



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



---

# KANTONALER RICHTPLAN

---

Vom Regierungsrat am 22. Oktober 2019 erlassen.  
Vom Bund am 21. Juli 2020 genehmigt.



# Kantonaler Richtplan

## INHALT

E	Einleitung .....	3
ST	Strategie .....	15
K	Konzeptkarten .....	25
S	Siedlung .....	33
NL	Natur und Landschaft .....	95
A	Agglomeration .....	125
M	Mobilität .....	137
VE	Ver- und Entsorgung .....	183
AH	Anhang .....	201

### **Gesamtrevision**

Vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Vom Bundesrat am 5. März 2010 genehmigt.

### **Anpassung 2012**

Vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen.

Vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.

### **Anpassung Siedlungsentwicklung**

Vom Regierungsrat am 18. September 2018 erlassen.

Vom UVEK am 16. September 2019 genehmigt.

### **Anpassung Tram Claragraben**

Vom Regierungsrat am 2. Juli 2019 erlassen.

Vom UVEK am 16. September 2019 genehmigt.

### **Anpassung Mobilität**

Vom Regierungsrat am 22. Oktober 2019 erlassen.

Vom Bund am 21. Juli 2020 genehmigt.







# EINLEITUNG

E1	Zweck des kantonalen Richtplans .....	5
E2	Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans .....	6
E3	Form des kantonalen Richtplans .....	8
E4	Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans .....	9
E5	Stand der Koordination .....	10
E6	Änderung des kantonalen Richtplans .....	11
E7	Zusammenarbeit .....	12
E8	Mitwirkung .....	13
E9	Finanzierung .....	13
E10	Monitoring und Controlling .....	14





## E1 Zweck des kantonalen Richtplans

Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Art. 75 Bundesverfassung). Der Bund legt mit seinem Raumplanungsgesetz (RPG) die Grundsätze der Raumplanung fest und auferlegt den Kantonen eine Planungspflicht (Art. 2 und 5 RPG). Diese Planungspflicht beinhaltet u.a. das Erarbeiten eines kantonalen Richtplans als Planungsinstrument zur Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten aller mit Planungsaufgaben beauftragten Hoheitsträger des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Im Kanton Basel-Stadt erlässt der Regierungsrat den kantonalen Richtplan (§94 Bau- und Planungsgesetz BS). Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich (s. E4 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans).

Der Bund gibt den Kantonen Mindestangaben für den Inhalt und die Gliederung des kantonalen Richtplans vor. So haben die Kantone bei ihrer Richtplanung neben den Richtplänen der Nachbarkantone sowie den regionalen Entwicklungskonzepten und Plänen auch die Konzepte und Sachpläne des Bundes zu berücksichtigen (Art. 6 RPG). Umgekehrt vertritt der Kanton gegenüber dem Bund, den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland mit dem Richtplan seine Rauminteressen. Er setzt dabei Prioritäten und sorgt für eine mittel- bis langfristige räumliche Sicherung kantonalen Vorhaben. Dabei ist er seiner Verfassung verpflichtet, die u.a. vorschreibt, dass der «... Staat ... für die zweckmässige und umweltschonende Nutzung des Bodens im Rahmen einer auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmten Siedlungsentwicklung» sorgt (§34 Verfassung des Kantons Basel-Stadt, Raumplanung und Wohnumfeld Abs. 1).

Gegenüber seinen Gemeinden macht der Kanton, soweit möglich in Übereinstimmung mit den kommunalen Entwicklungszielen, räumliche Vorgaben.

Richtpläne zeigen mindestens, wie der Kanton sich räumlich entwickeln soll, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen (Art. 8 RPG). Neben den oberirdischen Nutzungen und Planungen sind auch die unterirdischen, insbesondere die Nutzungen von Grundwasser, Energien, Infrastrukturbauten sowie von baulich nutzbaren Räumen, frühzeitig aufeinander abzustimmen.

Die erwünschte räumliche Entwicklung des Kantons Basel-Stadt ist im Richtplan in Form von strategischen Aussagen mit behördenverbindlichen Entscheiden (s. ST Strategie) und erläuterten Konzeptkarten (s. K Konzeptkarten) dargestellt; auch die thematisch in die Sachthemen einführenden Leitsätze (s. Objektblätter) umschreiben die Entwicklungsabsichten.

Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans. Der kantonale Richtplan muss im nachgeordneten Verfahren (Ortsplanungen, grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanungen, generelle Projekte) konkretisiert werden. Der Regierungsrat stimmt raumwirksame Vorhaben, Planungen und Genehmigungen mit dem kantonalen Richtplan ab; er erläutert bei Vorlagen mit wesentlichen räumlichen Auswirkungen, ob und wie sie mit den Zielen und Inhalten des Richtplans übereinstimmen (s. E7 Zusammenarbeit).

Soweit Verordnungen und Weisungen durch Änderungen des Richtplans aufgehoben oder angepasst werden müssen, erfolgt dies im Nachgang zum Erlass des Regierungsrates bzw. zur Genehmigung durch den Bundesrat.



## E2 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

Das Bundesrecht schreibt den Kantonen keine detaillierten Richtplaninhalte vor. Die Aufzählung der wichtigen Grundlagen für die Richtplanung in Art. 6 RPG, die Angabe des Mindestinhalts der Richtpläne in Art. 8 RPG sowie die Ziele und Planungsgrundsätze von Art. 1 und 3 RPG geben den Rahmen für die zu behandelnden Themen vor. Dazu kann auch auf die vom Bund erarbeiteten Leitfäden, Arbeitshilfen und Wegleitungen zu verschiedenen Themen wie Naturgefahren, Störfallvorsorge usw. zurückgegriffen werden.

Die eigentlichen Inhalte ergeben sich aus der jeweils vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 8 Abs. 1 RPG) und den damit einhergehenden Abstimmungsbedürfnissen. Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen jetzt einer Grundlage im Richtplan (Art. 8 Abs. 2 RPG). Sowohl diese neue Vorschrift des revidierten Raumplanungsgesetzes als u.a. auch die neuen Inhaltsvorgaben im Bereich Siedlung betreffend Siedlungsfläche (Grösse, Verteilung und regionale Abstimmung der Erweiterung), Abstimmung von Siedlung und Verkehr, flächensparende Erschliessung, hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen, Bauzonenbedarf und Siedlungserneuerung sind am 1. Mai 2014 in Kraft getreten.

Von Bundesrechts wegen muss der Richtplan mindestens jenen Inhalt aufweisen, den er für die Sicherstellung der ihm vom RPG zugesprochenen Steuerungs- und Koordinierungsfunktionen in allen raumwirksamen Sachbereichen benötigt. Das heisst, der Richtplan muss zum einen die wesentlichen Ergebnisse der Nutzungs- und Koordinationsplanung festhalten und zum anderen muss jeder Planeintrag sowohl eine konzeptionelle als auch eine programmatische Aussage enthalten.

Für die Aufnahme eines Vorhabens in den Richtplan sind folgende Kriterien zu erfüllen:

- übergeordnetes Interesse
- raumwirksame Bedeutung
- überörtlicher Koordinationsbedarf

Es gibt Themen, die keinen Objektblatt-Status haben, aber im Richtplan berührt, gestreift oder erwähnt werden.

Das Thema der *integralen Stadtentwicklung* etwa hat vielfache Berührungspunkte mit dem kantonalen Richtplan und reicht aufgrund des in Basel verfolgten integralen Stadtentwicklungsansatzes über den räumlichen Aspekt hinaus. So behandelt die Stadtentwicklung in Basel ein breites Spektrum an weiteren Themen wie z.B. Bildung Integration oder Kultur und verknüpft querschnittsorientiert bauliche Entwicklungen mit sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen oder ökologischen Prozessen.

Das Thema *Lufthygiene* kommt im kantonalen Richtplan als Querschnittsthema vor, ist aber kein eigenes Richtplanvorhaben. Mit dem behördenverbindlichen Luftreinhalteplan beider Basel (2016) besteht eine hinreichende Grundlage, um raumwirksam handeln zu können. Zur Verbesserung der Luftqualität trägt der Richtplan massgeblich bei, indem er Aussagen zur Entwicklung des Raumes macht, das heisst, wie Siedlungs- und Verkehrsplanung nachvollziehbar und im Sinne einer *nachhaltigen Entwicklung* mit den Umweltaspekten verknüpft sind (Bildung von Siedlungsschwerpunkten, Bedingungen für Einkaufszentren, Förderung des öffentlichen Verkehrs etc.).

Das Thema *Nutzung im Untergrund* gewinnt aufgrund des Nutzungsdrucks im Untergrund an Bedeutung und ist ebenfalls ein Querschnittsthema. Unter- und oberirdische Planungen sind aufeinander frühzeitig abzustimmen. Grosse Infrastrukturbauten wie z.B. das Herzstück bedingen eine Koordination mit weiteren Nutzungen im Untergrund (Grundwasser, Energiegewinnung).

Im kantonalen Richtplan nicht in Form eines eigenen Objektblattes erfasst sind die *Gebiete für Gewerbeentwicklung*. Die wertschöpfungsintensiven Arbeitsnutzungen in den Bereichen Management, Forschung und Entwicklung (s. ST7 Das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössern) sind auf Betriebe des Gewerbes (des «urbanen Sektors») mit den entsprechenden Angeboten an Service, Reparatur und Handwerk und auf intensive Kundenbeziehungen angewiesen. Solche unternehmensbezogenen Dienste sollen sich, verträglich ins Umfeld eingepasst, entfalten können; dies auch zum Vorteil der Bevölkerung.

Ohne Zweifel steht das Gewerbe in Konkurrenz mit Dienstleistungsnutzungen und muss sich auf dem freien Markt behaupten. Nicht zu verkennen ist, dass das Gewerbe Möglichkeiten hat, Flächen, die bereitstehen oder bereitgestellt werden können, zu nutzen (z.B. Erlenmatt, Dreispitz, Gemeinde Riehen, gegebenenfalls Wolf, auch ausserkantonal: Allschwil). Dazu kommt, dass in Basel-Stadt die Regelung für das Gewerbe grosszügig ist, indem auch die Bauzonen ausserhalb der Industrie- und Gewerbezone je nach Lage mehr oder weniger Anteile an Arbeitsnutzung aufweisen dürfen. Rund zwei Drittel der nicht zu den grossen globalen Unternehmen zählenden Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe befinden sich in diesen urbanen Gebieten. Auf ausgedehnte Vorzugsgebiete für das Gewerbe muss der Kanton aber vor allem aufgrund seines eingeschränkten Flächenangebotes verzichten. Zudem hat die Raumplanung in einer liberalen Wirtschaftsordnung nur beschränkte Möglichkeiten, einen speziellen Schutz für gewerbliche vor anderen Wirtschaftsaktivitäten zu erreichen.

Für die Raumplanung gilt deshalb primär, im Richtplan trotz zunehmender Wohnraumknappheit ausreichende und siedlungsverträgliche Gebiete mit Schwerpunkt Arbeiten oder

Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen zu bezeichnen und in der Nutzungsplanung für ausreichende Anteile für Arbeitsnutzungen in diesen Gebieten vorzukehren.

Gewerbliche Nutzungen, in Abstimmung mit anderen Nutzungen, sind gemäss Richtplan insbesondere im Bereich Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen und in ausgewählten Schwerpunkten Arbeiten erwünscht (> Objektblätter S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, S2.4 Ortszentren).

Als Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen gelten in diesem Richtplan Gebiete oder Infrastrukturflächen an gut erschlossenen Lagen im Umfeld übergeordneter städtischer Erschliessungsachsen, die aufgrund ihrer zum Teil extensiven Nutzung das Potenzial aufweisen für eine sich gegenseitig stützende Entwicklung von Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit.

Spielräume eröffnen sich durch Ausschöpfung verbesserter technischer Möglichkeiten für Emissionsbegrenzungen und durch innovative städtebauliche und architektonische Lösungen.

## E3 Form des kantonalen Richtplans

Der Richtplan weist gemäss den Anforderungen von Art. 6 RPV folgende Gliederung auf:

## BERICHT

E **Einleitung**

Überblick über Auftrag, Form, Inhalt, Funktion und Verbindlichkeiten des kantonalen Richtplans

ST **Strategie**

*Essenz der Richtplanaussagen*

Zusammenfassung der Ziele des Regierungsrats, die mit dem Richtplan verfolgt und in den Objektblättern und Karten entfaltet werden

[Strategische Entscheide\\*](#)

K **Konzeptkarten** mit Erläuterungen

Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung<sup>1</sup>

**Objektblätter<sup>2</sup>** für die Sachgebiete:

S Siedlung

NL Natur und Landschaft

A Agglomerationsprogramm

M Mobilität

VE Ver- und Entsorgung

[Planungsgrundsätze\\*](#)

[Planungsanweisungen\\*](#)

[Örtliche Festlegungen\\*](#)

AH **Anhang**

Glossar

Rechtliche Grundlagen

Weitere Grundlagen

Abkürzungen

Fotodokumentation

## KARTE

**Richtplankarte mit Legende**

Richtplan-Gesamtkarte<sup>2</sup>

[Richtplanaussagen\\*](#)

\* Behördenverbindliche Richtplanteile sind **farbig gekennzeichnet**.

1 Grundlagen gemäss Art. 6 Raumplanungsgesetz.

2 Für Vorhaben, die in der Richtplankarte (Massstab 1:25'000) eingetragen sind, bestehen Verweise zu den Objektblättern, in diesen wiederum finden sich Verweise zu der Richtplankarte (gegenseitige Verweisung).



## E4 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans

Mit dem Erlass des Regierungsrates ist der kantonale Richtplan für alle kantonalen und kommunalen Behörden, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen, verbindlich.

Gebunden ist auch der Regierungsrat; sein Handlungsspielraum besteht, nach Durchführung von Mitwirkungsverfahren, in der Änderung des Richtplans – unter der Voraussetzung der Genehmigung der Vorhaben durch die zuständigen Instanzen des Bundes.

Für Private und für die Wirtschaft ist der Richtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die kantonalen räumlichen Absichten und Interessen; er beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

Mit der Genehmigung durch den Bund wird der Richtplan für Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden, aber auch für Zweckverbände, regionale Körperschaften und ähnliche Gebilde verbindlich. Für die Behörden verbindlich sind die Beschlussinhalte des Richtplans:

- Die *Richtplanaussagen* in der Richtplan-Gesamtkarte, die die verbindlichen Aussagen des kantonalen Richtplans in ihrem räumlichen Zusammenhang darstellen und
- die farbig markierten Abschnitte in den Richtplantexten:
  - a) Strategie: [strategische Entscheide](#),
  - b) Objektblätter: [Planungsgrundsätze/-anweisungen](#) sowie [Örtliche Festlegungen](#).

Die übrigen Bestandteile des Richtplans gelten als Erläuterungen, so auch die Ausgangslage in der Richtplankarte. Soweit nötig, wird in den Objektblättern auf den Koordinationsbedarf und auf die zu erfolgenden Schritte hingewiesen. In verschiedenen Objektblättern folgen Massnahmen den behördenverbindlichen Beschlussfassungen (Massnahmen /Details zu den örtlichen Festlegungen). Diese spezifizieren die Vorhaben, weisen auf konkrete Projekte hin oder skizzieren das weitere Vorgehen.

## E5 Stand der Koordination

Der kantonale Richtplan berücksichtigt den Stand der Planung. Die heutige Situation stellt die Ausgangslage dar; diese umfasst die vorhandenen oder die in Ausführung befindlichen Bauten und Anlagen. Sie berücksichtigt die rechtskräftigen Planungen von Kanton und Gemeinden – dazu gehören namentlich die rechtskräftigen kommunalen Zonenpläne –, auch wenn die Umsetzung erst ansteht.

Die Richtplan-Vorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien eingeteilt:

.....  
**1 Festsetzungen**

Der Richtplan zeigt, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind (Art. 5 Abs. 2 RPV).

*Voraussetzung:*

- die Koordination ist angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide sichergestellt
- die grobe Machbarkeit ist nachgewiesen
- die Zusammenarbeit ist im Konsens abgeschlossen

.....  
**2 Zwischenergebnisse**

Der Richtplan zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann (Art. 5 Abs. 2 RPV).

*Voraussetzung:*

- die Koordination ist angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide noch nicht sichergestellt
- die Zusammenarbeit ist erst eingeleitet
- es kann noch nicht beurteilt werden, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind

.....  
**3 Vororientierungen**

Der Richtplan zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können (Art. 5 Abs. 2 RPV).

*Voraussetzung:*

- die vorgesehenen raumwirksamen Tätigkeiten sind noch zu unbestimmt, als dass der überörtliche Koordinationsbedarf ermittelt werden kann
  - die Zusammenarbeit ist noch nicht eingeleitet
  - eine genauere Lokalisierung der Konflikte ist noch nicht möglich
  - die Art und Weise der Realisierung ist noch offen
- .....

**Behördenverbindliche Beschlussfassungen ohne ausdrückliche Erwähnung des Koordinationsstandes gelten in diesem Richtplan als Festsetzungen.**

Als Sonderfall gilt die Beschlussfassung in S2.5 Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen zu den Gebieten an Umsteigeknoten (Bahnhöfen, S-Bahn-Haltestellen). Der Beschluss über die Ausgangslage einzelner dieser Schwerpunkte – und damit eine Abweichung vom geltenden Planungsverständnis, dass die Ausgangslage nicht als Richtplanvorhaben aufzufassen ist – soll die Struktur des Netzes des öffentlichen Verkehrs mit seinen Knoten als Rückgrat der regional ausgerichteten Entwicklungsstrategie verdeutlichen und stärken.

## E6 Änderung des kantonalen Richtplans

Der Richtplan wird hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten als ein strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument des Regierungsrates eingesetzt. Dazu muss der Richtplan anpassungsfähig sein. Alle durch ihn gebundenen Behörden können jederzeit die Überprüfung oder die Änderung des Richtplans anbegehren. Auch Private können beim Regierungsrat den Antrag stellen, den Richtplan zu überprüfen.

Neue Vorhaben sind der zuständigen Fachstelle im Bau- und Verkehrsdepartement (Planungsamt) zu melden. Das Bau- und Verkehrsdepartement entscheidet über die Richtplanrelevanz und schlägt dem Regierungsrat das Vorgehen vor. Der Regierungsrat entscheidet.

Das Raumplanungsgesetz sieht gemäss Art. 9 verschiedene Formen der Änderung vor:

### Überarbeitung des Richtplans

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet (= Gesamtrevision). Richtpläne werden überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, wenn sich neue Aufgaben stellen oder wenn eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

### Anpassung des Richtplans

Anpassungen beinhalten die Aufnahme von neuen Vorhaben, das Festsetzen von Vorhaben, die im Richtplan als Vororientierungen oder Zwischenergebnisse formuliert sind, das Bezeichnen von neuen Zielen oder Grundsätzen (nicht abschliessend).

Sowohl Überarbeitungen als auch Anpassungen des Richtplans nimmt der Regierungsrat unter Abwägung aller raumrelevanten Interessen vor – nach Durchführung von Mitwirkungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton. Dem Bund werden die entsprechenden Genehmigungen beantragt.

### Fortschreiben/Nachführen des Richtplans

Mit Fortschreibungen und Nachführungen ist der Richtplan auf den aktuellen Stand zu bringen. So sind realisierte Vorhaben (und solche, für die die notwendigen Beschlüsse gefasst wurden, damit sie realisiert werden können) der Ausgangslage zuzuweisen; gegenstandslos gewordene Vorhaben sind zu streichen. Die Kompetenz für diese Änderungen liegt beim Regierungsrat. Der Bund wird informiert und gibt seinerseits dem Kanton die Kenntnisnahme bekannt.



## E7 Zusammenarbeit

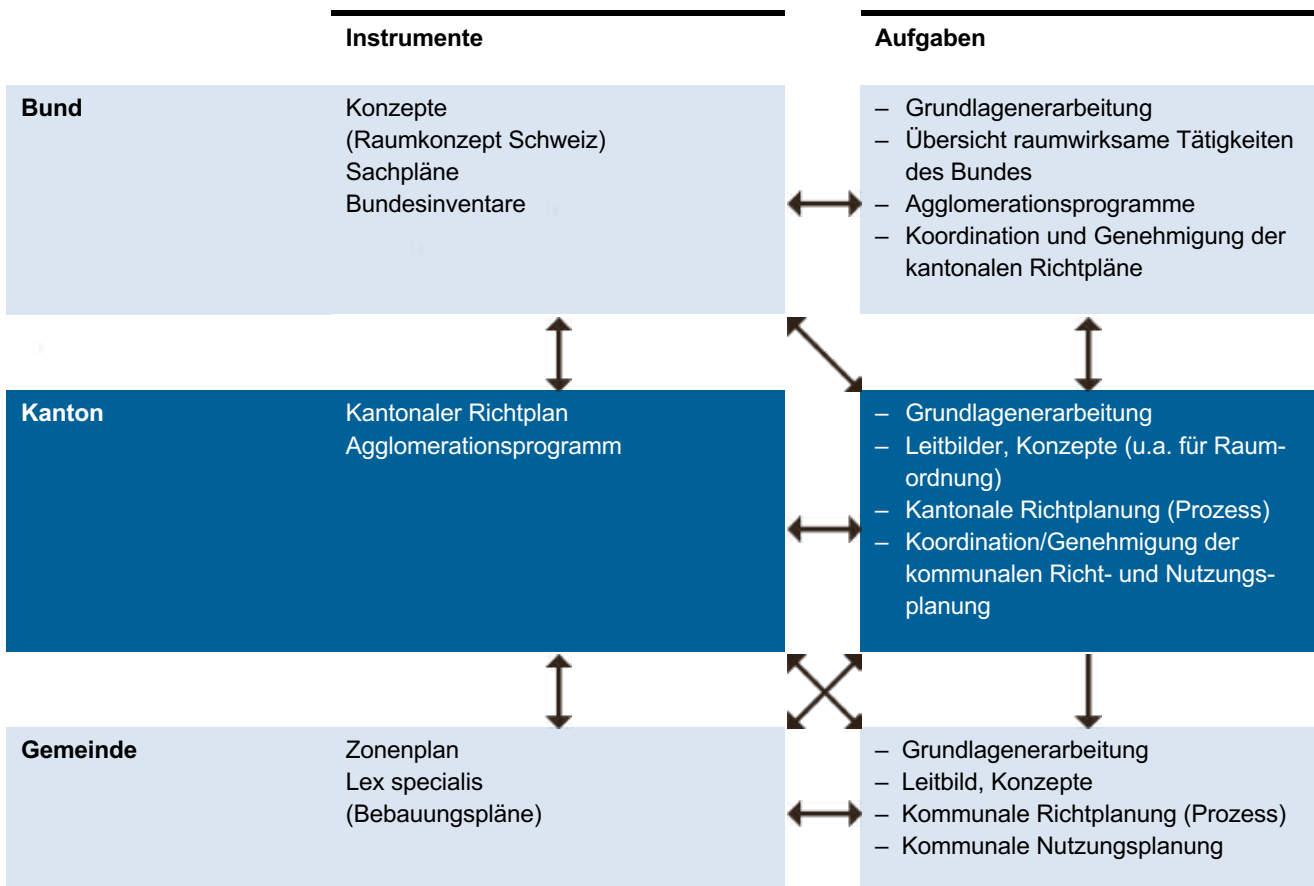
Das Zusammenspiel der Konzepte, Sachpläne und Inventare des Bundes und der kantonalen Richtpläne bedingt eine Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen des Bundes und der Kantone; diese Zusammenarbeit ist institutionalisiert. Die aus den Bundesplanungen resultierenden Verbindlichkeiten für den Kanton sind berücksichtigt.

Die Zusammenarbeit umfasst verwaltungsintern die sach-, ämter- und departementsübergreifende Koordination. Die übrigen Partner werden gemäss den Verordnungen und Vereinbarungen in die Planungen einbezogen. Die Grenzlage des Kantons bedingt in allen raumrelevanten Beziehungen eine partnerschaftliche, grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Wo diese von besonderer Bedeutung ist, wird die Kooperation und Koordination im Richtplan zusätzlich benannt; überall sonst wird sie vorausgesetzt.

Es liegt in der Natur der Richtplanung, dass Ziele sich widersprechen können. Hier gilt es im Einzelfall, eine Interessenabwägung durchzuführen. Interessenkonflikte werden benannt. Die Regelung der Konflikte erfolgt gemäss Art. 3 RPV.

Auf die Übernahme von Richtplanaussagen des Nachbarkantons Basel-Landschaft sowie entsprechenden Aussagen des benachbarten Auslandes wurde wegen der Lesbarkeit der Richtplankarte, der Konkordanz mit anderen Kantonen und zwecks ökonomischer Planbewirtschaftung mit wenigen Ausnahmen verzichtet.

Der kantonale Richtplan und der Legislaturplan sind gegenseitig abgestimmt. Der Regierungsrat informiert den Grossen Rat periodisch und bei Bedarf über seinen Richtplan. Änderungen werden frühzeitig bekannt gegeben.



Schema (Aufzählung nicht abschliessend)

## E8 Mitwirkung

Gemäss Art. 4 Abs. 2 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Die Mitwirkung umfasst alle Änderungen des Richtplans, nicht aber die Fortschreibungen und Nachführungen. Die Ergebnisse (Medienmitteilung, Mitwirkungsbericht) der nach §74 der Bau- und Planungsverordnung gestalteten Mitwirkungsverfahren sind im Internet zu finden (s. [www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)).

## E9 Finanzierung

Aus dem Richtplan resultieren wenig Kosten, allenfalls aufgrund einer Empfehlung, ein Konzept auszuarbeiten oder eine Studie durchzuführen. Die entsprechenden Aufwendungen werden in der Regel via ordentliches Budget finanziert.

Dadurch, dass der Richtplan die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten transparent macht, in einen Zusammenhang stellt und sie, soweit möglich, aufeinander abstimmt, dient er dazu, die finanziellen Aufwendungen der öffentlichen Hand für raumrelevante Vorhaben besser erfassen und mittels Präferenzen steuern zu können.

Wie ein kantonales Projekt finanziert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans. Entscheide dazu fallen im Rahmen der Projekte mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung (s. E7 Zusammenarbeit). Der Richtplan enthält deshalb – ausser allgemein gehaltenen Hinweisen – keine Finanzierungsangaben.

## E10 Monitoring und Controlling

Der Erfolg des kantonalen Richtplans ist periodisch zu überprüfen. Dies bedingt eine effiziente Bewirtschaftung und ein nachvollziehbares Controlling der Ziele und Aussagen des Richtplans. Anhand dieses Richtplancontrollings wird ermittelt, inwiefern und in welchen Bereichen des Richtplans ein etwaiger Anpassungsbedarf besteht.

Ein Indikatorenbericht mit raumrelevanten Indikatoren wird alle vier Jahre in Zusammenarbeit mit dem statistischen Amt aufgelegt. Die Indikatoren treffen gesamtkantonale Aussagen und umfassen aufgrund der längerfristigen Perspektive des Richtplans wo immer möglich längere Zeitreihen von bis zu 20 Jahren. Die Erkenntnisse des Richtplancontrollings fliessen in die Lagebeurteilung des Regierungsrats im Rahmen der kantonalen Legislaturplanung ein.

Darüber hinaus wird alle vier Jahre ein Vollzugscontrolling durchgeführt. Hierbei wird mittels Fragebögen der Umsetzungsstand der Planungsanweisungen bei den federführenden Stellen erfragt und ausgewertet.

# STRATEGIE

<b>Querschnittsthemen</b>		
ST1	Regionale Sichtweise einnehmen .....	17
ST2	Freiräume .....	17
ST3	Rhein und Ufer aufwerten .....	18
<b>Siedlung – Wohnen</b>		
ST4	Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen .....	19
ST5	Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten steigern .....	19
ST6	Die Siedlungsentwicklung und stadtgerechte Mobilität aufeinander abstimmen .....	20
<b>Siedlung – Wirtschaft</b>		
ST7	Das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössern .....	21
ST8	Bedingungen für Wirtschaft und Bildung verbessern .....	21
<b>Natur und Landschaft</b>		
ST9	Landschaftsschutz regional .....	22
ST10	Natur- und Landschaftsschutz auf Kantonsgebiet .....	22
<b>Mobilität</b>		
ST11	Stadtgerechte Mobilität fördern und Erreichbarkeit gewährleisten .....	23
<b>Ver- und Entsorgung</b>		
ST12	Wasserversorgung .....	24

# ST







## Querschnittsthemen

### ST1 REGIONALE SICHTWEISE EINNEHMEN

Basel-Stadt ist der Kern einer trinationalen Agglomeration, die funktional hochgradig vernetzt ist. Die Agglomeration Basel hat aufgrund ihrer wirtschaftlichen Struktur Potenzial für nachhaltiges Wachstum, sofern Raum für Wohnen und Arbeiten in ausreichender Quantität und guter Qualität vorhanden ist. Die trinationale Agglomeration ist insgesamt ein Wachstumsraum, sowohl bezüglich Arbeitsplätzen als auch bezüglich Einwohnerinnen und Einwohnern. Dies wirkt sich auf die Siedlungsentwicklung und auf den Flächenverbrauch aus. Die Platzierung von neuen Wohnungen und Arbeitsplätzen in der Kernstadt Basel ist im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen. Aufgrund der kurzen Wege und der Dichtevorteile in unserem Kanton ist dies Teil einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie auf regionaler Ebene. Diese Auffassung des gemeinsamen Siedlungsraums mit der Kernstadt Basel entspricht dem Raumkonzept Schweiz, dem Agglomerationsprogramm Basel und dem räumlichen Entwicklungskonzept des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB).

Entscheide, die übergeordnete regionale Interessen tangieren (z.B. in den Bereichen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung, Verkehrssystem, Gesundheit, Bildung und Kultur sowie Ver- und Entsorgung), werden in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarn, speziell mit dem Kanton Basel-Landschaft, getroffen.

#### Strategischer Entscheid

Basel-Stadt ist der Kern der grenzüberschreitenden Agglomeration. Die Siedlungsentwicklung auf Kantonsgebiet folgt dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel und damit der Strategie der «Siedlungsentwicklung nach innen». Diese Strategie des Kantons Basel-Stadt wird mit den direkt betroffenen Nachbarn sowie in den Organen des Agglomerationsprogramms Basel und des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) mit der räumlichen Entwicklung der Nachbargemeinwesen koordiniert.

### ST2 FREIRÄUME

Die Freiräume in Basel-Stadt, die als «innere Landschaft» im Kernraum der Agglomeration bezeichnet werden können, haben sowohl «urbane» als auch «landschaftliche» Funktionen, die sich nicht gegenseitig ausschliessen. Basel-Stadt ist in eine vielfältige «äussere Landschaft» (Tüllinger Berg, Dinkelberg, Gempenplateau, Blauenkette, Sundgauer Hügelland, ehemalige Rheinauen mit Petite Camargue) eingebettet. Die überbauten Gebiete konzentrieren sich in der Region hauptsächlich auf die Täler, während die höheren Lagen weniger besiedelt sind. Deshalb existieren vielfältige Vernetzungen der «inneren» mit der «äusseren» Landschaft, die sowohl unter ökologischen Gesichtspunkten als auch für die Siedlungsqualität sehr wertvoll sind.

#### Strategischer Entscheid

Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse wird in den Freiräumen des Kantons Basel-Stadt, auch auf den land- und forstwirtschaftlichen Flächen, Funktionsvielfalt ermöglicht, das heisst Ökologie, Erholung, soziale und klimatische Funktion usw. existieren neben- und miteinander. Die Vernetzung der Freiräume innerhalb von Basel-Stadt und in die umgebende «äussere Landschaft» wird gesichert, mit den Nachbargemeinden im Agglomerationsprogramm Basel und im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) koordiniert und weiter verbessert.

### ST3 RHEIN UND UFER AUFWERTEN

Der Rhein und seine Ufer sind ein wesentliches Identifikationsmerkmal von Basel. Der Rhein und seine Ufer sind heute auf dem Kantonsgebiet nicht überall öffentlich zugänglich. Die Hafengebiete in Basel Nord werden durch die Hafengewirtschaft genutzt, besonders intensiv im Bereich der Hafenbecken 1 und 2 in Kleinhüningen. Weniger intensiv ist die Nutzung entlang des Rheinufer im nördlichen Kleinbasel. Durch die Vergrößerung des Novartis Campus und die Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins anstelle des Hafens St. Johann ist dort eine vielfältigere Nutzung bereits eingeleitet. Basierend auf einer gemeinsamen Strategie zur Stadt- und Hafengewirtschaft öffnet der Entscheid, im Klybeckhafen keine neue Hafengewirtschaft anzusiedeln, mittel- bis langfristig Möglichkeiten zur Nutzungsmischung und -intensivierung.

#### *Einbettung in TEB-Strategie*

Die grossräumige Aufwertung des Rheins mit seinen Ufern ist ein strategisches Ziel des TEB (Kembs bis Rheinfeldten), ebenso die trinationale Entwicklung der Häfen bis einschliesslich Ottmarsheim. Der Richtplan konkretisiert diese Strategie auf dem Gebiet von Basel-Stadt.

#### **Strategischer Entscheid**

Der Rhein und seine Ufer sind als prägende Elemente des Stadt- und Landschaftsbilds zu erhalten und zu pflegen. Die Rheinufer werden vermehrt zugänglich gemacht sowie einer vielfältigeren und intensiveren Nutzung zugeführt. Dabei wird die ökologische und nachhaltige Hafengewirtschaft in Basel-Stadt an den Hafenbecken 1 und 2 räumlich konzentriert, zudem wird ein drittes Hafenbecken im Bereich des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes zur Sicherung der Trimodalität des geplanten Umschlagsterminals angestrebt. Für die Zeit nach 2029 wird der Westquai des Hafenbeckens 1 in die laufenden Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung der rheinseitigen Hafengebiete einbezogen. Im Rahmen einer trinationalen Hafengewirtschaft sind dazu vorgängig Handlungsspielräume und zusätzliche Flächenpotenziale zu evaluieren und zu sichern, welche langfristig ermöglichen, dass das Rheinufer und die Klybeckinsel für andere Nutzungen schrittweise geöffnet werden können. Auf beiden Seiten des Rheins werden auf dem Gebiet von Basel-Stadt unter Berücksichtigung von Naturschutzanliegen sowie der Sicherheitsanforderungen der Hafengebiete durchgängige Fussgänger- und Veloverbindungen eingerichtet.

## Siedlung – Wohnen

### ST4 MEHR WOHNRAUM FÜR EINE WACHSENDE BEVÖLKERUNG SCHAFFEN

Der Wohnraum im Kanton Basel-Stadt ist seit mehreren Jahren knapp. Eine anhaltend positive Bevölkerungsentwicklung bedingt durch eine starke Wirtschaft, anhaltende Zuwanderung und steigende Geburtenraten führen zu einer hohen Nachfrage nach Wohnraum.

Ziel des Regierungsrats ist, dass die Wohnraumnachfrage möglichst im Kanton befriedigt werden kann und die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2035 auf rund 220'000 gesteigert wird. Bei der Schaffung von neuem Wohnraum verfolgt er eine Siedlungsentwicklung nach innen mit höheren Wohndichten bei möglichst hoher Lebensqualität. Für den Regierungsrat ist das Thema «Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen» im Richtplan zentral.

#### Strategischer Entscheid

Zur Schaffung von mehr Wohnraum setzt der Regierungsrat auf die Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung» bei der Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden. Das heisst, neuer Wohnraum soll auf geeigneten Arealen, die sich in Transformation befinden und deren Nutzung intensiviert werden kann, durch Um- und Aufzonen innerhalb des Siedlungsgebiets und durch punktuell Wachstum in die Höhe geschaffen werden.

Zudem wird die Flächeninanspruchnahme für Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie Freizeitgärten möglichst optimiert.

### ST5 DIE WOHN- UND WOHNUMFELDQUALITÄTEN STEIGERN

Die Wohn- und Wohnumfeldqualität ist für das Wohlbefinden der Bevölkerung von hoher Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus Wohnungsangeboten für alle Bedürfnisse, vielfältigen Erholungs- und Versorgungsangeboten, qualitätsvollen Grün- und Freiräumen, geringen Umweltimmissionen und guter verkehrlicher Erreichbarkeit.

Ziel ist eine möglichst hohe Wohn- und Wohnumfeldqualität bei insgesamt zunehmender Bevölkerungsdichte, um die Attraktivität des Kantons als Lebensort weiter zu steigern.

#### Strategischer Entscheid

Bei der Entwicklung neuer Wohngebiete werden eine optimale Nutzungsmischung angestrebt sowie hohe Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung eingehalten. Zudem ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben. Das baukulturelle Erbe wird berücksichtigt. Grundlage bilden qualitätssichernde Verfahren und eine sorgfältige Nutzungsplanung.

Bei der weiteren Verdichtung des Kantons wird darauf geachtet, dass der Bevölkerung in ihrem Wohnumfeld genügend und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume zur Verfügung gestellt werden. Der öffentliche Raum und insbesondere Orte mit zentralen Funktionen werden in Basel, Riehen und Bettingen aufgewertet.

Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch verkehrsberuhigende Massnahmen und eine konsequente Förderung der stadtgerechten Verkehrsarten wohnlicher gemacht.

## ST6 DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND STADT-GERECHTE MOBILITÄT AUFEINAN- DER ABSTIMMEN

Die optimale Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsgebieten mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr ist ein wesentlicher Faktor für hohe Siedlungsqualität und fördert eine flächensparende stadt- und umweltgerechte Mobilität. Eine angemessene Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr wird gewährleistet.

Um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen besteht wegen der guten Erschliessung Potenzial für dichteres Bauen und eine vielseitigere Nutzung.

### **Strategischer Entscheid**

Die Siedlungsentwicklung einerseits sowie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr und dem motorisierten Individualverkehr andererseits werden aufeinander abgestimmt. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird zu Siedlungsschwerpunkten mit erhöhten Bebauungsdichten entwickelt.

## Siedlung – Wirtschaft

### ST7 DAS NUTZUNGSPOTENZIAL DER WIRTSCHAFTSFLÄCHEN VERGRÖSSERN

Der Kanton Basel-Stadt wies in den vergangenen zehn Jahren eine positive Wirtschaftsentwicklung auf. Die Zahl der Beschäftigten ist in dieser Zeit kontinuierlich gestiegen. Für Ansiedlungen, Gründungen und Expansionen von Unternehmen ist das Flächenangebot knapp.

Der Regierungsrat ist bestrebt, das Angebot an Flächen für wirtschaftliche Aktivitäten möglichst zu erweitern. Dazu sollen die Potenziale der verfügbaren Areale vergrössert und besser ausgenutzt werden.

Ziel des Regierungsrats ist eine weiterhin dynamische Wirtschaftsentwicklung mit einer Zielgrösse von 220'000 Beschäftigten im Jahr 2035.

#### Strategischer Entscheid

In den Schwerpunkten Arbeiten werden höhere bauliche Ausnutzungen und Nutzungsintensivierungen unterstützt, um qualitative und quantitative Expansion von Industrie und Gewerbe zu ermöglichen. Damit sich eine Vielfalt an Unternehmen unterschiedlicher Grösse und Branche entwickeln kann, werden in den verschiedenen Schwerpunkten Arbeiten unterschiedliche Rahmenbedingungen bezüglich Emissionen, Nutzungsmischung, verkehrlicher Erschliessung sowie städtebaulichen Massstabs der Gebäude geschaffen.

### ST8 BEDINGUNGEN FÜR WIRTSCHAFT UND BILDUNG VERBESSERN

Internationale, nationale und regionale Erreichbarkeit, eine gut ausgebildete Bevölkerung sowie Arbeits- und Wohngebiete in ausreichender Quantität und guter Qualität sind wesentliche Standortfaktoren für die Wirtschaft.

Um das hohe Niveau des Ausbildungsangebots halten und ausbauen zu können, benötigen die Bildungseinrichtungen räumliche Entwicklungsmöglichkeiten.

#### Strategischer Entscheid

Optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr werden gefördert. Ein Schwerpunkt wird auf den Ausbau des S-Bahn-Netzes gelegt. Die Infrastrukturen für die Güterlogistik ermöglichen optimale und umweltschonende Transportflüsse. Den Bildungseinrichtungen, besonders der Universität und den Fachhochschulen, werden gut erschlossene Entwicklungsräume bereitgestellt.



## Natur und Landschaft

### ST9 LANDSCHAFTSSCHUTZ REGIONAL

Die Schwerpunktsetzungen zur Mobilisierung von Wohnraumreserven und zur Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität (vgl. ST4 Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen und ST5 Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten steigern), die das Angebot an Wohnraum in Basel-Stadt quantitativ und qualitativ erhöhen, verringern den Siedlungsdruck im Umland. Dadurch wird in regionaler Sichtweise die Strategie der «Siedlungsentwicklung nach innen» verfolgt und der Druck auf die Landschaft und das Kulturland in der Region verringert.

#### Strategischer Entscheid

Durch die Schaffung von zusätzlichem und die Aufwertung von bestehendem attraktivem Wohnraum mit guter Wohnumfeldqualität in Basel-Stadt wird der Siedlungsdruck auf die Landschaft und die Landwirtschaft im Umland verringert und so ein Beitrag zum regionalen Landschaftsschutz und zur Schonung des Kulturlandes geleistet.

### ST10 NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ AUF KANTONSGBIET

Die Räume ausserhalb des Siedlungsgebietes weisen hohe landschaftliche und ökologische Qualitäten auf und sind für die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Basel entscheidend. Im Wiesegebiet bestehen mit dem Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese» seit 2001 behördenverbindliche Schutzvorgaben, die anlässlich der Zonenplanrevisionen umgesetzt werden. Die übrigen Landschaftsräume und die Naturschutzgebiete ausserhalb des Siedlungsgebietes werden anlässlich der Zonenplanrevisionen ebenfalls grundeigentümerverbindlich geschützt.

Auch innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen wertvolle Orte für Natur und Ökologie sowie für die naturbezogene Erholung. Deren Erhalt und Entwicklung sowie Vernetzung untereinander und mit den Elementen der «inneren» und «äusseren» Landschaft (vgl. ST2 Freiräume) sind für Mensch und Natur gleichermaßen von Nutzen.

#### Strategischer Entscheid

Die im Richtplan festgesetzten Landschaftsschutzgebiete werden auf der Ebene Nutzungsplanung durch die Ausscheidung von Zonen des Landschaftsschutzes gesetzlich festgelegt und ihre Qualitäten dadurch stärker als bisher langfristig gesichert.

Die Orte der Natur im Siedlungsraum werden erhalten und entwickelt. Dabei werden Veränderungen zum Nutzen von Ökologie und Siedlungsqualität ermöglicht und gefördert und nicht nur die bestehenden Qualitäten konserviert. Die Vernetzung von der «äusseren» über die «innere» Landschaft bis zu den Orten der Natur im Siedlungsraum wird gefördert.

## Mobilität

### ST11 STADTGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN UND ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN

Die verkehrsgünstige Lage von Basel-Stadt und die hohe Qualität des Verkehrssystems innerhalb des Kantons und der Region sowie die guten überregionalen und internationalen Verbindungen sind wichtige Faktoren für die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Basel. Diese hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel gilt es zu sichern und bessere Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern sind anzustreben.

Die Infrastrukturen für den ruhenden und den fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, klima- und umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen zu erreichen. Vordringlich ist es zudem, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Personenverkehr zu erhöhen, damit der knappe Verkehrsraum optimal ausgenutzt, die Belastungen der Wohnquartiere gering gehalten, die Umwelt geschont und negative Auswirkungen auf das Klima reduziert werden. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.

Im Bereich Güterverkehr geniessen Schiff und Schiene Priorität. Die u.a. durch die Eröffnung der NEAT sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden international, national und regional abgestimmt gelöst. Beim städtischen Güterverkehr, der einen Anteil von ca. 25% am Motorfahrzeugverkehr in Basel hat, strebt der Kanton eine Fahrtenreduktion und eine Feinverteilung durch emissionsarme Fahrzeuge an.

#### Strategischer Entscheid

Die Kapazitäten und die Attraktivität der trinationalen S-Bahn werden mittels neuer regionaler Durchmesserlinien und neuer Stationen unter anderem am EuroAirport und auf dem Stadtgebiet markant erhöht. In Anbetracht der wachsenden Pendlerströme und der bereits hohen Auslastung der bestehenden Infrastrukturen unterstützt der Kanton den gezielten Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes unter anderem mit dem Ziel, das kantonale Strassennetz zu entlasten. Das bestehende Strassennetz wird nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung bewirtschaftet und nur für Neuerschliessungen ausgebaut.

Aufgrund des hohen Nutzungsdrucks sind grosse Infrastrukturanlagen der Eisenbahn und des Hochleistungsstrassennetzes möglichst unterirdisch zu planen. Möglichkeiten für unterirdische Parkieranlagen sind zu prüfen. Der Untergrund ist haushälterisch zu nutzen. Mögliche Nutzungskombinationen sind zu erwägen und eine frühzeitige Koordination mit anderen unterirdischen Nutzungen und Interessen am Untergrund, insbesondere des Grundwasserschutzes, sowie mit den Nutzungen, die oberirdisch von den Vorhaben tangiert werden, ist vorzunehmen.

Das Fuss- und Veloverkehrswegenetz wird ausgebaut und nutzergerecht gestaltet, um den Anteil dieser Verkehrsmittel zu erhöhen. Das Tramnetz wird gezielt ausgebaut, damit insbesondere im Verkehr mit dem trinationalen Umland der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert werden kann. Die Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs durch den fahrenden und den stehenden motorisierten Individualverkehr werden reduziert. Der Kanton ermöglicht und fördert Sharing-Systeme und weitere innovative Verkehrsangebote, solange sie zu einer Reduktion des Flächenbedarfs und der Umweltbelastungen des Verkehrs beitragen. Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum soll reduziert und der Bau von Quartierparkings gefördert werden.

Die Infrastrukturen des Güterverkehrs werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) in Basel Nord ausgebaut. Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsverbänden eine konsequentere Bündelung von Lieferungen und den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen.

# Ver- und Entsorgung

## ST12 WASSERVERSORGUNG

Sauberes Trinkwasser ist die wichtigste Voraussetzung für ein gesundes Leben. Das Trinkwasser für Basel-Stadt wird je etwa zur Hälfte in den Langen Erlen und – auf Gebiet der Gemeinde Muttenz – in der Hard gewonnen, wobei das Grundwasser mit vorgereinigtem Rheinwasser angereichert wird. Eine Verunreinigung des angereicherten Grundwasserstroms muss unbedingt vermieden werden.

### **Strategischer Entscheid**

Die nachhaltige Form der Trinkwassergewinnung in den Langen Erlen und in der Hard wird langfristig sichergestellt (regionale Versorgungsplanung).

#### *Lange Erlen*

Die Produktion qualitativ hochwertigen Trinkwassers in ausreichender Quantität hat Vorrang vor anderen Nutzungen und wird gegebenenfalls durch Hochwasserschutzmassnahmen gesichert. Revitalisierungen von Fliessgewässern, ökologische Aufwertungen, Freizeit-, Erholungs-, wald- und landwirtschaftliche Nutzungen werden daher auf die Nutzung des Grundwassers zur Trinkwassergewinnung abgestimmt.

#### *Hard*

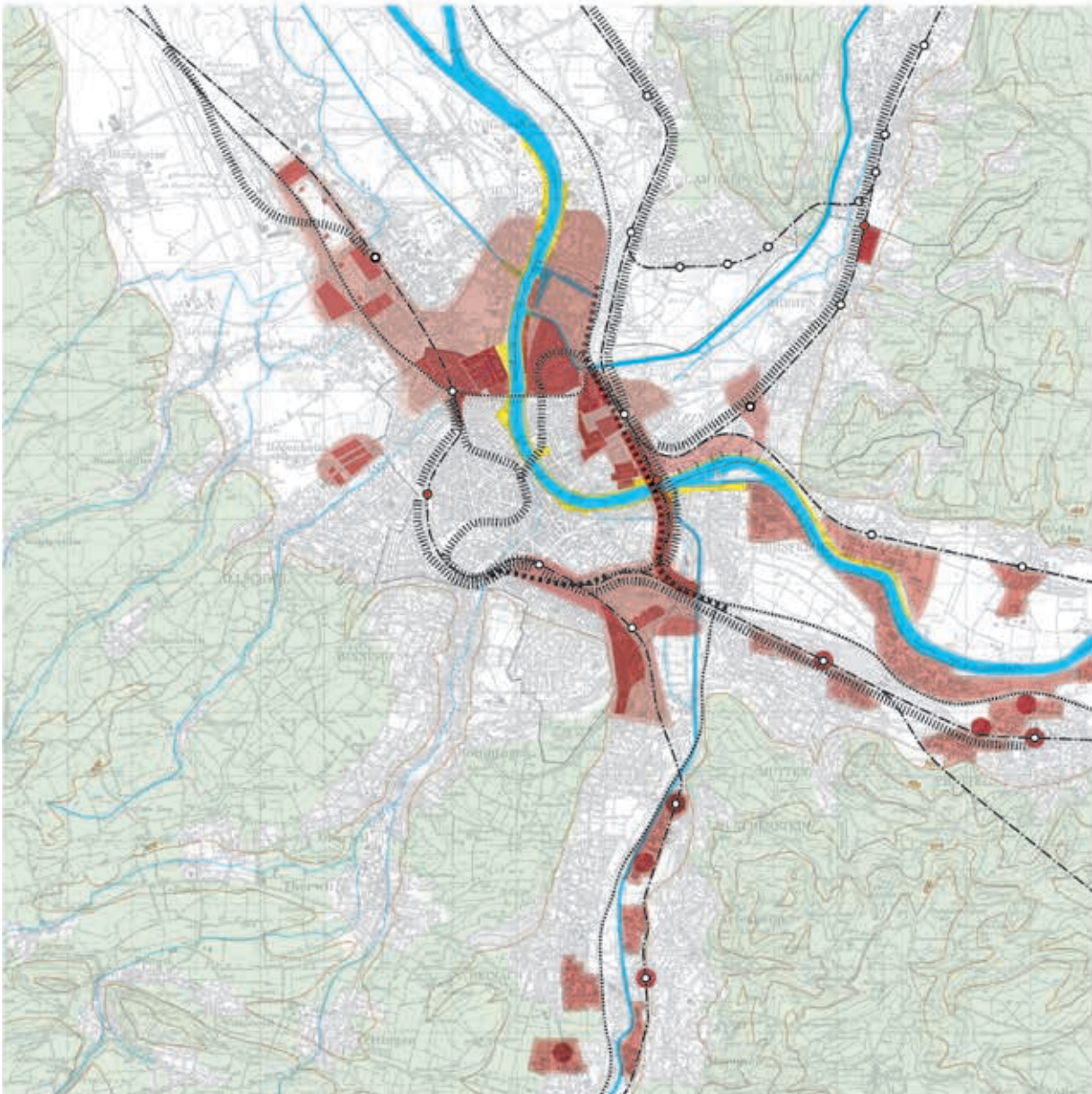
Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten – z.B. im Verwaltungsrat der Hardwasser AG – darauf hin, dass eine hochwertige Trinkwasserproduktion gesichert bleibt.

# KONZEPTKARTEN

	<b>Karte 1</b> .....	<b>26</b>
K1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung .....	27
	<b>Karte 2</b> .....	<b>28</b>
K2	Freiraumentwicklung und -vernetzung .....	29
	<b>Karte 3</b> .....	<b>30</b>
K3	Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese) .....	31



Karte 1



Kartendaten PK50 © 2004 Bundesamt für Landestopografie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)  
 Kartenentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f08080; margin-right: 5px;"></span> Gebiete mit Entwicklungspotenzial</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d62728; margin-right: 5px;"></span> Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffff00; margin-right: 5px;"></span> Rheinufer, teilweise mit Entwicklungspotenzial</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90ee90; margin-right: 5px;"></span> umliegende, äussere Landschaft</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Grenze des Kantons Basel-Stadt</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Gewässer</li> </ul> |
|---|---|--|



## Karte 1

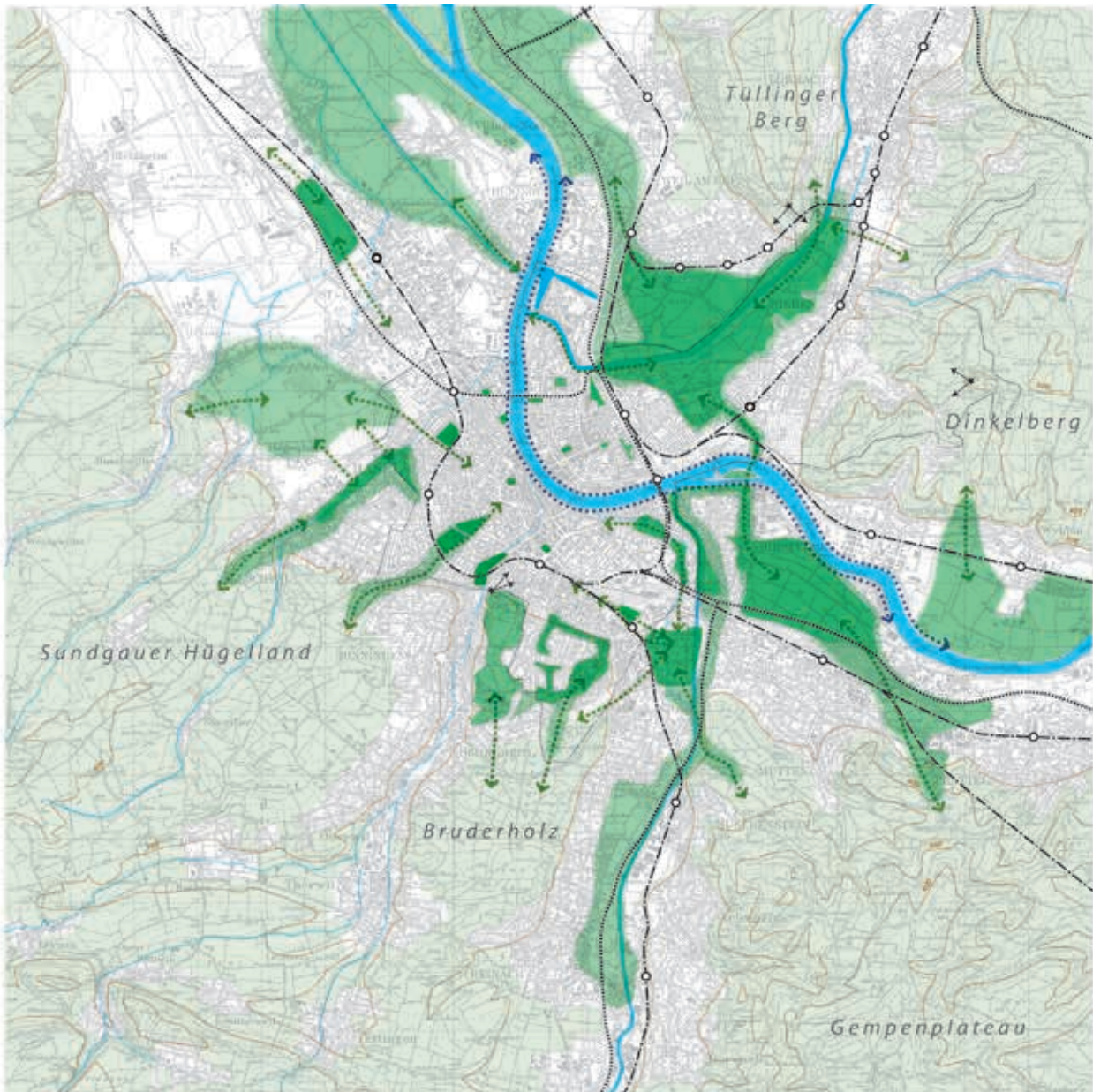
### K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Basel-Stadt als Zentrum einer trinationalen Agglomeration mit über 700'000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat nur noch sehr wenige Baulandreserven. Auch die nähere Umgebung des Stadtkantons ist bereits stark überbaut. Während also Flächen für eine Expansion der Siedlung nur noch in sehr beschränktem Umfang vorhanden sind, besteht andererseits ein grosses Potenzial für Nutzungsänderungen und -intensivierungen innerhalb des Siedlungsgebietes. Die Mobilisierung dieses Potenzials im Kern der Agglomeration und an weiteren zentralen Lagen bedeutet die Umsetzung der Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen und trägt dazu bei, die weitere Inanspruchnahme von Freiflächen an der Peripherie der Stadtregion einzudämmen. Diese Strategie wird sowohl für Basel-Stadt als auch, im Rahmen der Zusammenarbeit im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) und im Rahmen der Planungen zum Agglomerationsprogramm Basel, für die gesamte Stadtregion verfolgt.

Die roten Flächen zeigen Räume mit Potenzial, die mittelfristig erhebliche Entwicklungen erfahren werden. Die dunkelroten Flächen markieren dabei die Pole von städtebaulichen Entwicklungen, die helleren bezeichnen Gebiete, in welchen mit einer städtebaulichen Dynamik unterschiedlicher Intensität zu rechnen ist. Diese Flächen liegen entlang der grossen Erschliessungsachsen. Das Kartenbild zeigt einen Bogen von Basel Nord und den nördlich angrenzenden Gebieten in Frankreich und Deutschland über das östliche Kleinbasel bis zum Dreispitzareal und zum Bahnhof SBB. In den Tälern der Birs und des Hochrheins findet diese Achse mit hohem Entwicklungspotenzial ihre Fortsetzung. Ebenfalls hohes Entwicklungspotenzial haben das Stettenfeld nahe der deutschen Grenze in Riehen, das Bachgrabengebiet in Allschwil sowie anschliessende Areale jenseits der Staatsgrenze auf Hegenheimer Boden. Diese räumliche Schwerpunktsetzung bedeutet nicht, dass in den übrigen Gebieten Stillstand herrscht. Erhaltung und Modernisierung baulich stabiler Stadtgebiete zur Sicherung und Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität wie auch der Standortattraktivität sind Daueraufgaben von hoher Wichtigkeit.

Ein Kernelement der Raumentwicklungsstrategie von Basel-Stadt und der Region ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Karte zeigt, dass die Entwicklungsgebiete grossteils günstig zum bestehenden S-Bahn-Netz liegen. Um einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen sicherzustellen, muss die Schieneninfrastruktur in und um Basel ausgebaut werden. Wo das übergeordnete Strassennetz an seine Kapazitätsgrenzen stösst, sind Ausbauten nötig, um den Verkehrsfluss zu erhalten und Belastungen von den Wohnquartieren fernzuhalten. Auch die Qualitäten, die die Rheinufer für die Stadt und die Nachbargemeinden bieten, sind noch nicht an allen Orten in Wert gesetzt; die gelben Flächen deuten dieses Potenzial an.

Karte 2



Kartendaten PK50 © 2004 Bundesamt für Landestopografie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)  
 Kartenentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00b050; margin-right: 5px;"></span> Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90ee90; margin-right: 5px;"></span> umliegende, äussere Landschaft</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed green; margin-right: 5px;"></span> Korridor zur Freiraumvernetzung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed blue; margin-right: 5px;"></span> Vernetzungskorridor entlang des Rheins</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-left: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Aussichtspunkt mit Sichtachsen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px solid black; border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Grenze des Kantons Basel-Stadt</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px solid blue; margin-right: 5px;"></span> Gewässer</li> </ul> |
|--|--|---|

## Karte 2

### K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung

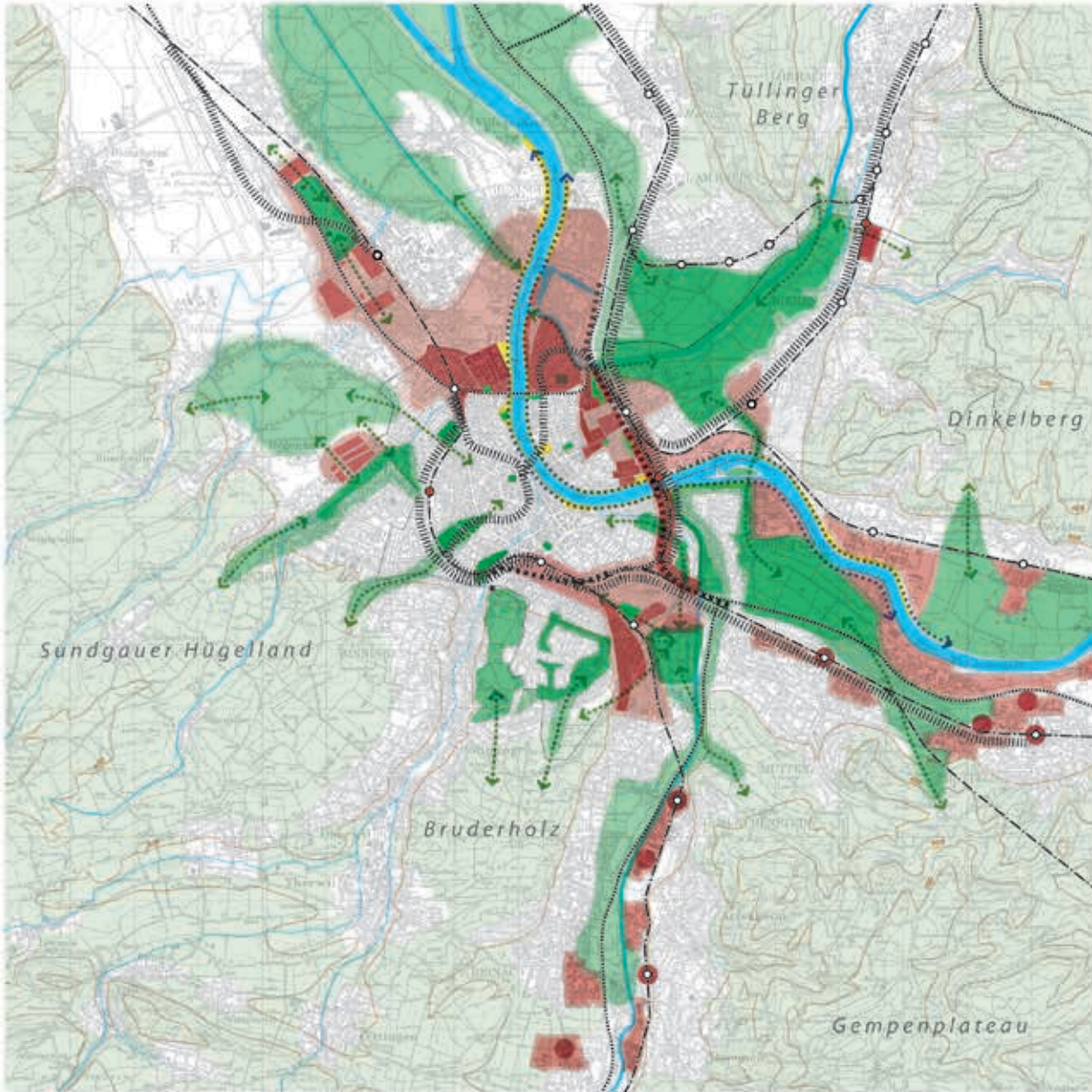
Basel liegt am Schnittpunkt mehrerer Landschaftsräume: Die Ketten und Plateaus des Jura im Süden, der Schwarzwald mit seinen Vorbergen im Nordosten und die Tiefebene des Oberrheins mit begleitenden Hügelländern im Norden sorgen für eine ausserordentliche Vielfalt an Naturräumen im Umland der Stadt. Durch das bewegte Relief und die weitgehende Konzentration der Bebauung auf die Talachsen reichen auf den Höhenzügen grosse zusammenhängende Freiräume bis nahe an die Stadt, wodurch der Begriff der «Grünen Finger» geprägt wurde. Die Verbindung dieser Elemente der «äusseren», der umgebenden Landschaft mit Grünflächen innerhalb des Siedlungskörpers ist ein wichtiges Ziel des Richtplans Basel-Stadt wie auch der gemeinsamen Raumplanung in der Region. Denn Grün- und Freiräume in ausreichender Quantität und guter Qualität sind aufgrund ihrer Erholungsfunktion ganz wesentlich für die hohe Lebensqualität in der Stadt; und untereinander vernetzte unbebaute Areale sind lebenswichtig für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Dabei reichen «Grüne Finger», die in der Stadt enden, nicht aus; es müssen v.a. für Trockenheit und Wärme liebende Arten durchgehende Korridore durch das Stadtgebiet bestehen («Grüne Adern»). Der Rhein mit seinen Ufern spielt als Vernetzungskorridor wie auch als Lebensader Basels eine besonders wichtige Rolle.

Die Karte zeigt Freiräume im Kanton Basel-Stadt und in der Umgebung sowie ihre Vernetzung untereinander. Dabei sind, etwa auf der Erlenmatt oder im Gebiet südlich und östlich des Flughafens, auch Potenziale für die zukünftige Entwicklung von Grün- und Freiräumen dargestellt. Die Stärke des Grüntons zeigt die Intensität der Nutzung an: Während in den städtischen und stadtnahen Grün- und Freiräumen («innere» Landschaft, dunkles Grün) die urbanen Funktionen als Erholungs- und Aufenthaltsort für die Bevölkerung dominieren, ist die umliegende «äussere» Landschaft durch Land-, Forstwirtschaft oder Naturschutzgebiete wie Petite Camargue geprägt. Die Nutzungsintensität durch die städtische Bevölkerung nimmt von innen nach aussen ab. Die Pfeile deuten Korridore an, die sowohl als ökologische Vernetzungsachsen als auch als Zugänge für die Stadtbevölkerung in die umliegende Landschaft von hohem Wert sind. Die durchgehenden Pfeile beidseits des Rheins verdeutlichen die wichtige Vernetzungsfunktion des Flusslaufs.

Von den umliegenden Hügeln bestehen wichtige Sichtbeziehungen, die interessante Blicke auf die Stadtlandschaft und einen guten Überblick bieten. Stellvertretend für zahlreiche exponierte Punkte sind die drei Kirchlein St. Margarethen, St. Chrischona sowie St. Ottilien in Obertüllingen und deren Sichtachsen zueinander in der Karte markiert (Lage und Orientierung prähistorischer Siedlungen und Kultstätten im Oberrheingebiet).



Karte 3



Kartendaten PK50 © 2004 Bundesamt für Landestopografie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)  
 Kartentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Gebiete mit Entwicklungspotenzial</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d9534f; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f1c232; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Rheinufer, teilweise mit Entwicklungspotenzial</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #27ae60; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #27ae60; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c6e0b4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> umliegende, äussere Landschaft</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed green; margin-right: 5px;"></span> Korridor zur Freiraumvernetzung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed blue; margin-right: 5px;"></span> Vernetzungskorridor entlang des Rheins</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Grenze des Kantons Basel-Stadt</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-bottom: 1px solid blue; margin-right: 5px;"></span> Gewässer</li> </ul> |
|---|---|--|

## Karte 3

### K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)

Die Überlagerung der Karten zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie zur Freiraumentwicklung zu einer Darstellung der Grundzüge der räumlichen Entwicklung zeigt die Vereinbarkeit der Mobilisierung städtebaulicher Potenziale mit der Erhaltung und Verbesserung von Freiraumqualitäten. Durch die Konzentration der Nutzungsintensivierung auf bereits bestehende und gut ausgebaute Erschliessungsachsen sowie die Etablierung von Entwicklungsschwerpunkten an leistungsstarken Knoten des öffentlichen Verkehrs wird eine Expansion der baulichen Entwicklung in die Fläche verhindert. Es bleibt Freiraum für Grünflächen und Vernetzungskorridore – für Mensch und Natur lebenswichtige Elemente der Stadtlandschaft. So können auch von zukünftigen Generationen die urbanen wie die landschaftsräumlichen Qualitäten erlebt werden; die Region Basel bleibt ein attraktiver Lebensraum.

Diese Grundzüge der räumlichen Entwicklung, die Ausdruck der übergeordneten Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen sind, werden vom Kanton Basel-Stadt in Kooperation und Koordination mit den planenden Behörden der Nachbarn verfolgt. Die Strategieentwicklung für die gesamte Stadtregion und die gegenseitige Abstimmung der Planungsinstrumente findet im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) und im Rahmen der Planungen zum Agglomerationsprogramm Basel statt. Ebenso wichtig ist die bilaterale Zusammenarbeit mit Gemeinden und übergeordneten Planungsinstanzen in allen Teilen der trinationalen Stadtregion.





# Objektblätter

# SIEDLUNG

	<b>Leitsätze Siedlung</b> .....	<b>35</b>
<b>S1</b>	<b>Siedlungsgebiet</b> .....	<b>37</b>
S1.1	Entwicklung des Siedlungsgebiets .....	37
S1.2	Siedlungsgliedernde Freiräume .....	42
S1.3	Vertikale Verdichtung .....	45
S1.4	Hochhäuser .....	47
S1.5	Siedlungsfreiraum .....	49
S1.6	Ortsbildschutz .....	52
S1.7	Lärmschutz .....	54
S1.8	Störfallvorsorge .....	57
<b>S2</b>	<b>Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung</b> ....	<b>59</b>
S2.1	Schwerpunkte Arbeiten .....	59
S2.2	Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen .....	63
S2.3	Schwerpunkte Wohnen .....	68
S2.4	Ortszentren .....	71
S2.5	Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn- Haltestellen .....	74
<b>S3</b>	<b>Verkehrsintensive Einrichtungen</b> .....	<b>77</b>
S3.1	Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen .....	77
<b>S4</b>	<b>Öffentliche Bauten und Anlagen</b> .....	<b>79</b>
S4.1	Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität ....	79
S4.2	Schulbauten und -anlagen .....	81
S4.3	Spitalbauten .....	83
S4.4	Sport- und Freizeitanlagen .....	85
S4.5	Fahrendenplatz .....	89
S4.6	Freizeitgärten .....	91





## 1–30 Leitsätze Siedlung



Markthalle, Wohnhochhaus am Steinentorberg



Dreirosenanlage

**Siedlungsgebiet**

- 1 Die Siedlungsentwicklung, ausgerichtet insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, ist auf die trinationale Zentrenstruktur sowie auf die Verkehrsnetze mit ihren Kapazitäten abzustimmen.
- 2 Erneuerungen und Veränderungen des Siedlungsraumes erfolgen insbesondere unter Beachtung optimaler baulicher Dichten und ausgewogener Sozialstruktur.
- 3 Soweit möglich und städtebaulich sinnvoll, sind Stadt und umliegende Gemeinden als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper erkennbar zu halten; siedlungsgliedernde Freiräume sollen neben ihrer Funktion für Landwirtschaft und ökologische Vernetzung die Naherholung unterstützen.
- 4 Die Entwicklung der Gemeinden Bettingen und Riehen sowie der Stadtteile Basels hat unter Berücksichtigung des historischen Charakters und hinsichtlich der Stärkung der eigenen Identität zu erfolgen.
- 5 Bebauung und Freiraum müssen unter Beachtung historischer Gefüge hohe urbane und landschaftliche Ansprüche erfüllen.
- 6 Die Nutzungen des Rheinraums sind unter Beachtung seiner gesamtstädtischen Bedeutung zu fördern; die Konflikte sind zu entschärfen.
- 7 Das Freiraum- und Grünflächenangebot ist unter Beachtung der übrigen städtebaulichen Anforderungen bedarfsgerechter zu verteilen und, wo möglich, zu erweitern.
- 8 Der öffentliche Raum ist sowohl als Verkehrs-, Kultur- und Naturraum als auch als Aufenthalts-, Erlebnis- und Bewegungsraum zu planen und zu gestalten.
- 9 Die Wohnumfeldaufwertung ist konsequent weiterzuführen.
- 10 Wo der Lärm nicht an seiner Quelle verringert werden kann, sind seine Auswirkungen zu minimieren.
- 11 Schädliche und lästige Immissionen und Gefahren sind durch planerische und technische Massnahmen zunehmend zu reduzieren.
- 12 Im Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sind Räume für die Bewegungsaktivität in Abstimmung mit anderen Nutzungsansprüchen zur Verfügung zu stellen.



Luzernerring-Brücke, Blick Richtung Lothringerplatz



Stadttheater mit Tinguely-Brunnen

### Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

- 13 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung sind unter Beachtung der verschiedenen Nutzungsansprüche als nachhaltige Quartiere auszubilden.
- 14 Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen sollen insbesondere neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zugutekommen.
- 15 Die raumplanerischen Massnahmen für die Wirtschaft werden in regionaler Zusammenarbeit angegangen.
- 16 Bei Arealentwicklungen, bei denen neuer Wohnraum geschaffen wird, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel preisgünstigem Wohnraum anzustreben.
- 17 Die verträgliche Mischung von Arbeiten, Wohnen und anderen Nutzungen ist in geeigneten Gebieten zu fördern.
- 18 Für innovative Neugründungen sind ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.
- 19 Strukturwandel und Nutzungsintensivierungen auf Arbeitsgebieten sind zu unterstützen und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau, die der Nachhaltigkeit verpflichtet sind, zu begleiten.
- 20 Gebiete für Produktions- und Forschungsbetriebe mit Störfallrisiken oder anderen Emissionen sind festzusetzen und langfristig vor Konflikten mit empfindlichen Nutzungen zu sichern.
- 21 Für die Infrastruktur der Güterlogistik sind die Räume unter regionalem Gesichtswinkel zu konzentrieren; Auslegung und Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen sind zu optimieren.

### Verkehrsentensive Einrichtungen

- 22 Die Ansiedlung von verkehrsentensiven Einrichtungen ist unter Anwendung von Kriterien, die die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung fördern, zu steuern.

### Öffentliche Bauten und Anlagen

- 23 Die öffentlichen und die privat betriebenen Einrichtungen mit überlokaler Bedeutung sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut zu erschliessen und infrastrukturell zu koordinieren.
- 24 Der Universität und der Fachhochschule werden bedarfsgerecht Entwicklungsräume bereitgestellt.
- 25 Die Schulraumplanung als integrierender Bestandteil der Siedlungsentwicklung stellt die Räume bereit und sichert die Standorte für die Weiterentwicklung der Schulen in Basel-Stadt.
- 26 Für Spitäler, Kliniken und für Einrichtungen zur Betreuung betagter und pflegebedürftiger Personen werden Räume bereitgestellt und Standorte für ihre Weiterentwicklung gesichert.
- 27 Sportanlagen unterschiedlicher Grösse werden gefördert, um den natürlichen Bewegungsbedarf der Bevölkerung zu decken und um den Kanton weiterhin als attraktiven Standort für Anlässe des Hochleistungssportes zu vermarkten.
- 28 Die Ausübung des Schul- und Breitensports ist durch die Bereitstellung der notwendigen Sportanlagen zu gewährleisten.
- 29 Sportanlagen und ihre Infrastruktur sind den aktuellen Gegebenheiten anzupassen.
- 30 Familiengartenareale sind partiell für allgemein zugänglichen Grünraum zu öffnen sowie für Bebauungen umzuzonen; ein hinreichendes Angebot an Familiengärten ist langfristig zu sichern.



## S1 Siedlungsgebiet

### S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets

#### Ausgangslage

Der Richtplan definiert das Siedlungsgebiet für die nächsten 15 bis 20 Jahre. Zum Siedlungsgebiet gehören die rechtskräftig festgelegten Bauzonen, die Siedlung strukturierenden Frei- und Grünräume sowie Infrastrukturanlagen. Nicht zum Siedlungsgebiet gehören zusammenhängende Natur- und Landschaftsräume, Landwirtschaftsräume und Waldgebiete.

Die mit der Gesamtrevision des Richtplans (2010) definierten Erweiterungen des Siedlungsgebiets sind mit den Zonenplanrevisionen in Basel und Riehen überprüft und teilweise neu festgelegt worden. Durch Hinzunahme der Bereiche Rheinacker Basel und Riehen sowie Landauer Riehen ist das Siedlungsgebiet um 15 ha erweitert worden. Das Siedlungsgebiet wird in der Richtplankarte grau dargestellt.

Die gute wirtschaftliche Entwicklung lässt eine positive Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung bis 2035 erwarten. Im mittleren und im hohen Bevölkerungsszenario geht das Statistische Amt Basel-Stadt bis 2035 jeweils von einer deutlichen Steigerung der Einwohnerzahl aus. Die Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten verläuft noch positiver als die der Bevölkerung. Bei gleichbleibender Entwicklung gibt es in Zukunft mehr Beschäftigte als Einwohner in Basel-Stadt. In der Folge ist eine Zunahme an Berufseinpendlenden und somit eine steigende Ausnutzung der Verkehrswege und -mittel festzustellen.

In den letzten Jahren überstieg die Nachfrage nach Wohnraum das Angebot. Dies führte zu einer Verknappung von Wohnraum und zu einer Preissteigerung. Einwohnerinnen und Einwohner mit tiefen Einkommen haben Mühe, eine bedarfsgerechte Wohnung zu finden. Zudem nimmt das Angebot an verfügbaren Wirtschaftsflächen auf dem Markt ab. Ebenfalls ist ein höherer Nutzungsdruck auf die öffentlichen Frei- und Grünräume festzustellen, welcher sich teilweise in Nutzungskonflikten äussert.

#### Zielsetzungen

Der Regierungsrat strebt als Entwicklungsziel bis 2035 eine Einwohner- und Beschäftigtenzahl von je 220'000 an. Das hierfür benötigte zusätzliche Angebot an Wohn- und Arbeitsplätzen wird ausschliesslich im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen (s. ST4 und ST7). Erweiterungen des Siedlungsgebiets sind derzeit nicht geplant.

Gemäss der Strategie der urbanen Qualitätsmaximierung findet eine Entwicklung nach innen zu einem Teil durch flächige Aufzonungen und punktuell Wachstum in die Höhe statt. Das grösste Potenzial liegt in den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung (s. Abb. 1; vgl. S2 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung). Die Entwicklung dieser Gebiete trägt zur Standortattraktivität, Entwicklungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit von Basel(-Stadt) als Kernstadt des Metropolitanraumes bei.

Zur nachhaltigen Qualitätssicherung wird bei Planungen für grossräumige und funktional zusammenhängende Teilräume das Instrument Teilrichtplan gemäss §94 (2) BPG genutzt. Diese Teilrichtpläne dienen der Koordination raumwirksamer Massnahmen und Projekte und legen die nachhaltige räumliche Entwicklung des Gebiets fest. Dieses Instrument wird genutzt, um den gesteigerten Ansprüchen an den Raum bei einer stärkeren Verdichtung nach innen bestmöglich zu entsprechen (s. Abb. 2).

Bei allen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen wird ein Anteil an preisgünstigem Wohnraum, eine stadtgerechte Mobilität und die Ausdehnung und Verbesserung des Angebots an öffentlichen Frei- und Grünräumen im bestehenden Siedlungsraum angestrebt.

Gemäss dem Raumkonzept Schweiz sowie dem Raumentwicklungskonzept Nordwest+ ist eine Entwicklung auf die bestehenden Zentren und insbesondere auf die Kernstadt Basel zu fokussieren. Ziel ist, durch eine Verdichtung nach innen den regionalen Siedlungsflächenverbrauch zu reduzieren und durch einen Ausgleich zwischen der Arbeitsplatz- und der Einwohnerentwicklung eine Zunahme des Pendlerverkehrs zu begrenzen. Weiträumige Landschaften mit ihren Funktionen für die Landwirtschaft, die Ökologie und die Erholung der Bevölkerung bleiben erhalten.

#### Strategie/ST

1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10

#### Leitsätze

1, 2, 3, 4, 9, 16, 35, 37, 46

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Stadt Basel und die Gemeinden übernehmen in ihren Zonenplänen die Siedlungsgebietsgrenze gemäss dem Siedlungsgebiet auf der Richtplankarte.
- B. Das Siedlungsgebiet wird in dafür geeigneten Räumen qualitativ hochwertig nach innen verdichtet, um bis 2035 Platz für bis zu 220'000 Einwohnende und 220'000 Arbeitsplätze zu ermöglichen.
- C. Bei Arealentwicklungen, bei denen neuer Wohnraum geschaffen wird, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel preisgünstigem Wohnraum anzustreben. Im Rahmen der Nutzungsplanung sind entsprechende Potenziale zu prüfen und Anteile festzulegen.
- D. Für grossräumige, funktional zusammenhängende Teilräume der Stadt Basel und der Gemeinden können Teilrichtpläne erstellt werden. Diese dienen der Koordination raumwirksamer Tätigkeiten in einem räumlich definierten Teilgebiet der Stadt oder der Gemeinden. Die Teilrichtpläne müssen mit dem Kantonalen Richtplan abgestimmt werden.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet bis Ende 2019 in Zusammenarbeit mit dem Präsidialdepartement einen Leitfaden zur Umsetzung des Planungsgrundsatzes C. Dieser beinhaltet u.a. eine kantonale Definition des preisgünstigen Wohnraums, Hilfestellungen zur Anwendung und rechtliche Hinweise.
2. Zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Lebensraum Gundeldingen und für eine nachhaltige Weiterentwicklung der städtebaulichen, wirtschaftlichen, kulturellen, ökologischen und sozialen Qualitäten erarbeitet das Planungsamt bis Juni 2019 auf der Grundlage von §94 Abs. 2 BPG einen behördenverbindlichen Teilrichtplan. Dieser beinhaltet mindestens die drei Schwerpunktthemen Nutzungen und Funktionen, Grün- und Freiraum und Mobilität.
3. Für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erarbeitet das Planungsamt bis 2020 auf der Grundlage von §94 Abs. 2 BPG einen behördenverbindlichen Teilrichtplan.
4. Die Gemeinde Riehen passt ihren kommunalen Richtplan in regelmässigen Abständen an und prüft das Erstellen von behördenverbindlichen Teilrichtplänen (94 Abs. 2 BPG) für Entwicklungsschwerpunkte.

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### 1) Gundeldingen (in Erarbeitung)

Der seit 2014 sich in Erarbeitung befindende Stadtteilrichtplan Gundeldingen ist eine wichtige Grundlage zur qualitativen Verbesserung in den Bereichen Nutzungen und Funktionen, Grün- und Freiraum und Mobilität in den nächsten 15 bis 20 Jahren. Als integrales Abschlussprodukt der Schwerpunktmassnahme «Stadtentwicklung Basel Süd/Gundeli Plus» bündelt der Stadtteilrichtplan die Ergebnisse vergangener Arbeiten und neue Erkenntnisse zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Lebensraum Gundeldingen. Die anerkannten Quartierorganisationen, die betroffene Bevölkerung, das lokale Gewerbe und weitere Interessierte werden in die Planung und Umsetzung einbezogen.

Zukünftige Nutzungspotenziale und Optionen zur Verbesserung des öffentlichen Raums werden erfasst und behördenverbindlich festgehalten. Laufende Projekte in Gundeldingen sowie seiner unmittelbaren Umgebung werden in ihren räumlichen Wirkungen koordiniert, beispielsweise die bessere Vernetzung in den Dreispitz und die Anbindung über die Bahnhofflächen Richtung Innenstadt. Insbesondere orientiert sich der Stadtteilrichtplan am Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen und nimmt dessen längerfristige Massnahmen auf.

Unter dem Thema Mobilität werden Verbesserungen und Optimierungen für alle Verkehrsmittel geprüft. Dies sind insbesondere eine Reduktion des quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehrs, eine optimierte ÖV-Erschliessung sowie eine Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen im Quartier und mit den umliegenden Stadtteilen.

### 2) Klybeck/Kleinhüningen (in Erarbeitung)

Die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, und mit ihnen grosse Teile der dortigen Industrie- und Logistikareale, stehen vor tief greifenden strukturellen Veränderungen. Mehrere Grossprojekte und Arealentwicklungen werden die räumliche Entwicklung des Gebiets prägen.

Bund und Kanton schaffen die planerischen und finanziellen Voraussetzungen für ein neues trimodales Containerterminal und ein neues Hafenbecken auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof, welche das Güterverkehrswachstum auf der Nord-Süd-Achse mit Verbesserungen für den Schiffs- und Bahntransport auffangen sollen (s. M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen).

Durch diese neue Infrastruktur wird der Hafen in seiner Funktion gestärkt. Zusammen mit weiteren räumlichen Veränderungen wie einer Verlagerung des bestehenden Hafeneisenbahnhofs entsteht zudem die Möglichkeit, bisherige Hafeneareale umzunutzen (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen – Klybeckquai/Westquai und Altrheinweg sowie M1.2 Tram – Tramverbindung Kleinhüningen – Hunningue).

Die Hafen- und Stadtentwicklung umfasst den baselstädtischen Teil der trinationalen Entwicklung 3Land (s. A2 3Land).

Die von BASF und Novartis teils schon heute und zukünftig nicht mehr benötigten Arealteile ihrer Werkareale im Klybeck sollen einer neuen Nutzung zugeführt und zugänglich gemacht werden. Es soll ein neues Quartier mit Nutzungen für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur entwickelt werden (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen – Klybeck). Die Entwicklung soll in Abstimmung mit den Grundeigentümern, den benachbarten Entwicklungsgebieten sowie den umliegenden Quartieren stattfinden.

Der Stadtteilrichtplan umfasst das Gebiet der beiden heutigen Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck sowie die Arealteile der oben genannten Projekte.

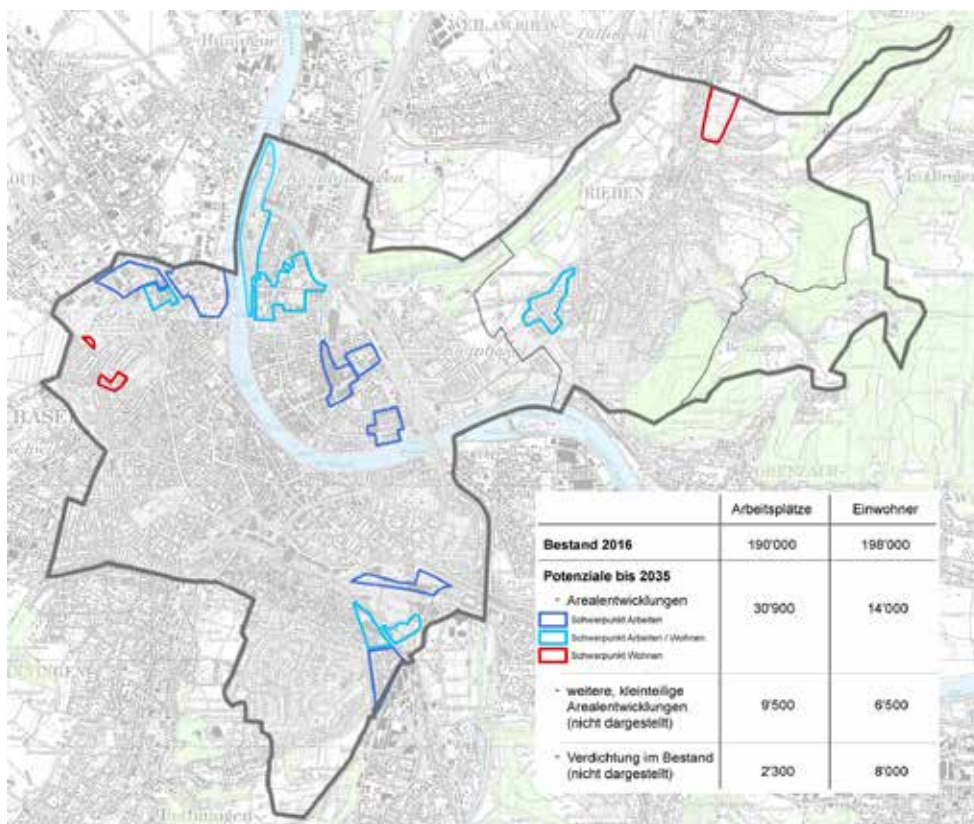
Es ist die Aufgabe des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck, die Strategie der Raumentwicklung für den Stadtteil zu erarbeiten und festzuhalten. Für jeden Teilbereich (Klybeckplus, Hafen- und Stadtentwicklung, bestehende Quartiere Kleinhüningen und Klybeck etc.) bestehen unterschiedliche Anforderungen, Akteure und Themen. Den komplexen Rahmenbedingungen und vielfältigen Projektbestandteilen ist Rechnung zu tragen. Die Planungen in den einzelnen Teilbereichen sind integral zu betrachten, aufeinander abzustimmen und die wechselseitigen Auswirkungen aufzuzeigen. Übergeordnete Planungen wie etwa die Verkehrs- und Freiraumentwicklung werden im Gesamtkontext betrachtet.

Dabei soll die Identität der bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erhalten und die bestehenden Einrichtungen/Infrastrukturen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt und die Erschliessung, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr, verbessert werden.

Der Stadtteilrichtplan wird durch eine öffentliche Mitwirkung begleitet und im Rahmen einer Planaufgabe zur Diskussion gestellt. Er bildet die behördenverbindliche Basis für die eigentümerverbindliche Nutzungsplanung.

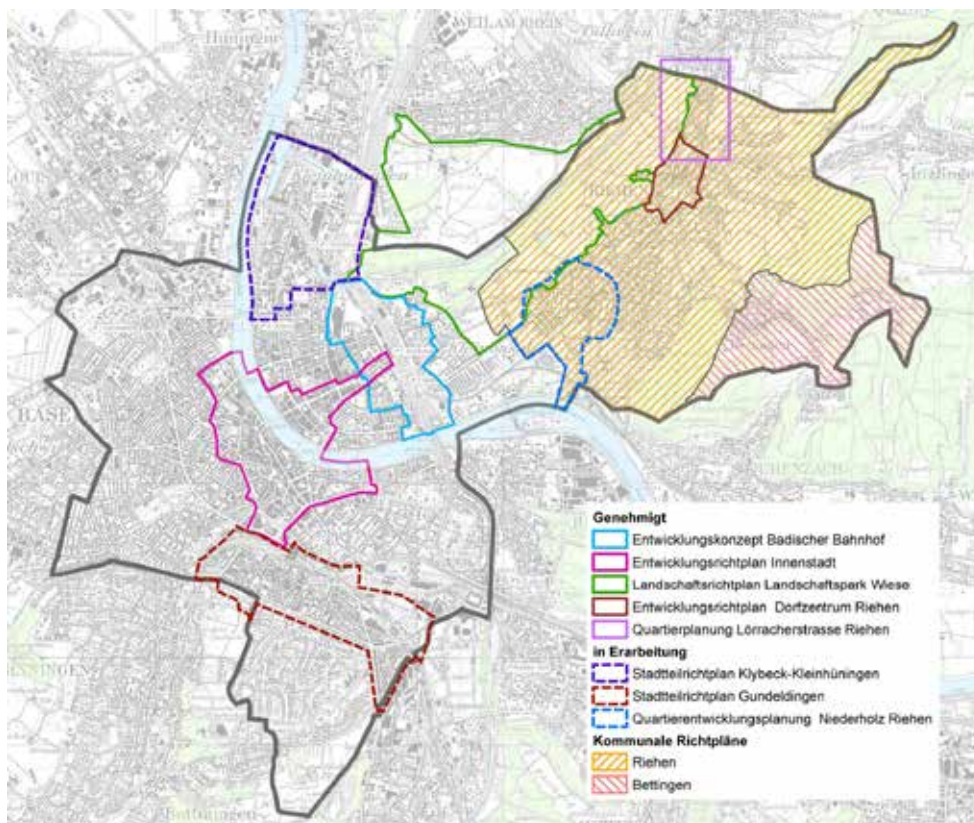
### 3) Gemeinde Riehen

Die Gemeinde Riehen passt ihren kommunalen Richtplan bei Bedarf an. Dieser ist Grundlage für Teilrichtplanungen. Bislang gibt es neben dem kommunalen Richtplan noch den Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum sowie die Quartierplanung Lörracherstrasse. Etwaig wird eine Teilrichtplanung für das Gebiet Niederholz erstellt. Hierbei wird das Zusammenwirken von Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe, Grün- und Freiräumen sowie Mobilität aufgezeigt und die Zentrumsentwicklung bei der S-Bahn-Haltestelle Niederholz dargelegt.



Quelle: Kartendaten: PKSO 2011, swisstopo; Darstellung: Planungsamt

Abb. 1: Entwicklungspotenziale im Siedlungsgebiet



Quelle: Kartendaten: PKSO 2011, swisstopo; Darstellung: Planungsamt

Abb. 2: Teilrichtpläne



## S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume

### Ausgangslage

Siedlungsgliedernde Freiräume betonen den Siedlungsrand und gestalten das Landschaftsbild. Sie tragen dazu bei, dass Übergänge zwischen Gemeinden visuell wahrnehmbar bleiben. Sie übernehmen wie Siedlungsfreiräume diverse Funktionen: Sie sind bedeutend für die Naherholung, leisten einen Beitrag zum Frischluftaustausch und zur Wärmeregulation und erfüllen eine wichtige Funktion als Lebensraum, Trittsteinbiotop und Teil des Biotopverbundes. Trotz ihrer gliedernden Funktion sind sie keine Grenzräume, sondern vielmehr Verbindungsräume zwischen Städten und Gemeinden.

Der siedlungsgliedernde Freiraum im Gebiet Bäumlihof/Landauer/Rheinacker teilt das Siedlungsgebiet zwischen Basel und Riehen. Der siedlungsgliedernde Freiraum Riehen/Stetten an der Landesgrenze zu Deutschland verhindert das Verschmelzen der Siedlungsentwicklung von Lörrach und Riehen. Und der siedlungsgliedernde Freiraum im Gebiet Riehen/Bettingen trennt die beiden Gemeinden räumlich voneinander.

### Zielsetzungen

Siedlungsgliedernde Freiräume bleiben erhalten und werden in ihren Funktionen gestärkt. Ziel dabei ist es, Siedlungsränder zu betonen und heute noch erlebbare Freiräume zwischen Siedlungsgebietsteilen vom Siedlungsdruck zu entlasten. Darüber hinaus erfüllen sie landschaftsästhetische, ökologische und lufthygienische Funktionen.

Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche innerhalb der siedlungsgliedernden Freiräume gilt es zu koordinieren.

### Strategie/ST

2, 10

### Leitsätze

3, 5, 12, 35, 37, 38

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die siedlungsgliedernden Freiräume dienen der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung, der landschaftlichen Entwicklung und der ökologischen Vernetzung.
- B. Bauten und Anlagen und damit einhergehende Nutzungen müssen diese Zielsetzungen berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Im Gebiet Rheinacker Basel (Basel Ost), welches ein Teilgebiet des siedlungsgliedernden Freiraumes Bäumlhof/Landauer/Rheinacker ist, koordiniert das Planungsamt die raumrelevanten Interessen und Nutzungen zur Sicherung des Entwicklungspotenzials für künftige Planungen.
2. Für den siedlungsgliedernden Freiraum Riehen/Stetten ist im Rahmen der Nutzungsplanung durch die Gemeinde Riehen aufzuzeigen, wie eine mögliche S-Bahn-Haltestelle, Bebauung und siedlungsgliedernde Funktion aufeinander abgestimmt werden. Dabei stimmt sie sich auch im Rahmen des gemeinsamen Projekts «Am Zoll Lörrach Riehen» mit der Stadt Lörrach ab.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Siedlungsgliedernder Freiraum Bäumlhof/Landauer/Rheinacker	Festsetzung
b)	Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Bettingen	Festsetzung
c)	Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Stetten	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### **a) Siedlungsgliedernder Freiraum Bäumlhof/ Landauer/Rheinäcker**

Eingebettet zwischen dem Landschaftspark Wiese und dem Rhein liegt der siedlungsgliedernde Freiraum zwischen der Stadt Basel und der Gemeinde Riehen. Ausgestattet mit Sportplätzen, Familiengärten und grosszügigen Grünflächen ist der Raum ein beliebter Naherholungsort im Kanton Basel-Stadt. Trotz bestehender Siedlungsstrukturen ist der Raum durchlässig und übernimmt eine siedlungsgliedernde Funktion.

Nach der Ablehnung der Stadtrandentwicklung Basel Ost mittels Volksabstimmung 2014 liegen für das Gebiet zurzeit keine Entwicklungsplanungen vor. Es gilt, das Entwicklungspotenzial für künftige Planungen zu sichern. Entsprechend sind Nutzungsansprüche innerhalb des siedlungsgliedernden Freiraums untereinander zu koordinieren.

Mit Auslaufen der Familiengartenverträge im Jahr 2025 sollen nach einer Standortbestimmung strategische Überlegungen zur langfristigen Nutzung des Raumes ab 2019 in Angriff genommen werden. Hierbei sind Nutzungsansprüche an die Fläche südlich der Bäumlhofstrasse zu berücksichtigen

und der Verlauf der Grenze des Siedlungsgebiets zu überprüfen. Dabei ist auch das Inventar der schützenswerten Naturobjekte und das Biotopverbundkonzept des Kantons Basel-Stadt zu beachten.

### **b) Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Bettingen**

Der weitgehend unverbaute Korridor ist eine wichtige ökologische Verbindungsachse zwischen dem Waldgebiet auf dem Ausserberg, dem Landwirtschaftsgebiet Mittelberg und dem Erholungsraum Wenkenpark. Diese Vernetzungsfunktion soll erhalten und gestärkt werden. Dazu sind die Massnahmen des Biotopverbundkonzeptes Kanton Basel-Stadt zu beachten.

### **c) Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Stetten**

Der Korridor zwischen Stettenfeld, Oberfeld und Maienbühl erlangt durch die Siedlungsentwicklung und nahe Grenzbebauung auf Lörracher Seite zusätzliche Bedeutung. Der siedlungsgliedernde Freiraum entlang der Landesgrenze soll ein siedlungsverbindender Freiraum werden, der sowohl Raum bietet für Freizeitanlagen als auch ökologische Funktionen erfüllt. Es gilt, die Überlegungen zum siedlungsgliedernden Freiraum Riehen/Stetten mit dem gemeinsamen Projekt «Am Zoll Lörrach Riehen» zusammen mit der Stadt Lörrach abzustimmen.

## S1.3 Vertikale Verdichtung

### Ausgangslage

Vertikale Verdichtung ist eine Form baulicher Verdichtung, die über die jeweils historisch gewachsenen städtebaulichen Strukturen hinausgeht. In Abgrenzung zu den im Objektblatt S1.4 thematisierten Hochhäusern widmet sich dieses Objektblatt Gebäuden, die zwar von den in den Grundzonen definierten Höhenbeschränkungen abweichen, die Hochhausgrenze von 30 Metern jedoch nicht erreichen. Bei den Gebieten der vertikalen Verdichtung handelt es sich demnach nicht um Hochhausgebiete im Sinne des Hochhauskonzeptes, sondern um Orte in Basel, an denen zugunsten der Erweiterung des städtischen Wohnraumbereiches sowie zur Erweiterung des Angebotes an Arbeitsflächen von der Regelbauweise abgewichen werden kann.

Möglichkeiten für solche baulichen Verdichtungen, die über die grossen Arealentwicklungsplanungen und die im Hochhauskonzept bezeichneten Eignungsräume hinausgehen, bestehen insbesondere dort, wo zum einen eine geeignete städtebauliche Grunddisposition besteht, zum anderen aber auch Eigentümer oder Landnutzer die Bereitschaft und die Ressourcen für eine städtebauliche Neuausrichtung haben. Abweichungen von den gewachsenen städtebaulichen Strukturen erfordern in jedem Einzelfall massgeschneiderte planerische Vorgaben, um die Quartierstrukturen und die Siedlungsentwicklung aufeinander und auf die Verkehrsentwicklung abzustimmen.

### Zielsetzungen

Um im Sinne der Richtplanstrategie der urbanen Qualitätsmaximierung eine hochwertige und stadtverträgliche Verdichtung zu gewährleisten, sind im Zusammenhang mit Massnahmen der vertikalen Verdichtung qualitätssichernde Verfahren durchzuführen.

Durch qualitätssichernde Verfahren sollen die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gesichert und die Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung ausgelotet werden. Die Nutzung der Potenziale erfolgt in der Regel durch die Festsetzung von Bebauungsplänen, die den übergeordneten städtebaulichen Kontext berücksichtigen.

### Strategie/ST

1, 4, 7

### Leitsätze

1, 2, 4, 5, 7, 14, 18, 19, 33

### Grundlagen:

Das Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt (BPG) regelt Gebäudehöhen via Zonenvorschriften. Von der Regelbauweise abweichende Gebäudehöhen werden über Bebauungspläne festgelegt.



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Um im Kanton Basel-Stadt mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, mittels Bebauungsplänen von der Regelbauweise abzuweichen.
- B. Damit eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung gewährleistet ist, erfolgen Massnahmen der vertikalen baulichen Verdichtung, die über die prägenden städtebaulichen Strukturen hinausgehen, nur in geeigneten und mit dem ÖV und Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossenen Gebieten und auf der Grundlage qualitätssichernder Verfahren.
- C. Diese Verfahren sollen insbesondere die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gewährleisten, den nötigen Freiraum sichern und Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung schaffen. Die städtebaulichen Anliegen sind in der Regel über Bebauungspläne zu sichern.

## S1.4 Hochhäuser

### Ausgangslage

Der Richtplan definiert Hochhäuser – in Übereinstimmung mit der Brandschutznorm (Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen, 2015) – als Gebäude mit einer Gesamthöhe von mehr als 30 Metern. Durch ihre sichtbare Mehrhöhe prägen Hochhäuser zusammen mit Industrie- und Sakralbauten den Basler Stadthorizont. Ihre deutliche Mehrhöhe und Präsenz im Stadtbild grenzen Hochhäuser von der im Objektblatt S1.3 thematisierten vertikalen Verdichtung ab.

Hochhäuser üben wichtige städtebauliche, ästhetische und symbolische Funktionen aus: In Gebieten, die als Schwerpunkte der Raumentwicklung (s. S2.1 bis S2.4) gelten, können Hochhäuser in gesteigertem Mass die Zentrumsbildung und dadurch die Strukturierung des Siedlungsgebietes unterstützen. Mit ihnen können Räume, speziell die Gleis-, Fluss- und Strassenverläufe, neu akzentuiert werden. Bei überzeugender Gestaltung und integrierter Funktionalität tragen Hochhäuser zur Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Wohnort bei und erhöhen als Wahrzeichen die Attraktivität der Stadt für Besucher.

Angesichts des erwarteten Wachstums des Kantons Basel-Stadt und des regierungsrätlichen Ziels, mehr Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, werden Hochhäuser zunehmend ein Thema bei Entwicklungen von Transformationsarealen. Durch ihre oftmals besondere Lage in der Stadt und ihre überragende Höhe erweitern Hochhäuser das städtische Angebot an differenzierten Wohn- und Arbeitsflächen.

Im Zusammenhang mit der Konzentration und Standortoptimierung von global tätigen Firmen wie beispielsweise Novartis, Hoffmann-La Roche und Messe Schweiz geben Hochhäuser expandierenden Firmen den nötigen Spielraum. Die Hochhausbauten der Roche und der Novartis sind dafür exemplarisch. Hochhäuser sind Symbole einer dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung.

Aufgrund der besonderen räumlichen Wirkung von Hochhäusern wurde im Jahr 2010 ein Hochhauskonzept für Basel erarbeitet (s. Hochhäuser in Basel, 2010). Es dient der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklungsziele und der übergeordneten kantonalen Interessen. Neben den gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen gilt das Konzept als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben. Ein darin enthaltener Konzeptplan ist eine orientierende Grundlage für die Planung von Hochhäusern.

Zum Schutz vor übermässiger Beschattung benachbarter Liegenschaften durch Bauten ist die Regelung des Lichteinfallswinkels (Art. 23 und 63 f. BPG) und des 2-Stunden-Schattens bei mittlerem Sonnenstand (BGE 99 Ia 143; BGE 1C\_539/2011) zu beachten.

### Zielsetzungen

Hochhäuser tragen an geeigneten städtischen Lagen zum Ziel der Verdichtung des Siedlungsgebiets bei. Sie akzentuieren besondere städtebauliche Lagen, dienen der Zentrumsbildung an gut erschlossenen und stark frequentierten Orten und unterstützen Transformationsprozesse. Hochhäuser bieten Expansionspotenzial auf bestehenden Arealen und können repräsentative Wirkung entfalten. Darüber hinaus erweitern sie das Spektrum an urbanem Wohnraum mit teilweise guten Aussichtsagen.

Da Hochhäuser städtebaulich sehr stark prägende Elemente sind, müssen diese sorgfältig in den Stadtkontext integriert werden. Daher werden an Hochhäuser im Vergleich zur Regelbauweise erhöhte Anforderungen gestellt und Varianzverfahren zur Qualitätssicherung eingefordert.

### Strategie/ST

1, 4, 7

### Leitsätze

1, 2, 4, 5, 7, 14, 18, 19, 33

### Grundlagen:

Das Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt (BPG) regelt Gebäudehöhen via Zonenvorschriften. Von der Regelbauweise abweichende Gebäudehöhen werden über Bebauungspläne geregelt.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Als Hochhäuser gelten Gebäude, deren Gesamthöhe 30 Meter überschreitet.
- B. Hochhäuser bedingen einen Bebauungsplan. Ausgenommen sind Gebäude bis zu einer Höhe von 40 Meter in der Industrie- und Gewerbezone.
- C. Die Baubewilligung eines Hochhauses setzt ein Varianzverfahren unter Beteiligung der zuständigen Instanzen des Kantons voraus.
- D. Bei der Planung von Hochhäusern ist der Umgang mit der städtebaulichen Situation zu klären und darzulegen.
- E. Neben der Eignung des Standortes in städtebaulicher Hinsicht, der hohen Qualität der Baute in ihrer Erscheinungsform und neben der Minimierung des Schattenwurfs auf Nachbarliegenschaften durch gute Positionierung ist darauf zu achten, dass Hochhäuser mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erreichbar und mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen sind; im Einzugsbereich von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen liegen; den historischen, geschützten Gebäudebestand berücksichtigen; innovative technologische Lösungen integrieren (Energieeffizienz/-produktion, Bauökologie); keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen (indem u.a. die Belange des Vogelschutzes beachtet und die klimatischen Auswirkungen dargelegt sind); gegebenenfalls zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglichen und die naturräumliche Vernetzung unterstützen.
- F. Bei der Bewilligung von Hochhausbauten sind die Hindernisbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirport von 1989 zu beachten. Insbesondere sind die Horizontalebene und die konische Fläche zu berücksichtigen.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Hochhauskonzept (2010) wird vom Planungsamt im Zeitraum von fünf bis zehn Jahren oder bei Bedarf angepasst.

## S1.5 Siedlungsfreiraum

### Ausgangslage

Sowohl urbane als auch landschaftliche Freiräume in ausreichender Quantität, hoher Qualität und mit geeignetem Gebrauchswert sind für die Lebensqualität zentral. Unabhängig von Eigentum, Benutzbarkeit und Zugänglichkeit erfüllen Freiräume verschiedene Funktionen und haben dementsprechend unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht zu werden. Freiräume sind Begegnungsräume und somit Orte des Austausches und der Integration. Sie bieten die Möglichkeit zu Bewegung, Sport und Spiel und dienen der Ruhe und Erholung. Je nach Versiegelungsgrad sind Freiräume bedeutende Lebensräume für Flora und Fauna, erfüllen eine Vernetzungsfunktion und üben einen positiven Einfluss aufs Stadtklima aus.

Die Freiräume in Basel-Stadt umfassen Parks, Plätze, Quartierstrassen, Freizeitgärten, Friedhöfe, Spiel- und Sportanlagen, private Innenhöfe und Gärten, den Zoo und den Tierpark Lange Erlen sowie den Rheinraum und die Erholungsräume der Landschaft. Die Bevölkerungsbefragung aus dem Jahr 2015 zeigt, dass Grünanlagen und Parks der Basler Bevölkerung sehr wichtig sind. Ihre Zufriedenheit mit den Parks und Grünanlagen nimmt seit Anfang 2000 zu. Die in den letzten Jahren erneuerten Grünanlagen wie Claramatte, St. Johanns-Park und Voltamatte erfreuen sich grosser Beliebtheit und werden sehr intensiv genutzt.

Das Freiraumkonzept (2004) für die Stadt Basel formuliert – unter Beachtung der grenzüberschreitenden Erholungs-, Bewegungs- und ökologischen Funktionen – Massnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Neuschaffung von Grün- und Freiräumen und benennt den Koordinationsbedarf für die erwünschte städtebauliche Entwicklung. Unter Beachtung der durch Grenzen beengten Lage der Stadt, die im Zentrum ausserstädtischer und ausserkantonaler Landschafts-, Grün- und Freiräume liegt, ist die Grünraumversorgung genügend bis gut; einige Stadtquartiere weisen aber eine schlechte Versorgung auf. Der Rhein und seine Ufer nehmen im Stadtgefüge einen zentralen Platz ein und sind als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume sehr geschätzt.

### Zielsetzungen

In Abstimmung mit den Anforderungen für die städtebauliche Entwicklung, für Wirtschaft und Verkehr gilt es, das Freiraumangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln. Ziel ist es, eine hohe Freiraumqualität zu gewährleisten.

In Gebieten mit einer schlechten Freiraumversorgung wird eine Verbesserung angestrebt. Der Kanton berücksichtigt veränderte Bedürfnisse bei der Neu- und Umgestaltung von öffentlichen Freiräumen. Die vielfältigen Freiraumangebote sollen die Bevölkerung zu mehr Bewegung animieren.

Bei Arealentwicklungen, die zu Nutzungsverdichtungen führen, ist der Bedarf nach neuen Freiräumen und der Erhalt oder Ersatz bestehender ökologischer Qualitäten in die Planungen einzubeziehen.

Die Rheinufer sind als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume instand zu halten und weiter aufzuwerten. Ihre Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr aus den umliegenden Gebieten gilt es zu fördern.

Die Zugänglichkeit zu grösseren, auch ausserkantonalen Naherholungsgebieten ist zu erweitern. Anbindungen mittels Fuss- und Veloverkehr sind hierbei zu bevorzugen.

### Strategie/ST

2, 3, 5, 9, 10

### Leitsätze

3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 30, 37



PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton wirkt darauf hin, dass bei baulichen Veränderungen eine bedarfsgerechte Freiraumentwicklung gesichert ist bzw. das Freiraumangebot erhöht wird.
- B. Für eine bessere Nutzbarkeit werden öffentliche Freiräume qualitativ aufgewertet und optimal mit den umliegenden Siedlungsgebieten sowie mit den Fuss- und Veloverkehrsrouten verknüpft.
- C. Bei sich bietender Gelegenheit sollen im ganzen Stadtgebiet von Basel, aber vor allem in Vorzugsgebieten zur Verbesserung der Freiraumversorgung geeignete Grundstücke in Parkanlagen oder Pocketparks umgewandelt werden. Die Grundstücke können dazu aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und in öffentliche Parkanlagen umgewandelt werden. Alternativ dazu können private Grundstücke oder Teilbereiche davon durch eine Dienstbarkeit öffentlich zugänglich gemacht werden.
- D. Der Rhein und seine Ufer sind unter Berücksichtigung der Personen- und Güterschifffahrt als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume zu stärken. Massnahmen, die der Aufwertung der Rheinufer dienen, sind in Rücksicht auf Wohnen, Arbeiten, Naturschutz und Stadt- und Landschaftsbild auszuführen und berücksichtigen die Sicherheitsanforderungen der Rheinschifffahrt.
- E. Im Rahmen von Planungen, die den öffentlichen Raum betreffen, der Nutzungsplanungen und bei allen sich bietenden Gelegenheiten ist die Förderung von Bewegung und Sport zu berücksichtigen. Ansprüche für Sport und niederschwellige Bewegung sind mit dem Bedürfnis nach Ruheazonen unter Beteiligung von Interessengruppen gleichgewichtig zu berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

- 1. Das Freiraumkonzept Basel (2004) wird bis ca. 2020 durch das Planungsamt angepasst.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung	
a1)	Gundeldingen	Festsetzung
a2)	Matthäus	Festsetzung
a3)	St. Johann	Festsetzung
b)	Freiraumerweiterung/ Naherholungsgebiete	
b1)	Riehen Stettenfeld	Festsetzung

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung

Die Freiraumversorgung in den Quartieren Gundeldingen, Matthäus und St. Johann ist vergleichsweise mit anderen baselstädtischen Quartieren gering. Im Sinne einer verbesserten Freiraumversorgung sollen mit gezielten Massnahmen vor allem in diesen Gebieten die Defizite ausgeglichen werden.

#### a1) Gundeldingen

Das dicht bebaute Quartier weist einen hohen Anteil an Mischnutzungen auf. Strassenzüge mit wenigen kleinen Platzanlagen prägen das Quartier und haben grosse Bedeutung als Bewegungs- und Freizeiträume. Es gilt, das Gebiet insgesamt aufzuwerten und die Potenziale zu nutzen. Die notwendigen Planungsprozesse und Massnahmen im Raum Gundeldingen/Basel Süd werden in Form einer integralen Stadtteilentwicklungsplanung koordiniert (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets). Mittels des Grün- und Freiraumkonzepts soll der öffentliche Raum gezielt aufgewertet und auch private Initiativen für mehr Grün unterstützt werden. Das Quartier soll besser an die Naherholungsgebiete Bruderholz und Brüglinger Ebene angeschlossen werden.

#### a2) Matthäus

Trotz Rheinufer, Erasmusplatz und Matthäuskirchplatz sind vergleichsweise wenig öffentliche Freiräume vorhanden. Viele private und halböffentliche Freiräume sind nicht oder nur schlecht nutzbar (Gewerbeinnenhöfe); es besteht ein Mangel an Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Verbessert wurde die Situation durch die Fertigstellung des Quartierparks auf der Erlenmatt. Über die Erlenmatt konnte auch die Wegeverbindung in Richtung des Landschaftsparks Wiese aufgewertet werden. Wenig attraktiv sind die Hauptfussgängerrouen entlang der Hauptverkehrs- und Haupt-sammelstrassen.

#### a3) St. Johann

Das durch den Durchgangsverkehr geprägte Quartier weist trotz einigen ruhigen Spazierstrassen Lücken im Wegenetz zu Grünanlagen auf. Im Bereich der städtischen Wohn- und Gewerbegebiete sind die Frei- und Grünräume sowie die Freiraumvernetzung intern und in die Nachbarsräume zu verbessern.

### b) Freiraumerweiterung/Naherholungsgebiete

#### b1) Riehen Stettenfeld

Das Gebiet Stettenfeld befindet sich grossmehrheitlich in der Wohnzone. Das Gebiet soll in einem zweistufigen Planungsverfahren entwickelt werden. Im Rahmen der ersten Stufe, der Zonenplanrevision, wurde festgelegt, dass 35% des Perimeters als öffentliche Grünfläche ausgewiesen werden. Die Fläche dient der Naherholung sowie dem ökologischen Ausgleich und der ökologischen Vernetzung. Weitere 10% stehen für Freizeit- und Sportanlagen zur Verfügung.

## S1.6 Ortsbildschutz

### **ISOS – Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung**

Das Ortsbild trägt zur Identität der Bevölkerung mit ihrem Lebensraum bei. Mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) hat der Bund auf der Basis untereinander vergleichbarer Ortsaufnahmen mithilfe von systematischen Beurteilungskriterien – im Kontakt mit den kantonalen Denkmalpflege- und Planungsfachleuten – Grundlagen erarbeitet, die Aussagen über die Bedeutung der Ortsbilder machen.

Das ISOS unterscheidet zwischen Ortsbildern von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung, dies betrifft u.a. Weiler, Städte, Dörfer, Industrie- und Klosteranlagen.

Das ISOS dient als Grundlage für Planungen des Bundes, in Kantonen oder Gemeinden; Denkmal- und Ortsbildpflege ziehen das ISOS als Planungs- und Entscheidungshilfe bei. Direkte Rechtswirksamkeit entfaltet das ISOS bei der Erfüllung von Bundesaufgaben. Bei der Erfüllung delegierter Bundesaufgaben nach Art. 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) – wie Ausnahmegewilligungen für das Bauen ausserhalb der Bauzone, Erteilung von Rodungsbewilligungen, Bewilligungen von Mobilfunkanlagen – ist die in Art. 7 NHG festgelegte Begutachtungspflicht durch die Eidgenössische Kommission für Natur- und Heimatschutz (ENHK) und/oder durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) zu beachten sowie auf die durch die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege vorzunehmende Triage zu achten.

Für die Erfüllung kantonaler Aufgaben hat das ISOS in Basel-Stadt zwar keine direkte rechtliche Wirkung, weil der Kanton – im Gegensatz zu anderen Kantonen – den Inhalt des ISOS nicht in die kantonale Gesetzgebung aufgenommen hat. Den Schutzanliegen des ISOS ist aber auch bei der Erfüllung kantonaler Aufgaben, die das Ortsbild betreffen, Rechnung zu tragen (z.B. Zonenplan, Bebauungsplan). Die Schutzanliegen müssen im Rahmen von Interessenabwägungen bei kantonalen Planungen miteinfließen; ein Abweichen von den Schutzanliegen muss durch überwiegende entgegenstehende Interessen begründet sein.

Die Liste der Ortsbilder von nationaler Bedeutung im Kanton Basel-Stadt wurde vom Bundesrat Ende Oktober 2005 festgesetzt. Sie umfasst Basel als «Stadt», Riehen als «verstädtertes Dorf» und St. Chrischona (Bettingen) als «Spezialfall».

### **Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS**

Das Inventar der historischen Verkehrswege IVS wurde zum Schutz der historischen Verkehrswege in der Schweiz ins Leben gerufen. Das Herzstück des IVS bildet das Bundesinventar, ein Inventar nach Art. 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG. Im Bundesinventar sind Wege erfasst, die von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Diese Wege stehen unter besonderem Schutz. Auch Basel-Stadt weist solche Wege auf (Mittlere Brücke, Basel; Weilstrasse, Riehen).

### **Weitere historische Wege im IVS ausserhalb des Bundesinventars**

Im IVS sind aber auch historische Wege erfasst, die nicht gemäss §3 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege (VIVS) unter Schutz stehen. Hier handelt es sich um Wege, die aus verkehrshistorischer Sicht zwar ebenfalls nationale Bedeutung aufweisen, von denen jedoch nur noch der historische Verlauf sichtbar ist, sowie Wege von regionaler oder lokaler Bedeutung, für die die Kantone zuständig sind.

In Basel-Stadt bleiben die kantonalen gesetzlichen Grundlagen für Denkmalschutz (inkl. Denkmalverzeichnis) und die Zonenvorschriften gemäss Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999 prioritär.

### **Strategie/ST**

5

### **Leitsätze**

4, 5, 8

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Kanton und Gemeinden pflegen und erhalten die typischen Ortsbilder, die Denkmäler und Kulturgüter sowie die historischen Verkehrswege.
- B. Kanton und Gemeinden ziehen die Bundesinventare ISOS und IVS als Planungshilfe bei, so unter anderem beim Umgang mit Baudenkmalern, schützens- oder erhaltenswerten Bauten, Gevierten und Anlagen, bei der Ausscheidung von Zonen, beim Denkmal- und Kulturgüterschutz (inkl. Archäologie) sowie bei der Freiraumplanung (Plätze, Parks, Gartendenkmäler und schutzwürdige Objekte in der Landschaft).
- C. Vor der Festsetzung von Richtplanvorhaben, die in Konflikt mit den Bundesinventaren ISOS oder IVS stehen, ist bei der Lösungssuche oder bei der Bestimmung von Massnahmen die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege einzubeziehen.
- D. Die Bundesinventare ISOS und IVS sind bei der Überarbeitung von Gesetzen und Verordnungen im unter A genannten Zusammenhang zu beachten.



## S1.7 Lärmschutz

### Ausgangslage

Die zunehmende innerstädtische Verdichtung und das steigende Bedürfnis nach Nutzung des öffentlichen Raums führen zu einem vermehrten Aufeinandertreffen lärmiger und lärmempfindlicher Nutzungen. Unterschiedliche Quellen belasten das Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Stadt mit Lärm. Hierzu zählen Verkehrslärm, Lärm aus Industrie- und Gewerbeanlagen sowie Alltags- und Freizeitlärm. Die Vollzugskompetenz liegt nicht für alle Lärmarten beim Kanton. Flug- und Bahnlärm sowie Lärm von Nationalstrassen liegen im Verantwortungsbereich des Bundes (Art. 45 LSV).

Massgebend für den Lärmschutz sind das Umweltschutzgesetz (USG) und die sich darauf stützende Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes. Bei der Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen gilt, dass primär Massnahmen an der Quelle realisiert werden. Erst wenn dies nicht möglich ist, sind Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg bzw. am Gebäude umzusetzen.

Um lärmempfindliche Nutzungsarten vor Lärmimmissionen zu schützen, steht ein System mit Grenzwerten zur Verfügung. Demnach können neue Bauzonen für Wohnnutzungen ausgeschieden sowie noch nicht erschlossene Bauzonen überbaut werden, wenn die Lärmimmissionen die Planungswerte (PW) nicht überschreiten (Art. 24 USG). Bei Umzonungen von bereits erschlossenen Gebieten oder Bau von neuen Gebäuden innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW) (Art. 22 USG, Art. 31 LSV). Der Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP) legt für Lärm aus ortsfesten Anlagen (wie Strassen- und Bahnlärm oder Industrie- und Gewerbelärm) fest, welches Mass an Lärmimmissionen an welchen Orten erlaubt ist.

Für den Alltags- und Freizeitlärm gibt die Gesetzgebung keine Grenzwerte vor. Lärmschutzmassnahmen müssen via Einzelfallbeurteilungen direkt auf das USG abgestützt werden. Zur Interessenabwägung werden in diesen Fällen Einschätzungen der realen Verhältnisse vor Ort sowie planerische Grundlagen wie z.B. der Lärmempfindlichkeitsstufenplan oder der Entwicklungsrichtplan Innenstadt (vgl. S2.4 Ortszentren) herangezogen.

Als Planungs- und Beurteilungsinstrument von Alltags- und Freizeitlärm in Gebieten des öffentlichen Raums mit besonders hohem Nutzungsdruck sieht das kantonale Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums (NöRG) die speziellen Nutzungspläne (SNUP) vor. Die SNUPs übernehmen inskünftig u.a. die Funktionen der bisherigen Bespielungspläne und des Boulevardplans.

### Zielsetzungen

Zur Reduzierung des Strassenverkehrslärms werden Geschwindigkeitsreduktionen, der Einbau lärmarmen Strassenbeläge sowie eine Beschränkung der Verkehrsmenge unter Erwägung von ökonomischen Instrumenten wie Fahrtenmodelle geprüft. Darüber hinaus werden Standorte für Nutzungen mit grosser Verkehrserzeugung auf die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet (vgl. S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen).

Bei Lärm durch Industrie- und Gewerbeanlagen können Emissionen an der Quelle durch den Einbau von Schalldämpfern, Einhausungen sowie einer lokalen Quellenverlagerung reduziert werden. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg wie Lärmschutzwände, Überdeckungen und Tunnel sind aufgrund ihrer einschneidenden Wirkung im innerstädtischen Bereich nur selten geeignet. Diese Massnahmen werden nur im Bereich von Hochleistungsstrassen und Eisenbahnlinien einzelfallbezogen geprüft. Werden trotz Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg die massgebenden Grenzwerte überschritten, so sind Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster) zu ergreifen.

Bei städtebaulichen Entwicklungsprojekten wird geprüft, ob die massgebenden Grenzwerte eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, so ist deren Einhaltung durch die Anordnung unterschiedlich empfindlicher Nutzungen sowie durch städtebauliche (Anordnung von Gebäudekörpern) oder architektonische (baulich, gestalterisch) Massnahmen zu prüfen. Hierbei ist auf die Qualität der Wohnungen sowie die Schaffung ruhiger Aussenräume im Lärmschatten der Gebäude zu achten.

Kulturelle Interessen sollen in Abwägung mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch in zentrumsnahen Lagen Platz finden. Gleichzeitig wird mit der Schaffung ruhiger Aussenräume eine Verbesserung der akustischen Aufenthaltsqualität angestrebt. Zur Vereinbarkeit von Alltags- und Freizeitlärm und lärmempfindlichen Nutzungen können Partizipationsprozesse zu tragfähigen Lösungen führen. Mit einer sorgfältigen Abwägung zwischen den unterschiedlichen Interessen soll eine Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt erreicht werden.

Im Kanton Basel-Stadt sollen bezüglich Fluglärm auch in Zukunft Planungswertüberschreitungen vermieden werden. Der Kanton nimmt dazu auf die Betriebsregeln des EuroAirport (EAP) entsprechenden Einfluss. Zur Überprüfung der Lärmbelastung aus dem Flugverkehr muss der Bund in regelmässigen Abständen einen aktuellen Fluglärmkataster zur Verfügung stellen.

**Strategie/ST 5, 11**

**Leitsätze 6, 10, 11, 17, 19, 42, 46, 48**

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu vermindern, sind primär Massnahmen an der Quelle zu treffen. Durch planerische, bauliche und verkehrssteuernde Massnahmen ist eine Reduktion des Verkehrslärms anzustreben. Insbesondere sollen verkehrsintensive Anlagen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden.
- B. Bei Infrastrukturvorhaben des Bundes setzt sich der Kanton bereits in der Planungsphase für lärmverträgliche Lösungen ein.
- C. An Lagen mit IGW-Überschreitungen aus dem Strassenverkehr wird durch den Kanton eine finanzielle Beteiligung an den Einbau von Schallschutzfenstern geleistet.
- D. Der mit der angestrebten innerstädtischen Verdichtung einhergehenden Herausforderung an die räumliche Abstimmung zwischen lärmiger und lärmempfindlicher Nutzung wird mit sinnvollen raumplanerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen begegnet.
- E. Die Schaffung akustisch angenehmer und auch ruhiger Aussenräume ist anzustreben.
- F. Lärmintensives Gewerbe soll in geeigneten Gebieten einen Standort finden.
- G. Kulturelle Interessen sollen in Abwägung mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch in zentrumsnahen Lagen Platz finden; die Regelung erfolgt via Gesetzgebung über den öffentlichen Raum.
- H. Der Kanton Basel-Stadt wirkt auf die Betriebsregeln des EuroAirport dahingehend ein, dass Planungswertüberschreitungen aus dem Fluglärm vermieden werden.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Lärmschutz Osttangente	Zwischenergebnis
b)	Lärmschutz Elsässerbahn	Vororientierung
c)	Lärmschutz Neubau-/ Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Lärmschutz Osttangente

Die Osttangente entspricht heute nicht mehr an allen Orten den Vorgaben der Lärmschutzgesetzgebung. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat dementsprechend zwei Projekte zur Reduktion der Lärmbelastung auf der Osttangente gestartet: Mit dem Bau des Rheintunnels soll generell eine Entlastung vom Verkehr als Lärmverursacher erreicht werden. Dieses Projekt wird aber erst ab ca. 2035 wirksam sein. Das generelle Lärmsanierungsprojekt für die Osttangente wurde vom ASTRA zusammen mit dem Kanton bereits gestartet. In diesem Rahmen werden die Lärmimmissionen berechnet und mögliche Massnahmen wie der Einbau eines lärmindernden Belages sowie die Erweiterung und Erhöhung bestehender Lärmschutzwände zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte geprüft. Sobald das definitive Lärmsanierungsprojekt vorliegt (voraussichtlich 2019), erfolgt die öffentliche Planaufgabe. Mit der Umsetzung kann ab 2021 begonnen werden. Des Weiteren werden mit Regierungsratsbeschluss vom 13. September 2016 zusätzliche Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente umgesetzt, welche über das gesetzlich vorgeschriebene Niveau hinausgehen und vom Kanton finanziert werden.

### b) Lärmschutz Elsässerbahn

Bei Grenzwertüberschreitungen entlang von Bahnstrecken werden auf Kosten des Bundes (bei AW-Überschreitung) und mit einem Kostenteiler (50% Bund, 50% Hauseigentümer) Schallschutzfenster eingebaut. Der Kanton übernimmt im Auftrag des Bundes den Einbau der Schallschutzfenster. Die Option eines 4-Gleis-Ausbaus der Elsässerbahn im Abschnitt von Basel SBB bis Basel St. Johann ist im Objektblatt M1.1 Eisenbahn enthalten. Die Dimensionierung der Elsässerbahn hängt von den weiteren Entwicklungen des S-Bahn-Projekts Herzstück ab. Sollte ein Ausbau erfolgen, sind Lärmschutzmassnahmen zu prüfen.

### c) Lärmschutz Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel

Das Gesamtprojekt Aus- und Neubau (ABS/NBS) Karlsruhe – Basel umfasst den durchgehenden viergleisigen Aus- und teilweise Neubau der bestehenden Rheintalbahn der Deutschen Bahn (DB) mit dem Ziel umfassender Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen. Mit den zwei zusätzlichen Gleisen für Güterverkehr, überwiegend in Parallelführung zur bestehenden zweigleisigen Rheintalbahn, wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Verkehrszunahme, insbesondere durch die Neuen Alpentransversalen (NEAT), sichergestellt. Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens werden Lärmschutzmassnahmen geprüft und umgesetzt.

## S1.8 Störfallvorsorge

Wer Anlagen betreibt oder betreiben will, die bei ausserordentlichen Ereignissen den Menschen oder seine natürliche Umwelt schwer schädigen können, hat zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt die notwendigen Massnahmen zu treffen (s. Art. 10 USG).

Zu diesen Anlagen gehören Betriebe, in denen bestimmte Mengen an gefährlichen Stoffen, Zubereitungen oder Sonderabfälle vorhanden sind oder die Tätigkeiten mit gentechnisch veränderten oder pathogenen Mikroorganismen der Klasse 3 und 4 durchführen (s. Art. 1 StFV).

In Basel-Stadt ist die Störfallvorsorge wegen der hohen Bevölkerungsdichte, der Nutzungsmischung und des Verlaufs der Transportachsen eine besondere Herausforderung. Da das Baugebiet mehrheitlich überbaut ist, die noch unbebauten Bauzonen als Wohn- oder Mischgebiet deklariert und die grenznahen Gebiete im Nachbarkanton sowie in den Nachbarländern intensiv genutzt sind, gibt es wenig Alternativstandorte für Betriebe oder Transportachsen mit einem Störfallrisiko. Eine Mehrzahl der in Umsetzung oder in Planung befindlichen Grossprojekte (mit oder ohne eigenes Störfallrisiko) liegt in nächster Nähe einer risikorelevanten Anlage oder Transportachse.

Im Kanton Basel-Stadt sind alle Betriebe im Geltungsbe-  
reich der Störfallverordnung im Verzeichnis der Gefahren-  
quellen erfasst (§5 USG BS). Dieses ist als Spezialkarte  
«Risikokataster» auch via Internet einsehbar.

Ebenfalls von der Störfallverordnung erfasst sind die Ver-  
kehrswege, auf denen in relevanten Mengen gefährliche  
Güter auf der Schiene, der Strasse sowie dem Rhein  
transportiert oder umgeschlagen werden. Im Kanton Basel-  
Stadt sind das beim Schienenverkehr die Eisenbahn-Transit-  
güterstrecken auf den Abschnitten Grenze Deutschland/  
Schweiz (Weil am Rhein) – Badischer Bahnhof – St. Jakob  
und Grenze Frankreich/Schweiz (Saint-Louis/St. Johann) –  
Bahnhof SBB/Basel SBB Güterbahnhof (Wolf) – St. Jakob  
sowie die Bahnstrecke Badischer Bahnhof – Grenze CH/D  
nach Grenzach. Auf dem Rhein ist die gesamte Flussstrecke  
auf dem Kantonsgebiet betroffen, da bis in die Schweizer  
Rheinhäfen im Kanton Basel-Landschaft relevante  
Mengen an gefährlichen Gütern transportiert werden. Im  
Strassenverkehr weisen in erster Linie die Nationalstrassen  
A2/A3 (Ost- und Nordtangente) relevante Mengen gefährlicher  
Güter auf. Die wichtigsten Umschlagsstellen für gefährliche  
Güter befinden sich im Basel SBB Güterbahnhof  
(Wolf), beim Rangierbahnhof der DB sowie im Hafen Klein-  
hüningen. Raumwirksame Störfallrisiken bestehen überdies  
im Zusammenhang mit Rohrleitungen. Im Kanton Basel-  
Stadt betrifft dies die Erdgashochdruckleitung Riehen/Klein-  
hüningen.

Störfallrisiken sind wie Naturgefahren wichtige Faktoren,  
die die räumliche Planung im dicht besiedelten Raum be-  
einflussen und deshalb bei allen raumwirksamen Tätigkei-  
ten zu berücksichtigen sind.

Es gehört zu den grundlegenden Aufgaben der Raumpla-  
nung, mit ihren Instrumenten zum Vollzug der Umwelt-  
schutznormen und der Störfallvorsorge beizutragen. Dies  
gilt insbesondere dort, wo das Störfallvorsorgerecht nicht  
selber greift, nämlich wenn

- eine neue Nutzungsplanung zusätzliche Nutzungen  
in der Nähe einer der Störfallverordnung unterstehenden  
Anlage zulässt oder
  - eine bereits bestehende Nutzungsplanung solche zu-  
sätzlichen Nutzungen nicht verhindert,
- sodass in beiden Fällen das Risiko für Bevölkerung oder  
Umwelt über das tragbare Mass ansteigen könnte.

Während bei bestehenden Nutzungsplänen Einschränkungen  
schon aus enteignungsrechtlichen Gründen schwieriger  
zu realisieren sind, soll die raumplanerische Interessen-  
abwägung im Sinne der Störfallvorsorge bei der Änderung  
oder der Erstellung von neuen Nutzungsplänen regelmä-  
ssig und gezielt vorgenommen werden.

Die nachfolgenden Vorgaben dienen deshalb dem Ziel, der  
raumplanerischen Interessenabwägung im Sinne der Stör-  
fallverordnung eine konkrete und systematische Grundlage  
zu geben und die diesbezüglichen Tätigkeiten der kanton-  
alen Nutzungsplanung und der Fachstelle für Störfallvor-  
sorge miteinander abzustimmen.

### Planungsziele

1. Mit einer geeigneten Kombination von Massnahmen an  
der Risikoquelle und planerischen Massnahmen (Nut-  
zungs- und Verkehrsplanung) stellt der Kanton Basel-  
Stadt sicher, dass die Störfallrisiken für Bevölkerung und  
Umwelt jederzeit als tragbar beurteilt werden können.
2. Der Kanton Basel-Stadt engagiert sich für eine grenz-  
überschreitende Abstimmung bei der Störfallvorsorge  
und berücksichtigt die grenzüberschreitenden Aspekte  
der Störfallvorsorge auch in der Siedlungsentwicklung.
3. Den Betrieben mit Gefahrenpotenzial, die bestimmten  
Kriterien wie «sicher», «zukunftsgerichtet», «umweltge-  
recht» und «arbeitnehmerfreundlich» entsprechen, ge-  
währt der Kanton mit sinnvollen raumplanerischen Mas-  
snahmen günstige Betriebs- und Entwicklungsmöglich-  
keiten.

### Strategie/ST

8, 11

### Leitsätze

11, 17, 20, 32, 42, 61, 66



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Konflikte zwischen bestehenden Störfallrisiken und neuen Nutzungsplanungen sollen systematisch und frühzeitig erkannt und nach einem zwischen den Fachstellen für Raumplanung und Störfallvorsorge zu vereinbarenden Verfahren analysiert und entschieden werden. Methodische Grundlage dafür bildet der durch die Arbeitsgruppe «Planungshilfe Raumplanung und Störfallvorsorge» unter der Leitung des Bundesamts für Raumentwicklung ausgearbeitete Vorschlag zur Abwicklung der raumplanerischen Störfallvorsorge.
- B. Der Risikokataster muss bei Planungsentscheiden berücksichtigt werden. Kanton und Gemeinden prüfen bei der Nutzungsplanung die Einwirkungen von Störfällen. Die Ausscheidung neuer Wohnnutzungen bzw. von Nutzungen für empfindliche Personen oder von Nutzungen mit hoher Personendichte in der Nähe von raumwirk-samen Risikoanlagen ist zu vermeiden oder darf erst nach erfolgter raumplanerischer Risikobeurteilung und gegebenenfalls dem Erlass von Schutzmassnahmen bewilligt werden.

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### **Aufgabenverteilung**

Das Planungsamt ist für die raumplanerische Störfallvorsorge verantwortlich. Es berücksichtigt bei seinen Planungsentscheiden den Risikokataster und konsultiert in relevanten Fällen die Fachstelle für die Störfallvorsorge. Bei schwierigen Entscheiden über die Tragbarkeit des Risikos konsultiert sie – analog zum kantonalen Verfahren bei der Beurteilung von bestehenden Störfallrisiken – die vom Regierungsrat gewählte Kommission für Risikobeurteilung (RISKO).

Die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB) ist die kantonale Fachstelle für Störfallvorsorge. Sie überwacht die Eigenverantwortlichkeit der Betriebe, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, und ordnet – im Falle der Verkehrswege von nationaler Bedeutung in Abstimmung mit den federführenden Bundesämtern – die angemessenen Vorsorgemassnahmen an, die zur Vermeidung oder Verminderung von Risiken für die Bevölkerung und die Umwelt nötig sind. Sie führt den kantonalen Risikokataster und berät das Planungsamt bei der raumplanerischen Störfallvorsorge.

## S2 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

### S2.1 Schwerpunkte Arbeiten

#### Ausgangslage

Die hohe Standortqualität macht Basel-Stadt zu einem international führenden Wirtschafts- und Messestandort und zum gefragten Lebensmittelpunkt für beruflich Hochqualifizierte aus dem In- und Ausland. Der Kanton ist ein gesuchter Standort für weltweit agierende Unternehmen der Life Sciences Wirtschaft (Pharma, Agrochemie, Medizintechnik, Gen- und Biotechnologie), der chemischen Industrie, der Finanzdienstleistungen, der Logistik, der Kreativwirtschaft sowie für Unternehmen, die in neuen Technologien tätig sind.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung in Basel-Stadt führt zu einer erhöhten Nachfrage, die durch das vorhandene Angebot an Wirtschaftsflächen nicht mehr gedeckt werden kann. Die Leerstände bei Industrie- und Gewerbeflächen nehmen seit 2011 tendenziell ab. Um ein angemessenes Angebot an Wirtschaftsflächen sicherzustellen und damit die Standortattraktivität und Konkurrenzfähigkeit von Basel-Stadt zu stärken, bezeichnet der Richtplan Schwerpunkte Arbeiten, deren Entwicklung nicht nur für den Kanton, sondern auch für den Metropolitanraum Basel von wesentlicher Bedeutung ist.

Im Rahmen seiner Innovationsstrategie fördert der Kanton Basel-Stadt Innovationsinfrastrukturen wie den Switzerland Innovation Park Basel Area (SIP), die es erlauben, Forschungsprojekte von Unternehmen und Hochschulen gemeinsam unter einem Dach zu verwirklichen, und bezeichnet dafür geeignete Flächen für einen zukünftigen Standort des SIP Basel Area in Basel-Stadt.

#### Zielsetzungen

In den Schwerpunkten Arbeiten sind Transformationsprozesse, Nutzungsintensivierungen und Standortkonzentrationen unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Ansprüche, der Umwelt, der städtebaulichen Anliegen und der Integration in den städtischen Kontext zu unterstützen. Die Weiterentwicklung der Unternehmen konzentriert sich auf diese Schwerpunktgebiete sowie auf weitere, derzeit wirtschaftlich genutzte Standorte.

Für angemessene Gesamtentwicklungen sind Rahmenbedingungen und geeignete Planungsmassnahmen zu formulieren. So ist der Kanton unter anderem bestrebt, dass an strategisch wichtigen Orten eine städtebauliche Durchlässigkeit möglich ist.

Die Entwicklungen sind auf leistungsfähige, stadtgerechte Verkehrsnetze abzustimmen. Dabei sind Lösungen zu suchen, bei denen die Verkehrsauswirkungen nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Lebensraumqualität führen.

#### Strategie/ST

1, 3, 5, 7, 8, 11

#### Leitsätze

2, 6, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 43, 46, 48

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.
- B. Zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten werden Nutzungsintensivierungen in den Schwerpunkten Arbeiten unterstützt. Die Nutzungsintensivierungen tragen dazu bei, dass die Zielgrösse von 220'000 Arbeitsplätzen bis 2035 erreicht werden kann.
- C. Bei Transformationsprozessen sind Qualitätsverbesserungen im Städtebau unter Anwendung von qualifizierenden Verfahren anzustreben, die auch eine zügige Flächenmobilisierung gewährleisten. Zu diesen Verbesserungen gehören die Integration der Schwerpunkte Arbeiten in den städtischen Kontext, eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft, die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr an strategisch wichtigen Orten, die Berücksichtigung des baulichen Erbes sowie die Schaffung von attraktiven Grün- und Freiräumen.
- D. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- E. Das durch die Entwicklungen hervorgerufene Verkehrsaufkommen ist so zu kanalisieren, dass Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt minimal bleiben. Zudem sind die Gebiete angemessen für den MIV und den Lieferverkehr sowie sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr anzubinden.
- F. Zur Optimierung von Planungsprozessen ist – wo sinnvoll – die Bildung von Trägerschaften, an denen der Kanton partizipiert, anzustreben. Gemeinsam beschlossene Zielsetzungen sind durch nutzungsplanerische Massnahmen und Projektträgervereinbarungen zu sichern.
- G. Als Trägerkanton der Aktiengesellschaft Switzerland Innovation Park Basel Area (SIP) setzt sich der Kanton Basel-Stadt für einen zukünftigen Standort SIP Basel Area auf Kantonsgebiet ein.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit konzipiert und betreibt in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt eine Arbeitszonenbewirtschaftung im Sinne von Artikel 30a Absatz 2 der Raumplanungsverordnung.
2. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit prüft in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt bis 2020, welche Flächen für einen zukünftigen Standort des SIP Basel Area auf Kantonsgebiet geeignet sind.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Novartis Campus	Festsetzung
b)	Hoffmann-La Roche	Festsetzung
c)	Messe Schweiz	Festsetzung
d)	Äusseres St. Johann	Festsetzung
e)	Dreispietz (südl. Teil)	Festsetzung
f)	Rosental-Areal	Festsetzung
g)	Wolf	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Novartis Campus

Novartis setzt mit dem Novartis Campus sowohl die Konzentration ihrer Tätigkeiten im Werkareal St. Johann als auch die Transformation des heutigen Produktionsstandortes zu einem Forschungs- und Dienstleistungsstandort um. Der baulichen Qualität und Gestaltung wird Priorität eingeräumt, um den hohen Anforderungen auf dem globalen Arbeitsmarkt zu entsprechen.

Im Bereich der Elsässerstrasse gilt es, den Charakter einer städtischen Achse baulich zu betonen, um die Attraktivität dieses Bereichs zu erhöhen.

### b) Hoffmann-La Roche

Hoffmann-La Roche vollzieht eine verstärkte Nutzungsverdichtung auf ihrem Stammareal, um die in der Stadt auf einzelne Standorte verteilten Arbeitsplätze an einem Standort zu konzentrieren. Die Konzernfunktionen finden in den Hochhäusern (Bau 1 und 2) Platz, Arbeitsplätze für Produktion und Forschung werden auf dem Nordareal konzentriert.

Die Sicherung der städtebaulichen Qualität erfolgt durch begleitende planerische Massnahmen.

### c) Messe Schweiz

Die Messe Schweiz konzentriert ihr Flächenangebot am heutigen Standort und wird damit den gestiegenen Ansprüchen der Aussteller gerecht. Der 2013 fertiggestellte Neubau der Messehalle prägt das städtische Gesamtbild. Die Messe Schweiz verfügt seit 1974 über ein oberirdisches Parkhaus beim Messeplatz. Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Sanierung des Parkhauses liess die Messe Schweiz 2013 im Rahmen einer Testplanung die Umsetzung eines unterirdischen Parkhauses mit gleichbleibender Parkplatzkapazität und zusätzlichen oberirdischen Nutzungen prüfen. Der Neubau soll sich stadträumlich integrieren. Der gute Anschluss an den öffentlichen Verkehr und an Hochleistungsstrassen bleibt bestehen.

### d) Äusseres St. Johann

In den Gewerbearealen am nördlichen Rand des Quartiers St. Johann in unmittelbarer Nähe zur französischen Grenze stehen mehrere Entwicklungen an. Im westlichen Bereich an der Neudorfstrasse wird ein Gewerbehaus, die sogenannte Werkarena, mit einem Potenzial für 200 bis 400 Arbeitsplätze errichtet. Daran schliesst sich im Osten das Areal des Unternehmens Bell an, auf dem durch Neu- und Umbauten eine Nutzungsintensivierung angestrebt wird.

Im Bereich des sogenannten Lysbüchel (VoltaNord) sind ebenfalls Nutzungsintensivierungen vorgesehen. Das Gebiet ist eines der sechs nutzungs-offenen Areale, für die der Regierungsrat im Februar 2016 einen aggregierten Nutzungsmix von Arbeiten und Wohnen beschlossen hat. Gemäss dem in 2016 erarbeiteten Bebauungsplan verbleibt der nördliche Bereich in der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) und soll Platz für emissionsintensives Gewerbe und weitere gewerbliche Nutzungen bieten (vorbehältlich des Beschlusses durch den Grossen Rat). Die Planung im nördlichen Teil von VoltaNord ermöglicht eine Verdichtung der heutigen Wirtschaftsflächen und schafft Potenzial für bis zu 2'100 Arbeitsplätze.

Durch ruhiges Gewerbe und Dienstleistungen abgetrennt, liegt im Süden des Areals der Schwerpunkt auf der Wohnnutzung.

Die MIV-Erschliessung ist aufgrund des Vollanschlusses an die Nordtangente (Direktanbindung an die A2/A3 Richtung Schweiz/Deutschland und die A35 Richtung Frankreich) sehr gut. Mittels ÖV ist das Gebiet mit S-Bahn-Linien am Bahnhof St. Johann, mit mehreren Tramlinien und den Buslinien nach Frankreich sehr gut erschlossen.

### e) Dreispitz (südl. Teil)

Das Dreispitzareal liegt hälftig auf baselstädtischem und basellandschaftlichem Boden. Grundeigentümerin des gesamten Areals ist die Christoph-Merian-Stiftung, welche das Land im Baurecht an rund 100 Baurechtnehmer abgibt. Nutzungsplanungen für das Dreispitzareal sollen jeweils in Teilgebieten erfolgen, wobei die Fristigkeit der Umsetzung offen ist.

Im nördlichen Bereich des Dreispitz sollen neben wirtschaftlichen Nutzungen durch Gewerbe und Dienstleistungen auch Wohnnutzungen ermöglicht werden. Ziel ist eine Ausdehnung des Gundeldinger Quartiers in den Dreispitz, sodass ein neues städtisches Quartier (Erweiterung Gundeli Ost) entsteht. Durch einen hohen Grad der Verdichtung können die vom Quartier gewünschten Freiflächen und ein hoher Wohnanteil ermöglicht werden.

Der südliche Bereich wird als Schwerpunkt Arbeiten festgesetzt, welcher insbesondere gewerblichen Nutzungen Raum bietet und in welchem weitere Verdichtungen und Nutzungsintensivierungen möglich sind.

Für die zusätzlichen Arbeitsplätze und Wohnungen sollen die ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs-Erschliessung verbessert sowie Grün- und Freiräume geschaffen und aufgewertet werden. Eine verbesserte Anbindung an das Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene wird angestrebt. Gleichzeitig ist die ökologische Qualität zu steigern.

#### f) Rosental-Areal

Der zentral gelegene, hervorragend erschlossene ehemalige Chemiestandort hat sich zum Verwaltungs- und Forschungsstandort gewandelt. Mit dem Erwerb des Areals durch den Kanton 2016 konnte der Wirtschaftsschwerpunkt langfristig sichergestellt werden. Im Fokus stehen weiterhin wertschöpfungsintensive Branchen und Funktionen wie z.B. die Headquarters international tätiger Firmen, hochwertige Unternehmensdienstleistungen oder auch Forschungsnutzungen.

Um die Attraktivität des Areals für Firmen und für das bestehende Rosental-Quartier zu steigern, sollen die Potenziale für zusätzliche Nutzflächen ausgeschöpft und das Areal zu einem integralen Stadtteil mit einem einzigartigen Charakter entwickelt werden. Dazu gehört, dass das heute geschlossene Areal stufenweise geöffnet wird und auch Wohnnutzungen und Dienstleistungsangebote ihren Platz finden. Durch die neuen Verbindungen und Nutzungen wird eine Stadtreparatur des räumlich geteilten Rosental-Quartiers ermöglicht.

Das Areal wird in Teilschritten weiterentwickelt, jedoch ist eine gesamtheitliche Betrachtung zwingende Voraussetzung für das weitere Vorgehen. Dazu wird ein städtebauliches Leitbild erarbeitet, das als Grundlage für die weitere Entwicklung sowie für künftige nutzungsplanerische Änderungen dienen soll.

#### g) Wolf

Bereits heute ist der Güterbahnhof Wolf bahnbetrieblich unternutzt. Diese Tendenz wird sich in den nächsten Jahren fortschreiben. Dadurch werden Arealteile für andere Nutzungen freigestellt und ermöglichen an diesem zentral

gelegenen Ort eine Weiterentwicklung der Stadt. Das Areal gehört zu den sechs nutzungs-offenen Arealen im Kanton Basel-Stadt, für die der Regierungsrat im Februar 2016 beschlossen hat, dass ein aggregierter Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten anzustreben ist. Zur Prüfung des Nutzungsmixes und zur Präzisierung der Entwicklungsmöglichkeiten führte die SBB gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt 2017 ein Studienverfahren durch. Dabei wurde untersucht, wie die traditionell verankerten Logistikknutzungen und der regionale Bahngüterumschlag räumlich konzentriert und die dadurch frei werdenden Flächen für hochwertige Arbeits- und Wohnnutzungen verwendet werden können. Das Studienverfahren hat gezeigt, dass der neue Stadtteil vielfältig nutzbar ist. Neben einem gewissen Anteil an Wohnen stehen vor allem Nutzungen wie Logistik, Gewerbe, Büroflächen sowie publikumsorientierte Nutzungen wie Einkaufen und Gastronomie im Vordergrund. Ein wichtiges Augenmerk liegt dabei auf der Sicherstellung geeigneter Flächen für den City-Logistik-Hub. Des Weiteren wird in allen Bereichen des Areals konsequent das Ziel der Smart City verfolgt.

Bei allfälligen Massnahmen der Nutzungsplanung ist die frühzeitige Abstimmung zwischen Arealentwicklungen und Verkehrsinfrastrukturplanung, den Betriebsnotwendigkeiten vorhandener Bahn- und Gewerbenutzungen mit den Umfeld-Anforderungen neuer Nutzungen sowie die bessere stadträumliche Vernetzung zwischen St. Alban-Quartier, Gundelingen und dem Freizeitraum Brüglingen zu berücksichtigen. Auch wird zu prüfen sein, inwieweit ein neuer S-Bahn-Halt umgesetzt werden kann. Im Gebiet Wolf verläuft die Starkstromleitung Muttenz – Delémont, was bei allen Planungen zu beachten ist. Die Anliegen des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.



## S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen

### **Ausgangslage**

Im engen Stadtkanton Basel hat das Neben- und Miteinander verschiedener Nutzungsformen eine hohe Bedeutung. Für den Grossteil der städtischen Gebiete gehört die Durchmischung seit jeher zur besonderen Identität. Das vielfältige Angebot in den Bereichen Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur, Bildung und Freizeit macht die Attraktivität des Kantons als Arbeits- und Wohnstandort aus. Bezüglich der Zukunftsfähigkeit des Kantons kommt den Schwerpunktgebieten für Arbeiten und Wohnen als vielfältig ausgestalteten Stadtteilen daher eine wichtige Rolle zu.

Diese Schwerpunkte sind bereits bebaut. Aufgrund geringer Ausnutzung bestehen meist erhebliche Potenziale für Mehrnutzung. Aufgrund ihrer Lage an grösstenteils gut erschlossenen Bereichen im Umfeld übergeordneter städtischer Erschliessungsachsen und in Nachbarschaft zu bereits bestehenden Gebieten mit Nutzungsmischungen weisen diese Gebiete ein hohes Potenzial für Nutzungsergänzungen und -verdichtungen auf.

### **Zielsetzungen**

In den Schwerpunkten Arbeiten und Wohnen werden Flächenpotenziale durch Nutzungsintensivierungen ausgeschöpft. Damit tragen diese Gebiete dazu bei, dass im bestehenden Siedlungsgebiet mehr nutzbare Fläche für die Nutzungen Arbeiten und Wohnen zur Verfügung steht.

Bei der Entwicklung der Schwerpunkte für Arbeiten und Wohnen wird eine optimale Nutzungsmischung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten angestrebt. Hierbei werden hohe Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung eingehalten. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen; insbesondere ist ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben.

Die Gebiete werden unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Nutzungsausprägung mit möglichst stadtgerechten Verkehrsarten erschlossen. Dabei werden der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr bevorzugt.

### **Strategie/ST**

1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11

### **Leitsätze**

2, 6, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 43, 46, 48

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.
- B. Die Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen werden zu hochwertigen, integralen Lebensräumen entwickelt, in denen sich Arbeiten, Wohnen, Kultur, Bildung, Freizeit und Erholen gegenseitig unterstützen.
- C. In den Schwerpunkten werden Nutzungsintensivierungen unterstützt. Die nutzungsoffenen Areale haben das grösste Entwicklungspotenzial und bieten vergleichsweise grosse Gestaltungsmöglichkeiten. Deshalb leisten sie einen wichtigen Beitrag dazu, dass die Zielgrössen von jeweils 220'000 Einwohnenden und Arbeitsplätzen bis 2035 erreicht werden.
- D. Bei den Arealentwicklungen ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum vorzusehen. Pro Areal variiert dieser Anteil je nach Charakter des zu entwickelnden Gebiets und der umliegenden Quartiere.
- E. Die städtebauliche Qualität ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei berücksichtigt die städtebauliche Anordnung die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Nutzungsarten.
- F. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- G. Bei der Planung werden hohe Bebauungsdichten und die Schaffung vielfältigen Wohnraums unter Berücksichtigung hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität und des baulichen Erbes und eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt.
- H. In den Schwerpunkten Arbeiten und Wohnen sind genügende und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume zu schaffen.
- I. Die Gebiete sind sozial einzubetten, indem ihre Auswirkungen auf bestehende Strukturen berücksichtigt werden, sie die Integration in die Nachbarschaften aufzeigen und sie zu einer sozialen Durchmischung beitragen.

- J. Die Gebiete sind sehr gut mit dem ÖV, mit dem Fuss- und Veloverkehr und angemessen mit dem motorisierten Individualverkehr zu erschliessen.
- K. Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das PD überprüft im Jahr 2020 in Zusammenarbeit mit dem BVD und dem WSU die Analyse der Entwicklung von Wirtschafts- und Wohnflächen, der Wohnbevölkerung und den Arbeitsplätzen auf den Arealen in Transformation (Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen, Walkeweg, Industrieareal Klybeck, VoltaNord, Dreispitz Nord und Güterbahnhof Wolf Nord) gemäss strategischer Stossrichtung vom Februar 2016.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Dreispitz (nördl. Teil)	Festsetzung
b)	Bernoulli/Walkeweg	Festsetzung
c)	VoltaNord (südl. Teil)	Festsetzung
d)	Areal Klybeck	Zwischenergebnis
e)	Gebiet Klybeckquai Gebiet Westquai-Insel	Zwischenergebnis Vororientierung
f)	Gebiet Altrheinweg (Option bei Verlagerung Hafenbahnhof)	Zwischenergebnis
g)	Niederholz (Riehen)	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Dreispitz (nördl. Teil)

Das Dreispitzareal liegt hälftig auf baselstädtischem und basellandschaftlichem Boden. Grundeigentümerin des gesamten Areals ist die Christoph-Merian-Stiftung, welche das Land im Baurecht an rund 100 Baurechtnehmer abgibt.

Gemäss der strategischen Stossrichtung des Regierungsrats zur Nutzungsverteilung zwischen Arbeiten und Wohnen auf nutzungsoffenen Arealen ist für den Dreispitz insgesamt eine Verdichtung anzustreben und im nördlichen Areal die Möglichkeit für Wohnnutzungen zu prüfen.

Nutzungsplanungen für das Dreispitzareal sollen jeweils in Teilgebieten erfolgen, wobei die Fristigkeit der Umsetzung offen ist. Für die zusätzlichen Arbeitsplätze und Wohnungen sollen die ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs-Erschliessung verbessert sowie Grün- und Freiräume geschaffen werden. Eine verbesserte Anbindung an das Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene wird angestrebt. Gleichzeitig ist die ökologische Qualität zu steigern.

### b) Bernoulli/Walkeweg

Das direkt an die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz angrenzende Gebiet – zwischen Werkhöfen, Bahnareal und dem Friedhof gelegen und vor allem als Freizeitgartenareal genutzt – hat durch die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz an Attraktivität gewonnen. Es zeichnet sich durch seine sehr gute Erschliessung und durch attraktive Freiraumangebote in der unmittelbaren Umgebung aus (Botanischer Garten Brüglingen, Wolfgottesacker).

Das Potenzial des bislang extensiv genutzten Areals liegt in der Kombination von Wohn- und Arbeitsnutzungen. Betreffend die strategische Stossrichtung des Regierungsrats, auf den nutzungsoffenen Arealen gesamthaft ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Arbeiten und Wohnen zu erzielen, liegt der Fokus beim Areal Bernoulli/Walkeweg primär auf Wohnnutzungen. Gewerbliche Arrondierungen wird es an den stärker vom Lärm belasteten Rändern geben. Um dieses Potenzial zu eruieren, sind qualitative städtebauliche Verfahren wie Ideenwettbewerbe u.Ä. durchzuführen, in denen auch der Standort für eine neue Primarschule evaluiert werden soll.

Die Umnutzung der Freizeitgärten kann dabei entsprechend den Vorgaben (s. S4.6 Freizeitgärten), die Umsetzung durch nutzungsplanerische Verfahren erfolgen. Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.

### c) VoltaNord (südl. Teil)

Auf dem Gewerbe- und Industrieareal Lysbüchel (Volta-Nord) sieht die Planung im südlichen Bereich eine Fortsetzung der Nutzung des Quartiers St. Johann mit einem Schwerpunkt Wohnen vor. Durch ruhiges Gewerbe und Dienstleistungen wird das Gebiet vom nördlichen Bereich, welcher als Schwerpunkt Arbeiten eingestuft ist, abgetrennt.

Das gesamte Gebiet VoltaNord (südlicher und nördlicher Perimeter) umfasst ein Potenzial für bis zu 3'000 Arbeitsplätze und neuen Wohnraum für bis zu 1'900 Einwohner. Eine neue Primarschule (Schulhaus Lysbüchel) sowie attraktive öffentliche Grün- und Freiräume und Flächen für den Naturschutz runden das Profil der Arealentwicklung ab.

Die Erschliessung erfolgt durch direkte, attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die ÖV-Anbindung ist bereits aufgrund der Nähe zum Bahnhof St. Johann, mehrerer Tramlinien und der Buslinien nach Frankreich sehr gut. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr erfolgt von Norden und Osten; es besteht kein Durchgangsverkehr.

### d) Areal Klybeck

Im Jahr 2011 hat die Firma Huntsman beschlossen, ihre Produktionsstätten in Basel zu schliessen. Im Jahr 2013 hat BASF entschieden, ihre Liegenschaften im Areal Klybeck zu veräussern. Auch Novartis beabsichtigt, die nicht mehr benötigten Bereiche des bislang für die Öffentlichkeit unzugänglichen Klybeckareals neuen Nutzungen zuzuführen.

Im Mai 2016 haben die Grundeigentümer sowie der Kanton eine Planungsvereinbarung zur weiteren Entwicklung des Gebiets abgeschlossen. Diese sieht in einem ersten Schritt eine Testplanung vor. Die Ergebnisse fliessen in den Stadtteilrichtplan Klybeck – Kleinhüningen (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets) ein. Die Entwicklung zu einem neuen lebendigen Stadtteil soll in Abstimmung mit der Hafentwicklung sowie den umliegenden Quartieren stattfinden. Die Identität der umliegenden bestehenden Quartiere soll mit der Arealentwicklung Klybeck erhalten und die bestehenden Einrichtungen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt werden.

Der neue Stadtteil soll optimal an die bestehende Stadtstruktur angebunden sein. Gemäss Synthesebericht zur trinationalen S-Bahn Herzstück Basel ist im Planungsgebiet ein S-Bahn-Halt vorgesehen. Zudem ist geplant, das Gebiet mit einer zusätzlichen Tramlinie zu erschliessen. Die neue Tramererschliessung kann hier mit einer Streckenführung durch den neuen Stadtteil die Potenziale aufnehmen und als Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung

auch Richtung Hafenaerial dienen. Zentral sind auch neue Schulen für die Primar- und die Sekundarstufe I.

Aufgrund seiner Standortgunst bietet sich das Gebiet für wirtschaftliche Nutzungen durch innovative Unternehmen in den Bereichen Forschung, Entwicklung, Verwaltung und Produktion an. Daher werden Teilbereiche für die wirtschaftliche Nutzung weiterhin in der Industrie- und Gewerbezone beibehalten. Novartis und BASF sind bereit, im Planungsprozess noch festzulegende Grundstücksflächen von insgesamt rund 50'000 m<sup>2</sup> exklusiv an den Kanton resp. an die Einwohnergemeinde für die laufende Marktnachfrage an Wirtschaftsflächen zu verkaufen. Ein Teil dieser Wirtschaftsflächen soll als möglicher zukünftiger Erweiterungsstandort Kanton Basel-Stadt für den Switzerland Innovation Park Basel Area (SIP) in Betracht gezogen werden. Die räumliche Lage und die Aufteilung dieser Fläche sind noch nicht bekannt.

Weitere Bereiche werden als gemischt genutzte Stadtbereiche entwickelt, in denen zukünftig auch Wohnen ermöglicht wird. Die Lage zwischen dem Rhein und der Wiese und den bereits bestehenden sowie neu zu schaffenden Grünflächen bietet Möglichkeiten für attraktives Wohnen in Zentrumsnähe.

#### e) Klybeckquai/Westquai-Insel

Die Areale am Klybeckquai und an der Westquai-Insel sollen qualitativ und nutzungsintensiv für ca. 7'000 Personen entwickelt werden (Einwohnende und Arbeitsplätze). Die Planungen sollen die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen sowie die sozio-ökonomische Struktur der bestehenden Quartiere berücksichtigen. Es ist ein Wohn- und Arbeitsgebiet vorgesehen, das mit grosszügigen Grün- und Freiräumen einen Mehrwert für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen bietet. Grundvoraussetzung dafür sind infrastrukturelle Anpassungen, insbesondere die Weiterentwicklung der Hafenanlagen und der Logistikeinrichtungen und die damit mögliche Optimierung des Hafenumfeldes (s. M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen).

Die baselstädtische Hafen- und Stadtentwicklung wird trinational mit den Nachbarstädten und Gebietskörperschaften im Rahmen des Projekts 3Land, welches ein Bestandteil der IBA Basel 2020 ist, abgestimmt (s. A2 3Land). Dabei stehen Überlegungen zu Grün- und Freiräumen sowie zur Nutzungsprogrammation im Vordergrund. Des Weiteren sind frei zugängliche, durchgängige Rheinufer und neue Verbindungen über und entlang des Rheins vorgesehen. Die Planungen sind im Rahmen des Stadtteilrichtplans (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebietes) mit den anderen Planungen in Kleinhüningen/Klybeck zu koordinieren und auf die Bedürfnisse der bestehenden Quartiere abzustimmen.

Die Transformation erfolgt schrittweise, angepasst an die Verfügbarkeit einzelner Parzellen und erstreckt sich über einen Zeitraum von ca. 2020 bis 2035. Am Klybeckquai landseitig bestehen bereits heute keine Nutzungen mehr, die direkt mit dem Hafen verbunden sind. Der Kanton hat alle Baurechte erworben, um eine Transformation rasch umsetzen zu können. Die Wasserflächen werden grösstenteils weiterhin hafenaerial genutzt. Auf der Westquai-Insel bestehen weiterhin Hafennutzungen mit laufenden Baurechten bis 2029. Die Planungen des Kantons sind darauf ausgerichtet, dass zum Auslaufen der Baurechtsverträge die eigentümerverschriebenen Vorgaben festgesetzt sind.

Neue Nutzungen (Wohnen, Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit etc.) sollen in Abstimmung mit dem Hafenbetrieb sowie mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen angeordnet werden und von Störungen und Immissionen möglichst unbeeinträchtigt sein. Auf der Westquai-Insel unmittelbar am Hafenbecken 1 sind Nutzungen vorzusehen, die mit den Hafennutzungen vereinbar sind. Zur Rheinseite hin können auch lärmempfindlichere Nutzungen wie z.B. Wohnen vorgesehen werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Quartiere sind in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. In Abhängigkeit von der Einwohnerzahl ist das Schul- und Betreuungsangebot auszubauen. Den Anliegen des Naturschutzes ist Rechnung zu tragen.

Zu einer angemessenen Erschliessung und zur optimalen Integration und Inwertsetzung der frei werdenden Areale ist eine vollständige Verlagerung des Hafenhofes (Hafenbahnanlagen südlich der Wiese) unter Gewährleistung einer bahnbetrieblich effizienten Erschliessung der Hafenkerngebiete am Hafenbecken 2 und 1 (Ostquai) das Ziel. Die Möglichkeit zur Entwicklung neuer Wohn- und Arbeitsflächen am Klybeckquai ist davon abhängig, ob und, wenn ja, in welchem Ausmass die Hafenbahnfunktionen ganz oder teilweise verlegt werden können. Weiter ist der Erfolg davon abhängig, ob die wasserseitigen mit den landseitigen Nutzungen optimal aufeinander abgestimmt werden können.

### **Als Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen bei Verlagerung Hafengebäude, gilt:**

#### **f) Gebiet Altrheinweg**

Das heutige Gebiet des Hafengebäudes, angrenzend zum Klybeckquai, soll einer Erweiterung des bestehenden Klybeckquartiers dienen (in Abstimmung mit der Entwicklung der Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel, s. Massnahme e). Dabei steht eine zukünftige Wohnnutzung im Vordergrund. Das Gebiet verbindet das Quartier Klybeck mit der Arealentwicklung am Rheinufer und ist für die städtebauliche Integration von grosser Bedeutung.

Zwingende Voraussetzung für die Verlagerung des Hafengebäudes bildet die rechtzeitige Verfügbarkeit von geeigneten Ersatzarealen im Gebiet des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs sowie eine bahnbetrieblich effiziente Verbindung der Hafenkerngebiete am Hafenbecken 2 und 1 (Ostquai).

Bei der Ausgestaltung der Erweiterung des Klybeckquartiers ist die Bevölkerung in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes. Die Schaffung von Grün- und Freiräumen gilt es zu prüfen.

Die Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie ist – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – in Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den Schweizerischen Rheinhäfen und mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt via die ordentlichen Planungsinstrumente und Verfahren.

#### **g) Niederholz (Riehen)**

Das bereits optimal an den ÖV angeschlossene Quartier verfügt über eine eigene Infrastruktur (Verkaufsflächen), die mit der hohen Wohnqualität das Quartier insbesondere für Familien attraktiv macht. Räume für die Zentrumsnutzung sollen gesichert, die neue S-Bahn-Haltestelle Niederholz Riehen soll gut an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden werden. Um das Quartierbild zu wahren, soll eine ortsbezogene Differenzierung der Geschosshöhen und der angestrebten Wohntypen (Eigentums-/Mietwohnungsbau) gesichert werden. Im Zusammenhang mit der Planung ist langfristig das Gebiet Landauer als strategische Reserve (Richtplan Riehen) für eine moderate Bebauung im Blick zu behalten. Ein erster Entwurf für einen Entwicklungsrichtplan Niederholz ging 2011 in die Vernehmlassung. Die Fertigstellung ist auf 2018 geplant.



## S2.3 Schwerpunkte Wohnen

### **Ausgangslage**

Seit 2008 wächst die Bevölkerung in Basel-Stadt kontinuierlich an. Nach einer längeren Phase der Bevölkerungsabwanderung seit den 1970er-Jahren, konnte in Basel eine Trendwende herbeigeführt werden. Basel-Stadt ist als Wohnstandort sehr gefragt. Davon zeugt auch die tiefe Leerwohnungsquote von 0,4% (Stand August 2016).

Der Nutzungsdruck auf das bestehende Siedlungsgebiet nimmt aufgrund der wachsenden Wirtschaft und Bevölkerung kontinuierlich zu. Als Beitrag zur Stärkung der Wohnfunktion ergänzen die Schwerpunkte Wohnen die bestehenden Wohnquartiere. Mit ihnen soll mit angemessenen Bebauungsdichten das ungenügende Angebot an Wohnungen verbessert werden.

### **Zielsetzungen**

Die bestehende und künftige Nachfrage nach Wohnraum soll möglichst im Kanton befriedigt werden können. Hierzu wird das Angebot an geeignetem Wohnraum erhöht. Dies trägt dazu bei, die strategische Zielgrösse von 220'000 Einwohnenden bis 2035 im bestehenden Siedlungsgebiet zu erreichen.

Auf geeigneten Arealen werden durch Nutzungsintensivierungen Wohnraumpotenziale geschaffen. Es werden hohe Wohndichten bei möglichst hoher Lebensqualität angestrebt. Hierbei werden hohe Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung angestrebt. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen; insbesondere ist ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben.

Bei der Erschliessung von Wohngebieten werden stadtrechte Verkehrsarten gefördert. Dabei werden der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr prioritär behandelt.

### **Strategie/ST**

1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11

### **Leitsätze**

2, 6, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 43, 46, 48

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.
- B. Die Schwerpunkte Wohnen sind unter Beachtung angemessener Bebauungsdichten und Freiraumqualitäten vorab für neuen Wohnraum zu nutzen. Sie tragen dazu bei, dass die Zielgrösse von 220'000 Einwohnenden bis 2035 erreicht wird.
- C. Bei den Arealentwicklungen ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum vorzusehen. Pro Areal variiert dieser Anteil je nach Charakter des zu entwickelnden Gebiets und der umliegenden Quartiere.
- D. Die städtebauliche Qualität ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei sind die Wohngebiete zu hochwertigen Lebensräumen zu entwickeln.
- E. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- F. Bei der Planung werden hohe Bebauungsdichten und die Schaffung vielfältigen Wohnraums bei hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität unter Wahrung des baulichen Erbes und eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt.
- G. In den Schwerpunkten Wohnen sind genügende und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume zu schaffen.
- H. Die Schwerpunkte Wohnen sind sozial einzubetten, indem ihre Auswirkungen auf bestehende Strukturen berücksichtigt werden, sie die Integration in die Nachbarschaften aufzeigen und sie zu einer sozialen Durchmischung beitragen.
- I. Die Schwerpunkte Wohnen sind sehr gut mit dem ÖV und mit dem Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen.
- J. Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Stadtabschluss Nordwest	Festsetzung
b)	Areal Felix Platter	Festsetzung
c)	Stettenfeld (Riehen)	Zwischenergebnis
d)	Landauer (Riehen)	Vororientierung

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Stadtabschluss Nordwest

Das mit dem Tram 3 erschlossene Gebiet ist durch eine unstrukturierte bauliche Nutzung und für die Öffentlichkeit weitgehend unzugängliche Freizeitgärten geprägt. Zur Attraktivität des Gebiets sind eine öffentliche Grünverbindung in Richtung der offenen Landschaft in Frankreich sowie der Bau genossenschaftlicher Wohnungen für ca. 200 Einwohnende vorgesehen.

Eine zusammenhängende städtebauliche Gestaltung und eine Nutzung der geplanten Naherholungsmöglichkeiten jenseits der Landesgrenze erfordern die grenzüberschreitende Vernetzung des Gebiets. In Abstimmung mit dem Gegenvorschlag zur Familiengarteninitiative ist ein erster Siedlungsbaustein an der bestens mit dem ÖV erschlossenen Burgfelderstrasse und eine durchgehende, öffentliche Freiraumverbindung aus der Stadt in den künftigen Parc des Carrières zu ermöglichen. Bei der Umsetzung müssen die Anliegen der Freizeitgärten berücksichtigt werden (s. S4.6 Freizeitgärten).

### b) Areal Felix Platter

Der Ersatzneubau für das Felix-Platter-Spital wird auf dem bisherigen Areal errichtet, wobei der Neubau auf einen Teil des Areals konzentriert wird. Der dadurch frei werdende Teil des Areals wurde umgezont und wird künftig für Wohnzwecke genutzt. Das Areal wird im Baurecht an eine Baugenossenschaft abgegeben, welche den Bau von rund 500 Wohnungen auf dem Areal vorsieht. Ein Teil der Wohnungen wird im bisherigen Spitalbau realisiert. Das Areal soll mit engen Bezügen zu den bestehenden Quartieren entwickelt werden, attraktive und unterschiedlich nutzbare Grün- und Freiräume erhalten und eine Durchwegung ermöglichen. Das Gebiet ist bereits sehr gut mit Tram und Buslinien erschlossen. Ein Entwicklungskonzept soll zu qualitätssichernden Verfahren führen.

### c) Stettenfeld (Riehen)

Das an die deutsche Stadt Lörrach angrenzende 17,6 ha grosse Gebiet Stettenfeld ist seit Jahrzehnten grösstenteils der Wohnzone zugewiesen, aber nicht baureif. Gemäss dem kommunalen Leitbild sowie dem kommunalen Richtplan ist das Gebiet ein Entwicklungsgebiet, welches nicht nur dem Wohnen, sondern im geringeren Umfang auch der Arbeitsplatzentwicklung sowie Freizeitnutzungen dienen soll.

Für die Entwicklung wird ein zweistufiges Nutzungsplanverfahren verwendet. In der ersten Stufe wurden im Rahmen der Zonenplanrevision die Grundsätze der zukünftigen Entwicklung für das Gebiet festgelegt. Demnach sollen 35% des Perimeters als öffentliche Grünfläche ausgewiesen werden. Weitere 10% stehen für Freizeit- und Sportanlagen zur Verfügung. Entsprechend verbleiben 55% des Perimeters in Bauzone.

Zur Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird der Bau einer S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld Nord (Am Zoll) geprüft. Hierbei gilt es, die Überlegungen zum siedlungsgliedernden Freiraum Riehen – Stetten mit einer möglichen S-Bahn-Haltestelle sowie der Bebauung im Umfeld der Haltestelle abzustimmen (s. S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume und S2.5 Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen).

### d) Landauer (Riehen)

Der Bereich Landauer ist laut kommunalem Richtplan der Gemeinde Riehen als Wohnerverweiterungsgebiet im Sinne einer langfristigen Reserve unter Berücksichtigung des Siedlungstrenngürtels vorgesehen. Zurzeit ist das Gebiet noch geprägt von Freizeitgärten.

Eine Entwicklung zum Wohngebiet entspricht der Zielsetzung, im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen erhöhte Bebauungsdichten anzustreben (ST6 und S2.4 Ortszentren). Die Entwicklung kann langfristig die Entwicklung des Zentrums Niederholz stärken. Eine Entwicklung des Gebiets muss die siedlungsgliedernde Funktion des Teilraums Bäumlilhof/Rheinacker (s. S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume) berücksichtigen. Eine bessere Zugänglichkeit zum Rhein wird angestrebt.

## S2.4 Ortszentren

### Ausgangslage

Ortszentren zeichnen sich durch vielfältige Nutzungen auf engem Raum aus. Sie sind Orte der Begegnung und Versorgung, kulturelles Zentrum, bieten hochwertigen Wohnraum an und sind wichtige Wirtschaftsstandorte. Durch ihre siedlungsgeschichtliche Vergangenheit sind Stadt- und Dorfszentren gut erschlossen und verdanken ihren Charme erhaltenen Bau- und Kulturdenkmälern.

Ortskerne sind einem stetigen Wandel unterworfen. Wachsende Mobilität (Einkaufstourismus) und konkurrenzierende Angebote am Stadt- und Dorfrand sowie Entwicklungen im Online-Handel beeinflussen das Kaufverhalten der Konsumenten. Diese Trends beeinflussen die Ortszentren in ihrer Funktion als zentralen Ort der Versorgung. Durch die Präsenz internationaler Ketten entsteht der Eindruck einer Vereinheitlichung des Angebots und der Angleichung der Ortskerne. Gleichzeitig zeigt sich, dass das Angebot und die Vielfalt des Detailhandels beim Betrachten der gesamten Stadt weiterhin hoch ist: An vielen Orten entstehen dezentral innovative Läden mit neuen Konzepten. Zudem ist feststellbar, dass frei werdende Ladenflächen in den Ortszentren rasch wieder vermietet sind. Auch wird der öffentliche Raum in den Ortszentren vermehrt genutzt, dies durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Akteuren.

Die Basler Innenstadt übernimmt durch ihre Grösse, Angebotsvielfalt und Anziehungskraft eine Zentrumsfunktion für die Agglomeration Basel. Sie dient als sozialer Treffpunkt und als Erlebnis- und Freizeitraum, bietet hochwertigen Wohnraum, beheimatet zahlreiche Arbeitsplätze, ist Anziehungspunkt für Touristinnen und Touristen und trägt zentrale Versorgungsfunktionen.

Das Ortszentrum Riehen dient vorrangig der lokalen Versorgung und beheimatet ein umfangreiches kulturelles Angebot. Das Bettinger Dorfszentrum hat kleinere lokale Versorgungsangebote.

### Zielsetzungen

Die Basler Innenstadt und die Ortszentren von Riehen und Bettingen sind zu stärken. Unter Wahrung einer hohen städtebaulichen Qualität und der historischen Bausubstanz wird eine Erhaltung, Erweiterung und Neuansiedelung von zentrumsbildenden Nutzungen angestrebt.

Die attraktiven und belebten Zentren sind Voraussetzung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen. Daher gilt es, die Funktionsvielfalt der Zentren – eines ihrer Hauptmerkmale – zu erhalten. Neben Einrichtungen der Versorgung, Freizeit und Kultur steht die Förderung von einer dichten Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten im Vordergrund. Hierbei soll das verträgliche Nebeneinander von verschiedenen Zentrumsnutzungen gewährleistet sein.

Ortszentren müssen gut erschlossen sein. Der Fokus liegt auf der Förderung einer stadtgerechten Mobilität, namentlich öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr.

### Strategie/ST

3, 5, 11

### Leitsätze

4, 6, 8, 9, 10, 18, 40, 41, 47

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Erhaltung, langfristige Sicherung sowie bedarfsgerechte, nachhaltige Weiterentwicklung der Qualitäten der Basler Innenstadt sowie des Riehener Dorfzentrums als auch des Bettinger Dorfzentrums sind von kantonalem Interesse.
- B. Die Zentren sollen weiterhin anziehend auf Bewohner/-innen sowie Besucher/-innen wirken. Durch eine anregende Mischung aus Läden, Gastronomie sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen soll ihre Attraktivität die regionale Ausstrahlung fördern. Gleichzeitig ist die Wohnfunktion zu sichern und aufzuwerten. Eine stadtgerechte Mobilität, namentlich öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr, ist vorrangig zu fördern.
- C. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt (2015) ist ein Richtplan gemäss §94 Abs. 2 BPG und stellt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung der Basler Innenstadt dar. Bei Planungen und Vorhaben zur Basler Innenstadt ist dieser zu berücksichtigen.
- D. Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum (2011) ist ein Richtplan gemäss §94 Abs. 2 BPG und stellt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Riehener Dorfzentrums dar. Bei Planungen und Vorhaben zum Riehener Dorfzentrum ist dieser zu berücksichtigen.
- E. Die Gemeinde Bettingen schöpft das Potenzial ihrer öffentlichen Räume und Einrichtungen aus und entwickelt sie weiter. Die Attraktivität des Dorfkerns wird gesteigert und ein reges kulturelles Leben gefördert.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt wird vom Planungsamt des Kantons Basel-Stadt bei Bedarf angepasst und ca. 2025 gesamthaft überprüft.
2. Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum wird von der Gemeinde Riehen bei Bedarf angepasst und alle zehn Jahre, erstmals ca. 2021, gesamthaft überprüft.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Gemäss Abgrenzungen in Richtplankarte.



## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### Basel

Die Basler Innenstadt ist ein wichtiger Standortfaktor für den Kanton. Es gilt, die Qualitäten der Innenstadt zu sichern und weiterzuentwickeln. Die Basler Innenstadt soll als Aushängeschild der gesamten Region gestärkt werden. Dabei ist die Basler Innenstadt weit mehr als ein Verkaufsort. Sie ist ein urbaner Erlebnisraum, der höchst vielfältig genutzt wird, diversen Ansprüchen gerecht werden muss und gleichzeitig vom Aufeinandertreffen verschiedener Nutzungen lebt.

Ziel ist es, die Zentrumsfunktion, Funktionsvielfalt und internationale Ausstrahlung der Innenstadt zu stärken. Damit wird auch die Finanzkraft des gesamten Kantons gestärkt. Voraussetzung dafür ist eine hohe Aufenthaltsqualität. Diese kann nur durch eine koordinierte Entwicklung der Gestaltung des öffentlichen Raums, der massvollen Steuerung der Nutzungen und einer optimalen Mobilität erreicht werden.

Für planerische Vorgaben zur Gestaltung gibt das Gestaltungskonzept Innenstadt die Rahmenbedingungen vor. Mittels spezieller Nutzungspläne kann die Nutzung des öffentlichen Raums gesteuert werden. Das Verkehrskonzept und die dazugehörige Verordnung definieren die verkehrlichen Rahmenbedingungen. Alle drei Themen werden im Entwicklungsrichtplan integral betrachtet.

### Riehen

Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum von 2011 zeigt auf, wie der öffentliche Raum des Dorfkerns mit gezielten Massnahmen verbessert und wo die Bebauung ergänzt werden soll. Der Entwicklungsrichtplan dient zudem der Koordination der verschiedenen Massnahmen, welche in weiteren Planungsschritten konkretisiert werden müssen.

### Bettingen

In der Strategie 2015–2019 der Gemeinde Bettingen ist das Thema «Attraktiver Dorfkern» eines der drei Schwerpunktthemen. Das Potenzial der bestehenden öffentlichen Räume und Einrichtungen, wie z.B. der sanierten Baslerhofscheune, wird weiterentwickelt. Durch den Einbezug der Bevölkerung, der Vereine und des Gewerbes wird die Attraktivität des Dorfkerns gesteigert und ein reges kulturelles Leben gefördert. Die Rahmenbedingungen für die Bewahrung und Weiterentwicklung des Nahversorgungsangebots werden gefördert. Die Weiterentwicklung der ÖV-Linien gewährleistet eine optimale Anbindung an Zentren und Schulen.

## S2.5 Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen

### Ausgangslage

Durch ihre Funktionsdichte sind Bahnhöfe und S-Bahn-Halte wichtige wirtschaftliche Impulsgeber für die Umgebung. Zudem kann durch Unternehmensansiedlungen im Umfeld von Bahnhaltepunkten der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Pendlerverkehr nachweislich verringert werden. Darüber hinaus sind die Bahnhöfe für die Stadt mit ihren zumeist markanten Gebäuden und der hohen Nutzungsdichte identitätsstiftend. Bahnhofsgebäude und das nähere Umfeld bieten öffentlichen Raum, der Treffpunkt und Aufenthaltsraum ist.

Den Bahnhöfen und S-Bahn-Haltestellen kommt siedlungsstrukturell eine hohe Bedeutung zu. Sie sind die Mobilitätsdrehkreise im Stadtkörper und erhalten dadurch eine zentrale Funktion. Aufgrund ihrer Primärfunktion als Verkehrsknotenpunkt sind diese Orte stark frequentiert und eignen sich daher besonders gut für Nutzungsmischungen und Nutzungsintensivierungen.

Der Bahnhof Basel SBB ist als Verkehrsdrehkreise und als Dienstleistungszentrum von überregionaler Bedeutung. Anfang der 1990er-Jahre wurde der Masterplan Bahnhof Basel SBB erstellt, der bauliche Umnutzungen und Verdichtungen, Nutzungsintensivierungen und Neugestaltungen des Umfelds umfasste. Im Rahmen des Ausbaus des Bahnknotens Basel, dessen wichtigster Teil das Herzstück darstellt, werden zukünftig neue Bahninfrastrukturen gebaut sowie weitere Verdichtungen und Umgestaltungen der Bahnhofsumgebung angestrebt.

Der Badische Bahnhof fungiert vor allem als Umsteigebahnhof. Das 2014 erarbeitete Entwicklungskonzept zielt darauf ab, die Zentrumsfunktion sowie das Umfeld zu stärken.

Im Kanton gibt es vier S-Bahn-Haltestellen, die das Quartier St. Johann, das Zentrum Niederholz (Riehen), die Dorfmitte Riehens sowie das Gebiet Dreispitz bedienen. In allen Gebieten besteht die Möglichkeit von angemessenen Nachverdichtungen.

### Zielsetzungen

Damit die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen ihrer Primärfunktion als Verkehrsknotenpunkte gerecht werden können, werden die verschiedenen Verkehrsträger möglichst direkt und übersichtlich miteinander verknüpft. Zur Optimierung der Verkehrs- und Umsteigebeziehungen werden erforderliche Flächen für Bike and Rail (B+R) sowie ein Grundangebot für Park and Ride (P+R) gesichert sowie Flächen für Bus, Taxi und Carsharing vorgesehen.

Durch eine gute Integration in das städtische Umfeld und attraktive Querungen wird die Trennwirkung von den Bahnhöfen zwischen den Stadtteilen gemindert. Ein breites Versorgungsangebot gewährleistet, dass die Bahnhöfe Quartierfunktionen übernehmen. Durch die Zentrumsbildung kann ihre Drehkreisefunktion wiederum gestärkt werden. Im Umfeld von Bahnhaltepunkten besteht zumeist hohes Verdichtungspotenzial.

Um den Aufenthalt zu fördern, wird das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen attraktiv gestaltet. Gute Verbindungswege sind zwischen den Quartieren und den Bahnhaltepunkten sicherzustellen. Der Fuss- und Veloverkehr wird prioritär betrachtet. Die Abstellsituation für Velos ist optimal.

Die bessere Verbindung der Bahnhaltepunkte durch den Ausbau der S-Bahn und die Schaffung von Durchmesserlinien durch das Herzstück sind wichtige Voraussetzungen, damit die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen ihre Funktion als Mobilitätsdrehkreise und attraktive Siedlungsschwerpunkte optimal wahrnehmen können.

### Strategie/ST

4, 5, 6

### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Bahnhöfe werden als Drehscheiben mit wichtigen Verkehrsbeziehungen und attraktiven Mobilitätsangeboten gefördert und die Aufenthaltsqualitäten verbessert.
- B. Durch Stärkung ihrer Zentrumsfunktionen werden die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wirtschaftliche Impulsgeber für die Stadt.
- C. Die Trennwirkung durch Bahnhofsgebäude und Gleisanlagen zwischen den Quartieren wird durch attraktivere, fussgänger- und velofreundliche Querungen bestmöglich gemindert.
- D. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird baulich verdichtet und eine funktionale Nutzungsmischung angestrebt.
- E. Die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen sind optimal mit stadtgerechter Mobilität, d.h. Tram- und Busverbindungen, aber auch zu Fuss und mit dem Velo, zu erreichen. Die Abstellssituation für Velos ist optimal und attraktiv.
- F. Bei Vorhaben und Planungen im Bereich des Badischen Bahnhofs ist das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof zu berücksichtigen.

### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Für den Bahnhof Basel SBB und seine Umgebung erarbeitet das Planungsamt bis 2019 in einer Studie die Entwicklungspotenziale.
2. Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof (2014) wird vom Planungsamt alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und bei Bedarf angepasst.
3. Beim geplanten S-Bahn-Halt Am Zoll Lörrach Riehen gilt es, die städtebauliche Situation im Zusammenhang mit der Entwicklung des Stettenfelds darzustellen.

### ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Gebiete um Bahnhöfe	
a1)	Bahnhof Basel SBB	Ausgangslage
a2)	Badischer Bahnhof	Festsetzung
b)	Gebiete um S-Bahn-Haltestellen	
b1)	Bahnhof St. Johann	Festsetzung
b2)	Dreispitz	Festsetzung
b3)	Niederholz Riehen	Festsetzung
b4)	Riehen Dorf	Festsetzung
b5)	Am Zoll Lörrach Riehen	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Bahnhöfe

#### a1) Bahnhof Basel SBB

Die Vielzahl an Nutzungen, Funktionen und Besucherinnen und Besuchern bedingt die Zusammenarbeit von Bahnbetreibenden, Gewerbe und Wirtschaft.

Mit den Ausbauten im Rahmen des Bahnknotens Basel wird der Bahnhof SBB eine noch wichtigere Rolle als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsarten übernehmen. Um den Bahnhof SBB zukünftig optimal in die Stadt einzubinden, erarbeitet das Planungsamt die Studie Stadtraum Bahnhof SBB, in der die Entwicklungspotenziale des Gebiets im Umfeld des Bahnhofs eruiert und analysiert werden; hierbei wird die laufende Masterplanung «Zielbild Basel» der SBB berücksichtigt. Ebenfalls wird die Überlegung eines neuen Bahnhofszugangs via Margarethenbrücke integriert, der eine schnelle ÖV-Erschliessung zwischen Bahnhof und Innenstadt ermöglicht. Mit der Realisierung des Nauentors am östlichen Rand des Bahnhofsareals wird nicht nur eine neue zentral gelegene Adresse für Wohn- und Büronutzungen geschaffen, sondern auch eine direkte Verbindung für Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Gundeldinger Quartier und der Innenstadt ermöglicht. Mit neuen Veloabstellplätzen wird auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs SBB für Velofahrende zukünftig verbessert.

#### a2) Badischer Bahnhof

Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof zeigt Massnahmen auf, die eine integrale Entwicklung des Badischen Bahnhofs und der umliegenden Quartiere ermöglichen (s. S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, Gebiet Rosental). Für die Entwicklung des Gebietes sind folgende Aspekte wichtig: Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof, die Gestaltung und Neuorganisation des Bahnhofvorplatzes, die Schaffung von Veloabstellflächen, die Anbindung an die Innenstadt, die Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrverbindungen sowie die Nutzung des städtebaulichen Potenzials.

### b) S-Bahn-Haltestellen

#### b1) Bahnhof St. Johann

Der Bahnhof weist durch die Lage im Quartier und die Nähe zu hochverdichteten Arbeitsplatzgebieten ein grosses Einzugsgebiet auf. Damit der Bahnhof seine Bedeutung im Stadtraum besser übernehmen kann, gilt es, die Zugverbindungen zu verbessern. Die Zentrumsbildung wird mit Nutzungsintensivierungen und -erweiterungen in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Kultur (Neubau des Naturhistorischen Museums und Staatsarchiv) gefördert (s. S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, Äusseres St. Johann; S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, VoltaNord [südl. Teil]).

#### b2) Dreispitz, S-Bahn-Haltestelle

Das zu entwickelnde Gebiet Dreispitz soll optimal an die S-Bahn-Haltestelle angeschlossen werden und Dienstleistungsunternehmen, Gewerbebetrieben und Anwohnerinnen und Anwohnern die Möglichkeit geben, sich in nächster Nähe zum ÖV anzusiedeln (s. S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, Dreispitz [südl. Teil]; S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, Dreispitz [nördl. Teil]).

#### b3) Niederholz Riehen, S-Bahn-Haltestelle

Das Gesamtkonzept Niederholz koordiniert unter Einbezug der umliegenden Baugebiete – Zusammenwirken von Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe – die angestrebte und durch die S-Bahn-Haltestelle Niederholz verstärkte Zentrumsentwicklung – unter Wahrung des Quartierbildes (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, Niederholz).

#### b4) Riehen Dorf, S-Bahn-Haltestelle

Neben der Verbesserung der Aufenthaltssituation an der S-Bahn-Haltestelle (mit guter Verknüpfung an den Bahnhof SBB) soll mit einem Entwicklungsrichtplan die langfristige Entwicklung des Dorfsentrums Riehens vorgesehen werden (s. S2.4 Ortszentren, Ortszentrum Riehen).

#### b5) Am Zoll Lörrach Riehen, S-Bahn-Haltestelle

Gedacht wird an eine Mobilitätsdrehscheibe inklusive einer neuen S-Bahn-Haltestelle im Bereich Am Zoll Lörrach Riehen. Diese Überlegungen sind eingebettet in eine städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Neuordnung des grenznahen Bereichs beiderseits der Landesgrenze, die im Rahmen des Projekts «Am Zoll Lörrach Riehen» zwischen den Projektpartnern Stadt Lörrach, Gemeinde Riehen, Kanton Basel-Stadt, Agglomerationsprogramm Basel und IBA Basel 2020 abgestimmt werden. Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung sollen Wohnen, Dienstleistungen und eine massvolle Ergänzung der gewerblichen und öffentlichen Angebote in Form eines Subzentrums sein, ohne dabei die Ortskerne von Riehen und Lörrach zu konkurrenzieren (s. S2.3 Schwerpunkte Wohnen, Stettenfeld Riehen). Hinsichtlich der Freiräume ist es Ziel, den Zugang zu und die Verknüpfung der Landschaftsräume Tüllinger/Wiese und Maienbühl zu ermöglichen sowie den vom Durchgangsverkehr geprägten Stadtraum für das Verweilen attraktiver zu gestalten. Verkehrliche Ziele gelten der Ermöglichung des Angebotsausbaus der S-Bahn und deren Verknüpfung mit einer Mobilitätsdrehscheibe sowie der Optimierung der Situation des Fuss- und Veloverkehrs, der Umsteigebeziehungen und der verkehrlichen Belange der Zollabfertigung.

## S3 Verkehrsintensive Einrichtungen

### S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen

#### Ausgangslage

Als verkehrsintensive Einrichtungen werden im Richtplan Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen bezeichnet, die in Form von Einzelobjekten oder als Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen ausgebildet sind und die mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen.

Als verkehrsintensive Einrichtungen auf Kantonsgebiet gelten zurzeit folgende vier Standorte, die in der Richtplankarte als Ausgangslage eingetragen sind:

- Dreispitz Nord; Einkaufszentrum
- St. Jakob; Freizeiteinrichtungen (Stadien) und Einkaufszentrum
- Stücki; Einkaufs- und Freizeitzentrum
- Bahnhof Basel SBB; Spezialfall: Einkaufszentrum in Form von Sekundärnutzungen des Bahnhofsgebäudes mitsamt Einzugsbereich

Die grossflächigen wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete wie Novartis und Roche sowie der Campus Gesundheit USB und die universitären Einrichtungen im Umfeld erzeugen zu Spitzenzeiten ebenfalls viel Verkehr. Die mit diesen Gebieten verbundene Belastung des Stadtgebietes durch den motorisierten Individualverkehr wird via Parkplatzverordnung und/oder Bebauungspläne geregelt. Vorgaben an die Nutzungsplanung sind unter S2.1 Schwerpunkte Arbeiten und S4.3 Spitalbauten formuliert.

In den letzten Jahren sind vor allem Shoppingcenter und Fachmärkte an der städtischen Peripherie entstanden, weitere sind bereits beschlossen. Die Entwicklung in diesem Bereich ist sehr dynamisch. Verkehrsintensive Einrichtungen lösen (über-)regionale Verkehrsströme aus, die – ähnlich wie der Pendler- und Freizeitverkehr – die Umwelt belasten.

In Basel-Stadt ist die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen nicht losgelöst von der Expansion des Detailhandels aus dem Zentrum heraus zu verstehen. Es droht ein Strukturwandel, der die Attraktivität vieler Städte unter Druck setzt («Dezentralisierung der Zentralität»). Das Verschwinden von vor allem kleinen Läden schädigt die Anziehungskraft der Innenstadt als lebendiges Zentrum (vgl. S2.4 Ortszentren).

#### Zielsetzungen

Bei dieser auch für das lokale Gewerbe wesentlichen Entwicklung muss der Stadtkanton vor allem darauf achten, dass sowohl günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt bleiben (s. RPG Art. 3 Abs. 3) als auch sämtliche Entwicklungen gefördert werden, die die Qualität im Zentrum erhöhen.

Da verkehrsintensive Einrichtungen in verschiedenen Zonen zugelassen sind, sind – vor allem zur Aufrechterhaltung des Verkehrssystems, zur Sicherung der Lufthygiene und zur Vermeidung der Lärmbelastung – Standortkriterien zu definieren.

Das «periphere Einkaufen» wird nicht unterstützt, damit die einhergehende Belastung durch den motorisierten Individualverkehr die erwünschte hohe Qualität für das Wohnen und Arbeiten nicht massgeblich beeinträchtigt. Entsprechend sind Standortkriterien unter den Planungsgrundsätzen formuliert.

Die raum- und umweltrelevanten Belange sind durch Integration von Fahrtenmodellen (Fahrtenbeschränkungen) in die Bebauungspläne sicherzustellen (BPG §75a). In den Bebauungsplänen ist unter anderem auch aufzuzeigen, wie die Einrichtungen mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut und attraktiv erschlossen werden. Wo gesetzlich notwendig, sind diese in Verbindung mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufzustellen (s. USG Art. 9f, UVPV, USG BS §47 und UVPV BS). Weitere Bedingungen sind die Ausbildung guter städtebaulicher Qualität und die Integration in den städtischen Kontext.

Aufgrund der Standortkriterien können zum aktuellen Zeitpunkt im Richtplan zwei Standorte, an denen neue Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen entstehen können, bezeichnet werden:

- Gebiet Bahnhof St. Johann
- Gebiet Badischer Bahnhof

#### Strategie/ST

5, 11

#### Leitsätze

10, 18, 22, 27, 43, 46, 47



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Richtplan Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen, die in Form von Einzelobjekten oder als Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen ausgebildet sind und die mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen.
- B. Verkehrsintensive Einrichtungen finden ihren Standort
- im Siedlungsgebiet (Baugebiet); bis auf 50 m Nähe zu Wohngebieten (reine Wohngebiete und Wohngebiete mit Anteil 1 Geschoss Arbeiten);
  - im ÖV-Einzugsgebiet der Güteklasse A;
  - im Einzugsgebiet von Knoten der Hochleistungsstrassen, Radius 750 m;
  - an Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen); jeweils 50 m in Seitenstrassen erweitert (Einzugsgebiet);
  - wenn gesichert ist, dass Gefahren von benachbarten Anlagen und Betrieben, die ein Störfallrisiko aufweisen, gebannt sind;
  - in Gebieten, welche sehr gut für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Massnahme	Koordinationsstand
Gebiet Bahnhof St. Johann	Vororientierung
Gebiet Badischer Bahnhof	Vororientierung

## S4 Öffentliche Bauten und Anlagen

### S4.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität

#### **Ausgangslage**

Der Lehr- und Forschungsstandort Basel, mit den Eckpfeilern Universität und Universitätsspital, Fachhochschule Nordwestschweiz und ETH-Zentrum für Biosysteme, gehört zu den führenden Wissenszentren Europas.

Die Zahl der Studierenden an der Universität Basel ist im Zeitraum von 2010 bis 2015 um ca. 30% gestiegen. Mit der heutigen Anzahl von Studierenden ist die strategisch angestrebte Grösse erreicht. Die gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft getragene Universität gehört mit über 13'000 Studierenden in ihren Schwerpunktdisziplinen zu den 50 besten Hochschulen der Welt.

Die derzeitige Vielzahl der universitären Standorte erschwert eine effiziente Raumnutzung. Die Universität hat daher eine Raumstrategie entwickelt, deren Umsetzung in Zusammenarbeit mit den beiden Trägerkantonen noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Als Provisorien müssen deshalb Einmietungen in Fremdliegenschaften (z.B. Jakob-Burckhardt-Haus) in Kauf genommen werden.

#### **Zielsetzungen**

Der Lehr- und Forschungsstandort Basel zählt zu den führenden Innovationszentren in den Bereichen Life Sciences, Medizinische Forschung und Kulturwissenschaften.

Diese Zielsetzungen erfordern mehr und auf die Bedürfnisse der Universität zugeschnittenen Raum. Mit modernen und in das urbane Umfeld eingebundenen Campusarealen sollen Synergien gefördert und das universitäre Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt werden.

Die räumlichen Entwicklungsszenarien zur Unterstützung der universitären Entwicklungsstrategie können weiterverfolgt, differenziert und umgesetzt werden. Für die Deckung des zunehmenden Raumbedarfs der Hochschulen aufgrund höherer Studierendenzahlen müssen die Partnerkantone neue attraktive Standorte definieren, um den für die Stärkung des Lehr- und Forschungsstandorts notwendigen Raum anbieten zu können.

#### **Strategie/ST**

4, 8

#### **Leitsätze**

23, 24

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Entsprechend dem prognostizierten Wachstum der Studierendenzahlen und der Strategie der Universität ist mit dem Kanton Basel-Landschaft das Raumangebot für die Universität zu erhöhen und zu optimieren.
- B. Die Universität ist an möglichst wenigen Standorten zu konzentrieren.
- C. Es sind in Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft Standorte zu entwickeln, welche über die kritische Mindestgrösse und damit über genügend standortinternes Synergiepotenzial verfügen, um einen optimalen Betrieb der Universität und Anpassungen an künftige Bedürfnisse zu garantieren.
- D. Universitäre Einrichtungen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Gemäss dem universitären Strategiepapier entsprechen die Einrichtungen dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Campus Schällemätteli	Festsetzung
b)	Campus Petersplatz	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Campus Schällemätteli

Partnerschaftlicher Projektierungsratschlag Juni 2009 sowie Bebauungsplan Hochschulareal St. Johann «Campus Schällemätteli» für die Standortentwicklung.

Entwicklung von Neubauprojekten auf Basis von Wettbewerben für die Life-Science-Aktivitäten der Universität: im südlichen Arealteil mit einem Neubauprojekt für das Biozentrum (35'000 m<sup>2</sup>), einem Neubauprojekt für das ETH-Institut (27'500 m<sup>2</sup>) sowie einer Instandsetzung des Bestands oder einem Neubauprojekt (41'000 m<sup>2</sup>) (Biozentrum, Pharmazentrum) sowie im nördlichen Arealteil mit Neubauprojekten in zwei Etappen bis 2032 (58'000 m<sup>2</sup>).

### b) Campus Petersplatz

Areal- und Projektentwicklungen, damit die Geistes- und Kulturwissenschaften um den Petersplatz herum (Kollegiengebäude mit zentralen Diensten und Hörsälen) konzentriert werden können.

## S4.2 Schulbauten und -anlagen

### **Ausgangslage**

Die Sachplanung Schulraum ermöglicht einen genauen Überblick über den Bestand und über die Entwicklung des Bedarfs aufgrund der Siedlungsentwicklung. Private Schulen sind nicht Gegenstand der Schulraumplanung.

Die bestehenden Schulanlagen decken den Bedarf an Schulraum zum heutigen Zeitpunkt und müssen deshalb in dieser Anzahl erhalten werden. Sinkende Schülerzahlen in der Vergangenheit haben es ermöglicht, den Nachholbedarf an Schulraum abzudecken sowie auf Standortveränderungen und Auswirkungen neuer pädagogischer Konzepte an diversen Schulstandorten zu reagieren. Durch die Einführung von Tagesstrukturen auf der Primar- und Sekundarstufe I sowie der Teilautonomie der Schulen mit lokalen Schulhausleitungen wurden alle vorhandenen räumlichen Reserven aufgebraucht. Aufgrund steigender Schülerzahlen muss in einigen Quartieren das Schulraumangebot erweitert werden.

Die Schule ist und bleibt ein sehr lebendiger Bereich. Die Änderungen im Schulsystem sind auch Antworten auf gesellschaftliche Veränderungen. Die baulichen Massnahmen sind deshalb immer zeitlich verschobene Reaktionen und machen die Planung umso schwieriger. Die Planung von Schulraum und Schulstandorten hängt von der Entwicklung im direkten Umfeld ab (Münsterplatz, Klybeck, Klybeckquai, Walkeweg, Lysbüchel, Stettenfeld etc.). Die in den Wohnquartieren lokalisierten Schulen müssen der geänderten Nachfrage nachkommen. Die Auswirkungen des Wechsels auf 6 Jahre Primar-, 3 Jahre Sekundarschule und 4 Jahre Gymnasium sind in der aktuellen Sachplanung Schulraum enthalten.

### **Zielsetzungen**

Es wird laufend überprüft, ob gegebenenfalls neue Schulräume benötigt werden. Da bis 2035 eine signifikante Bevölkerungszunahme (s. Objektblatt S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets) angestrebt wird, ist mit einem zunehmenden Schulraumbedarf zu rechnen.

Schulräume müssen zu Fuss und mit dem Velo leicht und auf sicherem Wege erreichbar sein.

### **Strategie/ST**

8

### **Leitsätze**

4, 23, 25, 29, 41

### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Schulraumplanung erfolgt in enger Abstimmung mit der Siedlungs- und Nutzungsplanung.
- B. Schulen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein.
- C. Die Gemeinden koordinieren die Schulraumplanung für Primarschulen mit dem Kanton.

### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Schulraumplanung wird von den Gemeinden mindestens alle zwei Jahre überprüft und nachgeführt.

### MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

#### Neubauten Primarschule

- Lysbüchel (s. S2.2 c Volta Nord [südl. Teil])
- Walkeweg (s. S2.2 b Bernoulli/Walkeweg)
- Areal Klybeck (s. S2.2 d Areal Klybeck)
- Klybeckquai (s. S2.2 e Klybeckquai/Westquai-Insel)

#### Neubau Sekundarschule

- Areal Klybeck (s. S2.2 d Areal Klybeck)

#### Erweiterungen Primarschule

- Wasgenring
- Christoph Merian/Gellert
- Isaak Iselin
- Bläsi



## S4.3 Spitalbauten

### Ausgangslage

Der Kanton Basel-Stadt weist ein umfangreiches Angebot mit überregionaler Bedeutung im Gesundheitswesen auf.

Er betreibt drei öffentliche Spitäler, die seit 2012 als selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelagert sind:

- Universitätsspital Basel
- Universitäre Psychiatrische Kliniken
- Felix-Platter-Spital

Von Privaten und von der Bürgergemeinde Basel betrieben werden:

- St. Clara-Spital
- Merian-Iselin-Spital
- Bethesda-Spital
- Adullam-Kliniken in Basel und Riehen
- Psychiatrische Klinik Sonnenhalde, Riehen
- Chrischonaklinik Bettingen (bis März 2019)
- Schmerzklinik
- REHAB Basel Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
- Hildegard-Hospiz

Der Kanton Basel-Stadt ist zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft Träger des Universitäts-Kinderspitals beider Basel.

Der Kanton Basel-Stadt betreibt öffentliche Zahnkliniken, die seit 2016 zusammen mit den Universitätskliniken für Zahnmedizin der Universität Basel als selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelagert sind: Universitäres Zentrum für Zahnmedizin Basel.

### Zielsetzungen

Der Kanton ist bestrebt, die Spitäler auf möglichst wenige Standorte zu konzentrieren. Im Rahmen des Masterplans Campus Gesundheit für das Universitätsspital Basel wird u.a. beabsichtigt, die Universitätsaugenklinik räumlich in das Gelände des Universitätsspitals zu integrieren. Das Areal der Augenklinik soll für Wohnzwecke genutzt werden.

Für das Felix-Platter-Spital wird ein Ersatzneubau auf einem Teil des heutigen Areals errichtet. Das nach der Erstellung des Ersatzneubaus frei werdende übrige Areal wird für Wohnzwecke entwickelt und genutzt (s. S2.3 Schwerpunkte Wohnen, Spitalareal Felix Platter).

Die bisher auf verschiedene Standorte in der Stadt verteilten stationären Abteilungen der Kinder- und Jugendpsychiatrischen Klinik (KJPK) der Universitären Psychiatrischen Kliniken (UPK) werden mit einem Neubau auf dem Areal der UPK konzentriert. Die bisherigen Standorte der ambulanten Kinder- und Jugendpsychiatrie werden an der Kornhausgasse zentralisiert. Die dadurch frei werdenden heutigen Standorte werden, sofern sie sich im Eigentum des Kantons Basel-Stadt befinden, der Wohnnutzung zugeführt.

Durch das Universitäre Zentrum für Zahnmedizin Basel wird ein Neubau auf dem Rosentalareal errichtet. Die bisherigen Standorte der Schulzahnklinik und der Volkszahnklinik können anschliessend einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Die weiteren Spitäler bleiben an ihren Standorten erhalten. Sie haben genügend Potenzial für die Weiterentwicklung.

### Strategie/ST

1

### Leitsätze

23, 27

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die kantonale Spitalplanung wird vom Gesundheitsdepartement gemäss den gesetzlichen Grundlagen durchgeführt. Interkantonale und regionale Zusammenarbeit wird angestrebt.
- B. Die bestehenden Standorte der universitären Kliniken sind – abgestimmt mit der strategischen Raumplanung der Universität Basel – qualitativ und quantitativ zu entwickeln.
- C. Eine Konzentration auf möglichst wenige Standorte ist anzustreben.
- D. Spitäler müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut als auch mit dem motorisierten Individualverkehr angemessen erreichbar sein. Sie decken ihren eigenen Parkplatzbedarf mit geeigneten Parkhäusern ab.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Campus Gesundheit USB	Festsetzung

MASSNAHMEN/DETAILS  
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

**a) Campus Gesundheit USB**

Der Masterplan Campus Gesundheit aus dem Jahr 2011 ist ein Koordinationsinstrument mit einem langfristigen Planungshorizont. Zur Umsetzung des medizinisch und betrieblich nachgewiesenen Erweiterungsbedarfs des Universitätsspitals (USB) und im Hinblick auf die Konzentration und Koordination der hochspezialisierten Medizin ist das Raumangebot des USB auf der Basis des Masterplans Campus Gesundheit zu erweitern. Auf dem Areal des Universitätsspitals Basel werden daher in den nächsten Jahrzehnten markante städtebauliche Veränderungen stattfinden. Der Masterplan koordiniert diese Entwicklungen und berücksichtigt die Entwicklungen auf dem Campus Schällemätteli und dem Campus Petersplatz (s. S4.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität).

## S4.4 Sport- und Freizeitanlagen

### Ausgangslage

Das Konzept für Sport- und Bewegungsanlagen bietet einen Überblick über die Sportanlagen im Kanton. Es basiert auf der 1995 zum letzten Mal überarbeiteten Sportstättenplanung. Im Konzept wird auf die aktuellen Trends im Sport- und Bewegungsverhalten der Bevölkerung reagiert:

- Individualisierung im Sport (Sport treiben, wann und wo man will);
- neue Sportarten (Flexibilität in der Nutzbarkeit der Sportanlagen anstreben);
- Trendsport wird etabliert (ehemalige Trendsportarten sind unterdessen z.B. olympisch und werden in Vereinen angeboten).

Nach ihrer strategischen Bedeutung und Grösse werden die Sporthallen und Freianlagen in Schwerpunktanlagen, Quartierssportanlagen und Schulsportanlagen aufgeteilt.

Die Schwerpunktanlagen für den organisierten und strukturierten Sportbetrieb sind:

- Sportanlagen St. Jakob (BL)
- Sportzentrum Schützenmatte
- Sportanlagen Bachgraben
- Sportzentrum Rankhof
- Sportzentrum Pfaffenholz (F)
- Sportanlage Grendelmatte Riehen (betrieben durch die Gemeinde)

Die Quartierssportanlagen dienen neben den Schulen und Vereinen (\* = mit Vermietung) der breiten Bevölkerung für individuelle sportliche Betätigung:

- Sportanlage Pruntrutermatte\*
- Sportanlage Buschweilerhof\*
- Sportanlage Schorenmatte\*
- Sportanlagen Rheinacker/Landauer/Hörnli (z.T. privat betrieben)\*
- Sportanlage Bäumlhof\*
- Turnplatz Sandgrube\*
- Vogelsangmatte\*
- Gotthelfmatte\*
- Voltamatte (Spielwiese)
- St. Johann/Tschudimatte (Spielwiese)
- Breitematte (Spielwiese)
- Dreirosenanlage (Spielwiese)
- Dreirosenhalle (Indoorhalle, privat)
- Liesbergermatte (Allwetter- und Kunstrasenplatz)
- Andreasmatte (Riehen)
- Habermätteli (Riehen)

Die Schulsportanlagen befinden sich meist unmittelbar neben den Turnhallen und ermöglichen den Sportbetrieb im Freien. Ausserhalb der Schulzeit stehen die Anlagen den Vereinen (\* = mit Vermietung) und der Allgemeinheit zur Verfügung:

- Christoph-Merian-Schulhaus/Schulhaus Gellert\*
- Sportwiese Wirtschaftsgymnasium\*
- Schulhaus Bruderholz
- Schulhaus Brunnmatt
- Fachmaturitätsschule
- Schulhaus St. Alban
- Schulhaus Neubad
- Schulhaus Wasgenring
- Hirzbrunnen-Schulhaus
- Schulhaus Erlensträsschen
- Hebel-Schulhaus/Schulhaus Niederholz
- Schulhaus Wasserstelzen
- Schulhaus Burgstrasse
- Schulhaus Hinter Gärten

Als Sporthallen bezeichnet werden sogenannte Mehrfachhallen, welche ein Angebot an Zuschauerplätzen aufweisen. Sporthallen dienen dem Sportbetrieb sowohl von Schulen oder der Universität als auch von Vereinen. In Einzelfällen werden darin neben Sportanlässen auch andere Publikumsveranstaltungen durchgeführt (St. Jakobshalle [BL], Pfaffenholz [F]). Sporthallen sind entweder kombiniert mit Schulanlagen oder mit Sportanlagen.

St. Jakobshalle (BL), Pfaffenholzhalle (F), Rankhofhalle, Dreirosenhalle, Leonhardshalle, Sandgrubenhalle, Niederholzhalle Riehen und Halle Hinter Gärten Riehen (durch die Gemeinde betrieben).

Die Wassersportanlagen umfassen die Gartenbäder, die Rheinbäder und die Hallenbäder. Allgemein zugängliche Bäder sind die Gartenbäder St. Jakob (BL), Bachgraben, Eglisee, das Naturbad Riehen (betrieben durch die Gemeinde), das Gartenbad Bettingen (betrieben durch die Gemeinde), die beiden Rheinbadhäuser Breite und St. Johann (privat), die Anlage am Birskopf, das Hallenbad Rialto sowie das Hallenbad Eglisee und die Schulschwimmhalle Wasserstelzen in Riehen (nur im Wintersemester und zu beschränkten Öffnungszeiten). Weitere Schwimmhallen sind das Sportbad St. Jakob (BL) für den organisierten Schwimmsport, die Schulschwimmhallen St. Johannschulhaus, Kirschgartenschulhaus, St. Alban-Schulhaus, Rittergasse, Bläsischulhaus, Vogelsangschulhaus, Bäumlhofschulhaus, Kleinhüningerschulhaus, Sesselacker (privat) sowie Wasserstelzen-Schulhaus.

### **Wintersportanlagen**

Kunsteisbahn Eglisee, Kunsteisbahn Margarethen (BL), Eishalle St. Jakob-Arena (BL).

### **Spezialsportanlagen**

Beachhalle (Luzernerringbrücke), Waldsportanlage Finnenbahn in Riehen, ausgeschilderte Mountainbike-Rundstrecke Riehen/Bettingen.

Finnenbahn und Vita-Parcours Lange Erlen, Rollsporthalle (privat), Kletterhalle Vogesen, Trendsporthalle, Sommernutzung KEB Margarethen (BL). Neben diesen Anlagen betreiben der Kanton und die Gemeinden diverse weitere kleine Trendsportanlagen.

### **Zielsetzungen**

Die bestehenden Sport- und Freizeitanlagen (Freianlagen, Sporthallen, Wassersportanlagen, Wintersportanlagen und Spezialsportanlagen) werden intensiv genutzt und sind im Bestand zu erhalten.

Die Sport- und Freizeitanlagen und ihre Infrastruktur werden den aktuellen Bedürfnissen angepasst und modernisiert. Insbesondere wird auf die aktuellen Tendenzen in Sport und Bewegung der Bevölkerung reagiert. Bei fast allen Sportanlagen soll aufgrund der hohen Auslastung eine Erweiterung des Angebots resp. eine Erhöhung der Kapazität bestehender Anlagen geprüft werden. Für die wachsende Bevölkerung sind auch Sport- und Freizeitanlagen einzuplanen.

Das vorhandene Raumangebot soll besser und flexibler genutzt werden. Durch öffentliche Sportflächen in den Gemeinden und Quartieren und besser auf die Nutzerinnen und Nutzer abgestimmte Öffnungszeiten der Sportanlagen soll der organisierte Breitensport einem grösseren Publikum, auch den am Sport eher entfernten Teilen der Bevölkerung, zugänglich gemacht werden. Mit der bereits heute bestehenden Öffnung der Sportanlagen sollen auch bisher nicht sportlich aktive Teile der Bevölkerung zur Bewegung animiert werden.

### **Strategie/ST**

8

### **Leitsätze**

12, 13, 23, 25, 27, 29, 41

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Erstellung und freie Nutzung von witterungsgeschützten Bewegungs- und Tummelflächen für Kinder und Jugendliche an Schulen und Kindergärten ist zu fördern («gedeckter Pausenhof»).
- B. Verbindungswege für zu Fuss Gehende, Velos und Rollsportgeräte zwischen den Quartieren sind sicherzustellen.
- C. Sport- und Freizeitanlagen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Die Abstellsituation für Velos muss optimal und attraktiv sein. Insbesondere die verkehrliche Anbindung des Freizeit- und Sportgebiets St. Jakob ist mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren, wobei der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr den Hauptanteil des Verkehrs bewältigen sollen.
- D. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner partnerschaftlichen Möglichkeiten in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und den betroffenen Gemeinden darauf hin, dass das Sportgebiet St. Jakob ein attraktives, vorwiegend mit dem ÖV erreichbares Sportzentrum von nationaler Bedeutung bleibt; die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet ist dabei zu wahren, die Natur- und Landschaftswerte sind zu sichern.

PLANUNGSANWEISUNGEN

- 1. Das ED erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein kantonales Konzept für Sport- und Bewegungsanlagen.
- 2. Dieses Konzept wird vom ED in Zusammenarbeit mit den Gemeinden alle vier Jahre überprüft und nachgeführt.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob	Festsetzung



## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob

Das Gebiet Parklandschaft St. Jakob entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten auf einer Fläche von ca. 95 ha (mehrheitlich in Basel-Landschaft) zu einer der grössten Sport- und Freizeitanlagen Europas (Campus Sport). Die Sportanlagen umfassen im Kanton Basel-Stadt das Fussballstadion St. Jakob-Park (40'000 Sitzplätze), im Kanton Basel-Landschaft die St. Jakobshalle (9'000 Sitzplätze), die Eishalle St. Jakob-Arena (6'000 Sitzplätze), die Pferdesportanlage Schänzli, das Gartenbad St. Jakob sowie die Sportanlagen St. Jakob mit unter anderem 19 Fussballfeldern und einem Leichtathletikstadion. Die ersten drei Anlagen sind im Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) aufgeführt; sie haben damit nationale und internationale Bedeutung.

### b) Zweites Hallenbad

Bedarf, Standort und Machbarkeit eines zweiten öffentlichen Hallenbads werden im Zusammenhang mit den Arealentwicklungen (vorzugsweise im Kleinbasel) geprüft.

### c) Strategie Eisflächen

Für die Planung der Eisflächen in Basel besteht eine «Eisstrategie». Ziel ist ein ausreichendes Angebot an gedeckten Flächen für den Eissport (ganzjährig, resp. Oktober bis Ende März) und den öffentlichen Eislauf und den Schulsport (während der kalten Witterung).

### d) Individualisierung im Sport

Mit dem Trend zur Individualisierung in den Sport- und Bewegungsaktivitäten der Bevölkerung ändern sich auch die Ansprüche an die Sportanlagen. Vermehrt sollen kleinere Sportanlagen für die jederzeitige Einzelnutzung im Siedlungsgebiet geschaffen werden.

### e) Optimierung der Auslastung von Sportanlagen

Die Auslastung der klassischen Sportanlagen ist ungebrochen hoch. Eine Optimierung des Angebots durch den Ausbau der Sportflächen resp. die bessere Ausnutzung der Sportanlagen (z.B. durch mehr beleuchtete Rasenplätze, andere Benützungzeiten) ermöglicht weiterhin allen Bevölkerungsschichten den Zugang zum Sport. Insbesondere für den Vereinssport sind die Nutzungszeiten der Aussenanlagen abends unbedingt bis 22 Uhr zu sichern.

## S4.5 Fahrendenplatz

### **Ausgangslage**

Gemäss Bundesgerichtsentscheid vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321) sind die Behörden aller staatlichen Ebenen verpflichtet, die Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung zu berücksichtigen und angemessene Stand- und Durchgangsplätze vorzusehen und zu sichern.

Gemäss Entwurf des Berichts des Bundesrates über die «Situation der Fahrenden in der Schweiz» ist die quantitative und qualitative Situation für die Fahrenden im Kanton Basel-Stadt nicht genügend. Sowohl aus gesamtschweizerischer wie auch aus kantonaler Sicht fehlt es an Fahrendenplätzen. Der Bedarf für Basel-Stadt wird mit einem Standplatz angegeben (total 2'000 m<sup>2</sup> = 10 Stellplätze). Basierend darauf ist an der Friedrich Miescher-Strasse ein Fahrendenplatz in entsprechender Grösse erstellt worden.

### **Zielsetzungen**

Um die Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen, stellt der Kanton Basel-Stadt auf dem Kantonsgebiet einen planungsrechtlich gesicherten, hinreichend ausgestatteten und das ganze Jahr zugänglichen Platz für Fahrende zur Verfügung. Der Platz erlaubt eine duale Nutzung (Durchgangsplatz in der Sommersaison, Standplatz in der Wintersaison) und steht Fahrenden aller Nationalitäten offen.

### **Strategie/ST**

–

### **Leitsätze**

8

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton Basel-Stadt stellt den Fahrenden einen 2'000 m<sup>2</sup> grossen, zehn Stellplätze bietenden und hinreichend ausgestatteten Fahrendenplatz zur Verfügung.
- B. Der Platz für Fahrende dient in der Sommersaison als Durchgangsplatz und in der Wintersaison als Standplatz.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Planungsamt führt unter Einbeziehung der Allmendverwaltung, der Immobilien Basel-Stadt und der Universitären Psychiatrischen Kliniken Basel im Jahr 2026 eine erneute Prüfung und Abwägung des dauerhaften Betriebes des Standortes an der Friedrich Miescher-Strasse mit allfälliger erneuter Standort-evaluation für einen Alternativstandort durch.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Fahrendenplatz Friedrich Miescher-Strasse	Festsetzung

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Fahrendenplatz Friedrich Miescher-Strasse

Der Fahrendenplatz an der Friedrich Miescher-Strasse grenzt unmittelbar an das Gelände der Universitären Psychiatrischen Kliniken Basels (UPK). Die Parzelle stellt die einzige im Gebiet zur Verfügung stehende Flächenreserve für die UPK dar. Vor dem Hintergrund der Zentralisierungsbemühungen der UPK, als Teil des öffentlichen Gesundheitswesens, soll daher 2026 der dauerhafte Betrieb des Fahrendenplatzes erneut überprüft und mit dem Flächenbedarf der UPK abgestimmt werden.

Der Standort des Fahrendenplatzes an der Friedrich Miescher-Strasse liegt gemäss Zonenplan des Kantons Basel-Stadt in der Bauzone 4. Im Falle einer erneuten Standort-suche und -evaluation sind grundsätzlich die Bauzonen 2 bis 6 sowie Zonen für Nutzungen im öffentlichen Interesse für einen Fahrendenplatz geeignet.

## S4.6 Freizeitgärten

### Ausgangslage

Freizeitgärten erfüllen als zum Teil sehr strukturreiche Lebensräume vielfältige Funktionen und sind Teil des städtischen Erholungs- und Freizeitangebotes. Sie stärken den familiären und generationenübergreifenden Zusammenhalt und die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund. Sie gehören zum Grünraum und zur ökologischen Vernetzung. Als Lebensraum bergen sie zum Teil seltene und geschützte Tiere. Eine früher wichtige Funktion der Gärten, die Selbstversorgung, ist zugunsten der Freizeitnutzung zurückgegangen.

Diese «grünen Oasen» können aufgrund des hohen Flächenanteils im Kanton Basel-Stadt und ihrer Lagen als Element der Stadtstruktur sowie ihrer Beschaffenheit aber auch als Teil der Kulturlandschaft betrachtet werden. Als «privatisierte» Räume grösstenteils in öffentlicher Hand, sind Freizeitgartenareale allerdings nur partiell für die Öffentlichkeit zugänglich. Der grosse Teil der Freizeitgärten befindet sich auf Land im Eigentum des Kantons oder der Einwohnergemeinde der Stadt Basel (ca. 70%).

Für die baselstädtische Bevölkerung stehen ca. 168 ha im «Zentralverband der Familiengartenvereine» zusammengeschlossene Freizeitgartenareale zur Verfügung. Circa 50 ha dieser Gärten liegen auf Basler Gemeindegebiet, ca. 28 ha in Riehen, ca. 65 ha im stadtnahen und ca. 26 ha im weiteren Umland ausserhalb des Kantons.

Die Nachfrage nach Freizeitgärten ist seit Längerem nicht mehr so gross wie bis Anfang der 1990er-Jahre. Die Pächterinnen und Pächter werden immer älter und jüngere Pächterinnen und Pächter und Familien pachten die Gärten eher nicht so lange. Deshalb bestehen Spielräume zur Umnutzung von Gartenarealen. Zudem besteht die Herausforderung, attraktive und neue Angebote zu entwickeln, die mehr den heutigen Bedürfnissen entsprechen.

Seit Juni 2013 gilt das Gesetz über Freizeitgärten, das den Schutz der Freizeitgärten, die Verpachtung innerhalb und ausserhalb des Kantons und durch die Gemeinden regelt.

### Zielsetzungen

Für die im Kanton wohnhafte Bevölkerung wird gemäss dem Gesetz über Freizeitgärten ein genügendes Angebot an Freizeitgärten innerhalb und ausserhalb des Kantonsgebiets von insgesamt 82 ha bereitgestellt und langfristig gesichert. Davon werden mindestens 40 ha in der Stadt Basel bereitgestellt.

Darüber hinaus wird eine ausreichende Menge an Freizeitgärten im nahen Umland, z.B. über Landeigentum und Nutzungsverträge, gesichert.

Die Durchgängigkeit, die öffentliche Zugänglichkeit und die Benutzbarkeit der Freizeitgartenareale für die Bevölkerung sind zu verbessern, die vielfältigen Lebensräume sind zu erhalten und aufzuwerten und die ökologische Korridor- und Trittsteinwirkung in den verbleibenden Freizeitgartenarealen ist zu stärken.

Im Weiteren kann durch die Öffnung der Freizeitgartenareale und durch die Anlage von öffentlichen Grünräumen in den Arealen die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner in der unmittelbaren Umgebung verbessert werden.

### Strategie/ST

2, 4, 5, 9, 10

### Leitsätze

2, 3, 4, 5, 7, 12, 23, 30, 32, 35, 37

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Freizeitgärten dienen mit ihren vielfältigen Qualitäten der Erholung der Bevölkerung, dem gesellschaftlichen Zusammenhalt und der natürlichen Lebensgrundlage. Als Grünräume haben sie in einem sich weiter urbanisierenden Umfeld eine hohe Bedeutung.
- B. Freizeitgartenareale werden auf nutzungsplanerischer und/oder vertraglicher Ebene vom Kanton und von den Gemeinden unter Berücksichtigung des Gesetzes für Freizeitgärten gesichert.
- C. Der Kanton wirkt betreffend die im Kanton Basel-Stadt gelegenen Freizeitgartenareale darauf hin,
- eine gute Erreichbarkeit mit Fuss- und Veloverkehr sowie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicherzustellen;
  - entsprechend den Vorgaben des Gesetzes über Freizeitgärten ein genügendes Angebot an Freizeitgartenarealen langfristig zu sichern;
  - die öffentliche Zugänglichkeit, die Durchgängigkeit und die Benutzbarkeit der Freizeitgartenareale für die Bevölkerung entsprechend dem Gesetz über Freizeitgärten zu verbessern;
  - die ökologischen Funktionen der Areale zu verstärken;
  - die naturnahe Bewirtschaftung der Gärten zu fördern.
- Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinden ab.
- D. Der Grundsatz C gilt ebenfalls für die ausserkantonalen, stadtnahen Freizeitgartenareale im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel. Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit den Entwicklungsabsichten der Nachbargemeinden ab.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Stadtgärtnerei erarbeitet für die Freizeitgartenareale der Einwohnergemeinde Basel bis 2019 eine Strategie, wie die Areale qualitativ aufgewertet und durch öffentliche Wege und Grünflächen verbunden werden können.
2. Die Gemeinde Riehen berücksichtigt bei weiteren Planungen die kommunale Strategie zu Freizeitgärten.



## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### Basel

Im Freizeitgartenareal Milchsuppe wird in Abstimmung mit der geplanten Überbauung an der Burgfelderstrasse entlang der bestehenden Niederterrassenkante ein öffentlicher Weg gebaut und die bestehende Böschung gemäss den Vorgaben der Landschaftsschutzzone gestaltet.

Im Freizeitgartenareal Basel West Neuhaus wird die geplante Fuss- und Veloverbindung vom Badweglein kommend über den neugestalteten Parkplatz Bachgraben entlang der neuen Überbauung weitergeführt bis an die Rue de Bâle.

### Riehen

Die Gemeinde Riehen hat in ihrem Richtplan vom 19. August 2003 betreffend Familiengartenareale eine Strategie definiert, die generell den kantonalen Entwicklungsvorstellungen entspricht und auf der Feststellung gründet, dass die Nachfrage nach Familiengärten zurzeit abnehme und es absehbar sei, dass künftig nicht mehr alle Familiengartenareale in Riehen benötigt würden.

Im Rahmen der Zonenplanrevision wurden rund 28 ha als Freizeitgärten gesichert und somit wurde dem Gegenvorschlag zur Initiative «zum Schutz von Familiengartenarealen» Rechnung getragen. Auch wurden Freizeitgärten zugunsten einer Arbeitszone beim Hörnli sowie der Zentrumszone bei der S-Bahn-Haltestelle Niederholz aufgehoben. Bei den Liegenschaften Hörnliallee 75 bis 79 wurde eine Grünanlagenzone festgelegt.

Zudem sieht der Gegenvorschlag vor, dass das rund 12'300 m<sup>2</sup> umfassende Areal zwischen Gotenstrasse und Wiesental-Bahnlinie nach der Gesamtzonenplanrevision in die Bauzone umgezont werden kann, wenn Bedarf gegeben ist. Ferner wurde festgelegt, dass das rund 63'000 m<sup>2</sup> umfassende Areal Hörnli/Landauer in den nächsten 15 Jahren nicht in eine Bauzone umgezont wird. Im kommunalen Richtplan ist dieses Gebiet als strategische Reserve bezeichnet.

Die Gartenareale sollen für die Öffentlichkeit als Naherholungsgebiete zugänglicher gemacht werden. Deshalb sollen im nächsten Schritt zusammen mit den Grundeigentümern und den Nutzern Strategien zur Öffnung der Freizeitgärten erarbeitet, umgesetzt und mittelfristig eine mögliche Siedlungserweiterung im Niederholz skizziert werden.



# Objektblätter NATUR UND LANDSCHAFT

	<b>Leitsätze Natur und Landschaft</b> .....	<b>97</b>
<b>NL1</b>	<b>Natürliche Lebensgrundlagen</b> .....	<b>98</b>
NL1.1	Fliessgewässer .....	98
NL1.2	Naturgefahren (Gefahrengebiete) .....	104
<b>NL2</b>	<b>Land- und Waldwirtschaft</b> .....	<b>106</b>
NL2.1	Landwirtschaftsgebiet .....	106
NL2.2	Fruchtfolgeflächen .....	108
NL2.3	Waldwirtschaft .....	111
<b>NL3</b>	<b>Natur- und Landschaftsschutz</b> .....	<b>113</b>
NL3.1	Naturschutz und ökologische Korridore .....	113
NL3.2	Landschaftsschutz .....	122

# NL







## 31–39 Leitsätze Natur und Landschaft



Reiher, Park im Grünen



Riehn, Lange Erlen

**Natürliche Lebensgrundlagen****Natürliche Lebensgrundlagen schützen**

- 31 Gebiete für Grundwassernutzungen, Anreicherungsgebiete sowie wichtige Grundwasserträger und Quellen sind zu schützen.
- 32 Böden mit besonderen Werten und Funktionen sind zu schützen; belastende Nutzungen und Stoffeinträge sind zu vermeiden. Die Bodenfruchtbarkeit ist langfristig zu erhalten.
- 33 Leitbahnen zur Durchlüftung der Siedlungsgebiete sind zu erhalten.
- 34 Dem Verschwinden standortheimischer Tier- und Pflanzenarten ist mit entsprechenden Massnahmen vorzubeugen.

**Natur- und Landschaftsschutz, Land- und Waldwirtschaft****Lebensräume sichern, entwickeln und nutzen**

- 35 Die Natur- und Landschaftsräume sind in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu erhalten und zu entwickeln; Schutz, Nutzung und Erholung sind aufeinander abzustimmen.
- 36 Den Fliessgewässern ist – in Abstimmung mit den Nutzungsansprüchen im angrenzenden Gebiet sowie mit den stadtgestalterischen Anliegen – genügend Raum zu geben, der möglichst naturnah gestaltet wird.
- 37 Durch Sicherung, Aufwertung und Erweiterung der öffentlichen und privaten Grünbereiche sollen die ökologischen Vernetzungsräume der Siedlung verbessert und zusammen mit den Landschaftsräumen verbunden werden.
- 38 Die zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsflächen ermöglichen eine verbindende, ökologische und zukunftsfähige bäuerliche Landwirtschaft mit erfolgreichen Unternehmern.
- 39 Der Wald soll für Holzproduktion, Schutz und Erholung nachhaltig genutzt werden.

## NL1 Natürliche Lebensgrundlagen

### NL1.1 Fliessgewässer

Fliessgewässer und ihre Ufer sind prägende und ökologisch wertvolle Elemente unserer Kulturlandschaft, die viele Funktionen erfüllen: Sie sind Lebensraum von Pflanzen und Tieren und bieten Raum für Erholungs- und Freizeitnutzungen. Ebenso dienen sie der Energie- und Trinkwassergewinnung, der Schifffahrt (Rhein) und der Entwässerung von Siedlung und Kulturland.

Zur Landgewinnung und zum Schutz vor Hochwasser wurden die Fliessgewässer in den letzten Jahrhunderten immer stärker verbaut und ihrer ursprünglichen Dynamik, Struktur- und Artenvielfalt beraubt. Im dicht besiedelten Stadtkanton war diese Entwicklung besonders stark: Von den rund 38 Gewässerkilometern (ohne Rhein) sind heute nur noch 2% naturnah, 13% sind wenig beeinträchtigt. Der Rest ist entweder eingedolt, naturfremd oder morphologisch stark beeinträchtigt.

Das im Jahr 2002 veröffentlichte «Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt<sup>1</sup>» beurteilt umfassend den Zustand der Bäche und Flüsse als Lebensraum, benennt die Entwicklungsziele und die ökologischen Defizite und definiert Massnahmen, mit denen die Fliessgewässer ökologisch aufgewertet werden sollen.

Die Änderungen des Gewässerschutzgesetzes und der -verordnung, die am 1. Januar bzw. am 1. Juni 2011 in Kraft traten, stellen einen weiteren Meilenstein im Schweizer Gewässerschutz<sup>2</sup> dar. Die jüngsten Änderungen haben zum Ziel, die Gewässer stärker als bisher als Lebensraum aufzuwerten, damit sie einen Beitrag zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität leisten können. Die eingezwängten Gewässer müssen wieder mehr Raum erhalten, und die negativen Auswirkungen der Wasserkraftnutzung (Schwall und Sunk, fehlender Geschiebetrieb, fehlende Durchgängigkeit für Fische) sollen gedämpft werden. Die Kantone verfügen nun über konkrete Vollzugshilfen<sup>3</sup>, um die Fliessgewässerökosysteme zugunsten ihrer Pflanzen und Tiere aufzuwerten und einen möglichst naturnahen Zustand ohne Wanderhindernisse wiederherzustellen. Die Verbesserung der Wasserqualität durch die Verringerung/Vermeidung anthropogener Einträge ist eine weitere Forderung des Gewässerschutzrechts.

Seit dem 1. Januar 2011 sind die Kantone verpflichtet, den Gewässerraum nach dem revidierten eidgenössischen Gewässerschutzgesetz festzulegen; die Einzelheiten regelt die Gewässerschutzverordnung. Der Bund überlässt den Kantonen das Verfahren.

Revitalisierungen erfüllen Gewässer- und Naturschutzanliegen und erhöhen die Erholungs- und Wohnqualität. Raumplanrelevante Vorhaben wie auch die Festlegung des Gewässerraumes sind in der Richt- und Nutzungsplanung

zu berücksichtigen. Dadurch sollen auch weitere natürliche Funktionen wie z.B. Hochwasserabfluss und Geschiebetransport sichergestellt werden. Bei Zielkonflikten mit der Trinkwassergewinnung, dem Grundwasserschutz, der städtebaulichen Entwicklung sowie mit Grundeigentümern und landwirtschaftlichen Nutzern sind integrierende Lösungen anzustreben.

#### Erwünschte Wirkung

- Verbesserung der Qualität der Fliessgewässer sowie der Selbstreinigungskraft.
- Die Lebensgemeinschaften von Pflanzen, Tieren und Mikroorganismen der Gewässer sollen naturnah und standortgerecht sein, sich selbst reproduzieren und regulieren, eine Artenvielfalt und Häufigkeit aufweisen, die typisch ist für nicht oder nur schwach belastete Gewässer.
- Gewässerbett, -sohle, -böschung, Umland, Geschiebehalt, Wasserstands- und Abflussregime entsprechen so weit als möglich naturnahen Verhältnissen und sind für Lebewesen in Längs- und Querrichtung durchgängig (Entfernung von Wanderhindernissen).
- Die verschiedenen Lebensräume (terrestrische, aquatische) und Gewässer (unter-, oberirdische) sind untereinander vernetzt und in Wechselwirkung.
- Fliessgewässer und anliegende Räume sind Teil des ökologischen Netzwerkes und bleiben auch als Erholungsraum erhalten.

#### Strategie/ST

10, 12

#### Leitsätze

5, 6, 8, 11, 31, 34, 35, 53, 54, 55

- 1 Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt gemäss §3 GschV BS (in Übereinstimmung mit Bundesleitbild Fliessgewässer Schweiz).
- 2 Eidgenössische Gewässerschutzbestimmungen und verwandte Rechtsgrundlagen (Gewässerschutzgesetz [GschG], Gewässerschutzverordnung [GschV], Wasserbaugesetz [WBG], Fischereigesetz, Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG]).
- 3 Vollzugshilfen Renaturierung Fliessgewässer des Bundes.



#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Die Fließgewässer und ihre Uferbereiche sind als Ökosystem zu betrachten. Hochwasserschutz, Gewässerschutz, Sicherung des Gewässerraums, Wasserversorgung, Natur- und Landschaftsschutz, städtebauliche Erfordernisse, Erholungsbedürfnisse und die diversen Nutzungsansprüche an die Gewässer sind zu koordinieren.
2. Die Fließgewässer sind als prägende Elemente von Siedlung und Landschaft zu erhalten und wo möglich auszdolen.
- 3.a) Der Kanton legt den bundesgesetzlich vorgeschriebenen Gewässerraum aller kantonalen Gewässer in Abstimmung mit den Gemeinden und mit den benachbarten Gebietskörperschaften sowie nach Anhörung der betroffenen Kreise soweit möglich vor Ablauf der Frist von Ende 2018 fest.  
b) Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Bauten und Anlagen erstellt werden.
4. Kanton und Gemeinden
  - setzen, wo nötig in grenzübergreifender Zusammenarbeit und unter Einbezug von Grundeigentümern, das Entwicklungskonzept Fließgewässer um; sie berücksichtigen dabei die anderen raumrelevanten Interessen. Erfolgskontrollen orientieren über die Auswirkungen der Massnahmen;
  - gewährleisten durch den naturnahen Unterhalt der Gewässer sowie mit raumplanerischen Massnahmen die Hochwassersicherheit und einen funktionierenden Geschiebehauhalt.
5. Der Kanton überwacht die Qualität der Gewässer. Er unterstützt Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung und zur Verhinderung nachteiliger Einwirkungen.
6. Für Revitalisierungsmassnahmen prüft der Kanton die Errichtung eines Fonds oder eine zweckgebundene Finanzierung; Revitalisierungsmassnahmen dürfen die Trinkwasserversorgung nicht beeinträchtigen.

#### ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (nicht in Richtplankarte)

Gemäss folgender Liste und folgenden Karten.

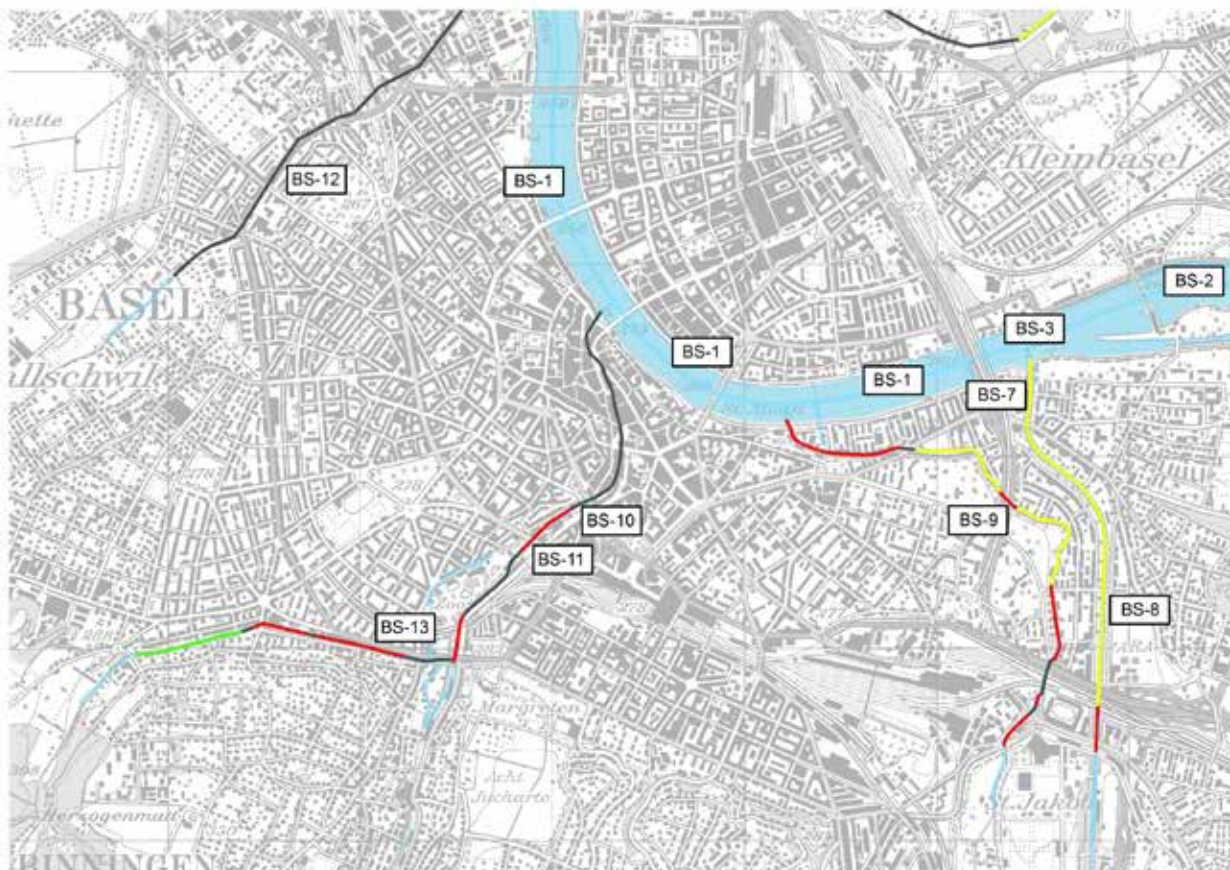
## MASSNAHMEN

Kanton und Gemeinden werten folgende Fließgewässerabschnitte auf der Basis des Entwicklungskonzeptes Basel-Stadt von 2002 auf.

### Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte

Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
BS-1	Basel	Rhein, Ufer Klein- und Grossbasel	Naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg (Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.)	Zwischenergebnis
BS-2	Basel	Rhein, Fischtreppe Kraftwerk Birsfelden	Verbesserung Fischaufstieg durch Sanierung der rechtsufrigen Fischtreppe	Zwischenergebnis
BS-3	Basel	Rhein, Rheinhalde	Unzugänglichkeit Naturschutzgebiet gewährleisten durch Sperrzone für Boote	Vororientierung
BS-4	Basel	Wiese, Mündung bis Freiburgerhof	Naturnahe Gestaltung des Gerinnes, Lockströmung bei Mündung, Niederwasserrinne, Zugänglichkeit ans Wasser, Schutz Nasen-Laichplatz	Festsetzung
BS-5	Basel	Wiese, Freiburgerhof bis Landesgrenze	Renaturierung innerhalb Hochwasserdämme. Aufheben von Wanderhindernissen, Vernetzung mit Seitengewässern, Niederwasserrinne etc.	Vororientierung
BS-6	Basel	Wiese, Schliesse	Wiederherstellung der Fischdurchgängigkeit im Umfeld der Schliesse	Festsetzung
BS-7	Basel	Birs, Birskopf	Revitalisierung des Mündungsbereichs und des Badeplatzes (BAFU-Projekt)	Vororientierung
BS-8	Basel	Birs, St. Jakob bis Zürcherstrasse	Raumbedarf vergrössern durch Verlegen von Werkleitungen aus Vorland in Birsstrasse, wenn Sanierungsbedarf erreicht	Vororientierung
BS-9	Basel	St. Alban-Teich, ganze Länge	Revitalisierung innerhalb Gerinne, historische Verbauungsweisen fördern	Zwischenergebnis
BS-10	Basel	Birsig, Parkplatz Lohweg	Ausdolung und Zugänglichkeit ans Wasser	Festsetzung
BS-11	Basel	Birsig, Nachtigallenwäldeli	Revitalisierung, Gerinneerweiterung	Festsetzung
BS-12	Basel	Bachgraben, Bereich Promenade	Ausdolung und naturnahe Gestaltung innerhalb Parkanlage	Vororientierung
BS-13	Basel	Dorenbach, Allschwiler Weiher bis Mündung Birsig	Naturnahe Gestaltung und Verbreiterung des Gerinnes, Vernetzung mit Birsig im Mündungsbereich	Festsetzung
BS-14	Basel	Otterbach, entlang Freiburgerstrasse	Offenlegung mit neuer Bachführung im Wald der Langen Erlen und Mündung in Wiese oberhalb Freiburgerhof	Festsetzung

Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karten: Amt für Umwelt und Energie/ Planungsamt

Gewässerzustand (Ökomorphologie)

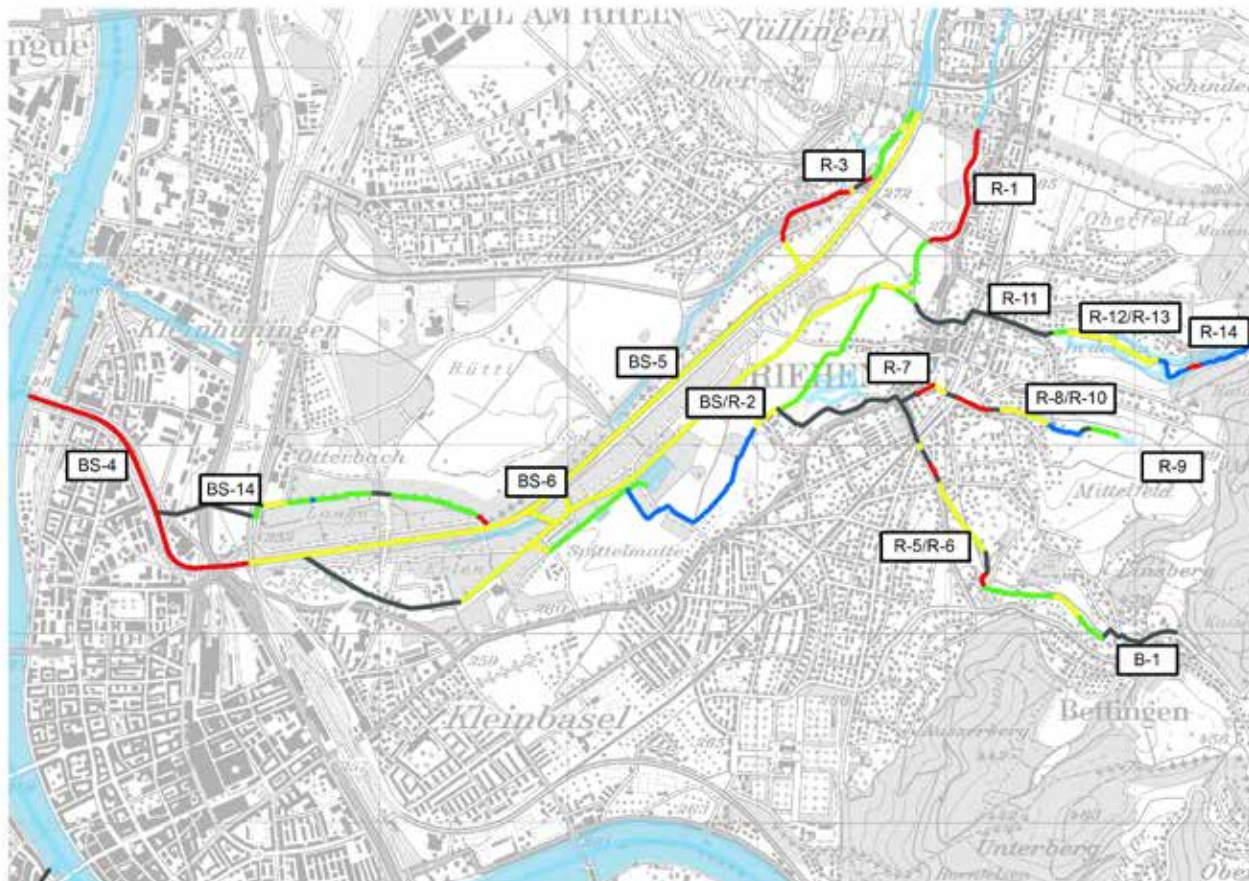
- natürlich/naturnah (I)
- wenig beeinträchtigt (II)
- stark beeinträchtigt (III)
- künstlich/naturfremd (IV)
- eingedolt (V)

### Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte

Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
R-1	Riehen	Mühleteich, Grenze bis Weilstrasse	Strukturverbesserung, Uferabflachung, Durchgängigkeit Sohlrampe	Festsetzung
BS/R-2	Basel/Riehen	Riehenteich, Höhe Schliesse bis Mündung Aubach	Naturnahe Sanierung, Durchgängigkeit gewährleisten (zum Teil Ersatzmassnahme Zollfreistrasse)	Festsetzung
R-3	Riehen	Weilmühleteich, ganze Länge auf CH Boden	Revitalisierung, Durchgängigkeit	Festsetzung
R-4	Riehen	Alter Teich	Massnahme ist umgesetzt	
R-5	Riehen	Bettingerbach, Ausdolung und Revitalisierung	Naturnahe Gestaltung, Verbesserung der Durchgängigkeit	Zwischenergebnis
R-6	Riehen	Bettingerbach, Uferschutzstreifen	Raumbedarf und Schutz vor nachteiligen Nutzungen durch Bildung einer Bachparzelle sichern	Vororientierung
R-7	Riehen	Wassergräben auf dem Brühl, Eisfeld	Erhalten und teilweise aktivieren, Aufheben von Sohlstufen	Festsetzung
R-8	Riehen	Immenbach, Uferschutzstreifen	Raumbedarf und Schutz vor nachteiligen Nutzungen durch Bildung einer Bachparzelle sichern	Vororientierung
R-9	Riehen	Immenbach, oberhalb Moostäli	Offenlegung des Bachs bis Nollenbrunnen	Zwischenergebnis
R-10	Riehen	Immenbach, ganze Länge	Aufweitungen, Ersatz Verrohrungen, Uferabflachungen	Vororientierung
R-11	Riehen	Aubach, Siedlungsgebiet	Ausdolungen im Rahmen von Bauvorhaben	Vororientierung
R-12	Riehen	Aubach, offenes Gewässer	Raumbedarf und Schutz vor nachteiligen Nutzungen durch Bildung einer Bachparzelle sichern	Festsetzung
R-13	Riehen	Aubach, Landesgrenze bis Schlossgasse	Naturnahe Gestaltung und Gerinneaufweitung als Hochwasserschutzmassnahme, Durchgängigkeit, Einbezug obere Auquelle	Festsetzung
R-14	Riehen	Aubach, oberhalb Autäli	Hochwasserrückhaltemulde	Festsetzung
B-1	Bettingen	Bettingerbach, Siedlungsgebiet	Umlegung und Ausdolung des Bachgerinnes im Siedlungsgebiet	Zwischenergebnis



Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt, Karten: Amt für Umwelt und Energie / Planungsamt

Gewässerzustand (Ökomorphologie)

- natürlich/naturnah (I)
- wenig beeinträchtigt (II)
- stark beeinträchtigt (III)
- künstlich/naturfremd (IV)
- eingedolt (V)

R-4 Alter Teich ist umgesetzt (Markierung gelöscht).

## NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)

Der Bund verpflichtet die Kantone, festzustellen, welche Gebiete durch Naturgefahren oder schädliche Einwirkungen erheblich bedroht sind. Naturgefahren sind bei der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen (s. Art. 6 Abs. 2 lit. c RPG). Aus raumplanerischer Sicht sind primär diejenigen Gebiete zu betrachten, in denen sich ständig Menschen befinden, also Bauzonen und Verkehrslinien von übergeordneter Bedeutung.

Die Schutzziele richten sich einerseits nach der Menge potenziell gefährdeter Menschen oder Sachwerte, dem Naturwert und den Infrastrukturanlagen in den bedrohten Gebieten, andererseits nach der Wiederkehrperiode der Naturgefahren.

Naturereignisse, die eine Gefährdung menschlichen Lebens oder erheblicher Sachwerte bewirken, können im Kanton Basel-Stadt hauptsächlich in folgender Form auftreten:

- Als lokal begrenzte Überschwemmungen infolge kontinuierlicher Wasseraustritte (Dammbrüche, Verklausungen an Brücken und Wehren) oder infolge Überschreitung des Abflussvermögens eines Gewässers (s. Art. 6 WBG, Art. 27 WBV);
- vereinzelt als Hangrutschungen, d.h. durch Bewegungen von Erd-, Fels- oder Lockergesteinsmassen;
- als Erdbeben. Diese treten grossräumig auf. Ihre Wirkung wird durch die örtlichen Boden- und Untergrundverhältnisse massgebend beeinflusst.

Die Kantone sind verpflichtet, Gefahrenkarten zu erstellen. Bis anhin bestehen im Kanton Basel-Stadt keine Gefahrenkarten oder Ereigniskataster in der vorgeschriebenen Form.

Zur Bestimmung der Erdbebeneinwirkungen auf Bauten wurde eine Mikrozonierungskarte erstellt. Darin ist das Verhalten des Baugrundes im Erdbebenfall kartiert. Bei besonders ungünstigem Verhalten sollen bei Neu- und Umbauten spezielle Bauvorschriften erlassen werden.

### **Planungsziele (erwünschte Wirkung)**

- Sicherheit vor Naturgefahren (integrales Risikomanagement)
- Überblick über Gefahrengebiete (Gefahrenkarte für gravitative Naturgefahren)
- Festlegen der Zuständigkeiten
- Reduktion des Gefahrenpotenzials in Gebieten hoher Gefährdung
- Sicherstellung eines ausreichenden Gewässerraums

### **Strategie/ST**

–

### **Leitsätze**

11, 35, 39



#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Der Schutz vor Naturgefahren erfolgt in unüberbauten Gebieten prioritär durch Anpassung der Nutzung, in weitgehend überbauten Gebieten durch bauliche Massnahmen.
2. Alle Elemente des integralen Risikomanagements (Prävention, Vorsorge, Einsatz, Instandstellung und Wiederaufbau) müssen aufeinander abgestimmt sein. Die entsprechenden Akteure müssen, wenn nötig auch grenzübergreifend, zusammenarbeiten und ihre Vorhaben koordinieren.
3. Der Kanton erarbeitet unter Federführung des Amtes für Wald beider Basel die Gefahrenkarten. Aufgrund der Gefahrenkarten werden Massnahmenprogramme erarbeitet und gegebenenfalls raumplanerische oder gesetzliche Vorgaben gemacht, um Gefahrenpotenziale so weit als möglich zu reduzieren.

## NL2 Land- und Waldwirtschaft

### NL2.1 Landwirtschaftsgebiet

Die Landwirtschaft dient der Erzeugung von Nahrungsmitteln, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Pflege der Kulturlandschaft, der ökologischen Vernetzung und – unter Gewährleistung der Produktionsfunktion – der Erholung in der offenen Landschaft (Naturerfahrungen, Bewegungsaktivität) (vgl. Art. 16 RPG).

Die Kantone stellen fest, welche Gebiete sich für die Landwirtschaft eignen (s. Art. 6 Abs. 2 lit. a RPG).

Der Kanton Basel-Stadt hat die Landwirtschaftsgebiete (Zone) festgesetzt<sup>1</sup>. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche (inkl. Rebbau) von 345 ha (rund 9% des Kantonsgebiets) wird – zu 93% in Pacht – durch neun Haupterwerbsbetriebe und einen Nebenerwerbsbetrieb bewirtschaftet.

Eine Zuweisung von neuen Flächen zur Landwirtschaft ist weder in der Zwischenzeit erfolgt noch absehbar. Der Kanton wird die Gemeinden – nicht zuletzt im Hinblick auf die Fruchtfolgeflächen – dazu anhalten, in ihren Zonenplanrevisionen das Landwirtschaftsgebiet zu erhalten. Ohne Weiterführung der landwirtschaftlichen Nutzung würden sich die Landwirtschaftsgebiete in intensiv genutzte Erholungslandschaften wandeln; dem Kanton ginge dabei ein wichtiger Teil seiner heutigen räumlichen Gestaltung verloren.

Die Landwirtschaftsgebiete als mehrheitlich wertvolle Kulturlandschaften grenzen vor allem an das Siedlungsgebiet und an den Wald und werden teilweise von weiteren Nutzungen überlagert (z.B. Wassergewinnung im Bereich der Langen Erlen). Im Bereich Landschaftspark Wiese werden die Nutzungskonflikte mit einem Landschaftsrichtplan<sup>2</sup> geregelt. Für den östlichen Landschaftsraum steht ein Landschaftsentwicklungskonzept noch aus und muss regional entwickelt werden.

Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird im Baubewilligungsverfahren nach den bundesrechtlichen Vorgaben – und ergänzend nach der kantonalen Gesetzgebung (insbesondere in Verbindung mit dem Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 25. Januar 1995) – geregelt.

#### Erwünschte Wirkung

- Erhaltung der Landwirtschaftsfläche
- Sicherung einer zukunftsfähigen Landwirtschaft
- Sicherung des Landschaftsmusters und -charakters
- Erhaltung von Freiräumen für die Extensiverholung
- Einrichtung und Erhaltung von ökologischen Ausgleichsflächen (inkl. Sicherung Biotopverbund mit Vernetzungskonzepten)

#### Strategie/ST

2, 4, 10, 12

#### Leitsätze

32, 34, 35, 38

- 1 Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend die Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone).
- 2 Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», RRB vom 16. Januar 2001.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Das Landwirtschaftsgebiet dient der Erzeugung von Nahrungsmitteln, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Pflege der Kulturlandschaft, der ökologischen Vernetzung und – unter Gewährleistung der Produktionsfunktion – der Erholung in der offenen Landschaft.
- B. Das Landwirtschaftsgebiet wird durch die Gemeinden und für Basel durch den Kanton als Landwirtschaftsgebiet oder -zone ausgeschieden.
- C. Der Flächenbestand zum Zeitpunkt dieses Beschlusses ist grundsätzlich zu sichern. Für aus gesamtplanerischer Sicht zweckmässige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche landwirtschaftlich genutztes Landwirtschaftsgebiet beansprucht wird, sind soweit möglich Ersatzangebote zu schaffen.

## NL2.2 Fruchtfolgeflächen

Der Bund hat im Jahr 1992 mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) den Mindestumfang der FFF und deren Aufteilung auf die Kantone festgelegt. Der Sachplan hat zum Ziel, ackerbaulich nutzbare Böden im Landwirtschaftsgebiet für die Versorgungssicherheit vor Umnutzungen zu bewahren. Er beruht auf den historischen Erfahrungen im Zweiten Weltkrieg («Anbauschlacht»/«Plan Wahlen»).

Die Kantone sichern ihren Anteil am Mindestumfang der FFF gemäss Sachplan des Bundes. Diese Pflicht wurde mit Inkrafttreten der Raumplanungsverordnung im Jahr 1986 verankert. Der Kanton Basel-Stadt muss demgemäss 240 ha FFF sichern; er hat am 8. Juni 1994 die FFF ausgeteilt.

Seit 1986 hat sich die Ausgangslage verändert: Die Bedrohungslage ist schwach, es gibt neue Anbaumethoden, die Landwirtschaft nimmt erweiterte ökologische Funktionen wahr und es gibt neue Nutzungsansprüche im Landwirtschaftsgebiet (u.a. Erholungsnutzung). Der Bund hat deshalb im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des Sachplans eine Überprüfung vorgenommen (2001–2005), eine Vollzugshilfe ist im März 2006 erschienen.

Der erforderliche Mindestumfang an FFF von 240 ha im Kanton Basel-Stadt ist gesichert. Falls abzusehen ist, dass die vom Bund geforderten 240 ha FFF tangiert werden, sind adäquate Ersatzflächen anzuordnen. Die Ausscheidung steht unter dem Vorbehalt der qualitativen Eignung gemäss Bundesvorgaben, eingebettet in eine kantonale Gesamtübersicht der FFF, die die Aufhebung und Neudisposition von FFF darlegt. Diese Gesamtübersicht muss bei Zonenplanrevisionen und im Zusammenhang mit der Ausscheidung des Gewässerraums vorliegen.

### **Strategie/ST**

2, 4, 10, 12

### **Leitsätze**

32, 34, 35, 38

### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton sind umfänglich zu schonen, das Mindestkontingent von 240 ha ist zu sichern.
- B. Für aus gesamtplanerischer Sicht notwendige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche FFF beansprucht werden, sind – in Abstimmung mit dem Bund und unter der Prämisse des Erhalts von 240 ha – im Kantonsgebiet adäquate Ersatzflächen auszuscheiden.
- C. Kanton und Gemeinden übernehmen die gemäss Richtplangesamtkarte ausgewiesenen FFF in ihre Nutzungspläne (Ausscheidung als Landwirtschaftsgebiet bzw. -zone, ggf. als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone).

### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Planungsamt erstellt im Rahmen von Zonenplanrevisionen anlässlich der Disposition von Siedlungsgebietserweiterungsflächen und im Zusammenhang mit der Ausscheidung des Gewässerraums jeweils eine Gesamtübersicht der FFF; Abtauschmöglichkeiten berücksichtigen neben den Quantitäten die qualitative Eignung.

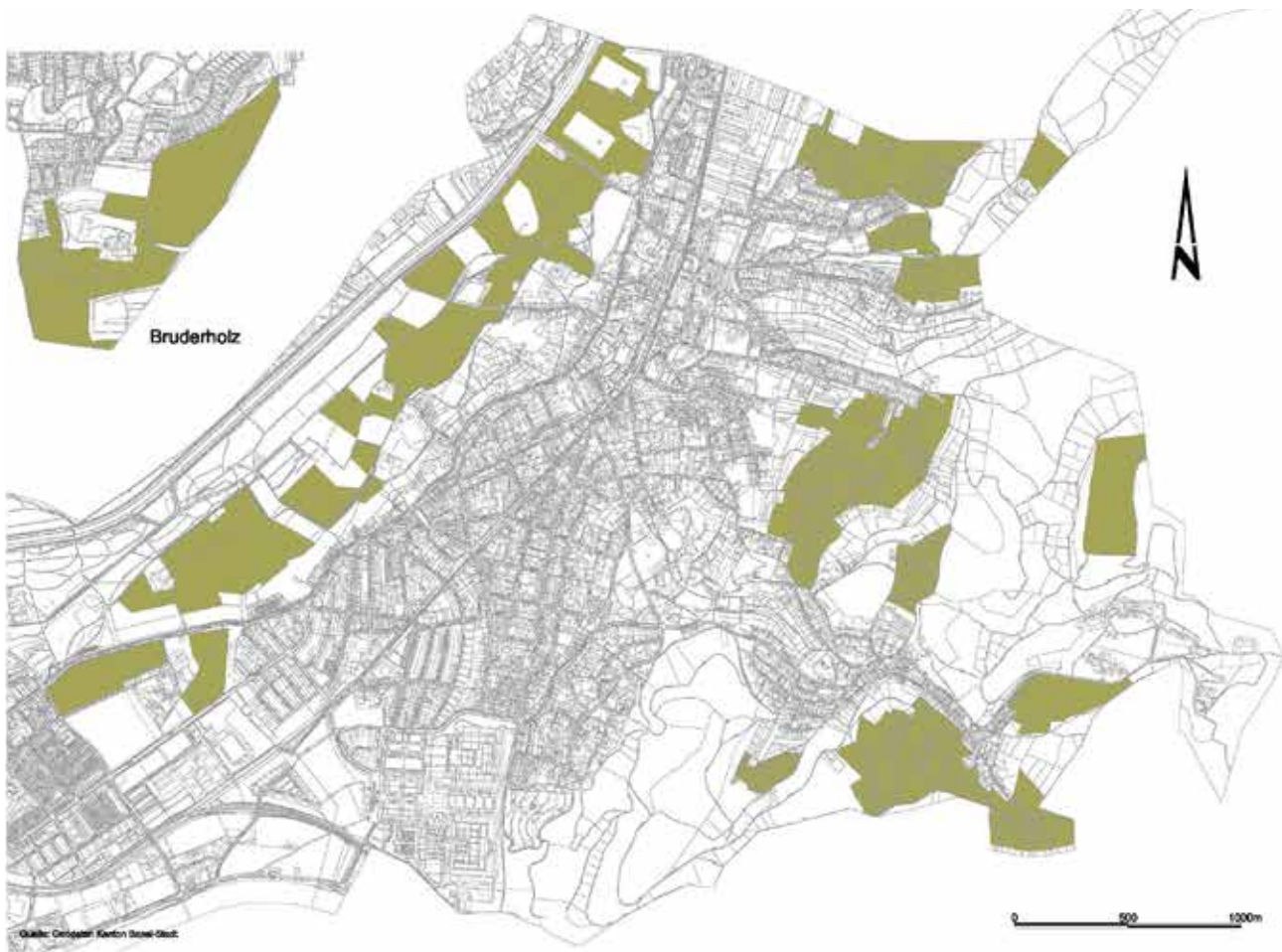
### ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

	Koordinationsstand
Der Kanton bestätigt die FFF gemäss Richtplankarte	Festsetzung

### MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Der Kanton Basel-Stadt verfügt heute über 249 ha FFF. In Bezug auf das festgesetzte Mindestkontingent von 240 ha beträgt der Saldo dementsprechend +9 ha. In Basel werden künftig 10,7 ha FFF fast ausschliesslich als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone ausgewiesen. Damit werden Gebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets bezeichnet, in denen neben der landwirtschaftlichen Produktion auch die Funktionen der naturbezogenen Naherholung und der naturräumlichen Aufwertung eine hohe Gewichtung erfahren sollen. Infolge der strengen Beschränkungen für bauliche Massnahmen in der Grünzone unterliegt in diesen Gebieten die Ressource Boden auch künftig einem besonderen Schutz, womit das landwirtschaftliche Produktionspotenzial deshalb dauerhaft erhalten bleibt.

Fruchtfolgeflächen (FFF) des Kantons Basel-Stadt (orientierende Karte)





## NL2.3 Waldwirtschaft

Der Wald hat auch im Kanton Basel-Stadt eine Bedeutung. Obwohl er nur gerade 12% der Kantonsfläche bedeckt, erfüllt er verschiedenste gemeinwirtschaftliche Funktionen. So liefert er den nachwachsenden Rohstoff Holz, bietet dem Menschen Raum für Erholung, ist Lebensraum für eine Vielfalt von Tieren und Pflanzen und sorgt nicht zuletzt für den Schutz von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen. Die laubholzreichen Wälder des Kantons Basel-Stadt leisten einen wesentlichen Beitrag zum Schutz des lebenswichtigen Grundwassers und zur Produktion sauberen Trinkwassers. Zudem prägt der Wald unsere Landschaft. Er gehört zu 21% privaten Eigentümern und zu 79% öffentlich-rechtlichen Eigentümern.

Für die Umschreibung des Waldbegriffes, den Schutz des Waldes sowie für die Bewirtschaftung und Planung des Waldes gilt die Waldgesetzgebung<sup>1</sup> von Bund und Kanton.

Wälder sind nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit so zu bewirtschaften, dass sie ihre Funktionen dauernd und uneingeschränkt erfüllen können (vgl. Art. 20 WaG). Ziel ist die Erhaltung von biologischer Vielfalt, Produktivität, Verjüngungsfähigkeit und Vitalität der Wälder. Eine nachlassende Nutzung unserer Wälder führt zu einer Überalterung der Bestände. Die baselstädtischen Wälder sind nach den Grundsätzen des naturnahen Waldbaus zu pflegen (§19 WaG BS).

Das Waldareal ist keine Nutzungszone im Sinne des Planungsrechts. Der Waldentwicklungsplan (WEP) auf der Grundlage von §20 ff. WaG BS und §24 WaV BS dient dazu, eine nachhaltige Erfüllung der einzelnen Waldfunktionen sicherzustellen. Für das Waldareal ist der Waldentwicklungsplan WEP das Planungsinstrument auf Richtplanebene.

Der Waldentwicklungsplan und der kantonale Richtplan sind aufeinander abgestimmt. Mit der Abstimmung wird einerseits ein zweckmässiges Vorgehen in den gegenseitigen Einflussbereichen sichergestellt, andererseits kann mit Massnahmen der Raumplanung die Erhaltung und Förderung der verschiedenen Waldfunktionen unterstützt werden.

### Planungsziele (erwünschte Wirkung)

- Der Wald soll in seiner Fläche und seiner räumlichen Verteilung erhalten bleiben.
- Pflege und Bewirtschaftung sollen die nachhaltige Erhaltung sämtlicher Funktionen des Waldes sicherstellen.
- Der nachwachsende Rohstoff Holz soll mindestens so stark genutzt werden, dass der Vorrat nicht mehr zunimmt (Ausnahme: in Totalreservaten).
- Die Naturwerte sollen über eine flächendeckende naturnahe Waldbewirtschaftung, über die Ausscheidung von Vorrangflächen und über die Aufwertung der Waldränder gesichert werden.
- Die Wirkung der Wälder als Filter und Schutz des Grundwassers soll gesichert werden.
- Die Erholung im Wald soll möglich bleiben, wobei negative Einflüsse von Erholungssuchenden wenn immer möglich zu reduzieren sind.

### Strategie/ST

2, 10, 12

### Leitsätze

34, 35, 39

<sup>1</sup> Waldgesetz (WaG), Waldverordnung (WaV), WaG BS, WaV BS, Waldentwicklungsplan BS (WEP BS)

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Lebensraum Wald ist so zu erhalten, dass er seine vielfältigen Funktionen erfüllen kann. Er dient der Holzproduktion, der Erholung, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und als Schutz der Lebensgrundlagen und vor Naturgefahren.

## NL3 Natur- und Landschaftsschutz

### NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore

#### a) Naturschutz

Die Kantone sind verpflichtet, die einheimische Tier- und Pflanzenwelt durch Erhaltung und Aufwertung ihrer Lebensräume zu schützen (s. Art. 78 BV, NHG, Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt).

Trotz der grossen Siedlungsdichte beherbergt der Kanton Basel-Stadt Standorte spontaner Natur mit beträchtlicher Vielfalt an Pflanzen und Tieren. Lagebedingt weist Basel-Stadt spezielle Floren- und Faunenelemente auf. Der Kanton ist zudem Schlüsselstelle im Biotopverbund des Rheintals.

In Basel-Stadt bezeichnet das behördenverbindliche Naturschutzkonzept die Vorrang- und Entwicklungsgebiete für Naturförderung, in denen Naturschutz und -entwicklung primär betrieben werden müssen, um die Substanz im Wesentlichen zu erhalten und damit den Gesetzesauftrag zu erfüllen.

Als zentrale Kategorien des Naturschutzkonzeptes gelten:

#### *Artenschutz*

- Die Bestände und Vorkommen für die Mehrzahl der gefährdeten Arten sollen zunehmen.

#### *Biotopschutz*

- Die Flächenbilanz der naturnahen Lebensraumtypen muss positiv sein.
- Bestehende Lebensraumverbundsysteme sollen erhalten und durch weitere ergänzt werden.
- Lebensräume, in denen seltene oder bedrohte Arten gefördert oder wieder zur Besiedlung gebracht werden können, sind aufzuwerten.

Es ist notwendig, auch in den Gebieten, die nicht als Vorrang- und Entwicklungsgebiete gelten, zugunsten der Tier- und Pflanzenwelt und der Landschaft das Erfordernis des ökologischen Ausgleichs zu erfüllen (s. §9 Abs. 2 Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt). Dies regelt das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz; Naturschutz ist allerdings auch via Richt- und Nutzungsplanung zu stärken.

Im Richtplan von 1986 wurden drei Naturschutzgebiete bezeichnet (unter Ausgangslage): Rheinhalde, Lange Erlen/Grendelmatte und Eisfeld. Als Naturdenkmäler wurden aber lediglich das Naturreservat Rheinhalde und das Vogelreservat Lange Erlen gezählt, dazu als Objekte zwei alte Schwarzpappeln beim Bäumlihof. Die übrigen inventarisierten Reservate (Eisfeld, Riehen; Kaiser, Bettingen) unterstehen Privatregelungen.

Auf dem Kantonsgebiet befinden sich zwei Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Bundesinventar-Nr. BS 4 «Eisweiher und Wiesenmatten» sowie Bundesinventar-Nr. BS 10 «Autal»).

Als Naturschutzgebiete sind im Richtplan relativ kleinflächige Lebensstätten von charakteristischen Pflanzen- und Tiergemeinschaften bezeichnet, die einen umfassenden Schutz erfordern und die aus kantonaler Sicht besonders wertvoll sind. Sie finden sich vor allem, aber nicht ausschliesslich im Bereich der Vorrang- und Entwicklungsgebiete für Naturförderung.

Neben den Naturschutzgebieten, die eine gewisse Ausdehnung benötigen, sind auch Naturobjekte als prägende Elemente der Landschaft (v.a. geologische Strukturen) sowie als Zeichen der Natur (u.a. Feldgehölzgruppen, markante Einzelbäume, kleinflächige wertvolle Pflanzenbestände, Brutplätze seltener Vögel) und der Geschichte zu erhalten und zu pflegen; die wesentlichen sind im vorliegenden Richtplan kartiert.

Nutzungen im Nichtbaugebiet (u.a. Land-/Waldwirtschaft, Wasserversorgung, Erholungsnutzungen) als auch im Baugebiet (bauliche und verkehrliche Nutzungen) sind mit den Naturschutzanliegen abzustimmen. Insbesondere übergeordnete Vorhaben in Bahnarealbereichen wie Terminals für kombinierten Verkehr (KV), Viergleisausbau etc. sollen möglich bleiben. Bei sämtlichen Planungen sind Eingriffe frühzeitig zu beachten. Im Falle von Konflikten, die sich u.a. durch die Richtplanstrategie ergeben, ist die raumplanerische Abwägung unter Beachtung der Ersatzpflicht nach dem Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vorzunehmen.

Die im Rahmen der Bundesverordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Trockenwiesenverordnung) vorgeschlagenen Flächen sind in den als Naturschutz bezeichneten Gebieten integriert.

### **b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen**

Die Siedlungen sind vor allem durch Verkehrsanlagen stark zerschnitten, sodass die einzelnen Lebensräume zu Biotopinseln werden. Korridore, die diese Inseln verbinden, sind für Tiere daher lebenswichtig; sie ermöglichen Beutezüge von Tieren und die Fortpflanzung von Tieren und Pflanzen. Die wichtigsten Verbindungsachsen für Tiere und Pflanzen befinden sich im siedlungsgeprägten Stadtkanton entlang von Flüssen (Rhein, Birs, Wiese), an den Eisenbahnlinien und auf den nicht überbauten Flächen.

Da der Kanton nicht nur die einheimische Tier- und Pflanzenwelt durch Erhalt und Aufwertung ihrer Lebensräume zu schützen, sondern auch ihre Lebensraumverbindungen zu gewährleisten hat, ist er gehalten, entsprechende Massnahmen zu treffen.

Um die ökologischen Vernetzungsräume der Siedlung zu verbessern und die Verknüpfung mit den Landschaftsräumen zu ermöglichen, sind anlässlich der Aufwertung, Erweiterung und Sicherung der öffentlichen und privaten Grünbereiche ökologische Nischen und Standorte von Pionierpflanzen (u.a. Bahnareale) weiterzuentwickeln und zusammen mit den Freizeitgartenarealen und mit kleinräumigen Ansätzen (naturnahe Grünstreifen, begrünte Flachdächer) soweit möglich zu verknüpfen.

#### **Strategie/ST**

2, 3, 5, 9, 10, 12

#### **Leitsätze**

3, 7, 8, 26, 34, 35, 37

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Für Planungen im Kantonsgebiet und bei Entwicklungskonzepten ist das Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) zu berücksichtigen.
2. Naturschutzgebiete und -objekte erfordern umfassenden, ihrem Charakter entsprechenden Schutz und sind – unter der Prämisse der gesicherten Wasserversorgung und in Abstimmung mit den übergeordneten Vorhaben in Bahnarealen – in ihrer Ausdehnung zu erhalten, wo nötig und möglich zu erweitern, untereinander zu vernetzen und ökologisch aufzuwerten. Sie sind vor schädlichen Einwirkungen zu bewahren; der jeweils angemessene Umgebungsschutz ist einzubeziehen.
3. Kanton (für Basel) und Gemeinden setzen die Vorgaben für Naturschutzgebiete in ihren Zonenvorschriften um (Ausscheidung als Naturschutz- oder Naturschonzone). Dabei sind folgende Grundsätze zu verankern:
  - Seltene und gefährdete Arten und ihre Lebensgemeinschaften/Lebensräume sind zu erhalten und zu fördern.
  - Erholungs- und Freizeitnutzungen haben die Erfordernisse der Naturschutzbelange zu berücksichtigen.
  - Zielfremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotop und in Lebensräume sind zu vermeiden.
4. Der Kanton führt ein Inventar, das die schutzwürdigen Gebiete und Objekte von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung sowie die Zielwerte beschreibt.
5. Damit Tiere sich bewegen, Tiere und Pflanzen sich ausbreiten und ihre Art ohne Inzucht fortpflanzen können, sind Lebensräume mittels ökologischer Korridore und Bewegungsachsen zu vernetzen.
6. Kanton und Gemeinden
  - erhalten und verbessern bei Strassen, Trassen und Flussläufen die Durchgängigkeit der ökologischen Korridore und Bewegungsachsen, um die weitere Zerschneidung von naturnahen Lebensräumen und Wildtierkorridoren so weit wie möglich zu vermeiden; bei Planungen und Vorhaben prüfen sie frühzeitig Massnahmen für die Durchgängigkeit;
  - wirken darauf hin, ökologische Korridore und Bewegungsachsen auch mit finanziellen Beiträgen des Bundes zu fördern.

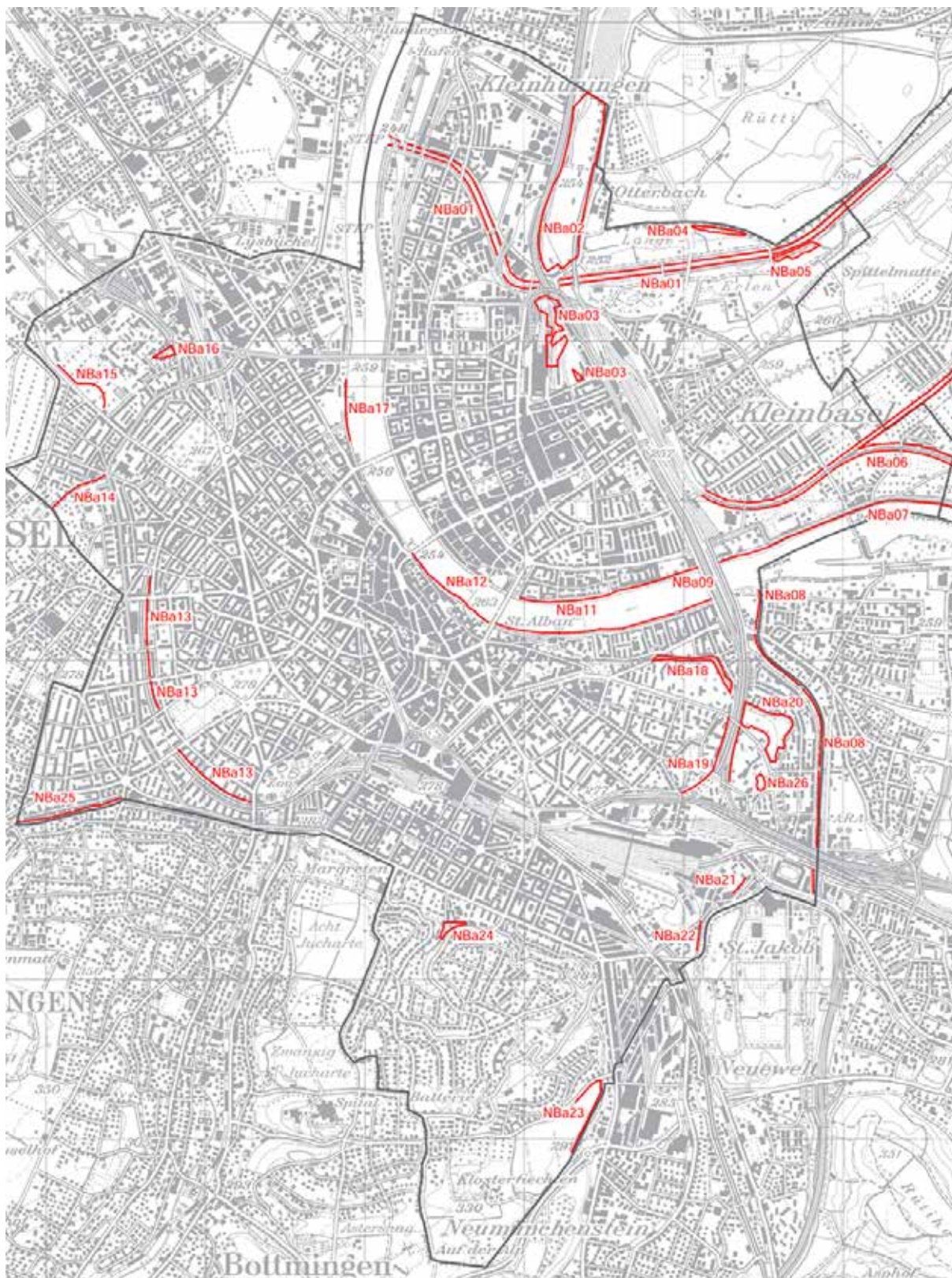
#### ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Gemäss folgenden Listen und Karten.

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Koordinationsstand
NBa01	Basel	Wiese-Vorländer	Festsetzung
NBa02	Basel	Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof, Konflikte (Bahnnutzung/Güterlogistik/Güterlogistik Hafen)	Zwischenergebnis
NBa03	Basel	Erlenmatt	Festsetzung
NBa04	Basel	Otterbach	Festsetzung
NBa05	Basel	Beim Wildschuss	Festsetzung
NBa06	Basel	Hochrhein-Wiesentalbahn	Festsetzung
NBa07	Basel	Rheinhalde	Festsetzung
NBa08	Basel	Birsufer	Festsetzung
NBa09	Basel	Rheinufer, Solitude	Festsetzung
NBa10	Basel	St. Alban	Festsetzung
NBa11	Basel	Rheinufer, Schaffhauser Rheinweg	Festsetzung
NBa12	Basel	Pfalz	Festsetzung
NBa13	Basel	Elsässerbahn, Konflikte (Bahnnutzung, Wohn-/Freiraumnutzung)	Zwischenergebnis
NBa14	Basel	Bachgrabenpromenade	Festsetzung
NBa15	Basel	Burgfelderstrasse, Böschung	Festsetzung
NBa16	Basel	Wilhelm-Klein-Anlage	Festsetzung
NBa17	Basel	Elsässerrheinweg/St. Johannis-Rheinweg	Festsetzung
NBa18	Basel	Gellert, Terrassenböschungen	Festsetzung
NBa19	Basel	Gellert, Böschungen	Zwischenergebnis
NBa20	Basel	Schwarzpark	Festsetzung
NBa21	Basel	Walkeweg, Böschungen	Festsetzung
NBa22	Basel	Brüglingerstrasse, Böschung	Festsetzung
NBa23	Basel	Zwölf Jucharten	Festsetzung
NBa24	Basel	Gundeldingerrain, Böschung	Festsetzung
NBa25	Basel	Dorenbach	Festsetzung
NBa26	Basel	«Bethesda-Wäldchen» (Gellertstrasse/Hardrain)	Festsetzung



Naturschutzgebiete und -objekte Basel

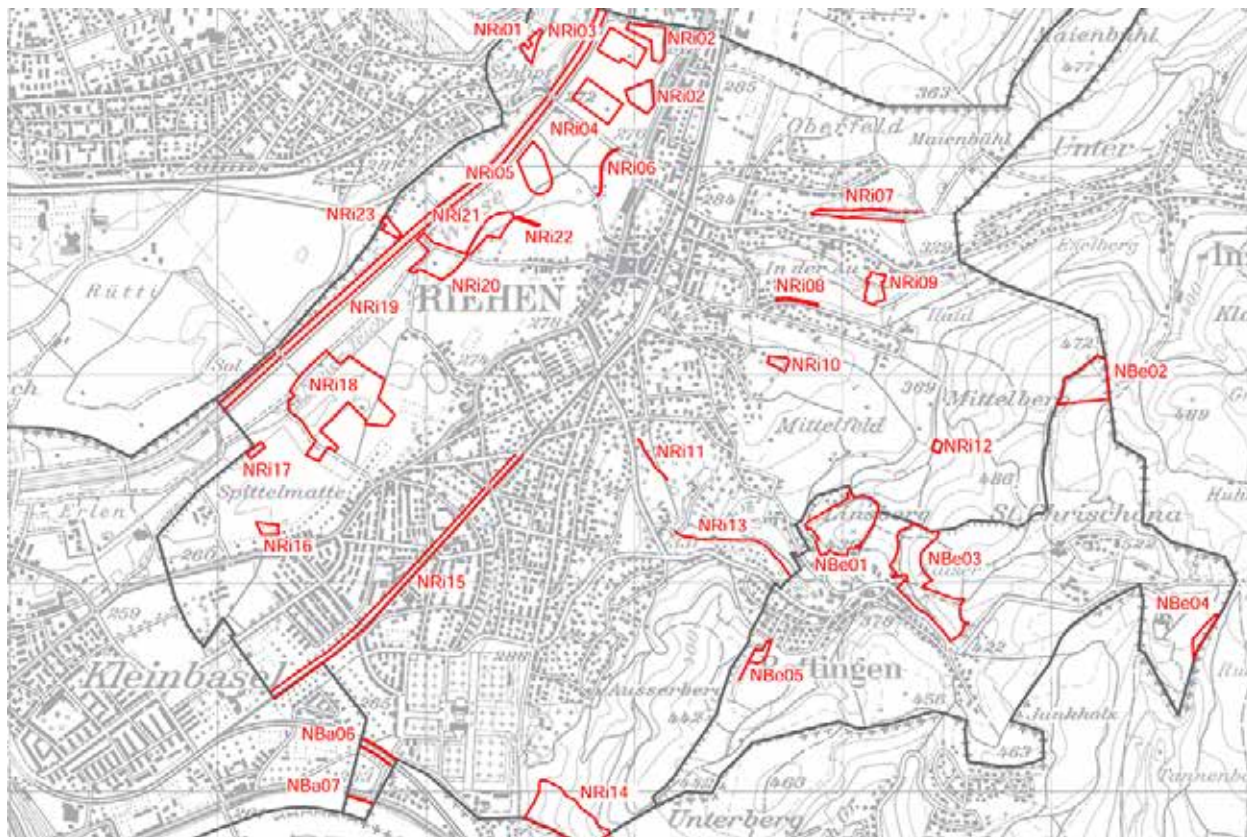


Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karte: Planungsamt

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Koordinationsstand
NRi01	Riehen	Neuer Rebbberg Schlipf	Festsetzung
NRi02	Riehen	Wässerstelle Hintere und Vordere Stellmatten	Festsetzung
NRi03	Riehen	Wiese Stellmatten, Oberer Wiesengriener	Festsetzung
NRi04	Riehen	Wiese Stellmatten	Festsetzung
NRi05	Riehen	Wiese «In den Wiesenmatten»	Festsetzung
NRi06	Riehen	Mühleleich im Mühlebrühl	Festsetzung
NRi07	Riehen	Hohlweg zum Maienbühl und Hohlweg Hinterengeli	Festsetzung
NRi08	Riehen	Hohlweg Leimgrubenweg unten	Festsetzung
NRi09	Riehen	Reservat Autal – Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	Festsetzung
NRi10	Riehen	Mooswäldchen	Festsetzung
NRi11	Riehen	Bettingerbach (auch NRi13)	Festsetzung
NRi12	Riehen	Quellweiher Nollenbrunnen	Festsetzung
	Riehen	Mittelberg «Am krummen Weg»	Festsetzung
NRi13	Riehen	Bettingerbach (auch NRi11)	Festsetzung
NRi14	Riehen	Waldreservat Horngraben	Festsetzung
NRi15	Riehen	Bahnbord DB	Festsetzung
NRi16	Riehen	Ruderalstandort Habermatten	Festsetzung
NRi17	Riehen	Spittelmattweiher	Festsetzung
NRi18	Riehen	Reservat OGB («Entenweiher»), Wiese Breitmattweg und Wiese Hüslmatten/Auf den Breitmatten	Festsetzung
NRi19	Riehen	Wiese «Kuhstelli»	Festsetzung
NRi20	Riehen	Wiese-Vorländer, Wiesengriener und Wiesendamm-promenade	Festsetzung
NRi21	Riehen	Naturschutzgebiet «Eisweiher/Auf dem Wöbli» – Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	Festsetzung
NRi22	Riehen	Ruderalstandort «Auf Hutzlen»	Festsetzung
NRi23	Riehen	Amphibienbiotop in den Weilmatten	Festsetzung
NBe01	Bettingen	Linsberg	Festsetzung
NBe02	Bettingen	Chrischonatal	Festsetzung
NBe03	Bettingen	Kaiser/Riesi	Festsetzung
NBe04	Bettingen	Wyhlengraben	Festsetzung
NBe05	Bettingen	Schiessstand	Festsetzung

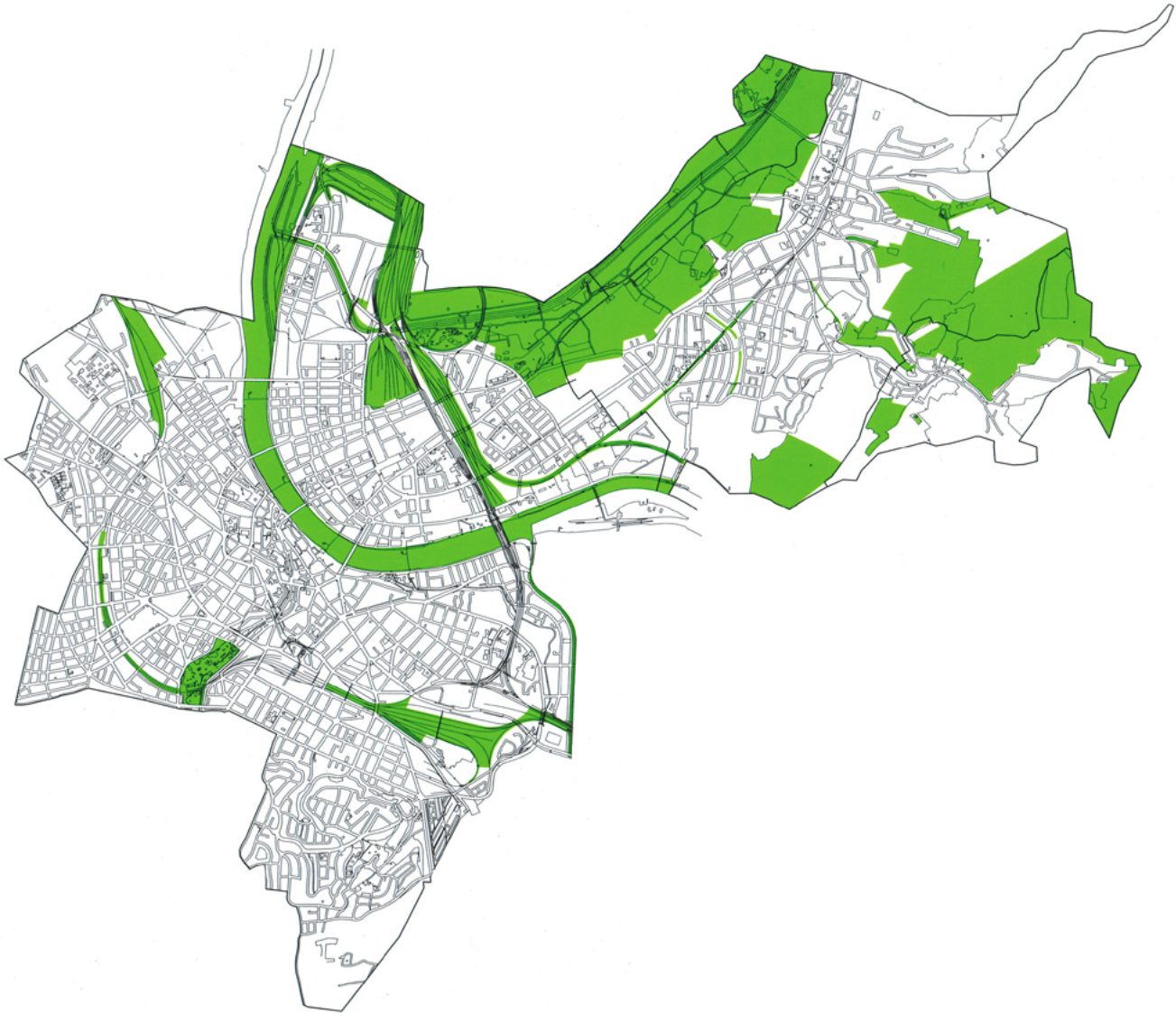


### Naturschutzgebiete und -objekte Riehen und Bettingen



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karte: Planungsamt

Behördenverbindliche Grundlage für a) Naturschutz  
Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt

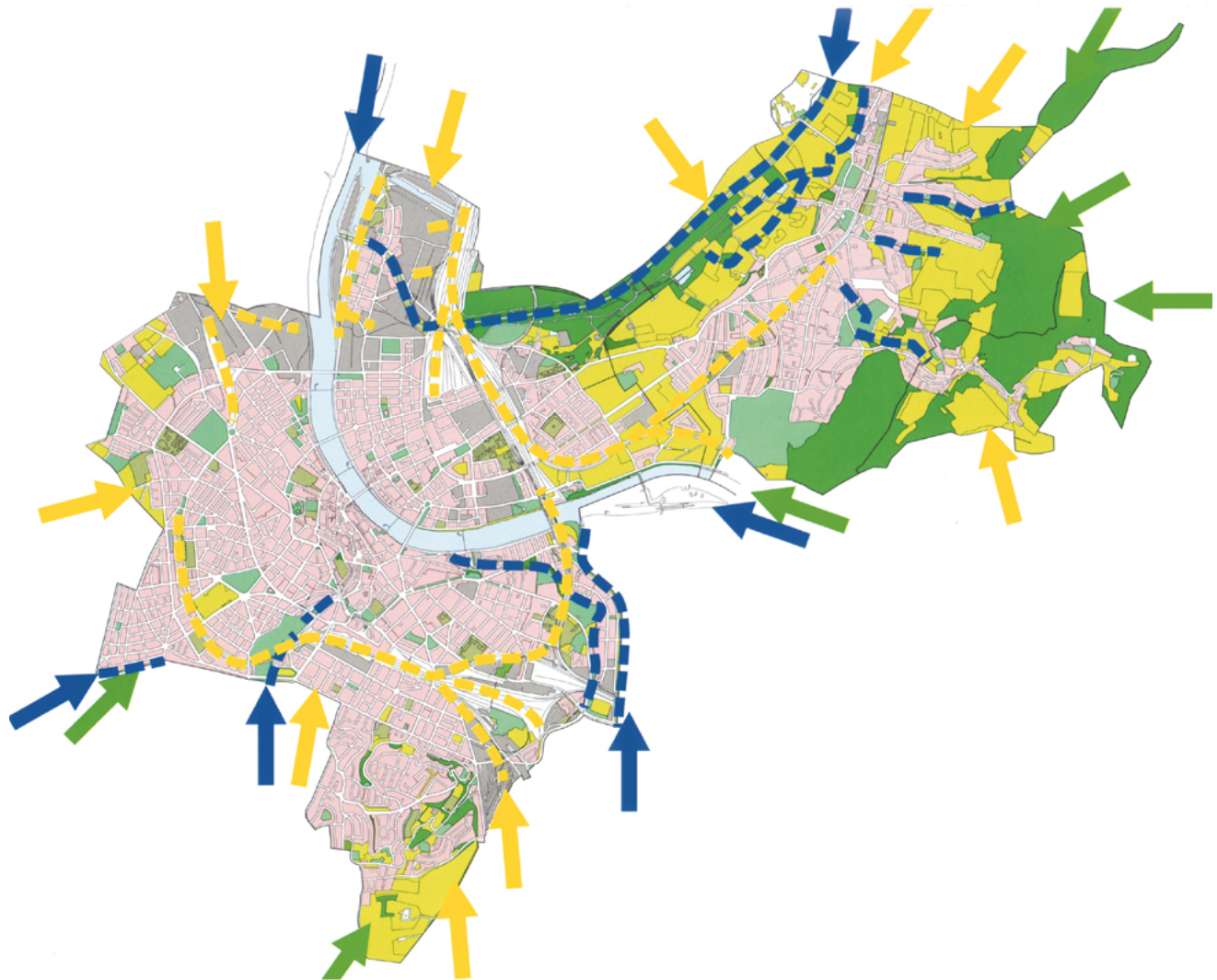


Begründung der Abweichung zur vermerkten Quelle der Karte:  
Das Naturschutzkonzept Basel-Stadt (Regierungsratsbeschluss vom 29. Mai 1996) wurde im Zuge des Erlasses des kantonalen Richtplans Basel-Stadt mit Regierungsratsbeschluss vom 20. Januar 2009 geändert.

Die Liegenschaft, Basel Sektion 4/659, Pumpenhaus/Reservoir Stationsgebäude, Jakobsbergerholzweg 121, Reservoirstr. 150, Basel, gilt nicht mehr als Vorranggebiet des Naturschutzes. In der hier reproduzierten Karte wurde der entsprechende Eintrag gelöscht.

Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt  
Karten: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, Naturschutzkonzept Basel-Stadt, Basel, 1996, Seite 31

Grundlage für b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen



- Wanderkorridore für Arten der offenen Landschaft
- Wanderkorridore für Arten der Gehölze
- Wanderkorridore für Arten der Gewässer und Feuchtgebiete

Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt  
Karte: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, Basler Stadtnatur, Basel, 1997, Seite 27



## NL3.2 Landschaftsschutz

Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung die Bestrebungen, die Landschaft zu schützen (s. Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG).

Bei den Landschaftsschutzgebieten handelt es sich um weitgehend unverbaute Landschaftsbereiche, die sich durch ortstypische Vielfalt, Eigenart und Schönheit auszeichnen und die in ihrem charakteristischen Nebeneinander verschiedener Lebensraumtypen zu erhalten und aufzuwerten sind.

Obschon Basel-Stadt über wenig unbebautes Land verfügt, sind kleinflächig schöne Landschaften vorhanden. Es handelt sich um Gebiete, die trotz Eingriffen geomorphologisch prägnant wahrzunehmen sind und dadurch ein ästhetisch reizvolles Ganzes bilden. Hier finden sich Elemente traditioneller Landnutzung, die allerdings teils aufgewertet werden müssen (z.B. Wässermatten, Lössäcker mit Begleitflora, Blumenwiesen mit Hochstammobstbäumen), teils gegen den Druck anderer Nutzungsansprüche zu sichern sind.

Mit dem Richtplan 1986 wurden – in Anlehnung an den Regionalplan Landschaft beider Basel – fünf Landschaftsschutzgebiete festgesetzt: Maienbühl, Mittelberg/Mittelfeld, Chrischonatal/Lenzen, Ausserberg und Bruderholz. Die eigentümerverbindliche Festsetzung via Nutzungsplanung blieb pendent. Im gesamtrevidierten Richtplan von 2009 wurden wesentliche Teile dieser Landschaftsschutzgebiete bestätigt und teilweise erweitert. Ihre Ausscheidung als Landschaftsschutz- oder Landschaftsschonzone ist in Basel und Riehen vollzogen.

Mit dem für die kantonale und die Riehener Verwaltung verbindlichen Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese» wurde 2001 ein zusammenhängendes Landschaftsschutzgebiet bezeichnet; diese behördenverbindliche Planungsgrundlage wurde in ihren wesentlichen Aussagen in den kantonalen Richtplan «übersetzt», womit die Schutz- und Nutzungsabsichten in ihrer Entwicklungsrichtung verdeutlicht sind. In den Zonenplanrevisionen ist mittels Zonierungen die Eigentümerverbindlichkeit des Schutzes herbeizuführen (s. Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen). Die Gemeinden Riehen und Bettingen haben in ihren kommunalen Richtplänen Vorranggebiete der Landschaft definiert; diese Gebiete wurden berücksichtigt.

Die Landschaftsschutzgebiete überlagern zum Teil Landwirtschaftsgebiet, Grundwasserschutzzonen und Waldgebiete. Diese Grundnutzungen sind gewährleistet, sie sind aber mit Rücksicht auf die Besonderheiten der einzelnen Landschaften vorzunehmen.

### **Strategie/ST**

2, 9, 10, 12

### **Leitsätze**

3, 5, 7, 8, 35, 37



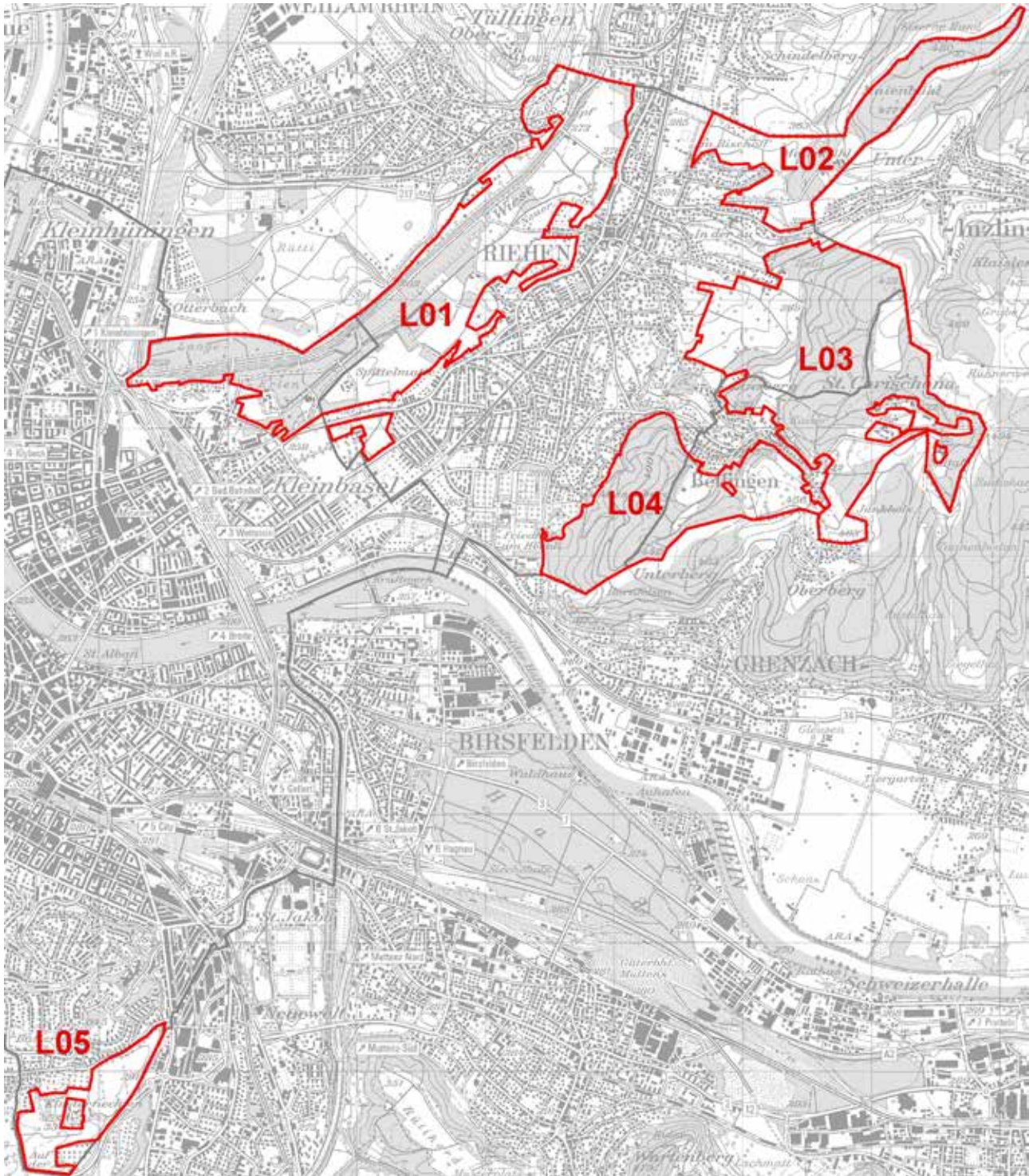
#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Für Planungen im Kantonsgebiet und bei Entwicklungskonzepten ist das Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) zu berücksichtigen.
2. Die Landschaftsschutzgebiete sind in ihrer Charakteristik und ihrer Ausdehnung – wo nötig in grenzüberschreitender Abstimmung und mittels Landschaftsentwicklungskonzepten – zu erhalten und, wo erforderlich, ökologisch aufzuwerten. Wo sie das Landwirtschaftsgebiet, die Grundwasserfassung und den Wald überlagern, sind diese Nutzungen zu gewährleisten. Diese Nutzungen sind mit Rücksicht auf die Besonderheiten der Landschaft vorzunehmen; dies gilt auch für die gemäss Bebauungsplan 82a (Schlipf) zu gewährleistenden Nutzungen. Zu gewährleisten sind im Weiteren die der Landschaft angepassten und die Wirtschaftsformen berücksichtigenden Erholungsnutzungen.
3. Kanton und Gemeinden setzen die Vorgaben für Landschaftsschutzgebiete in ihren Zonenvorschriften um (Ausscheidung als Landschaftsschutzzone, Landschaftsschonzone); davon ausgenommen ist der Wald. Dabei sind folgende Grundsätze zu verankern:
  - Die Eigenart und Vielfalt als Lebens- und Landschaftsraum ist zu erhalten, zu fördern und aufzuwerten.
  - Die natürliche Dynamik ist zu fördern.
  - Die Landschaft ist als Mosaik verschiedener Lebensräume und Kulturelemente zu gestalten und zu pflegen.
  - Typische Landschaftsbilder und naturnahe traditionelle Kulturlächen und Strukturen sind zu erhalten, zu fördern und wieder instand zu stellen.
  - Extensive Erholungsnutzungen sind so weit zuzulassen, als sie dem Schutz naturnaher Lebensräume nicht widersprechen.
  - Für standortgebundene Bauten, Anlagen, Infrastrukturen und Terrainveränderungen sind hohe Anforderungen zu stellen.

#### ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

		Koordinationsstand
L01	Basel, Riehen Landschaftspark Wiese	Festsetzung
L02	Riehen Rotengraben/ Maienbühl/Eiserne Hand	Festsetzung
L03	Riehen, Bettingen Mittelberg/ Mittelfeld/Im Kaiser	Festsetzung
L04	Riehen, Bettingen Ausserberg/Im Tal	Festsetzung
L05	Basel Bruderholz	Festsetzung

Landschaftsschutzgebiete



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karte: Planungsamt

# Objektblätter

# AGGLOMERATION

	<b>Agglomeration</b> .....	<b>127</b>
A1	Agglomerationsprogramm .....	127
A2	3Land .....	133







## A1 Agglomerationsprogramm

### Ausgangslage

Agglomerationen sind grosse und dicht besiedelte Wirtschafts- und Lebensräume, die bereits heute und künftig noch vermehrt mit Verkehrsproblemen konfrontiert sind. Der Bund hat den damit verbundenen Handlungsbedarf erkannt und im Rahmen seiner Agglomerationspolitik 2001 das Instrument «Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung» eingeführt. In einem Agglomerationsprogramm müssen Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung gemeinsam betrachtet werden, um zur Siedlungsentwicklung nach innen einen Beitrag zu leisten. Ein Agglomerationsprogramm wird an seiner Gesamtwirkung gemessen.

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Voraussetzungen, so beteiligt sich der Bund an der Finanzierung mit maximal 50% der Kosten. Die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten erfolgt über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Der Fonds ist zeitlich unbefristet und auf Verfassungsstufe verankert. Somit sind Beiträge an Agglomerationsprogramme langfristig gesichert.

In der Nordwestschweiz bearbeiten die neun Mitglieder aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich (Kantone BS, BL, SO, AG, JU, Landkreis Lörrach, Saint-Louis Agglomération, Baden-Württemberg, Région Grand Est) in Abstimmung mit dem Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) das über die nationalen Grenzen hinausgreifende Agglomerationsprogramm Basel. Das Agglomerationsprogramm Basel wird durch eine eigene Geschäftsstelle geleitet. Die Geschäftsstelle vertritt die Interessen der sechs Teilregionen gegenüber den Bundesbehörden.

Die Massnahmen der 1. Generation (Periode 2011–2014) sowie der 2. Generation (Periode 2015–2018) befinden sich in der Umsetzung. Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.

Die verbindliche Wirkung des Agglomerationsprogramms für Bundesbehörden, Nachbarkantone, den Kanton Basel-Stadt sowie die Gemeinden wird über die Genehmigung des kantonalen Richtplans gewährleistet. Aus diesem Grund müssen die relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms Basel Bestandteil des Richtplans sein.

### Zielsetzungen

Das im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation für die Agglomeration Basel entwickelte «Zukunftsbild 2030: Korridore+» wurde in der 3. Generation weiterentwickelt. Ziel ist, das prognostizierte Wachstum verstärkt in den Agglomerationskern und die inneren Korridore zu lenken.

Gemäss Zukunftsbild sollen die Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden, was eine konsequente Verdichtung bebauter Bauzonen unumgänglich macht. Dabei soll sich das zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in den Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung konzentrieren. Die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs sollen spürbar erhöht werden. Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen.

Mit der angestrebten nachhaltigen Entwicklung der Verkehrs- und Siedlungsstruktur soll die Agglomeration Basel im Standortwettbewerb gestärkt werden, was nicht zuletzt auch eine effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur voraussetzt. Deshalb umfasst das Agglomerationsprogramm inhaltlich koordinierte und priorisierte Massnahmen aller Verkehrsträger. Diese werden mit betrieblichen Massnahmen, übergeordneten nationalen Projekten sowie abgestimmten Massnahmen im Siedlungs- und Landschaftsraum komplettiert.

### Strategie/ST

1, 2, 4, 6, 9, 11

### Leitsätze

1, 40, 42, 43, 45, 48

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton Basel-Stadt erarbeitet mit dem beauftragten Verein AggloBasel und in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn sowie den ausländischen Partnern das Agglomerationsprogramm Basel. Der Kanton sorgt dafür, dass die Gemeinden angemessen einbezogen werden.

#### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Kanton übernimmt die relevanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms, die das Kantonsgebiet betreffen, jeweils zeitnah in seinen kantonalen Richtplan und legt diese somit verbindlich fest.



### Richtplanrelevante Massnahmen der 1. Generation des Agglomerationsprogramms

Agglo.-Nr.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.
1. Gen.	ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Ö47)	M1.2 m)
1. Gen.	Veloparking Badischer Bahnhof (LV1)	M3.2 x1)
1. Gen.	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF (Zollbrücke) (LV2)	M3.2 g)

### Richtplanrelevante Massnahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms

Agglo.-Nr.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.
2. Gen.		
M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel City – Basel SBB – Gundeldinger Quartier (M1a)	M2.2 c)
M2	Basel Dreispitz: Knotenanpassungen (M2.1–M2.3)	M2.2 b)

Hinweis: Weitere Massnahmen aus der 2. Generation sind in die 3. Generation des Agglomerationsprogramms (siehe Tabelle unten) übernommen worden. Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs sind neu in LV-Korridorpaketen in der 3. Generation enthalten und werden hier nicht einzeln aufgelistet.

### Richtplanrelevante Massnahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms

Agglo.-Nr.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.	Agglo.-Nr. in 2. Gen.
3. Gen.			
<b>A-Horizont</b>			
LVA1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1/M3.2	
Ö3	Tram Claragraben	M1.2 c)	Ö23
Ö15	Verkehrs-/Gestaltungsprojekt Burgfelderstr./Missionsstr./Spalenvorstadt	M2.2 f)	
M7	Heuwaage/Binningerstrasse	M2.2 d)	
M8	Freiburgerstrasse	M2.2 e)	
<b>B-Horizont</b>			
LVB1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1 / M3.2	
Ö1	Tram Klybeck	M1.2 a)	
Ö2	Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	M1.2 b)	Ö26
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe Am Zoll Lörrach Riehen	M1.1 s)	
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann	M1.2 n)	
Ö26	Linien-Fernbus-Terminal	M1.3	
M19	Aeschenplatz	M2.2 g)	
<b>C-Horizont</b>			
LVC1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1/M3.2	
Ö23	Tram 30	M1.2 e)/f)	
Ö29	Tram Hafen – Huningue Sud (mit Rheinbrücke)	M1.2 g)	Ö22
Ö30	Tram Dreispitz – St. Jakob	M1.2 j)	Ö35
Ö32	Tram Dreispitz	M1.2 k)	Ö17
Ö33	Tram St. Johann – Huningue	M1.2 h)	
Ö35	Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)	M1.2 e)	Ö27
Ö36	Tram Allschwil Letten	M1.2 l)	
Ö37	Tram Hafen	M1.2 g)	
Ö38	Tram Schützenmattstrasse	gestrichen	
M13	Zubringer Bachgraben – Nordtangente	M2.2 j)	
M22	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	M2.2 h)	M3

### Übergeordnete Massnahmen

Agglo.-Nr. 3. Gen.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.	Agglo.-Nr. in 2. Gen.
<b>A-Horizont</b>			
Ü1	Entflechtung Basel – Muttenz (1. Etappe)	M1.1 b)	Ü1
Ü2	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)	M1.1 a)	Ü4
Ü6	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	M1.1 d)	Ü7
Ü7	Neubaustrecke EuroAirport	M1.1 m)	Ü5
Ü8	Elektrifizierung Basel Bad. Bf. – Erzingen (Baden)	M1.1 j)	Ö1
Ü10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	M1.1 o)	Ö5
Ü19	Sanierung Osttangente	M2.1 b)	Ü10
Ü20	Trimodaler Terminal (Basel Nord)	M6.1	G2
<b>B-Horizont</b>			
Ü22	Neubaustrecke Basel SBB – St. Johann/Bad. Bf. (Herzstück Basel)	M1.1 h)	Ö2
Ü23	Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad. Bf. (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)	M1.1 k)	Ö3
Ü24	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport	M1.1 n)	Ü5
Ü25	Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)	M1.1 c)	Ü3
Ü28	Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg	M1.1 l)	Ö3
Ü29	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	M1.1 r)	Ö4
Ü30	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg	M1.1 s)	Ö6
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	M2.1 a)	Ü10
<b>C-Horizont</b>			
Ü35	S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf	M1.1 t)	
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger Tunnel)	M2.1 c)	M1a

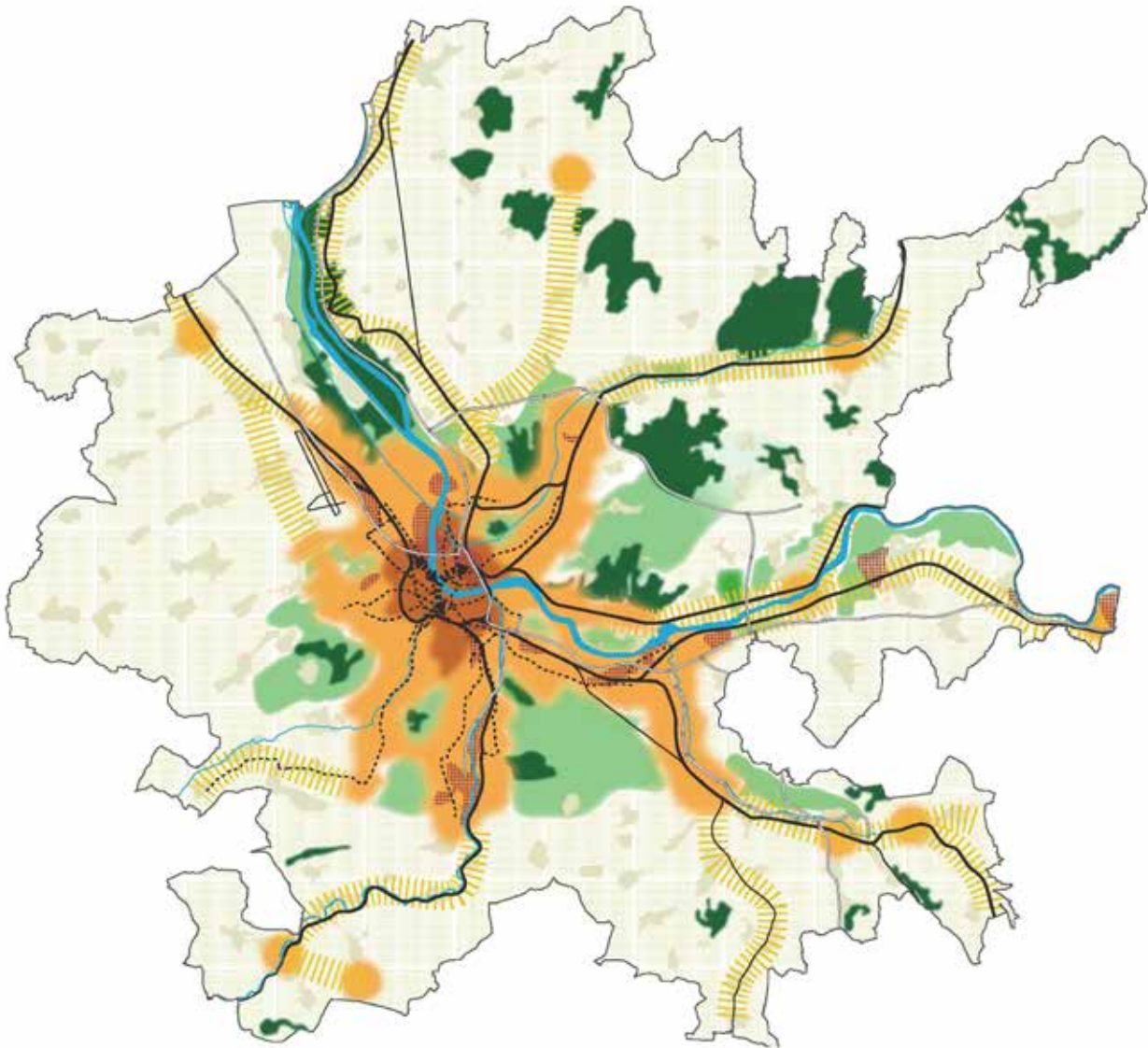
### Durch Eigenmittel finanzierte Projekte

Agglo.-Nr. 3. Gen.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.	Agglo.-Nr. in 2. Gen.
Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	M1.2 d)	Ö24

**Massnahmen Landschaft und Siedlung**

Agglo.-Nr. 3. Gen.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.
L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung Wiese	NL3.2 L01
L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt	NL1.1
S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	S2.2 e) und f)
S2.2	Industrie Klybeck	S2.2 d)
S2.6	Campus Novartis	S2.1 a)
S3.1	Felix-Platter-Spital	S2.3 b)
S3.2	VoltaNord	S2.2 c)
S3.3	Stadtabschluss Nordwest	S2.3 a)
S3.4	Unicampus Schällemätteli	S4.1 a)
S3.5	Universitätsspital Basel	S4.3 a)
S4.1	Dreispitz	S2.2 a)
S4.2	Bernoulli/Walkeweg	S2.2 b)
S4.3	Wolf Nord	S2.1 g)
S4.4	Umfeld Bahnhof SBB	S2.5 a1)
S8.1	Erlenmatt	(umgesetzt)
S8.2	Messe Basel	S2.1 c)
S8.3	Areal Roche	S2.1 b)
S8.4	Areal Rosental	S2.1 f)
S8.5	Areal Schoren	(umgesetzt)

Zukunftsbild 2030



Perimeter  
 Agglomerationsprogramm

**Landschaft**

- Landschaftsräume
- Grün- und Freiräume im engeren Einzugsgebiet der Agglomeration
- Naturschutzgebiete

**Siedlung**

- Kernstadt
- Regionalzentrum (im äusseren Korridor)
- Innere Korridore
- Schwerpunktgebiete Siedlung
- Äussere Korridore
- Ländlicher Raum

**Verkehr**

- Vorgesehene Bahnverbindung
- Bahnlinien
- Tramlinie
- Autobahn

## A2 3Land

**Ausgangslage**

Die Städte Basel, Weil am Rhein (D), Huningue und Saint-Louis (F) sowie die überkommunalen Gebietskörperschaften, der TEB und die IBA vereinbarten im Juli 2016, den Stadtraum entlang des Rheins rund um das Dreiländereck – zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke – zu einem neuen urbanen Pol der trinationalen Agglomeration Basel zu entwickeln. Damit wollen die Städte die Chance des wirtschaftlichen Strukturwandels nutzen, um die heutige Situation, in der sich grosse Industrie- und Infrastrukturanlagen «gegenseitig den Rücken zeigen», umzukehren und sich einander zuzuwenden. Dies stellt ein einmaliges Projekt in Europa und ein Paradebeispiel für das Wirken der IBA Basel dar.

**Zielsetzungen**

Der Kanton Basel-Stadt will zusammen mit den französischen und deutschen Partnern den Stadtraum entlang des Rheins rund um das Dreiländereck – zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke – entwickeln.

Das Projekt der Hafen- und Stadtentwicklung ist ein wesentliches Element der trinationalen sowie baselstädtischen Innenverdichtung, indem im 3Land Raum für insgesamt 20'000 Personen geschaffen werden kann (Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze), davon ca. 7'000 innerhalb des bisherigen Basler Hafenperimeters.

Mit dieser Innenentwicklung wird ein grosses wirtschaftliches Investitionspotenzial eröffnet.

Grundvoraussetzung der Entwicklung 3Land sind infrastrukturelle Anpassungen, insbesondere die Weiterentwicklung der Hafenanlagen und Logistikeinrichtungen und die damit mögliche Optimierung des Hafenperimeters (s. M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen). Zu einer angemessenen Erschliessung und zur optimalen Integration und Inwertsetzung der frei werdenden Areale ist eine vollständige Verlagerung des Hafenbahnhofs unter Gewährleistung einer bahnbetrieblich effizienten Erschliessung der Hafenkerngebiete an den Hafenbecken 1 und 2 das Ziel. Bei fehlender Zielerreichung wären die grenzüberschreitende Einbindung in einen neuen trinationalen Pol, die Erschliessung, die Nutzungen und eine Verdichtung grundsätzlich zu überprüfen.

Der baselstädtische Teil der 3Land-Entwicklung wird im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung umgesetzt (Stadtteilrichtplan s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebietes und S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen – Gebiete Klybeckquai/Westquai und Altrheinweg).

**Strategie/ST**

1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 11

**Leitsätze**

3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 30, 37

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen von Vereinbarungen, die er mit Weil am Rhein (D), Huningue und Saint-Louis (F) sowie den überkommunalen Gebietskörperschaften, dem TEB und der IBA trifft, und im Hinblick auf das Erfordernis, Raum für Einwohnende und Arbeitsplätze zu schaffen, darauf hin, dass das grenzüberschreitende Vorhaben «Schwerpunktgebiet 3Land» in Form eines zukunftsorientierten urbanen Pols der trinationalen Agglomeration Basel konkretisiert wird.
- B. Die gemeinsamen Zielsetzungen für das Projekt «3Land» werden im Rahmen dieser Vereinbarungen festgehalten.
- C. Alle Entwicklungsschritte mit trinationalen Auswirkungen erfolgen in trinationaler Abstimmung.
- D. Als konzeptionelle Grundlagen dienen das grenzüberschreitend abgestimmte «Raumkonzept 3Land (2015)» sowie das «Verkehrskonzept 3Land (2018)», deren Inhalte in den baselstädtischen Teilrichtplan für die Quartiere Kleinhüningen Klybeck einfließen.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

- 1. Im Rahmen eines trinationalen Verkehrskonzepts stimmt das Amt für Mobilität die Verkehrsplanungen bis Ende 2018 trinational ab.
- 2. Für die geplante Tramverbindung Kleinhüningen – Huningue und die neue Rheinbrücke bestimmt das Planungsamt in Abstimmung mit der französischen Seite bis Ende 2019 das massgebliche Verfahren und bereitet den Projektwettbewerb für eine Rheinbrücke inkl. der dazu notwendigen Budgetanträge vor.
- 3. Die Ergebnisse des Stadtteilrichtplans und der Planungen zur Hafentram sind durch das Planungsamt mit den trinationalen Partnern abzustimmen.



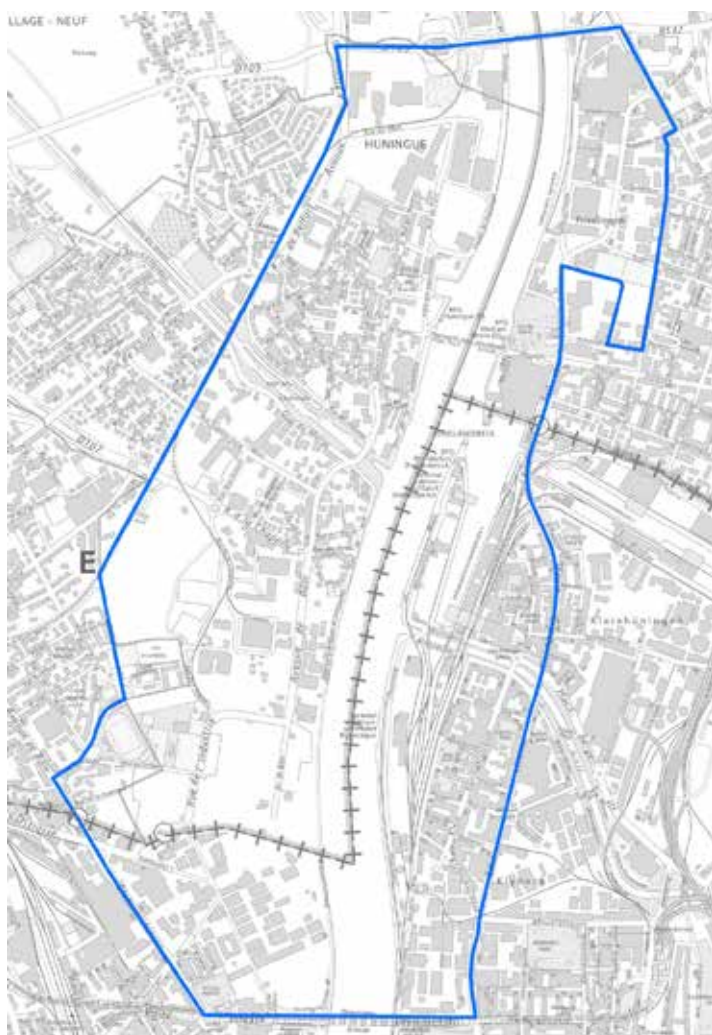
## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Das Raumkonzept 3Land bezeichnet als wesentliche Elemente:

- Den Lebensraum Rhein mit seinen Uferbereichen und neuen Freizeitnutzungen. Er verbindet als vernetzendes Element von Grünräumen das 3Land und stellt dessen Zentrum dar.
- Umliegende Landschaftsräume werden im 3Land integriert und vernetzt, welches mit neuen Grünräumen geöffnet und durchlässiger gestaltet wird.
- Drei neue Brücken über den Rhein und die Hafeneinfahrt verbinden die drei Länder und schaffen neue Knotenpunkte an beiden Ufern. Die neue Verkehrerschliessung wird prioritär über umweltschonende Verkehrsmittel abgewickelt.
- Die Nutzungen werden grenzüberschreitend abgestimmt und neue Bezüge über den Rhein hergestellt (urbanes Vis-à-vis). Damit werden neue und alte Quartiere miteinander vernetzt.

Voraussetzung für das Erreichen der Ziele ist die Berücksichtigung und Integration

- der Ansprüche und Bedürfnisse der Gebietskörperschaften (Einhalten der Vereinbarungen),
- der Umsetzung der Verlagerung von Güter-/Hafenlogistik (optimale Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser, Schiene, Strasse, Luft),
- der städtebaulichen, wirtschaftlichen, insbesondere der hafengewirtschaftlichen und ökologischen Erfordernisse und Entwicklungsabsichten,
- der Anliegen der betroffenen Bevölkerung, Unternehmungen und Grundeigentümer/-innen (Sicherung der Mitwirkung),
- der sozialen Anliegen (insbesondere auch aus den umliegenden Stadträumen),
- der Mobilitätsansprüche (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, MIV),
- der Naturschutzanliegen (u.a. ökologische Vernetzung, Trockenstandorte, Ersatz und Ausgleichsfragen),
- der Anliegen des Umweltschutzes (u.a. Lärmschutz, Lufthygiene, Naturgefahren).



 Perimeter 3Land

Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt. Karte: Stadtplan.



# Objektblätter MOBILITÄT

	<b>Leitsätze Mobilität</b> .....	<b>139</b>
<b>M1</b>	<b>Öffentlicher Verkehr</b> .....	<b>141</b>
M1.1	Eisenbahn .....	141
M1.2	Tram .....	148
M1.3	Car-Terminal .....	155
<b>M2</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b> .....	<b>157</b>
M2.1	Nationalstrassen .....	157
M2.2	Kantonsstrassen .....	160
<b>M3</b>	<b>Fuss- und Veloverkehr</b> .....	<b>165</b>
M3.1	Fussverkehr .....	165
M3.2	Veloverkehr .....	170
<b>M4</b>	<b>Luftverkehr</b> .....	<b>176</b>
M4.1	Landesflughafen Basel Mulhouse (EuroAirport) .....	176
<b>M5</b>	<b>Schifffahrt</b> .....	<b>178</b>
M5.1	Hafenanlagen .....	178
<b>M6</b>	<b>Güterverkehr</b> .....	<b>180</b>
M6.1	Umschlagsanlagen .....	180

# M







## 40–51 Leitsätze Mobilität



Viaduktstrasse (Elsässertor)



S-Bahn-Haltstelle Dreispitz

**Übergeordnete Aspekte****Fördern der stadtgerechten Mobilität und Sicherstellung der Erreichbarkeit**

- 40 Eine stadtgerechte Mobilität setzt auf klima- und umweltfreundliche Verkehrsmittel, die wenig Platz beanspruchen. Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sind mit hoher Priorität zu fördern. Sharing-Systeme und weitere innovative Verkehrsangebote werden unterstützt und eine Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr wird gefördert, sofern ihre Wirkung den Zielen entspricht. Eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.

**Fuss- und Veloverkehr****Mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs**

- 41 Um den platzsparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze, Abstellplätze und Möblierung) durch Ausbau und/oder betriebliche und gestalterische Massnahmen (insbesondere auch Begrünung) zu erhöhen. Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.

**Öffentlicher Verkehr****Vorrang für den öffentlichen Verkehr**

- 42 Die Region Basel ist für den Personenfernverkehr besser in das schweizerische und europäische Städtetnetz einzubinden. Angesichts knapper Kapazitäten des Schienennetzes gewinnt eine intelligente Abstimmung zwischen dem Personen- und dem stark wachsenden Güterverkehr (NEAT-Effekt) an Bedeutung.
- 43 Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.
- 44 Die Achsen des öffentlichen Verkehrs sind so auszugestalten, dass dieser behinderungsfrei verkehren kann, gleichzeitig sind Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖV-Betriebs sicherzustellen.



Carsharing-Angebot



EuroAirport (EAP), Basel/Mulhouse/Freiburg

### Motorisierter Individualverkehr

#### Kapazitäten sicherstellen und negative Auswirkungen reduzieren

- 45 Die Autobahnen der Region sollen in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können. Dies bedingt Verkehrslenkungsmaßnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschöpfen, sowie einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat. Die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern. Der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen auf dem Stadtnetz so zu ergänzen, dass dieses Netz dauerhaft von Verkehr entlastet werden kann.
- 46 In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist vom untergeordneten Strassennetz fernzuhalten und auf den übergeordneten Achsen zu kanalisieren. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist zu vermeiden.
- 47 Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung haben, sodass sich die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum reduziert.

### Luftverkehr

#### EuroAirport unter Berücksichtigung der Umweltaspekte bedarfsgerecht weiterentwickeln

- 48 Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen. Die Anbindung des EAP an das Netz des öffentlichen Verkehrs ist markant auszubauen.

### Schifffahrt

#### Standorte durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit nachhaltig optimieren und entwickeln

- 49 Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern.

### Güterverkehr

#### Güterverkehr nachhaltig steuern

- 50 Beim überregionalen Güterumschlag und beim landseitigen Transport sind prioritär günstige Bedingungen für die Transportkette Schiff-Bahn zu schaffen.
- 51 Der städtische Güterverkehr ist räumlich und zeitlich stärker zu bündeln, vor allem um die Innenstadt und die Wohnquartiere zu entlasten. Eine erhöhte Fahrzeugauslastung, umweltfreundliche und stadtverträgliche Fahrzeuge sowie Optimierungen bei den Zustellungen sind anzustreben.



## M1 Öffentlicher Verkehr

### M1.1 Eisenbahn

#### Ausgangslage

Auf einigen Strecken und in den Knoten der Region Basel werden Kapazitätsengpässe im Schienennetz erwartet. Dabei führt insbesondere die Überlagerung von nationalen und internationalen Verkehren zu besonderen Herausforderungen. Mit dem Ausbau der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel auf vier Gleise als Zulaufstrecke zu den beiden NEAT-Basistunneln sowie mit dem Ausbau der trinationalen S-Bahn stösst die Schieneninfrastruktur im Grossraum Basel zunehmend an die Kapazitätsgrenzen (vgl. Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, OB 2.1 Raum Basel).

Der Bund ist seit 2016 für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastrukturen (FABI) zuständig. 2013 wurde der Ausbauschnitt 2025 und Mitte 2019 der Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur durch das eidgenössische Parlament genehmigt. Mit den Ausbauschnitten können Engpässe im Eisenbahnsystem behoben und Kapazitäten erweitert werden. Die Kantone haben sich zur Angebotsplanung im regionalen Personenverkehr zu Planungsregionen zusammengeschlossen. Der Kanton Basel-Stadt gehört zur Planungsregion Nordwestschweiz. Diese hat Ende 2014 ihr gemeinsames, trinational abgestimmtes Angebotskonzept 2030 beim Bund eingereicht.

Die S-Bahn mit einem Liniennetz gemäss Angebotskonzept 2030, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, soll das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel bilden. Zumeist verkehrt sie auf Strecken, die auch dem Personenfern- und dem Güterverkehr dienen. Angesichts der kontinuierlich steigenden Nachfrage sind Angebotsverbesserungen notwendig.

Beim Güterverkehr ist von einer Zunahme im überregionalen Nord-Süd-Verkehr sowohl auf der Schiene als auch über den Umschlag vom Schiff auszugehen. Bestehende Verkehrsinfrastrukturanlagen, insbesondere auch des Güterverkehrs, beanspruchen grosse Flächen im Kanton. Die Anforderungen an diese Anlagen haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Bestehende Anlagen werden weniger genutzt, neue sind geplant. Aufgrund der Siedlungsentwicklung nach innen steigt der Druck auch auf diese Flächen. Bei Planungen sind das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes sowie das Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schiffsverkehrsunternehmen (GüTG) zu berücksichtigen.

#### Zielsetzungen

Die Funktion als Knotenpunkt im Eisenbahnnetz ist für Basel von grosser Bedeutung und soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erhalten bleiben.

Im überregionalen Verkehr sind Engpässe auf den drei Zulaufstrecken aus der Nordwestschweiz nach Basel zu beheben. Der Bund sieht hierfür u.a. Ausbauten im Bereich des Bahnhofs SBB, Pratteln und evtl. einen neuen Juradurchstich vor. Zudem ist der Ausbau der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel auf vier Gleise notwendig.

Im Kernbereich der Agglomeration Basel wird auf den Linien der S-Bahn ein Viertelstundentakt angestrebt. Dies bedingt einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur. Eine Schlüsselmassnahme sind direkte Verbindungen (Durchmesserlinien) zwischen den je drei Ästen in der Nordwestschweiz und in Südbaden sowie zum EuroAirport und ins Elsass.

Voraussetzung für eine effiziente, leistungsfähige und zeitgemässe trinationale S-Bahn ist das Herzstück als Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof mit einem Tunnel unter der Innenstadt sowie mit einem Abzweiger nach Basel St. Johann bzw. Richtung Flughafen. Dies ermöglicht grenzüberschreitende Direktverbindungen ohne Richtungswechsel in den beiden Bahnhöfen (Durchmesserlinien), was eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der beiden Knoten bewirkt. Ausserdem lässt sich mit neuen S-Bahn-Haltestellen die Erschliessung bestehender Quartiere sowie der Entwicklungsgebiete in Basel Nord (Klybeck, Hafen) deutlich verbessern.

Der zunehmende Transitgüterverkehr ist so stadtverträglich wie möglich durch den Kanton zu führen. Die Priorität liegt dabei auf dem Transport per Eisenbahn und Schiff. Der Kanton stellt die für entsprechende Infrastrukturen notwendigen Flächen zur Verfügung.

Im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen ist auch bei Verkehrsinfrastrukturanlagen eine grössere Flächeneffizienz anzustreben. Bestehende Eisenbahnanlagen sind daraufhin zu überprüfen und soweit möglich zu optimieren. Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

#### Strategie/ST

6, 8, 11

#### Leitsätze

1, 21, 22, 40, 42, 43, 44, 48, 50

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die wichtigsten Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte im Inland und im europäischen Ausland sind in attraktiver Weise per Bahn erreichbar.
- B. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Zunahme des Schienengüterverkehrs im überregionalen Nord-Süd-Verkehr im Raum Basel zu keinen Einschränkungen im Personenfernverkehr und -nahverkehr führt und dass der Schienengüterverkehr möglichst umwelt- und stadtverträglich durch den Raum Basel geführt wird. Der Kanton vertritt diese Ziele in den nationalen und internationalen Gremien zum Personen- und Güterverkehr.
- C. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Kapazitätsengpässe im regionalen Schienennetz behoben werden. Die Leistungsfähigkeit der Gleis- und Publikumsanlagen im Knoten Basel ist sicherzustellen, damit er künftig seine volle Funktion erfüllen kann.
- D. Unterirdische Infrastrukturanlagen (Herzstück) und weitere Nutzungen des Untergrunds (Grundwasser, Energiegewinnung, unterirdische Erdbebenertüchtigung von Gebäuden etc.) sind frühzeitig aufeinander abzustimmen. Ebenso ist die Koordination mit oberirdischen Nutzungen und Planungen sicherzustellen.
- E. Das Angebot im trinationalen S-Bahn-Netz wird weiter entwickelt, um den Modal-Split-Anteil zugunsten des ÖV im Regionalverkehr zu erhöhen sowie die regionale Erschliessungsqualität und die Verknüpfung mit Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Damit das Angebot mit der steigenden Nachfrage mithalten kann, braucht es aufwendige Infrastrukturausbauten (Herzstück und Zulaufstrecken). Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete. Für die geplanten S-Bahn-Haltestellen ist nach Vorliegen der Ergebnisse zum Potenzial die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zu prüfen.
- F. Der Kanton setzt sich dafür ein, bestehende Güterumschlags- und Rangieranlagen der Eisenbahn bezüglich ihrer Fläche und Lage zu optimieren. Hierbei berücksichtigt er das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen bis 2022 ein Vorprojekt zur Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs.
2. Die Planungen zum Herzstück der trinationalen S-Bahn sind so zu vertiefen, dass das Vorprojekt bis 2023 ausgearbeitet werden kann.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)			
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo-Nr. 3. Gen.
a)	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)*	Festsetzung	Ü2
b)	Entflechtung Basel – Muttentz (1. Etappe)	Festsetzung	Ü1
c)	Entflechtung Basel – Muttentz (Vollausbau)	Zwischenergebnis	Ü25
d)	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Abschnitt Landesgrenze – Basel Bad. Bf.	Festsetzung	Ü6
e)	Verlegung DB-Güterstrecke Badischer Rangierbahnhof (Weil am Rhein) – Basel Bad. Bf.	Festsetzung	
f)	Bahnanbindung trimodaler Terminal	Festsetzung	
g)	Weiterentwicklung des Hafnenbahnhofs mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altrheinweg	Zwischenergebnis	
h)	Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB – Basel Bad. Bf./Basel St. Johann (Herzstück Basel)	Zwischenergebnis	Ü22
i)	Strecke Bahnhof Basel SBB – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof Basel SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück	Zwischenergebnis	
j)	Elektrifizierung Basel Bad. Bf. – Erzingen (Baden)*	Festsetzung	Ü8
k)	Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad. Bf. (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)	Zwischenergebnis	Ü23
l)	Doppelspurausbau Basel Bad. Bf. – Riehen – Lörrach	Zwischenergebnis	Ü28
m)	Neue Bahnanbindung EuroAirport	Festsetzung	Ü7
n)	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis	Zwischenergebnis	Ü24
o)	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	Festsetzung	Ü10
p)	S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte (Grossbasel)	Zwischenergebnis	Ü22
q)	S-Bahn-Haltestelle Klybeck (Kleinbasel)	Zwischenergebnis	Ü22
r)	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	Zwischenergebnis	Ü29
s)	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg	Zwischenergebnis	Ü30
t)	S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf	Vororientierung	Ü35
* nicht in Richtplankarte			

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)

Der östliche Zulauf zum Bahnhof Basel SBB stösst kapazitätsmässig an seine Grenzen. Um den Viertelstundentakt in Richtung Ergolzthal, den zweiten Schnellzug (RE) aus dem Laufental und zwei Regionalzüge pro Stunde aus Deutschland einführen zu können, braucht es Ausbauten im Bahnhof Basel SBB. Für eine erste Etappe sind an der heutigen Güterverkehrsstrecke Frankreich – Schweiz zwei zusätzliche Perronkanten zusammen mit einem weiteren Gleis auf der Südseite unter Berücksichtigung von Massnahmen zur Störfallvorsorge vorgesehen, wobei soweit möglich eine Trennung von Güter- und Personenverkehr im Vordergrund steht. Ausserdem ist die Passerelle, speziell die Auf- und Abgänge, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angeht. Mit dem erhöhten S-Bahn-Angebot, der generellen Nachfragesteigerung und dem zu erwartenden Einsatz von Fernverkehrs-Doppelstocktriebwagen wird sich der Fahrgaststrom zusätzlich massieren und in Form von Staus vor den Aufgängen noch mehr akzentuieren. Hinzu kommt, dass die heutigen Perronbreiten die geltenden Anforderungen an Publikumsanlagen nur noch teilweise erfüllen. Bei Realisierung des Herzstücks nehmen die Anzahl Züge und die niveaugleichen Fahrwegkonflikte zu. Das Gleisfeld im unmittelbaren Bereich des Ostkopfes muss entsprechend in einer Folgephase erweitert werden.

Neben einer deutlichen Verbesserung der Personenflüsse im Bahnhof sowie der Schaffung von attraktiven Fussgängerverbindungen werden die angrenzenden Stadtquartiere besser an den Bahnhof angebunden und damit die Siedlungsentwicklung nach innen weiter gefördert.

### b) Entflechtung Basel – Muttenz (1. Etappe)

Für eine weitere Leistungssteigerung, insbesondere für die Verdichtung der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel, muss der S-Bahn-Verkehr vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden.

Das vorliegende Projekt trägt dazu mit einer niveaufreien Einführung der von Basel herkommenden S-Bahn in den Bahnhof Muttenz bei. Es beinhaltet die Errichtung eines neuen eingleisigen Entflechtungsbauwerks (Überwerfung) zwischen St. Jakob und Muttenz sowie eine teilweise Anpassung der Publikumsanlagen im Bahnhof Muttenz.

Ein Teil der Ausbaumassnahmen liegt auf dem Territorium des Kantons Basel-Landschaft. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

### c) Entflechtung Basel – Muttenz (Vollausbau)

Zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots muss die Infrastruktur zwischen Muttenz und Basel ausgebaut werden. In Ergänzung zur 1. Etappe (s. Massnahme b) sollen auch in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB weitere Gleisbauwerke erstellt werden, um die Kapazitäten insgesamt zu erhöhen (s. Massnahmen a und h).

Der grösste Teil der Ausbaumassnahmen liegt auf dem Territorium des Kantons Basel-Landschaft. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

### d) Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Abschnitt Landesgrenze – Basel Bad. Bf.)

Dieses Vorhaben betrifft eine der wichtigsten transeuropäischen Bahnachsen (EU-Korridor 1 Rhein-Alpen Rotterdam – Genua) und Zulaufstrecken für die Alpentunnel in der Schweiz. Es dient der Kapazitätserhöhung und der Entflechtung von Personen- und Güterverkehr.

Das Raumordnungsverfahren in Deutschland ist weitgehend abgeschlossen. Auf den meisten Abschnitten läuft das Planfeststellungsverfahren. Der Katzenbergtunnel (Abschnitt 9.1) ist seit Ende 2012 in Betrieb, und der folgende Abschnitt 9.2 (bis zur Landesgrenze) ist im Bau und geht voraussichtlich 2025 in Betrieb. Für den letzten, vollständig im Kanton Basel-Stadt gelegenen Vierspurausbau im Abschnitt 9.3 (Landesgrenze – Basel Bad. Bf.) laufen die Projektierung und seit Februar 2016 das Plangenehmigungsverfahren. Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Gateways Basel Nord, einem Ausbau und südlicher Bahnanbindung des bestehenden Umschlagbahnhofs Basel – Weil am Rhein sowie der optional vorgesehenen Verlagerung des Hafengebotes (vgl. Objektblätter M5.1 und M6.1). Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

### e) Verlegung DB-Güterstrecke Badischer Rangier- bahnhof (Weil am Rhein) – Basel Bad. Bf.

Die eingleisige DB-Güterstrecke Badischer Rangierbahnhof (Weil am Rhein) – Basel Bad. Bf. quert den Bereich des geplanten Hafenbeckens 3. Dieses Streckengleis ist für den Bau des Hafenbeckens 3 parallel zur Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel zu verlegen. In Koordination mit der Deutschen Bahn konnte eine Lösung für den funktionalen Ersatz entwickelt werden. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

### f) Bahnanbindung trimodaler Terminal

Der trimodale Terminal Basel Nord ist auf eine ausreichende Bahnanbindung (drei Zuführungsgleise) angewiesen, um seine Funktion erfüllen zu können. Dazu bedarf es

einer Anbindung von Norden auf deutschem Boden und die Terminalgleise sind südlich an die DB-Güterstrecke in Richtung Bad. Bf. anzubinden. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

#### **g) Weiterentwicklung des Hafengebühnhofs mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altrheinweg**

Die Weiterentwicklung des Hafengebühnhofs ist Grundlage dafür, dass einerseits die neuen Entwicklungsgebiete am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel mittel- bis langfristig optimal erschlossen und damit besser in den bestehenden Stadtraum integriert werden können. Andererseits werden die bestehenden Quartiere und das Areal Klybeckplus an den Rhein angebunden. Insbesondere ist eine Lösung für den geplanten Brückenschlag vom Basler Rheinufer zur französischen Seite ohne betriebliche Einschränkungen für die Hafenbahn zu finden. Um einen Variantenentscheid zu ermöglichen, werden zwei Alternativen auf Vorprojektstufe gleichwertig bearbeitet. Die für die Stadtentwicklung optimale Variante umfasst die Verlagerung von Funktionen des Hafengebühnhofs auf das Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs, um die Flächen südlich der Wiese vollständig für die städtebauliche Entwicklung nutzen zu können. Falls dies nicht möglich sein sollte, wird eine Optimierung und Reduktion der Bahnfunktionen am bestehenden Standort südlich der Wiese auf ein Minimum vorgesehen. Grundvoraussetzung für beide Varianten ist die Verlagerung der Sortierfunktion. Der Kanton setzt sich für eine langfristige Sicherung dieser auf dem Rangierbahnhof Basel (Muttenz) in Abstimmung mit den SBB und dem BAV ein. Des Weiteren müssen die Ergebnisse des Vorprojekts Hafengebühnhof sowie die Koordination mit den Ergebnissen (Variantenentscheid) vorliegen. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

#### **h) Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB – Basel Bad. Bf./ Basel St. Johann (Herzstück Basel)**

Die trinationale Region Basel braucht eine leistungsfähige S-Bahn mit dichtem Takt und durchgehenden Linien. Dazu ist die Erweiterung der Bahninfrastruktur dringend notwendig. Schlüsselement ist das Herzstück, eine neue unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof (Etappe Mitte) sowie mit einem Abzweiger ab der Haltestelle Grossbasel in Richtung Bahnhof St. Johann, EuroAirport und Elsass (Etappe Y).

Die genaue Linienführung dieser Neubaustrecke, die notwendige Gleistopologie sowie die Auswirkungen auf Betrieb und Ausgestaltung der Anschlussbahnhöfe sind in einem nächsten Planungsschritt zu validieren.

#### **i) Strecke Bahnhof Basel SBB – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof Basel SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück**

Die im Rahmenplan der SBB (vgl. a 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB) definierte Interessenlinie umfasst den Ausbau der Elsässerbahn Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann inklusive den Ausbau des Westkopfs Bahnhof Basel SBB und eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring. Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie könnte erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, TER200, S-Bahn und Güterzügen zu erhöhen. Bei der vorgesehenen Linienführung des Herzstücks via Elsässerbahn kann der Streckenausbau voraussichtlich auf die Teilstrecke Westkopf Bahnhof Basel SBB – Dorenbach beschränkt werden. Die Gleistopologie ist im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten des Bundes festzulegen.

Ein Ausbau auf mehrere Gleise wäre mit erheblichen Eingriffen in die Wohn- und Erholungsgebiete (Zolli) verbunden. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

#### **j) Elektrifizierung Basel Bad. Bf. – Erzingen (Baden)**

Die Hoahrheinstrecke ist auf dem Abschnitt Basel Badischer Bahnhof – Waldshut – Erzingen heute nicht elektrifiziert. Die Elektrifizierung des Abschnitts Schaffhausen – Erzingen wurde 2013 abgeschlossen.

Die Elektrifizierung der Hoahrheinstrecke ist Voraussetzung für eine vollständige Integration der Strecke in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel sowie für bessere Verbindungen zwischen Nordwest- und Ostschweiz. Unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr sowie des Landes Baden-Württemberg suchen die Kantone Schaffhausen und Basel-Stadt sowie die Landkreise Lörrach und Waldshut eine Lösung für Angebotsverbesserungen und für die Finanzierung der hierfür erforderlichen Infrastruktur. In der Absichtserklärung zur Finanzierung der Elektrifizierung der Bahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D) vom März 2016 vereinbarten die beteiligten Partner die gemeinsame Finanzierung des Bauvorhabens. Für die Elektrifizierung hat der Bund im Ausbauschrift 2035 einen Beitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen beschlossen.

#### **k) Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad. Bf. (Entflechtung Wiesental/Hoahrhein)**

Im Rahmen des Doppelspurausbaus Basel Bad. Bf. – Riehen – Lörrach (s. Massnahme l), der S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg (s. Massnahme s) und der Elektrifizierung Basel Bad. Bf. – Erzingen (Baden) (s. Massnahme j) können sich im östlichen, niveaugleichen Einfahrbereich des Badischen Bahnhofs Abkreuzungskonflikte ergeben. Um diesen entgegenzuwirken, ist eventuell ein derzeit ausser



Betrieb stehendes Entflechtungsbauwerk auf der Höhe Allmendstrasse zu reaktivieren und ggf. den neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

#### **l) Doppelspurausbau Basel Bad. Bf. – Riehen – Lörrach**

Die Wiesentalstrecke ist abgesehen vom Abschnitt Lörrach Stetten – Haagen nur eingleisig. Für eine Taktverdichtung zwischen Basel und Lörrach (gemäss dem künftigen Fahrplanangebot auf der S-Bahn) braucht es allenfalls Doppelspurausbauten zwischen Basel Bad. Bf. und Lörrach Stetten, vor allem dann, wenn eine Zugkreuzung im Bahnhof Riehen betrieblich nicht mehr möglich sein sollte. Für den genauen Standort der allfälligen Ausbauten, der auch ausserhalb dieses Abschnitts liegen kann, sind vertiefte Untersuchungen notwendig. Auch ist ein allfälliger neuer Doppelspurabschnitt zwischen Basel Bad. Bf. und Riehen Niederholz erforderlich. Dies ist Gegenstand vertiefter Untersuchungen im Rahmen von STEP Ausbauschnitt 2035 und der Knotenprüfung für den Badischen Bahnhof. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

#### **m) Neue Bahnanbindung EuroAirport (EAP)**

Der binationale Flughafen Basel Mulhouse ist heute im öffentlichen Verkehr nur mit Buslinien erschlossen. Diese stossen zeitweise an ihre Kapazitätsgrenzen und erleiden dadurch deutliche Qualitätseinbussen. Die Beförderung kann nicht immer auf einem bestimmten Kurs garantiert werden, es gibt nur sehr beschränkten Stauraum für Gepäck und es kommt zu Fahrzeitverlängerungen durch Fahrgastwechsel und strassenseitige Verkehrsüberlastung. Neben der Anbindung der Stadt Basel an den Flughafen ist mangels Direktverbindungen auch die regionale und nationale ÖV-Anbindung des EuroAirport auf Schweizer Seite mangelhaft.

Gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt ist der Flughafen Basel Mulhouse ans Schienennetz anzubinden; der Bund sieht langfristig, sofern aus Kostengründen verhältnismässig, auch einen Anschluss mit direkten Fernverkehrsverbindungen vor.

Der geplante Anschluss des EuroAirport führt die bestehenden S-Bahn-Züge auf der Strecke Mulhouse – Basel über den neuen Flughafenbahnhof. Wobei das Angebot zwischen EAP und Basel (inkl. TER-Züge) auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet und Direktverbindungen über den Bahnhof Basel SBB hinaus nach Aesch und Liestal geplant sind. Neben der Bedienung des EuroAirport durch S-Bahnen ermöglicht der geplante Halt der TER200-Züge Strasbourg – Basel zudem rasche Direktverbindungen von Strasbourg, Sélestat, Colmar und Mulhouse zum EuroAirport. Auch ist die Durchbindung der TER200 als IR nach

Zürich Gegenstand von Untersuchungen. Für die neue Bahnanbindung EAP hat der Bund im Ausbauschnitt 2035 einen Beitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen beschlossen.

#### **n) Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis**

Im Zusammenhang mit dem Infrastrukturprojekt Schienenanschluss des EuroAirport (s. Massnahme m) und der Neubaustrecke bis Basel St. Johann (s. Massnahme h) ergibt sich für den verdichteten S-Bahn-Verkehr ein Kapazitätsengpass von den Bahnhöfen Basel St. Johann bis Saint-Louis (F). Um diesem entgegenzuwirken, ist die derzeit 2-gleisige Strecke seitlich auf vier Spuren auszubauen. Ebenfalls ist eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs EuroAirport von zwei auf vier Gleise vorgesehen. Ein Teil der Massnahmen liegt auf französischem Territorium. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen. Die weiteren Planungen sind auch mit den Nationalstrassenplanungen abzustimmen.

#### **o) S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude**

Die Haltestelle Basel Solitude weist ein für innerstädtische Verhältnisse gutes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen auf, Letzteres vor allem auch wegen der Nähe zum Entwicklungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt der Roche. Zudem bietet sie sich als Umsteigepunkt S-Bahn-Bus an, wobei allerdings wegen der relativ kürzeren Fahrzeiten mit einer Fahrgastverlagerung vom gesamten Tram- und Busnetz zur S-Bahn zu rechnen sein wird. Die Haltestelle wurde auch im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten-Nutzen-Analyse untersucht. Das Vorhaben weist ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Die Haltestelle ist als Massnahme in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen worden. Da der Standort dieser Haltestelle auf dem Areal des deutschen Schienennetzes (Bundeseisenbahnvermögen) liegt, ist für die Machbarkeitsuntersuchungen die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin (DB Netz AG) einzubeziehen. Die Realisierung ist zu koordinieren mit dem Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel (s. Massnahme d). Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

#### **p) S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte (Grossbasel)**

Die Tiefhaltestelle wird so ausgerichtet, dass sie einerseits die Universität, das Universitätsspital und den Tram-/ Busknoten Schiffflände erschliesst und andererseits der Y-Ast Richtung Bahnhof St. Johann angeschlossen werden kann (s. Massnahme h). Die genaue Lage der Haltestellen und der Ausgänge muss in einem nächsten Planungsschritt festgelegt werden.

#### q) S-Bahn-Haltestelle Klybeck (Kleinbasel)

Die Tiefhaltestelle Klybeck liegt im Bereich der Querung der Nordtangente. Im Einzugsbereich der Haltestelle liegen die Entwicklungsgebiete Klybeck und Hafen.

#### r) S-Bahn-Haltestelle Morgartenring

Die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring wird im Einschnitt der Strecke vom Bahnhof Basel SBB nach Saint-Louis – Mulhouse erstellt (s. Massnahmen i und m). Im Einzugsbereich der Haltestelle (innerhalb eines Umkreises von 1 km) besteht ein relativ hohes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Umsteigebeziehungen mit sehr kurzen Wegen wären zur Tramlinie 6 (Verbesserung der Anbindung von Allschwil an den Bahnhof Basel SBB) und zur Businglinie 36 möglich. Voraussetzung für eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring ist ein attraktives Angebot (Bedienung mindestens im Viertelstundentakt, Direktverbindungen in die Nordwestschweiz). Solange zwischen Bahnhof Basel SBB und Basel St. Johann nur zwei Gleise vorhanden sind, schränkt eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring die Streckenkapazität ein und ist daher kritisch. Im Hinblick auf eine allfällige Realisierung des Y-Asts des Herzstücks ist der Bau dieser Haltestelle aus Marktsicht (Bedienungshäufigkeit) neu zu prüfen. Die Haltestelle wurde im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten-Nutzen-Analyse untersucht. Die Massnahme ist nicht im Ausbauschnitt 2035 enthalten, aber gemäss Angebotskonzept 2035 ist sie Bestandteil der neuen Bahnanbindung zum EuroAirport (s. Massnahme m). Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

#### s) S-Bahn-Haltestelle Lössrach Zollweg

Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle könnte das geplante Wohnquartier Stettenfeld in Riehen sowie das Zollquartier in Lössrach besser erschlossen werden. Das Potenzial ist vergleichbar mit demjenigen benachbarter Haltestellen (Riehen Niederholz, Lössrach Stetten). Für Lössrach hat eine neue Haltestelle Zentralklinikum oberste Priorität. Die Haltestelle Zollweg ist in der Priorität nachgestellt. Für die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle und die Entwicklung des Bahnhofsgeländes müssen neben der bautechnischen auch die fahrplantechnische Machbarkeit sowie die Kapazitäten noch geprüft werden (s. auch Massnahme l). Zudem braucht es die Zustimmung der Zoll- und Grenzpolizeibehörden sowie evtl. Anpassungen an den entsprechenden Staatsverträgen.

Es wird eine Mobilitätsdrehscheibe mit einer optimalen Verknüpfung von Bahn, Tram und Bus und den möglichen Querungen angestrebt (vgl. Projekt Agglomerationsprogramm Ö6 Mobilitätsdrehscheibe Am Zoll Lössrach Riehen). Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

#### t) S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf

Im Zusammenhang mit den geplanten Neunutzungen auf den Arealen des Zeughauses und auf Teilen des heutigen Güterbahnhofs Wolf sowie im Hinblick auf die geplante Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob ist eine neue S-Bahn-Haltestelle geplant. Die heutige Bedarfshaltestelle Basel St. Jakob eignet sich nur bedingt zur Erschliessung der geplanten Schwerpunktgebiete, weil sie ausschliesslich für Grossveranstaltungen im St. Jakobs-Park konzipiert ist und deshalb mit nur einem Perron ausgerüstet ist. Ein Standort weiter westlich, auf Höhe des Verwaltungsgebäudes Güterbahnhof Wolf, ist zweckmässiger für die Erschliessung der Quartiere und ermöglicht die Bedienung in beide Richtungen. Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

## M1.2 Tram

### Ausgangslage

Basel weist ein dichtes Tramnetz auf, das sich bis in die Nachbarkantone und -länder erstreckt. Dieses wird ergänzt durch ein umfangreiches Busnetz. Mit der Aufnahme einer neuen Bestimmung ins Umweltschutzgesetz hat die Bevölkerung 2010 das gesetzlich festgehaltene Ziel, einen grösstmöglichen Teil des Verkehrs mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln, bekräftigt und quantitativ konkretisiert (Reduktion des MIV um 10%, §13 USG). Der Modal-Split wird zugunsten des öffentlichen Verkehrs erhöht und trägt somit zum 10%-Ziel bei. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist notwendig. Hierzu zählt auch der hindernisfreie Ausbau der Tram- und Bushaltestellen, der allen Fahrgästen einen einfachen Ein- und Ausstieg bietet.

Der Grosse Rat trug dem Volksentscheid zum §13 USG Rechnung, indem er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Ausbau des Tramstreckennetzes und der Infrastruktur für die trinationale S-Bahn gesetzlich verankerte. Zusammen sollen S-Bahn und Tram das starke Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Basel bilden. Beide Schienennetze sind so aufeinander abzustimmen, dass sie sich ergänzen und zu einem optimal funktionierenden Gesamtsystem zusammenwachsen. Für die Verbesserung des Angebots sind Infrastrukturausbauten zwingend notwendig.

Im September 2012 hat der Grosse Rat den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt genehmigt. Basis dazu bildete der Studienauftrag «Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020» (kurz «Tramnetz 2020»). Zudem hat der Grosse Rat mit einer Rahmenausgabenbewilligung über 350 Millionen Franken eine erste Finanzierungstranche für die Tramnetzentwicklung gesprochen und den Regierungsrat beauftragt, periodisch zum Stand der Umsetzung zu berichten.

Im Juli 2015 hat der Regierungsrat den Grossen Rat ein erstes Mal über die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung zu den einzelnen Tramprojekten informiert und die nächsten Ausbaustufen im Tramnetz beschlossen. Der Grosse Rat hat auf Ende 2015 den nachgeführten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Januar 2019 hat der Regierungsrat den Grossen Rat ein zweites Mal zum Stand der Umsetzung über den Ausbau des Tramstreckennetzes informiert.

### Zielsetzungen

Neue Tramstrecken müssen sich sinnvoll in das bestehende Tramnetz integrieren lassen. Der Ausbau des Streckennetzes und Änderungen an der Liniennetzplanung werden integral entwickelt. Das Liniennetz verfolgt die Philosophie, die Tramlinien stärker auf die S-Bahn auszurichten, indem die Tramlinien konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden.

Zusätzlich werden im Stadttinnern Tram-Tram-Knoten ausgebildet. Mit neuen Tramstrecken werden künftige Entwicklungsgebiete wie in den Gebieten Klybeck, Dreispitz, Allschwil Letten usw. besser erschlossen. Mit künftigen Tramstrecken im Claragraben und im Petersgraben wird die Tramachse über die Mittlere Brücke mit sinnvollen Alternativen im Tramnetz ergänzt. Dadurch wird die Flexibilität der Tramachse Bankverein – Claraplatz verbessert und der Innenstadtkorridor über den Marktplatz entlastet. Durch eine geeignete Linienführung am Centralbahnplatz wird eine betrieblich übersichtlichere und fussgängerfreundlichere und sichere Situation erzielt. Zudem soll künftig eine angemessene Perronerschliessung West am Bahnhof Basel SBB die Tramlinien am Centralbahnplatz entflechten und am Bahnhof Basel SBB besser örtlich anbinden.

Weiter ist zu prüfen, ob im Kanton Basel-Landschaft dichte, arbeitsplatzreiche Gebiete mit einer Tramstrecke deutlich besser erschlossen werden könnten, z.B. durch Verlängerung der Linie 8 in Richtung Allschwil zur Fabrikstrasse (Allschwil Letten) und ggf. weiter zum Gewerbegebiet Bachgraben sowie durch Erschliessung des Polyfelds Muttenz.

Neben dem Streckenausbau ist auch der Leistungsfähigkeit und der Kundenfreundlichkeit von wichtigen Knoten besondere Beachtung zu schenken.

### Strategie/ST

6, 8, 11

### Leitsätze

1, 40, 43, 44

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Das Tramstreckennetz wird ausgebaut. Die Planung der neuen Tramstrecken ist gemäss dem vom Grosse Rat beschlossenen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes voranzutreiben. Bei allen Planungsarbeiten sollte die Trasseesicherung frühzeitig erfolgen.
- B. Mit der Erweiterung der Traminfrastruktur soll die Netzwirkung verbessert, wichtige Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete ans Tramnetz angeschlossen und zusätzliche Flexibilitäten und Redundanzen im Netz geschaffen werden. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete. Der Ausbau von grenzüberschreitenden Tramlinien ist zu fördern.
- C. Für neue Tramstrecken und verbesserte Linienführungen sind sowohl Potenzialstudien durchzuführen als auch die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen.
- D. Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr sind zu minimieren.
- E. Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs ist vor allem in der Innenstadt sowie am Bahnhof Basel SBB zu verbessern.

#### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Bau- und Verkehrsdepartement setzt die Planung von neuen Tramstrecken gemäss dem vom Grosse Rat beschlossenen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes gemäss den Prioritäten etappenweise um. Bei allen Planungsarbeiten erfolgt die Trasseesicherung frühzeitig.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)			
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo-Nr. 3. Gen.
a)	Tram Klybeck	Festsetzung	Ö1
b)	Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	Zwischenergebnis	Ö2
c)	Tram Claragraben	Festsetzung	Ö3
d)	Tram Petersgraben	Festsetzung	Ö27Be
e)	Tram 30 – Grossbasel	Zwischenergebnis	Ö23/Ö27/Ö35
f)	Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)	Vororientierung	Ö23
g)	Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)	Vororientierung	Ö29/Ö37
h)	Tram St. Johann – Huingue	Vororientierung	Ö33
i)	Tram Klybeck – Westquai	Vororientierung	AP4
j)	Tram Dreispitz – St. Jakob	Vororientierung	Ö30
k)	Tram Dreispitz	Vororientierung	Ö32
l)	Tram Allschwil Letten	Vororientierung	Ö36
m)	Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West	Festsetzung	
n)	Tram Bachgraben – St. Johann	Vororientierung	Ö25
* nicht in Richtplankarte			



## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Tram Klybeck

Auf dem ehemaligen Werkareal Klybeck entsteht ein neues vielfältiges Stadtquartier. Dieses neue und grösste Entwicklungsgebiet von Basel wird heute eher peripher durch Tramlinien bedient. Das Tram Klybeck führt vom Riehenring über das Klybeckareal bis an die Klybeckstrasse/Gärtnerstrasse. Durch die neue Tramstrecke profitieren die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen von einer besseren Anbindung an das Stadtzentrum und an den Hafen. Eine grosse Chance bietet sich zudem mit dem Herzstück. Das Herzstück als Schlüsselement der Erweiterung der trinationalen S-Bahn-Infrastruktur sieht u.a. auf Kleinbasler Seite einen neuen Bahnhof vor. Ein künftig sinnvoll ausgestalteter Umsteigeknoten im Raum Mauerstrasse/Klybeckstrasse kann als attraktives ÖV-Angebot die neue S-Bahn und das neue Tram ideal verbinden und so als Motor und Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung dienen. Eine erste Etappe Riehenring-Klybeckareal-Klybeckstrasse/Gärtnerstrasse im Tramnetz von Basel Nord ist ein erster Schritt für die künftige Hafen- und Stadtentwicklung und das gesamte 3Land.

### b) Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse

Mit dem Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse kann das Wettsteinquartier direkt an die beiden Bahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof angebunden werden. Die Neubaustrecke führt vom Wettsteinplatz über die Grenzacherstrasse und entlang der Schwarzwaldstrasse zum Badischen Bahnhof. Mit der neuen Streckenführung kann das heutige Arbeitsplatzgebiet Roche direkt ins Tramnetz angebunden werden. Ebenfalls wichtig ist die Erweiterung der trinationalen S-Bahn-Infrastruktur. Diese sieht konkret mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle Solitude ein zusätzlich wichtiges Verkehrsinfrastrukturprojekt in der Erschliessung des oberen Kleinbasel und des Entwicklungsschwerpunktes von Roche vor. Für eine sinnvolle Etappierung und mögliche Umsetzung sind die beiden wichtigen Infrastrukturprojekte im oberen Kleinbasel aufeinander abzustimmen, wobei die S-Bahn-Haltestelle zeitlich priorisiert wird (M1.1 Eisenbahn, o] S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude).

### c) Tram Claragraben

Das Tram Claragraben verbindet den Wettsteinplatz und den Claraplatz durch einen Streckenneubau im Claragraben. Dies bringt mehr Netzflexibilität, da der Korridor über die Mittlere Brücke mit einer sinnvollen Alternative im Tramnetz ergänzt wird. Dank eines relativ kurzen Gleisabschnitts kann dadurch eine neue schnelle Verbindung auf der Achse Bankverein-Claraplatz angeboten werden. Überdies verbindet der Claragraben den Bahnhof Basel SBB auf

direkter Strecke mit Basel Nord, wovon auch die dortigen Entwicklungsgebiete profitieren werden. Das Tram Claragraben ist ein wichtiges Schlüsselement in der Tramnetzentwicklung und in den nächsten Planungsschritten entsprechend zu konkretisieren.

### d) Tram Petersgraben

Das Tram Petersgraben verbindet die Spalenvorstadt und den Totentanz durch einen Streckenneubau im Petersgraben. Mit dem Tram Petersgraben können der bereits heute gut frequentierte und in Zukunft noch stark ausgebaute Campus Gesundheit des Universitätsspitals als auch die Universität direkt ans Tramnetz angebunden werden. Mit dem Petersgraben wird dank dieser zusätzlichen Ausweichmöglichkeit eine Netzflexibilität für den stark beanspruchten Korridor Barfüsserplatz – Schifflände geschaffen. Zudem schafft die Tramstrecke im Petersgraben die Voraussetzungen für eine erste mögliche Etappe für das Tram 30 auf Grossbasler Seite.

### e) Tram 30 – Grossbasel

Das Tram 30 auf der Grossbasler Seite soll den Bahnhof Basel SBB über den Heuwaageknoten via Holbeinplatz und Petersgraben (s. Massnahme d) verbinden. Ab Totentanz soll die Strecke aufgrund der heute beengten Verhältnisse in der St. Johannis-Vorstadt weiter als eine grosse eingleisige Tramschleife über den St. Johannis-Ring und über die Spitalstrasse zurück zum Totentanz geführt werden. Das Projekt setzt sich aus Teilprojekten zusammen. Hierzu gehören die Aggloprojekte Tram Petersgraben (Massnahme Ö27) und Tram Spitalstrasse (Massnahme Ö35).

Mit dem Tram 30 auf Grossbasler Seite können die künftig stark frequentierten Wissenschaftszentren Campus Gesundheit des Universitätsspitals und Campus Schällemätteli direkt mit dem Tram erschlossen werden. Die heutige Buslinie 30 verzeichnet in diesem städtischen Raum bereits eine sehr hohe Nachfrage und erreicht während der Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen. Mit einer auf die Tramstrecke abgestimmten Linienführung sind bessere Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus möglich, wodurch die Nachfrage in diesem Stadtraum besser aufgenommen werden kann. Zudem ermöglicht die gewählte Linienführung für das Tram 30 auf Grossbasler Seite bereits eine erste betrieblich zweckmässige Etappe im Tramnetz. Zudem können für eine Weiterführung ins Kleinbasel über die Johanniterbrücke die erforderlichen Abbiegebeziehungen bereits in der ersten Etappe mitberücksichtigt werden. Mit einer abgestimmten Netzplanung kann zudem die Tramlinie die künftige Perronerschiessung West beim Bahnhof Basel SBB ideal im Tramnetz anbinden.

### f) Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)

Das Tram 30 auf der Kleinbasler Seite kann ab Johanniterbrücke via Feldbergstrasse und unter Einbezug des Rosen-

talareals bis zum Badischen Bahnhof geführt werden. Mit dem Tram 30 auf Kleinbasler Seite kann die heute insbesondere während der Hauptverkehrszeit überlastete Buslinie 30 auch zwischen dem Badischen Bahnhof und der Johanniterbrücke auf Trambetrieb umgestellt werden. Mit einer sinnvollen Führung der neuen Tramstrecke kann das Erlenmattquartier und das in der Entwicklung stehende Rosentalareal bestmöglich ans Tramnetz angebunden werden. Die genaue Streckenführung ist noch nicht festgelegt. Nach der ersten Etappe auf Grossbasler Seite kann das Tram 30 – Kleinbasel als nächster Ausbauschnitt geplant werden. Betrieblich funktionierende und etapierte Teilschnitte beim Tram 30 sind die Voraussetzung für einen massvollen Eingriff im Basler Stadtraum und einen haus- hälterischen Umgang mit den Finanzierungsmitteln.

#### **g) Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)**

In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik, insbesondere auf französischer Seite im Bereich des Gebietes 3Land, ist die Umsetzung einer neuen Tramstrecke über den Rhein nach Huningue und weiter bis zum Bahnhof Saint-Louis zu planen.

Die dafür neu benötigte Brücke stellt im künftigen ÖV-Netz das zentrale Element für direkte, schnelle ÖV-Verbindungen im 3Land dar. Die neue Tramstrecke führt ab der Kleinhüningeranlage entlang der Wiese bis zum Rhein und quert diesen über die neue Brücke auf die französische Seite. Dort soll die Linie an den Bahnhof in Saint-Louis angebunden werden. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn zu koordinieren (s. M1.1 Massnahme g).

#### **h) Tram St. Johann – Huningue**

Die neue Tramstrecke soll ab heutiger Endstation der Linie 11 über die Grenze in nördliche Richtung durch die Zone Sud bis Huningue Pont geführt werden. Das derzeit durch Industrie-, Hafen- und Logistiktungen geprägte Gebiet rund um das Dreiländereck (3Land) soll in den kommenden Jahrzehnten zu einem lebendigen, gemischt genutzten Stadtteil umgewandelt werden. Um die Entwicklungsabsichten zu ermöglichen, muss die Erschliessungsinfrastruktur ausgebaut werden. Mit der Verlängerung der Tramstrecke soll der öffentliche Verkehr grenzüberschreitend gestärkt werden.

#### **i) Tram Klybeck – Westquai**

Die Hafen- und Stadtentwicklung im Gebiet Klybeck/Kleinhüningen sowie die Entwicklungen in den grenznahen Gebieten von Huningue und Weil am Rhein rund um das Dreiländereck (3Land) werden eine starke Auswirkung auf den Verkehr in Basel Nord haben. Das Tram kann ab dem neu auszugestaltenden Umsteigeknoten (Tram/S-Bahn-Haltestelle des Herzstücks im Kleinbasel) im Raum Mau-

erstrasse/Klybeckstrasse weiter über die Klybeckstrasse ins Hafengebiet und parallel zum Altrheinweg und zu der Hafenstrasse bis zum Westquai geführt werden. Voraussetzung dazu ist, das derzeit durch Hafen- und Logistiktungen geprägte Gebiet in einen neuen gemischten Stadtteil umzuwandeln. Diese Traminfrastruktur kann so einen wichtigen Beitrag in Bezug auf die Entwicklungsabsichten für das Hafengebiet leisten. Das Tram auf der Rheininsel stärkt die Bestrebungen, das grenznahe Gebiet rund um das Dreiländereck (3Land) mit einer möglichen Rheinquerung und späteren, länderübergreifenden Tramverbindung zu erschliessen und so optimale Voraussetzungen für die Entwicklung im 3Land zu schaffen. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn zu koordinieren (s. M1.1 Massnahme g).

#### **j) Tram Dreispitz – St. Jakob**

Das Tram Dreispitz – St. Jakob kann das Gebiet St. Jakob mit den Sport- und Eventnutzungen sowie den Naherholungsraum entlang der Birs über den Korridor Walkeweg/Brüglingerstrasse (genaue Streckenführung noch nicht festgelegt) direkt an den Bahnhof Basel SBB anbinden. Das Quartier Gundeldingen wird mit dieser Tramverbindung direkt an den Knoten Dreispitz und Richtung St. Jakob – Muttenz angebunden. In den Knoten Dreispitz und St. Jakob kann die neue Tramstrecke künftige Querbeziehungen zwischen den ÖV-Einfallachsen aus dem Birseck- und Ergolzthal abdecken. In Abhängigkeit der Entwicklungen in Muttenz kann die neue Strecke via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden. Diese Tramstrecke ist stark von den Entwicklungsabsichten von Muttenz und dem Kanton Basel-Landschaft abhängig.

#### **k) Tram Dreispitz**

Das Dreispitzareal befindet sich in einem grossen Wandel. Künftig soll sich der Dreispitz als neues städtisches Quartier entwickeln. Dazu soll das Areal in den nächsten Jahren räumlich und zeitlich etapiert beplant und transformiert werden. Zur besseren Erschliessung des Dreispitz mit dem öffentlichen Verkehr, der Voraussetzung für einen hohen Anteil nicht motorisierten Individualverkehrs ist, soll der Dreispitz ans Tramnetz und zugleich an die Quartiere angebunden werden.

Mit einer neuen Tramstrecke – erste Überlegungen zielen auf die Reinacherstrasse ab – kann das Tram ab dem Viertelkreis bis in den Dreispitz Süd das Entwicklungsgebiet auch auf der westlichen Seite erschliessen. Derzeit verkehren Tramlinien nur entlang der Münchensteiner-/Emil-Frey-Strasse resp. Baselstrasse am östlichen Rand des Dreispitzgebietes.

#### **l) Tram Allschwil Letten**

Die neue Tramstrecke soll ab dem Knoten Herrenweg/Neuweilerstrasse über die Kantonsgrenze hinweg in der

Binningerstrasse bis ins Allschwiler Lettenquartier verlängert werden. Mit der Verlängerung wird das Einkaufszentrum Paradies und das neue Wohnquartier Allschwil Letten direkt an das Tramnetz angebunden. Das Gebiet Letten ist dicht besiedelt, umfasst viele besucherintensive Einrichtungen und ist als Siedlungsgebiet nahtlos mit der Stadt Basel verbunden. Die Weiterführung bis Letten bringt eine zweckmässige Erschliessung für das Quartier und stärkt den öffentlichen Verkehr. Die weitere Planung dieser Massnahme ist mit der Entwicklung des neuen Zentrums Binningerstrasse und des Ziegelei-Areals abzustimmen. Die Federführung für dieses Vorhaben liegt beim Kanton Basel-Landschaft.

#### **m) Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West**

Zur schnelleren und direkteren Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB wird die Verbindung von der Haltestelle Dorenbach über den Margarethenstich zur Haltestelle Margarethen geschaffen. Mit der Ablehnung des

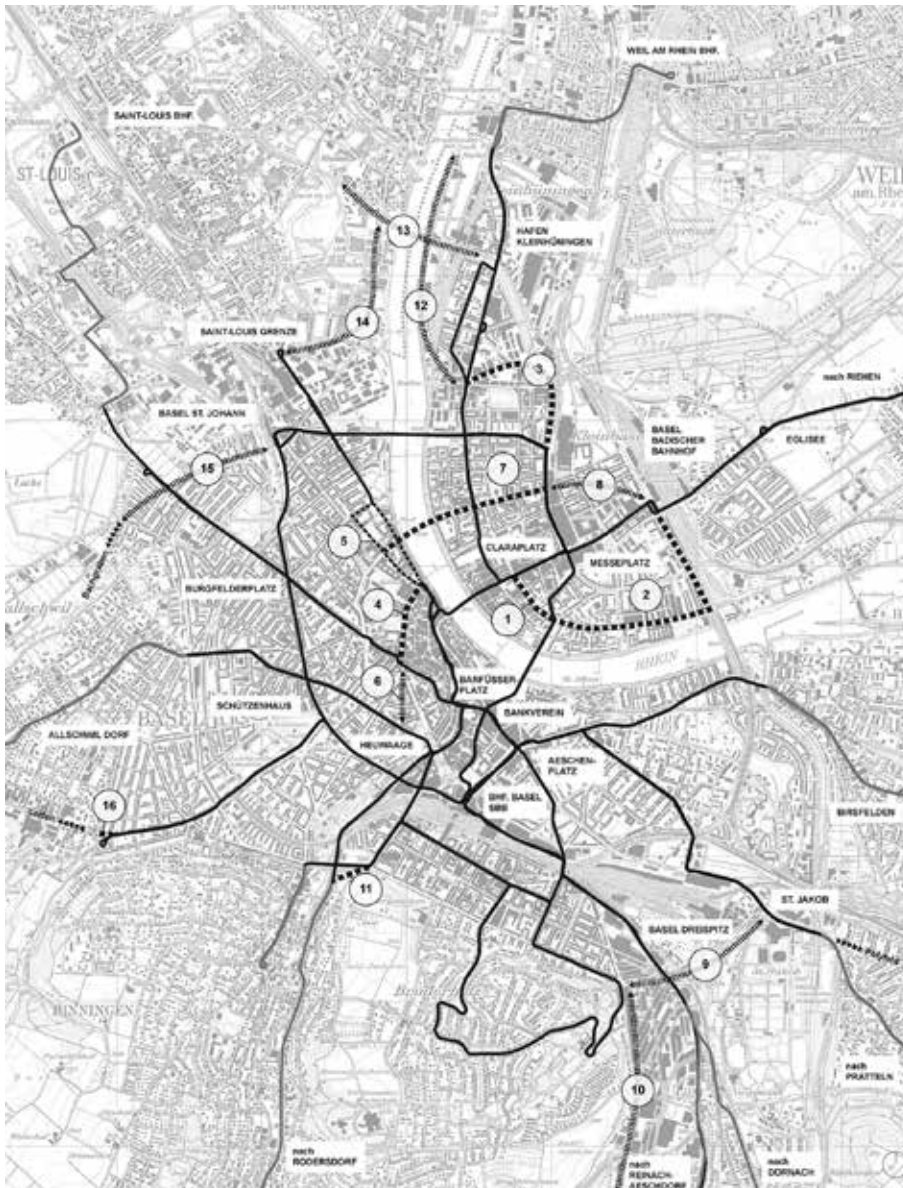
Realisierungskredits für den Margarethenstich in der basel-landschaftlichen Volksabstimmung wird eine für das Leimental attraktive und schnelle Tramverbindung zum Bahnhof Basel SBB vorerst nicht umgesetzt. Für den Kanton Basel-Stadt bleibt eine leistungsfähigere ÖV-Anbindung des Leimentals nach Basel weiterhin ein wichtiges Ziel.

#### **n) Tram Bachgraben – St. Johann**

Das dynamische Arbeitsplatzgebiet Bachgraben in der Gemeinde Allschwil (BL) erfährt eine intensive Entwicklung als Wirtschaftsstandort. Um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse abdecken zu können, soll es verstärkt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die geplante Massnahme soll die ÖV-Achse Bachgraben – Bahnhof St. Johann – Basel Badischer Bahnhof deutlich stärken. Der Streckenverlauf ist noch nicht bekannt.

Das Vorhaben wirkt komplementär zum Strassenprojekt «Zubringer Bachgraben – Nordtangente» (s. Objektblatt M2.1 d).

Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes



- |  |   |
|--|---|
| ① Tram Claragraben   | ⑨ Korridor Tram Dreispitz – St. Jakob                                 |
| ② Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse                        | ⑩ Korridor Tram Dreispitz   |
| ③ Tram Klybeck   | ⑪ Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West                        |
| ④ Tram Petersgraben (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel)  | ⑫ Korridor Tram Klybeck – Westqual                                    |
| ⑤ Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel) | ⑬ Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke) |
| ⑥ Korridor Tram 30* – Grossbasel                                     | ⑭ Korridor Tram Saint-Louis Grenze – Huningue Süd                     |
| ⑦ Tram 30 – Kleinbasel / Johanniterbrücke, Feldbergstrasse           | ⑮ Korridor Tram Bachgraben – St. Johann                               |
| ⑧ Korridor Tram 30 – Kleinbasel / Rosental                           |   |
- \* Tram 30 als Gesamtstrecke setzt sich aus 4, 5, 6, 7 und 8 zusammen

## M1.3 Car-Terminal

### **Ausgangslage**

Der europäische Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. In Basel gibt es heute ein Angebot von bis zu 100 Direktverbindungen pro Tag.

In der Kernstadt fehlen Infrastrukturen für den Fernlinien- und Reisebusverkehr. Die heutigen Carparkings an der Meret Oppenheim-Strasse, der Schwarzwaldallee und der Gartenstrasse weisen relativ wenige Stellplätze auf, sodass es zeitweise zu Kapazitätsengpässen kommt. Auch erfüllen die drei genannten Standorte die Anforderungen der Kundenschaft nicht. Es fehlen Warteräume, sanitäre Einrichtungen sowie Abfahrtsanzeiger.

Basierend auf einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsuntersuchung werden in Zusammenarbeit mit der Branche Standorte für Car-Terminals ausgewählt und sofern möglich entsprechend realisiert.

### **Zielsetzungen**

Die Erstellung von ausreichenden Car-Terminals mit entsprechenden Serviceeinrichtungen wird angestrebt.

Es gilt, die Car-Terminals optimal an das übergeordnete Bahn-, das städtische ÖV- und Strassennetz anzubinden.

Interessenkonflikte im dichtbesiedelten städtischen Raum gilt es zu berücksichtigen.

### **Strategie/ST**

11

### **Leitsätze**

40, 42, 43



## PLANUNGSRUNDSÄTZE

- A. Standorte mit geeigneten Voraussetzungen für Car-Terminals sollen möglichst optimal mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft werden. Zudem soll eine möglichst direkte Zufahrt von der Autobahn bestehen.
- B. Für Haltestellen sind die notwendigen Infrastrukturen zu schaffen und bereitzustellen.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Amt für Mobilität ermittelt bis zum Jahr 2020 ein bis zwei geeignete Standorte für Car-Terminals und stimmt die Planung mit dem Bund, der Branche und anderen Organisationen ab.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Car-Terminal Meret Oppenheim-Strasse	Zwischenergebnis
b)	Car-Terminal Erdbeergraben	Vororientierung
c)	Car-Terminal Badischer Bahnhof	Vororientierung
d)	Car-Terminal Wolf	Vororientierung

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Car-Terminal Meret Oppenheim-Strasse

Eine erste Standortstudie empfiehlt den Ausbau am bestehenden Standort Meret Oppenheim-Strasse. Dies liesse sich mit relativ geringem Aufwand realisieren, indem auf dem Parkplatz zusätzliche Stellplätze für Cars zur Verfügung gestellt werden. Allerdings setzt dies das Einverständnis der SBB als Eigentümerin dieses Areals voraus.

### b) Car-Terminal Erdbeergraben

Längerfristig wird ein Terminal am Erdbeergraben in Betracht gezogen. Letzteres würde im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Parking erfolgen.

### c) Car-Terminal Badischer Bahnhof

Ein Standort beim Badischen Bahnhof steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein.

### d) Car-Terminal Wolf

Ein Standort beim Wolf steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein.

## M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

### M2.1 Nationalstrassen

#### **Ausgangslage**

Die Nationalstrassen sind Teil des übergeordneten Strassennetzes, die der Bund zur Verfügung stellt und finanziert (s. BV Art. 83). Sie ermöglichen eine sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs. Sie sind deshalb in erster Linie an den Anforderungen des fliessenden Verkehrs auszurichten.

Im Kanton Basel-Stadt verlaufen die Nationalstrassen N2 als überregionale Nord-Süd-Achse von Deutschland über Basel, Luzern, Gotthard-Tunnel nach Italien sowie die N3 von Frankreich über Basel und Zürich weiter bis in die Ostschweiz.

Die Osttangente ist heute schon mit über 100'000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Zukünftig werden je nach Abschnitt bis zu 120'000 Fahrzeuge pro Tag erwartet. Die städtische Autobahn mit durchgängig zwei Fahrspuren je Richtung vermag das Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden nicht mehr zu bewältigen. Häufiger Stau und Ausweichverkehr über das städtische Verkehrssystem und durch Wohnquartiere sind die Folge. Zudem bestehen hohe und stellenweise gesetzlich unzulässige Lärmimmissionen.

#### **Zielsetzungen**

Um den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten und damit negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Strassennetz und auf die Quartiere zu verhindern oder zu reduzieren, sind Massnahmen notwendig. Eine Beseitigung des Engpasses auf der Osttangente wird vom Bund durch den Bau eines Strassentunnels (Rheintunnel) angestrebt.

Weiter gilt es, die Lärmemissionen und Luftbelastungen dieser stark befahrenen Achsen zu reduzieren, um die Wohnlichkeit der angrenzenden Quartiere zu erhöhen.

#### **Strategie/ST**

8, 11

#### **Leitsätze**

21, 40, 43, 45, 46

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der internationale Güter- und Personentransit auf der Strasse sowie die wichtigsten Verkehrsbeziehungen des Agglomerationsverkehrs werden über die Nationalstrassen der Region abgewickelt.
- B. Durch ein gezieltes Verkehrsmanagement soll der Bund in Abstimmung mit dem Kanton die Kapazität der Nationalstrassen möglichst optimal ausschöpfen.
- C. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes erfolgt durch den Bund in enger Abstimmung mit den betroffenen Kantonen und dem Ausland – so auch beim Bau des Rheintunnels.
- D. Der Kanton stimmt alle Projekte mit relevanten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Nationalstrassenperimeter bzw. mit baulichen Eingriffen an den Nationalstrassen mit dem Bund ab.
- E. Unterirdische Infrastrukturanlagen (Nationalstrassentunnel) und weitere Nutzungen des Untergrunds (Grundwasser, Energiegewinnung, unterirdische Erdbebenertüchtigung von Gebäuden etc.) sind frühzeitig aufeinander abzustimmen. Ebenso ist die Koordination mit oberirdischen Nutzungen und Planungen sicherzustellen.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo-Nr. 3. Gen.
a)	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	Festsetzung	Ü33
	Sanierung Osttangente	Festsetzung	Ü19
c)	ABAC, Autobahnanschluss Basel City, Gellertdreieck Bahnhof Basel SBB – Birsig (Gundeldinger Tunnel)	Vororientierung	Ü39
d)	Westring*	Vororientierung	

\* nicht in Richtplankarte

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel

Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem Rheintunnel zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund.

Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erarbeitet derzeit das generelle Projekt. Der Bundesrat erachtet die Realisierung des Rheintunnels aufgrund der Ausgangslage und des hohen Problemdrucks als zwingend notwendig und hat das Projekt entsprechend dem prioritären Realisierungshorizont 2030 zugeteilt.

### b) Sanierung Osttangente

Aufgrund des langen Realisierungszeitraums für den Rheintunnel muss die Sanierung der Osttangente mindestens in Teilen vorab erfolgen. Um den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz zu erreichen, wird das ASTRA auf der Osttangente im Rahmen von Sanierungsarbeiten einen lärmindernden Strassenbelag einbauen sowie weitere Lärmschutzwände erstellen. Darüber hinaus finanziert der Kanton Basel-Stadt über den gesetzlichen Bedarf hinaus den Einbau von Lärmschutzfenstern.

### c) ABAC, Autobahnanschluss Basel City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger Tunnel)

Dieser Nationalstrassenabschnitt schafft die Verbindung zwischen dem Gellertdreieck und dem Bereich Margarethen und entlastet das Gundeldinger Quartier. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen wurden geprüft. Gemäss der Strategie Hochleistungsstrassen des Regierungsrates Basel-Stadt soll ABAC nur als integraler Bestandteil einer Ringstrasse (s. Massnahme d) mit Anschluss an die Nordtangente realisiert werden. Das weitere Vorgehen wird zusammen mit dem Bund und dem Kanton Basel-Landschaft auf Basis der Langfristperspektive Nationalstrassen gemäss STEP Nationalstrassen festgelegt.

### d) Westring

Als Westring wird eine Autobahnverbindung skizziert, die die Autobahnstammlinie aus dem Raum Hagnau mit der Nordtangente und damit mit der A35 verknüpft. Ziel dieser Ringlösung ist, die Verfügbarkeit, die räumliche Verträglichkeit und die Sicherheit des Nationalstrassensystems rund um Basel zu gewährleisten. Ein Westring würde sowohl die Baselbieter Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen als auch Basel West und das Basler Gundeldinger Quartier deutlich vom motorisierten Individualverkehr entlasten.

Die Zweckmässigkeit eines Westrings ist noch nicht nachgewiesen und eine Streckenführung noch nicht definiert. Das ASTRA wird beides in weiteren Untersuchungen zusammen mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt erarbeiten. Im weiteren Planungsverlauf ist zu klären, ob die Massnahme c) ABAC, Autobahnanschluss Basel City (Gundelitunnel) fallen gelassen wird und somit aus dem Richtplan herauszunehmen ist.

Bei den Planungen zum Westring sind flankierende Massnahmen hinsichtlich Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs sowie für den Ausbau der Infrastruktur für Velofahrende und für Fussgängerinnen und Fussgänger aufzuzeigen und zu prüfen. Ebenfalls muss die Entlastungswirkung der Nationalstrasse auf das Lokalstrassennetz mit flankierenden Massnahmen nachhaltig gesichert werden.

## M2.2 Kantonsstrassen

### Ausgangslage

Das Kantonsstrassennetz umfasst in der Stadt Basel alle Strassen, in den Landgemeinden Riehen und Bettingen nur die wichtigsten übergeordneten Achsen. Die Kantonsstrassen übernehmen je nach Hierarchie unterschiedliche Funktionen: Die übergeordneten Strassen sind verkehrsorientiert und verbinden in erster Linie Basel mit den umliegenden Gemeinden bzw. die Stadtteile untereinander. Sie dienen der Erreichbarkeit des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Basel. Untergeordnete Strassen dienen primär der Erschliessung innerhalb der Quartiere.

In den letzten Jahren hat sich die politische Diskussion zu den Parkplätzen und zur Verkehrserzeugung von Arealentwicklungen und Verdichtungsgebieten verstärkt.

### Zielsetzungen

In Zukunft gilt es insbesondere, die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Netzes mit geeigneten Massnahmen, z.B. aus dem Bereich Verkehrsmanagement, sicherzustellen und Schwachstellen zu entschärfen. Strassen in Wohngebieten sind weiter zu entlasten und zu beruhigen. Anpassungen am Strassennetz sind dort notwendig, wo es neue Entwicklungsschwerpunkte zu erschliessen und anzubinden gilt.

Der Kanton verfolgt das Ziel, möglichst viel Verkehr über flächensparende Verkehrsmittel abzuwickeln, um den knappen Raum für andere Nutzungen freizuhalten und den wirtschaftlich nötigen Verkehr auf den Strassen sicherzustellen. Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum soll so reduziert werden, dass die Parkplatzauslastung 90–95% nicht übersteigt.

Er verfolgt bei verkehrsintensiven Einrichtungen Ansätze wie das Fahrtenmodell, die nicht die Anzahl der Parkplätze, sondern die Anzahl der jährlichen Fahrten beschränken.

### Strategie/ST

5, 8, 11

### Leitsätze

21, 40, 43, 45, 46, 47



#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den übergeordneten Strassen kanalisiert. Die untergeordneten Strassen in Wohngebieten sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten und zu beruhigen. Die Ortszentren sind möglichst verkehrsfrei zu halten.
- B. Kantonsstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr, sicher zu gestalten.
- C. Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen verstärkt zu prüfen und nach Möglichkeit einzuführen. Soweit erforderlich, wird die Verkehrslenkung mit dem Bund koordiniert.
- D. Neue Entwicklungsgebiete sind optimal an das Strassennetz anzubinden, ohne die umliegenden Quartiere unnötig zu belasten.
- E. Quartierparkings werden gefördert und die öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet.

#### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Kanton unterstützt den Kanton Basel-Landschaft bei der Planung und Projektierung eines Zubringers Bachgraben Allschwil, ohne sich aber finanziell an diesem Projekt zu beteiligen.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo-Nr. 3. Gen.
a)	Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Zwischenergebnis	
b)	Basel Dreispitz: Knotenanpassungen*	Festsetzung	
c)	Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen	Zwischenergebnis	
d)	Verbesserungsmassnahme Heuwaage – Binningerstrasse	Festsetzung	M7
e)	Verbesserungsmassnahme Freiburgerstrasse	Festsetzung	M8
f)	Verbesserungsmassnahme Burgfelderstrasse – Missionsstrasse – Spalenvorstadt	Festsetzung	Ö15
g)	Verbesserungsmassnahme Aeschenplatz*	Zwischenergebnis	M19
h)	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen*	Zwischenergebnis	M22
i)	Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)	Vororientierung	
j)	Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)	Zwischenergebnis	M13

\* nicht in Richtplankarte

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen

In der Inzlingerstrasse, die im oberen Teil über keine Trottoirs verfügt, wird der Verkehr – ausgehend von einem heute tiefen Niveau – aufgrund der Ausscheidung von neuen Wohngebieten in Inzlingen zunehmen. Deshalb sind Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu prüfen.

### b) Basel Dreispitz: Knotenanpassungen

Im Rahmen der Entwicklung Dreispitz werden an mehreren, vom MIV zum Teil stark belasteten Knoten, Anpassungen unterschiedlicher Grössenordnung erforderlich, welche in erster Linie der Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Fuss- und Veloverkehr dienen. Die Ausgestaltung der Knoten ist unter anderem auch von den geplanten neuen Tramstrecken sowie den Entwicklungen im Gebiet Dreispitz abhängig. Der Baustart für den Viertelkreis erfolgt 2019. Für den Knoten Dreispitz liegt ein Vorprojekt vor und für den Knoten Münchensteiner-/Reinacherstrasse ist eine Vorstudie in Erarbeitung.

### c) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen

Für das Quartier Gundeldingen sind weitere Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes zu erarbeiten. Im Rahmen des Stadtteilrichtplans erfolgt eine Gesamtschau über die Quartiergrenzen hinaus, mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit allfälligen Massnahmen zur Verkehrslenkung zu verbessern. Diese sollen zu einer Entlastung vom Durchgangsverkehr auf den Längsachsen Dornacher- und Gundeldingerstrasse beitragen. Dabei sind laufende und künftige Verkehrsplanungen (Erweiterung der Tempo-30-Zonen, Umsetzung Teilrichtplan Velo, Tramnetzentwicklung, ABAC) und städtebauliche Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung (Dreispitz, Bahnhof Basel SBB) zu berücksichtigen.

### d) Verbesserungsmassnahme Heuwaage – Binneringerstrasse

Die Nutzung des Bereichs Heuwaage ist nach der Ablehnung des Projekts Ozeanium zu klären. Gemäss der Erhaltungsplanung sind Erneuerungen der unterirdischen Leitungen sowie der Tramgleise notwendig. Die zukünftige Nutzung ist mit der Erhaltungsplanung abzustimmen. Das räumliche Nebeneinander von öffentlichem und privatem Strassenverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr ist zu optimieren.

### e) Verbesserungsmassnahme Freiburgerstrasse

In der Freiburgerstrasse stehen von der Hochbergerstrasse bis zum Zoll Otterbach umfangreiche Erhaltungsarbeiten

des Strassenkoffers und der Werkleitungen an. Die Stadt Basel möchte die Freiburgerstrasse bei dieser Gelegenheit auch funktional verbessern und gestalterisch aufwerten. Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zugunsten eines störungsfreien Busbetriebs sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Massnahme ist mit dem Nationalstrassenausbau (s. M2.1 a), der Hafententwicklung (s. M5.1 und M6.1) sowie mit den Infrastrukturen und Anliegern des Bundeseisenbahnvermögens zu koordinieren.

### f) Verbesserungsmassnahme Burgfelderstrasse – Missionsstrasse – Spalenvorstadt

Mit dem Verkehrs- und Gestaltungsprojekt sind Massnahmen zur Stabilisierung des derzeit verspätungsanfälligen Trambetriebs geplant. Sämtliche Haltestellen werden im Perimeter barrierefrei ausgestaltet. Die Veloverbindungen werden in den einzelnen Strassenzügen verbessert. Die für Rettungsdienste wichtige Achse im Nordwesten der Stadt wird gemäss den gültigen Normen ausgebaut.

### g) Verbesserungsmassnahme Aeschenplatz

Der Aeschenplatz ist ein zentraler und komplexer Verkehrs- und Umsteigeknoten und gleichzeitig ein anspruchsvoller Stadtplatz. Stadträumlich ist er ein wichtiges Eingangstor zur Innenstadt. Aufgrund der Dominanz des motorisierten und öffentlichen Verkehrs bestehen Defizite bei der Verkehrssicherheit, der Hindernisfreiheit, der Leistungsfähigkeit und der Aufenthaltsqualität. Ziel ist es, die Funktionalität für alle Verkehrsmittel zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie attraktive Umsteigeverhältnisse und einen hindernisfreien Platz zu schaffen.

### h) Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen

Gezielte Anpassungen und Ergänzungen der heutigen Verkehrsinfrastruktur für den MIV, den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». Da der Spielraum für zusätzlichen MIV sehr beschränkt ist, sollen die erforderlichen Kapazitäten im Netz durch Verlagerung heutiger Autofahrten auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr mittels einer Push-und-Pull-Strategie sichergestellt werden (s. auch Objektblatt A2 3Land).

### i) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)

Im Zusammenhang mit der Absicht, das Rheinufer aufzuwerten und Lärmimmissionen zu verringern, ist die Option einer Verlegung der Grenzacherstrasse parallel zu den Bahngleisen offen zu halten. Die allfällige Verlängerung der Strasse nach Grenzach bedingt eine enge Abstimmung mit der Gemeinde Riehen und mit Deutschland. Naturschutz-

anliegen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

#### **j) Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)**

Der Raum Allschwil Nord hat in den letzten Jahren eine intensive Entwicklung als Wirtschaftsstandort erfahren. Er ist gemäss geltender Nutzungsplanung der Gemeinde Allschwil für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Gewerbenutzungen vorgesehen. Neben den bereits entstandenen Gebäuden bestehen noch grosse Flächen für ein weiteres Wachstum.

Die Anbindung des Gebiets an die Kantonsstrassen führt jedoch über mehrere heute schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere.

Mit dem zusätzlichen Wachstum wird die MIV-Nachfrage auf diesen Strecken nicht mehr verträglich abzuwickeln

sein. Neben den wachsenden Emissionen und der sinkenden Erreichbarkeit würde auch die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV in Mitleidenschaft gezogen.

Der Zubringer ist eine neue Strassenverbindung zwischen Allschwil Nord (Bachgrabengebiet) und der Nordtangente. Damit wird das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben direkter und leistungsfähiger an das Hochleistungsstrassennetz angebunden. Weder die Kapazitäten noch der genaue Verlauf der Trasse sind geklärt. Die Untersuchungen dazu werden federführend durch den Kanton Basel-Landschaft in Absprache mit Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil und den französischen Nachbargemeinden durchgeführt.

Parallel soll die ÖV-Anbindung des Gebiets gestärkt werden. Im Objektblatt M1.2 Tram ist die Massnahme n) Tram Bachgraben entsprechend enthalten.

## M3 Fuss- und Veloverkehr

### M3.1 Fussverkehr

#### **Ausgangslage**

Der Fussverkehr hat als umweltschonende, bewegungs- und gesundheitsfördernde, kostengünstige, flexible, leise und sehr raumsparende Fortbewegungsart eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und stadtgerechte Mobilität im Kanton Basel-Stadt. Zu Fuss gehen ist die elementarste Form der Mobilität, denn jeder Weg ist zumindest mit einem kurzen Fussweg verbunden, sei es als Zubringer zu Velo, Bahn, Bus und Tram oder zum motorisierten Individualverkehr. Zudem entlastet ein hoher Fussverkehrsanteil das stark belastete Strassennetz, wovon auch der Wirtschaftsverkehr sowie der öffentliche Verkehr profitieren.

Mit dem kantonalen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) werden die Anliegen des Fussverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festgehalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Fussverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Der TRP FW ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

#### **Zielsetzungen**

Der Fussverkehr wird konsequent gefördert und trägt somit zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Veloverkehrs bei. Um die Bedingungen für den Fussverkehr im Siedlungsgebiet zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Direktheit der Wege zu verbessern. Dies beinhaltet auch verkehrsberuhigte Wohnquartiere und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Menschen im Strassenraum.

Um die Bedingungen für den Freizeitverkehr zu Fuss zu verbessern, sind die Zugänglichkeit und die Qualität des Wanderwegenetzes zu erhöhen, die Freizeitrouten verlässlich zu signalisieren und die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen zu erfüllen. Die Wanderwegeninfrastruktur ausserhalb des Siedlungsgebiets zeichnet sich allgemein durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

#### **Strategie/ST**

3, 5, 11

#### **Leitsätze**

6, 8, 9, 12, 40, 41, 46



#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Alle Fussverkehrsanlagen sind für zu Fuss Gehende sicher und hindernisfrei und das bestehende Fuss- und Wanderwegenetz ist an die Bedürfnisse der Benutzenden anzupassen.
- B. Das Fusswegenetz verbindet die wichtigen Ziele aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden durchgehend und direkt miteinander. Das Wanderwegenetz erschliesst die wichtigen Freizeitziele und Naturerholungsgebiete in und rund um Basel ab gut erreichbaren ÖV-Haltestellen.
- C. Bei der Planung und Umsetzung des Fuss- und Wanderwegenetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen abgedeckt.
- D. Der Fussverkehr wird in der Regel auf eigenen Fussverkehrsflächen geführt.
- E. Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.

#### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet. Ein Umsetzungsprogramm wird bis 2021 erstellt und danach laufend bewirtschaftet.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)		
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Arealquerung Klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung
b)	Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)	Festsetzung
c)	Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Festsetzung
d)	Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»	Vororientierung
e)	Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung
f)	Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»	Festsetzung
g)	Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung
h)	Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
i)	Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis
j)	Fussverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)	Vororientierung
k)	Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung
l)	Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung
m)	Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse	Zwischenergebnis
n)	Fussverbindung Bf. St. Johann – Im Wasenboden (Gleisquerung)	Vororientierung
o)	Fussverbindung Milchsuppe (UPK – Burgfelderstrasse)	Zwischenergebnis
p)	Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	Zwischenergebnis
q)	Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud	Zwischenergebnis
r)	Wanderweganbindung Parc des Carrières Nord (Zoll Burgfelden – Langhagweg)	Festsetzung
s)	Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung
t)	Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bf. (Süd)	Vororientierung
u)	Verbesserte Zugänglichkeit Bf. St. Johann*	Festsetzung
* nicht in Richtplankarte		

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Arealquerung Klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)

Neue Fuss- und Veloverbindung Nord-Süd durch das Areal Klybeckplus Ost als direkte Verbindung und Erschliessung des Areals. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### b) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

Neue Unterführung auf Höhe der Tramwendeschleife beim Zoll Lörrach als Ersatz des aufgehobenen Bahnübergangs und zur Erschliessung der geplanten neuen S-Bahn-Haltestelle an der Grenze Riehen – Lörrach (Stettenfeld). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### c) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Dreiländereck in Basel und der Dreiländerbrücke in Weil-Friedlingen als Fortsetzung der Verbindung entlang des Rheins und zur Unterstützung der Entwicklung im Hafengebiet. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

### d) Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»

Neue Fuss- und Veloverbindung über das Gleisfeld auf Höhe Wolfgottesacker zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke und Erschliessung der Entwicklungsgebiete Dreispitz Nord, Walkeweg und Wolf. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### e) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

### f) Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Bachletten- und dem Gundeldinger Quartier zur Schliessung einer Netzlücke zwischen Basel West und dem Bahnhof Basel SBB. Die Massnahme ist auf die Bahnplanungen im Knoten Basel abzustimmen (Ausbau Elsässerbahn und Herzstück S-Bahn Basel). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### g) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Areal Wolf und dem Quartier St. Alban. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf sowie der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» abzustimmen.

### h) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindenden Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### i) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung durch das nördliche Dreispitzareal zwischen Gundeldinger Quartier und Wolfgottesacker zur Anbindung der geplanten Brücke «Güterbahnhof Wolf» und der ÖV-Haltestelle Dreispitz sowie zur Erschliessung des Areals.

### j) Fussverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)

Neue Fussverbindung zwischen der Haltestelle Dreispitz und dem Entwicklungsgebiet Dreispitz Süd bzw. Münchenstein entlang der ehemaligen Gütergleise zur Anbindung der ÖV-Haltestelle Dreispitz und zur Erschliessung des südlichen Dreispitzareals. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### k) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Hexenweglein und St. Jakob. Sie dient der sicheren Verbindung zwischen Bf. SBB und St. Jakob abseits der verkehrsorientierten St. Jakobs-Strasse sowie der Anbindung des Areals Güterbahnhof Wolf. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf (s. S2.2 Massnahme g) abzustimmen.

### l) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Quartier Klybeck und dem Rheinufer über die heutige Hafenbahn zur verbesserten Zugänglichkeit des Rheins und Anbindung des Entwicklungsgebiets Klybeckinsel an das Quartier. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn zu koordinieren (s. M1.1 Massnahme g). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**m) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse**

Neue Fussverbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang der Bahngleise zur Lückenschliessung mittels Öffnung des Freizeitgartenareals. Naturschutzanliegen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**n) Fussverbindung Bahnhof St. Johann – Im Wasenboden (Gleisquerung)**

Neue Fussverbindung über die Gleise zwischen Bahnhof St. Johann und Im Wasenboden zur Schliessung einer Netzlücke und Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs St. Johann aus Richtung Universitäre Psychiatrische Kliniken (UPK). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**o) Fussverbindung Milchsuppe (UPK – Burgfelderstrasse)**

Neue Fussverbindung entlang der geplanten Bebauung «Sonnenfänger» zwischen UPK und Burgfelderstrasse als Zugang zu den Freizeitgartenarealen auf französischem Boden und zur Erschliessung des Areals «Burgfelderstrasse Nord».

**p) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB**

Neue Gleisfeldquerung für den Fussverkehr im westlichen Bereich des Bahnhofs Basel SBB zur besseren Erschliessung der Perrons und zur direkten Anbindung des Gundelinger Quartiers an die Innenstadt. Sie ist mit den Vorhaben im Bahnknoten zu koordinieren bzw. vom Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB abhängig.

**q) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud**

Neue Brücke für den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr zwischen Kleinhüningen und Huningue Sud zur Schliessung einer sehr grossen Netzlücke zwischen der Dreirosenbrücke und der Dreiländerbrücke und zur direkten

Verbindung der Entwicklungsgebiete des 3Lands beidseits des Rheins. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

**r) Wanderweganbindung Parc des Carrières Nord (Zoll Burgfelden – Langhagweg)**

Neue Wanderwegverbindung zwischen Zoll Burgfelden und dem Langhagweg. Direkter Zugang ab der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof zum Korridor Richtung Landschaftspark Parc des Carrières. Die Verbindung läuft entlang des Freizeitgartenareals in Kombination mit der geplanten Massnahme der Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren.

**s) Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd (Bachgraben – Rue de Bâle)**

Neue Wanderwegverbindung zwischen Bachgraben und Landesgrenze nach Frankreich. Direkter Zugang ab der Bushaltestelle Bachgraben zum Korridor Richtung Landschaftspark Parc des Carrières. Die Verbindung läuft in der Verlängerung des Badwegleins durch das Freizeitgartenareal Basel West zur Rue de Bâle in Kombination mit der geplanten Massnahme der Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren und mit einem allfälligen Zubringer Bachgraben – Nordtangente abzustimmen.

**t) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bf. (Süd)**

Neuer Zugang östlich der Gleise zur verbesserten Erschliessung des Bahnhofs aus dem südöstlichen Hirzbrunnenquartier mit Claraspital.

**u) Verbesserte Zugänglichkeit Bahnhof St. Johann**

Verbesserte Zugänglichkeit der Perrons mit direktem Anschluss vom Vogesenplatz her mit möglicher Fortsetzung Richtung UPK.

## M3.2 Veloverkehr

### Ausgangslage

Das Velo hat als umweltschonendes, bewegungs- und gesundheitsförderndes, kostengünstiges, flexibles, leises und raumsparendes Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und stadtgerechte Mobilität im Kanton Basel-Stadt. Innerorts ist das Velo für viele Wege das schnellste Verkehrsmittel und dient oft als Zubringer zu Bahn, Bus und Tram. Zudem entlastet ein hoher Veloverkehrsanteil das stark belastete Strassennetz, wovon auch der Wirtschaftsverkehr sowie der öffentliche Verkehr profitieren.

Mit dem kantonalen Teilrichtplan Velo (TRP Velo) werden die Anliegen des Veloverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festgehalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Der TRP Velo ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

### Zielsetzungen

Der Veloverkehr wird konsequent gefördert und trägt somit zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs bei. Um die Bedingungen für den Veloverkehr zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Durchlässigkeit des Strassennetzes zu verbessern. Dies beinhaltet auch verkehrsberuhigte Wohnquartiere.

Zudem trägt die Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze zur Förderung bei. Die Veloverkehrsinfrastruktur zeichnet sich allgemein durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

### Strategie/ST

3, 5, 11

### Leitsätze

6, 8, 9, 12, 40, 41, 46



#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher und das bestehende Veloroutennetz ist an die Bedürfnisse der Benutzenden anzupassen.
- B. Wichtige Ziele sind aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden auf durchgehenden und direkten Routen erreichbar.
- C. Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen abgedeckt.
- D. Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.
- E. Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt.
- F. Die Schaffung von quantitativ ausreichenden sowie qualitativ guten und sicheren Abstellplätzen ist in der ganzen Stadt zu fördern.

#### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Teilrichtplan Velo wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet. Ein Umsetzungsprogramm wird bis 2021 erstellt und danach laufend bewirtschaftet.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Arealquerung Klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung
b)	Arealquerung Klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung
c)	Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)	Festsetzung
d)	Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Festsetzung
e)	Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»	Vororientierung
f)	Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung
g)	Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»	Festsetzung
h)	Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung
i)	Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung
j)	Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
k)	Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis
l)	Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse	Vororientierung
m)	Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis
n)	Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung
o)	Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung
p)	Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung
q)	Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung
r)	Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg/ Lacheweg/Basel West	Festsetzung
s)	Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung
t)	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	Festsetzung
u)	Rheinbrücke Hafen – Huningue Süd	Zwischenergebnis
v)	Veloverbindung Bf. St. Johann – Saint-Louis	Vororientierung
w)	Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg	Zwischenergebnis
x1)	Velostation Badischer Bahnhof	Festsetzung
x2)	Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	Zwischenergebnis
x3)	Velostation West am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung
x4)	Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB*	Vororientierung
x5)	Velostationen Innenstadt*	Vororientierung

\* nicht in Richtplankarte

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Arealquerung Klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)

Neue Fuss- und Veloverbindung Nord-Süd durch das Areal Klybeckplus Ost als direkte Verbindung und Erschliessung des Areals Klybeck. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### b) Arealquerung Klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)

Neue Veloverbindung Ost-West, die auch das städtische Fusswegenetz ergänzt. Direkte und sichere Verbindung zwischen Mauerstrasse und Uferstrasse. Anbindung des Quartiers an das Rheinufer und zur Erschliessung des Areals Klybeck. Eine Koordination mit der Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs ist notwendig (s. M1.1 Massnahme g). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### c) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

Neue Unterführung auf Höhe der Tramwendeschleife beim Zoll Lörrach als Ersatz des aufgehobenen Bahnübergangs und zur Erschliessung der geplanten neuen S-Bahn-Haltestelle an der Grenze Riehen – Lörrach (Stettenfeld). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Dreiländereck in Basel und der Dreiländerbrücke in Weil-Friedlingen als Fortsetzung der Verbindung entlang des Rheins und zur Unterstützung der Entwicklung im Hafengebiet. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

### e) Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»

Neue Fuss- und Veloverbindung über das Gleisfeld auf Höhe Wolfgottesacker zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke und Erschliessung der Entwicklungsgebiete Dreispitz Nord, Walkeweg und Wolf. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

### g) Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Bachletten- und dem Gundeldinger Quartier zur Schliessung einer Netzlücke zwischen Basel West und dem Bahnhof Basel SBB. Die Massnahme ist auf die Bahnplanungen im Knoten Basel abzustimmen (Ausbau Elsässerbahn und Herzstück S-Bahn Basel). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### h) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes zwischen Belforterstrasse und Grenze in der Verlängerung des Badwegleins durch das Freizeitgartenareal Basel West zur Erschliessung sowohl der Freizeitgartenareale Lacheweg/Reibertweg als auch des Landschaftsparks Parc des Carrières ab der Bushaltestelle Bachgraben. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren und mit einem allfälligen Zubringer Bachgraben – Nordtangente abzustimmen.

### i) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Areal Wolf und dem Quartier St. Alban. Lückenschluss im Fuss- und Veloroutennetz als Verlängerung der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf». Er dient der sicheren Verbindung zwischen Gundeldingen bzw. dem Dreispitz und St. Alban / Gellert. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf sowie der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» abzustimmen.

### j) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenz-ach-Wyhlen

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindenden Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### k) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung durch das nördliche Dreispitzareal zwischen Gundeldingen und Wolfgottesacker zur Anbindung der geplanten Brücke «Güterbahnhof Wolf» und der ÖV-Haltestelle Dreispitz sowie zur Erschliessung des Areals.

**l) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse**

Verbesserung der Veloverbindung und Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes durch das südliche Dreispitzareal entlang der Frankfurt-Strasse. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**m) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse**

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes zwischen dem Burgfelderhof und der Burgfelderstrasse.

**n) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Hexenweglein und St. Jakob. Direkte Verbindung als Verlängerung des Fuss- und Velowegs vom Bahnhof Basel SBB parallel zur St. Jakobs-Strasse über Postpassage und Peter-Merian-Weg. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

**o) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Quartier Klybeck und dem Rheinufer über die heutige Hafentrambahn zur verbesserten Zugänglichkeit des Rheins und Anbindung des Entwicklungsgebiets Klybeckinsel an das Quartier. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafentrambahn zu koordinieren (s. M1.1 Massnahme g). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**p) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel**

Neue Veloverbindungen Nord-Süd durch das Lysbüchel-Areal sowie Ergänzungen des städtischen Fusswegenetzes. Direkte Verbindung ab Lothringerstrasse zur Achse Lysbüchelstrasse bis zur Schlachthofstrasse. Sie erhöht die Durchlässigkeit im Gebiet VoltaNord. Sie dient auch der Erschliessung des Areals und seiner guten Anbindung an den ÖV. Die Massnahme ist mit der Areal-Entwicklung (Bebauungsplan «VoltaNord» im Bereich Lysbüchelstrasse, Elsässerstrasse, Gleisanlage) zu koordinieren.

**q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus**

Neue Fuss- und Veloverbindung vom Areal Wolf zum Zeughaus. Direkte Verbindung zwischen geplanter neuer Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob und der Basisroute in der Zeughausstrasse. Die Massnahme ist mit der genannten Verbindung sowie der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

**r) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West**

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes zwischen der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof und dem Lacheweg als direkte Verbindung zum Zugang der Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West. Sie erschliesst sowohl die Freizeitgartenareale Lacheweg/Reibertweg als auch den Landschaftspark Parc des Carrières mit dem ÖV ab der Tramhaltestelle Burgfelderhof. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren.

**s) Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB**

Neue Veloverbindung über das Gleisfeld zwischen Passerelle und Peter-Merian-Brücke zur Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban und damit zur besseren Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Verbindung ist mit den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur und städtebaulichen Entwicklungen um den Bahnhof Basel SBB (Nauentor u.w.) zu koordinieren.

**t) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen**

Sichere und direkte Verbindung abseits der Lörracherstrasse über die Grenze in das Schul- und Einkaufsgebiet von Lörrach.

**u) Rheinbrücke Hafen – Huningue Süd**

Neue Brücke für den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr zwischen Kleinhüningen und Huningue Süd zur Schliessung einer sehr grossen Netzlücke zwischen der Dreirosenbrücke und der Dreiländerbrücke und zur direkten Verbindung der Entwicklungsgebiete des 3Lands beidseits des Rheins. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

**v) Veloverbindung Bf. St. Johann – Saint-Louis**

Neue Verbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Saint-Louis. Direkte Pendlerroute Nord-Süd als Fortsetzung der Pendlerroute Entenweidstrasse über den Bf. St. Johann zur Grenze von Saint-Louis. Die Verbindung verläuft entlang der Bahngleise und westlich der Baufelder im Gebiet VoltaNord.

**w) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg**

Neue Verbindung zwischen dem Dreispitz Nord und dem Walkeweg. Schliessung einer Netzlücke und Verbindung der Entwicklungsareale Dreispitz Nord und Walkeweg. Die Basisroute verbindet das Gundeldinger Quartier via neue Fuss- und Veloachse durch das Areal Dreispitz Nord und durch das Areal Walkeweg mit St. Jakob.

**x1) Velostation Badischer Bahnhof**

Die Veloabstellplatzsituation am Bad. Bahnhof wird auf das künftig nötige Angebot erweitert und mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

**x2) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB**

Die Veloabstellplatzsituation auf der Südseite des Bahnhofs wird auf das künftig nötige Angebot erweitert und mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

**x3) Velostation West am Bahnhof Basel SBB**

Die Veloabstellplatzsituation auf der Nordwestseite des Bahnhofs wird auf das künftig nötige Angebot erweitert und mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

**x4) Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB**

Die Veloabstellplatzsituation auf der Ostseite des Bahnhofs wird auf das künftig nötige Angebot erweitert und mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

**x5) Velostationen Innenstadt**

Mit Velostationen in den möglichen Bereichen Heuwaage, Aeschenplatz, Petersplatz, Barfüsserplatz/Theater, Marktplatz/Schiffände und Claraplatz werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt. Andererseits werden stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Veloabstellplätzen im Strassenraum geschaffen. Die möglichen Standorte decken sämtliche Innenstadtzufahrten ab und sollen wo sinnvoll auch mit künftigen Haltestellenzugängen zum geplanten Herzstück der S-Bahn Basel koordiniert werden.



## M4 Luftverkehr

### M4.1 Landesflughafen Basel Mulhouse (EuroAirport)

#### Ausgangslage

Ein funktionsfähiger Flughafen hat für Basel und die ganze trinationale Region Nordwestschweiz/Oberelsass/Südbaden grosse wirtschaftliche Bedeutung.

In seinen heutigen Dimensionen und mit einem Heimmarkt von rund zwei Millionen Menschen innerhalb eines Einzugsgebiets von 45 Minuten Fahrzeit generiert der Landesflughafen Basel Mulhouse einen Arbeitsmarkteffekt von etwa 15'000 bis 20'000 induzierten Stellen. Es kann von einer entsprechend hohen Wertschöpfung ausgegangen werden. Ohne Flughafen würde Basel-Stadt zweifelsohne bedeutend an Attraktivität einbüßen, sei es als Standort für die ansässigen internationalen Unternehmen, sei es als Standort für Tourismus und Messeaktivitäten.

#### Zielsetzungen

Als einer der drei Landesflughäfen der Schweiz ist der Flughafen Basel Mulhouse für die trinationale Region von hoher wirtschaftlicher Bedeutung und ist insbesondere im Europaverkehr konkurrenzfähig.

Für den Kanton Basel-Stadt gelten die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) (15.05.2013) und des Berichts 2016 über die Luftfahrtspolitik der Schweiz (Lupo 2016). Danach soll sich der Landesflughafen Basel Mulhouse in erster Linie auf den Europaluftverkehr und die regional erforderlichen Interkontinentalflüge ausrichten. Er soll sich nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen.

Entsprechend den Festlegungen des SIL sollen die Landesflughäfen optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern verknüpft und mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Der Flughafen Basel Mulhouse ist daher an das Schienennetz anzuschliessen. Aus Sicht des Bundes sollen langfristig auch Fernverkehrsanschlüsse möglich sein.

Die Entwicklung des EuroAirport muss in Zusammenarbeit und Partnerschaft mit den staatlichen Trägern des Flughafens (Frankreich, Schweiz) sowie den Nachbarn des Flughafens in Deutschland, im Kanton Basel-Landschaft und im Kanton Solothurn erfolgen.

Für das Stadtgebiet ergeben sich raumplanerische Fragen im Zusammenhang mit der Lage von An- und Abflugrouten, die direkte Landungen von resp. Starts nach Süden vorsehen. Den Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz ist möglichst gut Rechnung zu tragen.

#### Strategie/ST

8, 11

#### Leitsätze

1, 21, 40, 42, 48

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt des Bundes (Objektblatt Landesflughafen Basel Mulhouse) bildet den Rahmen für die raumplanerische Entwicklung in Bezug auf den Flughafen Basel Mulhouse.
- B. Stadtentwicklungs-/Siedlungsplanung sind mit der Entwicklungsplanung des Flughafens Basel Mulhouse abzustimmen.
- C. Bei der Umsetzung der Nutzungsplanung sind die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) für die Landesflughäfen zu berücksichtigen.
- D. Die Anbindung des Flughafens Basel Mulhouse an den Schienenverkehr wird unterstützt und aktiv vorangetrieben.

## M5 Schifffahrt

### M5.1 Hafenanlagen

#### Ausgangslage

Über die Schweizerischen Rheinhäfen besteht mit dem umweltfreundlichen Transportmittel Schiff der einzige Schweizer Wasseranschluss zur globalen Hochseeschifffahrt. Der Rhein ist die meistbefahrene Wasserstrasse Europas und ein wichtiger Verkehrsträger für den Aussenhandel der Schweiz.

Die Schweizerischen Rheinhäfen stellen mit einem Anteil von 25% den wichtigsten Umschlagplatz des Landes für Container dar. Mengenmässig gehen rund 70% der Güterimporte, welche in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen werden, an Destinationen ausserhalb der Nordwestschweiz. Analoges gilt für die Exporte. Somit ist der Güterumschlag in den Rheinhäfen von nationaler Bedeutung.

Die Häfen bilden eine wichtige Plattform im kombinierten Verkehr zwischen Wasser, Schiene und Strasse. Rund zwei Drittel der Güter ab und zu den Rheinhäfen werden mit der Bahn transportiert. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels wird die Einbettung der Binnenschifffahrt in den europäischen kombinierten Verkehr gestärkt und eine kostengünstige Verlagerung von Strassentransporten auf Schiene und Wasser begünstigt.

#### Zielsetzungen

Die Rheinhäfen als intakte, gut funktionierende und wirtschaftlich stabile Infrastruktur sollen unter Einbezug der Nachbarhäfen in ihrer Funktion gestärkt werden. Als Grundlage gilt der Staatsvertrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Hafenzusammenlegung. Ziel ist die Schaffung eines trimodalen Terminals mit hoher Leistungsfähigkeit und Effektivität bei der Anbindung aller drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Strasse.

Im Bereich des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes wird ein neues Hafenbecken realisiert, welches einen direkten Wasseranschluss an den trimodalen Containerterminal Basel Nord ermöglicht (s. M6.1 Umschlagsanlagen). Die Erweiterung des Hafens unterstützt die Verlagerungspolitik des Bundes, den Gütertransport vermehrt über Schiene und Wasser abzuwickeln. Die Anliegen des Umwelt- und Naturschutzes müssen bei der Planung, der Erstellung und dem Betrieb von Hafenanlagen berücksichtigt werden.

Das Vorhaben auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof ist Teil der Hafenentwicklung, die die Grundlage für die nachfolgende Stadtentwicklung am Rheinufer darstellt. Das dortige, der Hafenwirtschaft dienende Gebiet soll unter Berücksichtigung der Anforderungen des Hafens in einen neuen Stadtteil transformiert werden (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen sowie A2 3Land). So wird es möglich, Wohnraum, Wirtschaftsflächen sowie zusätzliche Freiräume zu schaffen.

#### Strategie/ST

3, 7, 8, 11

#### Leitsätze

1, 21, 40, 49, 50

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern, zu entwickeln und bei allen Planungen zu berücksichtigen.
- B. Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen.
- C. Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen F und D wird unterstützt.
- D. Die Funktionalitäten des Hafenbahnhofs im Hafen Kleinhüningen sind langfristig sicherzustellen und weiterzuentwickeln, sodass die Gütertransporte ab den Rhein-häfen in die Schweiz zu einem hohen Anteil auf der Schiene erfolgen.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Kanton setzt sich mit den Planungspartnern dafür ein, dass das zur Realisierung des Hafenbeckens 3 nötige Areal bis Ende 2020 erworben werden kann.

## ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Erweiterung Hafenanlage mit Hafenbecken 3	Festsetzung

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Erweiterung Hafenanlage mit Hafenbecken 3

Auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs wird das Hafenbecken 3 erstellt. Mit diesem Hafenbecken wird der Anschluss des Terminals Basel Nord zum Rhein für die Binnenschifffahrt und damit die Trimodalität ermöglicht. Das neue Hafenbecken wird an das bestehende Hafenbecken 2 angeschlossen und führt unter der A2-Grenzbrücke zum Terminal.

Das Neubauprojekt tangiert wertvolle Naturschutzflächen, die im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden in der Liste der «nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung» (Objekt Nr. 232 «Badischer Bahnhof»), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 369 und 371 Alter Badischer Rangierbahnhof, südlich und nördlich Neuhausstrasse) sowie im aktuellen Richtplan (siehe NL3.1 Naturschutzobjekt NBa02 Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof) erfasst sind. Ferner handelt es sich hierbei um eine wichtige, länderübergreifende Biotopverbundachse. Die Eingriffsvoraussetzungen sowie die erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive der rechtlichen Sicherung sind abzustimmen.

## M6 Güterverkehr

### M6.1 Umschlagsanlagen

#### Ausgangslage

Der Umschlag von Gütern zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Strasse, Wasser, Luft) hat in der Region Basel einen hohen Stellenwert: einerseits zur Versorgung von Stadt und Region selbst (lokales/regionales Niveau), andererseits aufgrund der verkehrlichen Lage und der Wirtschaftsstruktur der Region auf überregionalem, nationalem und internationalem Niveau.

Die Logistik ist aufgrund der weiter zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine Wachstumsbranche, und die Region Basel bildet das Tor für den Gütertransport in die und aus der Schweiz. Gemäss dem Konzept des Bundes für den Gütertransport auf der Schiene steigt der Bedarf an zusätzlichen Umschlagskapazitäten.

In Basel gibt es zwei Standorte mit bedeutenden Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr. Dies ist zum einen der Basler Hafen mit den Hafenbecken 1 und 2 und zum anderen der Güterbahnhof Wolf. Die Umschlagsanlagen in Basel unterstützen die Bemühungen des Bundes, den Gütertransport auf Schiene und Wasser zu fördern (vgl. Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, 2017). An der Grenze zu Basel in Weil am Rhein betreibt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (DUSS) GmbH den Umschlagbahnhof Basel Weil als weitere bedeutende Umschlagsanlage mit verkehrlicher Anbindung in die Schweiz.

#### Zielsetzungen

Flächen für den Güterumschlag mit überkantonaler Bedeutung sowie für die städtische Versorgung mit Gütern gilt es zu optimieren und zu sichern. Eine optimale Anbindung der Umschlagsanlagen an die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Strasse ist anzustreben. Hierbei gilt, dass der Güterverkehr auf der Schiene und dem Wasser gegenüber der Strasse priorisiert wird.

Zunehmendem Flächenbedarf bei Umschlagsanlagen muss durch die Nutzung von Optimierungs- und Konzentrationspotenzialen bei Arealen der Güterlogistik begegnet werden. Logistikkonzentrationen an wenigen Standorten liegen sowohl im Interesse der Logistikunternehmen, die Effizienzgewinne machen können, als auch in jenem des Kantons, da sie durch Freisetzung von Flächen neue Chancen für die Stadtentwicklung eröffnen.

Da sich das Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs als einziger Ort innerhalb der Schweiz für eine trimodale Vernetzung der Verkehrsträger Bahn, Strasse und Schifffahrt sehr gut eignet, werden dort die Logistikfunktionen für den kombinierten Verkehr mit dem neuen trimodalen KV-Terminal Basel Nord im Sinne eines Gateways mit nationaler Dimension unter Berücksichtigung der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel geschaffen.

Die Anliegen des Umwelt- und Naturschutzes müssen bei der Planung, der Erstellung und dem Betrieb von Umschlagsanlagen berücksichtigt werden. Ebenso gilt es, Anliegen der Störfallvorsorge zu beachten (s. Objektblatt S1.8 Störfallvorsorge). Bezüglich der Wohnlichkeit der Quartiere ist es notwendig, den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Die Koordination mit allen Ausbauprojekten im Bereich des Basel Badischen Rangierbahnhofs ist sicherzustellen.

#### Strategie/ST

3, 7, 11

#### Leitsätze

12, 21, 22, 40, 45, 48, 49, 50, 51



PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton schafft in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr die Standortvoraussetzungen für Logistiknutzungen.
- B. Der Kanton etabliert eine enge Zusammenarbeit mit den Vertragspartnern des deutsch-schweizerischen Staatsvertrags zur deutschen Eisenbahn in Basel, um die Güterverkehrsvorhaben auf dem Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs zu koordinieren.
- C. Zur Verkehrsverlagerung unterstützt der Kanton die Umsetzung eines trimodalen Terminals (Bahn, Wasser, Strasse) im Basler Norden.
- D. Die Nutzungsverträglichkeit der Logistik mit dem Umfeld ist frühzeitig abzusichern.
- E. Eine effiziente Raumnutzung ist anzustreben und die Vernetzung der Verkehrsträger ist zu optimieren.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Trimodaler Terminal Basel Nord	Festsetzung
b)	Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf Nord)	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Trimodaler Terminal Basel Nord

Die im Kanton Basel-Stadt liegenden Teile des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs, die zurzeit grösstenteils brachliegen, wodurch sich national wertvolle Naturwerte entwickelt haben, und die unter anderem einer provisorisch erweiterten Zollanlage (PEZA) im Sinne einer Zwischenutzung dienen, sollen zukünftig im Gesamtausbau als Logistikareal, insbesondere mit einem trimodalen Containerterminal Schiff-Bahn-Strasse und einem neuen Hafenbecken (s. M5.1), genutzt werden. Zudem soll der Standort für die von der Stadtentwicklung angestrebte Verlagerung des Hafenbahnhofs dienen. Hierbei sind der Ausbau der Bahnschiene Rheintal sowie die Anliegen des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Ein trimodales Containerterminal ist an den Standort aufgrund der Anforderungen der Verkehrsträger mit dem Ziel einer grösstmöglichen Bündelung und Verlagerung der Verkehre auf die Schiene in der Schweiz gebunden. Aufgrund von nautischen Einschränkungen sowie Nutzungsverträglichkeiten und raumplanerischer Sicherung mit Anschluss ans Bahnnetz ist ein anderer Standort nicht möglich. Nur mit einem in der Schweiz liegenden Terminal können die verkehrspolitischen Steuerungsmechanismen greifen, um die gesetzten Verlagerungsziele zu erreichen. Darüber hinaus ist das trimodale Terminal für die Versorgungssicherheit der Schweiz durch die Schaffung einer redundanten Verkehrsträgeranbindung (Binnenschiff und Bahnkorridor) von hoher Bedeutung. Die schweizerische Eidgenossenschaft wird das trimodale Terminal massgeblich mitfinanzieren.

Die Grossprojekte auf dem ehemaligen Badischen Bahnhof sind komplex und bedürfen einer sorgfältigen gegenseitigen Abstimmung. Der Kanton hat seine Absichten mit den Schweizerischen Rheinhäfen, den SBB und der Betreiber-gesellschaft des Terminals abgestimmt. Er leitet die Verhandlungen mit Deutschland und der Deutschen Bahn.

Das Terminal ermöglicht primär die Bündelung der internationalen Import-Export-Verkehre der Verkehrsträger Rhein und Schiene, um sie im nationalen Transport zu einem

hohen Anteil auf der Schiene (50%) zu befördern. Darüber hinaus kann der Terminal als Umladeplattform für Transit-sendungen auf dem Rhein-Alpen-Korridor via Lötschberg- und Gotthardachse dienen.

Die Planungspartner stimmen ihre Planungen für Terminal, Hafenbecken und Hafenbahnhof unter Berücksichtigung der Naturschutzanliegen auf die Kompatibilität mit dem Gesamtausbau ab. In einer Absichtserklärung wurden entsprechende Interessenlinien vereinbart. Eine Umsetzung kann in mehreren Etappen erfolgen.

Das Neubauprojekt tangiert wertvolle Naturschutzflächen, die im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden in der Liste der «nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung» (Objekt Nr. 232 «Badischer Bahnhof»), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 359/362/363/369/371 Alter Badischer Rangierbahnhof, südlich und nördlich Neuhausstrasse) sowie im aktuellen Richtplan (siehe NL3.1 Naturschutzobjekt NBa02 Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof) erfasst sind. Ferner handelt es sich hierbei um eine wichtige, länderübergreifende Biotopverbundachse. Die Eingriffsvoraussetzungen sowie die erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive der rechtlichen Sicherung sind abzustimmen.

### b) Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf Nord)

Der Güterbahnhof Wolf wird zurzeit ausschliesslich bahnbetrieblich genutzt. Die Flächen für Logistik werden insgesamt flächenmässig optimiert, sodass das Quartier zukünftig neben den Logistiktutzungen auch Raum für Büros, Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen bieten soll (s. auch S2.1 Schwerpunkte Arbeiten). Anliegen des Naturschutzes und der Störfallvorsorge gilt es zu berücksichtigen.

Der Standort Wolf eignet sich aufgrund der Bahnanbindung und der Zentrumsnähe gut für den Umschlag von Waren, von Güterwaggons oder Lastwagen des Fernverkehrs auf stadtgerechte Fahrzeuge zur Weiterverteilung im Stadtgebiet. Eine Verlagerung der Funktionen auf andere Standorte würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr Lkw-Verkehr bei reduziertem Schienenverkehr führen. Somit ist es notwendig, die City-Logistik-Funktion am Standort Wolf zu erhalten und zukunftsgerichtet weiterzuentwickeln.

# Objektblätter VER- UND ENTSORGUNG

	<b>Leitsätze Ver- und Entsorgung .....</b>	<b>185</b>
<b>VE1</b>	<b>Versorgung .....</b>	<b>187</b>
VE1.1	Trink- und Brauchwasser .....	187
VE1.2	Energie .....	190
<b>VE2</b>	<b>Entsorgung .....</b>	<b>194</b>
VE2.1	Abwasserableitung, Abwasserreinigung .....	194
VE2.2	Abfall .....	196
VE2.3	Altlasten .....	198

VE







## 52–68 Leitsätze Ver- und Entsorgung



Recyclingpark Schlachthofstrasse

**Allgemein****Nachhaltige und flächendeckende Versorgung von Bevölkerung und Gewerbe**

- 52 Ver- und Entsorgung sind der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet; sie sind auf die Ziele von Siedlung, Natur und Landschaft abzustimmen.
- 53 Die für die Bevölkerung als auch die Industrie- und Gewerbebetriebe wichtigen Standortfaktoren Ver- und Entsorgung bleiben gesichert und kostengünstig.

**Versorgung Wasser****Qualitativ hochwertiges Wasser in ausreichender Menge bereitstellen**

- 54 Trinkwasser steht in ausreichender Menge und hoher Qualität bereit; bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser ist die nachhaltige Nutzung des Gebiets Lange Erlen gewährleistet.
- 55 Die Versorgungsplanung ist regional und auf Nachhaltigkeit ausgerichtet; das Gebiet der Langen Erlen hat für die Produktion eine hohe Bedeutung.

**Versorgung Grundwasser**

- 56 Das Grundwasser ist langfristig vor negativen Einflüssen zu schützen.
- 57 Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers erfolgen nachhaltig durch eine integrierte Bewirtschaftung aller künstlichen und natürlichen Wasserkreisläufe.



Holzkraftwerk

**Versorgung, Rohstoffe****Nicht erneuerbare Rohstoffe wiederverwenden**

- 58 Zum Schutz von nicht erneuerbaren Rohstoffen wie Kies, Sand oder Steine ist vermehrt Recyclingmaterial zu verwenden.

**Versorgung, Energie****Einheimische, emissionsarme und erneuerbare Energien verwenden**

- 59 Die sichere und kostengünstige Energieversorgung ist als Lebensgrundlage für die Menschen und als wichtiger Standortfaktor für Industrie und Gewerbe zu erhalten.
- 60 Einheimische, erneuerbare und emissionsarme Energien, Massnahmen zum sparsamen Umgang sowie Techniken zur effizienten und rationellen Nutzung sind zu fördern.



Abwasserreinigungsanlage in Kleinhüningen



Kehrichtverbrennungsanlage Basel

## Entsorgung, Abwasser

### Verschmutztes Abwasser behandeln

- 61 Verschmutztes Abwasser ist in die ARA Basel zu leiten und so zu behandeln, dass es ohne negative Auswirkungen auf die Biozönose des Rheins abgeleitet werden kann; nicht verschmutztes Abwasser ist getrennt zu fassen und soweit möglich zur Versickerung zu bringen oder in ein Oberflächengewässer einzuleiten.

### Abwasserreinigungsanlage laufend optimieren

- 62 Die zentrale Abwasserreinigungsanlage ist laufend zu optimieren und dem Stand der Technik anzupassen.
- 63 Bei Störfällen ist zu verhindern, dass Gefahrgüter ins Kanalnetz gelangen. Sollten trotz der vorbeugenden Massnahmen dennoch gefährliche Stoffe in die Abwasseranlagen eintreten, müssen diese so behandelt werden können, dass keine zusätzliche Gefährdung für Mensch und Umwelt sowie keine Schäden am Entwässerungssystem entstehen.

## Entsorgung, Abfall

### Abfälle vermeiden

- 64 Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden. Der ressourcenintensiven Anwendung von Einwegverpackungen und -gebinden aller Art und dem damit verbundenen Littering ist Einhalt zu gebieten.

### Erfassung und Nutzen von Wertstoffen fördern

- 65 Die separate Erfassung und Nutzung von Wertstoffen – die in Abfällen (auch Bauabfällen) enthalten sind – ist zu fördern. Die hierfür notwendige Infrastruktur ist im Kanton Basel-Stadt sowie mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen in den benachbarten Gebietskörperschaften bereitzustellen.

### Entsorgungssicherheit gewährleisten

- 66 Für Abfälle, die nicht vermieden oder verwertet werden können, ist die Entsorgung im Rahmen der kantonalen Abfallplanung sowie mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften sicherzustellen.

### Abfalltransporte reduzieren

- 67 Der Transport von Abfällen (inkl. Wertstoffen) und der damit verbundene Ausstoss von Luftschadstoffen sind auf ein Minimum zu reduzieren. Dabei gilt es, das Prinzip der Entsorgungsnähe auch mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften konsequent zu verfolgen.

## Entsorgung, Altlasten

### Altlasten sanieren

- 68 Sanierungsbedürftige belastete Standorte (=Altlasten) sind dauerhaft und nach Prioritäten geordnet zu sanieren.



## VE1 Versorgung

### VE1.1 Trink- und Brauchwasser

#### Grundwasser als Grundlage für die Trinkwasserversorgung und die Ökosysteme

Grundwasser ist Teil des gesamten Wasserkreislaufs, Grundlage für die Trink- und Brauchwasserversorgung sowie für die Ökosysteme. Das Grundwasser ist deshalb in seiner Gesamtheit zu schützen. Sauberes Trinkwasser ist die wichtigste Voraussetzung für ein gesundes Leben.

Es soll in ausreichender Menge, in hoher Qualität und wirtschaftlich produziert werden. Gleichzeitig sind die hydrologischen, biologischen und chemischen Funktionen der Ökosysteme zu gewährleisten.<sup>1</sup>

#### Nachhaltige Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers

Neben der Versorgung mit Trinkwasser von hoher Qualität und in ausreichender Menge – unter Beachtung der hydrologischen Zusammenhänge, der Netzverbunde und Wasserlieferverträge (z.B. Trinkwasserzukauf von der Hardwasser AG) – steht eine nachhaltige, regional ausgerichtete Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers im Vordergrund. Eine nachhaltige Wasserwirtschaft wird definiert als integrierte Bewirtschaftung aller künstlichen und natürlichen Wasserkreisläufe unter Beachtung der Zielsetzungen des langfristigen Schutzes von Wasser als Lebensraum, die Sicherung von Wasser in seinen verschiedenen Facetten als Ressource für die jetzige wie für nachfolgende Generationen und die Erschliessung von Optionen für eine dauerhaft naturverträgliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung.

#### Grundwasser frühzeitig (planerisch) und nachhaltig schützen

Mit dem planerischen Grundwasserschutz wird eine frühzeitige und nachhaltige Grundwasserbewirtschaftung sichergestellt. Um die Trinkwasserversorgung sicherzustellen, legt der Kanton Schutzbereiche fest (Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereiche)<sup>2</sup>.

#### Grundwasserschutzzonen

Die wichtigsten Grundwasserschutzzonen des Kantons befinden sich in den Langen Erlen. Sie dienen dem Schutz der Trinkwasserfassungen. Zwei kleinere Schutzzonen im öffentlichen Interesse sind auf Riehener Gemarkung im Aulal und im Moostal ausgeschieden. Da die Entnahmemengen in den Langen Erlen höher sind als die Menge an natürlich nachfliessendem Grundwasser, wird dort seit Jahren vorgereinigtes Rheinwasser zur Versickerung gebracht, das Grundwasser dadurch künstlich angereichert.<sup>3</sup>

#### Gewässerschutzbereiche ( $A_U$ , $Z_U$ )

Der Kanton bezeichnet zum Schutz des Grundwassers und für zu treffende Schutzmassnahmen Gewässerschutzbereiche, in denen die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen sowie Grabungen, Erdbewegungen etc. bewilligungspflichtig sind.<sup>4</sup>

#### Gewässerschutzbereich ( $A_U$ )

Der Gewässerschutzbereich ( $A_U$ ) dient gleichermassen dem qualitativen wie dem quantitativen Grundwasserschutz. Flächendeckend ausgeschieden, umfasst er die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu deren Schutz notwendigen Randgebiete.

#### Zuströmbereich ( $Z_U$ )

Zuströmbereiche ( $Z_U$ ) werden zum Schutz vor flächenhaft versickernden Schadstoffen (z.B. Nitrat, Pflanzenschutzmittel) ausgeschieden. Sie umfassen Gebiete, aus denen der wesentliche Anteil des geförderten Grundwassers stammt. Die Zuströmbereiche des Kantons Basel-Stadt sind in einem Planwerk dargestellt. Im Bereich der Langen Erlen sind dies 310 ha. Der gesamte Einzugsbereich erstreckt sich über die Landesgrenze hinweg.

#### Grenzüberschreitender Gewässerschutz

Für Grundwasser und Oberflächengewässer bilden vom Menschen festgelegte Grenzen keine Hindernisse. Die Interessen des Grundwasserschutzes im Wiesegebiet sowie allfällige Nutzungseinschränkungen sind deshalb grenzüberschreitend in Deutschland zu vertreten.

#### Überwachung

Mit der Grundwasser- und Oberflächengewässerüberwachung werden unter Anwendung weiterzuentwickelnder Instrumente (Modelle, Analysen, Proben etc.) alle qualitativen und quantitativen Veränderungen registriert.

#### Trinkwasserverbrauch

Für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung benötigt der Kanton Infrastrukturanlagen zur Anreicherung, Aufbereitung und Verteilung des geförderten Grundwassers.

Der Trinkwasserverbrauch war seit Mitte der 1970er-Jahre rückläufig, bei Normalbetrieb (d.h. beim durchschnittlichen Tagesbedarf) existieren geringe Überkapazitäten. Deshalb ist mittelfristig eine auf die Region bezogene Planung der Trinkwasserproduktion erforderlich. Sie beachtet Aspekte der Versorgungssicherheit, der haushälterischen Wassernutzung und der regionalen Wasserkreisläufe. Dazu werden alle Gewässer einbezogen und Mengen- und Güteaspekte des Wassers berücksichtigt (Art. 46 GschV, Agenda 21).

Die Menge Trinkwasser, welche als Brauchwasser genutzt wird, beeinflusst die Flächenausdehnung der für die Trinkwasserproduktion zur Verfügung stehenden Gebiete.

Bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser muss die nachhaltige Nutzung des Gebiets der Langen Erlen gewährleistet sein.

Die Förderung wassersparender Technologien und Mehrfachnutzung bieten im industriellen Bereich vielfältige Möglichkeiten zur Einsparung und zur Steigerung der effizienten Nutzung von Wasser.

#### **Zielkonflikte**

Die Trinkwassergewinnung in urbanen Flusslandschaften steht zum Teil im Konflikt mit anderen raumwirksamen Nutzungen (Erholung, Freizeit, Naturschutz, Hochwasserschutz, Revitalisierung etc.). Die unterschiedlichen Interessen müssen vor dem Hintergrund einer hochwertigen Trinkwasserversorgung berücksichtigt und fachübergreifend ausgeglichen werden.

#### **Strategie/ST**

10, 13

#### **Leitsätze**

50, 52, 53, 54, 55

- 1 Gewässerschutzgesetz (GSchG), GSchG und GSchV BS
- 2 Grundwasserschutzzonen Basel-Stadt:  
<http://www.aue.bs.ch/wasser/grundwasser/grundwasserschutzzonen.html>
- 3 Art. 20 GSchG, Art. 29 GSchV, Gesetz und Verordnung über Grundwasserschutzzonen BS
- 4 Art. 19 GSchG, Art. 29 GSchV

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Die Planung der Bewirtschaftung des Grundwassers ist auf eine nachhaltige Nutzung der regionalen Wasserressourcen auszurichten (regionale Versorgungsplanung).
2. Die kantonalen Fachstellen stimmen die Grundwasserüberwachung, Schutzmassnahmen und Nutzungskonfliktregelungen mit den Nachbarbehörden ab.
3. Der Fassungseigentümer überprüft die Grundwasserschutzzonen und leitet in Zusammenarbeit mit den übrigen verantwortlichen Stellen notwendige Massnahmen ein.
4. Die kantonalen Fachstellen optimieren zusammen mit Experten der Forschung und der Versorgungsunternehmen die Grundwasserüberwachung.
5. *Lange Erlen*: Revitalisierungen von Fliessgewässern und ökologische Aufwertungen sind dann zu fördern, wenn die hochwertige Trinkwasserproduktion durch Anreicherung des natürlichen Grundwasserstromes nicht gefährdet und ein wirkungsvoller Hochwasserschutz gewährleistet ist; der Kanton überprüft im Hinblick auf den Schutz der Grundwasseranreicherung den Hochwasserschutz – unter Beachtung möglicher Revitalisierungen.
6. Innovative Techniken für die Reduktion des Trink- und Brauchwasserverbrauchs und zur Steigerung der effizienten Nutzung werden gefördert. Bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser ist die nachhaltige Nutzung des Gebiets der Langen Erlen zu gewährleisten.

## VE1.2 Energie

### Ausgangslage

Mit dem kantonalen Energiegesetz<sup>1</sup> verfügt der Kanton über ein gutes Instrument, die nachhaltige Energieversorgung mit Förderprogrammen positiv zu beeinflussen. Trotz diesen Bemühungen steigt der Energiekonsum als Folge zunehmender Wohnkomfort- und Mobilitätsansprüche weiterhin an, weshalb die Versorgungskapazitäten laufend ausgebaut werden müssen. Um diesem Trend entgegenzusteuern, sind Rahmenbedingungen und Anreize zur Verbesserung der Energieeffizienz vorzugeben.

Der Bund hat die Baubewilligungspflicht für Solaranlagen im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) deutlich gelockert und gewichtet die Interessen an der Nutzung von Solarenergie auf bestehenden und neuen Bauten grundsätzlich höher als ästhetische Anliegen. Davon ausgenommen sind Kulturdenkmäler von kantonaler oder nationaler Bedeutung – für diese wurde die Baubewilligungspflicht beibehalten. Solaranlagen dürfen solche Denkmäler nicht wesentlich beeinträchtigen (Art. 18a Abs. 3 RPG). Als Kulturdenkmäler von nationaler und regionaler Bedeutung gelten die durch Bundesinventare bezeichneten Denkmäler; als Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung die im kantonalen Richtplan als solche zu bezeichnenden (Art. 32b RPV).

1 Energiegesetz BS (EnG BS)

2 §31 Kantonsverfassung BS (KV BS)

### Zielsetzungen

Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit.<sup>2</sup> Im Fokus steht neben einer ausreichenden Grundversorgung die Förderung erneuerbarer Energien. Der sparsame und rationelle Energieverbrauch, die Nutzung neuer Technologien und die dezentrale Energieversorgung werden gefördert. Im Zusammenhang mit der Stromversorgung wendet sich der Kanton gegen die Nutzung von Kernenergie und will keine Beteiligungen an Kernkraftwerken.

### Strategie/ST

–

### Leitsätze

50, 57, 58

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit; der Energieverbrauch ist u.a. durch Effizienzverbesserungen zu senken.
- B. Der Kanton prüft den Ausbau, die Verdichtung und die Modernisierung (Temperaturabsenkung) des Fernwärmenetzes sowie Anlagenkonzepte für die vermehrte Nutzung der überschüssigen Wärme im Sommer.
- C. Der Kanton prüft die Förderung
- von innovativen Massnahmen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie (u.a. den Bau von Wärmekraftkopplungen, Sonnenenergie-, Biogas- und Windkraftanlagen sowie Biomassekraftwerke und Energiespeichersysteme);
  - wärmetechnischer Sanierungen von Altbauten;
  - einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Wärmedämmung bei Neubauten durch einen Bonus bei der Ausnutzungsziffer;
  - fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungsplänen (mindestens Orientierung an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft);
  - einer Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude;
  - der periodischen Optimierung des Energiegesetzes nach dem Stand der Technik und mit Blick zumindest auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft.
- D. Als Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung im Sinne von Art. 18a Abs. 3 RPG in Verbindung mit Art. 23b lit. f RPV gelten die im kantonalen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingezeichneten Objekte.

## MASSNAHMEN/ERLÄUTERUNGEN

### a) Verdichtung des Fernwärmenetzes und Ausbau von Wärmespeichern

Zur Nutzung der Wärme aus der Kehr- und Klärschlammverwertung verfügt der Kanton über ein weit angelegtes Fernwärmenetz. Während der kalten Jahreszeit reicht die Wärmemenge indessen nicht, um die angeschlossenen Verbrauchenden mit Warmwasser und Heizenergie zu versorgen. Saisonal werden darum ein Holzkraftwerk und ein Gaskombikraftwerk zugeschaltet, um zusätzlich nachhaltig Fernwärme zu produzieren. Eine weitere Wärmekraftkopplung ging 2012 in Betrieb. Zur Deckung des Spitzenbedarfs werden zusätzlich erdgasbefeuerte Kessel betrieben. Mit Ausnahme der Klärschlammverbrennung wird die Wärme der Anlagen auch zur Stromproduktion verwendet.

Grundsätzlich soll die Fernwärme zu 80% aus erneuerbarer Energie oder industrieller Abwärme produziert werden. Kehr- und Holz decken schon heute durch Grundlast mehr als die Hälfte der jährlichen Wärmeproduktion ab. Um den Anteil wesentlich zu steigern, braucht es mindestens noch ein leistungsstarkes Holzkraftwerk in Basel, um auch Spitzenlast bereitstellen zu können. Diese weiteren, mit erneuerbaren Brennstoffen betriebenen Anlagen sollen die Anforderungen an den Energienutzungsgrad gemäss der Energieverordnung (EnV) einhalten.

Weiter wird der Ausbau von Wärmespeichern vorangetrieben mit dem Ziel, grosse Leistungsschwankungen zu glätten. Nachhaltig produzierende Wärmeerzeugungsanlagen können dann effizienter betrieben werden.

Das Fernwärmenetz in Basel wird aus historischen Gründen noch mit extrem hohen Temperaturen betrieben. Die Zukunft der Fernwärmetechnik geht aber, parallel mit der Gebäudetechnik, eher Richtung Niedertemperaturanwendungen. Die IWB prüfen daher eine Umstellung der Betriebsweise von aktuell fester Vorlauftemperatur auf eine gleitende Fahrweise und langfristig auf ein generell tieferes Temperaturniveau.

Vor diesem Hintergrund sind eine Verdichtung und/oder ein Ausbau des Fernwärmenetzes zu prüfen. Zu berücksichtigen sind dabei die Nutzung von fossilen Brennstoffen zur Deckung der Spitzenbelastung im Winter und die Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte (Vermeidung «grauer Energie»).

### b) Innovative Massnahmen zur Energiegewinnung (Sonne, Biogas, Geothermie, Wind)

Im Kanton Basel-Stadt bestehen gute Bedingungen für den Bau von Sonnenenergieanlagen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie. Mithilfe des Solarkatasters lassen sich die Eignung des Daches und der geschätzte Ertrag einer Solaranlage direkt ablesen.

Ein weiterer alternativer Energieträger sind die vergärbaren Abfälle<sup>1</sup>, mit denen in Vergärungsanlagen Biogas produziert wird. In Basel-Stadt gibt es bis jetzt keine Anlage.

Über die Zukunft von «Deep Heat Mining Basel» und damit über die kantonale Geothermie hat die Regierung auf der Basis der Risikoanalyse über das Geothermieprojekt in Kleinhüningen entschieden und die Arbeiten endgültig eingestellt.

Im Jahr 2009 wurde eine Windpotenzialstudie für den Kanton Basel-Stadt erstellt. Auf den Chrischonhöhen wäre eine Windenergieanlage technisch möglich, doch die Windverhältnisse lassen einen wirtschaftlichen Betrieb im Moment nicht zu.

### c) Energieeffizienz durch wärmetechnische Sanierung von Altbauten

Der Wärmebedarf bei bestehenden Bauten beträgt derzeit mehr als 50% des gesamten Energieverbrauchs. Da über 80% der Gebäudesubstanz vor 1970 erstellt wurde, ist das Sparpotenzial durch die Realisierung von wärmetechnischen Massnahmen an Altbauten entsprechend gross. Solche Massnahmen sollten einen Schwerpunkt bei der Förderung von Energiesparmassnahmen bilden. Hindernisse sind die zu leistenden Investitionen sowie die Anliegen des Denkmalschutzes.

### d) Wärmedämmende Massnahmen bei Neubauten, Prüfung eines Bonus

Der Energieverbrauch bei Neubauten ist im Vergleich zur technischen Entwicklung (z.B. Nullenergiehäuser) immer noch viel zu hoch. Ein ungenügender Dämmstandard wirkt sich – in Anbetracht des Sanierungszyklus – über eine lange Zeitdauer in wiederkehrender Folge aus. Eine fortschrittliche Wärmedämmung erfordert dicke Wandstärken. Der dafür notwendige Platzbedarf geht zulasten der Ausnutzungsziffer. Eine Kompensation für Massnahmen zur Wärmedämmung in Form eines Bonus bei der Ausnutzungsziffer wurde im Jahr 2009 in die Baugesetzgebung aufgenommen.

### e) Fortschrittliche Energiestandards in Bebauungsplänen

Für Arealentwicklungen sind wegen der Langfristigkeit entsprechender baulicher Massnahmen (Sanierungszyklen von 30 bis 50 Jahren) Konzepte zu entwickeln, mit denen die Zukunftsfähigkeit von Bebauungen bezüglich Energiefragen nachgewiesen wird (mindestens Orientierung an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft). In Bebauungsplänen sollten die wesentlichen Resultate der Energiekonzepte festgesetzt werden, insofern sie über gesetzliche Standardanforderungen hinausgehen.



#### **f) Glasanteil für klimatisierte Gebäude**

Die Tendenz zur Glasarchitektur und die zunehmende Klimatisierung in Kombination mit technisch unausgereiften Lösungen führen zu einem sehr hohen Energieverbrauch im Sommer.<sup>2</sup> Eine Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude wäre bedenkenswert (Überprüfung des Bau- und Planungsgesetzes).

#### **g) Neue Zielwerte für Pro-Kopf-Energieverbrauch**

Die Sparbemühungen werden heute durch die erhöhten Ansprüche an Wohnraumfläche und Luxuseinrichtungen mehr als kompensiert. Die bestehenden Energievorschriften bezüglich Wärmedämmung legen jedoch lediglich einen Zielwert pro Quadratmeter beheizter Fläche fest, unabhängig davon, wie gross die Fläche ist. Als wirksame Energiesparmassnahme muss ein Zielwert für den maximalen Pro-Kopf-Verbrauch – analog zu den Maximen der 2000-Watt-Gesellschaft – definiert werden.<sup>3</sup>

1 s. VE2.2 Abfall

2 vgl. a) Verdichtung des Fernwärmenetzes und Ausbau von Wärmespeichern

3 Verminderung des Energieverbrauchs im Bereich Mobilität siehe Sachbereich Mobilität.

VE2 **Entsorgung**VE2.1 **Abwasserableitung, Abwasserreinigung****Abwasserableitung**

Das Abwasserableitungsnetz ist so zu betreiben, dass das verschmutzte Abwasser des Kantons und der angeschlossenen Gemeinden ohne Belastung des Grundwassers abgeleitet wird. Bei Störfällen können wassergefährdende oder explosive Stoffe via öffentliche Kanalisation in die Abwasserreinigungsanlagen gelangen und grossen Schaden anrichten. Wassergefährdende Stoffe sollen daher möglichst zurückgehalten, separat aufgefangen und umweltgerecht entsorgt werden, um die Gewässer und die Biologie von Abwasserreinigungsanlagen zu schützen. Explosive Stoffe müssen so schnell als möglich aus dem Kanalnetz ausgeschleust werden, um eine Gefährdung der Bevölkerung sowie eine Schädigung des Entwässerungssystems durch Explosionen oder Verpuffungen zu minimieren.

**Abwasserreinigung**

Die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Basel (in Kleinhüningen) reinigt das Abwasser des Kantons, einzelner Gemeinden aus dem Kanton Basel-Landschaft und der deutschen Gemeinde Inzlingen. Das Abwasserableitungsnetz wird grösstenteils als Mischsystem betrieben (Ableitung von verunreinigtem Abwasser und Regenabwasser). Bei Regenereignissen vermag die ARA nicht die gesamte Wassermenge aufzunehmen, weshalb überschüssiges Mischwasser via Regenentlastung direkt in die verschiedenen Vorfluter abgeleitet wird. Um diese Menge zu minimieren und um die gesetzlichen Einleitbedingungen einhalten zu können, baute der Kanton vor der ARA ein Mischwasserrückhaltebecken. Gleichzeitig dient das Becken auch dem Rückhalt von Havarien mit wassergefährdenden Stoffen, die im Einzugsgebiet der ARA in die Kanalisation gelangen.

**Verbesserung der Reinigungsleistung der ARA Basel**

Die ARA Basel kann die gesetzlich vorgeschriebene Reinigungsleistung nicht immer einhalten. Darüber hinaus verfügt die Anlage über keine Nitrifikations-/Denitrifikationsstufe, sodass sie derzeit den gesamten Stickstoff in den Rhein leitet. Damit steht die ARA Basel im internationalen Vergleich schlecht da. Nahezu alle Kläranlagen am Rhein im europäischen Raum verfügen über eine Stickstoffeliminationsstufe.

Zur notwendigen Verbesserung der Reinigungsleistung ist die technische Ausrüstung der ARA dem Stand der Technik anzupassen.

Die technische Verbesserung und die Aufrüstung mit einer Stickstoffeliminationsanlage und einer Anlage zur Elimination von Mikroverunreinigungen befinden sich derzeit in der Vorplanung. Das grosse Projekt bedingt eine sorgfältige Datenbeschaffung und eine umsichtige Planung.

Für den Bau einer Stickstoffeliminationsstufe sind zusätzliche Reinigungsbecken erforderlich.

Da die notwendigen baulichen Massnahmen einen beträchtlichen Platzbedarf erfordern, besitzt die ProRhen AG als Betreibergesellschaft der Kläranlage eine Option auf den Kauf des an ihr Grundstück angrenzenden ehemaligen Gaswerkareals.<sup>1</sup>

**Strategie/ST**

–

**Leitsätze**

59, 60, 61

<sup>1</sup> A2 3Land; M5.1 Hafenanlagen; M6.1 Umschlagsanlagen

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Für den Schutz der Bevölkerung, der Umwelt und des Entwässerungssystems vor den Auswirkungen von Havarien passt der Kanton die Abwasseranlagen an und ergänzt sie. Die Massnahmen sind im Rahmen eines regionalen Havariekonzeptes mit den betroffenen Behörden des Kantons Basel-Landschaft zu koordinieren.
2. Der Kanton wirkt darauf hin, dass die ARA Basel mit einer Nitrifikations-/Denitrifikationsstufe aufgerüstet und so angepasst wird, dass sie jederzeit die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für die Einleitung in ein Gewässer einhalten kann und dem Stand der Technik entspricht.  
Beim Ausbau der Anlage wird den Flächenbedürfnissen der Hafelogistik im Raum Kleinhüningen zur Kompensation für mittel-/langfristige Transformationschritte von der Hafen- in Richtung Stadtentwicklung so weit wie möglich Rechnung getragen.

## VE2.2 Abfall

### Abfallvermeidung und Ressourcenschonung

Der Kanton Basel-Stadt fördert die Abfallvermeidung und den effizienten Umgang mit Ressourcen. Er beugt den durch Einwegmaterialien verursachten Litteringproblemen vor.<sup>1</sup>

Der Kanton Basel-Stadt führt mit den Grossverteilern, McDonalds und dem Gewerbeverband Basel-Stadt Gespräche, um gemeinsame Massnahmen zur Litteringbekämpfung und Ressourcenschonung zu planen und umzusetzen. Die Pflicht zur flächendeckenden Verwendung von Mehrweggeschirr an öffentlichen Veranstaltungen wird schrittweise eingeführt.

### Erfassung und Nutzung der Wertstoffe

Seit Einführung der verursachergerechten Abfallgebühren sind die in Haushalten separat gesammelten und dem Recycling zugeführten Wertstoffmengen sukzessive angestiegen. Auch Industrie und Gewerbe erfassen in ihren Betrieben grosse Wertstoffmengen und führen sie über private Kanäle dem Recycling zu.

Der Kanton betreibt zwei Recyclingparks und prüft einen dritten Standort, an welchen Abfälle und Wertstoffe im Bringsystem entgegengenommen werden. Im Bestreben, die Recyclingmengen weiter zu erhöhen, soll dieses System in Zukunft, u.a. auch in Zusammenarbeit mit den Verkaufsstellen, ausgebaut werden. Als Option besteht die Möglichkeit, mobile Recyclingparks zu betreiben.

### Recyclingpotenziale in der Bauwirtschaft (Abbruch und Aushub)

Die erheblichsten Recyclingpotenziale bestehen in der Bauwirtschaft. Der Kanton fördert deshalb das System des geordneten Gebäuderückbaus, bei welchem die Wertstoffe sortenrein anfallen und dadurch für das Recycling eine gute Qualität aufweisen.

Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Nutzung von Sekundärbaustoffen (z.B. Recyclingbeton). Hier gilt es, die Akzeptanz zu verbessern und dafür zu sorgen, dass das entsprechende Recyclinggut im Kanton vermehrte Anwendung findet.

### Umweltverträgliche Behandlung der nicht vermeid- und verwertbaren Abfälle

Im Bereich der Abfallverbrennung bestehen im Kanton ausreichende Kapazitäten. Grösstenteils decken die Anlagen regionale (Kehrichtverbrennungsanlage KVA Basel, ProRhenno AG) oder wie der regionale Sondermülllofen (RSMVA) gar nationale Einzugsgebiete ab. Die kantonale Abfallplanung ist regional ausgerichtet und ist auf partnerschaftlich ausgehandelte Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften angewiesen; dies einerseits aufgrund des Einzugsgebietes der KVA, andererseits wegen mangelnden Raums im städtischen Gebiet sowohl für die Ablagerung von deponiefähigen Abfällen als auch für die betreffenden Anlagen.

### Entsorgungsnähe und ökologisch optimierte Transporte

Durch den Transport von Abfällen werden Ressourcen verbraucht und Abgase freigesetzt. In Quartieren mit entsprechendem Durchgangsverkehr bestehen dadurch erhöhte Belastungen durch Staub, Schadstoffe und Lärm, die sich negativ auf die Wohnqualität auswirken. Die Abfalltransporte sollen deshalb minimiert und nach dem Prinzip der Entsorgungsnähe organisiert werden. Als umweltfreundliche Varianten sind zudem Bahntransporte anzustreben. Bei Abfall- und Wertstoffexporten spielt die Rheinschifffahrt, als ökologisch vorteilhafte Transportvariante, eine zentrale Rolle. Hier gilt es, im Rheinhafen die Kapazitäten für Lager- und Umschlagplätze zu sichern und im Hinblick auf zukünftige Deponiesanierungen in der Schweiz (Kölliken, Bonfol etc.) gegebenenfalls weiter auszubauen.

Die Bereitstellung von Haushaltskehricht in Abfallsäcken auf der Allmend soll mittelfristig durch ein flächendeckendes Abfall-Containersystem (Rollcontainer) abgelöst werden, das eine mechanische Entleerung zulässt und bei dem der Hauskehricht zeitlich möglichst unabhängig entsorgt werden kann. Unterflurcontainer kommen an städtebaulich geeigneten Orten zum Einsatz. Die Gehdistanzen sollen dabei zumutbar sein und ein Mindestmass an sozialer Kontrolle soll Missbrauch in Grenzen halten.

### Strategie/ST

–

### Leitsätze

62, 63, 64, 65

<sup>1</sup> Art. 30 ff. USG, §20 ff. USG BS

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Im Hinblick auf eine ressourceneffiziente und nachhaltige Abfallwirtschaft und die Entsorgungssicherheit fördert der Kanton den schonenden Umgang mit den nicht erneuerbaren Ressourcen; Stoffkreisläufe werden soweit ökologisch sinnvoll geschlossen und die in Abfällen enthaltene Energie wird weitgehend genutzt. Nicht vermeidbare oder unverwertbare Abfälle werden auf umweltverträgliche Weise entsorgt; bei Transporten gilt das Prinzip der Entsorgungsnähe.
2. Der Kanton wirkt darauf hin,
  - mittels Änderung der kantonalen Abfallverordnung und anderer Massnahmen das Littering einzudämmen;
  - Sammelstellen für Wertstoffe und Textilien sowie Kompostierplätze im notwendigen Mass bereitzustellen und diese in das städtische Umfeld einzupassen – unter Einbezug von Flächen bei grossen Wohnüberbauungen;
  - die Bereitstellung von Haushaltskehricht unter Wahrung des Verursacherprinzips vermehrt in Containern für Mehrfamilienhäuser zu ermöglichen;
  - die Bereitstellung von Recyclinghöfen eventuell zusammen mit den Verkaufsstellen zu koordinieren, gegebenenfalls unter Verwendung mobiler Systeme;
  - mit einer Richtlinie für kantonale Bauvorhaben (inkl. Tiefbau) das Recycling zu regeln;
  - die kantonale Abfallplanung (inkl. Deponieplanung) mit den Partnern der KVA Basel und den Behörden der benachbarten Gebietskörperschaften zu koordinieren;
  - organische Abfälle aus der Nahrungsmittelbranche und aus Restaurantküchen soweit möglich in die neuen Vergärungsanlagen umzuleiten;
  - für organische Küchenabfälle aus Haushalten die Sammlung und Vergärung unter ökologischen Gesichtspunkten im Vergleich zur dezentralen Kompostierung zu prüfen.
3. Im Hinblick auf eine künftige Zunahme der Abfall- und Wertstoffexporte über die Rheinschifffahrt werden im Hafen ausreichende Lager- und Umschlagskapazitäten geschaffen (Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen und den Behörden des Kantons Basel-Landschaft).

## VE2.3 Altlasten

### Ausgangslage

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz verpflichtet die Kantone, einen Kataster der belasteten Standorte zu erstellen. Darin werden ausschliesslich Standorte eingetragen, die definitiv oder mit grosser Wahrscheinlichkeit belastet sind. Der Kataster der belasteten Standorte ist öffentlich zugänglich und dient der Information der Bevölkerung und den Behörden als Planungs- und Vollzugsinstrument. Bei der Erstellung des Katasters werden tiefreichende Verunreinigungen des Untergrundes, welche das Grundwasser beeinträchtigen, identifiziert und in der Folge saniert. Damit soll der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen sichergestellt werden. Neben dem Schutz des Grundwassers dient der Kataster auch der Information des Bauherrn über die Entsorgung von verschmutztem Aushub bei Bauprojekten. Damit soll das Verschleppen von Belastungen und die Gefährdung anderer Umweltgüter verhindert werden.

Im Kanton Basel-Stadt wurden ursprünglich 4'000 Standorte wegen Verdachts auf Altlasten in den behördeninternen Altlasten-Verdachtsflächenplan aufgenommen. Von den 4'000 Standorten konnten bis Ende 2011 bereits 3'400 Standorte abschliessend bewertet werden, wobei 380 in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen wurden und die anderen definitiv aus dem Altlasten-Verdachtsflächenplan entlassen werden konnten. Bewertet wurden bisher sämtliche Deponie- und Unfallstandorte. Auch die Untersuchungen der grossen Chemieareale sind abgeschlossen. Einzelne Standorte wurden saniert, einzelne werden regelmässig überwacht. Bei den restlichen Verdachtsflächen wird in den kommenden Jahren der Verdacht auf eine Belastung bzw. die Aufnahme in den definitiven Kataster der belasteten Standorte abgeklärt.

Seit 2004 werden systematisch auch die Standorte kleinerer und mittlerer Betriebe geprüft, bei denen aufgrund früherer Tätigkeiten mit Umweltbelastungen gerechnet werden muss. Die Überprüfung der meisten Branchen ist abgeschlossen. Noch offen sind Teile der Bereiche Textilgewerbe, Elektrotechnik, Verkehr und Nahrungsmittel.

### Ziel

In den nächsten Jahren werden die restlichen belastungsrelevanten Branchen bewertet und die relevanten Standorte in den Kataster der belasteten Standorte aufgenommen. Der Kataster wird monatlich ergänzt und ist seit Ende 2008 im Internet öffentlich zugänglich.

Bereits heute dienen der Altlasten-Verdachtsflächenplan und der Kataster der belasteten Standorte zur Beurteilung von Zonenplanmutationen und Baugesuchen. So wird z.B. bei Bauvorhaben, bei denen mit belastetem Aushub gerechnet werden muss, mit Auflagen sichergestellt, dass eine umweltgerechte Abfallentsorgung stattfindet. In begründeten Fällen wird eine Untersuchung des Untergrundes vor Baubeginn angeordnet.

### Strategie/ST

–

### Leitsätze

66



#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Der Kanton erfasst flächendeckend belastete Betriebsstandorte, auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist. Er geht dabei branchenweise vor. Der Handlungsbedarf bei den erfassten Standorten wird nach festgelegten Prioritäten ermittelt.
2. Sämtliche Standorte, bei denen feststeht oder bei denen mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass sie belastet sind, werden in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen.
3. Altlasten werden rasch und sachgemäss saniert. Die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Sanierungsverfahren dem Stand der Technik entsprechen, umweltverträglich und wirtschaftlich vertretbar sind.



# ANHANG

<b>AH1</b>	<b>Glossar</b> .....	<b>203</b>
<b>AH2</b>	<b>Verzeichnisse</b> .....	<b>207</b>
	Rechtliche Grundlagen .....	207
	Weitere Grundlagen .....	208
	Abkürzungen .....	209
	Fotodokumentation .....	210

AH





## AH1 Glossar

**Agglomerationsprogramm**

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, mit dem eine koordinierte Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen angestrebt wird. Der Bund prüft die eingereichten Agglomerationsprogramme und legt den Anteil fest, mit dem Infrastrukturvorhaben der Agglomerationen mitfinanziert werden. Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel umfasst neben Basel-Stadt auch Teilräume der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Solothurn sowie die grenznahen Gebiete von Deutschland und Frankreich.

**Aussenraum**

Mit Aussenraum ist der die Bauten umgebende Bereich gemeint, der nicht vor Witterungseinflüssen geschützt ist. Er enthält verschiedene Nutzungen wie die Wege zur Gebäudeerschliessung, die wohnungsbezogenen (z.B. private Gärten, Terrassen) sowie die kollektiven Freiräume (z.B. Hof, Parks, Spielplätze).

**Bauzone**

Die Bauzone ist eine Grundnutzungszone und umfasst Land, das sich für die Überbauung eignet und voraussichtlich innert 15 Jahren benötigt, erschlossen und überbaut wird. Bauzonen können je nach Art und Intensität der Nutzung unterteilt werden.

**Bebauungsplan**

Bebauungspläne sind Sondernutzungspläne, die für begrenzte Gebiete eine Abweichung von der baurechtlichen Grundordnung ermöglichen. Zweck der Bebauungspläne ist es, eine bessere gesamtheitliche Überbauung zu gewährleisten und somit die städtebauliche und architektonische Qualität zu sichern. Die Bestimmungen zum Umgang mit Bebauungsplänen sind im Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt geregelt.

**Controlling**

Das Controlling ist ein prozessbegleitender Kontrollmechanismus zur kantonalen Richtplanung. Er umfasst den periodischen Vergleich der richtungsweisenden Festlegungen mit der tatsächlichen räumlichen Entwicklung. Weiter wird regelmässig die Umsetzung der Planungsanweisungen überprüft. Dadurch wird der Anpassungsbedarf des kantonalen Richtplans systematisch und transparent aufgezeigt.

**Durchmesserlinie**

Eine Durchmesserlinie ist eine Linie des öffentlichen Personenverkehrs, die zwei S-Bahn-Linien, die vom Umland ins Zentrum führen, durch das Zentrum hindurch verbindet. Bei Durchmesserlinien muss, gegenüber Linien, die im Stadtzentrum umkehren, nicht umgestiegen werden.

**Fahrtenmodell**

Das Fahrtenmodell ist ein Planungs- und Vollzugsinstrument, mit dem die Fahrten in bestimmten Gebieten reguliert oder begrenzt werden. Damit soll die bestehende Verkehrsinfrastruktur wirtschaftlich, umweltfreundlich und optimal genutzt werden.

**Freizeitgarten**

Die wohnungsnahen Freizeitgärten werden über mehrere Jahre von Privatpersonen zur nicht erwerbsmässigen Garten- und Erholungsnutzung gepachtet. Im Kanton Basel-Stadt wird zwischen drei Gartentypen unterschieden: die Gemüse- und Freizeitgärten, die Wochenendgärten und die Kleintiergärten.

**Fruchtfolgeflächen**

Fruchtfolgeflächen bezeichnen bestgeeignetes, ackerbaufähiges Landwirtschaftsland. Sie umfassen das ackerfähige Kulturland, vorab das Ackerland und die Kunstwiesen in Rotation sowie die ackerfähigen Naturwiesen, und werden mit raumplanerischen Massnahmen geschützt. Damit sollen in erster Linie genügend Produktionsflächen erhalten werden, um die Landesversorgung in Zeiten gestörter Zufuhr sicherzustellen. Die Kantone sind verpflichtet, den vom Bund vorgegebenen Mindestumfang an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen zu sichern.

**Gewässerraum**

Der Gewässerraum ist ein planerisch gesicherter Bereich entlang von Flüssen, Bächen und Seen. Er umfasst das Gewässer, den Uferbereich und in manchen Fällen Teile des angrenzenden Umlands. Die Grösse des Gewässerraums hängt von der natürlichen Sohlenbreite des Gewässers ab. Der Gewässerraum dient dem Gewässer- und Hochwasserschutz und ermöglicht langfristig eine Verbesserung des ökologischen Zustands der Gewässer.

**Information und Mitwirkung**

Die in der Raumplanung geforderte umfassende Interessenabwägung setzt die rechtzeitige Information der Betroffenen und der Öffentlichkeit sowie deren Recht voraus, sich vor dem Planbeschluss zu allen Aspekten der Planung zu äussern. Nach Artikel 4 RPG unterliegen alle Planungen nach diesem Gesetz der Pflicht von Information und Mitwirkung.

**Interessenabwägung**

Gibt es bei der Erfüllung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume, so wägen die Behörden die betroffenen Interessen ab und begründen ihre Beschlüsse (Art. 3 RPV). Das Resultat der jeweiligen Interessenabwägung führt in der Regel zur räumlichen Abstimmung der verschiedenen Interessen und ist in den entsprechenden hoheitlichen Plänen abgebildet.

## ISOS

Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) ist ein Bundesinventar nach Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG). Das ISOS zeigt die Interessen und Ziele des Ortsbildschutzes aus nationaler Sicht auf. Es dient als Planungs- und Entscheidungsgrundlage und muss bei allen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden berücksichtigt werden.

## Konzepte des Bundes

Ein Konzept ist ein umfassendes und ressortübergreifendes Planungsinstrument, das aufeinander abgestimmte und sich an einem künftigen Zustand orientierende Ziele und Massnahmen enthält. In seinen Konzepten nach Artikel 13 RPG zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Teilsachbereich wahrnimmt, insbesondere welche Ziele er verfolgt, mit welchen Mitteln er diese Ziele erreichen will und nach welchen Prioritäten er zu handeln gedenkt. Im Gegensatz zu Sachplänen machen die Konzepte des Bundes keine verbindlichen Aussagen zu räumlichen Festlegungen.

## Koordinationsstand

Die drei Koordinationsstände Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung geben den aktuellen Planungsstand von örtlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan wieder. Dabei sind Festlegungen mit dem Koordinationsstand Vororientierung noch sehr unbestimmt und die raumwirksamen Tätigkeiten lassen sich noch nicht umschreiben. Beim Koordinationsstand Zwischenergebnis sind die raumwirksamen Tätigkeiten bekannt, aber noch nicht aufeinander abgestimmt. Beim Koordinationsstand Festsetzung sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt und die Umsetzung gesichert.

## Landschaftsschutzgebiet

Landschaften von besonderer Eigenart und Schönheit sowie ökologisch-naturkundlich oder kulturhistorisch wertvolle Landschaften sollen erhalten werden. Das Instrument hierzu sind Landschaftsschutzgebiete. Raumwirksame Tätigkeiten innerhalb solcher Landschaftsschutzgebiete haben den Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.

## Metropolitanraum

Metropolitanräume sind grosse Handlungsräume, die eine enge funktionale Verflechtung der einzelnen Teilräume aufweisen. Diese Verflechtung beruht auf den Pendlerbeziehungen, auf wirtschaftlichen Beziehungsnetzen, auf dem gegenseitigen Austausch von Dienstleistungen sowie auf einer engen Verflechtung der Freizeitaktivitäten und des kulturellen Angebots. Metropolitanräume zeichnen sich auch durch eine internationale Ausstrahlung aus. Das

Raumkonzept Schweiz bezeichnet die drei Metropolitanräume Basel, Genf-Lausanne und Zürich.

## Modalsplit

Unter Modalsplit versteht man die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger wie öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Die Kenngrösse gibt Auskunft über die Anteile jedes Verkehrsmittels am Gesamtverkehr bzw. an einem bestimmten Verkehrssegment.

## Nachhaltigkeit

Das Konzept der Nachhaltigkeit basiert auf dem Gedanken, dass die Nutzung von Ressourcen in dem Masse erfolgt, wie die Ressourcen sich wieder regenerieren und nachwachsen können. Nachhaltige Raumentwicklung meint eine Entwicklung, welche die Bedürfnisse der Gegenwart an den Lebens- und Wirtschaftsraum befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. In der schweizerischen Bundesverfassung ist das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung als Staatsziel festgelegt (Art. 2 BV «Zweck»). Auch der Kanton Basel-Stadt hat die Nachhaltigkeit als Leitlinie des staatlichen Handelns in die Kantonsverfassung aufgenommen (Art. 15 Abs. 2 Kantonsverfassung Basel-Stadt).

## Naturschutzgebiet

Als Naturschutzgebiete gelten wertvolle Lebensräume charakteristischer Pflanzen- und Tierarten, die einen umfassenden Schutz erfahren. Raumwirksame Tätigkeiten innerhalb solcher Naturschutzgebiete haben den Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.

## Örtliche Festlegung

Eine örtliche Festlegung lokalisiert ein im Richtplankontext beschriebenes Vorhaben in der Richtplankarte.

## Ortsbild

Unter Ortsbild versteht man das Erscheinungsbild einer Ortschaft. Ein Ortsbild wird bestimmt durch das Verhältnis der Gebäude untereinander, durch die Gliederung der Räume zwischen den Gebäuden – Plätze und Strassen, Gärten und Parkanlagen – und durch die Beziehung der Bebauung zur Nah- und Fernumgebung.

## Planungsanweisung

Planungsanweisungen legen das weitere Vorgehen für die abzustimmenden räumlichen Vorhaben behördenverbindlich fest. Sie formulieren die zu ergreifenden Planungsmassnahmen, bezeichnen die am Verfahren beteiligten Behörden und weisen Termine aus.



### Planungsgrundsatz

Planungsgrundsätze machen massgebende Aussagen zur räumlichen Entwicklung, die den Behörden im Hinblick auf die Verwirklichung ihrer Ziele als Richtschnur dienen. Die betroffene Behörde ist dabei nur im Grundsatz gebunden. Die konkrete Ausgestaltung der Planungsmassnahme bleibt ihr überlassen.

### Regelbauweise

Als Regelbauweise wird die innerhalb einer Bauzone gemäss Zonenplan festgelegte Bauweise bezeichnet, die durch das Baugesetz geregelt ist.

### Revitalisierung

Revitalisierungen sind bauliche Massnahmen, welche die natürliche Funktion eines verbauten, korrigierten, überdeckten oder eingedolten oberirdischen Gewässers wiederherstellen. Ziel ist es, naturnahe Bäche, Flüsse und Seen mit ihren charakteristischen Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.

### Sachpläne des Bundes

Der Sachplan (Art. 13 RPG) ist neben dem Konzept das wichtigste Planungsinstrument des Bundes, um seine raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen und mit den Kantonen zu harmonisieren. In Sachplänen zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Bereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt, mit welchen Mitteln er diese Ziele erreichen will und nach welchen Prioritäten er zu handeln gedenkt. Sachpläne werden vom Bundesrat verabschiedet und sind behördenverbindlich. Bei der kantonalen Richtplanung müssen die Vorhaben der Sachpläne berücksichtigt werden.

### Siedlungsentwicklung nach innen

Bei der Siedlungsentwicklung nach innen wird die konzentrierte Siedlungsentwicklung innerhalb der Siedlungsgrenzen gefördert. Dabei sollen unternutzte Bauzonen sowie Baulücken und Siedlungsbrachen baulich genutzt und verdichtet werden, anstatt neues Bauland einzuzonen oder zu erschliessen.

### Siedlungsfreiraum

Der Siedlungsfreiraum bezeichnet alle nicht mit Hochbauten überstellten öffentlichen und privaten Flächen. Freiräume umfassen somit die Allmend, Parks, Plätze, Strassen, Freizeigtärten, Friedhöfe, Gewässerufer, Spiel- und Sportanlagen, private Innenhöfe und Gärten.

### Siedlungsgebiet

Das real bestehende Siedlungsgebiet umfasst Wohn-, Industrie- und Gewerbeareale, Verkehrs- und Parkierungsflächen, Freiflächen und Grünanlagen. Das im Richtplan festzulegende Siedlungsgebiet orientiert sich an der erwar-

teten Entwicklung der nächsten 20–25 Jahre und kann neben den bestehenden Bauzonen zusätzlich das für die zukünftige Siedlungsentwicklung vorgesehene Gebiet umfassen.

### Trimodales Containerterminal

Ein trimodales Containerterminal gewährleistet den direkten Umschlag von Gütern zwischen den drei Verkehrsträgern Schifffahrt, Schiene und Strasse.

### Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient dazu, die voraussehbaren Auswirkungen einer geplanten Anlage auf die Umwelt zu erfassen und festzustellen, ob das Projekt den Umweltschutzvorschriften (inklusive dem Vorsorgeprinzip) entspricht. Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung konkretisiert das Vorgehen.

### Varianzverfahren

Varianzverfahren sind Methoden, die mehrere Lösungsmöglichkeiten für eine raumplanerische, städtebauliche oder architektonische Fragestellung aufzeigen. Aus dem Ergebnisspektrum wird die beste Lösung ermittelt. Varianzverfahren werden in Raumplanung, Städtebau und Architektur zur Qualitätssicherung bei grösseren bzw. wichtigen Vorhaben eingesetzt. Sie dienen der Entwicklung und Bewertung von unterschiedlichen Lösungen und helfen bei der Klärung von Interessenkonflikten und komplexen Situationen. Varianzverfahren können als Grundlage für partizipative Verfahren dienen. Beispiele dafür sind Wettbewerbe oder Testplanungen.

### Verdichtung

Verdichtung bedeutet grundsätzlich eine effizientere Nutzung des bereits überbauten Siedlungsgebiets und der Infrastruktur. In erster Linie sollen Baulücken geschlossen und Nutzungsreserven ausgeschöpft werden. Ziel ist es, nicht nur baulich zu verdichten, sondern auch qualitativ bestmögliche Wohn- und Lebensräume zu schaffen.

### Verkehrsintensive Einrichtung

Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die in Form von Einzelobjekten oder als räumlich und erschliessungstechnisch konzentrierte Anlagen mehr als 2'000 Fahrten (Hin- und Rückfahrten einzeln gezählt) des motorisierten Individualverkehrs pro Betriebstag erzeugen, gelten als verkehrsintensive Einrichtungen. Solche Bauten und Anlagen haben insbesondere infolge des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt und müssen deshalb im kantonalen Richtplan behandelt werden.

### **Vertikale Verdichtung**

Die vertikale Verdichtung ist eine Form der baulichen Verdichtung, bei der unter bestimmten Voraussetzungen über die in der Grundzone festgelegte Höhe, aber unterhalb der Hochhausgrenze von 30 m gebaut werden kann. Diese Form der Verdichtung soll in entsprechend geeigneten Gebieten das Flächenangebot zum Wohnen und Arbeiten erweitern.

### **Zersiedlung**

Aus raumplanerischer Sicht wird unter Zersiedlung ein rasches und ungeordnetes Siedlungsflächenwachstum von geringer Dichte verstanden. Damit verbunden sind diverse negative Begleiterscheinungen wie mangelhafte Siedlungsqualität, hoher Energieverbrauch, Verlust guter Ackerböden, Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und Gefährdung der Artenvielfalt. Dazu kommen hohe wirtschaftliche Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt von Infrastrukturanlagen.

### **Zwischennutzung**

Zwischennutzung bezeichnet den temporären und befristeten Gebrauch von Räumen und Freiflächen in der Zeit zwischen Aufgabe einer früheren und Realisierung einer zukünftigen Nutzung. Zwischennutzungen überbrücken Verwertungslücken meist ausserhalb einer hochwertigen Nachfrage. Kennzeichnend ist, dass die temporäre Aktivität nicht direkt mit der ursprünglichen oder zukünftigen Nutzung der Flächen zu tun hat.

## AH2 Verzeichnisse

## RECHTLICHE GRUNDLAGEN

## Bund

Nr.	Abk.	Titel
101	BV	Bundesverfassung
451	NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
451.12	VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
451.13	VIVS	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege
451.37	TwwV	Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung
700	RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
700.1	RPV	Raumplanungsverordnung
721.100		Bundesgesetz über den Wasserbau
721.00.1	WBV	Verordnung über den Wasserbau
730.01	EnV	Energieverordnung
814.01	USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
814.011	UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
814.012	StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
814.20	GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
814.201	GSchV	Gewässerschutzverordnung
814.41	LSV	Lärmschutz-Verordnung
814.318.142.1	LRV	Luftreinhalte-Verordnung
921.0	WaG	Bundesgesetz über den Wald
921.01	WaV	Verordnung über den Wald

Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter:

[www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html](http://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html)

## Basel-Stadt

Nr.	Abk.	Titel
111.100	KV BS	Kantonsverfassung
497.100		Gesetz über den Denkmalschutz
497.110	DPV BS	Verordnung betreffend die Denkmalpflege
724.100	NöRG	Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums
724.140		Allmendverordnung
730.100	BPG BS	Bau- und Planungsgesetz
730.110	BPV BS	Bau- und Planungsverordnung
730.150		Spezielle Bauvorschriften/ Bebauungspläne
730.310	PPV BS	Parkplatzverordnung
772.100	EnG BS	Energiegesetz
780.100	USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
780.200	UVPV BS	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt
781.200	LHV BS	Verordnung über die Lufthygiene
782.100	LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt
783.200		Kantonale Gewässerschutzverordnung
783.400		Gesetz über Grundwasserschutz-zonen
786.100		Abfallverordnung
789.100	NLG BS	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz
789.110	NLV BS	Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz
861.250		Verordnung betreffend den Wohnflächenanteil
911.600	WaG BS	Waldgesetz Basel-Stadt
911.610	WaV BS	Verordnung zum Waldgesetz Basel-Stadt
911.900		Gesetz über Freizeitgärten
912.500		Gesetz über die Fischerei
952.300		Zufahrtsverordnung

Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter: [www.gesetzessammlung.bs.ch](http://www.gesetzessammlung.bs.ch)

## WEITERE GRUNDLAGEN

- Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, 2012  
Bericht des Bundesrates über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, 2006  
Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone)  
Bevölkerungsstruktur, Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt  
Bevölkerungsszenarien, Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt  
BGE 129 II 321 Behandlung der Fahrenden in der Richtplanung, 2003  
BGE 1C\_539/2011 zu Schattenwurf  
BGE 99 Ia\_143 zu Schattenwurf  
Brandschutznorm, 2015  
Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung  
Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)  
Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)  
Denkmalverzeichnis Basel-Stadt  
Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof, 2014  
Entwicklungskonzept Fliessgewässer, 2002  
Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum Riehen, 2010  
Entwicklungsrichtplan Innenstadt, 2015  
Freiraumkonzept Basel, 2004  
Gestaltungskonzept Innenstadt, Planungshandbuch, 2015  
Hochhäuser in Basel – Grundlagen und Konzept, 2010  
Indikatorenbericht kantonaler Richtplan, 2017  
Kataster der belasteten Standorte Basel-Stadt  
Kataster der Störfallverordnung (Risikokataster) Basel-Stadt  
Kommunaler Richtplan Bettingen, 2003  
Kommunaler Richtplan Riehen, 2003  
Konzept zur Entwicklung einer nachhaltigen Landwirtschaft im Kanton Basel-Stadt, 2002  
Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», 2010  
Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Basel  
Legislaturplan Basel-Stadt 2017–2021  
Leitbild Riehen 2016–2030  
Luftfahrtpolitische Bericht des Bundes von 2004  
Luftreinhalteplan beider Basel  
Masterplan Campus Gesundheit (RRB vom 7. Juni 2011)  
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)  
Naturschutzkonzept Basel-Stadt (RRB vom 29. Mai 1996)  
Naturschutzkonzept Riehen, 1996  
ÖV-Programm BS  
Raumentwicklungskonzept Nordwest+, 2011  
Raumkonzept 3Land, 2015  
Raumkonzept Schweiz, 2013  
Regionalplan Landschaft beider Basel, 1976  
Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF), 1992  
Sachplan Verkehr  
Strategiebroschüre Gemeinderat Bettingen 2015–2019  
Teilrichtplan Velo, 2013  
Trinationaler Eurodistrict Basel – TEB, Konzept und Planungen  
Waldentwicklungsplan Basel-Stadt (WEP BS), 2004  
Wohnanteilplan Stadt Basel  
Zonenplan Gemeinde Bettingen  
Zonenplan Gemeinde Riehen  
Zonenplan Stadt Basel
- Die Grundlagen können im Internet abgerufen werden unter: [www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)

## ABKÜRZUNGEN

A	Agglomerationsprogramm	F	Frankreich
A2/A3	Autobahn 2/Autobahn 3	FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
ABAC	Autobahnanschluss Basel City	FFF	Fruchtfolgefleichen
ABS	Ausbautrecke	FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
AP	Angebotsplanung		
ARA	Abwasserreinigungsanlage	GB	Güterbahnhof
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung	Gde.	Gemeinde
ASTRA	Bundesamt für Strassen	GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
AUE	Amt für Umwelt und Energie	GSchV	Gewässerschutzverordnung
AV	Anhang Verzeichnisse		
AW	Alarmwert		
.....			
B	Bettingen	IBA	Internationale Bauausstellung
B+R	Bike and Rail	IC	Intercity
Bad.	Badischer	IGW	Immissionsgrenzwert
BAFU	Bundesamt für Umwelt	IKSR	Internationale Kommission zum Schutze des Rheins
BAK	Bundesamt für Kultur	ISOS	Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz
BAV	Bundesamt für Verkehr	IWB	Industrielle Werke Basel
BGE	Bundesgerichtsentscheid		
BGF	Bruttogeschosfläche	K	Konzeptkarten
Bf.	Bahnhof	KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
BL	Basel-Landschaft	KEB	Kunsteisbahn
BPG	Bau- und Planungsgesetz	KJPK	Kinder- und Jugendpsychiatrische Klinik
BPV	Bau- und Planungsverordnung	KV BS	Kantonsverfassung Basel-Stadt
BS	Basel-Stadt	KV	Kombinierter Verkehr
BV	Bundesverfassung	KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement	kW	Kilowatt
.....			
C	Celsius	L	Güterlogistikareal
CH	Schweiz	L <sup>H</sup>	Standorte Güterlogistik: Hafen
CHF	Schweizer Franken	L <sup>T</sup>	Standorte Güterlogistik: Terminal
		L <sup>HB</sup>	Standorte Güterlogistik: Hafenbahnhof
.....			
D	Deutschland	Lkw	Lastkraftwagen
DB	Deutsche Bahn	LRV	Luftreinhalteverordnung
dBA	Dezibel A-Bewertung	LSV	Lärmschutzverordnung
DSchG	Gesetz über den Denkmalschutz	LV	Langsamverkehr
DSchV	Verordnung zum Gesetz über den Denkmalschutz		
DV	Dienstleistungsvereinbarung	M	Mobilität
.....			
E	Einleitung	MIV	Motorisierter Individualverkehr
EAP	EuroAirport		
EC	Eurocity	N2	Nationalstrasse 2
ED	Erziehungsdepartement	NASAK	Nationales Sportanlagenkonzept
EKD	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege	NBS	Neubaustrecke
ELBA	Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil	NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
EnG	Energiegesetz	NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission	NL	Natur und Landschaft
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule	NLG BS	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Kanton Basel-Stadt
.....			
		OGB	Ornithologische Gesellschaft Basel
		ÖV	Öffentlicher Verkehr

.....  
P+R Park and Rail  
PEZA Provisorisch erweiterte Zollanlage  
PK50 Pixelkarte 1:50'000 (gescannte Landeskarte)  
PW Planungswert  
.....

R Riehen  
REHAB Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirn-  
verletzte  
RISKO Kommission für Risikobeurteilung  
RPG Bundesgesetz über die Raumplanung  
(Raumplanungsgesetz)  
RPV Raumplanungsverordnung  
RRB Regierungsratsbeschluss  
RSMVA Regionale Sondermüll-Verbrennungsanlage  
.....

S Siedlung  
SBB Schweizerische Bundesbahnen  
SIL Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt  
SIP Switserland Innovation Park Basel Area  
SNCF Société nationale des chemins de fer français  
SNUP Spezielle Nutzungspläne  
SO Solothurn  
SRH Schweizerische Rheinhäfen  
ST Strategie  
StatA Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt  
StFV Störfallverordnung  
.....

TEB Trinationaler Eurodistrict Basel  
TER Trains express régionaux  
TGV Train à grande vitesse  
TRP Teilrichtplan  
.....

UPK Universitäre Psychiatrische Kliniken  
USB Universitätsspital Basel  
USG Bundesgesetz über den Umweltschutz  
USG BS Umweltschutzgesetz Basel-Stadt  
UVP Umweltverträglichkeitsprüfung  
UVPV Verordnung über die Umweltverträglich-  
keitsprüfung  
.....

VE Ver- und Entsorgung  
VISOS Verordnung über das Bundesinventar der  
schützenswerten Ortsbilder der Schweiz  
.....

WaG Waldgesetz  
WaV Verordnung zum Waldgesetz  
WBG Bundesgesetz über den Wasserbau  
WBV Verordnung über den Wasserbau (Bund)  
WEP Waldentwicklungsplan  
.....

ZH Zürich  
.....

## FOTODOKUMENTATION

*A. Biondo*  
St. Johannis-Park.

*Bau- und Verkehrsdepartement*  
Erlenmatt, Blick von Norden, Luftbild; Wohnhochhaus,  
Steinentorberg; Luzernerring-Brücke, Blick Richtung Loth-  
ringerplatz; Dreirosenanlage; Stadttheater mit Tinguely-  
Brunnen; Reiher, Park im Grünen; S-Bahn-Haltestelle Drei-  
spitz; Autobahn A2; Abfallberge, Recycling; Recyclingpark  
Schlachthofstrasse; Holzkraftwerk; ARA in Kleinhüningen;  
Kehrichtverbrennungsanlage Basel; Münsterplatz.

*Bilddatenbank Kanton Basel-Stadt*  
EuroAirport (EAP), Basel/Mulhouse/Freiburg; Riehen,  
Lange Erlen

*N. Bräuning*  
Regiomodell, Blick von Osten.

*Comet*  
Basel, Luftbild.

*Dokumentationsstelle Gemeinde Riehen, M. Junck*  
Riehen, Dorfkirche.

*M. Eggimann*  
Aeschenplatz, Blick von Westen, Luftbild.

*C. Flierl*  
Güterstrasse, Blick Richtung Heiliggeistkirche;  
Viaduktstrasse, Elsässertor.

*IWB*  
Holzkraftwerk.

*S. Käser*  
Landschaftspark Wiese.

*Standortmarketing Basel*  
Staats- und Regio-Fahne







Impressum

UMSCHLAGSBILD

Foto

**Julian Salinas Fotografie, Basel**  
**Blick vom Bruderholz auf die Stadt**

Karte

**Ausschnitt aus der Karte des kantonalen Richtplans**

© 2020

**Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (BVD)**  
**Städtebau & Architektur, Planungsamt**

Planungskommission

**Martin Sandtner**, (Vorsitz), BVD Planungsamt  
**Vera Feldges**, BVD Rechtsabteilung  
**Susanne Fischer**, BVD Planungsamt, Raumentwicklung  
**Bernhard Frey Jäggi**, JSD Verkehr  
**Marco Greiner**, PD Staatskanzlei  
**Alain Groff**, BVD Amt für Mobilität  
**Stephan Hug**, ED Zentrale Dienste  
**Simon Kettner**, BVD Amt für Mobilität  
**Lukas Ott**, PD Kantons- und Stadtentwicklung  
**Ueli Mauch**, Gemeinde Bettingen, Gemeinderat  
**Sebastian Olloz**, Gemeinde Riehen, Ortsplanung  
**Barbara Rentsch**, FD Immobilien Basel-Stadt  
**Paul Svoboda**, WSU Amt für Umwelt und Energie  
**Emanuel Trueb**, BVD Stadtgärtnerei  
**Michael Tschäni**, GD Planungskoordination  
**Claus Wepler**, WSU Generalsekretariat

Projektleitung und Redaktion

**Bettina Rahuel**, BVD Planungsamt, Raumentwicklung

Gestaltungskonzept

**Porto Libro, Beat Roth, Basel**

Druck

**buysite ag, Basel**

Bezug

**Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt**  
**Städtebau & Architektur, Planungsamt**  
Dufourstrasse 40, 4001 Basel  
Telefon +41 (0)61 267 92 25  
[www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)





Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur, Planungsamt  
Dufourstrasse 40, 4001 Basel  
Telefon +41 (0)61 267 92 25  
[www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)