle, angeordnet zwischen Margarethenbrücke und bestehender Passerelle zu verbessern. Sobald die Erschliessungssituation eine Verbesserung erfahren hat, kann diese provisorische Passerelle zurückgebaut werden.

Die Stossrichtung für die Verbesserung der Perronerschliessung ist festgelegt: Es braucht sowohl eine neue Unterführung (PU) vom Meret-Oppenheim-Platz in Richtung Markthalle als auch die verbesserte Erschliessung ab erneuerter Margarethenbrücke. Die Realisierungsreihenfolge dieser Massnahmen ist noch offen. Seitens SBB sind die Vorstudien zur Konkretisierung dieser beiden Erschliessungselemente im Gang. Über die Prioritäten bei den nachfolgenden Projektierungs- und Realisierungsphasen soll im Zusammenhang mit den ebenfalls noch im Gang befindlichen Gleis- und Bahnanlagenplanungen des Bundes bzw. der SBB befunden werden. Seitens des Kantons BS muss alles daran gesetzt werden, dass die Entwicklung der Lösungsansätze für die stadtseitigen Infrastrukturen im Gleichschritt mit den bahnseitigen Planungen abläuft.

Um mit dem Ausbau der Bahnanlagen Schritt halten zu können, drängt sich daher für die stadtseitigen Planungen auf, ebenfalls in mehreren Horizonten zu denken. Dabei ist die Aufwärtskompatibilität zu einem städtebaulichen Zielbild sicherzustellen. Für den Raum Bahnhof SBB Nord sind folgende zwei Zeitspannen mit ihrem jeweiligen Hauptfokus zu berücksichtigen:

- Zustand 2030+ : neuer Bahnhofzugang West, Umsteigeknoten «Markthallenplatz» mit neuen ÖV-Linien
- Zustand 2040+ : Anbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt, Transformation des Verkehrsraums Bahnhof SBB Nord in einen attraktiven Stadtraum

Die Bezeichnungen 2030+ und 2040+ sind als Programmtitel resp. Horizonte zu verstehen. In Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm sind Massnahmen auch zwischen 2030 und 2040 umsetzbar.

## 2.2 Aufgabenstellung und Stossrichtungen je Teilraum

### 2.2.1 Markthallenplatz/Margarethenbrücke:

Eine wichtige Erkenntnis aus den bisherigen Arbeiten ist, dass die Konzeption des „Markthallenplatzes“ und somit die Umgestaltung des Knotens Markthalle und der Margarethenbrücke zusammen als eine Gesamtplanung betrachtet werden muss.

Die heute bestehende **Margarethenbrücke** ist im Eigentum der SBB. Sie überquert das Gleisfeld West des Bahnhofs Basel SBB und verbindet die Kreuzung Margarethenstrasse / Güterstrasse / Meret Oppenheim-Strasse mit dem Knoten Markthalle (Innere Margarethenstrasse/Viaduktstrasse). Die Margarethenbrücke verfügt heute über je ein Trottoir, eine Fahrspur für den Individualverkehr und über zwei mittig angeordnete Tramgleise. Die Konfiguration der Margarethenbrücke entspricht aus heutiger Sicht nicht mehr den künftigen Anforderungen des Bahnverkehrs:

- Das Lichtraumprofil für die darunter liegende Bahn ist zu gering (Durchfahrtshöhe, Lage Widerlager Süd);
- Es stehen nur auf die beiden südlichsten Perrons direkte Zugänge zur Verfügung;
- Diverse Brücken-Systemteile müssen erneuert werden.

Auch seitens des Kantons Basel-Stadt werden an eine neue Margarethenbrücke als Teilsystem des Markthallenplatzes neue Anforderungen gestellt:

- Entlastung des Centralbahnplatzes als einziger Bahnhofszugang und Umsteigeknoten im Raum Bahnhof SBB Nord;
- Anpassungen im Hinblick auf das Tramnetz im Horizont 2040
- Attraktiver Zugang zu allen Perrons mit kurzen Fusswegen von Bahn zu Tram/Bus/Stadt;
- Verbesserte Anbindung an die Stadt für Velofahrende und zu Fuss Gehende.

Bereits heute ist klar, dass nur eine neue Margarethenbrücke den künftigen Anforderungen von Bahn und Stadt gerecht werden kann. Mit einer verbreiterten Margarethenbrücke mit beim nördlichen Widerlager passend angeordneter Tramhaltestelle (als Teil des Markthallenplatzes) würde ein attraktiver neuer Zugang zum Bahnhof SBB entstehen, der über die Innere Margarethenstrasse in fussläufiger Distanz an die Innenstadt angeschlossen wäre.

Damit die Realisierung des Ersatzes der Margarethenbrücke abgestimmt mit den übrigen Planungen der SBB verlaufen kann, wird seitens der SBB eine Vorstudie dazu erarbeitet. Im Rahmen einer Ingenieurstudie hat der Kanton BS bereits früher geprüft, ob die Komplexität des Gesamtsystems mit einer stützenfreien Margarethenbrücke so reduziert werden könnte, dass eine zeitlich entkoppelte Bearbeitung von Bahnsystem und „Markthallenplatz“ umsetzbar ist. Als mögliche Lösung wird vorgeschlagen die neue Brücke in Längsrichtung in eine Hauptverkehrs- und eine Fussgängerbrücke aufzuteilen. Die Hauptverkehrsbrücke soll dabei stützenfrei, z.B. als Bogenbrücke ausgestaltet werden, so dass sie anstelle der heutigen Brücke alle Verkehrsverbindungen aufnehmen und zeitlich unabhängig vom darunter liegenden Bahnareal bzw. Gleisfeld realisiert werden kann. Wo möglich, können die Perrons durch provisorische Abgänge erreichbar gemacht werden. Die Fussgängerbrücke kann nach Massgabe des Fortschritts bei der Gleisfeldumgestaltung gebaut und auf die dannzumal vorhandenen Perrons abgestützt werden.

In Ergänzung zur Absicht, die Margarethenbrücke zu erneuern und einen direkten und attraktiven Zugang zu den in Richtung Westen verlängerten Perrons zu schaffen, besteht die Absicht, den Raum vor Markthalle/Elsässertor als Platz umzugestalten. Dieser „**Markthallenplatz**“ wird mit der neuen Perronerschiessung im mittleren Bereich des westlichen Gleisfeldes (Personenunterführung) zusammen mit der neuen Margarethenbrücke an Bedeutung gewinnen. Funktional wird dieser Bereich in Zukunft zu einem vollwertigen, zusätzlichen Bahnhofszugang und muss dementsprechend angepasst werden.

Der «Markthallenplatz» soll zu einem neuen Umsteigeknoten auf den städtischen Verkehr ausgebaut werden. Mit dem Tramnetz 2040 liegt eine langfristige Konzeption für den schienengebundenen ÖV vor (vgl. hierzu auch Abbildung 3). Die wichtigsten Anpassungen im Raum Bahnhof SBB Nord sind:

- Einführung Tramlinie 30 auf den «Markthallenplatz»
- Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB
- Prüfauftrag einer alternativen Führung einzelner Tramlinien direkt vom «Markthallenplatz» in die Elisabethenstrasse



Abbildung 3: Konzeption neuer Tramlinien ab «Markthallenplatz»

### Einführung einer neuen Tramlinie 30:

Der Grosse Rat hat entsprechende Absichten im Bericht zur Tramnetzentwicklung (TNE) im Februar 2020 beschlossen. So besteht künftig die Absicht, wichtige Stadtteile wie Campus Gesundheit (Areal Universitätsspital) und Campus Life Science (Schällemätteli-Areal) via Heuwaage-Viadukt mit einer neuen Traminfrastruktur an den Bahnhof Basel SBB anzubinden. Über diese neue Infrastruktur soll die Tramlinie 30 (Tram 30) geführt und damit die Buslinie 30 ersetzt werden. Der Bus 30 ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Als ein erstes Element soll die Verbindung zwischen «Markthallenplatz» und Heuwaage-Viadukt geprüft werden (vgl. Abbildung 3, „grün“ gestrichelte Linie). Eine Streckenführung ab Heuwaage-Viadukt über die Elisabethenanlage zum Centralbahnplatz ist aufgrund der Zusatzbelastung Nauenstrasse/Centralbahnplatz keine Option und soll deshalb nicht geprüft werden.

Eine allfällige Umsetzung des Trams 30 ist für den Zeithorizont 2030+ vorzusehen (gem. GRB von Februar 2020). Denn es ist eine Eingabe im Agglomerationsprogramm der 5. Generation vorgesehen (Baustart spätestens im 2032).

### Anbindung Leimental an Bahnhof SBB (Tramverbindung Margarethenstich):

Die Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB ist eines der Schlüsselprojekte aus der Absichtserklärung der Regierungen BL/BS zur Koordination der Verkehrsinfrastrukturprojekte im Gebiet Basel West, Allschwil und Binningen/Bottmingen. Die Tramverbindung Margarethenstich soll eine schnelle und direkte ÖV-Verbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB gewährleisten. Die Tramlinie 17 wird nach aktuellem Stand über die Margarethenbrücke zum Centralbahnplatz verkehren.

Eine allfällige Umsetzung dieser Massnahme ist im Zeithorizont 2030+ vorzusehen. Sie soll über das Agglomerationsprogramm Basel vom Bund mitfinanziert werden und ist bereits in der 1. Generation eingegeben worden.

#### **Attraktive Tramführung vom «Markthallenplatz» in die Elisabethenstrasse:**

Mit dem Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof Basel SBB hat der Regierungsrat die Verwaltung beauftragt, die Zweckmässigkeit und Machbarkeit einer alternativen Führung von einzelnen Tramlinien ab «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse zu prüfen (vgl. Abb. 3 „gelb“ gestrichelte Linie). Ziel der Massnahme ist, den Centralbahnplatz zu entlasten und einem Teil der ÖV-Kunden attraktivere Reisezeiten anzubieten. Allerdings steht dem ein Verlust heutiger Umsteigebeziehungen am Centralbahnplatz entgegen, dessen Auswirkungen für ÖV-Kunden ebenfalls zu untersuchen ist. Es ist vorgesehen, diese verkehrliche Zweckmässigkeit ausserhalb des vorliegenden Auftrags abzuklären, hingegen soll die Abklärung der infrastrukturellen Machbarkeit einer direkten Tramführung «Markthallenplatz» – Elisabethenstrasse im Rahmen dieser Vorstudie erfolgen.

Eine allfällige Umsetzung dieser Massnahme ist im Zeithorizont 2040+ vorzusehen. Sollten die Zweckmässigkeit und Machbarkeit zu positiven Ergebnissen führen, muss die Traminfrastruktur des Zeithorizonts 2030+ zum Zustand 2040+ aufwärtskompatibel gestaltet werden.

#### **Veloverkehr:**

Neben der Funktion als Umsteigeknoten zwischen städtischen ÖV-Linien und der Bahn hat der neue «Markthallenplatz» auch eine sehr attraktive Infrastruktur für andere Wegketten anzubieten. Neben der Aufwertung von Fuss- und Veloverbindungen in die umliegenden Quartiere bzw. zur Innenstadt sind auch adäquate Bike & Ride-Abstellmöglichkeiten für Velos vorzusehen. Eine Velostation West in der Grössenordnung von ca. 2'500 Abstellplätzen soll den langfristigen Bedarf (2040+) abdecken, muss aber möglichst im Zeithorizont 2030+ bereits zur Verfügung stehen. Sie unterstützt, den «Markthallenplatz» frei von wild abgestellten Fahrrädern zu halten. Dazu muss die Anlage den Bedürfnissen der Velofahrenden entsprechen, sie sollte aber ohne Inanspruchnahme oberirdischer Allmendfläche realisierbar sein. Die Zugänge müssen sicher erreichbar und einfach auffindbar sein. Unter Nachweis der Etappierbarkeit können für den Zeithorizont 2030+ auch erst mind. 50% angeboten und mit dem städtebaulichen Wandel bis 2040+ die zusätzlichen Flächen freigespielt werden.

Bei der Platzierung der Velostation ist zudem auf die künftig beim neuen Bahnhofzugang entstehenden Fussverkehrsströme und kommerziellen Nutzungen Rücksicht zu nehmen. Die Lage ist mit den Interessen der SBB als grosse Landeigentümerin in diesem Raum abzustimmen.

Es müssen aber nicht nur Lösungen für den ruhenden Veloverkehr angeboten werden. Der «Markthallenplatz» muss so organisiert sein, dass der zu Hauptverkehrszeiten zu erwartende Veloverkehr konfliktfrei zum Bahnhof zu- und wegfahren kann. Auch Durchfahrten über den Platz müssen sicher und hindernisfrei möglich sein (Velovorzugsroute Bachgraben – Bhf. SBB – Birsstadt). Da auf der Südseite des Bahnhofs SBB ebenfalls Velostationen geplant sind, kann davon ausgegangen werden, dass die neue Velostation West hauptsächlich für die Zufahrt von der Nordseite des Gleisfeldes (Viaduktstrasse, Centralbahnstrasse, Innere Margarethenstrasse, Elisabethenstrasse/Markthallenbrücke) günstig erschlossen sein muss. Dazu wurden im Jahr 2017 auch bereits Variantenstudien<sup>2</sup> erarbeitet.

---

<sup>2</sup> Bahnknoten Basel, Rückwärtige Erschliessung Bahnhof Basel SBB, Vorstudien, AEBO, 28.03.2017

Es sollen folgende Zielsetzungen und Stossrichtungen verfolgt werden:

Zeithorizont 2030+:

- Neuordnung der Verkehrsführung vor der Markthalle und in der Viaduktstrasse. Das Schwergewicht ist auf die Konzeption der Tram- und Businfrastrukturen sowie auf attraktive Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr zu legen, wobei die Funktionalität für den MIV auf einem Niveau sichergestellt werden muss, dass keine Verlagerungen in umliegende Quartiere resultiert.
- Platzierung einer attraktiven Tramhaltestelle auf der neuen Margarethenbrücke als Teil des Neuen «Markthallenplatzes» mit Zugang zu möglichst allen Bahn-Perrons gemäss Gleis-/Perronplanung SBB.
- Platzierung einer attraktiven Tramhaltestelle vor Elsässertor/Markthalle als Teil des neuen «Markthallenplatzes» mit entsprechender Gleisanbindung an die bestehenden und neu zu prüfenden Infrastrukturverbindungen im Raum Heuwaage-Viadukt/Elisabethenstrasse.
- Prüfung einer möglichen Anordnung von Busendhaltestellen im Bereich «Markthallenplatz» zur Entlastung des Centralbahnplatzes und der Centralbahnstrasse West. Dabei dürfen wichtige Umsteigebeziehungen Tram/Tram und Tram/Bus nicht verschlechtert werden.
- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Erhöhung der Flexibilität im Tramnetz und die Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB sowie Aufzeigen einer infrastrukturellen Verbindung der geplanten Tramlinie 30 zwischen Heuwaage-Viadukt und «Markthallenplatz».
- Verbinden der Bereiche Elsässertor/Markthalle, Zugang zur neuen Personenunterführung sowie Bahnhofzugang ab neuer Margarethenbrücke zu einem grosszügigen «Markthallenplatz» mit einer starken Identität und neuen Ankunfts-, Zugangs- und Umsteigebeziehungen. Schaffung attraktiver Wartebereiche und Platz zur Verteilung der Personenströme.
- Sichere und direkte Fuss- und Veloverkehrsquerungen über den «Markthallenplatz» zur Anbindung an die Innenstadt.
- Einbindung von Velozu-/wegfahrten von zusätzlichen Veloabstellbereichen (Platzierung Velostation West); «Markthallenplatz» soll möglichst frei von wild abgestellten Velos sein.
- Integration von Massnahmen zur stadtklimatischen Verbesserung des stark versiegelten Raumes.

Zeithorizont 2040+:

- Prüfung der infrastrukturellen Machbarkeit einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse
- Allenfalls Einbindung von Velozu-/wegfahrten von zusätzlichen Veloabstellbereichen als 2.Etappe Velostation West

### 2.2.2 Centralbahnplatz

Der Centralbahnplatz ist bereits heute zu den Spitzenzeiten an seiner Kapazitätsgrenze angekommen. Die Orientierung ist für Ortsunkundige schwierig und das nötige Kreuzen der vielbefahrenen Tramgeleise und der Buswendeschleife führt zu einem Gefühl der Unsicherheit. Mehrere politische Vorstösse forderten schon die Trennung der Verkehrsströme.

Durch die Konzentration und Entflechtung der Tramlinien auf zwei sich nicht querende Stränge und die zu prüfende Reduktion der Anzahl Halteketten entsteht ein offener zusammenhängender Raum für den Fussverkehr – eine innere Insel. Die Insel verläuft mittig vom Bahnhofsgebäude über den Platz in Richtung Denkmal und Park Elisabethenanlage. Ein barrierefreier, übersichtlicher Raum wird geschaffen, der gleichzeitig als breite und übersichtliche Querung der Nauenstrasse die wachsenden Personenströme sicher in Richtung Innenstadt lenkt. Dies erlaubt grosszügige Vorzonen der Bauten entlang der Platzränder, die damit wieder zu entschleunigten Aufenthaltsbereichen des Platzes werden.

Für betriebliche Ausnahmefälle ist für Trams auch weiterhin das Queren zum anderen Gleisstrang und allenfalls das Wenden zu ermöglichen – in Abhängigkeit der Ausgestaltung und Machbarkeit einer sinnvollen Aufenthaltsfläche beim Centralbahnplatz. In der Gestaltung werden diese Verbindungen allerdings stark zurückgenommen. Die Busse sollen nicht mehr auf dem Centralbahnplatz Wendemanöver ausüben müssen und sollen deshalb unter Umständen auf alternativen Routen geführt/gewendet werden.

Durch eine allfällige Verlegung der Tramlinien 1, 2 und 8 auf ein direktes Trasse zwischen «Markthallenplatz» und Elisabethenstrasse könnte der Centralbahnplatz hinsichtlich Tram- und Personenfrequenzen entlastet werden. Gleichzeitig würden damit die Umsteigebeziehungen zwischen den genannten Tramlinien und den weiteren am Centralbahnplatz haltenden Linien 10 und 11 verschlechtert oder auf andere Haltestellen verlagert. Es ist allerdings davon auszugehen, dass eine allfällige neue Tramführung erst einige Jahre nach Umgestaltung des Centralbahnplatzes realisiert sein wird, so dass mindestens für eine gewisse Zeit der Centralbahnplatz für alle 'Bahnhofs-Tramlinien' funktionieren muss. Auch für diese Variante wären für die Trams die nötigen Betriebsgeleise und Wendemöglichkeiten für Ausnahmefälle weiterhin zu gewährleisten.

Es sollen folgende Zielsetzungen und Stossrichtungen verfolgt werden:

#### Zeithorizont 2030+:

- Aufzeigen der benötigten Verkehrsinfrastruktur in Abhängigkeit zur Entlastung der Verkehrsfunktionen:
  - durch Anpassung der Führung von Bus- und Tramlinien gemäss Tramnetz 2040
  - gemäss Prüfauftrag zur Anordnung der Busendhalte beim «Markthallenplatz».
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch Minimierung der Querung von Gleisen.
- Bessere Orientierung durch zusammenhängenden, übersichtlichen und sicheren Raum für zügige Personenflüsse zwischen den Bahnperons und den Tramhalteketten
- Direkte Verbindung für den Fussverkehr in Richtung Innenstadt. Dabei soll der innere Inselbereich zwischen den Tramgleisen zu Gunsten attraktiver Aufenthaltsflächen an den Seitenbereichen als Verbindung über die Nauenstrasse zur Elisabethenanlage (Park) aufgewertet werden.
- Die historische Fassung des Platzes und die Prominenz des Bahnhofgebäudes sollen jedoch nicht konkurrenziert werden.

#### Zeithorizont 2040+:

- Aufzeigen der benötigten Verkehrsinfrastruktur einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse in Abhängigkeit zur Entlastung der Verkehrsfunktionen, möglichst aufwärtskompatibel aus dem Zustand 2030+.

### **2.2.3 Centralbahnstrasse West:**

Die Centralbahnstrasse West wird zur verbindenden Achse der beiden Bahnhofsplätze im Stadt-  
raum Nord. Sie könnte in eine reine Fuss- und Veloverkehrsachse umgestaltet werden und eine  
neue Funktion für die Anbindung der Buslinien übernehmen. Die zwingend nötigen Anlieferungen  
sowie Notfallzufahrten sind weiterhin zu ermöglichen.

Es sollen folgende Zielsetzungen und Stossrichtungen verfolgt werden:

#### Zeithorizont 2030+:

- Aufwertung Centralbahnstrasse West inkl. bessere Verteilfunktion der Zufussgehenden zur Entlastung des Centralbahnplatzes und des «Markthallenplatzes».
- Prüfung einer Verlegung der Busendhaltestellen Richtung «Markthallenplatz»
- Aufzeigen des räumlichen Potentials bei alternativer Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse und der Option von Busendhaltestellen auf dem «Markthallenplatz».
- Aufwertung der Verbindung über die Küchengasse Richtung Heuwaage.
- Aufzeigen des Anlieferregimes hinsichtlich Bedarf/Zeitfenster.

### **2.2.4 Centralbahnstrasse Ost:**

Die Centralbahnstrasse Ost kann je nach Ausgestaltung der anderen Teilräume entlang des Bahnhofs weiterhin als Bus- und Taxizufahrt dienen. Allerdings gilt es hier den Raum verständlicher zu organisieren und Lösungen für den Buslinie 42 und die Bahnersatzbusse zu finden. Eine Chance dazu bietet die ab 2026 anstehende Tramgleiserneuerung in der Centralbahnstrasse Ost. Der Velozugang zur Postpassage und im Zeithorizont 2040+ auch die Anbindung einer Gleisunterquerung Ost für Veloverkehr (Gundeli – Innenstadt) sind ebenfalls in den Strassenraum zu integrieren. Die zwingend nötigen Anlieferungen sowie Notfallzufahrten sind weiterhin zu ermöglichen.

Langfristig bestehen grosse Abhängigkeiten zu einer potenziellen Umgestaltung der Bebauungsstruktur zwischen der Nauenstrasse auf der nördlichen und der Hochstrasse auf der südlichen Seite des Gleisfelds. Da dazu aber im Zeitraum der Bearbeitung dieser Vorstudie keine Grundsatzentscheide erwartet werden können, ist der Fokus in diesem Teilraum auf den Zeithorizont 2030+ zu legen.

Es sollen folgende Zielsetzungen und Stossrichtungen verfolgt werden:

#### Zeithorizont 2030+:

- Aufzeigen von räumlichen und organisatorischen Lösungen für die Taxidienstleitungen.
- Klärung der Haltestellensituation für die Buslinie 42 und die Bahnersatzbusse.
- Aufwertung der Fussgängerflächen und der Zugänge zum östlichen Flügel des Bahnhofs.
- Sicherstellen einer attraktiven Anbindung der Velostation/-unterführung bzw. der Veloführung auf dem Centralbahnplatz an die Postpassage.
- Klärung des Anlieferungsregimes hinsichtlich Bedarf/Zeitfenster.

#### Zeithorizont 2040+:

- Aufzeigen einer möglichen Anbindung einer Gleisfeldunterquerung Velo

### **2.2.5 Viaduktstrasse/Markthallenbrücke/Nauenstrasse:**

Die Nauenstrasse bildet sowohl verkehrlich als auch topographisch eine grobe Zäsur vom neuen Ankunftsort «Markthallenplatz» zum Park Elisabethenanlage und weiter zur Innenstadt. Das verbindende Element ist mit der Markthallenbrücke sehr verkehrsorientiert und hat den Charakter einer Autobahnrampe.

Auch der Centralbahnplatz ist durch die breite, stark befahrene Nauenstrasse von der Innenstadt separiert. Diese Trennwirkung hat äusserst negative Auswirkungen insbesondere auf den

querenden Fussverkehr als auch den öffentlichen Verkehr in Form von fehlender Sicherheit, schlechter Aufenthaltsqualität und zusätzlichem Zeitverlust.

Mit den neuen Personenströmen im Norden des Bahnhof SBB steigt der Druck, die Zugänglichkeit der Innenstadt für den Fuss- und Veloverkehr deutlich zu verbessern und damit auch längerfristig (Zeithorizont 2040+) die Nauenstrasse grundlegend umzubauen.

Mittelfristig (Zeithorizont 2030+) muss die Trennwirkung der Nauenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr reduziert werden. Dabei ist auch die Neuordnung des zu Gunsten des «Markthallenplatzes» zu reduzierenden MIV zwischen Nauenstrasse und Viaduktstrasse zu berücksichtigen.

Damit stellt die Nauenstrasse in beiden Zeithorizonten einen Schlüsselraum in der neu entstehenden Verbindungslogik zwischen Bahnhof und Innenstadt dar. Eine Aufwärtskompatibilität der Lösungsansätze ist zu gewährleisten.

Es sollen folgende Zielsetzungen und Stossrichtungen verfolgt werden:

#### Zeithorizont 2030+:

- Verbesserung der kleinräumigen Vernetzung durch die unterirdische Verlängerung der Personenunterführung West ab Bahnhof SBB bis zur Markthalle (ermöglicht die direktere Zugänglichkeit der unteren Stadtebene in Richtung Heuwaage).
- Integration von neuen Grünelementen und Verbesserung des Stadtklima durch das Freispielen von Strassenflächen.

#### Zeithorizont 2040+:

- Zielbild zur langfristigen Umgestaltung Nauenstrasse zur «Stadtstrasse» und Verringerung der heutigen Trennwirkung, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Innenstadt. Umgestaltung von einem Verkehrsraum in einen Stadtraum.
- Reduktion der topografischen Ebenen, um die Orientierung und räumliche Qualität im Stadtraum zu erhöhen und die Querung zu erleichtern.

### **2.2.6 Innere Margarethenstrasse:**

Um den Centralbahnplatz wirkungsvoll von den Fuss- und Veloverkehrsströmen zu entlasten braucht der «Markthallenplatz» eine attraktive und direkte Verbindung zur Innenstadt.

Die Innere Margarethenstrasse muss die einfache und schnelle Erreichbarkeit der unteren Stadtebene sicherstellen. Sie soll als städtische Achse wahrnehmbar werden und von Velofahrenden und Zufussgehenden intuitiv gewählt werden.

Landschaftlich und ökologisch soll die Verbindung zum Birsig aufgewertet und die Frei- und Grünräume rund um die Heuwaage sollen dem Ankunftsort Bahnhof SBB näher gebracht werden.

Es sollen folgende Zielsetzungen und Stossrichtungen verfolgt werden:

#### Zeithorizont 2030+:

- Verbesserte Orientierung in Richtung Innenstadt und Aufwertung der Verbindung Innere Margarethenstrasse, insbesondere auch für den Veloverkehr und damit Entlastung des Centralbahnplatzes.
- Priorisierung Fuss- und Veloverkehr auf Achse Bahnhof SBB – Innenstadt gegenüber MIV.

#### Zeithorizont 2040+:

- Entwicklung des Steinentorbergs als Aufenthaltsort mit Flächenpotentialen zur Verbesserung des Stadtklimas als Alternative zur Durchgangssachse Innere Margarethenstrasse.

### 2.2.7 Nachbarprojekte und Zeiträume

Grössere Projekte mit Relevanz im öffentlichen Raum:

- Centralbahnstrasse West: Gleisersatz und BehiG Bus; Realisierung ca. 2024
- Heuwaage: Umgestaltung; Realisierung ca. ab 2025
- Margarethenbrücke: Gleisersatz; Realisierung ca. ab 2026
- Centralbahnstrasse Ost: Gleisersatz; Realisierung ca. ab 2026
- Centralbahnplatz: Erneuerung; Realisierung ab 2029
- Aeschenplatz: Neuorganisation; Realisierung ab 2029
- Tram 30 Grossbasel: neue Gleisinfrastuktur Auf der Lyss – Heuwaage-Viadukt – «Markthallenplatz»; Realisierung ca. ab 2030+

Parallele Planungen der SBB am Bahnknoten Basel:

- Überbrückungsmassnahmen Perronerschliessung Bahnhof Basel SBB/Provisorische Passerelle Meret Oppenheim-Platz – Aufnahmegebäude West/«Markthallenplatz»: Inbetriebnahme 2025
- 5-Punkteplan Bahnknoten Basel/Zielbild Bahninfrastrukturen 2040ff: Konfiguration Herzstück, Konfiguration Bahnhof Basel SBB, Konfiguration Bahnhof Basel Bad, Festlegung Etappierung. Konzeptionelle Planungen im Gang bis ca. Ende 2021. Danach Vorstudien für prioritäre Vorhaben.
- Vorstudie PU/PÜ: Ermittlung Lösungsmöglichkeiten für ergänzende Perronerschliessungen Bahnhof Basel SBB und Festlegung Etappierung

Geplante Termine Stadtraum Bahnhof SBB Nord (vgl. Projektterminplan Bahnknoten Basel):

- Erneuerung Centralbahnplatz: Projektierung bis 2028, Realisierung bis 2032
- «Markthallenplatz»: Projektierung bis 2029, Realisierung nach Erneuerung Centralbahnplatz bis 2035
- Margarethenbrücke (ohne Fussgängerbrücke): Projektierung bis 2029, Realisierung bis 2033

## 2.3 Auftragsumschreibung

### 2.3.1 Projektperimeter

Der Bearbeitungsperimeter für die Vorstudie ist der folgenden Grafik zu entnehmen. Der Betrachtungsperimeter entspricht in etwa dem Bildausschnitt und soll sicherstellen, dass die verkehrlichen Auswirkungen auf die städtischen Hauptverkehrsachsen in den Untersuchungen Berücksichtigung finden.

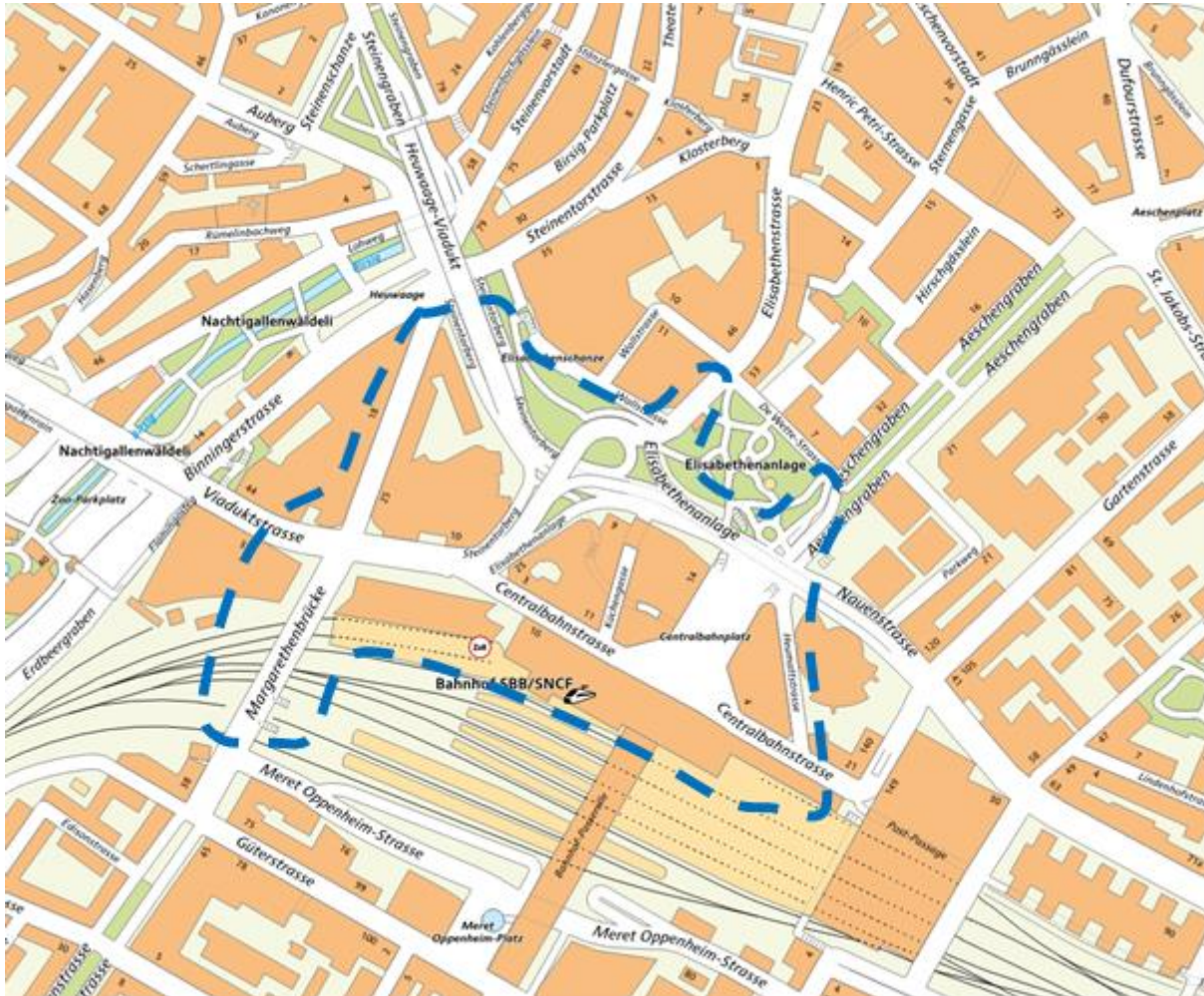


Abbildung 4: Betrachtungsperimeter (Planausschnitt) mit Bearbeitungsperimeter (gestrichelt) [Quelle: GeoViewer BS]

### 2.3.2 Zeithorizonte

Die Überlegungen dieser Vorstudie lassen sich in zwei Zeithorizonte einteilen, für die Lösungen zu erarbeiten und deren Aufwärtskompatibilität aufzuzeigen sind:

**Zustand 2030+:** Neuer Bahnhofzugang West, Umsteigeknoten «Markthallenplatz» mit neuen ÖV-Linien:

Entwicklung des «Markthallenplatzes» zu einem zweiten, den Centralbahnplatz ergänzenden und entlastenden Bahnhofzugang mit attraktiven Verbindungen vom/zum Bahnareal. Bereitstellen einer auf das Tramnetz 2040 und ein zukunftsweisendes Busnetz ausgerichteten Infrastruktur mit Einbindung der Tramlinie 30 in den «Markthallenplatz». Schaffung einer sicheren und attraktiven Situation für den Fuss- und Veloverkehr inkl. Abstellplätzen bei gleichzeitiger Sicherstellung einer hinreichenden Funktionalität für den MIV.

Zustand 2040+: Anbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt, Transformation des Verkehrsraums Bhf. Nord in attraktiven Stadtraum:  
Entwicklung von Lösungen zur Aufwertung des Stadtraums Bahnhof Nord, insbesondere durch Reduktion der Trennwirkung der Achse Heuwaageviadukt –Nauenstrasse. Aufzeigen von Möglichkeiten zur Reduktion der Anzahl der Verkehrsebenen im Bereich Markthallenbrücke und Prüfung der alternativen Führung von Tramlinien zur Entlastung des Centralbahnplatzes.

Die Ergebnisse der Planungen für den Zeithorizont 2040+ sind in den Planungen für den Zeithorizont 2030+ so berücksichtigen, dass der Zustand 2030+ mit möglichst wenig Aufwand in einen späteren Zustand 2040+ überführt werden kann (Aufwärtskompatibilität).

### 2.3.3 Leistungen

Parallel zu den prioritär durch die SBB geplanten, bahnseitigen neuen Erschliessungselemente westlich der bestehenden Passerelle sind vom Gesamtplanerteam die notwendigen Anpassungen der kantonalen Stadtinfrastrukturen voranzutreiben.

Bevor mit den Vorprojekten begonnen werden kann, müssen die jeweiligen Randbedingungen konkretisiert und Lösungsansätze festgelegt werden. Bahnseitig gilt dies vor allem für die Planungen der SBB in Bezug auf die Frage der Bahnhofserweiterung mit/ohne Tiefbahnhof sowie in Bezug auf die künftige Ausgestaltung des Gleisfeldes und der Perronanlagen.

Seitens des Kantons sind durch das Gesamtplanerteam Lösungen aufzuzeigen, wie die stadtseitigen Anforderungen an die Anbindung des Tram-/Busnetzes, an die Anlagen für den Fuss-/Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr sowie an die Ausgestaltung des Stadtraumes erfüllt werden können.

Diese Vorstudie wird lanciert, um für die weiteren Projektphasen die stadtseitigen Massnahmen aufzuzeigen und die Randbedingungen und Lösungsansätze für den Raum Basel SBB Nord (Markthallenplatz/Margarethenbrücke, Centralbahnplatz/-strasse und Innere Margarethenstrasse) politisch stabil festlegen zu können.

Das beauftragte Gesamtplanerteam erarbeitet für den Stadtraum Bahnhof SBB Nord eine Vorstudie (SIA-Phase 2) nach den technischen Vorgaben des SIA, VSS und weiteren einschlägigen Fachdokumentationen und Vorgaben. Das Planerteam hat insbesondere folgende Aufgaben zu erfüllen:

Aufgabe	Arbeiten	Hinweise
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	<p>Aufarbeiten der erforderlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen</p> <p><b>Resultat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überblick über aktualisierte Grundlagen und Rahmenbedingungen.</li> <li>- Zielzustände, Zeithorizonte und Zwischenzustände bekannt.</li> <li>- Bearbeitungsstand zu aktuellen Beschlüssen Bahnseitig und Abstimmungsbedarf bekannt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemäss 2.1 Ausgangslage und Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB Basel als zentrale Grundlage.</li> <li>- Tram-/Busnetz Horizont 2040 (Zwischenzustände müssen untersucht werden)</li> <li>- Ziel-Zustand Bahnknoten 2040 gemäss 5-Punkteplan BAV/SBB</li> </ul>

Aufgabe	Arbeiten	Hinweise
2. Situationsanalyse und Zieldefinition	<p>Vorhandene Analyseergebnisse verifizieren, bestehende Zieldefinitionen verifizieren</p> <p><b>Resultat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktualisierte Analyse</li> <li>- Defizite/Herausforderungen</li> <li>- Plausibilisierte und priorisierte Ziele pro Teilraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung Ergebnisse aus Entwicklungskonzept mit Erkenntnissen aus Aufgabe 1.</li> </ul>
3. Lösungsideen	<p>Welche Lösungen machen gesamtverkehrlich und stadträumlich Sinn</p> <p><b>Resultat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzeptionelle Ansätze für Gesamttraum</li> <li>- Abgestimmte Basis für Variantenbildung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtraum und Gestaltung mitdenken</li> </ul>
4. Variantenentwicklung	<p>Bildung von Massnahmen-Varianten pro Teilraum</p> <p><b>Resultat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorgehensbeschreibung</li> <li>- Beschreibung und Darstellung Variantenfelder auf Projektebene pro Teilraum</li> <li>- Nachweis Zielerfüllungsgrad der Varianten im Teilraum</li> <li>- Grobe Machbarkeit kritischer Elemente nachgewiesen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die Kalkulation des Angebotspreises soll pro Teilraum von maximal 3 zu bildenden Varianten ausgegangen werden.</li> </ul>
5. Koordinierte Variantenbewertung	<p>Bildung von Kombinationen aus den Varianten der Teilräume. Beschrieb Vor-/Nachteile und Interaktion der kombinierten Teilvarianten.</p> <p>Qualitative Bewertung (vereinfachte Nutzwertanalyse) anhand Zielbewertungskriterien.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Übersichtsdarstellungen der Teilvariantenkombinationen</li> <li>- Bewertungsprofile mit Beschreibung und Begründungen</li> <li>- Vorschlag von max. 2 koordinierten Bestvarianten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausscheidung von inkompatiblen Variantenkombinationen.</li> <li>- Qualitative Bewertung, punktuell quantitativ abgestützt.</li> <li>- Grobe Abschätzung der System-Leistungsfähigkeit.</li> <li>- Qualitative Kostenschätzung.</li> </ul>
6. Nachweis verkehrliche und betriebliche Machbarkeit	<p>Nachweis der System-Leistungsfähigkeit pro Zwischenzustand und Verkehrsmittel</p> <p><b>Resultat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Visualisierung Verkehrsfluss</li> <li>- Rückschlüsse aus Simulation auf Etappierbarkeit</li> <li>- Bestimmung Lösungsvariante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Annahme, dass sich aus Aufgabe 5 zwei Bestvarianten herauskristallisiert haben.</li> <li>- Simulationen auf Basis prognostizierter Verkehrs- und Fussgängerzahlen und jeweiliger Infrastruktur der Zwischen- und Endzustände.</li> </ul>

Aufgabe	Arbeiten	Hinweise
7. Vertiefung Lösungsvariante mit Etappierungsvorschlag	Konkretisierung Lösungsvariante bzgl. Verkehrsanlagen und Betrieb ÖV. Prüfung sinnvoller und möglicher Etappierung für die Massnahmen-Umsetzung ab Stufe Vorstudie <b>Resultat:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachweis verkehrliche, betriebliche, technische und rechtliche Machbarkeit.</li> <li>- Grobkostenschätzung Umsetzung (Genauigkeit +/- 30%);</li> <li>- Etappierungsvorschlag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Antworten auf 2.3.4 Wichtigste zu klärende Punkte.</li> <li>- Hinweise auf weiteren Untersuchungsbedarf in den folgenden Projektphasen.</li> </ul>
8. Sitzungswesen	Vorbereitung Sitzungen in Absprache mit ext. PL / PL MOB BS	Erstellung Sitzungsunterlagen und Präsentationen
	Organisation und Teilnahme an Sitzungen gemäss Vorgehensvorschlag Offertsteller	gemäss 2.4.2 Sitzungswesen; Effektive Anzahl benötigter Sitzungen ergibt sich im Laufe der Auftragsbearbeitung in Absprache mit Auftraggeber
	Nachbereitung und Dokumentation	Erstellung Protokoll; Führen Pendenzenliste
9. Schlussdokumentation	Erstellung Projektdossier der Vorstudie mit technischem Bericht, Plänen, Simulationsauswertungen und zur Kommunikation nötiger Illustrationen	<p>Darstellung Resultate mittels Text, Grafiken/Illustrationen, Plänen; Visualisierung Verkehrsfluss-Simulation</p> <p>Situationspläne im Massstab 1:500, ausgewählte Schnitte und Detailpläne im erforderlichen Massstab</p> <p>4 Projektdossiers in Papierformat; zusätzlich Abgabe der Unterlagen (inkl. Simulationsdaten) in elektronischer Form.</p> <p>Pläne im Austauschformat z.B. shape-file/dwg und als pdf.</p>

Grundsätzlich sind alle Dokumente des Auftragnehmers (inkl. Sitzungsprotokolle) vor dem Versand durch die Projektleitung des Auftraggebers freizugeben.

### 2.3.4 Wichtigste zu klärende Punkte

#### Zeithorizont 2030+:

- Tram/Bus:
  - o Anordnung Haltestellen für Tram und Bus im Raum Bahnhof SBB Nord
  - o Flexibilität Tramnetz steigern – fehlende, sinnvolle Verbindungen mitberücksichtigen (Viaduktstrasse/Margarethenbrücke...)
  - o Verbindung Heuwaage-Viadukt – «Markthallenplatz» (Tramlinie 30)

- Fussverkehr:
  - o Lage Hauptausgang Nord der PU-West
  - o Lage zusätzliche Ausgänge Nord der PU-West (Markthalle?)
  - o Führung von/zur Innenstadt (sichere Querungen, attraktive Verbindungen)
  - o Prüfung Möglichkeiten zur Reduktion der Trennwirkung der Nauenstrasse
- Veloverkehr:
  - o Sichere Veloverbindungen im Raum Bahnhof SBB Nord inkl. Anbindung an Innenstadt
  - o Lage und Dimension Velostation West im Bereich «Markthallenplatz» mit möglicher Etappierung
  - o Integration Erschliessung Velostation sowie Zu- und Wegfahrten
- MIV:
  - o Reduktionspotential vor Markthalle ohne Verlagerung in Quartiere
  - o Knotengestaltung/-kapazität und Anzahl Fahrspuren (Bereich Viaduktstrasse/Markthalle, Markthallenbrücke, Heuwaage, etc.).
  - o Erschliessung/Nutzung bestehendes Parking
- Margarethenbrücke:
  - o Dimensionierung Fussgängerbrücke/Perronerschliessung (in Zusammenarbeit mit SBB)
  - o Ausgestaltung Haltestelle als Teil des Markthallenplatzes
  - o Überdeckung?

#### Zeithorizont 2040+:

- Tram/Bus:
  - o Alternative direkte Tramverbindung «Markthallenplatz» – Elisabethenstrasse
- Stadtraum:
  - o Konzeption Stadtachse Heuwaageviadukt – Nauenstrasse
  - o Möglichkeit zur Reduktion Verkehrsebenen inkl. Verkehrsführung im Bereich Markthallenbrücke

### **2.3.5 Termine**

Termine für das Vergabeverfahren:

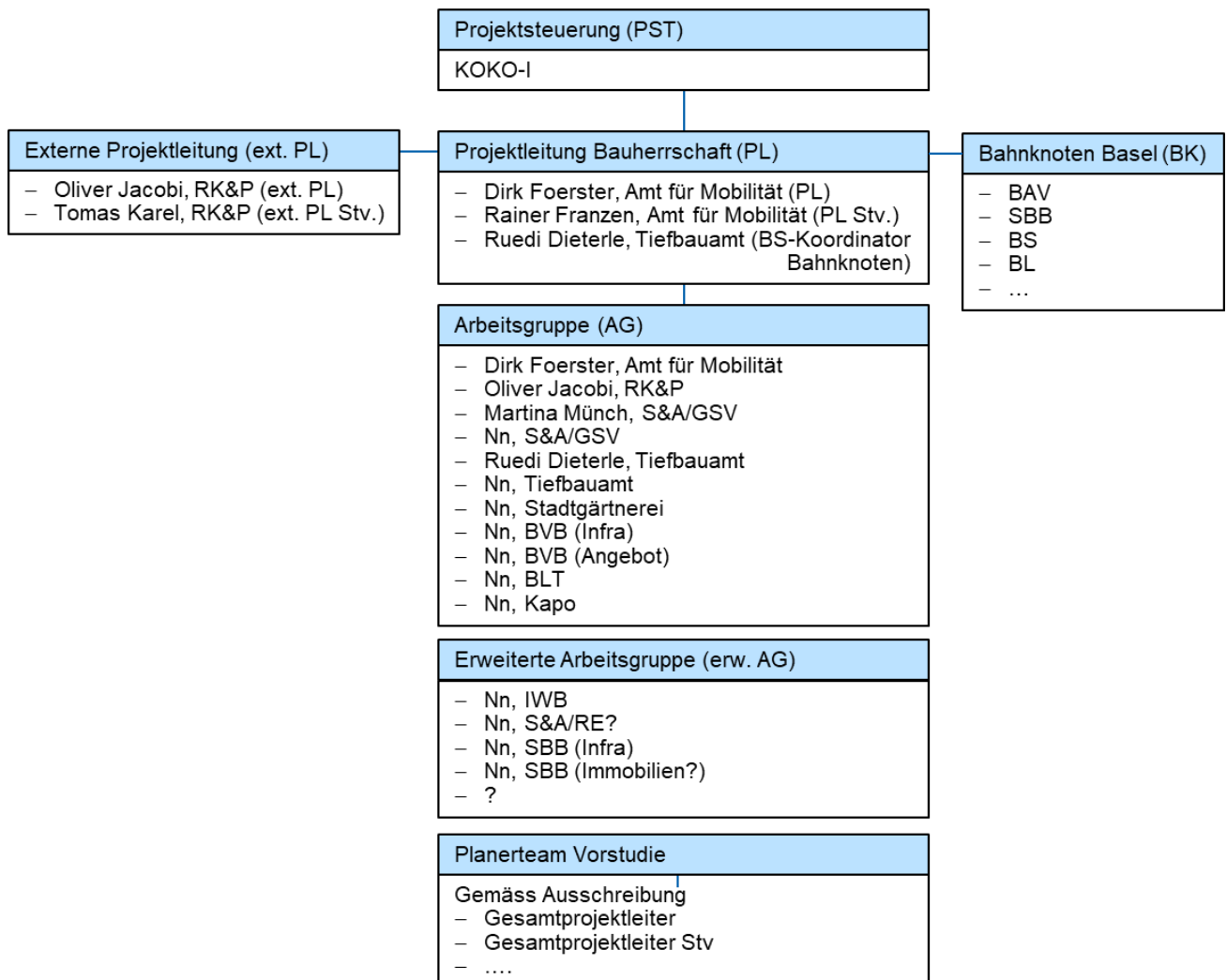
- Publikation: ab 27.02.2021
- Schriftliche Fragen: 18.03.2021
- Fragenbeantwortung: 26.03.2021
- Angebotseingabe: 13.04.2021, 14:00 Uhr
- Erreichbarkeit Auskunftspersonen Referenz Schlüsselperson: 15. – 19.04.2021
- Versand Einladung Präsentation: 21.04.2021
- Präsentation 26.04.2021 Vormittag
- Zuschlagspublikation: ca. Mitte – Ende Mai 2021

Vorgeschlagene Meilensteine für die Vorstudienphase:

- Projektstart: ca. 01.06.2021 (abhängig vom Zeitpunkt der Zuschlagspublikation)
- Aufzeigen Lösungsideen: August 2021
- Vorstellung Variantenfächer: Oktober 2021
- Besprechung Variantenbeurteilung: Februar 2022
- Präsentation Lösungsvariante: April 2022
- Vorlegen Entwurf Schlussdokumentation: Mai 2022
- Abgabe Projektdossier, Erarbeitung Schlusspräsentation: spätestens Juli 2022
- Projektabschluss: 01.09.2022

## 2.4 Organisation

### 2.4.1 Organigramm



### 2.4.2 Sitzungswesen

Das Sitzungswesen ist wie folgt strukturiert:

- Kernteam-Sitzungen: PL, ext. PL, Gesamtplanerteam und ggf. Koordinator BS. [Regelmässig]
- Arbeitsgruppensitzungen: PL, ext. PL, Gesamtplanerteam, Mitglieder der KOKO-I, zusätzlich BLT und Koordinator BS. [Anzahl und Zeitpunkt gemäss Vorgehensvorschlag Offertsteller, abgestimmt auf die Gesamtprojektsitzungen]
- Erweiterte Arbeitsgruppensitzungen: Arbeitsgruppe sowie zusätzlich SBB, IWB und Abt. Richtplanungs & Raumkonzepte von S&A (Projektverfasser Entwicklungskonzept). [Anzahl und Zeitpunkt gemäss Vorgehensvorschlag Offertsteller]
- Bilaterale Absprachen: PL, Fachplaner und einzelne Dienststellen oder SBB, ev. ext. PL. [Bei Bedarf. Sie werden vom PL oder ext. PL organisiert]

## 2.5 Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 2.5.1 Begriffe

BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes
BLT	Baselland Transport AG
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
GR	Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt
GRB	Grossratsbeschluss
IWB	Industrielle Werke Basel
Kapo	Kantonspolizei, JSD BS
KOKO-I	Koordinationskommission Infrastruktur (der Verwaltung BS)
MOB	Amt für Mobilität, BVD BS
RR	Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt
S&A	Städtebau & Architektur, BVD BS
STG	Stadtgärtnerei, BVD BS
TBA	Tiefbauamt, BVD BS
TNE	Tramnetzentwicklung
UVEK	Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates BS

### 2.5.2 Wichtige Dokumente

Nebst den einschlägigen Gesetzen (z.B. Behindertengleichstellungsgesetz), Verordnungen (z.B. Lärmschutzverordnung) und Normen (VSS- und SIA-Normen) sind insbesondere folgende Grundlagen für die Bearbeitung der Vorstudie relevant. Die Grundlagen sind entweder auf dem Internet greifbar oder werden bei der Aufnahme der Arbeiten zur Vorstudie abgegeben.

- Kantonaler Richtplan (KRP) 2014  
<http://www.richtplan.bs.ch/>
- Teilrichtplan Velo 2018  
<https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloverbindungen/teilrichtplan-velo.html>
- Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege 2018  
<https://www.mobilitaet.bs.ch/fussgaenger/fuss-und-wanderwege/teilrichtplan-fuss-und-wanderwege.html>
- Strassennetzhierarchie BS, verkehrsorientierte Strassen, November 2010  
<http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskonzepte/strassennetzhierarchie.html>
- Tramnetzentwicklung (TNE)  
[www.mobilitaet.bs.ch/tramnetz](http://www.mobilitaet.bs.ch/tramnetz)
- Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof Basel SBB, 24.11.2020  
<https://www.planungsamt.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/konzepte/stadtraum-bahnhof-sbb.html>
- Synthesebericht Zukunft Bahnknoten Basel, 18. April 2017
- Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und den Bahnknoten Basel  
[http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaeft-dokumente/datenbank?such\\_kategorie=1&content\\_detail=200110270](http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaeft-dokumente/datenbank?such_kategorie=1&content_detail=200110270)
- Projektterminplan Bahnknoten Basel
- Kritische Verkehrswege und Ausnahmetransportrouten Kanton BS, unter:  
<https://www.tiefbauamt.bs.ch/baustellen-und-projekte/standards-vorlagen/normen-merkblaetter-wegleitungen.html>
- BehiG-Projektierungsrichtlinien Kt. BS / BVB für Infrastrukturanlagen Bus und Tram
- Planungshilfe Kt. BS für die Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr.

### 3. Angebot

Alle Dokumente sind in Papier- und Digitalform (USB-Stick) abzugeben. Ein vollständiges Angebot umfasst folgende Dokumente:

Nr.	Dokumentenbezeichnung	Formvorschriften
3	Angebotsdeckblatt	Vorlage DIN A4
2	Unternehmensangaben mit:	Vorlage DIN A4
(2.1)	(allfällige Beiblätter zu 1.2 und 1.3)	DIN A4
2.2	Lebensläufe zu 1.4	DIN A4
2.3	Termin- und Einsatzplanung zu 4.1.3	frei
2.4	Organisation zu 4.1.3	max. 2 DIN A3
2.5	Vorgehensvorschlag zu 4.1.3	max. 4 DIN A4
4	Honorarangebot	Vorlage DIN A4
5	Nachweis der Einhaltung von §§ 5 und 6 Beschaffungsgesetz	Vorlage DIN A4

### 4. Dokumente der Ausschreibung

Die Ausschreibungsunterlagen bestehen aus den nachfolgend aufgelisteten Dokumenten:

Nr.	Dokumentbezeichnung	Datei	Format	Bemerkung
01	Pflichtenheft	PDF	DIN A4	Version vom 25.02.2021
02	Unternehmensangaben	Word	DIN A4	Vom Anbietenden auszufüllen
03	Angebotsdeckblatt	Word	DIN A4	Vom Anbietenden auszufüllen
04	Honorarangebot	Excel	DIN A4	Vom Anbietenden auszufüllen
05	Nachweis der Einhaltung von §§ 5 und 6 Beschaffungsgesetz	Word	DIN A4	Vom Anbietenden auszufüllen