



*Entwurf für die
öffentliche Vernehmlassung*



STADTTEILRICHTPLAN
GUNDELDINGEN



Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Auftrag	4
1.2	Zweck des Stadtteilrichtplans Gundeldingen	4
1.3	Inhalt des Stadtteilrichtplans	5
1.4	Form des Stadtteilrichtplans	6
1.5	Verbindlichkeit des Stadtteilrichtplans	7
1.6	Stand der Koordination	8
1.7	Aktualisierung des Stadtteilrichtplans	8
1.8	Finanzierung	9
1.9	Monitoring und Controlling	9
2	Ausgangslage und Vorgehen	11
2.1	Perimeter	12
2.2	Geschichte des Quartiers	14
2.3	Politische Ausgangslage	15
2.4	Grundlagen, Konzepte, Projekte	17
2.5	Entwicklungsplanungen	23
2.6	Herangehensweise und Organisation	26
2.7	Partizipation zum Stadtteilrichtplan	27
3	Analyse und Handlungsbedarf	29
3.1	Ausgangssituation Nutzungen	31
3.2	Handlungsbedarf Nutzungen	32
3.3	Ausgangssituation Freiräume	32
3.4	Handlungsbedarf Freiräume	34
3.5	Ausgangssituation Mobilität	34
3.6	Handlungsbedarf Mobilität	35
4	Stossrichtungen	37
4.1	Stossrichtungen Nutzungen	38
4.2	Stossrichtungen Freiräume	38
4.3	Stossrichtungen Mobilität	39
5	Konzept und Zielbilder	41
5.1	Konzeptteil Nutzungen	42
5.2	Konzeptteil Freiräume	47
5.3	Konzeptteil Mobilität	57
5.4	Synthese (Gesamtkarte)	68
6	Objektblätter	69
7	Langfristige Optionen	123
7.1	Velogegenverkehr in der Dornacherstrasse	124
7.2	Optimierte Busanbindung	125
7.3	Verkehrsentlastung Güterstrasse	125
	Anhang	127



↔ SBB CFF FFS

Meda Markt

SBB CFF FFS

Meda Markt



VIVI KOLA
DIE SCHWEIZER KOLA SEIT 1938

COFFEE
▶ TO GO!

*Frisch gezapftes
Beer*

**SCHÖNER
INNENHOF**

Einleitung

1.1	Auftrag	4
1.2	Zweck des Stadtteilrichtplans Gundeldingen	4
1.3	Inhalt des Stadtteilrichtplans	5
1.4	Form des Stadtteilrichtplans	6
1.5	Verbindlichkeit des Stadtteilrichtplans	7
1.6	Stand der Koordination	8
1.7	Aktualisierung des Stadtteilrichtplans	8
1.8	Finanzierung	9
1.9	Monitoring und Controlling	9



1.1 Auftrag

Der Regierungsrat unterstützt die weitere Steigerung der Lebensqualität und Stärkung der Standortattraktivität im Lebensraum Gundeldingen. Mit seiner Zielsetzung im Legislaturplan 2013 – 2017 hat er gemäss Schwerpunkt «Urbane Standortqualität» mit der Massnahme «Stadtentwicklung Basel Süd/Gundeli Plus» festgelegt, unter Einbezug von Quartier und Gewerbe qualitative Verbesserungen des Wohnumfelds und das Schaffen von neuen Grünflächen anzustreben.

Des Weiteren hatte sich der Regierungsrat dazu verpflichtet, für die raumwirksamen Vorhaben im Lebensraum Gundeldingen einen für die kantonalen Behörden verbindlichen, detaillierten Stadtteilrichtplan Gundeldingen zu erlassen. Dieser Teilrichtplan sollte nach kantonalem Richtplan (Objektblatt S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets, 2. Planungsanweisung) bis Juni 2019 auf der Grundlage von § 94 Abs. 2 Bau- und Planungsgesetz erstellt werden.

Der Regierungsrat hat das Bau- und Verkehrsdepartement beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Departementen, insbesondere mit dem Präsidialdepartement, einen Stadtteilrichtplan zu erarbeiten und diesen bis 2019 dem Regierungsrat zum Erlass vorzulegen (Regierungsratsbeschluss [RRB] vom 10. Juni 2014). Als partizipatives und partnerschaftliches Abschlussprojekt der Schwerpunkt-massnahme «Stadtentwicklung Gundeli Plus» bündelt der Stadtteilrichtplan Gundeldingen die Ergebnisse vergangener Arbeiten und neuer Erkenntnisse unter Einbezug der Quartierinteressen. Der Stadtteilrichtplan leistet eine wichtige Grundlage zur weiteren Steigerung der Qualitäten in den Bereichen Nutzungen, Freiräume und Mobilität in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

1.2 Zweck des Stadtteilrichtplans Gundeldingen

Richtpläne zeigen, 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 Aufgabe zu erfüllen (Art. 8 RPG). Dieser Mindestinhalt setzt voraus, dass die Behörden für die Erstellung ihrer Richtpläne in den Grundzügen bestimmen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll (Art. 6 RPG). Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen beschreibt die erwünschte räumliche Entwicklung des Lebensraumes Gundeldingen und fördert die verwaltungsinterne interdepartementale sowie die externe Zusammenarbeit. Er hat den Status eines kommunalen Teilrichtplans. Er konkretisiert die bestehenden kantonalen Planungsinstrumente im Perimeter des Lebensraumes Gundeldingen und koordiniert die auf engstem Raum konzentrierten Bedürfnisse und komplexen Zusammenhänge. Die Vorschriften über den kantonalen Richtplan gelten für weitere Richtpläne und somit für den vorliegenden Stadtteilrichtplan Gundeldingen sinngemäss (§ 78 BPV).

Die Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung des Lebensraumes Gundeldingen sind im Stadtteilrichtplan in Form von strategischen Aussagen mit behördenverbindlichen Stossrichtungen (→ Kapitel 4) und erläuternden Konzeptteilen (→ Kapitel 5) dargelegt. Die Objektblätter konkretisieren diese Aussagen für den jeweiligen Ort mit Planungsgrundsätzen und Planungsanweisungen und zeigen auf, wie die Ziele mit welchen Massnahmen in welcher Frist erreicht werden (→ Kapitel 6).

Die Umsetzung und Konkretisierung der Inhalte aus dem Stadtteilrichtplan erfolgt in parallelen oder anschliessenden separaten Verfahren und Projekten.

1.3 Inhalt des Stadtteilrichtplans

Stadtteilrichtplan Gundeldingen – für mehr Wohnraum und Arbeitsplätze, mehr Freiräume und kürzere Wege

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Der Stadtteilrichtplan übernimmt die aktuellsten Planungsinhalte aus den übergeordneten Planungsinstrumenten, wie zum Beispiel dem kantonalen Richtplan oder dem Teilrichtplan Velo sowie weiteren Grundlagen (→ Kapitel 2.4). Als Koordinationsinstrument stimmt der Stadtteilrichtplan zudem die aktuellsten Ergebnisse aus den Arealentwicklungen (→ Kapitel 2.5) mit den Inhalten aus allen drei Themenbereichen ab.

Mehr Wohnraum und Arbeitsplätze

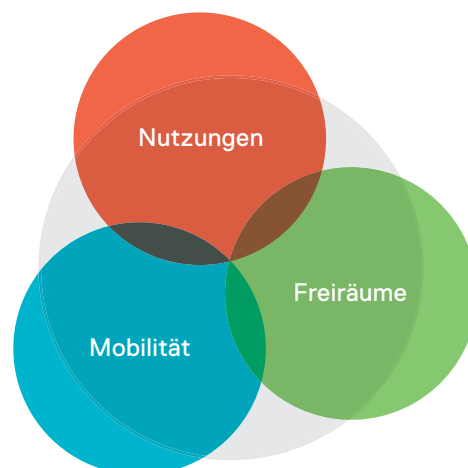
Der Stadtteilrichtplan zeigt die gewünschte Zentrumsentwicklung im Quartier auf. Die Güterstrasse als lineares Quartierzentrum soll weiterentwickelt werden und verbindet die übergeordneten Zentren beim Bahnhof Basel SBB und beim Dreispitz Nordspitze. In den Transformationsgebieten im Dreispitz, «Am Walkeweg» und rund um den Bahnhof Basel SBB ist das Entwicklungspotenzial am grössten; diese Chance soll fürs Quartier genutzt werden. Dort entstehen zusätzlicher Wohnraum und neue Arbeitsplätze. Somit wird das Quartier Gundeldingen sozusagen über die Quartiergrenzen hinaus, vorrangig in Richtung Osten erweitert.

Mehr Freiräume

Neben den Neuzuzügern profitieren auch die heutige Quartierbevölkerung von den neuen, grosszügigen Grün- und Freiräumen auf dem Areal Dreispitz Nordspitze. Die bestehenden Grün- und Freiräume werden gezielt nach zugeordneten Nutzergruppen und Funktionsschwerpunkten weiterentwickelt und saniert. Auch kleine Grün- und Freiräume werden ansprechender gestaltet und leisten einen Beitrag für eine verbesserte Grün- und Freiraumsituation im Quartier. Zudem werden weitere Strassenbegrünungen geprüft, welche einen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leisten.

Kürzere Wege

Die Verbindungen in die Innenstadt und zu den angrenzenden Quartieren werden verbessert und gestalterisch aufgewertet. Besonders beim Bahnhof Basel SBB werden durch grosszügigere und zusätzliche Verbindungen eine verbesserte Querungssituation des Gleisfeldes und eine bessere Anbindung an die Innenstadt erreicht. Ausserdem sollen die Längsachsen Gundeldinger-, Dornacher- und Güterstrasse einfacher querbar sein. Mit der Förderung von Quartierparkings soll die Allmend entlastet werden. Die ÖV-Erschliessung wird überprüft und optimiert und mehrere Verkehrsknoten werden übersichtlicher, sicherer und attraktiver organisiert werden.



Die inhaltlichen Grundpfeiler des Stadtteilrichtplans Gundeldingen bilden die drei Bausteine Nutzungen, Freiräume sowie Mobilität.

- Der Baustein Nutzungen wurde im Rahmen des Stadtteilrichtplanes neu erarbeitet.
- Der Baustein Freiräume wurde vorgängig in einem Teilprojekt «Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen» erarbeitet und bereits veröffentlicht.
- Der Baustein Mobilität wurde im Rahmen des Stadtteilrichtplanes aufbauend auf bestehenden Grundlagen weiterentwickelt.

1.4 Form des Stadtteilrichtplans

Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen weist gemäss den Anforderungen von Art.6 RPV an einen Richtplan folgende Gliederung auf:

1	Einleitung	Überblick über Zweck, Form, Inhalt, Funktion und Verbindlichkeit
2	Ausgangslage und Vorgehen	Überblick über Ergebnisse der Ausgangslage, Vorgehen, Analyse, Partizipation und Querbezüge zu Vorhaben, die für die räumliche Entwicklung des Lebensraumes Gundeldingen relevant sind
3	Analyse und Handlungsbedarf	
4	Stossrichtungen	Essenz der Richtplanaussagen Zusammenfassung der Ziele des Regierungsrats betreffend die angestrebte Entwicklung des Lebensraumes Gundeldingen
5	Konzept und Zielbilder	Räumliche Verortung der Stossrichtungen im Lebensraum Gundeldingen Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung
6	Objektblätter Planungsgrundsätze Planungsanweisungen Örtliche Festlegungen	Zusammensetzung der raumrelevanten Aussagen mit Handlungsbedarf, gegliedert in 11 Objektblättern
7	Langfristiger Ausblick	Überblick über die langfristigen Optionen
8	Anhang	Weitere Materialien
	Richtplankarte Richtplanaussagen	Gesamtkarte (liegt dem Bericht lose bei)

1.5 Verbindlichkeit des Stadtteilrichtplans

Mit der Genehmigung durch den Regierungsrat wird der Stadtteilrichtplan verbindlich für alle kantonalen Behörden. Da es sich um ein Raumplanungsinstrument handelt, richtet er sich aber in erster Linie an Behörden mit raumwirksamen Aufgaben. Für Private und für die Wirtschaft ist der Stadtteilrichtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die räumlichen Absichten und Interessen der Behörden; er beeinflusst dementsprechend indirekt alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

Für die Behörden verbindlich sind folgende Beschlussinhalte des Stadtteilrichtplans:

- die Richtplanaussagen in der Gesamtkarte, welche die verbindlichen Aussagen des Stadtteilrichtplans in ihrem räumlichen Zusammenhang darstellen;
- die farblich markierten Abschnitte in den Richtplantexten:

Strategie (→ Kapitel 4)

Stossrichtungen

Objektblätter (→ Kapitel 6)

Planungsgrundsätze

Planungsanweisungen

Örtliche Festlegungen

Die übrigen Bestandteile des Stadtteilrichtplans, soweit sie nicht als Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung markiert sind, gelten als Erläuterungen, so auch die Ausgangslage in der Richtplankarte. Soweit nötig, wird in den Objektblättern auf den Koordinationsbedarf und die zu erfolgenden nächsten Schritte hingewiesen.

1.6 Stand der Koordination

Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen berücksichtigt unterschiedliche Planungsstände. Die heutige Situation stellt die Ausgangslage dar; diese umfasst die vorhandenen oder in Ausführung befindlichen Bauten und Anlagen und berücksichtigt die rechtskräftigen Planungen des Kantons.

Die Richtplanvorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien eingeteilt:

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.

ZWISCHENERGEBNISSE

Der Richtplan zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzuziehen 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 ein Konsens erreichbar ist.

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.

1.7 Aktualisierung des Stadtteilrichtplans

Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen wird hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten als ein strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument des Regierungsrates eingesetzt. Alle durch ihn gebundenen Behörden können jederzeit die Überprüfung oder die Änderung des Stadtteilrichtplans verlangen. Auch Private können beim Regierungsrat den Antrag stellen, den Stadtteilrichtplan zu überprüfen. Neue Vorhaben sind der zuständigen Fachstelle im Bau- und Verkehrsdepartement (Städtebau & Architektur > Planungsamt > Raumentwicklung) zu melden. Das Bau- und Verkehrsdepartement entscheidet über die Relevanz für den Stadtteilrichtplan und schlägt dem Regierungsrat das Vorgehen vor. Der Regierungsrat entscheidet.

Das RPG 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). Dies ist der Fall, 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 Vororientierung oder Zwischenergebnisse formuliert sind, oder das Bezeichnen von neuen Zielen oder Grundsätzen (nicht abschliessend).

Sowohl Überarbeitungen als auch Anpassungen nimmt der Regierungsrat unter Abwägung aller raumrelevanten Interessen nach Durchführung der entsprechenden Mitwirkungsverfahren vor.

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.

1.8 Finanzierung

Aus dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen resultieren keine direkten Kosten. Diese könnten allenfalls aufgrund einer Empfehlung entstehen, ein Konzept auszuarbeiten oder eine Studie durchzuführen, beispielsweise durch die Prüfung der Ausweitung der Pausenhoföffnungszeiten (→ Kapitel 3.3). Die entsprechenden Aufwendungen werden via ordentliches Budget finanziert.

Wie ein konkretes Projekt finanziert wird, ist nicht Angelegenheit des Stadtteilrichtplans; Entscheide dazu fallen im Rahmen der Projekte mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung. Der Stadtteilrichtplan enthält deshalb – ausser allgemein gehaltenen Hinweisen – keine Finanzierungsangaben.

1.9 Monitoring und Controlling

Der Erfolg des Stadtteilrichtplans Gundeldingen wird periodisch überprüft. Das Controllingverfahren überprüft alle vier Jahre, ob die im Stadtteilrichtplan festgelegten Zielsetzungen erreicht und ob die in den Objektblättern geplanten Massnahmen umgesetzt wurden.

Das Controllingverfahren für den Stadtteilrichtplan Gundeldingen unterscheidet zwischen dem Zielerreichungs-Controlling und dem Vollzugs-Controlling.

Mit der Kontrolle des Vollzugs wird die Umsetzung der zur Erreichung der strategischen Ziele definierten Planungsanweisungen überprüft. Als Grundlage zur Überprüfung der Zielerreichung dienen ein Indikatorenset des Statistischen Amtes sowie die Bevölkerungsbefragungen.



Ausgangslage und Vorgehen

2.1	Perimeter	12
2.2	Geschichte des Quartiers	14
2.3	Politische Ausgangslage	15
2.3.1	Legislaturziele und Schwerpunkte RR	15
2.3.2	Verkehrspolitisches Leitbild	16
2.3.3	Politische Vorstösse	16
2.4	Grundlagen, Konzepte, Projekte	17
2.4.1	Richtpläne	18
2.4.2	Nutzungsplanung	19
2.4.3	Tram- und Busplanung	19
2.4.4	Strassennetzplanung	20
2.4.5	Bahnplanung	21
2.4.6	Konzepte	21
2.4.7	Inventare	22
2.5	Entwicklungsplanungen	23
2.5.1	Dreispietzareal: Nordspitze und Mitte	24
2.5.2	Arealentwicklungen «Am Walkeweg» und «Am Depot Dreispitz»	24
2.5.3	Areal Bahnhof Süd (SBB)	25
2.5.4	Stadtraum Bahnhof SBB	25
2.5.5	Nauentor	25
2.6	Herangehensweise und Organisation	26
2.6.1	Integrale Herangehensweise	26
2.6.2	Organisation	26
2.6.3	Grober Zeitplan	26
2.7	Partizipation zum Stadtteilrichtplan	27
2.7.1	Rahmenbedingungen	27
2.7.2	Einbezug der Quartierinteressen	27
2.7.3	Prüfung der Quartierinteressen	28
2.7.4	Geplante Mitwirkung in der Umsetzungsphase	28



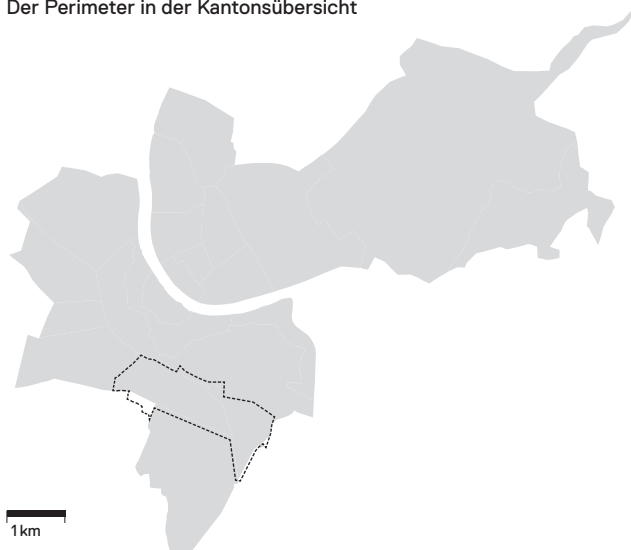
2.1 Perimeter

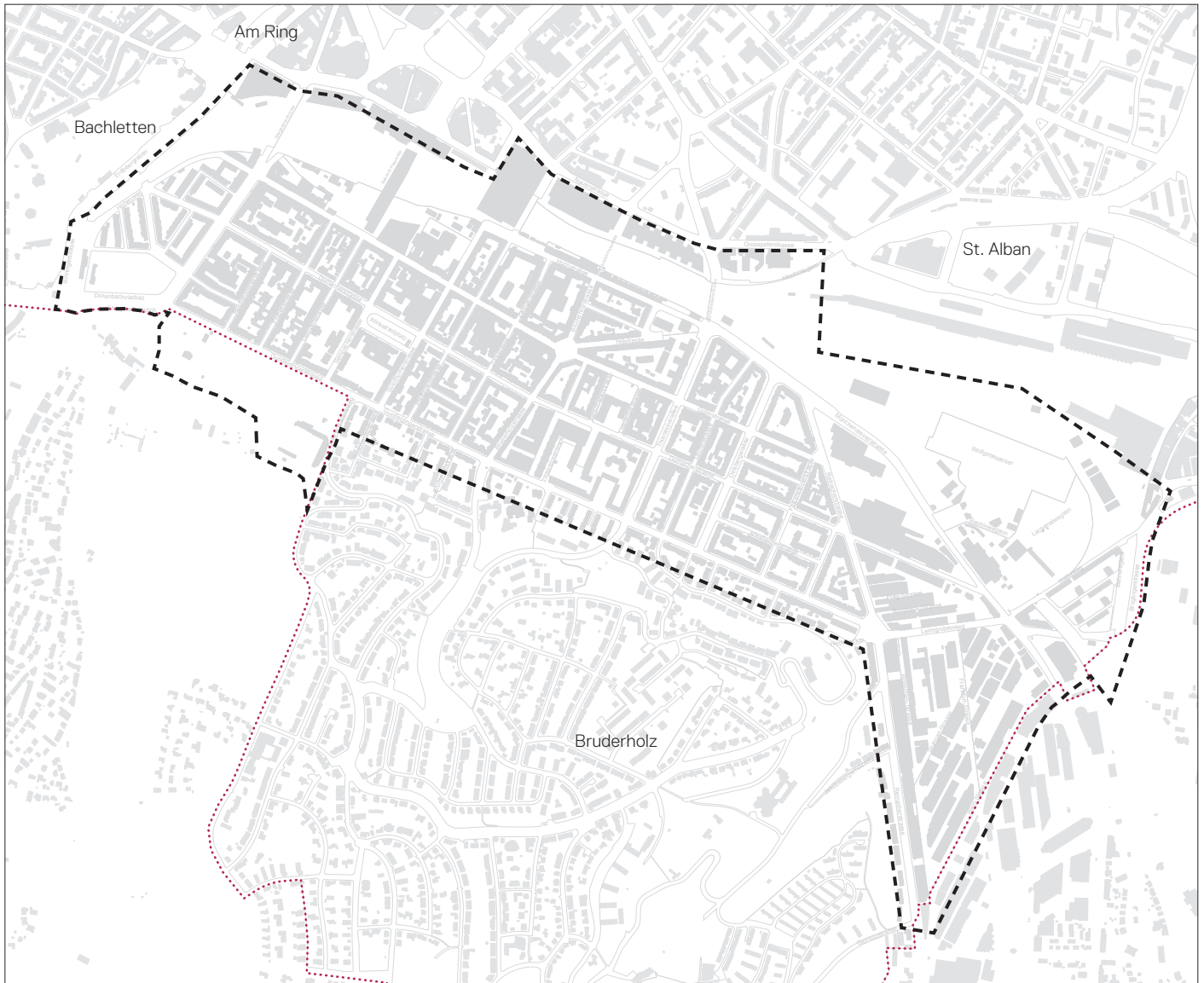
Die offizielle Quartiereinteilung grenzt den Dreispitz und das Bruderholz klar vom Gundeldinger Quartier ab. Obwohl die Bebauungstypologie ändert, sind das Bruderholzquartier und der Dreispitz baulich nahtlos mit dem Gundeldinger Quartier verbunden.

Erst seit 2009 wird der «Lebensraum Gundeldingen» inklusive Dreispitz und Fuss des Bruderholzes definiert. Der Perimeter des Stadtteilrichtplans Gundeldingen umfasst das Wohnviertel Gundeldingen (gemäss Definition des Statistischen Amtes). Um alle relevanten Bereiche miteinbeziehen zu können und um den funktionalen Verflechtungen des Quartiers Rechnung zu tragen, wurden zusätzlich die angrenzenden Gebiete Dreispitz, «Am Walkeweg», Margarethenpark und das Gebiet um die Gleisanlagen von/zum Bahnhof Basel SBB miteinbezogen. Die Bereiche, die nördlich der Gleisanlagen liegen (z.B. die Markthalle oder die Nauenstrasse), sowie die Bereiche ausserhalb des Kantonsgebiets fliessen im Sinne eines Betrachtungsperimeters in die Arbeiten ein, das heisst, hier werden keine Massnahmen vorgenommen.

Im Bericht wird der Perimeter «Lebensraum Gundeldingen» auch mit Quartier abgekürzt. Die Bezeichnung schliesst jedoch den gesamten Lebensraum Gundeldingen ein. Sofern nur das Quartier Gundeldingen gemäss statistischer Abgrenzung gemeint ist, wird ausdrücklich die Schreibweise «Quartier Gundeldingen» bzw. «Gundeldinger Quartier» verwendet.

Der Perimeter in der Kantonsübersicht





- Perimeter
- Kantonsgrenze

2.2 Geschichte des Quartiers

Um 1860: Das Wohnviertel Gundeldingen hat seinen Namen vom ehemaligen Gundeldinger Feld erhalten, auf welchem das gesamte Gebiet gebaut wurde. Mit der Eröffnung des Centralbahnhofs 1860, des heutigen Bahnhofs Basel SBB, setzte ein starker Entwicklungsdruck ein.

1860 – 1875: Mit der ersten Stadterweiterung und dem Schleifen der Stadtmauern konnte das Siedlungsgebiet erstmals deutlich vergrössert werden. 1872 kaufte die Süd-deutsche Immobilien-Gesellschaft aus Mainz das heutige West-Gundeldingen und legte einen Bebauungsplan vor, welcher vom Grossen Rat bewilligt wurde. Gemäss diesem Plan erfolgte die Entwicklung des Quartiers. Mit der Industrialisierung strömten immer mehr Menschen in die Stadt, sodass das ehemals grüne Areal mit Wohnungsbauten besiedelt wurde. Zunächst konzentrierte sich die Entwicklung auf die Hauptachsen. Die typische schachbrettartige Struktur der Strassen entstand.

1875 – 1950: Die Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs und der industriellen Entwicklung liess auch Basels Bevölkerung wachsen. Es wurde immer mehr Wohnraum benötigt. In den 1880er-Jahren entwickelte sich insbesondere das Zentrum des Gundeldinger Quartiers, bevor in den 1890er-Jahren die Unterteilung der grossen Parzellen durch die heutige Strassenstruktur erfolgte. Bis 1920 war das Gundeldinger Quartier weitestgehend überbaut. Nur Bereiche am östlichen Rand folgten erst etwas später. Die gründerzeitliche Stadtstruktur ist durch eine enge Blockrandbebauung charakterisiert, wobei die grossen Hofräume oft auch bebaut sind. 1920 wohnten insgesamt 18'213 Personen im Gundeldinger Quartier.

Siegfriedkarte 1880

200m



2.3 Politische Ausgangslage

1950 – 1975: Es begannen die Boomjahre, in denen auch die Bauwirtschaft blühte. Es wurden vermehrt historische Gebäude abgerissen und durch Neubauten ersetzt. So auch im Gundeldinger Quartier. Ein grosser Bevölkerungszuwachs ab den 1960er-Jahren führte zu einem gestiegenen Wohnraumbedarf. Infolgedessen wichen zahlreiche Häuser Neubauten mit vermehrt kleinen Wohnungen. Die Bevölkerung der Stadt Basel erreichte 1969/1970 ihren Höchststand mit rund 216'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und im Quartier Gundeldingen betrug die Einwohnerzahl rund 21'500 (Stand 1970).

1975 bis heute: Das Siedlungsgebiet weist auch heute nur wenige kleine Grünanlagen auf, grenzt aber unmittelbar an den Margarethenpark und die unbebauten Bereiche des Bruderholzes. 2006 – 2008 wurde die Güterstrasse saniert und neugestaltet, dadurch wurde die Aufenthaltsqualität verbessert und die Attraktivität der Strasse erhöht. Durch die Fertigstellung der Fussgängerpasserelle sowie der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist das Quartier nun besser mit der Innenstadt verbunden. Ursprünglich als Quartier hinter den Gleisen bezeichnet, hat sich das Gundeldingen positiv in ein aufstrebendes und beliebtes Wohn- und Geschäftsviertel gewandelt. Diese Entwicklung macht sich im Quartier in Form von neu entstandenen Bauten und neuen Nutzungen und Sanierungen augenfällig erkennbar. Mit markanten Neubauten wie dem Südpark und dem Meret Oppenheim Hochhaus veränderte sich das Gesicht der Südseite des Bahnhofs Basel SBB. Die Entwicklung geht weiter und befindet sich bereits in der Planung (→ Kapitel 2.5).

2.3.1 LEGISLATURZIELE UND SCHWERPUNKTE RR
Der Regierungsrat setzt mit dem Legislaturplan 2017 – 2021 seine politischen Schwerpunkte und zeigt auf, wie er mit aktuellen Herausforderungen, wie der wachsenden Mobilität, den Folgen des Klimawandels und dem Aufkommen neuer Sicherheitsfragen umgehen will. Hierfür wurden als übergeordnetes Leitbild zwölf Legislaturziele definiert. Von besonderer Bedeutung ist dabei die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, da sie zum Erreichen der Ziele essenziell ist. Diese 12 Ziele mit den dazugehörigen Massnahmen stehen in der Legislatur 2017 – 2021 im Zentrum:

1. Der Kanton Basel-Stadt ist als starkes Zentrum anerkannt.
2. Der Kanton Basel-Stadt bleibt ein erfolgreicher Wirtschaftsstandort.
3. Der Kanton Basel-Stadt ist der Kern einer innovativen Wissensregion.
4. Der gesellschaftliche Zusammenhalt ist gut.
5. Der Kanton Basel-Stadt ist bestens erreichbar.
6. Der Kanton Basel-Stadt ermöglicht Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse.
7. Der Kanton Basel-Stadt löst seine Umweltaufgaben.
8. Das Kulturangebot ist vielfältig und erstklassig.
9. Die Gesundheitsversorgung ist hochwertig, bezahlbar und für alle zugänglich.
10. Der Kanton Basel-Stadt verfügt über einen hohen Sicherheitsstandard.
11. Das System der sozialen Sicherung bleibt anpassungsfähig und akzeptiert.
12. Der Service public ist modern und kundenfreundlich.

Für das Quartier Gundeldingen sind vor allem die Ziele 5 und 6 von Relevanz. Durch die Lage unmittelbar am Bahnhof Basel SBB ist das Quartier sehr gut erreichbar und an den ÖV angebunden. Die gute Erreichbarkeit ist eines der grossen Standortvorteile vom Quartier. Das Entstehen von neuem Wohnraum in den Transformationsgebieten des Perimeters (→ Kapitel 2.5) trägt massgeblich zur Erreichung von Ziel 6 des Legislaturplans bei.

2.3.2 VERKEHRSPOLITISCHES LEITBILD

Der Regierungsrat hat das verkehrspolitische Leitbild des Kantons Basel-Stadt am 16. Juni 2015 verabschiedet und damit den Verkehrsplan aus dem Jahr 2001 als behördenverbindliche Absichtserklärung ersetzt. Das verkehrspolitische Leitbild orientiert sich an vier übergeordneten Zielen: «Gute Erreichbarkeit sicherstellen», «Lebensqualität erhöhen», «Verkehrssicherheit erhöhen» und «Kosteneffizienz sicherstellen». Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen berücksichtigt alle vier. Von den strategischen Schwerpunkten sind für den Stadtteilrichtplan insbesondere folgende relevant:

- Lücken im Fuss- und Veloroutennetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten.
- ÖV-Angebot (Bahn, Tram, Bus) grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen.
- Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften.
- Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen.

2.3.3 POLITISCHE VORSTÖSSE

Es sind einige politische Vorstösse hängig. Nach der Sistierung des Verkehrskonzepts können deren Anliegen voraussichtlich nur teilweise erfüllt werden. Noch offene Vorstösse betreffen die Erschliessung Dreispitz Nordspitze mit dem Tram vom und zum Quartier Gundeldingen. Die optimale Erschliessung des Dreispitz ist im Objektblatt 11 enthalten. Des Weiteren gilt es im Bereich Dreispitz – St. Jakob sichere Veloführungen umzusetzen. Hierzu wird aktuell eine Vorstudie erarbeitet. Eine weitere Umsetzung von Tempo 30 ist ebenfalls Bestandteil des Stadtteilrichtplans und die Anliegen aus dem Workshop «Welchen Verkehr wollen wir im Gundeli?» sind eingeflossen.

2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte

Als koordinierendes Instrument weist der Stadtteilrichtplan Gundeldingen eine Reihe von Querbezügen zu anderen Planungsinstrumenten, Gesetzen und Konzepten auf. Diese bilden die Grundlage und gelten, falls behördenverbindlich, auch für den Stadtteilrichtplan. Nicht alle Inhalte werden im Stadtteilrichtplan wiederholt. Als Grundlage für die Umsetzung in den konkreten Projekten dient eine Vielzahl von weiteren Planungsinstrumenten, welche hier nicht abschliessend aufgezählt werden.

Besonders für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, welcher allen Zielgruppen gerecht werden soll, kann exemplarisch der «Aktionsplan Kinderfreundliche Stadt Basel», der Leitfaden «Auf Augenhöhe 1,20 m», das «Konzept zur Steigerung der Lebensqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum» oder «Strasse – Wege – Plätze» der schweizerischen Fachstelle «Hindernisfreie Architektur» erwähnt werden. Alle weiteren konsultierten Rechtsgrundlagen und Dokumente sind im Anhang (→ Seite 127) aufgelistet. Nachfolgende Auflistung zeigt die wichtigsten in diesem Kapitel genannten Grundlagen mit ihrer Verbindlichkeit auf und den Raum, auf welchen sie sich beziehen:

	Grundeigentümer- verbindlich	Behördenverbindlich	Kantonal/regional/ gesamtschweizerisch	Kommunal/lokal
Kantonaler Richtplan		■	■	
TRP Velo		■	■	
TRP FW		■	■	
Zonenplan Stadt Basel	■			■
Wohnanteilplan	■			■
Tramnetzentwicklung		■	■	
ÖV-Programm		■	■	
HLS-Strategie		■	■	
Strassennetzhierarchie		■	■	
Künftige Parkierungspolitik		■	■	
Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen		■		■
Leitbild «Bäume im öffentlichen Raum»		■		■
Luftreinhalteplan 2016 beider Basel		■	■	
ISOS		■	■	

2.4.1 RICHTPLÄNE

Kantonaler Richtplan

Der behördenverbindliche kantonale Richtplan koordiniert die wesentlichen räumlichen Entwicklungen des Kantons Basel-Stadt in den Bereichen Siedlung, Natur und Landschaft, Agglomerationsprogramm, Mobilität sowie Ver- und Entsorgung.

Die Anpassung «Siedlungsentwicklung», welche in den Jahren 2017 und 2018 durchgeführt wurde, ist im Stadtteilrichtplan Gundeldingen berücksichtigt. Zurzeit erfolgt die Anpassung «Mobilität». Die Inhalte sind in den Stadtteilrichtplan eingeflossen.

Als untergeordnetes Instrument übernimmt der Stadtteilrichtplan Gundeldingen die wesentlichen strategischen Aussagen, Planungsanweisungen und -grundsätze sowie örtliche Festlegungen und Koordinationsstände des kantonalen Richtplans, welche den Perimeter des Lebensraumes Gundeldingen betreffen.

Der kantonale Richtplan beinhaltet im Perimeter folgende örtliche Festlegungen (Stand Anpassung Mobilität):

- S1.5 Siedlungsfreiraum, örtliche Festlegung a1) Gundeldingen (Vorzugsgebiet zur Verbesserung der Freiraumversorgung)
- S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, örtliche Festlegung e) Dreispitz (südlicher Teil)
- S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, örtliche Festlegung a) Dreispitz (nördlicher Teil)
- M1.3 Car-Terminal, örtliche Festlegungen a) Car-Terminal Meret Oppenheim-Strasse, b) Car-Terminal Erdbeergraben
- M2.1 Nationalstrassen, örtliche Festlegung c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof Basel SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)
- M2.2 Kantonsstrassen, örtliche Festlegung c) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen

Des Weiteren haben folgende Richtplaninhalte (ohne Verortung) Auswirkungen auf Planungen innerhalb des Perimeters des Stadtteilrichtplans Gundeldingen:

- S1.3 Vertikale Verdichtung
- S1.4 Hochhäuser
- S1.6 Ortsbildschutz (ISOS, IVS)
- S1.8 Störfallvorsorge

Teilrichtplan Velo

Der kantonale Teilrichtplan Velo (TRP Velo) legt die Anliegen des Veloverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich fest. Er stellt damit die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sicher.

Der TRP Velo 2013 wurde 2018 aktualisiert und befindet sich zurzeit in der öffentlichen Vernehmlassung.

Der TRP Velo legt das kantonale Veloroutennetz fest. Zur besseren Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Velofahrenden sind ein dichtes Basisroutennetz und ein Pendlerrouthenetz definiert. Weiter sind Netzlücken ausgewiesen und Qualitätsanforderungen an das Routennetz definiert.

Neben dem Veloroutennetz sind auch kantonale Veloparkieranlagen in Form von Velostationen und Bike & Ride-Anlagen inklusive Anforderungen festgehalten.

Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen übernimmt die Aussagen des TRP Velo und bildet die Netze und Veloparkieranlagen im Quartier Gundeldingen ab. Zugehörige Massnahmen sind in den jeweiligen Objektblättern aufgeführt.

Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege

Um sichere, attraktive und direkte Verbindungen im Kanton anzubieten, definiert der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) des Kantons Basel-Stadt behördenverbindlich das Wegnetz von übergeordneter Bedeutung sowie Qualitätsanforderungen an die Fussgängerinfrastruktur. Das Netz umfasst sowohl kantonale wie auch städtische bedeutsame Verbindungen für den Fussverkehr in Alltag und Freizeit. Der TRP FW 2018 befindet sich zurzeit in der öffentlichen Vernehmlassung. Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen übernimmt die Aussagen des TRP FW und bildet das kantonale und städtische Fusswegnetz im Quartier Gundeldingen ab. Zugehörige Massnahmen sind in den jeweiligen Objektblättern aufgeführt.

2.4.2 NUTZUNGSPLANUNG

Zonenplan der Stadt Basel

Der Zonenplan ist ein kommunales Planungsinstrument, das grundeigentümergebunden und parzellenscharf die zulässige Art der Landnutzung sowie das maximale Ausmass von baulichen Anlagen regelt. Der übergeordnete Stadtteilrichtplan widerspricht dem Zonenplan nicht und unterscheidet im Gegensatz zum Zonenplan nur ganz grob zwischen den Hauptnutzungen Wohnen oder Arbeiten bzw. einer gemischten Hauptnutzung. Die Bausubstanz bzw. der Charakter der Gebiete, welche sich in der Schon- oder Schutzzone befinden, gilt es zu erhalten.

Wohnanteilplan der Stadt Basel

Der grundeigentümergebundene Wohnanteilplan soll das Wohnen in der Stadt vor der Verdrängung durch andere Nutzungen schützen: Der Plan definiert, wie viel Platz in einem Gebäude maximal für Arbeitsnutzungen verwendet werden darf. In weiten Teilen des Quartiers sieht der Wohnanteilplan mindestens ein Arbeitsgeschoss vor und ermöglicht weitestgehend die gemäss Zentrenstruktur wünschenswerten publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen. Er kann eine Arbeitsnutzung aber nicht erzwingen.

2.4.3 TRAM- UND BUSPLANUNG

Tramnetzentwicklung

Die Planung zur Tramnetzentwicklung zeigt auf, wie das Liniennetz etappiert entwickelt werden soll und welche neuen Traminfrastrukturen dazu in der Agglomeration Basel gebaut werden müssen.

Das Tram- und das Busnetz werden für eine optimale Erschliessung aufeinander abgestimmt.

Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen bildet die geplanten neuen Tramstrecken im Quartier ab und erwähnt in den jeweiligen Objektblättern die Auswirkung der Tramnetzentwicklung auf die verschiedenen Orte im Lebensraum Gundeldingen.

ÖV-Programm 2018 – 2021

Das ÖV-Programm legt für jeweils vier Jahre fest, wie sich das Angebot und die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt entwickeln sollen. Der wichtigste strategische Schwerpunkt im ÖV-Programm 2018 – 2021 ist der weitere gezielte Ausbau des Tram- und Busangebotes.

Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) bei Tram und Bus

Alle Haltestellen des ÖV sollen gemäss BehiG des Bundes bis Ende 2023 hindernisfrei umgebaut werden. Der Grosse Rat (GR) hat die entsprechenden Grundlagen für die Tramhaltestellen Ende 2012 und für die Bushaltestellen Anfang 2017 bewilligt und die für die Umsetzung erforderlichen finanziellen Mittel für den Zeitraum 2017 – 2021 gesprochen.

Die Finanzierung erfolgt entweder über eigene Ratschläge zu Gesamtprojekten oder die entsprechende Rahmenausgabenbewilligung.

2.4.4 STRASSENNETZPLANUNG

HLS-Strategie BS

In der Strategie Hochleistungsstrassen (HLS) aus dem Jahr 2015 sowie der Langfristperspektive von 2018 hält der Regierungsrat fest, dass der Rheintunnel für Basel-Stadt prioritär ist und möglichst rasch realisiert werden soll. Neben dem Rheintunnel sind weitere grosse Projekte für den MIV in Vorbereitung respektive Prüfung. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind sich einig, dass die Ringlösung (Westring) eine wesentliche Verkehrsentslastung in beiden Kantonen bringt. Der Autobahnanschluss Basel City (A2-ABAC – «Gundelitunnel») wird als Einzelprojekt aufgrund seiner geringen verkehrlichen Wirkung fallen gelassen und in den Westring integriert. Die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes wird mit flankierenden Massnahmen frühzeitig geplant, gesichert und zusammen mit dem Westring umgesetzt.

Strassennetzhierarchie

Die Strassennetzhierarchie, genehmigt vom Regierungsrat am 23. November 2010, unterteilt das Strassennetz in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen. Verkehrsorientierte Strassen bilden das Rückgrat des motorisierten Verkehrs. Auf solchen Strassen kann nur in rechtlich geregelten Ausnahmefällen mangels Alternativen Tempo 30 eingeführt werden. Siedlungsorientierte Strassen (Quartiersammel- und Erschliessungsstrassen) dagegen dienen primär der Erschliessung sowie dem Aufenthalt in den Quartieren und sind dementsprechend auf reduzierte Geschwindigkeiten ausgelegt (Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen).

Tempo 30-Konzept

Der Grosse Rat hat mit Beschluss Nr.13/02/03G vom 9. Januar 2013 eine Rahmenausgabenbewilligung von insgesamt 3 Mio. Franken zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 gesprochen. Das Gundeldinger Quartier profitiert von diesem Beschluss. Mit Grundsatzentscheid des Bundesgerichts zur Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen können die vom Grossen Rat vorgeschlagene Gundeldinger- und Dornacherstrasse geprüft werden.

Begegnungszonen

Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet. Im Gundeldinger Quartier gibt es bereits fünf Begegnungszonen.

Künftige Parkierungspolitik

Um die Parkplatzverfügbarkeit zu erhöhen, will der Regierungsrat Quartierparkings stärker fördern (RRB vom 13. März 2018). Die heute sehr günstigen Parkkartengebühren führen dazu, dass die Nachfrage das begrenzte Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Raum übersteigt, während gleichzeitig zahlreiche Parkplätze in privaten Tiefgaragen ungenutzt bleiben. Mit einer Annäherung der Gebühren an andere Schweizer Städte soll die Parkplatznachfrage besser gelenkt werden: weg vom öffentlichen Strassenraum und hin zu privaten Abstellplätzen und Quartierparkings. Zudem sollen die Mehreinnahmen aus der Gebührenerhöhung teilweise in den Pendlerfonds fliessen und zur verstärkten Mitfinanzierung von Quartierparkings verwendet werden.

Strassenlärmkataster

Aus dem Lärmkataster im Geoportal Kanton Basel-Stadt ist der aktuelle Stand der Immissionsgrenzwert-(IGW-)Überschreitungen, bezogen auf die einzelnen Liegenschaften, ersichtlich. Welche Lärmsanierungsmassnahmen vorgesehen werden, bildet Gegenstand noch vorzunehmender Klärungen und Prüfungen. In erster Linie werden Massnahmen an der Quelle untersucht, wie lärmindernder Belag oder Tempo 30.

2.4.5 BAHNPLANUNG

Bahnknoten Basel

Es sind diverse Bahninfrastrukturprojekte im Knoten Basel in strategischer Vorbereitung, konkreter Planung oder bereits im Bau. Zudem bedarf die Planung der bahnnahe und städtischen Infrastrukturanlagen an den Bahnhöfen einer ergänzenden und engen Zusammenarbeit unter den Beteiligten. Zur strategischen Koordination dieser Vorhaben wurde mit Einladung durch den Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), eine Bahnknotenorganisation einberufen. Sie umfasst unter dem Vorsitz des Kantons Basel-Stadt den Kanton Basel-Landschaft und das BAV sowie (mit beratender Stimme) die SBB und die DB. Vertreter und Vertreterinnen der französischen Seite (SNCF) werden zu einem späteren Zeitpunkt aktiv miteinbezogen und bis dahin über das BAV bzw. die SBB informiert.

Trinationale S-Bahn Basel – Herzstück

Die trinationale S-Bahn Basel bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel. Zumeist verkehrt sie auf Strecken, die auch dem Personenfern- und dem Güterverkehr dienen.

Die trinationale S-Bahn Basel soll zu einem eigenständigen S-Bahn-System ausgebaut werden, das mittels Durchmesserlinien die heutigen sieben Äste in der Schweiz, Frankreich und Deutschland miteinander verbindet. Das Herzstück, die Tunnelverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB, dem Badischen Bahnhof und (via Y-Ast) dem Bahnhof St. Johann ist die notwendige Schlüsselinfrastruktur – der Missing Link – für das angestrebte Gesamtsystem der trinationalen S-Bahn Basel. Erst das Herzstück ermöglicht einen Quantensprung im regionalen ÖV. Eine leistungsstarke trinationale S-Bahn verbessert mit Direktverbindungen die Erreichbarkeiten und Reisezeiten innerhalb der Region, erhöht die Attraktivität der Region als Arbeits- und Lebensraum und entlastet die Strassen.

2.4.6 KONZEPTE

Verkehrskonzept Gundeldingen

Am 24. September 2014 hat der Regierungsrat die Arbeiten am «Konzept Verkehrsberuhigung Gundeldingen» aufgrund unüberwindbarer Differenzen innerhalb des Gundeldinger Quartiers sistiert. Der Regierungsrat ist zum Schluss gekommen, dass eine allseits zufriedenstellende und breit abgestützte Lösung nicht möglich ist und für das Konzept kein Konsens zu erzielen ist. Die wichtigsten Kritikpunkte zum Konzept Verkehrsberuhigung Gundeldingen betrafen:

- die neue Linienführung der Buslinie 36 und
- den Velogegebenverkehr auf den beiden Längsachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse.

Im kantonalen Richtplan ist in den übergeordneten Planungsgrundsätzen und -anweisungen u.a. festgehalten, dass für das Quartier ein umfassendes Verkehrskonzept zu erstellen ist. Das Thema Verkehr wird daher im vorliegenden Stadtteilrichtplan als einer von drei Bausteinen (→ Kapitel 1.3) behandelt.

Hochhauskonzept

Der Bau von Hochhäusern, also nach feuerpolizeilicher Definition Gebäude mit einer Höhe von über 30 Metern, wird besonders vor dem Hintergrund von städtischer Verdichtung relevant. Der Kanton Basel-Stadt erstellte deshalb 2010 ein Hochhauskonzept, das einen Rahmen für den Bau von Hochhäusern darstellt.

Basierend darauf sind im kantonalen Richtplan und im Stadtteilrichtplan behördenverbindliche Planungsgrundsätze verankert. Neben Eignungsgebieten für Hochhäuser definiert der Stadtteilrichtplan auch, wo das Bauen von Hochhäusern nicht erlaubt ist.

Freiraumkonzept Basel

Das Freiraumkonzept Basel (2004) macht für das gesamte Stadtgebiet grundlegende Aussagen zur Erhaltung, Aufwertung und Neuschaffung von Grün- und Freiräumen. Die übergeordneten Zielsetzungen des Freiraumkonzepts Basel sind auch für das Grün- und Freiraumkonzept und den Stadtteilrichtplan Gundeldingen verbindlich:

- Bestehende Freiräume sind zu sichern und weiter zu entwickeln. Neue sind in Abstimmung mit der städtebaulichen Entwicklung zu schaffen.
- Das Freiraumangebot muss den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden.
- Die Freiräume sind innerhalb der Stadt und nach aussen zu vernetzen.
- Die Freiräume sind differenziert in ihrer qualitativen Eigenart zu behandeln.
- Die Stadtnatur als Teil des Freiraums ist sorgfältig zu fördern.
- Bei der Planung und Umsetzung von Freiraumanliegen sind Mitwirkungsverfahren durchzuführen.

Grün- und Freiraumkonzept (GFK) Gundeldingen

Das Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen ist ein umsetzungsorientiertes Konzept. Entsprechend konkret sind die Konzeption, der Aufbau, die Inhalte und die Formulierungen gewählt. Für die Integration von Inhalten des GFK Gundeldingen in den Stadtteilrichtplan wurden diese aufgrund ihrer Bedeutung und ihres Zeithorizonts ausgewählt und in ihren Formulierungen übersetzt.

Stossrichtungen GFK:

- öffentliche Grünflächen attraktiv gestalten
- Begegnungsorte im öffentlichen Raum schaffen
- private Initiativen für mehr Grün unterstützen
- Wegverbindungen zu Grünräumen stärken, im Quartier und in die Umgebung.

Leitbild «Bäume im öffentlichen Raum» und Konzept «Strassenbäume in Basel»

Seit 1993 bildet das vom Grossen Rat beschlossene Leitbild «Bäume im öffentlichen Raum» (im allgemeinen Sprachgebrauch «Alleenplan» genannt) eine wichtige Grundlage für Planungen im öffentlichen Raum. Es macht Aussagen darüber, in welchen Strassen die Pflanzung von Baumreihen oder Alleen aus städtebaulichen Überlegungen sinnvoll und gut ist.

Neben dem erwähnten Leitbild existiert als verwaltungsinternes Planungsinstrument der Stadtgärtnerei das Konzept «Strassenbäume in Basel» (2016). Vom historischen Kontext der Basler Strassenbäume ausgehend liefert es Aussagen darüber, wie der bestehende Baumbestand erhalten und weiterentwickelt werden soll. Die Inhalte bildeten die Grundlage für die Kategorie «begrünter Strassenraum» im Zielbild Freiräume.

Luftreinhalteplan 2016 der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Der Luftreinhalteplan bildet die Grundlage für die Gesamtbewertung der lufthygienischen Situation. Dieser wurde von den Regierungen des Kantons Basel-Stadt und Basel-Landschaft am 13. Juni 2017 in Kraft gesetzt. Durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und durch Temporeduktionen könnten die Einwohner im Gundeldingen insbesondere entlang der Längsachsen von übermässigen Schadstoffbelastungen entlastet werden.

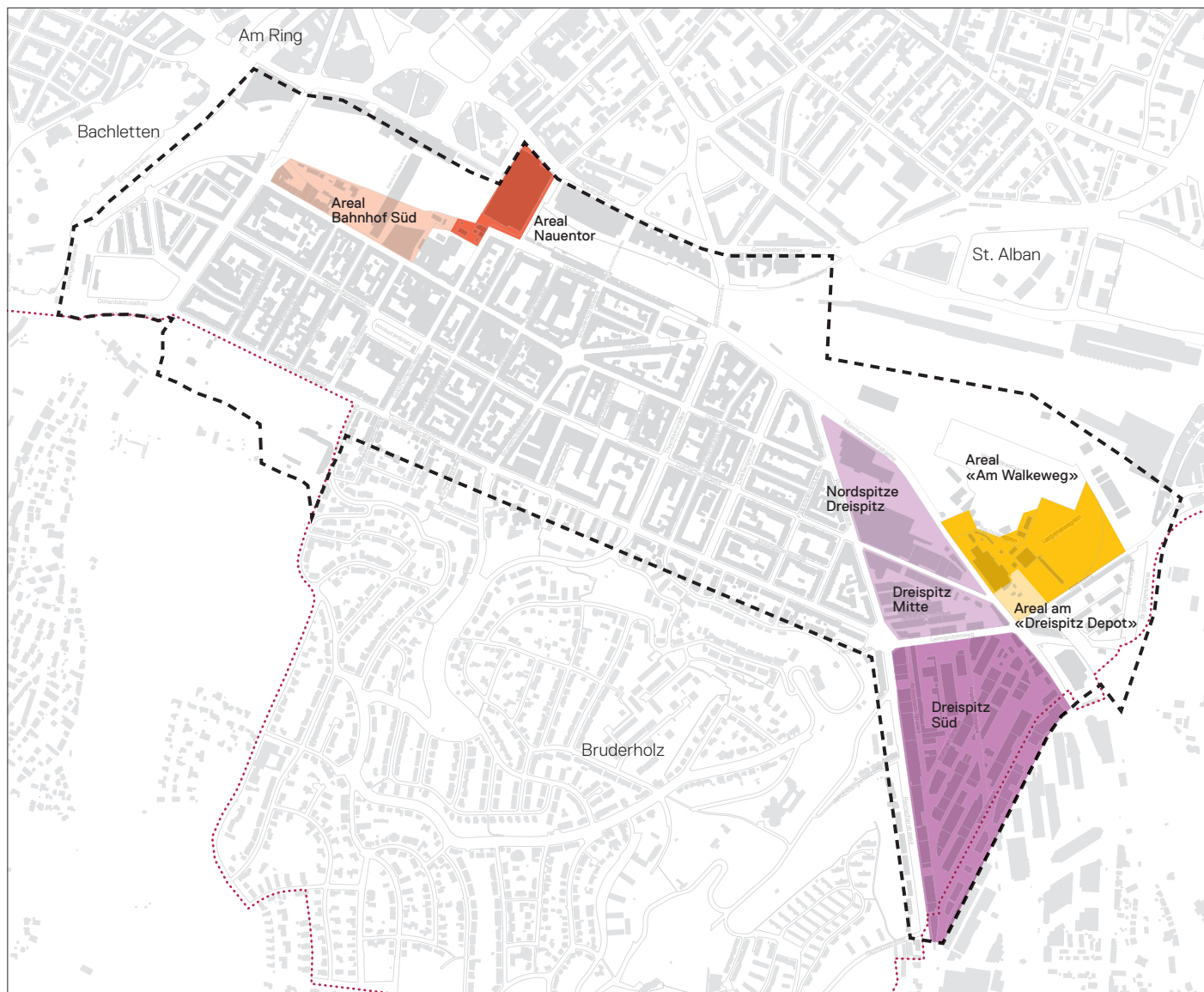
2.4.7 INVENTARE

Nachfolgend aufgelistete Inventare beinhalten Objekte, welche auch im Perimeter des Stadtteilrichtplans zu finden sind. Aufgrund des Detaillierungsgrades sind die Inhalte vor allem für die dem Stadtteilrichtplan nachfolgenden Planungen und Projektierungen relevant:

- Inventar der schützenswerten Bauten Basel
- kantonales Inventar der schützenswerten Naturobjekte
- Liste der historischer Gärten und Anlagen der Schweiz (ICOMOS)
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) mit Einträgen in der höchsten Aufnahmekategorie und dem höchsten Erhaltungsziel
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Die Kantonale Denkmalpflege wurde in die Erarbeitung des Stadtteilrichtplans miteinbezogen, da sie für die Beachtung der aufgeführten Bundesinventare in den kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten zuständig ist.

2.5 Entwicklungsplanungen



--- Perimeter
 Kantonsgrenze

2.5.1 DREISPITZAREAL: NORDSPITZE UND MITTE

Das Gewerbe- und Industriegebiet Dreispitz befindet sich in einem Transformationsprozess. Auf einer Fläche von 57'462 m² soll in der Nordspitze des Areals eine Arbeits- und Wohnbebauung mit vielfältigen Kultur-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie Freiflächen entstehen. Bisher sind sowohl die Bebauung als auch der Strassenraum auf den Verkehr ausgerichtet und bieten wenig Aufenthaltsqualität. Die Nordspitze zwischen Münchensteinerstrasse, Reinacherstrasse und Dornacherstrasse wird heute durch den Baumarkt OBI sowie den MParc mit seinem grossen Parkplatz geprägt. Im Zuge der Arealentwicklung soll neben dem OBI Dreispitz und dem MParc Dreispitz auch Wohnraum für rund 1600 Menschen entstehen. Die *Christoph Merian Stiftung (CMS)* ist Grundeigentümerin des Areals, die *Genossenschaft Migros Basel* Baurechthemerin eines grossen Teils des Areals.

Im Rahmen eines städtebaulichen Studienauftrags wurde im Jahr 2017 ein Entwurf des Basler Architekturbüros *Herzog & De Meuron* zur Weiterbearbeitung und als Grundlage für die notwendigen nutzungsplanerischen Anpassungen gewählt.

Insgesamt 70% der Nordspitz-Fläche sollen als Freifläche genutzt werden. Ausserdem ist die Anbindung der Nordspitze an das Quartier Gundeldingen ein erklärtes Ziel der Arealentwicklung.

Das Gundeldinger Quartier soll in das Dreispitzareal hinein wachsen.

Der Nördliche Dreispitz umfasst neben dem Entwicklungsgebiet Nordspitze noch das Dreieck Reinacherstrasse, Dornacherstrasse und Leimgrubenweg (Dreispitz Mitte). Dieser Bereich ist nicht für Wohnnutzungen vorgesehen. Neben Gewerbenutzungen entsteht hier der neue Standort der *Hochschule für Wirtschaft FHNW*. Neben der Nutzungsverdichtung steht die Schaffung von neuen Freiflächen und Grünanteilen im Vordergrund. Durch die Einstellung des Güterbahnverkehrs ergeben sich Potenziale für die Umnutzung bisheriger Gleisflächen zu Grün- und Freiflächen.

2.5.2 AREALENTWICKLUNGEN «AM WALKEWEG» UND «AM DEPOT DREISPITZ»

Das 7,5 Hektar grosse Planungsgebiet der Arealentwicklung «Am Walkeweg» liegt zwischen Münchensteinerstrasse, Wolfgottesacker, SBB-Areal und Walkeweg. Heute befinden sich hier noch Freizeitgärten. 2014 wurde das Areal von einer Industrie- in eine Wohnzone umgezogen. Im Rahmen eines städtebaulichen Studienauftrags im Jahr 2017/2018 wurde ein Entwurf des Architekturbüros *camponovo baumgartner* zur Weiterbearbeitung und als Grundlage für die nutzungsplanerischen Anpassungen für den Bebauungsplan der zweiten Stufe ausgewählt. Von 2020 bis 2025 soll das Areal etappenweise überbaut werden können, so dass Wohnraum für circa 700 – 800 Personen entsteht.

In den kommenden Jahren wird unter dem Namen «Am Depot Dreispitz» ein Hochhaus mit Wohn- und Arbeitsflächen zwischen dem Dreispitzareal und der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz entstehen. Ergänzend wird ein öffentlicher Freiraum mit Bäumen, der Irène Zurkinden-Platz, realisiert.

2.5.3 AREAL BAHNHOF SÜD (SBB)

Im Süden des Bahnhofs Basel SBB, zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse und dem Bahnareal, ist das Meret Oppenheim Hochhaus erstellt worden. Mit dem angrenzenden Meret Oppenheim-Platz steht der Bevölkerung ein neuer attraktiver städtischer Platz mit Bäumen und Sitzgelegenheiten sowie einem Brunnen zum Verweilen zur Verfügung. Er verbindet das Hochhaus mit der Passerelle sowie mit dem Gundeldinger Quartier. An der Ecke Margarethenstrasse/Meret Oppenheim-Strasse sind weitere Ersatzneubauten entstanden. An der Solothurnerstrasse 8 befindet sich ein Treffpunkt mit Verpflegungsmöglichkeiten für Randgruppen.

2.5.4 STADTRAUM BAHNHOF SBB

Der Bahnhof Basel SBB befindet sich in einem Ausbau- und Transformationsprozess, welcher für die Stadt und insbesondere die angrenzenden Quartiere von wichtiger Bedeutung ist. Mehrere Gross- und Infrastrukturprojekte aber auch Vorhaben privater Eigentümer führen dazu, dass die städtebauliche und verkehrliche Anbindung des Bahnhofs neu überdacht werden muss. Für den Bahnhof SBB und seine Umgebung soll deshalb ein integratives Entwicklungskonzept erarbeitet werden, das einerseits die aktuell anstehenden planerischen Fragen beantwortet und andererseits zukünftige Entwicklungspotenziale des Raums aufzeigt, die über die neuen Bahninfrastrukturen hinausgehen, und auch die städtebauliche und verkehrliche Situation rund um den Bahnhof SBB verbessert. Die Anforderungen des Kantons sollen dadurch mit den Anforderungen seitens *Bund (Bundesamt für Verkehr)*, der *SBB* und weiterer Stakeholder rund um den Bahnhof in Einklang gebracht werden. Das Entwicklungskonzept soll mit einem Planungshorizont von ca. 20 Jahren einen Ausblick auf die mögliche städtebauliche Entwicklung geben.

2.5.5 NAUENTOR

Auf dem ehemaligen Postreiter sind an zentraler Lage am Bahnhof Basel SBB Wohnungen, Büro- und Dienstleistungsflächen geplant. Grundeigentümer sind die *PostFinance AG* sowie die *SBB*. Hier sollen drei neue Hochhäuser entstehen, die neue städtebauliche Akzente setzen, aber auch die bestehenden Hochbauten in der Umgebung (Meret Oppenheim Hochhaus, BIZ-Bebauung, Bâloise Park, Grosspeter Tower) ergänzen.

Durch eine neue Fussverbindung quer durch die Überbauung wird die Gleisanlage überbrückt (nicht die Nauenstrasse) und die Quartiere Gundeldingen und St. Alban verknüpft sowie eine direkte Verbindung zum Bahnhof geschaffen. Die Fussverbindung verläuft über verschiedene öffentliche Innenhöfe und Niveaus, die durch Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe flankiert werden sollen. Des Weiteren soll es auf beiden Seiten der Verbindung Parkiermöglichkeiten für Velos geben.

In den oberen Geschossen, auf einem Drittel der Flächen, wird Wohnraum geschaffen. Im unteren Teil des Komplexes entstehen vorwiegend Flächen für Büros.

Ein Bebauungsplan soll dies grundeigentümergebunden festlegen. Nach der Ämterkonsultation im April 2018 erfolgte im Juni 2018 die öffentliche Planaufgabe mit der nachfolgenden Auswertung der Einsprachen.

2.6 Herangehensweise und Organisation

2.6.1 INTEGRALE HERANGEHENSWEISE

Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen wurde im Rahmen der kantonalen Schwerpunktmassnahme Stadtentwicklung Basel Süd «Gundeli Plus» erarbeitet. Wesentlicher Bestandteil dieser Massnahme war eine verstärkt integrale Herangehensweise – also ganzheitlich und unter Einbezug aller Betroffenen. Die integrale Entwicklung fokussierte nicht ausschliesslich auf bauliche Belange, sondern bezog auch soziale, wirtschaftliche, kulturelle und ökologische Aspekte mit ein. Hierbei stand vor allem die Intensivierung von folgenden Aspekten im Vordergrund:

- Koordination bestehender und künftiger Handlungsfelder
- Kooperation mit den unterschiedlichen Partnern
- Konzeption von Projekten und Massnahmen
- Kommunikation der Entwicklungen

Ziele des Programms waren dabei die Stärkung der Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Quartier und die Förderung des zivilgesellschaftlichen Engagements, die Intensivierung von Vernetzung und Informationen, mehr Grün im Lebensraum, eine Verbesserung der Mobilität sowie die Schaffung eines Mehrwerts im Stadt- raum.

In diesem Zusammenhang wurde die formale Mitwirkung gemäss RPG und BPG für die Erarbeitung des Stadtteilrichtplans ergänzt: Unter dem Motto «Zukunft Gundeli – Entwicklung im Dialog» und auf der Grundlage des Mitwirkungsartikels der Basler Kantonsverfassung wurden zusätzliche Partizipationsmöglichkeiten für das Quartier und das Gewerbe realisiert. Die Öffentlichkeit wurde laufend über den Entwicklungsprozess mit regelmässigen Beiträgen in der Quartierzeitung und im Internet informiert.

2.6.2 ORGANISATION

Es wurde eine interdepartementale Projektleitungsgruppe (BVD, PD, ED) aufgestellt, welche den Erarbeitungsprozess operativ durchführte. Die strategische Steuerung des Prozesses oblag der Projektsteuerung Stadtentwicklung Basel Süd, welche sich ebenfalls interdisziplinär zusammensetzte. Ein Beirat – bestehend aus Delegierten von sieben Quartierorganisationen – unterstützte die Verwaltung während des gesamten Prozesses. Im Beirat vertreten waren folgende Organisationen:

- Interessengemeinschaft Gewerbe Gundeldingen, Bruderholz, Dreispitz
- Neutraler Quartierverein Gundeldingen
- Neue Gruppe Bahnhof
- Planungsgruppe Gundeldingen
- Quartierkoordination Gundeldingen
- Verein JuAr, Jugendarbeit
- Verein Wohnliches Gundeli Ost

Die Ziele der Zusammenarbeit von der Verwaltung mit dem Beirat waren:

- Klärung des Handlungsspielraums der Partizipation
- Unterstützung einer transparenten Planung und Kommunikation
- Rückmeldungen zum laufenden Planungsstand aus dem Quartier
- Das Einbringen von lokalem Wissen und Anliegen aus dem Quartier

2.6.3 GROBER ZEITPLAN

Die Erarbeitung des Stadtteilrichtplans startete 2014 mit der Grundlagenbeschaffung und der Analyse der Ausgangslage. Wie nachfolgend beschrieben fand ab 2015 eine breit angelegte Partizipation statt. Das Konzept mit den Zielbildern und Stossrichtungen entstand ab 2016 in enger Zusammenarbeit mit dem Beirat und weiteren Beteiligten. Auf Basis des Konzeptes wurde ab 2017 der Massnahmen- teil – die Objektblätter – entwickelt und 2018 dem Beirat präsentiert.

2.7 Partizipation zum Stadtteilrichtplan

2.7.1 RAHMENBEDINGUNGEN

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. Der Einbezug der Quartierinteressen wurde mittels verschiedener Partizipationsmöglichkeiten auf der Grundlage des Artikels 55 der Basler Kantonsverfassung gewährleistet. Dieser besagt, dass die Quartierbevölkerung in den Meinungs- und Entscheidungsprozess der Behörden einbezogen werden soll in Belangen, die sie besonders betreffen. Der Stadtteilrichtplan wurde zudem gemäss § 74 Abs. 2 BPV in ein öffentliches Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren gegeben.

2.7.2 EINBEZUG DER QUARTIERINTERESSEN

Für einen konstruktiven Partizipationsprozess wurde zu Beginn in Zusammenarbeit mit der Quartierkoordination Gundeldingen und mit der Planungsgruppe Gundeldingen das Vorgehen zum Einbezug der Quartiersinteressen erarbeitet. Der Partizipationsprozess verfolgte folgende Ziele:

- Kenntnis und Berücksichtigung von Bedürfnissen der Quartierbevölkerung und des Gewerbes
- Nutzen von lokalem Wissensschatz
- transparente Erarbeitung des Stadtteilrichtplans und des Prozesses
- transparente Kommunikation

Der Einbezug des Quartiers fand in unterschiedlichen Formen statt, um die jeweiligen Fragen und Themenbereiche optimal in den Prozess aufzunehmen. Wesentlicher Ansatz war, dass die Ergebnisse und Erkenntnisse der letzten Jahre von Beginn an berücksichtigt wurden. Die Quartierbevölkerung hat bereits grosse Erfahrung im Bereich der Partizipation. Durch politische Vorstösse und mehrere Partizipationsverfahren im Rahmen von konkreten Projekten (z.B. die Konzepte für Grün- und Freiraum und Verkehrsberuhigung) oder Quartierinitiativen (z.B. Gundeldinger Manifest) sind bereits sehr viele Anliegen im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Quartiers Gundeldingen bekannt. Diese Informationen dienten dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen als Grundlage und zur Vorbereitung des Dialogs mit dem Beirat.

Wichtige Meilensteine im Prozess des Einbezugs der Quartierinteressen waren in chronologischer Reihenfolge:

- der interaktive Stadtspaziergang mit dem externen Städteplaner Jan Gehl aus Kopenhagen, begleitet durch Vertretende verschiedener Quartierorganisationen sowie der CMS (März 2015)
- der Austausch mit der Quartierkoordination und der Planungsgruppe zum Vorgehen für den Einbezug der Quartiersinteressen (August 2015)
- Beirat: Sammlung und Triage der Quartierinteressen (März 2016)
- Beirat: Überprüfung Triage der Quartierinteressen (Oktober 2016)
- Beirat: Workshop Szenarien zum Themenbereich Nutzungen (November 2016)
- Workshop Verkehrsliga (Vertretende von Automobil Club der Schweiz [ACS] beider Basel, Gewerbeverband Basel-Stadt) und Workshop Mobilitätsforum (Vertretende von Kinderbüro Basel, Fussverkehr Region Basel, Pro Velo beider Basel, Velotaxi (VAXI) Basel, Verkehrs-Club der Schweiz [VCS] beider Basel im November 2016)
- Beirat: Runder Tisch zum Thema Mobilität mit Beirat und weiteren Teilnehmenden (Mai 2017)
- Beirat: Workshop Zielbilder (Dezember 2017)
- die Wanderausstellung «Zukunft Gundeli – Entwicklung im Dialog» im Quartier mit Stadtspaziergängen (Juni 2018)
- Beirat: Echoraum zum Entwurf des Stadtteilrichtplans Gundeldingen (August 2018);
- Informationsveranstaltung zur öffentlichen Auflage (1. Quartal 2019)

2.7.3 PRÜFUNG DER QUARTIERINTERESSEN

Dank des gezielten Einbezugs der interessierten und betroffenen Anspruchsgruppen und Akteure wurden deren Anliegen nach Möglichkeit berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang wurde eine Auflistung der Quartierinteressen erstellt, die öffentlich einsehbar waren. Alle Anliegen wurden geprüft, ob sie thematisch oder zeitlich für einen Stadtteilrichtplan relevant und umsetzbar sind. In Zusammenarbeit mit dem Beirat wurden Themen identifiziert, die noch Konfliktpotenzial in sich tragen und die am Beispiel des Themenschwerpunkts Mobilität an einem runden Tisch vertieft behandelt werden sollten.

Abschliessend wurde auf der Grundlage der Auflistung aufgezeigt, wie die Quartierinteressen Eingang in den Stadtteilrichtplan fanden und weshalb Anliegen nicht aufgenommen werden konnten. Insgesamt wurden über 140 Quartierinteressen erhoben, geprüft und beurteilt.

2.7.4 GEPLANTE MITWIRKUNG IN DER UMSETZUNGSPHASE

Die für die Umsetzung des Stadtteilrichtplans wichtigen Interessen und Anliegen der betroffenen Akteure (Anwohnernde, Nutzerschaft, weitere Involvierte) werden in den zukünftigen Verfahren aufgenommen. Im Rahmen der Erarbeitung der nachfolgenden Instrumente (z.B. Bebauungspläne) und Projekte mit Handlungsspielraum wird die Partizipation der jeweils betroffenen Akteure gemäss den gesetzlichen Anforderungen gewährleistet. Das Verfahren der Erarbeitung des Stadtteilrichtplans ist kein Ersatz für die Partizipation bei zukünftigen Verfahren und Projekten.

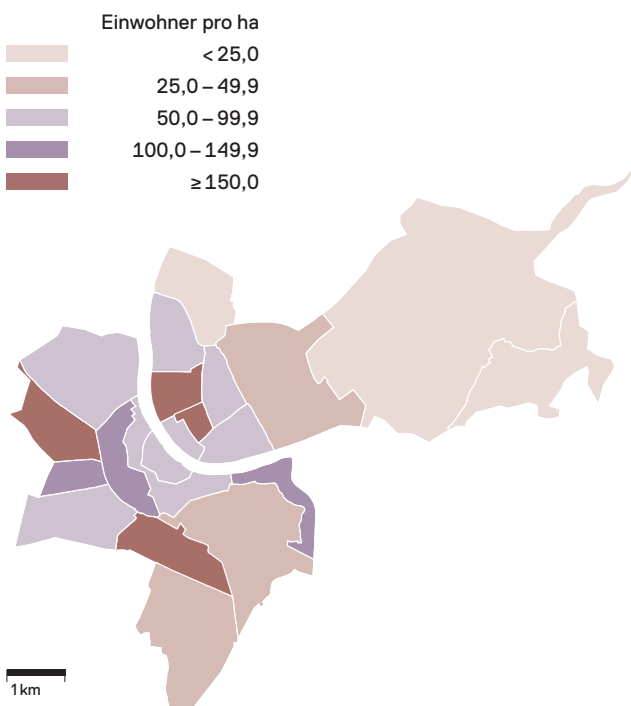
Analyse und Handlungsbedarf

3.1	Ausgangssituation Nutzungen	31
3.2	Handlungsbedarf Nutzungen	32
3.3	Ausgangssituation Freiräume	32
3.4	Handlungsbedarf Freiräume	34
3.5	Ausgangssituation Mobilität	34
3.6	Handlungsbedarf Mobilität	35



Das Quartier Gundeldingen ist durch eine hohe bauliche Dichte geprägt. Dies widerspiegelt sich auch in der Einwohnerdichte.

Mit 163 Einwohnenden pro Hektar weist es den dritthöchsten Wert aller Wohnquartiere in Basel-Stadt auf.



Mit 18904 Einwohnenden (Juni 2018) ist Gundeldingen eine Stadt in der Stadt. Ein entsprechend niedriger Wert ist auch bei der Leerwohnungsquote mit knapp 0,5% zu verzeichnen, welche allerdings seit 2014 wieder leicht anstieg. Er liegt auch über dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Der Altersquotient von 22,0 (22 über 64-Jährige auf 100 Erwachsene zwischen 20 und 64 Jahren) deutet auf eine eher junge Bevölkerung hin. Dies bestätigt auch das Durchschnittsalter von 40,8 innerhalb des Perimeters im Vergleich zum Kanton Basel-Stadt (42,3 Jahre). Der Jugendquotient des Quartiers ist mit 20,6 unterdurchschnittlich (20,6 unter 20-Jährige auf 100 Erwachsene zwischen 20 und 64 Jahren). Im Kanton Basel-Stadt beträgt der Jugendquotient 25,6. Das Quartier scheint attraktiv für junge Leute zu sein, nicht aber für Kinder und Jugendliche. Um eine gute Altersdurchmischung im Quartier zu erreichen, sollte die Planung auch auf die Bedürfnisse der Familien, der Kinder, der Jugendlichen und der Generation 64+ ausgerichtet sein. Im Zielbild Freiräume werden alle Altersgruppen gleichberechtigt behandelt.

Im Quartier gibt es drei Schulstandorte der Primarstufe und über 20 Kindergartenstandorte. Die nächsten weiterführenden Schulen befinden sich ausserhalb des Perimeters. Die nächstgelegenen Standorte der Sekundarstufe sind das Schulhaus De Wette und das Schulhaus St. Alban an der Engelgasse. Innerhalb des Perimeters befinden sich auch Alters- und Pflegeheime wie das Alterszentrum Falkenstein bei der Falkensteineranlage, das Alterszentrum am Bruderholz in der Nähe des Thomas Platter-Hauses und die Stiftung Haus Momo an der Bruderholzstrasse neben dem Gundeldinger Feld.

3.1 Ausgangssituation Nutzungen

Der Anteil der Grünflächen im Quartier liegt bei 18% der gesamten Bodenbedeckung. Im Vergleich verfügt die Stadt Basel mit 35% über einen Anteil der fast doppelt so hoch ist.

Entsprechend hoch ist der Anteil an Verkehrsflächen im Quartier. Mit 30% ist er ähnlich hoch wie die Belegung durch Gebäude mit 33%. Die Nutzung der Gebäude umfasst überwiegend das Wohnen in Mehrfamilienhäusern mit und ohne Nebennutzungen, wie beispielsweise Gewerbenutzungen. Bürogebäude spielen dabei eine eher untergeordnete Rolle und sind über das ganze Quartiergebiet verteilt. Die Beschäftigtendichte im Quartier liegt mit etwa 88 Beschäftigten pro Hektar höher als im gesamtstädtischen Durchschnitt von 62 Beschäftigten pro Hektar.

Durch die hohe Einwohnerdichte und die wenigen Grün- und Freiräume ist die Freiraumversorgung innerhalb des Quartiers ungenügend, was zu Interessenkonflikten führt. Durch die bauliche Dichte gibt es kaum Platz für zusätzliche Grün- und Freiräume. Das Potenzial liegt an den Rändern, wie beispielsweise im Dreispitz. Aber auch die Nähe zum durchgrüneten Quartier Bruderholz bietet Chancen für das Quartier. Durch die Lage am Bahnhof Basel SBB weisen die angrenzenden Gebiete eine hohe Zentralität auf. Die Passerelle, Margarethenbrücke, Peter Merian-Brücke, Gundeli-Passerelle und Münchensteinerbrücke verbinden Gundeldingen mit der Innenstadt und dem St. Alban-Quartier.

Die einheitliche, geschlossene Bebauungstypologie prägt die Gevierte im Quartier. Der Strassenverlauf weist ein nahezu orthogonales Raster auf. Weite Teile des Quartiers weisen eine attraktive und intakte Bausubstanz auf. Das Quartier ist überwiegend dicht bebaut, mit Ausnahme des Dreispitz und des Geländes «Am Walkeweg» bzw. der Umgebung der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz. Der Übergang zum Industriegebiet Dreispitz wird durch den Wechsel der Bebauungstypologie bei der Reinacherstrasse markiert. Im Norden des Quartiers setzen die Gleisanlagen klare Grenzen und trennen das Quartier von der Innenstadt und dem St. Alban-Quartier und dem Bachletten-Quartier ab. Im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB sind einige neue Hochhäuser beziehungsweise höhere Häuser entstanden, in Bau oder in Planung. Die Nähe zum Bahnhof Basel SBB trägt zur Attraktivität des Quartiers bei. Gleichzeitig hat das Gleisfeld auch eine gewisse Trennwirkung.

Das Quartier Gundeldingen gleicht in seiner Nutzungsstruktur einer kleinen Stadt. Die Vielfalt der Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten in enger Nachbarschaft, Detailhandel, soziale Infrastrukturen, Kultur und Gastronomie trägt massgeblich zur hohen Quartieridentität bei. Die Wohnanteile im Quartier Gundeldingen variieren zwischen 20 und 80%. Vor allem im Osten (zwischen Thiersteinerallee und Reinacherstrasse) und im Südwesten (zwischen Dornacherstrasse und dem Margarethenpark bzw. westlich der Margarethenstrasse) ist der Anteil besonders hoch. In den Gebieten um den Bahnhof Basel SBB und im östlichen Randgebiet (Dreispitz, Walkeweg) dominiert das Arbeiten. Neben dem Wolfgottesacker befindet sich ausserdem die Kontakt- und Anlaufstelle und nordöstlich der S-Bahn-Station temporäre Wohnbauten für Asylsuchende. Es gibt ein grosses Angebot an Gastronomie, Einzelhandel sowie auch Dienstleistungen (Coiffeurs, Banken, Apotheken etc.). Kulturelle Angebote sind weniger vertreten. Die grösste Nutzungsdichte, vor allem für publikumsorientierte Nutzungen, befindet sich entlang der Güterstrasse im Umfeld des Bahnhofs. Die Güterstrasse erfüllt hier wichtige Zentrumsfunktionen. Ergänzend haben sich insbesondere an Strassenkreuzungen in der Nähe von Haltestellen publikumsorientierte Nutzungen wie Restaurants, Quartierläden, Bäckereien, Kioske etc. angesiedelt. Der Tellplatz, als Teil der Güterstrasse, ist neben dem Meret Oppenheim-Platz der einzige städtische Platz im Innern des Quartiers. Im Dreispitz Nordspitze sind auch publikumsorientierte Nutzungen mit übergeordneter Ausstrahlung angesiedelt. Insbesondere das Dreispitzareal, der Postreiter, das Gelände am Walkeweg sowie das Areal südlich des Bahnhofs Basel SBB sind im Umbruch und werden weiterentwickelt und verdichtet.

3.2 Handlungsbedarf Nutzungen

Der Stadtraum um die Meret Oppenheim-Strasse ist noch immer die unattraktive Rückseite des Bahnhofs Basel SBB. In diesem Bereich entspricht das Stadtbild nicht einem Eingangstor Basels, den dieser Bereich an der Einfahrt nationaler und internationaler Züge darstellen sollte. Das Stadtbild bzw. die Architektur sowie die Freiflächen sind hier neu zu denken. Der Dreispitz ist als Stadtraum unattraktiv, wirkt abweisend und ist wenig zugänglich. Neben dem Dreispitz und dem Gebiet südlich des Bahnhofs weisen auch das Areal «Am Walkeweg» und der Postreiter Veränderungspotenzial innerhalb des Perimeters auf. Aufgrund der zentralen Lage und der guten Erreichbarkeit ist eine Verdichtung sinnvoll. Mit Ausnahme vom Coop Hochhaus gibt es innerhalb des Blockrandgebietes keine Hochhäuser. Die Blockrandstruktur gibt dem Quartier seinen typischen Charakter. Hochhäuser fallen im Innern dieser Struktur als Fremdkörper auf. Am Rand der Blockrandbebauung im Bereich der Gleisanlagen ist das Setzen von Hochpunkten nicht ausgeschlossen, erfordert aber eine sorgfältige Planung.

Die Güterstrasse weist ein hohes Veränderungspotenzial im Hinblick auf die Nutzungsstruktur, Aufwertung der Bausubstanz und den Erhalt sowie die Stabilisierung der Quartiersversorgungsfunktion auf. Orte, welche sich als Treffpunkt und Begegnungsort im Quartier etabliert haben, bieten sich für die Erweiterung quartierbezogener Angebote im Erdgeschoss an. Dazu gehören der Tellplatz, der Winkelriedplatz, die Liesbergermatte, das Gundeldinger Feld, der Viertelkreis oder der Knoten beim Zwinglihaus. Die Kreuzungspunkte entlang der Dornacherstrasse bieten sich für weitere Erdgeschossnutzungen wie Gewerbe und Dienstleistungen an, welche das Angebot ergänzen.

Die Margarethenbrücke ist ein wichtiges Verbindungselement zur Innenstadt. Mit einem allfälligen Ausbau zu einem Platz als neuem Zugang zu den Perrons am Bahnhof Basel SBB wird die Funktion gestärkt. Die angrenzenden Räume wie die Margarethenstrasse würden an Bedeutung gewinnen. Die Neugestaltung bestehender Verbindungen oder das Schaffen von neuen attraktiven Verbindungen über die Gleise, wie beim Nauentor, können einen Beitrag zur besseren funktionalen Anbindung des Quartiers an die Innenstadt und der Quartiere St. Alban und Bachletten beitragen.

3.3 Ausgangssituation Freiräume

Der Grünanteil im Quartier Gundeldingen beträgt mit 18% nur die Hälfte des Basler Durchschnittswerts. Wenn dieser Wert in Relation zur hohen Bevölkerungsdichte des Quartiers gesehen wird, entspricht er einer unterdurchschnittlichen Versorgung mit Freiräumen in diesem Quartier. Die vorhandenen Anlagen, bis auf den Margarethenpark (Kanton Basel-Landschaft) am südwestlichen Rand des Quartiers, sind allesamt eher klein, sodass auf den meisten Flächen ein hoher Nutzungsdruck herrscht. Gleichzeitig werden einige Anlagen nur wenig genutzt, da sie, z.B. durch ihre Ausstattung oder Erreichbarkeit, weniger attraktiv sind. Dies bestätigte die «Analyse des Lebens im öffentlichen Raum» nach der Methode von Gehl und Svarre, die im Quartier Gundeldingen an insgesamt 17 Orten durchgeführt wurde.

Die meisten wichtigen Grünanlagen im Quartier liegen unmittelbar an einer der Hauptverkehrsachsen und weisen daher in ihrer Zugänglichkeit und zum Teil in ihrer Aufenthaltsqualität Einschränkungen auf. Die stark befahrenen Hauptstrassen an den Quartiersrändern erschweren den Zugang zu den wichtigen Naherholungsgebieten im Süden und im Westen des Quartiers (Bruderholz, Brüglinger Ebene).

Es gibt im Perimeter unterschiedliche Kategorien von Grünflächen (Parks, Sportanlagen, Quartierschul-Pausenhöfe, Friedhof, Quartiergrünanlagen, Spielplätze, Freizeitgärten), die ein breitgefächertes Nutzungsangebot gewährleisten. Viele Anlagen werden stark genutzt, hierbei ist besonders der Margarethenpark von Relevanz und stellt einen wesentlichen Identifikationsort des Quartiers dar. Er ist für die Erholungsmöglichkeiten im Quartier besonders wichtig. Alle anderen Grünanlagen haben aufgrund ihrer Flächengrösse, der Lage am Rand des Quartiers oder an Hauptverkehrsachsen, ihrer Gestaltung etc. eine eingeschränkte Erholungsfunktion.

Gemäss der Zielvorgabe des Freiraumkonzepts Basel (2004) soll jeder Bewohner innert sieben bis zehn Gehminuten möglichst gefahrlos einen allgemeinen öffentlichen Grünraum von mindestens 2000 m² Grösse erreichen können; im bebauten Gebiet ergibt sich ein Radius von 200 m Luftlinie. Allerdings müssen Hindernisse (Bahngleise, Hauptstrassennetz etc.), die den Zugang verunmöglichen oder erschweren, mit berücksichtigt werden. Für das Quartier Gundeldingen ist dies nur teilweise gewährleistet. Ebenso lassen sich Versorgungslücken für die Erreichbarkeit von öffentlichen Spielplätzen feststellen. Hierbei stellen vor allem stark befahrene Strassen Barrieren für die Erreichbarkeit dar. Auch Hunde brauchen Freiräume, wo sie mitgeführt werden dürfen oder für den Auslauf ohne Leine. In kleineren Grünanlagen wie dem Winkelriedplatz, dem Spülweiher oder der Liesbergermatte sind Hunde nicht erlaubt. Auf anderen Anlagen wie auch im Wald herrscht Leinenpflicht.

Die Pausenhöfe der Quartierschulen können das Angebot an öffentlichen Grünflächen ergänzen, sofern sie ausserhalb der Schulzeiten zugänglich sind. Dann sind sie wichtige öffentliche Freiräume mit Quartiersversorgungsfunktionen als Spielraum, Treffpunkt und Erholungsraum, vor allem für Kinder. Ein entsprechendes Projekt des Erziehungsdepartements (ED) hat die aktuelle Situation analysiert und die finanziellen Auswirkungen eruiert. Innerhalb des Perimeters finden sich drei Standorte auf Primarstufe: der Standort Primarstufe Margarethen (mit dem Schulhaus Gundeldingen und dem Schulhaus Margarethen), das Schulhaus Thierstein und das Schulhaus Brunnmatt. Alle Aussenanlagen dieser Schulhäuser, mit Ausnahme des Schulhauses Margarethen, sind umzäunt und nur beschränkt zugänglich. Dort, wo abends kein Vereinsdienst stattfindet, am Wochenende sowie in den Schulferien sind sie geschlossen. Der Pausenhof Margarethen liegt im Innenhof und ist nur während des Schulbetriebs durch das Schulhaus erreichbar. Für Kinder und Jugendliche sind diese Schulräume sichere und vertraute Spiel- und Aufenthaltsorte. Sie liegen in der Regel in der Nähe des Wohnorts, die Wege dorthin sind bekannt und als Schulwege gesichert.

Stadtplätze, wie der Meret Oppenheim-Platz und der Tellplatz, spielen ebenfalls eine grosse Rolle als öffentliche Freiflächen. Ersterer wurde 2018/19 neugestaltet. Der Tellplatz ist traditionell der «Vorzeigepplatz» des Gundeldinger Quartiers.

Im Gundeldinger Quartier und im Dreispitzareal gibt es eher wenige Bäume im öffentlichen Raum. Einzelne Strassen mit Baumalleen bereichern mit ihrem alten Baumbestand das Strassenbild. Ergänzt werden diese wenigen strassenbegleitenden Grünstrukturen im Quartier durch den Baumbestand auf den Quartierplätzen und in den Grünanlagen sowie in den Schul- und Sportanlagen. Auch in Vorgärten findet sich vereinzelt Baumbestand, der die Raumqualität entscheidend prägt, vor allem dort, wo es auf der Allmend keine Bäume gibt. Die Gestaltung der Strassenräume kann aufgrund städtebaulicher Randbedingungen und der engen Platzverhältnisse weniger flexibel an veränderte Nutzungsbedürfnisse angepasst werden als diejenigen anderer Freiräume im Quartier. Dies gilt in besonderem Masse für die Hauptstrassen.

Neben den öffentlichen Grünanlagen trägt eine Reihe von öffentlich zugänglichen Freiflächen auf privatem Grund zur Freiraumversorgung des Quartiers bei. Hierbei sind vor allem Innenhöfe zu nennen, die vielfältigen städtischen Grünraum bieten und von der vom Strassenlärm abgewandten Lage auf der Gebäudeinnenseite profitieren. Vom gesamten Gundeldinger Quartier entfällt knapp ein Drittel aller Freiflächen auf die blockinternen Hofräume. Ein weiteres, optisch wie räumlich prägendes Element der Strassenräume im Gundeldinger Quartier sind die vielfältig gestalteten Vorgärten, die zwar Privateigentum sind, aber dennoch entscheidend zur Gestaltung des öffentlichen Raumes beitragen. Sie weisen oft eine qualitätsvolle, gartenkünstlerische Gestaltung sowie eine vielfältige Bepflanzung auf. Heute dienen aber viele Vorgärten auch als Auto- und Veloabstellplätze oder wurden in pflegeleichte vegetationslose Steinrabatten umgewandelt.

Ebenfalls zu nennen ist eine Vielzahl von privaten Initiativen und eine sehr engagierte Quartierbevölkerung, die mit Begrünungsaktionen und Urban-Gardening-Projekten einen wertvollen Beitrag an die Freiraumversorgung und Freiraumqualität des Quartiers leisten.

3.4 Handlungsbedarf Freiräume

Zusätzliche öffentliche Grünflächen im bestehenden Quartier zu schaffen, ist aufgrund der hohen Bebauungsdichte schwierig. Im kantonalen Richtplan (2017) wird das Gundeldinger Quartier als Vorzugsgebiet zur Verbesserung der Freiraumversorgung festgesetzt. Möglichkeiten, neue Grünflächen zu schaffen, bestehen vor allem im Dreispitzareal und im Areal «Am Walkeweg», da dort derzeit bereits eine Transformation stattfindet.

Das grösste Potenzial zur Verbesserung der Freiraumversorgung im Quartier, welches allen Nutzergruppen zugutekommt, liegt in der qualitativen Verbesserung der bestehenden allgemeinen Grünanlagen oder in der Neugestaltung einzelner Anlagen.

Für ein Quartier mit zu wenig öffentlichen Grünflächen sind die Verbindungen zwischen den Grünanlagen und die Anbindung an Naherholungsgebiete von besonderer Bedeutung. Die Strassenräume, die direkt an die Grünanlagen angrenzen, werden daher bei ihrer Erhaltung resp. Umgestaltung auch auf ihr dahingehendes Potenzial untersucht. Auch die Wegverbindungen an die ans Quartier angrenzenden Naherholungsräume Brüglinger Ebene und Bruderholz haben Potenziale. Besonders die Durchquerung des Dreispitzareals ist unattraktiv und durch Barrieren gekennzeichnet. Eine bessere Anbindung und längere Öffnungszeiten von zweckgebundenen öffentlichen Freiflächen wie Schul-, Sport- oder Freizeitgartenanlagen können zur Verminderung des Freiraumdefizits beitragen. In Bezug auf Strassenbegrünung ist vor allem in Querstrassen das Potenzial für Baumpflanzungen relativ hoch, aber aufgrund der engen, oft auch durch unterirdische Leitungen eingeschränkten Platzverhältnisse nicht überall realisierbar.

Im Bereich der halböffentlichen und privaten Freiräume ist die Erhaltung begrünter Vorgärten als prägendes Gestaltungsmittel des angrenzenden Raums und als Teilersatz für Baumreihen in engen Strassenräumen sehr wichtig. Entwicklungspotenzial liegt auch in den überwiegend privat oder gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen. Es liegt hier im Interesse des Kantons, private Initiativen zu unterstützen, da die Gestaltung privater, attraktiver und begrünter Innenhofflächen den Druck auf öffentliche Flächen reduzieren kann.

3.5 Ausgangssituation Mobilität

Das Quartier ist mit Ausnahme der verkehrsorientierten Strassen Margarethen-, Gundeldinger-, Dornacher-, Meret Oppenheim-, Reinacher- und Münchensteinerstrasse sowie Thiersteinallee verkehrsberuhigt. Zu Fuss Gehende profitieren analog den Velofahrenden von der Verkehrsberuhigung. Die kantonale Bevölkerungsbefragung 2015 hat für den Perimeter Gundeli Plus ergeben, dass 84% der Befragten (N=130) mit den Verhältnissen für Fussgängerinnen und Fussgänger sehr oder eher zufrieden sind. Hingegen sind 57% der Befragten der Meinung, dass sich die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger verschlechtert hat. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist in der Dornacher- und der Gundeldingerstrasse in den letzten zehn Jahren um ca. 20% gesunken. Die Strassen verzeichnen aber nach wie vor eine Belastung von durchschnittlich etwa 6500 Motorfahrzeugen täglich, wovon ein hoher Anteil Durchgangsverkehr ist. Damit sind die Lärm- und Luftbelastungen in diesen Strassen relativ hoch und der Verkehrsfluss sowie die Erreichbarkeit Gundeldingens sind zu Spitzenzeiten teilweise beeinträchtigt. Des Weiteren beeinträchtigt das Einbahnregime auf der Gundeldinger- und der Dornacherstrasse sowie auf zahlreichen kleineren Querstrassen die Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele und Nutzungen im Quartier. Für den Veloverkehr sind Einbahnen ohne Zulassung für den Velogegegenverkehr unattraktiv, da sie zu vielen Umwegen führen. Die heutige Verkehrsführung einer Busspur mit Velozulassung und lokalem Rechtsabbiegeverkehr hat aber auch einen gewissen Komfort für Velofahrende, da sie die Spur nicht mit dem Hauptstrom des MIV teilen müssen. Jedoch ist die Spur nicht genügend breit, dass ein Bus die Velofahrenden sicher überholen kann, ohne die MIV-Spur mitzubeneutzen. Das Verkehrsaufkommen in der nutzungsorientierten Güterstrasse ist vor allem während der Hauptverkehrszeiten für die verschiedenen Nutzungsansprüche zu gross. Der Verkehrsfluss wird behindert und es kommt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

Anspruchsvolle Kreuzungen fordern alle Verkehrsteilnehmenden heraus und erschweren die Fortbewegung im Quartier. Komplexe Kreuzungen sind vor allem für Kinder problematisch.

Im Bereich Fuss- und Veloverkehr gibt es nebst anspruchsvollen Kreuzungen Netzlücken, wie Richtung Bachletten oder St. Alban. Die Margarethen-, die Gundeldinger-, die Dornacher- und die Reinacherstrasse weisen eine Trennwirkung auf und stellen ein Querungshindernis für den Fussverkehr dar.

Die Velofahrenden treffen zudem auf das Problem ungenügender oder überfüllter Abstellplätze. Über den ganzen Perimeter verteilt, kommt es immer wieder zu Engpässen, insbesondere am Bahnhof Basel SBB.

3.6 Handlungsbedarf Mobilität

Der Parkraum im Quartier wird bereits flächendeckend bewirtschaftet und ist sehr gut ausgelastet bzw. zeitweise überlastet.

Der Bahnhof Basel SBB ist für viele Quartierbewohnende in Fussdistanz erreichbar. Für den Fuss- und Veloverkehr stellt er mit seinen Gleisanlagen eine Barriere zwischen dem Quartier und der Innenstadt dar. Die heutigen Querungsmöglichkeiten sind nicht ausreichend.

In der Güterstrasse verkehrt die Tramlinie 16 und verbindet Gundeldingen über die Heuwaage bis zur Schiffflände und in südlicher Richtung mit dem Bruderholz. Die Linien 15 und 16 sind auf dem Bruderholz verknüpft. Die Linie 15 fährt über das Denkmal bis ins Kleinbasel. Zudem ist Gundeldingen Ost über die Tramlinien 10 und 11 in südlicher Richtung über den Dreispitz mit Reinach/Münchenstein und in nördlicher Richtung über Grossbasel bis St-Louis Grenze und mit dem Leimental verbunden. Während der Hauptverkehrszeiten morgens und abends erschliesst die Einsatzlinie E11 das Quartier jeweils in Lastrichtung in der Güterstrasse. Die Buslinie 36 verkehrt im Einrichtungsverkehr auf den Längsachsen Dornacher- und Gundeldingerstrasse. Das ist nicht kundenfreundlich und für Ortsunkundige sind die Haltestellen für die Rückfahrt kaum auffindbar. Mit der Buslinie gelangt man direkt in den Dreispitz und weiter zum Badischen Bahnhof bis nach Basel Nord sowie in der Gegenrichtung ins Bachlettenquartier und weiter nach Basel West. Die frequentierteste Haltestelle in Gundeldingen ist der Dreispitz mit über 11'000 Ein-/Aussteigern pro Tag (Linie 10, 11, 36), gefolgt vom Bahnhofseingang Süd mit ca. 6500 Personen. Die Heiligegeistkirche verzeichnet knapp 3000 Ein-/Aussteiger pro Tag und der Tellplatz etwa 2700.

Nicht alle Quartierteile Gundeldingens sind gleich gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen. Insbesondere fehlt eine attraktive Verbindung zwischen dem zentralen Teil Gundeldingens und dem Entwicklungsgebiet Dreispitz.

Ausgewiesene Unfallschwerpunkte werden unmittelbar einer Verkehrssicherheitsprüfung durch die Kantonspolizei des Justiz- und Sicherheitsdepartements (JSD) unterzogen.

Das JSD führt zudem Analysen zur Schulwegsicherheit durch. In Gundeldingen gibt es mehrere Verkehrsknoten, welche erhöhter Anforderungen bedürfen oder in die Kategorie anspruchsvoll eingeteilt werden. Nebst zahlreichen politischen Vorstössen zum Thema Mobilität im Quartier Gundeldingen (→ Kapitel 2.3.3) gibt es auch diverse Forderungen aus dem Quartier (z.B. Gundeldinger Manifest, → Kapitel 2.7.2). Denn der Verkehr ist ein brisantes Thema im Quartier (→ Kapitel 2.4.6).

Verkehrsberuhigungen haben ein hohes Potenzial zur Attraktivitätssteigerung des Quartiers im Allgemeinen, da Lärm- und Luftbelastungen reduziert werden und die Verkehrssicherheit generell erhöht werden kann. Eine Senkung des Anteils des Durchgangsverkehrs auf der Gundeldinger- und der Dornacherstrasse macht das Wohnquartier zudem interessanter für Einwohner/-innen und Besucher/-innen.

Der begrenzte Raum der Güterstrasse und die hohen Nutzungsansprüche sind eine Herausforderung. Dem Parkdruck beim MIV kann mit Quartierparkings entgegengewirkt werden. Dadurch wird zudem Raum für andere Nutzungen auf der Allmend geschaffen.

Ein grosses Potenzial besteht bei der Verbesserung der Erreichbarkeit durch Änderung des Einbahnregimes der Gundeldinger- und der Dornacherstrasse. Das Velofahren würde damit deutlich attraktiver, da Umwegfahrten vermieden werden können. Damit die Aufhebung des Einbahnregimes sich nicht nachteilig auf den Fuss- und Veloverkehr auswirkt, ist bei der Strassenraumgestaltung und Querschnittseinteilung auf genügend breite und sichere Führungen für den Fuss- und Veloverkehr zu achten.

Wünschenswert ist generell eine verbesserte Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr im Quartier. Sichere und attraktive Fuss- und Veloverbindungen unter anderem durch Netzlückenschliessungen sind anzustreben. Ebenso sind Querungsmöglichkeiten der stark befahrenen Margarethen-, Gundeldinger-, Dornacher- und Reinacherstrasse zu schaffen. Zusätzliche Veloabstellplätze, insbesondere rund um den Bahnhof Basel SBB, machen das Velofahren im Quartier attraktiver.

Die Barriere des Bahnhofs Basel SBB für den Fuss- und Veloverkehr soll minimiert und damit die Anbindung an die Innenstadt verbessert werden. Optimierte Anbindungen an die Quartiere Bruderholz, Bachletten, St. Alban, die Innenstadt sowie nach Binningen und Münchenstein ergeben direktere und attraktivere Wege.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs kann die Busführung kundenfreundlicher gestaltet werden. Eine verbesserte Anbindung des Zentrums von Gundeldingen mit dem Dreispitz ist relevant für die Weiterentwicklung des ÖV und die Erreichbarkeit der beiden Quartierteile. Auch liegt bei der Anbindung ins Leimental sowie ins St. Jakob-Quartier Handlungsspielraum vor.

Optimierte Kreuzungen tragen zur Verbesserung der Fortbewegung bei und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Überprüfung von Knoten mit erhöhten Anforderungen trägt auch zur Schulwegsicherheit bei.



Stossrichtungen

4.1	Stossrichtungen Nutzungen	38
4.2	Stossrichtungen Freiräume	38
4.3	Stossrichtungen Mobilität	39



4.1 Stossrichtungen Nutzungen

Im Themenbereich Nutzungen werden Aussagen hinsichtlich nutzungs- und stadträumlicher Entwicklung des Quartiers gemacht. Auf den Arealen «Am Walkeweg», Dreispitz, Nautentor und südlich des Bahnhofs finden vielfältige Transformationen statt. Diese sollen als Chance für das ganze Quartier genutzt werden. Bestehende Qualitäten sollen bewahrt und neue Identitäten geschaffen werden. Zudem soll das lineare Zentrum an der Güterstrasse gestärkt werden. Das bestehende Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten und die Mischung aus ruhigen Strassenzügen und belebten Hauptachsen sind charakteristisch und eine Stärke fürs Quartier. Die Verbindungen in die Innenstadt sowie der Quartierabschluss entlang der SBB-Gleise sollen bewusst gestaltet werden.

Städtebauliche Entwicklung

- N1 Die charakteristische Blockrandstruktur als identitätsstiftendes Merkmal bewahren und keine neuen Hochhäuser im Blockrandgebiet zulassen.
- N2 In den Transformationsgebieten neue wiedererkennbare Orte schaffen und an geeigneten Stellen mit besonderer Bedeutung, Funktion und/oder Exposition Akzente setzen.
- N3 Zentralste Lagen verdichten. Übergänge zur Blockrandstruktur sorgfältig planen.

Zentrenentwicklung und Nutzungen

- N4 Bestehende Zentrenstruktur weiterentwickeln und gezielt Schwerpunkte setzen. Kleinteilige Quartier- und Kulturtreffpunkte sowie weitere Orte zur sozialen Quartiersversorgung stützen und stärken.
- N5 Eine möglichst vielfältige Struktur des Detailhandels an passantenreichen Lagen fördern.
- N6 Der Verdrängung des Gewerbes durch andere Nutzungen ist soweit als möglich entgegenzuwirken.

Vernetzung

- N7 Gestalterisch aufgewertete und neue Brückenschläge zu den angrenzenden Quartieren und insbesondere zur Basler Innenstadt als wichtige übergeordnete Verbindungen tragen massgeblich zur Einbettung des Quartiers Gundeldingen bei.
- N8 Die kleinräumige Vernetzung innerhalb des Quartiers als auch zum Bruderholz soll aktiv gefördert werden.

4.2 Stossrichtungen Freiräume

Um die bestehenden Grün- und Freiräume optimal nutzen zu können, sollen diese so gestaltet werden, dass für alle Nutzer- und Altersgruppen ein attraktives Angebot zur Verfügung steht. Durch die Zuordnung von Funktionsschwerpunkten und Nutzergruppen kann die gewünschte Gestaltung und die optimale Nutzbarkeit der Grün- und Freiräume erreicht werden. Mit den über das Quartier verteilten kleinen und grossen Grün- und Freiräumen soll die Freiraumversorgung verbessert werden. Mit gut sichtbaren und sicheren Zugängen soll in die Grün- und Freiräume eingeladen werden. Durch eine weitere Begrünung des Strassenraumes und eine aufenthaltsfreundlichere Gestaltung an Orten mit Potenzial kann die Lebensqualität weiter gesteigert werden.

- F1 Mit vielfältigen Freiräumen (unterschiedlichen Ausprägungen, Nutzungsfunktionen und Charakteristiken) ein Angebot für alle Nutzergruppen schaffen.
- F2 Mit attraktiver, nutzerorientierter Gestaltung hohe Nutzungsdichte erreichen.
- F3 Mit kleinen und grossen, über das Quartier verteilten Freiräumen das ganze Quartier gut versorgen.
- F4 Mit gut sichtbaren und sicheren Zugängen das Quartier in die Freiräume einladen.
- F5 Mit der Ausweitung der Öffnungszeiten der Quartierschul-Pausenhöfe nach Möglichkeit das Freiraumangebot im Quartier ergänzen.

4.3 Stossrichtungen Mobilität

Die Stossrichtungen Mobilität berücksichtigen alle städtischen Verkehrsmittel: Fuss- und Veloverkehr inkl. Abstellanlagen, Bus und Tram sowie Bahnstationen, MIV inkl. Parkierung. Die Ansätze umfassen aufgrund des Handlungsbedarfs insbesondere eine bessere Anbindung des Quartiers an die umliegenden Quartiere, eine nachhaltige Mobilität durch Förderung des ÖV sowie Fuss- und Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, die Verbesserung der Verständlichkeit des Verkehrssystems, die Schaffung von möglichst guten Bedingungen für die Gewerbetreibenden sowie die Entlastung der Allmend vom MIV durch geeignete Parkieranlagen.

	Fussverkehr		ÖV
M1	Hindernisfreie, komfortable und erkennbare Führung ohne Umwege	M11	Hindernisfreien Zugang zum ÖV
M2	Hohe Aufenthaltsqualität	M12	Gute Anbindung an die Nachbarquartiere (angebotsseitig)
M3	Hohes Sicherheitsempfinden für alle (subjektive Sicherheit)	M13	Verknüpfung aller Quartierteile mit dem Bahnhof Basel SBB
M4	Sichere Fussverkehrsverbindungen und -querungen (objektive Sicherheit)	M14	Gewährleistung umsteigefreien Anschlusses an die Innenstadt
M5	Hohe Durchlässigkeit des Quartiers in alle Richtungen	M15	Gute ÖV-Erschliessungsqualität ausserhalb der Tramachsen
M6	Sichere, attraktive und direkte Anbindung des Quartiers an die umliegenden Stadtteile, Grünräume und Nachbargemeinden	M16	Verständliches ÖV-Netz
	Veloverkehr		MIV
M7	Umsetzung sicherer und nutzergerechter Velorouten im Quartier Gundeldingen	M17	Sicherstellung der Erschliessung und der Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe
M8	Qualitativ und quantitativ genügend Veloabstellplätze im Quartier und am Bahnhof Basel SBB	M18	Gewährleistung Verkehrsfluss mittels Reduktion des Durchgangsverkehrs
M9	Hohe Durchlässigkeit des Quartiers in alle Richtungen	M19	Kanalisation des MIV auf den übergeordneten Achsen zur Vermeidung von Schleichverkehr – Beruhigung und Aufwertung der untergeordneten, siedlungsorientierten Strassenräume
M10	Sichere, attraktive und direkte Anbindung des Quartiers an die umliegenden Stadtteile, Grünräume und Nachbargemeinden	M20	Abwicklung MIV quartier- und umweltverträglich auf tiefem Geschwindigkeitsniveau
		M21	Angebotsorientierte, optimal bewirtschaftete Parkraumsituation für Anwohnerschaft und Gewerbe mit reduziertem Flächenverbrauch



Konzept und Zielbilder

5.1	Konzeptteil Nutzungen	42
5.1.1	Hauptnutzungen	42
5.1.2	Hochhausgebiet	43
5.1.3	Ankunftsorte	43
5.1.4	Zentren	43
5.1.5	Stadtkante	44
5.1.6	Brückenschläge	44
5.1.7	Zielbild Nutzungen	45
5.2	Konzeptteil Freiräume	47
5.2.1	Charakteristiken	47
5.2.2	Nutzergruppen	48
5.2.3	Funktionsschwerpunkte	50
5.2.4	Begrünter Strassenraum	53
5.2.5	Aufenthaltsfreundlicher Raum	53
5.2.6	Wegverbindungen und Zugänge zu Grün- und Freiräumen	53
5.2.7	Vorgärten und Innenhöfe	53
5.2.8	Zielbild Freiräume	55
5.3	Konzeptteil Mobilität	57
5.3.1	Fussverkehr mit Teilzielbild	58
5.3.2	Veloverkehr mit Teilzielbild	60
5.3.3	ÖV mit Teilzielbild	62
5.3.4	MIV mit Teilzielbild	64
5.3.5	Zielbild Mobilität	67
5.4	Synthese (Gesamtkarte)	68



5.1 Konzeptteil Nutzungen

Die Zielbilder des Stadtteilrichtplans stellen den Soll-Zustand der räumlichen Entwicklung dar, welcher etwa für das Jahr 2035 angestrebt wird.

Sie stellen folglich einerseits – analog zu den anderen Richtplänen – die Ausgangslage dar, d.h. den Bestand, der zum Zeitpunkt der Genehmigung bereits vorhanden ist, andererseits den Handlungsbedarf, der nötig ist, um den Soll-Zustand zu erreichen. Für die Themenschwerpunkte Nutzungen und Freiräume wurde je ein Zielbild entwickelt, welches detailliert auf den jeweiligen Themenbereich eingeht.

Beim Themenbereich Mobilität wurde das Zielbild zusätzlich in vier Teilzielbilder aufgeteilt (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV, MIV). Alle Zielbilder Nutzungen, Freiräume und Mobilität sind aufeinander abgestimmt und in einer → Gesamtkarte zusammengeführt. Darin ist vorwiegend der Handlungsbedarf abgebildet.

Die Grundlage für das Zielbild Nutzungen bilden unter anderem der Zonenplan, der Wohnanteilsplan sowie städtebauliche Analysen. Neben der Zuweisung einer Hauptnutzung zeigt das Konzept nachfolgend die Funktionen des öffentlichen Raumes und die angestrebte Zentrenstruktur auf. Da der öffentliche Raum auch Frei- und Verkehrsraum ist, finden sich beispielsweise beim Tellplatz nicht nur Aussagen im Zielbild Nutzungen, sondern auch in den Zielbildern Freiräume und Mobilität. Das Zielbild Nutzungen behandelt nicht nur den Platz selbst, sondern auch die angrenzenden Räume sowie die Erdgeschossnutzungen in den Bauten.

Die hohe städtebauliche Stabilität im Innern des Quartiers ist ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes. Die typische Stadtstruktur mit ihrer Blockrandbebauung prägt weiterhin den Charakter des Quartiers Gundeldingen. Eine bauliche Verdichtung ist im Rahmen des gültigen Zonenplans und unter Berücksichtigung der historischen Bausubstanz möglich.

5.1.1 HAUPTNUTZUNGEN

Das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe ist eine Stärke des Quartiers. Die Durchmischung der Nutzungen trägt zu einer Belebung der angrenzenden Stadträume zu verschiedenen Tageszeiten bei und verhindert, dass Gebiete abends ausgestorben und ungenutzt sind.

Gebiete wie das Nauentor (ehemals Postreiter) oder Dreispitz Nordspitze sollen von einem reinen Arbeitsplatzgebiet zu einem Gebiet mit Wohn- und Arbeitsflächen weiterentwickelt werden. Abgesehen von der Nordspitze bleibt der Dreispitz Arbeitsplatzgebiet. Der Dreispitz Mitte soll zusätzlich als Schulstandort belebt werden. Als Gebiet mit der Hauptnutzung Wohnen soll das Areal «Am Walkeweg» weiterentwickelt werden und für zusätzlichen Wohnraum im Quartier sorgen.

5.1.2 HOCHHAUSGEBIET

Wichtigste Eignungskriterien für die Bezeichnung von Hochhausgebieten sind die Nähe zu Verkehrsdrehscheiben und Transformationsgebieten mit Potenzial für vertikale Verdichtung. Verdichtungsgebiete bzw. Gevierte, in denen aus städtebaulicher Sicht eine Verdichtung in die Vertikale möglich scheint (basierend auf dem Hochhauskonzept), sind am Eingang Süd des Bahnhofs SBB, der deutlich an Bedeutung gewinnt, sowie im Bereich erweitertes Dreispitzareal. Die Bezeichnung von Hochhausgebieten bzw. entsprechenden Potenzialen dient folgender Zielsetzung:

- Schaffung eines differenzierten Wohnungsangebots
- Unterstützung der Zentrumsbildung an gut erschlossenen Orten
- Nutzen von Verdichtungspotenzial und Schaffung von Expansionsraum in wirtschaftlichen Schwerpunktsgebieten
- Strukturierung von Stadtentwicklungsgebieten und Unterstützung von Transformationsprozessen

Um den typischen Quartiercharakter zu bewahren, sind innerhalb der Blockrandstrukturen und ausserhalb der Hochhausgebiete neue Hochhäuser auszuschliessen.

5.1.3 ANKUNFTSORTE

Drei Ankunftsorte bei der Margarethenbrücke, beim Meret Oppenheim-Platz und beim Nauentor befinden sich beim Bahnhof Basel SBB und einer bei der S-Bahn-Station Dreispitz. Aufgrund der Nähe zu den Perrons halten sich rund um die Ankunftsorte viele Pendelnde auf. Deshalb eignen sich diese Orte und ihr Umfeld besonders für Nutzungen mit Ausrichtung auf den Kurzfristbedarf. Ausserdem sind die Ankunftsorte so zu gestalten, dass sie viel Bewegungsfläche bieten und Hindernisse und Barrieren beseitigt werden. Ihre Bedeutung soll städtebaulich mit einem urbanen Auftritt in Szene gesetzt werden und die Visibilität erhöht werden.

5.1.4 ZENTREN

Übergeordnete Zentren

Die Zentrenstruktur konzentriert sich auf drei übergeordnete Zentren mit grosser Anziehungskraft und entsprechenden Publikumsfrequenzen.

Der Kristallisationspunkt um den Bahnhof Basel SBB wird in seiner übergeordneten Bedeutung insbesondere aufgrund seiner Nähe zur Verkehrsdrehscheibe im Nah- sowie im Fernverkehr gestärkt. Künftige, zusätzliche Personenströme zwischen der Passerelle am Meret Oppenheim-Platz und dem südlichen Kopf der umgebauten Margarethenbrücke bieten gute Voraussetzungen, um publikumsorientierte Nutzungen in diesen Bereichen aufzuwerten, neu anzusiedeln und damit auch die Angebote an die Bedürfnisse der sich wandelnden Bewohnerstrukturen, zukünftigen Arbeitnehmenden und Besucher anzupassen.

Im Osten, im Umfeld des Dreispitz, sind der zweite und dritte Kristallisationspunkt, die über das Quartier hinaus wirken. Der Pol an der Nordspitze gewinnt seine übergeordnete Bedeutung aufgrund seiner Versorgungseinrichtungen, die sich auf die Bedürfnisse der Region ausrichten und ihren Einzugsbereich weit über das Quartier hinaus ausdehnen.

Etwas weiter südlich etabliert sich an der Kreuzung Münchensteinerstrasse/Walkeweg/Leimgrubenweg ein weiteres Zentrum mit Anziehungskraft. Dies insbesondere aufgrund seiner Bedeutung als Verkehrsdrehscheibe im Nahverkehr und im Zusammenhang mit den Arealentwicklungen «Am Depot» (Hochhaus am Irène Zurkinden-Platz) und «Am Walkeweg». Im nahen Umfeld dieses Zentrums werden sich entsprechende publikumsorientierte Nutzungen anordnen und den Stadtraum zusätzlich beleben.

Lineares Quartierzentrum und lokale Zentren

Die Güterstrasse ist das eigentliche Quartierzentrum des Gundeldinger Quartiers, deren heutige Bedeutung für das Quartier in die Zukunft hineingetragen, gepflegt und gestärkt wird.

Die Ausstrahlung der übergeordneten Zentren nimmt schnell ab, sodass die Güterstrasse zwischen Bahnhof Basel SBB und Nordspitze unterschiedlich intensiv belebt bleiben wird. Die höchste Nutzungsintensität ist zwischen Passerelle und dem Tellplatz zu verorten.

Im Gegensatz zum linearen Quartierzentrum an der Güterstrasse, welches zum Flanieren einlädt, bieten die lokalen Zentren wie z.B. der Tellplatz oder die Randbereiche der Kreuzung an der Heiliggeistkirche oder vor dem Zwinglihaus Platz zum Verweilen.

Lebendige Kreuzungspunkte

Ergänzt wird die Zentrenstruktur durch die lebendigen Kreuzungspunkte. Sie sind kleine quartierbezogene Treffpunkte. Es sind Räume mit einem eigenen Charakter und dienen als Orientierungspunkte. Die Gebäude an den Kreuzungspunkten reagieren idealerweise auf die Ecksituation. Und das Erdgeschoss bietet vereinzelt Platz für Nutzungen mit öffentlichem Charakter. Hindernisfreie Bewegungsflächen ohne störende Elemente mit sicheren und bequemen Querungsmöglichkeiten prägen deren Umfeld. Eine Abfolge von lebendigen Kreuzungspunkten schärft das Profil der Dornacherstrasse. Im Gegensatz zum linearen Quartierzentrum Güterstrasse ist die Nutzungsdichte an der Dornacherstrasse tiefer. Aufgrund der zurückversetzten Lage ist sie Anziehungspunkt für einen anderen Nutzungsmix in Ergänzung zu den Nutzungen an der Güterstrasse.

5.1.5 STADTKANTE

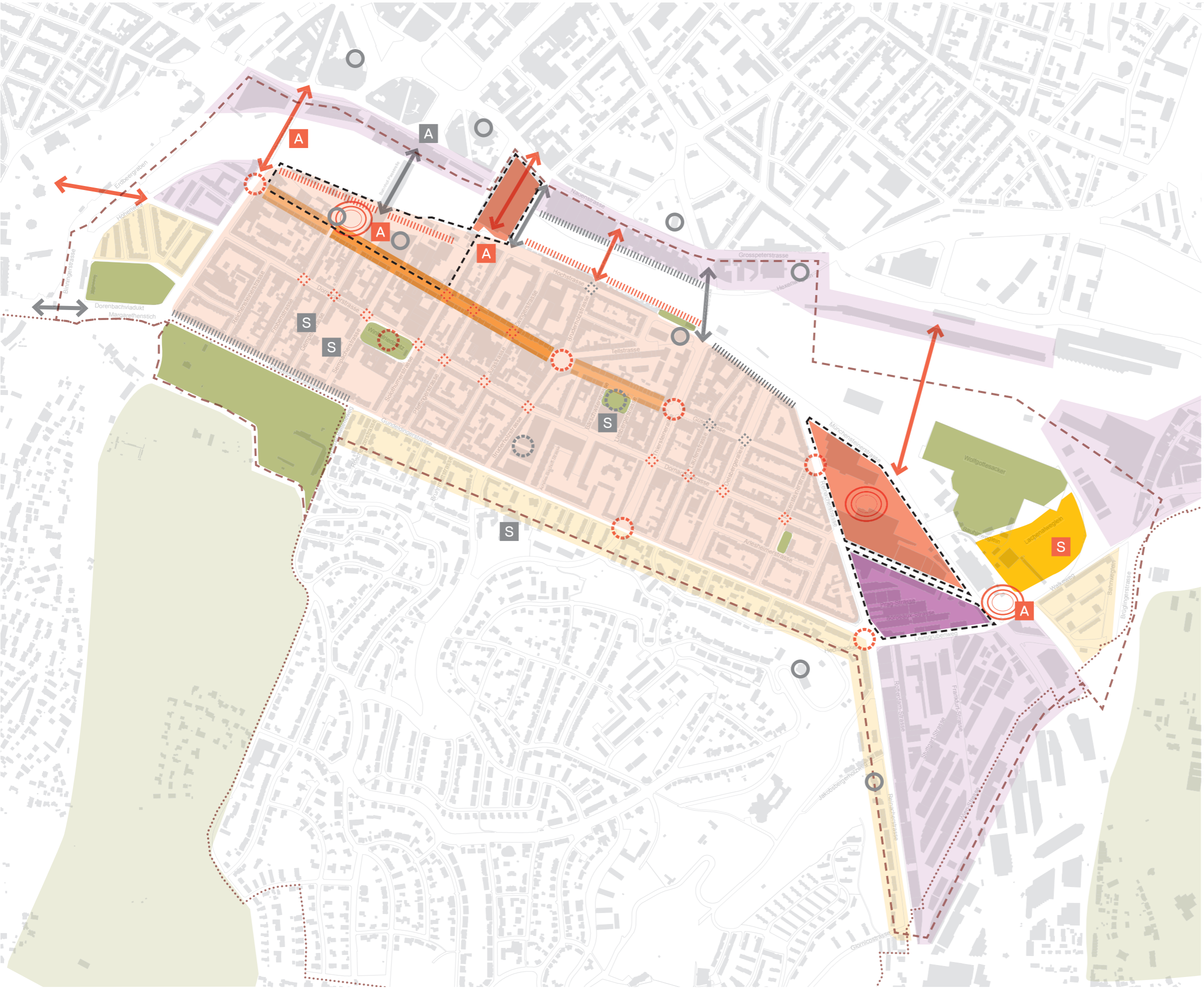
Die Bebauung entlang der Meret Oppenheim-Strasse bildet die neue Kulisse zum Bahnhof mit den tiefer liegenden Gleisen. Zusammen mit der Möglichkeit, dieses Gebiet baulich zu verdichten, bietet es eine grosse Chance für einen adäquaten Auftritt mit hoher Aufenthaltsqualität. Der Auftritt entlang der Kante bei der Hochstrasse soll bewusster gesteuert werden und soll zu einer ebenbürtigen Gestaltung zur Kante im Norden (Jacob Burckhardt und Peter Merian Haus) werden.

Das Gebiet um den Bahnhof Basel SBB und um die Entwicklungsflächen Nordspitze und Dreispitz Mitte werden sich am stärksten bezüglich ihrer Nutzungszusammensetzung und baulichen Gestalt verändern. Sie bilden zudem ein Scharnier innerhalb des Quartiers selbst, aber auch zum nördlichen Stadtgebiet und zur angrenzenden Gemeinde Münchenstein.

5.1.6 BRÜCKENSCHLÄGE

Durch die Lage südlich des Gleisfeldes des Bahnhofs Basel SBB benötigt das Quartier attraktive Verzahnungen mit der Innenstadt und den Quartieren St. Alban und Bachletten. Dies vermindert die Trennwirkung. Die Verbindungen sollen wo möglich auch gestalterisch inszeniert werden und eine Brücke zwischen den Quartieren schlagen.

5.1.7 Zielbild Nutzungen



- Perimeter
 - Kantonsgrenze
 - Grün- und Freiflächen
 - Wichtige Grün- und Freiflächen ausserhalb des Perimeters
-
- | Ausgangslage | Handlungsbedarf |
|--|--|
| | Hauptnutzung Wohnen und Arbeiten |
| | Hauptnutzung Wohnen |
| | Hauptnutzung Arbeiten |
| | Hochhäuser/Hochhausgebiet |
| | Stadtkante |
| A | A Ankunftsort |
| S | S Schule |
| | Übergeordnetes Zentrum |
| | Lineares Quartierzentrum mit unterschiedlicher Intensität |
| | Lokales Zentrum |
| | Lebendige Kreuzungspunkte mit Blockrand |
| | Brückenschläge |





5.2 Konzeptteil Freiräume

Die Aufwertung des öffentlichen Raums im Gundeldinger Quartier hat zum Ziel, das Quartier langfristig nachhaltig zu gestalten und zu prägen. Ausserdem leisten gut gestaltete Freiräume einen wesentlichen Beitrag, um die Wohn- und Arbeitsqualität im Quartier zu verbessern.

Obwohl Strassenräume auch Freiräume sind, werden in diesem Themenbereich vor allem öffentliche, halböffentliche und private Grünflächen, Quartierschul-Pausenhöfe und Stadtplätze thematisiert. Eigentliche Strassenräume und reine Kreuzungsbereiche werden im Themenbereich Nutzungen bzw. Mobilität abgehandelt.

Dank dem Angebot an vielfältigen Freiräumen mit unterschiedlichen Ausprägungen und Funktionsschwerpunkten wird eine hohe Nutzungsdichte erreicht. Deshalb werden den Freiräumen Nutzergruppen und Funktionsschwerpunkte zugeteilt. Innerhalb des bestehenden Quartiers ist kaum Platz für zusätzliche Freiräume. Trotzdem sollen auch kleine Nischen genutzt werden und im Bestand im Kleinräumlichen gewirkt werden, um eine gute Freiraumverteilung zu erreichen. Das grösste Potenzial für zusätzliche Grün- und Freiräume steckt in den Transformationsgebieten am Rande des Quartiers. Aber auch die bestehenden Naherholungsgebiete in der Brüglinger Ebene und auf dem Bruderholz liegen in Reichweite. Folglich sollen die Wege und Zugänge in diese Freiräume sichtbar und sicherer gestaltet werden.

5.2.1 CHARAKTERISTIKEN

Im Zielbild Freiräume wurden jedem Freiraum ein Aktivitätsniveau und eine Gestaltungskategorie zugewiesen. Die Grösse der Kreise entspricht in etwa der Grösse der Anlage:

- Kleiner Kreis: < 2000 m²
- Mittlerer Kreis: 2000 – 5000 m²
- Grosser Kreis: > 5000 m²

Aktivitätsniveau

Mit den beiden Aktivitätsniveaus «Lebendig» bzw. «Ruhig» wird beschrieben, welcher Art die Tätigkeiten in den jeweiligen Freiräumen hauptsächlich sind. Allen Grün- und Freiräumen wurde mindestens eines der beiden Aktivitätsniveaus zugeteilt.

Räume mit nur einem zugeordneten Aktivitätsniveau können in untergeordneten Teilbereichen auch ruhig bzw. lebendig sein. Grün- und Freiräume mit dem Aktivitätsniveau «Ruhig» müssen nicht zwingend den Funktionsschwerpunkt «Ruhe» zugewiesen haben, da auch andere Funktionsschwerpunkte wie Pause, ruhiger Sport (Yoga) gemeint sein können.

- Lebendig: Diese Orte dienen als Treffpunkte, als Orte der Begegnung, der Bewegung und des Spieles. An diesen Orten tauscht man sich aus, führt Aktivitäten zu zweit oder in der Gruppe aus.
- Ruhig: Diese Orte dienen der Ruhe, dem Rückzug und der Erholung. Es handelt sich vorrangig um geräuscharme Aktivitäten, welche man beispielsweise alleine durchführt.

Gestaltung

Mit der Zuordnung zu den drei Gestaltungskategorien «Befestigt», «Stadtgrün» und «Naturnah» werden Aussehen und die Ausformung der Grün- und Freiräume beschrieben. Allen Grün- und Freiräumen wurde mindestens eine Hauptgestaltungskategorie zugewiesen. Dies schliesst nicht aus, dass diese Räume in untergeordneter Masse auch Elemente von den anderen beiden Gestaltungskategorien enthalten können.

- Befestigt: öffentliche Grünanlage oder Platz, baumbestanden, mit wenig Vegetationsflächen.
- Stadtgrün: öffentliche Grünanlage mit Wegen, Aufenthalts- und Spielbereichen, Bäumen und Vegetationsflächen.
- Naturnah: öffentliche Grünanlage mit überwiegend Vegetationsflächen mit extensiven Bereichen wie z.B. Wiesenflächen, einheimischen Heckenstrukturen und Bäumen.

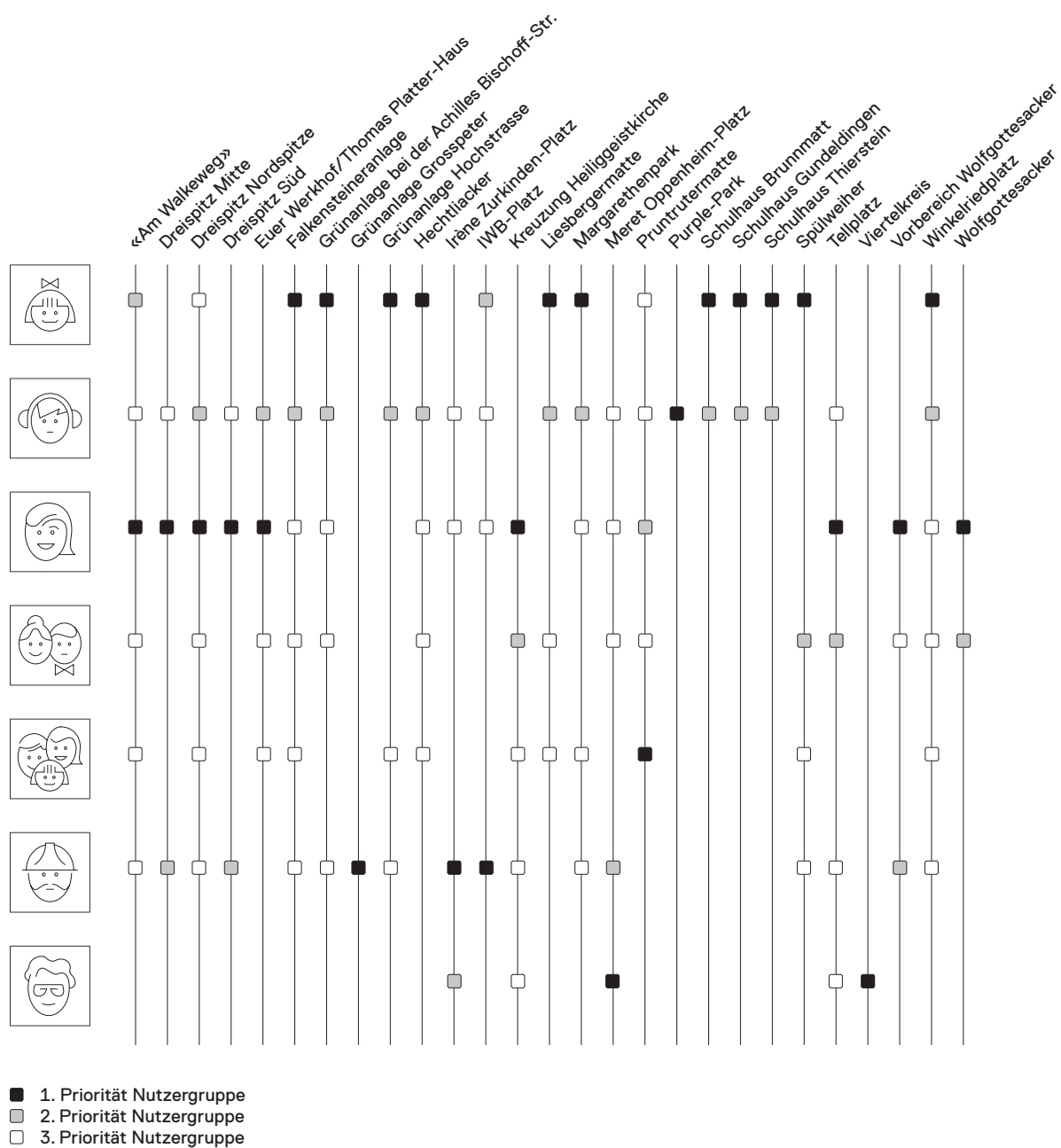
5.2.2 NUTZERGRUPPEN

Ganz unterschiedliche Menschen nutzen die Grün- und Freiräume im Gundeldinger Quartier. Diese werden zu Nutzergruppen zusammengefasst. Allen Grün- und Freiräumen wurde mindestens eine Hauptnutzergruppe zugewiesen. Dies schliesst nicht aus, dass diese Räume in untergeordnetem Masse auch von den anderen Nutzergruppen besucht werden.

Die Altersabgrenzung ist auch nicht als zu starr zu interpretieren. Der Übergang zwischen den Nutzergruppen ist fließend und auch innerhalb der Nutzergruppen gibt es unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum. Die Nutzergruppe Erwachsene umfasst mit den jungen Erwachsenen eine Gruppe mit Bedürfnissen, welche sich von den Erwachsenen über 25 Jahren unterscheiden kann. Die Bedürfnisse der über 80-Jährigen innerhalb der Generation 64+ kann sich von denen unterscheiden, welche knapp das Pensionsalter erreicht haben.

Im Stadtteilrichtplan werden folgende Nutzergruppen unterschieden:







	Kinder	Altersgruppe 5 bis 14
	Jugendliche	inklusive junger Erwachsener Altersgruppe 12 bis 25
	Erwachsene	Altersgruppe ab 20 bis 64
	Generation 64+	
	Familien	Der Fokus besteht auf Kleinkindern in Begleitung
	Arbeitende	z.B. Erwachsene und Studierende, welche oft am Mittag oder nach Feierabend Freiräume beanspruchen.
	Pendelnde	z.B. Erwachsene, Studierende und Schüler. Der Fokus steht auf Bewegung, Durchgang etc.

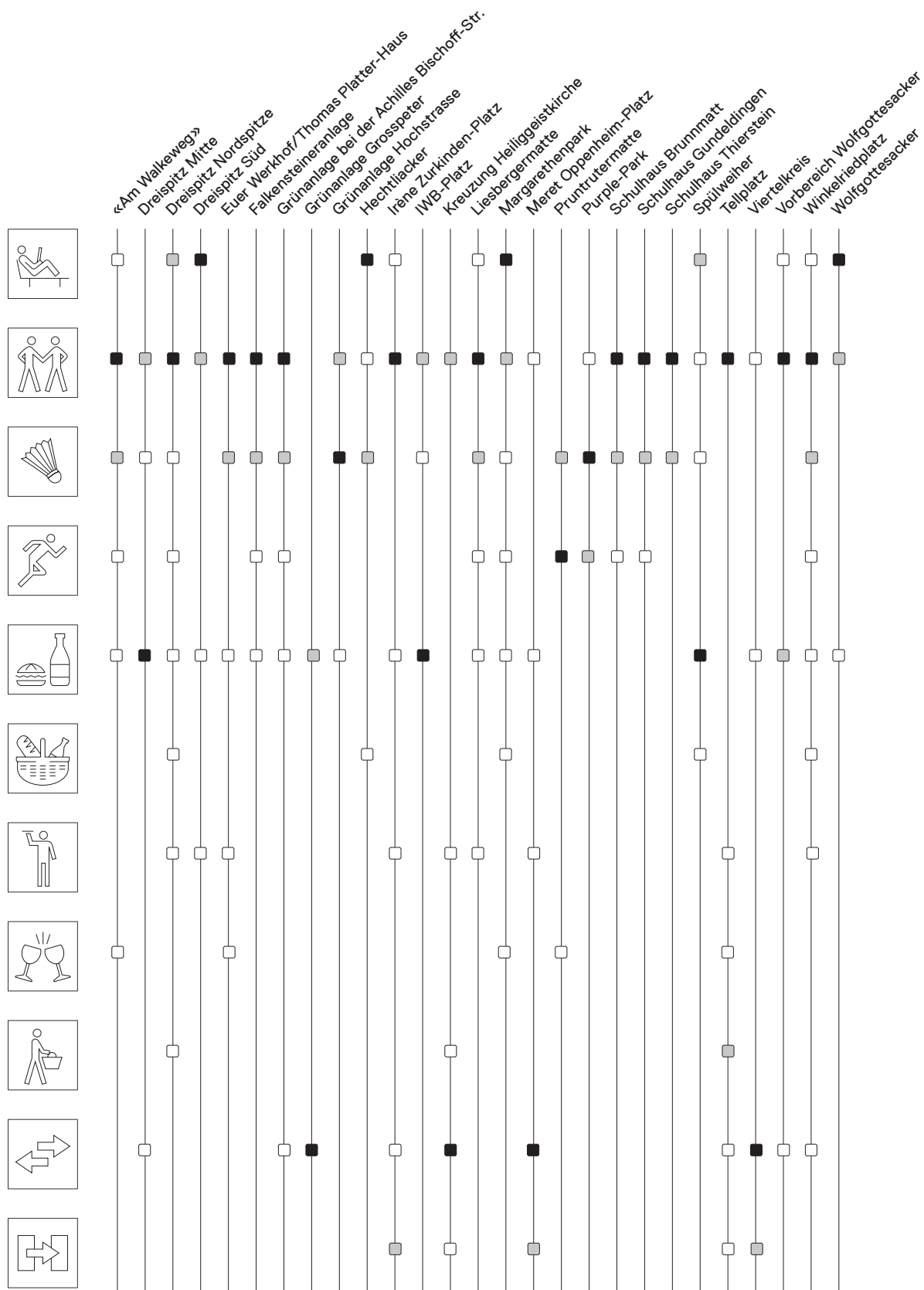


5.2.3 FUNKTIONSSCHWERPUNKTE

Die Nutzung des öffentlichen Raums ist vielfältig und lässt sich dadurch schwer klassifizieren. Um die Identität und Atmosphäre der verschiedenen Grün- und Freiräume zu stärken, werden Funktionsschwerpunkte definiert, welche die wesentlichen und prägenden Funktionen der verschiedenen öffentlichen Grün- und Freiräume beschreiben. Allen Grün- und Freiräumen wurde mindestens ein Funktionsschwerpunkt zugewiesen. Dies schliesst nicht aus, dass diese Räume in untergeordnetem Masse auch andere Funktionen haben.

Im Stadtteilrichtplan werden folgende Funktionsschwerpunkte unterschieden, die ein öffentlicher Raum übernehmen kann:

	Ort der Ruhe	Dieser Ort dient dem Rückzug und der Erholung.
	Ort der Begegnung	Dieser Ort dient als Treffpunkt. Kontakt, Austausch und Kommunikation stehen im Vordergrund.
	Ort des Spiels	Dieser Ort bietet Spielmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und/oder Erwachsene und dient dem Zeitvertreib und/oder dem kindlichen Entdecken und Entwickeln.
	Ort des Sports	Dieser Ort dient der Bewegung und der sportlichen Betätigung.
	Ort der Pause	Dieser Ort dient dem Aufenthalt, dem Beobachten und dem Pausieren. Ausserdem ist es der Ort, um selbst mitgebrachte Getränke oder Speisen zu konsumieren.
	Ort des Picknicks	Dieser Ort dient dem Picknick, dem Konsum von selbst mitgebrachten Getränken oder Speisen.
	Ort der Gastronomie	An diesem Ort findet Bewirtung statt. Er dient dem Konsum von Getränken oder Speisen.
	Ort des Anlasses	An diesem Ort finden Anlässe wie Feste, Märkte oder sonstige Veranstaltungen statt.
	Ort des Handels	An diesem Ort wird gekauft und verkauft. Er dient dem Anpreisen und Austausch von Waren und Dienstleistungen.
	Ort des Durchgangs	Der Ort wird zielgerichtet durchquert. Er dient als Verbindung zu anderen Orten.
	Umsteigeort	Dieser Ort ist eine Verkehrsdrehscheibe oder bietet die Möglichkeit, das Verkehrsmittel zu wechseln.



- 1. Priorität Funktionsschwerpunkte
- 2. Priorität Funktionsschwerpunkte
- 3. Priorität Funktionsschwerpunkte

5.2.4 BEGRÜNTER STRASSENRAUM

Begrünte Strassenräume leisten einen wichtigen Beitrag, Strassen attraktiver für Aufenthalt zu gestalten. Aber auch zur Erreichung eines angenehmen Stadtklimas spielen sie eine immer wichtigere Rolle.

Wo es sinnvoll und möglich ist, soll der Strassenraum mit neu zu pflanzenden Strassenbäumen ergänzt werden. Zu achten ist dabei auf den Strassentyp und dessen charakteristische Erscheinungsbilder. In den engen Nebenstrassen des Gundeldinger Quartiers kann dies auch mittels lockerer Baumreihen erfolgen. Falls der Strassenquerschnitt keine Baumpflanzungen zulässt, soll versucht werden, auf privaten Flächen Baumpflanzungen und Fassadenbegrünungen anzustreben, um die entsprechenden Strassen zu begrünen.

Als Grundlagen für die Neupflanzungen dienen die Aussagen im «Leitbild Bäume im öffentlichen Raum» («Alleenplan») und im Konzept «Strassenbäume Basel». Dies wurde mit den neusten Erkenntnissen ergänzt und im Konzeptbaustein «Den Strassenraum aufwerten und begrünen» des GFK Gundeldingen zusammengefasst.

5.2.5 AUFENTHALTSFREUNDLICHER RAUM

Die Aufenthaltsqualität von kleinen Grün- und Freiräumen lässt sich erheblich verbessern, wenn die angrenzenden Strassenräume in die Gestaltung miteinbezogen werden. Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen wird die nutzbare Fläche vergrössert, beispielsweise im Verbund mit angrenzenden, verkehrsberuhigten Begegnungszonen. Im Quartier wurde dies bereits bei der Falkensteineranlage umgesetzt.

Bei der Liesbergermatte und der Grünanlage bei der Achilles Bischoff-Strasse bietet sich dieses Konzept aufgrund der geringen Grösse und der Lage auch an.

Die Räume entlang des Höhenweges und beim Bauhinweglein zwischen Münchensteinerbrücke und Wolfgottesacker haben Potenzial für eine höhere Aufenthaltsqualität. Die Räume ermöglichen aufgrund ihrer exponierten Lage Ausblicke über das Gleisfeld. Aufgrund der dichten Blockrandbebauung im Innern des Gundeldinger Quartiers sind Weitblicke selten.

5.2.6 WEGVERBINDUNGEN UND ZUGÄNGE ZU GRÜN- UND FREIRÄUMEN

Angrenzend an das Quartier befindet sich das Naherholungsgebiet in der Brüglinger Ebene mit den Merian Gärten und dem Park im Grünen. Mit dem Margarethenpark, der Pruntrutermatte und dem Wolfgottesacker liegen grosse Grünanlagen am Rande des Perimeters. Die Verbindungen sind teilweise unattraktiv und die Zugänge etwas versteckt. Auch die Zugänge und die Erreichbarkeit zu kleineren Freiräumen innerhalb des Quartiers sollen noch verbessert werden.

5.2.7 VORGÄRTEN UND INNENHÖFE

Vorgärten prägen das Gundeldinger Quartier und können die Qualität des öffentlichen Freiraums langfristig sichern. Bestehende Vorgärten sind gemäss § 55 BPG gesichert. Der Artikel schreibt vor, dass Vorgärten grundsätzlich als Garten oder Grünflächen anzulegen und vom öffentlichen Grund abzugrenzen sind.

Innenhöfe sind meist im privaten Grundeigentum, weshalb dort die Beratung und Aufklärung im Vordergrund steht. Mittels Koordinations- und Aufklärungsarbeit sollen versiegelte Innenhöfe begrünt und nach Möglichkeit zu zusammenhängenden, gemeinsam nutzbaren Hofräumen weiterentwickelt werden. Dadurch wird den Bewohnerinnen und Bewohnern fussläufig zugängliches, mit vielfältigen Funktionen und Qualitäten belegtes Grün zur Verfügung gestellt. Unter der Voraussetzung, dass die Höfe öffentlich zugänglich sind, hat der Kanton Basel-Stadt die Möglichkeit, die Aufwertung von privaten Innenhöfen finanziell über den Mehrwertabgabefonds zu unterstützen. Die Kooperation mit zahlreichen Eigentümerinnen und Eigentümern erfordert es oft, viele koordinative, argumentative und finanzielle Hürden zu überwinden.



5.2.8 Zielbild Freiräume



- - - Perimeter
- . . . Kantonsgrenze
- Grün- und Freiflächen
- Wichtige Grün- und Freiflächen ausserhalb des Perimeters
- Z Alters- und Pflegezentrum

- Ausgangslage**
- ● ●
 - ● ● Begrünter Strassenraum
 - ||||| Aufenthaltsfreundlicher Raum
 - Wegverbindungen zu Grün- und Freiräumen
- Handlungsbedarf**
- Lebendig
 - Ruhig
 - Befestigt
 - Stadtgrün
 - Naturnah
- Aktivitätsniveau**
- -

- Nutzergruppen**
- 👶 Kinder
 - 👧 Jugendliche
 - 👨 Erwachsene
 - 👴 Generation 64+
 - 👨👩 Familien
 - 👨 Arbeitende
 - 👨 Pendelnde
- Funktionsschwerpunkt**
- 🛋️ Ruhe
 - 👨👩 Begegnung
 - 🎮 Spiel
 - 🏃 Sport
 - 🍷 Pause
 - 🍷 Picknick
 - 🍷 Gastronomie
 - 🍷 Anlass
 - 🛒 Handel
 - ➡ Durchgang
 - ➡ Umsteigeort





5.3 Konzeptteil Mobilität

Der Konzeptteil Mobilität zeigt differenziert nach Verkehrsmittel sowie als Gesamtbild¹ die Ausgangslage und den Handlungsbedarf in Gundeldingen auf. Ausgangslage bilden die jeweiligen Netze gemäss Grundlagen².

1 Zielbild Mobilität → Kapitel 5.3.5

2 → Kapitel 2.4

Die Verbindungen zwischen dem Quartier Gundeldingen und den Quartieren Bruderholz, Bachletten, St. Alban, in die Innenstadt, nach Binningen und Münchenstein sowie zu Grün- und Erholungsräumen sind für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu verbessern. Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr sind zu schliessen. Die ÖV-Erschliessung ist zu überprüfen und optimieren. Gundeldingen soll durchlässiger werden und damit sollen wichtige Ziele wie ÖV-Haltestellen, Grün- und Freiräume sowie quartierrelevante Nutzungen besser erreichbar werden. Auch die Durchlässigkeit von Entwicklungsarealen ist für den Fussverkehr oft nicht gegeben und ist im Rahmen der Arealentwicklungen zu berücksichtigen. Einige Verkehrsknoten sind für alle oder einzelne Verkehrsmittel unübersichtlich, unsicher oder unattraktiv und müssen deshalb optimiert werden. Die Sicherheit ist insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr zu erhöhen, dies gilt speziell auf Schulwegen.

Die Verkehrsachsen sind auf die verschiedenen Anforderungen der Nutzenden auszurichten, seien dies sichere Veloverbindungen, eine gute Querbarkeit für den Fussverkehr oder ein flüssiger Verkehrsablauf für den ÖV und den quartiernotwendigen MIV (angebotsorientierte Dimensionierung). Die Wohngebiete sind dabei von quartierfremdem Verkehr zu entlasten, die Entwicklungsgebiete quartierverträglich zu erschliessen und der MIV ist auf die verkehrsorientierten Hauptachsen zu kanalisieren. Der Parkraum ist für den Veloverkehr auszubauen und für den MIV angebotsorientiert zu optimieren.

Car-Sharing-Angebote sind nicht nur im Quartier Gundeldingen, sondern gesamtstädtisch zu thematisieren, so auch die E-Mobilität mit entsprechenden Ladestationen für den MIV. Sie werden deshalb thematisch nicht im Stadtteilrichtplan verankert.

5.3.1 FUSSVERKEHR MIT TEILZIELBILD

Fusswegnetz und Netzanbindungen

Das kantonale Fusswegnetz verläuft im Quartier auf folgenden Strassen: Höhenweg, Margarethenstrasse und -brücke, Dornbachviadukt, Gundeldingerstrasse, Güterstrasse, Bruderholzstrasse, Thiersteinallee, Münchensteinerbrücke, Reinacherstrasse, Leimgrubenweg und Walkeweg. Ebenfalls zählen die Bahnhof- und Gundeli-Passerelle und der Peter Merian-Weg zum kantonalen Netz. Das städtische Fusswegnetz ergänzt das kantonale mit wichtigen quartierbezogenen Verbindungen wie beispielsweise in der Dornacher-, der Solothurner- und der Meret Oppenheim-Strasse.

Das bestehende Netz ist den Anforderungen und Bedürfnissen entsprechend zu verbessern (z.B. hindernisfreie, genügend breite Verbindungen) und Netzlücken sind zu beheben. Insbesondere sind neue Verbindungen durch die grossen Entwicklungsareale Dreispitz und Walkeweg zu sichern und zu schaffen. Netzanbindungen Richtung Bachletten, die Innenstadt, St. Alban und Münchenstein sind zu prüfen.

Verkehrsknoten Fussverkehr

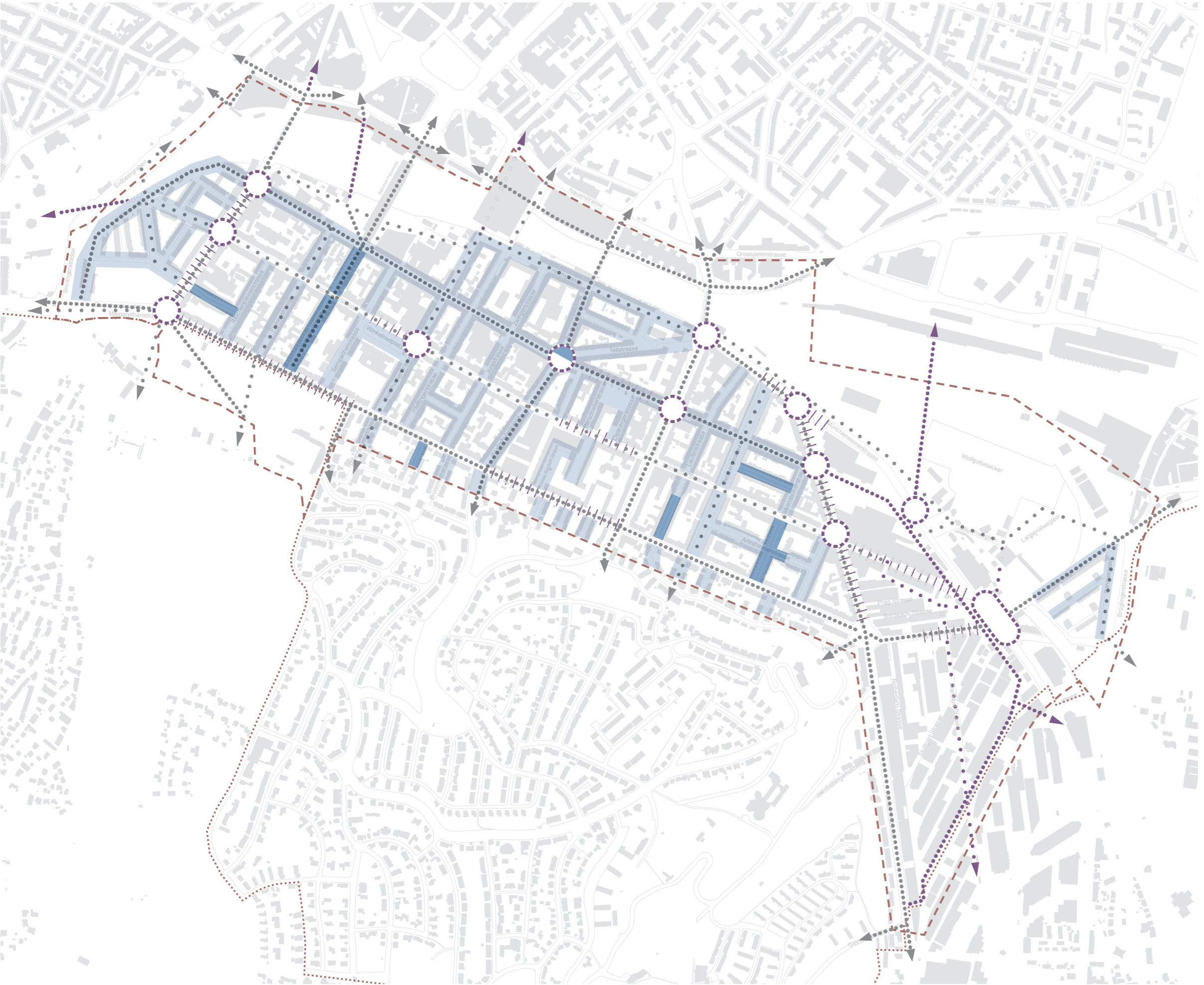
Im Teilzielbild Fussverkehr werden nur Verkehrsknoten mit Handlungsbedarf für zu Fuss Gehende thematisiert.

Für den Fussverkehr ist es zentral, dass auf den Wunschlinien eine geeignete, übersichtliche und sichere Querungsmöglichkeit besteht. Für Kinder sind zudem Knoten mit querenden Trams oft eine Herausforderung. Die Knoten sind daher bezüglich Übersichtlichkeit zu optimieren.

Querbarkeit Achsen

Die Querbarkeit der Achsen spielt zur Erreichung von Grün- und Freiräumen eine zentrale Rolle. Im Gundeldinger Quartier erschweren oder verhindern vor allem die Margarethen-, Gundeldinger-, Dornacher- und Reinacherstrasse dem Fussverkehr ein sicheres und einfaches Querens. Die Trennwirkung dieser Strassen soll minimiert und damit die Durchlässigkeit im Quartier erhöht werden.

Teilzielbild Fussverkehr



- - - Perimeter
- . . . Kantonsgrenze
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

- | | |
|---|--|
| Ausgangslage | Handlungsbedarf |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ | <ul style="list-style-type: none"> Kantonales Fusswegnetz . . . Städtisches Fusswegnetz ◁ Netzanbindungen und -anschlüsse Querbarkeit Achsen ○ Verkehrsknoten |





5.3.2 VELOVERKEHR MIT TEILZIELBILD

Veloroutennetz und Netzanbindungen

Die Pendler Routen auf der Margarethenstrasse und -brücke, Dorenbachviadukt, Gundeldingerstrasse, Dornacherstrasse, Thiersteinerallee, Reinacherstrasse und Münchensteinerbrücke und -strasse sind als möglichst rasche, direkte Verbindungen auszugestalten. Die Basisrouten bilden ein dichteres Netz im Quartier, im Wesentlichen gestützt auf die siedlungsorientierten Quartiersammelstrassen, wie Hochstrasse, Solothurnerstrasse oder Delsbergerallee. Sie sind auf Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis auszurichten. Schliessung der Netzlücken «Zollibrücke» und «Güterbahnhof Wolf» sowie Verbesserungen von Verbindungen sind gemäss Anforderungen an die unterschiedlichen Netztypen anzugehen. Im Bereich von den grossen, heute noch unzugänglichen Arealen im Dreispitz gilt es, neue Verbindungen für den Veloverkehr zu sichern und zu schaffen. Des Weiteren ist das Quartier unter anderem mit neuen Netzanbindungen besser mit der Innenstadt, den Quartieren Bachletten und St. Alban sowie mit Münchenstein zu vernetzen

Durchlässigkeit im Quartier

Der Trennwirkung von Margarethen-, Gundeldinger- und Dornacherstrasse soll entgegengewirkt werden. Strassen im Einbahnregime und anspruchsvolle Kreuzungen beschränken oder erschweren die Fortbewegung auf dem Velo und führen zu Umwegfahrten. Zugunsten eines durchlässigen und sicher befahrbaren Quartiers sind die Einbahnstrassen unter Gewährleistung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr möglichst in beide Richtungen zu öffnen sowie Hauptachsen und Kreuzungen einfach quer- bzw. befahrbar zu gestalten.

Verkehrsknoten Veloverkehr

Im Teilzielbild Veloverkehr werden nur Verkehrsknoten mit Handlungsbedarf für Velofahrende thematisiert.

Für den Veloverkehr ist es zentral, dass Knoten sicher und möglichst auf allen Beziehungen befahren werden können. Vor allem bei verkehrsorientierten Strassen, wie bei der Margarethen- oder Reinacherstrasse, mit komplexen Kreuzungen sind durchgehende Velomassnahmen wesentlich.

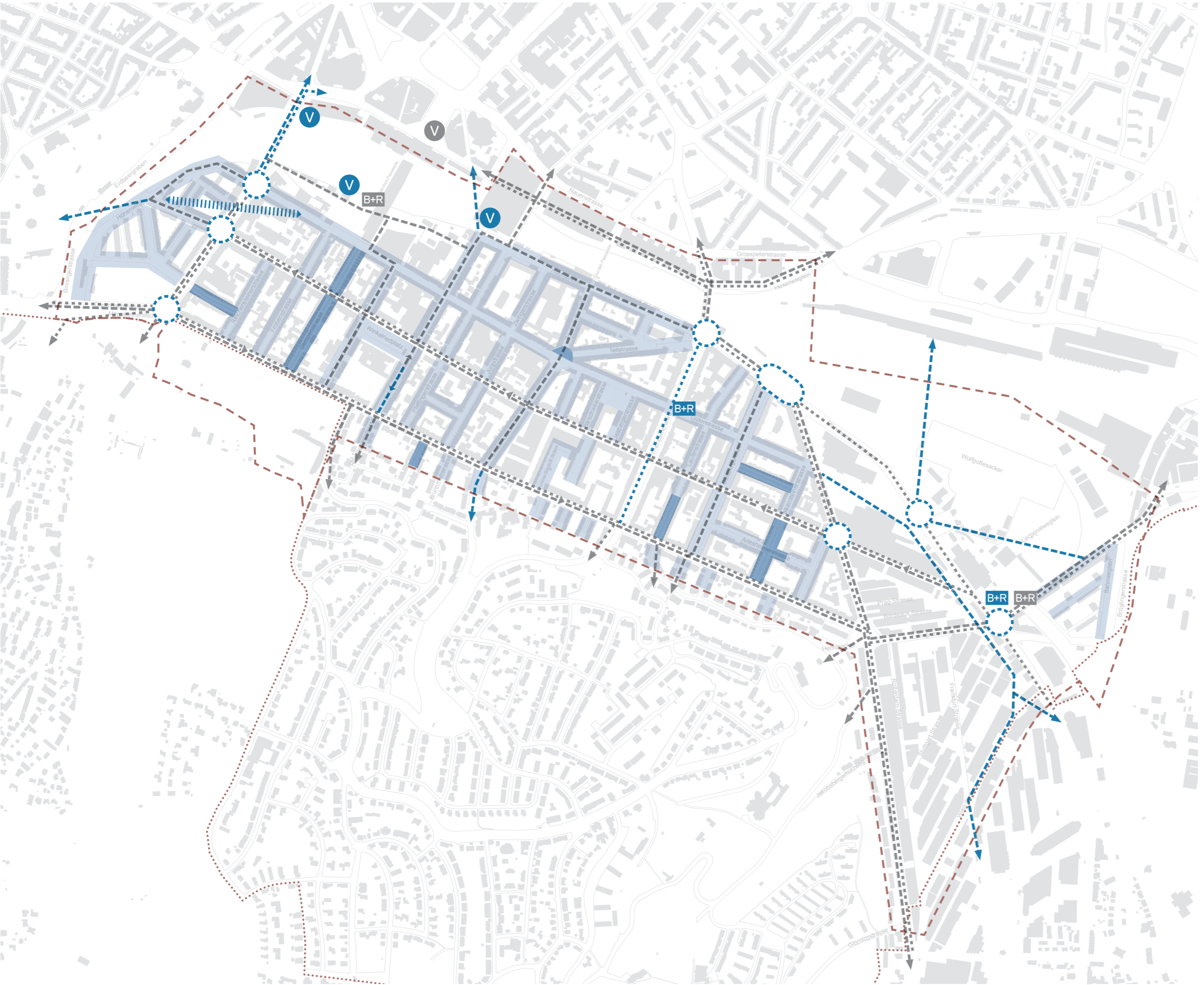
Veloparkierung

Für das Quartier sind im Bereich des Bahnhofs Basel SBB weitere Velostationen vorgesehen und an den ÖV-Umsteigehaltestellen Dreispitz (auch S-Bahn) und Heiliggeistkirche sollen Bike & Ride-Anlagen installiert werden. Velostationen sind Parkieranlagen in einem geschlossenen Raum, der Schutz vor Diebstahl, Witterung, Parkschäden, Vandalismus und Übergriffen bietet. Bike & Ride-Anlagen sind unbewachte, gedeckte und mit einem diebstahlsicheren Abstellsystem ausgestattete Abstellplätze.

Im Zuge der E-Bike-Entwicklung bzw. der steigenden Anzahl E-Bike-Fahrenden ist zu prüfen, ob Ladestationen für E-Bikes auch im öffentlichen Raum, z.B. an B&R-Standorten installiert werden sollen.

Nebst den grösseren Abstellanlagen gibt es zahlreiche kleinere Veloabstellplätze (nicht im Zielbild Mobilität aufgeführt) im Quartier. Auf Anliegen von Anwohnenden können diese, sofern der Bedarf nachweisbar ist und ausreichend Fläche zur Verfügung steht, laufend erweitert werden.

Teilzielbild Veloverkehr



- - - Perimeter
- · · Kantonsgrenze
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

- | Ausgangslage | Handlungsbedarf |
|---|---|
| | - - - Pendlerroute |
| | - - - Basisroute |
| | - - - Fahrrichtung |
| ▶ | ▶ Netzanbindungen und -anschlüsse |
| V | V Velostation |
| B+R | B+R Bike & Ride |
| | Durchlässigkeit im Quartier |
| | Verkehrsknoten |





5.3.3 ÖV MIT TEILZIELBILD

Tram- und Busnetz und Netzanbindungen

Das Tram- und Busnetz wird weiterentwickelt und wo nötig angepasst bzw. ausgebaut. Durch optimierte Linienführungen rund um den Bahnhof soll insbesondere der Centralbahnplatz entlastet werden. Mit einer künftigen Perronerschliessung West im Raum Margarethenbrücke kann zudem der Bahnhof Basel SBB besser ins Tramnetz eingebunden und gestärkt werden.

Die Einbindung des Zugangs zum Bahnhof Süd im Gundeldinger Quartier soll dabei mit neuen Angeboten verbessert werden. Die direkte Anbindung aus dem Leimental an den Bahnhof Basel SBB bleibt trotz Ablehnung des Margarethenstichs durch die Stimmbevölkerung im Kanton Basel-Landschaft längerfristig ein zentrales Element im Zielbild der Tramnetzentwicklung. Das gesamte Entwicklungsgebiet Dreispitz soll besser mit dem ÖV erschlossen und direkter an den zentralen und westlichen Quartierteil Gundeldingens angebunden werden.

ÖV-Haltestellen/ÖV-Umsteigehaltestellen

Die Tram- und Bushaltestellen im Quartier Gundeldingen müssen baulich an die Anforderungen des BehiG angepasst werden. Die Anpassung der Haltestellen erfolgt wenn immer möglich gleichzeitig mit anstehenden Erhaltungsarbeiten und Baustellen. Bei der Umsetzung gilt es, den Konflikt von Kaphaltestellen und Anforderungen des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

Um die Erreichbarkeit von Entwicklungsarealen wie Dreispitz Nordspitze zu verbessern, ist die Lage der heutigen ÖV-Haltestellen zu überprüfen und sofern angezeigt eine Verschiebung zu evaluieren.

In Gundeldingen gibt es mehrere Umsteigehaltestellen, sei dies nun zwischen Tram und Tram, beispielsweise beim Tellplatz, Tram und Bus beim Zwinglihaus oder Tram/Bus und Bahn bei der S-Bahn-Station Dreispitz. Diese tragen zu einem attraktiven und effizienten ÖV-Netz bei und sind entsprechend auszugestalten.

Bahnhof Basel SBB und S-Bahn-Haltestelle Dreispitz

Der Bahnhof Basel SBB ist der grösste Bahnhof der Region Basel und als Umsteigeknoten zwischen lokalem, regionalem, nationalem und internationalem Verkehr zentral. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten stösst der Bahnhof an Kapazitätsgrenzen. Die Planungen rund um den Bahnhof Basel SBB sind im gleichnamigen Objektblatt 6 im Detail aufgeführt. Nebst dem Bahnhof Basel SBB befindet sich im Perimeter des Stadtteilrichtplans die S-Bahn-Station Dreispitz.

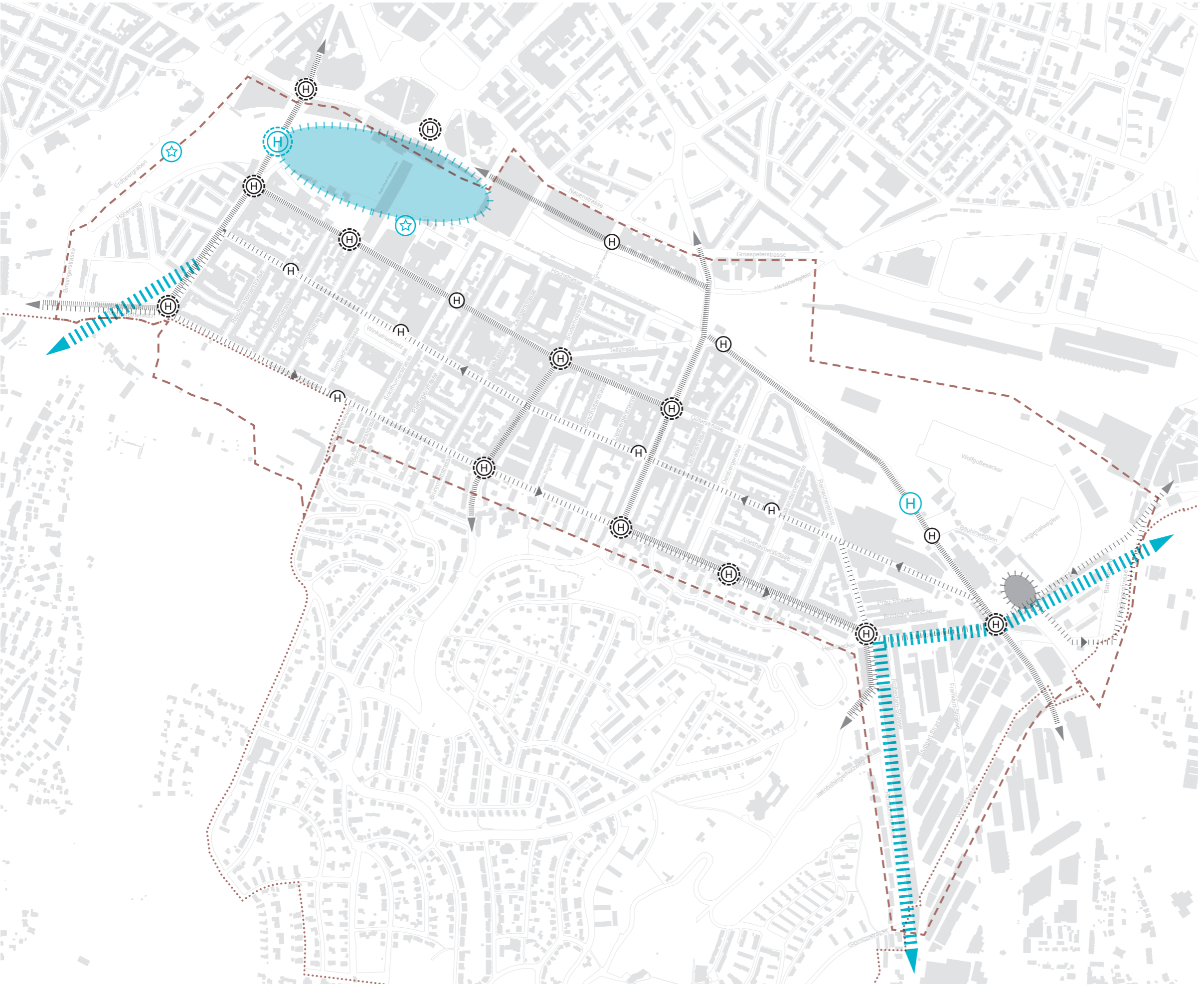
An den Bahnhaltstellen sind ausreichend Abstellplätze für Velos und Vorfahrmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr zu schaffen.

Car-Terminal

Der europäische Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Basel profitiert heute von einem Angebot von bis zu 200 Direktverbindungen pro Tag. In der Kernstadt fehlen Infrastrukturen für den Fernlinien- und Reisebusverkehr. Die heutigen Car-Parkings an der Meret Oppenheim-Strasse, Matten- und Gartenstrasse weisen relativ wenige Stellplätze auf, sodass es zeitweise zu Kapazitätsengpässen kommt. Auch erfüllen die drei genannten Standorte die Anforderungen der Kundschaft nicht. Es fehlen Warteräume, sanitäre Einrichtungen sowie Abfahrtsanzeiger.

Mit einem neuen Busterminal soll zum einen diese gesamtstädtische Problematik gelöst, zum anderen soll es optimal an das übergeordnete Bahn-, Strassen- und städtische ÖV-Netz angebunden werden.

Teilzielbild ÖV



--- Perimeter
 Kantonsgrenze

- | Ausgangslage | Handlungsbedarf |
|--------------|--------------------------------------|
| | Tramnetz |
| | Busnetz |
| | Busnetz (Fahrrichtung) |
| | Netzanbindungen und -anschlüsse |
| | ÖV-Haltestelle |
| | Einrichtungs-/Zweirichtungsbedienung |
| | Umsteigehaltestelle |
| | Bahnhof |
| | Car-Terminal (mögliche Standorte) |





5.3.4 MIV MIT TEILZIELBILD

Verkehrsorientierte Strassen und Netzanbindungen

Das Quartier Gundeldingen wird insbesondere durch zwei verkehrsorientierte Hauptsammelstrassen (Gundeldinger- und Dornacherstrasse) in der Längsrichtung geprägt. Die Mehrheit des Grossen Rats ist der Meinung, dass auf diesen zwei Strassen eine vortrittsberechtigige Tempo-30-Streckensignalisation zu prüfen ist. Die Einführung von Tempo 30 kann auf diesen Strassen zur Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs beitragen, übermässige Lärm- und Luftbelastung senken und damit die Lebensqualität massgebend verbessern. Zudem trägt sie dazu bei, den quartierfremden Durchgangsverkehr noch mehr auf das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz zu lenken. In der Dornacherstrasse besteht bereits seit Jahrzehnten nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) ein Fahrverbot für Personenwagen und Motorräder. Der Zubringerdienst ist gestattet.

Weitere Hauptsammelstrassen im Gundeldinger Quartier sind die Meret Oppenheim-Strasse sowie die Querachse Thiersteinerallee. Sie haben insbesondere die Funktion, lokale Verbindungen zwischen den Quartieren sicherzustellen, und sind besonders geeignet für den ÖV.

Die verkehrsorientierte Münchensteiner-, Reinacher- und Margarethenstrasse sind Hauptverkehrsstrassen und erfüllen die Funktion der Verbindungen zu den Nachbargemeinden Binningen und Münchenstein sowie in die Quartiere Bachletten, Bruderholz, St. Alban und in die Innenstadt.

Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

Die siedlungsorientierten Strassen Gundeldingens liegen alle entweder in einer Tempo 30-Zone oder sind Begegnungszonen. Die Quartiersammelstrassen bündeln den quartierinternen Verkehr, insbesondere den ÖV (wie Güter- und Bruderholzstrasse) und den Veloverkehr (z.B. Solothurner-, Hochstrasse und Delsbergerallee).

Begegnungszonen werden nicht explizit als Handlungsbedarf im Teilzielbild dargestellt.

Verkehrsknoten MIV

Im Quartier Gundeldingen gibt es zahlreiche komplexe Verkehrsknoten, insbesondere wo verschiedene verkehrsorientierte Strassen, wie beispielsweise Reinacher- und Münchensteinerstrasse aufeinander treffen. Diese stellen für die Verkehrsteilnehmenden eine Herausforderung dar: Teilweise sind sie unübersichtlich, unsicher oder unattraktiv. Sie müssen deshalb optimiert werden. Im Teilzielbild MIV werden nur Verkehrsknoten mit Handlungsbedarf für den MIV thematisiert.

Für den MIV ist es zentral, dass die Vortrittsregelung klar und der Knoten übersichtlich ist. Für den Knoten Viertelkreis liegt bereits ein vom Grossen Rat genehmigtes Projekt vor (GRB zu P160977 vom 11.1.2017).

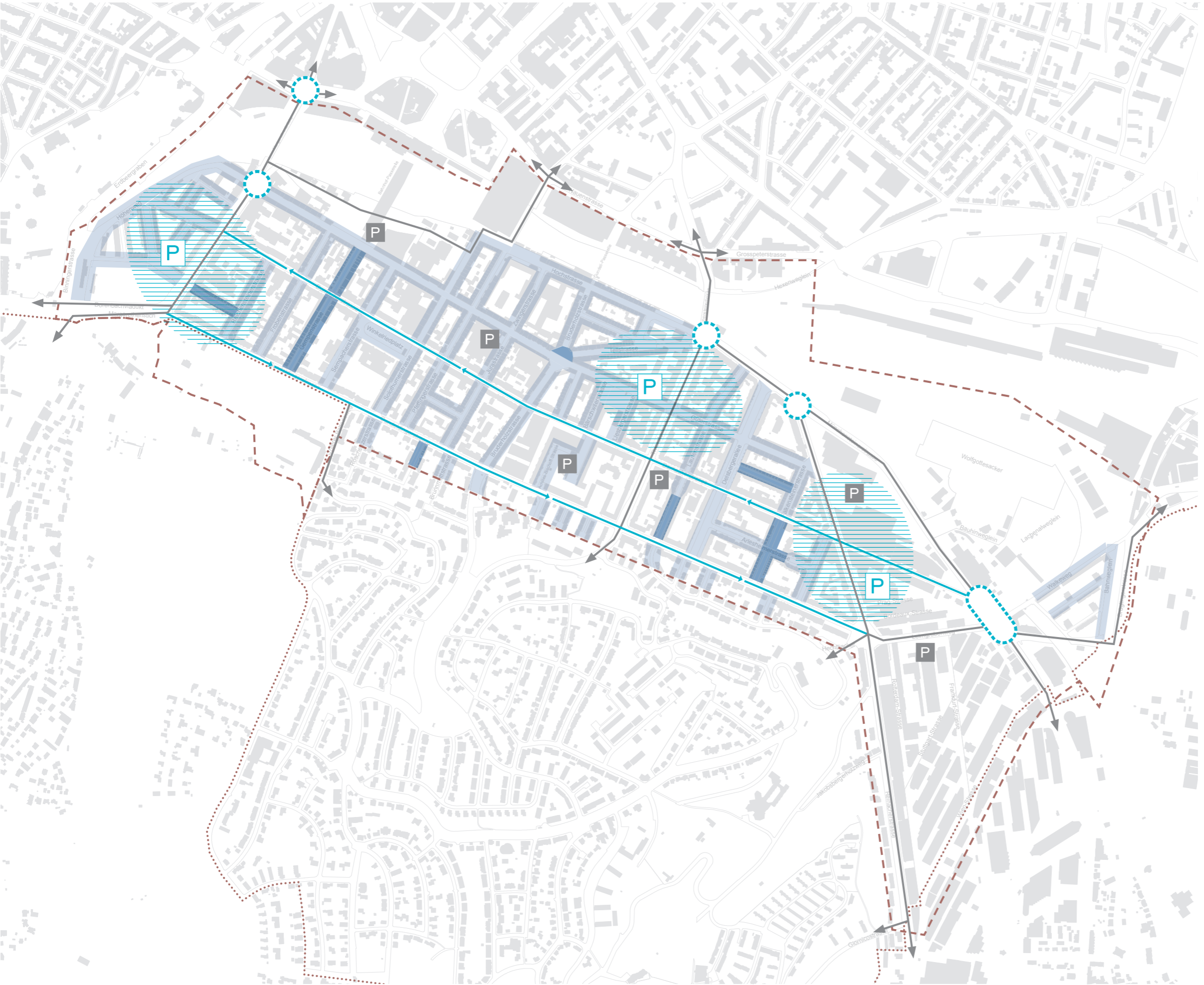
Gebiete für Quartierparkings

Weiter ist die Parkplatzsituation zu verbessern, da die Strassenparkplätze v.a. am Abend teilweise überlastet sind. Insbesondere für Anwohnende sollen deshalb alternative Parkmöglichkeiten, wie beispielsweise Quartierparkings, angeboten werden. Quartierparkings sind Parkplätze, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind. Das heisst, solche Parkplätze werden als eigenständiges Projekt losgelöst von den Maximalzahlen gemäss Parkplatzverordnung realisiert. Die Quartierparkings dienen damit nicht einem neuen Verkehrsaufkommen, sondern der im Quartier bereits bestehenden Parkplatznachfrage, die bis anhin im öffentlichen Strassenraum abgedeckt wird. Quartierparkings stellen so in erster Linie einen Nutzen für die Anwohnerinnen und Anwohner dar.

Sie unterstützen eine Reduktion der Parkfelder auf Allmend zugunsten der Verkehrssicherheit und zur Schaffung neuer Freiräume.

Um zusätzliche Parkplätze aus dem Strassenraum in neue Tiefgaragen zu verlagern, sind drei Quartierparkings mit je ca. 100 bis 200 Abstellplätzen anzudenken.

Teilzielbild MIV



- - - Perimeter
- · - · - Kantonsgrenze
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

- | Ausgangslage | Handlungsbedarf |
|---|--|
| | Verkehrsorientierte Strasse/
Verkehrsoptimierung |
| | Netzanbindungen und -anschlüsse |
| | Fahrrichtung |
| | Verkehrsknoten |
| P | P Öffentliches Parking/
Gebiet für Quartierparking |



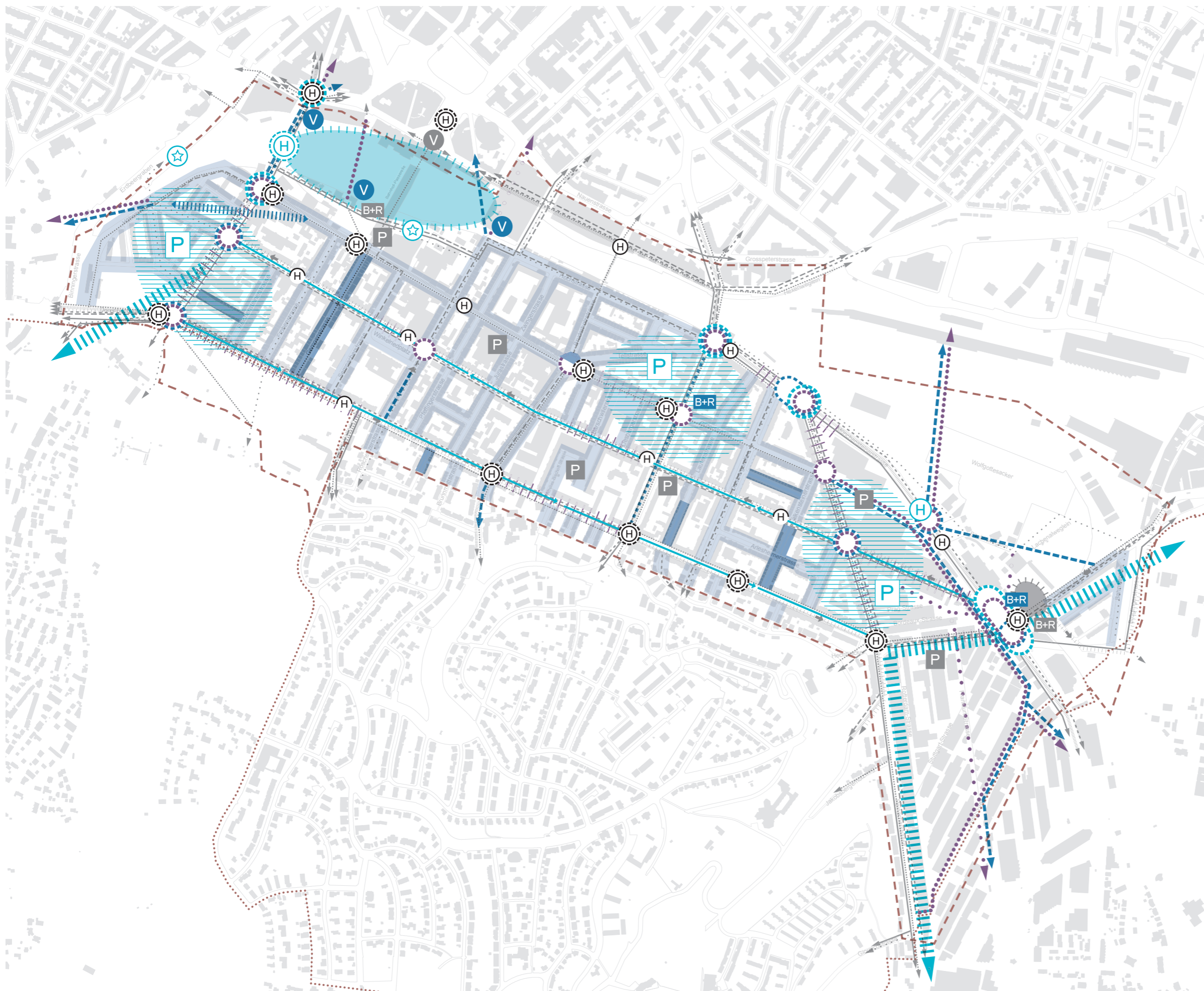


Konzept und Zielbilder
Konzeptteil Mobilität

5.3.5 ZIELBILD MOBILITÄT

Das Zielbild Mobilität fügt die vier Teilzielbilder Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV und MIV zu einem Gesamtbild zusammen. Es zeigt die Ausgangslage und den Handlungsbedarf gemäss den Teilzielbildern auf.

5.3.5 Zielbild Mobilität



- - - Perimeter
- · - · - Kantonsgrenze
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

- | Ausgangslage | Handlungsbedarf |
|---|---|
| - - - | Fussverkehr |
| - · - · - | Kantonales Fusswegnetz |
| - · - · - | Städtisches Fusswegnetz |
| - - - | Netzanbindungen und -anschlüsse |
| ▲ | Verkehrsknoten |
| | Querbarkeit Achsen |
| - - - | Veloverkehr |
| - - - | Pendlerroute |
| - - - | Basisroute |
| - - - | Fahrrichtung |
| ▲ | Netzanbindungen und -anschlüsse |
| V | Velostation |
| B+R | Bike & Ride |
| | Durchlässigkeit im Quartier |
| ○ | Verkehrsknoten |
| - - - | MIV |
| - - - | Verkehrsorientierte Strasse/
Verkehrsoptimierung |
| ▲ | Netzanbindungen und -anschlüsse |
| - - - | Fahrrichtung |
| ○ | Verkehrsknoten |
| P | Öffentliches Parking/
Gebiet für Quartierparking |
| | ÖV |
| | Tramnetz |
| | Busnetz |
| - - - | Busnetz (Fahrrichtung) |
| ▲ | Netzanbindungen und -anschlüsse |
| H | ÖV-Haltestelle |
| H H | Einrichtungs-/Zweirichtungsbedienung |
| H H | Umsteigehaltestelle |
| ● | Bahnhof |
| ⊕ | Car-Terminal (mögliche Standorte) |





5.4 Gesamtkarte

Die drei Zielbilder *Nutzungen*, *Freiräume* und *Mobilität* werden in der Gesamtkarte zusammengefasst, welche im Masstab 1:5000 beiliegt. Die Gesamtkarte bildet primär den Handlungsbedarf ab. Massnahmen, welche nicht verortet werden können, sind im Objektblatt 11 beschrieben.

Objektblätter

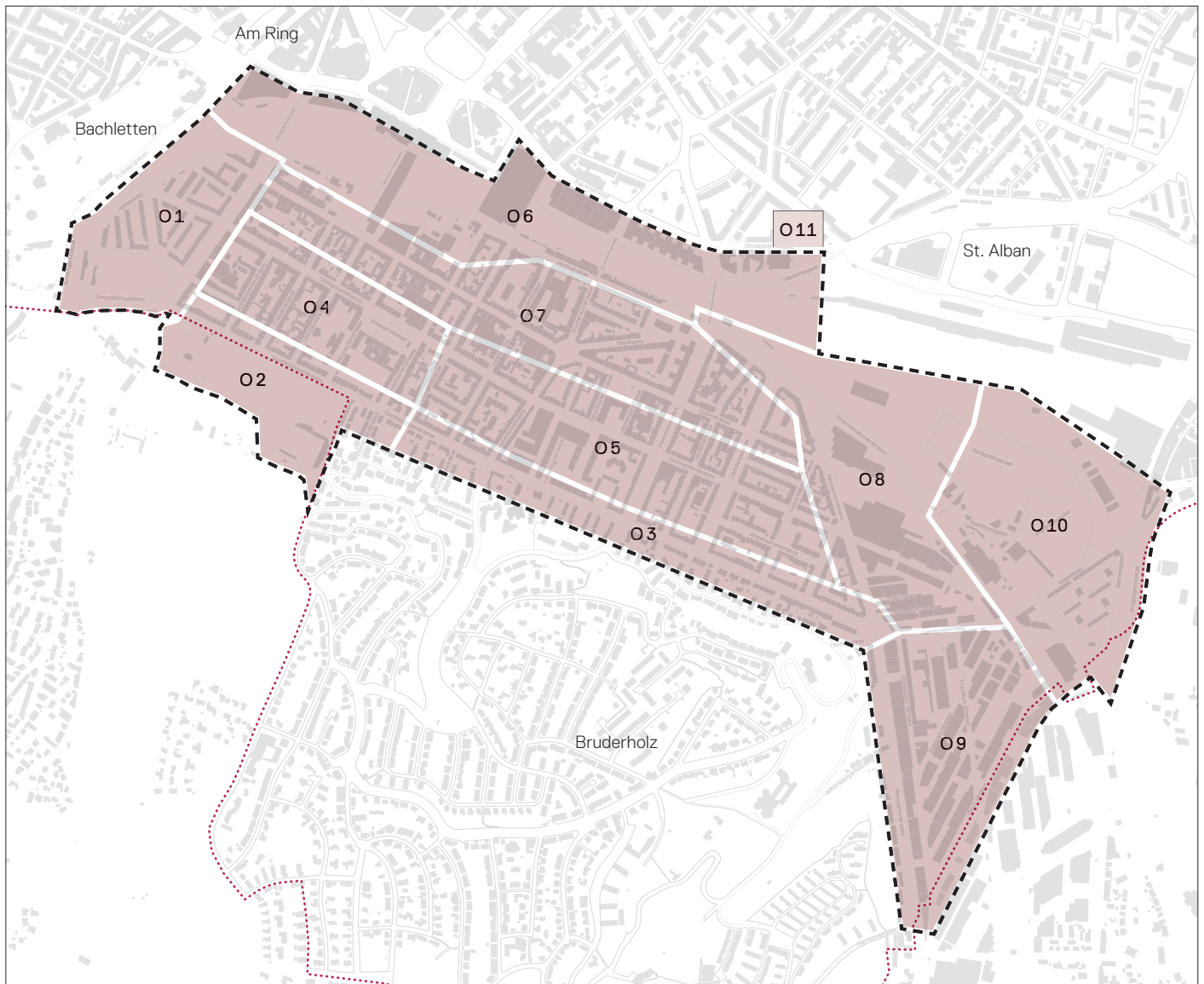
6.1	Übersicht Teilräume Objektblätter	70
6.2	Wechselwirkungen zwischen Objektblättern	71
6.3	Musterseite	73

Objektblätter (O)

O1	Margarethenstrasse	74
O2	Margarethenpark	78
O3	Gundeldingerstrasse	82
O4	Dornacherstrasse West	86
O5	Dornacherstrasse Mitte	90
O6	Bahnhof Basel SBB	94
O7	Güterstrasse	100
O8	Nördlicher Dreispitz	104
O9	Südlicher Dreispitz	110
O10	Am Walkeweg	114
O11	Lebensraum Gundeldingen	118



6.1 Übersicht Teilräume Objektblätter



- Perimeter
- Kantonsgrenze
- Objektblätter (O)
- O1 Margarethenstrasse
- O2 Margarethenpark
- O3 Gundeldingerstrasse
- O4 Dornacherstrasse West
- O5 Dornacherstrasse Mitte
- O6 Bahnhof Basel SBB
- O7 Güterstrasse
- O8 Nördlicher Dreispitz
- O9 Südlicher Dreispitz
- O10 Am Walkeweg
- O11 Lebensraum Gundeldingen (Gesamtperimeter)

6.2 Wechselwirkungen zwischen Objektblättern

Nachfolgend sind die Wechselwirkungen zwischen den Objektblättern den Buchstaben A bis W zugeordnet. In den Objektblättern wird auf diese Buchstaben verwiesen. Die von den Wechselwirkungen betroffenen Objektblätter sind am Schluss des Satzes (z.B. → O1). In Klammern ist die örtliche Festlegung aufgeführt, welche es bezüglich Wirkung zu beachten gilt. Diese örtlichen Festlegungen sind einem Objektblatt zugewiesen, haben aber eine Wirkung über den Teilperimeter eines Objektblattes hinaus. Die Ziffer der örtlichen Festlegung gibt Aufschluss darüber, in welchem Objektblatt sie beschrieben sind. Beispielsweise die **örtliche Festlegung 1i** ist im Objektblatt O1 beschrieben.

- A** Beim Verkehrsknoten Gundeldingerstrasse/Margarethenstrasse im Objektblatt 1 ist die Gundeldingerstrasse in die Planung miteinzubeziehen (**1i**).
→ O1, O2
- B** Der Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Dornacherstrasse im Objektblatt 1 ist mit den Massnahmen an der Dornacherstrasse zu koordinieren sowie mit der Weiterführung des Verkehrs vom und ins Quartier und vom bzw. zum Bahnhof Basel SBB (**1h**).
→ O1, O4, O6
- C** Die Durchlässigkeit für den Veloverkehr soll mit einer möglichst direkten Anbindung an den Bahnhof Basel SBB und die übrigen Quartierteile optimiert werden (**1k**).
→ O1, O4, O6, O7
- D** Massnahmen an der Margarethenbrücke sind mit denen an der Margarethenstrasse zu koordinieren, besonders im Zusammenhang mit dem Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Güterstrasse (**1g, 6h, 6n, 6o**).
→ O1, O6
- E** Beim Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Güterstrasse im Objektblatt 1 ist die Güterstrasse in die Planung miteinzubeziehen (**1g**).
→ O1, O6
- F** Die Gundeldingerstrasse ist im Stadtteilrichtplan in zwei Abschnitte unterteilt. Entsprechend sind Massnahmen aufeinander abzustimmen (**2c**).
→ O2, O3
- G** Die Gundeldingerstrasse zerschneidet die Verbindung zwischen den Freiräumen Margarethenpark im Objektblatt 2 und Winkelriedplatz Objektblatt 4 (**2d**).
→ O2, O4
- H** Das Gundeldinger Feld und die Grünanlage an der Achilles Bischoff-Strasse im Objektblatt 5 grenzen direkt an die Gundeldingerstrasse im Objektblatt 3. Die Verbindung und Querbarkeit der Gundeldingerstrasse zu den Freiräumen wird im Objektblatt 3 behandelt (**3g**).
→ O3, O5
- I** Die Dornacherstrasse ist im Stadtteilrichtplan in zwei Abschnitte West und Ost unterteilt. Entsprechend sind Massnahmen aufeinander abzustimmen (**4n**).
→ O4, O5
- J** Der begrünte Strassenraum Solothurnerstrasse zwischen Dornacherstrasse und Meret Oppenheim-Strasse ist gesamthaft zu planen (**4d**).
→ O4, O6, O7
- K** Der Freiraum Liesbergermatte im Objektblatt 7 steht in einem engen Bezug zum Freiraum Schulhaus Thierstein im Objektblatt 5. Bei der Planung ist der Freiraum gesamtheitlich zu denken. Eine Öffnung des Pausenhofs ergänzt das Angebot auf der Liesbergermatte ebenso wie die aufenthaltsfreundlichen Räume in der angrenzenden Bärschwiler- und Liesbergerstrasse (**5a**).
→ O5, O7
- L** Der aufenthaltsfreundliche Raum an der Bärschwiler- und Liesbergerstrasse ist gesamtheitlich zu planen und wird im Objektblatt 5 abgehandelt (**5c, 5d**).
→ O5, O7
- M** Beim Verkehrsknoten Reinacherstrasse/Dornacherstrasse ist die Dornacherstrasse in die Planung miteinzubeziehen (**8q**).
→ O5, O8
- N** Noch ist unklar, ob der zusätzliche Zugang zu den Perrons des Bahnhofs Basel SBB via Margarethenbrücke als Personenüberführung und/oder mittels Personenunterführung umgesetzt wird (Entscheid im Verlaufe von 2019 zu erwarten). Dies hat Einfluss auf die zukünftigen Personenströme und die Bedeutung der öffentlichen Räume entlang der Margarethenstrasse (**6p**).
→ O1, O6, O7
- O** Das übergeordnete Zentrum am Meret Oppenheim-Platz und der Ankunftsort Bahnhof Basel SBB im Objektblatt 6 umfasst die Passerelle, aber auch die angrenzenden Gebiete um den Meret Oppenheim-Platz sowie die Güterstrasse. Durch die Transformation und Verdichtung beim Bahnhof entstehen zusätzlicher Wohnraum und Arbeitsplätze. Dies beeinflusst auch Nutzungen entlang der Güterstrasse (**6b, 6c**).
→ O6, O7
- P** Beim Verkehrsknoten Reinacherstrasse/Güterstrasse bzw. Münchensteinerstrasse/Delsbergerallee im Objektblatt 8 ist die Güterstrasse bzw. die Delsbergerallee in die Planung miteinzubeziehen (**8r, 8s**).
→ O7, O8
- Q** Durch die Nutzungstransformation im Dreispitz werden die nahegelegenen Freiräume voraussichtlich intensiver genutzt. Bei der Planung der Freiräume, z.B. des Hechtliackers, ist dies zu beachten (**3c**).
→ O3, O8
- R** Der Leimgrubenweg grenzt den Nördlichen Dreispitz vom Südlichen Dreispitz ab. Massnahmen, wie Fuss- und Veloverbindungen sind aufeinander abzustimmen, sodass eine logische und bequeme Linienführung erreicht werden kann (**8x, 8y, 9e, 9f**).
→ O8, O9

- S Die Massnahmen am Leimgrubenweg, wie z.B. der begrünte Strassenraum oder die bessere Querbarkeit, werden im Objektblatt 8 abgehandelt (8d, 8p).
→ O8, O9
- T Die Fuss- und Veloverbindungen zwischen dem Dreispitz und dem Areal «Am Walkeweg» bzw. dem Knoten Dreispitz sind aufeinander sowie auf die neu zu planenden Freiräume abzustimmen (8x, 8y, 9e, 10k, 10l).
→ O8, O9, O10
- U Beim Verkehrsknoten Dreispitz im Objektblatt 10 ist die Dornacherstrasse bzw. der Leimgrubenweg in die Planung miteinzubeziehen (10n).
→ O8, O10
- V Die Verlegung der Haltestelle MParc ist dem Objektblatt 8 Nördlicher Dreispitz zugeordnet, tangiert aber auch den Teilraum «Am Walkeweg» (8v).
→ O8, O10
- W Im Objektblatt 11 werden übergeordnete Themen beschrieben und Ziele gesetzt, welche den ganzen Perimeter betreffen. Besonders zu beachten ist die Thematik der Quartierparkings. Diese sollen die Allmend von Parkplätzen entlasten, sodass beispielsweise zusätzliche Baumpflanzungen möglich wären. Die Car-Terminals mit möglichen Standorten im Gundeldingen, die gewünschte Verbesserung der ÖV-Anbindung zwischen Gundeldingen und Dreispitz oder die Prüfung eines Sekundarschulstandortes werden ebenfalls im Objektblatt 11 aufgeführt (11a bis 11e sowie weitere Planungsanweisungen ohne Verortung).
→ O1 – O11

6.3 Musterseite (OX)

Dieses Kapitel dient als Lesehilfe für die nachfolgenden Objektblätter. Einleitend ist textlich der Raum abgegrenzt, welcher im jeweiligen Objektblatt thematisiert ist, und definiert welche angrenzenden Räume in einem anderen Objektblatt zugeordnet sind.

Ausschnitt Stadtplan

Der Ausschnitt aus dem Stadtplan zeigt den im jeweiligen Objektblatt beschriebenen Raum.

Der Stadtplan hilft bei der Orientierung. Die örtlichen Festlegungen, also der Handlungsbedarf, sind in der Gesamtkarte dargestellt. Die Zielbilder (→ Kapitel 5) zeigen zudem die Ausgangslage.

Ausgangslage

Die Ausgangslage beschreibt die bestehende Situation und die wichtigsten Defizite. Vorhandene Planungen und kürzlich umgesetzte Massnahmen sind Teil der Ausgangslage.

Angestrebte Entwicklung

Um einen Überblick zu gewinnen, wie sich der Raum entwickeln und wie er sich nach der Umsetzung der Massnahmen präsentieren soll, werden die wichtigsten Massnahmen textlich umschrieben.

Verweise auf Stossrichtungen des Stadtteilrichtplans

Die Auflistung verweist auf die für die jeweiligen Objektblätter relevanten Stossrichtungen (→ Kapitel 4).

Planungsgrundsätze

Die Planungsgrundsätze zeigen die behördenverbindlichen Leitlinien sowie die Prinzipien und Schwerpunkte für das Handeln der Behörden für die nachfolgende Planung auf.

Planungsgrundsätze nennen jedoch keine konkreten Akteure oder gar Umsetzungshorizonte, diese Funktion übernehmen die konkreteren Planungsanweisungen.

Planungsanweisungen

Die Planungsanweisungen zeigen, was bis wann durch wen (Federführung ff) umgesetzt werden soll.

Planungsanweisungen definieren konkrete Massnahmen zur Erreichung der Planungsgrundsätze. Bei der Zuständigkeit ist in der Regel das verantwortliche Departement aufgeführt. Sind mehr als zwei Departemente für die Umsetzung verantwortlich, ist der «Kanton Basel-Stadt» aufgeführt. Falls die Federführung einem Amt zugeordnet werden kann, ist dieses angegeben. Bei phasenübergreifenden Massnahmen, bei welchen das zuständige Amt ändert, ist kein Amt unter «Federführung» aufgeführt.

Grundsätzlich ist immer ein Planungshorizont zu definieren. Nach Möglichkeit ist eine Jahreszahl angegeben oder die Begrifflichkeiten «kurz-, mittel- und langfristig».

Kurzfristig: < 5 Jahre

Mittelfristig: 5 – 10 Jahre

Langfristig: > 10 Jahre

Bei Planungsanweisungen, welche sich nach der «Erhaltungsplanung» richten, also nach dem Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI), ist kein Planungshorizont definiert.

Örtliche Festlegung in Gesamtkarte

Die örtlichen Festlegungen sind die verorteten Einträge in der Gesamtkarte mit Handlungsbedarf. Den örtlichen Festlegungen ist ein Koordinationsstand (→ Kapitel 1.6) zugewiesen.

Örtliche Festlegungen sind einem Objektblatt zugeordnet und erhalten neben einem Buchstaben die Nummer des entsprechenden Objektblattes. Massnahmen, welche sich über mehrere Objektblätter erstrecken, wie beispielsweise die Längsachsen (Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse), erhalten die Nummer des Objektblattes, wo sie das erste Mal beschrieben sind. In den nachfolgenden Objektblättern wird auf die entsprechenden Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen verwiesen.

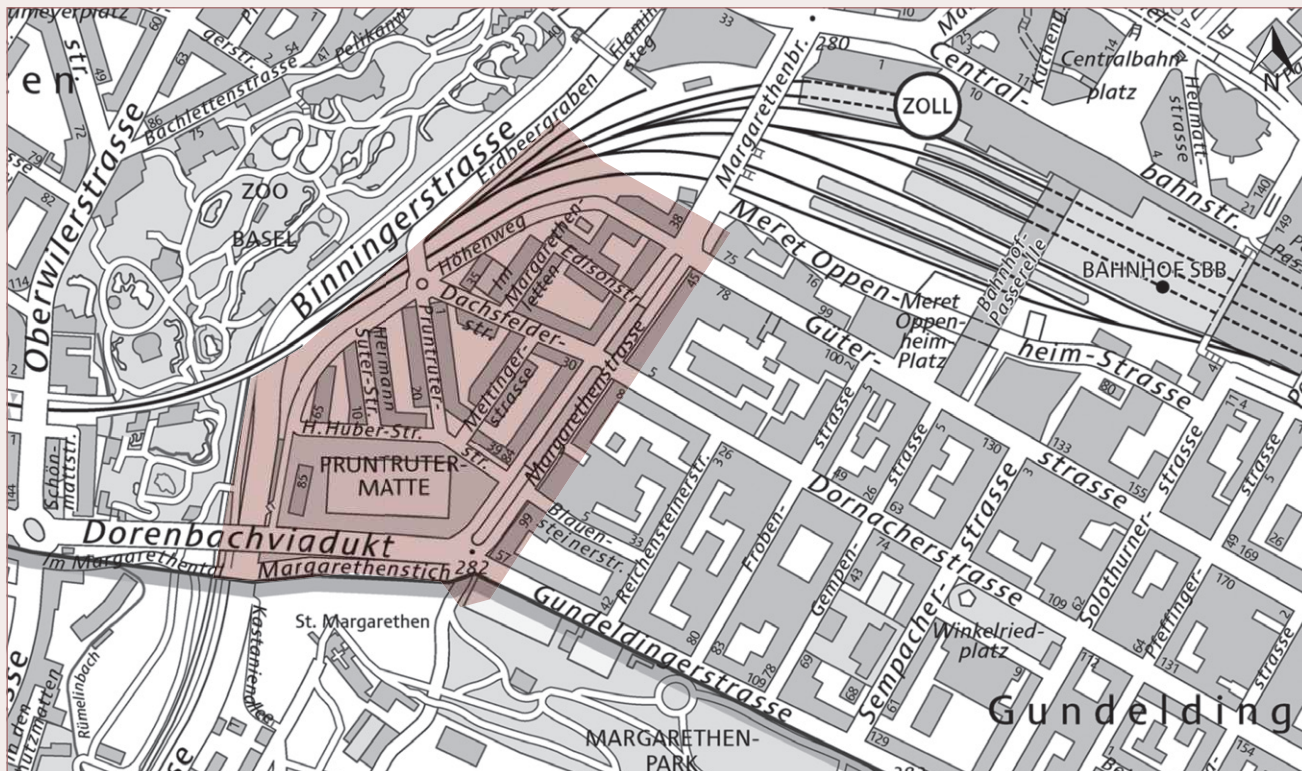
Wechselwirkung mit weiteren Objektblättern

Dieser Abschnitt listet die Wechselwirkungen mit den anderen Objektblättern auf und verweist auf die in → Kapitel 6.2 beschriebenen Wechselwirkungen.

Weitere Abhängigkeiten/Risiken

Hier werden weitere Abhängigkeiten und Risiken aufgeführt.

O1/Margarethenstrasse



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 1

umfasst die Margarethenstrasse mit ihren Kreuzungspunkten sowie das Gebiet westlich der Strasse mit der Pruntrutermatte bis zum Bahneinschnitt bzw. bis zur Binningerstrasse.

AUSGANGSLAGE

Die an die Pruntrutermatte angrenzenden Gebiete sind geprägt durch eine attraktive Bebauungsstruktur mit einem hohen Wohnanteil. Sie sind im Zonenplan der Schon- bzw. Schutzzone zugeteilt. Im Teilgebiet gegen Norden, gegen das Gleisfeld des Bahnhofs, herrscht dagegen ein hoher Gewerbeanteil vor. Vereinzelt publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sind entlang der Margarethenstrasse angesiedelt. Trotz der zentralen Lage und der guten ÖV-Erschliessung weist die Margarethenstrasse eine geringe Aufenthaltsqualität auf.

Die Pruntrutermatte ist eine zweckgebundene intensiv genutzte Grün- und Sportanlage mit Garderoben, Laufbahn, Outdoor-Fitnessgeräten und einem grossen Rasenspielfeld. Es wird von Sportvereinen (z.B. Rugby), Schulen und der Bevölkerung genutzt und es finden Wochenendveranstaltungen wie Meisterschaftsspiele statt. Ein Spielbereich für Kleinkinder und Outdoor-Fitnessgeräte ergänzen das Angebot. Die Anlage ist jedoch durch die viel befahrene Margarethenstrasse vom Quartier abgeschnitten. Das Queren, vor allem für Kinder, erfordert eine hohe Aufmerksamkeit. Entlang des Höhenwegs schliesst eine Baumreihe mit Platanen das Quartier gegen Westen und die tiefer gelegenen Bahngleise ab. Eine relativ dichte Hangbepflanzung des Bahneinschnittes verhindert die Aussicht in Richtung Zoo.

Die verkehrsorientierte Margarethenstrasse schneidet das Wohngebiet im Westen vom restlichen Quartier ab. Am westlichen Rand dieses Teilgebiets mangelt es an Verbindungen zum benachbarten Quartier Bachletten. Die Verkehrsknoten weisen Defizite in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr sowie teilweise für den MIV auf. Die Tramlinie 2 in Richtung Binningen wird entlang der Margarethenstrasse geführt. Damit ergibt sich am Kreuzungspunkt Margarethenstrasse/Güterstrasse mit der Tramlinie 16 und an der Kreuzung Gundeldingerstrasse/Margarethenstrasse mit der Buslinie 36 eine Umsteigemöglichkeit.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Durch eine verbesserte Querbarkeit und Knotenoptimierung für den Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung der verkehrsorientierten Margarethenstrasse abgeschwächt. Die Erreichbarkeit des Freiraums Pruntrutermatte wird dadurch ebenfalls verbessert. Mit einer Brücke über den Zoo kann die Anbindung des Bachlettenquartiers mit dem Quartier Gundeldingen und dem Bahnhof Basel SBB verbessert werden. Aufenthaltsbereiche beim Knoten Margarethenstrasse/Güterstrasse erhalten eine ihrer Bedeutung gerecht werdende Gestaltung von hoher Qualität. Mit einem platzartigen Ausbau der Margarethenbrücke und dem verbesserten Zugang zu allen Perrons des Bahnhofs Basel SBB steigt auch die Bedeutung der Margarethenstrasse.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F4

N1, N7

M1 – M14 , M16 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- Die Pruntrutermatte ist über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar. → **1a**
- Der Raum entlang des Höhenwegs ist – insbesondere mit seiner Platanenreihe – attraktiv und hat viel Aufenthaltsqualität. Er lädt an einzelnen Stellen mit Weitblicken Richtung Westen, über die Gleise, zum Verweilen ein. → **1c**
- Die Margarethenstrasse ist eine attraktive, begrünte Strasse mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leistet. → **1b**
Die Querungsmöglichkeiten und insbesondere die Verkehrsknoten entlang der Margarethenstrasse sind für den Fuss- und Veloverkehr sicher ausgestaltet und ermöglichen eine direkte Verbindung von West nach Ost und von Nord nach Süd. Insbesondere für zu Fuss gehende Kinder sind die Knoten verständlich und ermöglichen eine sichere Querung. → **1g, 1h, 1i, 1j**
Der Quartierteil westlich der Margarethenstrasse ist möglichst direkt mit dem Bahnhof Basel SBB verbunden. → **1k**
- Der Knoten Margarethenstrasse/Güterstrasse ist ein belebter Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität und Gelegenheiten zum Verweilen. Er wird von unterschiedlichen publikumsorientierten Nutzungen umsäumt. → **1d**
- Mit einer zusätzlichen Fuss- und Veloverbindung schliesst sich die Lücke im Fuss- und Velonetz zwischen dem Bachletten- und dem Gundeldinger Quartier. Neue Bauten und Infrastrukturen wie Brücken weisen eine qualitativ hohe Gestaltung auf, sind verkehrssicher und betten sich gut ins Umfeld ein. → **1e, 1f**
- Mit der Erweiterung der Traminfrastruktur ist die Netzwirkung zwischen dem Leimental und dem Kanton Basel-Stadt verbessert. → **1l**

PLANUNGSANWEISUNGEN

- Das ED (Sportamt ff) prüft und verbessert kurzfristig die Gestaltung der Zugänge zur Pruntrutermatte. → **1a**
- Das BVD schafft im Rahmen der Erhaltungsplanung oder bei sich bietender Gelegenheit entlang des Höhenweges Orte, die zum Verweilen einladen. → **1c**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die Möglichkeit von ergänzenden Baumpflanzungen im nördlichen Bereich der Margarethenstrasse und prüft, die Margarethenstrasse für den Fussverkehr durchlässiger zu gestalten. → **1b, 1j**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung eine Optimierung des Verkehrsknotens Margarethenstrasse/Güterstrasse und die Aufwertung und Ausweitung der Aufenthaltsflächen beim Knoten. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, den Knoten als lokales Zentrum mit seinen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und den angrenzenden öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. → **1d, 1g**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr am Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Dornacherstrasse. → **1h**
- Das BVD optimiert langfristig den Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Gundeldingerstrasse in Koordination mit der Direktanbindung Leimental. → **1i**
- Das BVD strebt mittelfristig die Erstellung der Fuss- und Velobrücke über den Zoo, «Zollibrücke», an und führt zur Erstellung der Fuss- und Velobrücke ein qualitätssicherndes Verfahren durch. Diese Massnahme ist mit dem Zoo sowie auf die Bahnplanungen im Knoten Basel abzustimmen. → **1e, 1f**
- Das BVD (Amt für Mobilität ff) prüft mittelfristig, ob der Quartierteil westlich der Margarethenstrasse mit einer Veloachse an den Bahnhof Basel SBB und die übrigen Quartierteile angeschlossen werden kann. → **1k**
- Der Kanton Basel-Stadt (BVD ff) setzt sich langfristig für eine leistungsfähigere ÖV-Direktanbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB West ein. → **1l**

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 1a Wegverbindung und Zugänge zur Pruntrutermatte**
Zwischenergebnis
- 1b Begrünter Strassenraum: Margarethenstrasse Nord**
Vororientierung
- 1c Aufenthaltsfreundlicher Raum: Höhenweg**
Vororientierung
- 1d Lokales Zentrum: Knoten Margarethenstrasse/
Güterstrasse** *Vororientierung*
- 1e Brückenschlag «Zollibrücke»** *Festsetzung*
- 1f Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»** *Festsetzung*
- 1g Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Güterstrasse**
Zwischenergebnis
- 1h Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Dornacher-
strasse** *Vororientierung*
- 1i Verkehrsknoten Margarethenstrasse/Gundeldinger-
strasse** *Festsetzung*
- 1j Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Margarethen-
strasse** *Vororientierung*
- 1k Durchlässigkeit im Quartier: Veloverkehr**
Vororientierung
- 1l Direktanbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB
West** *Festsetzung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O2, O4, O6, O7, O11

→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

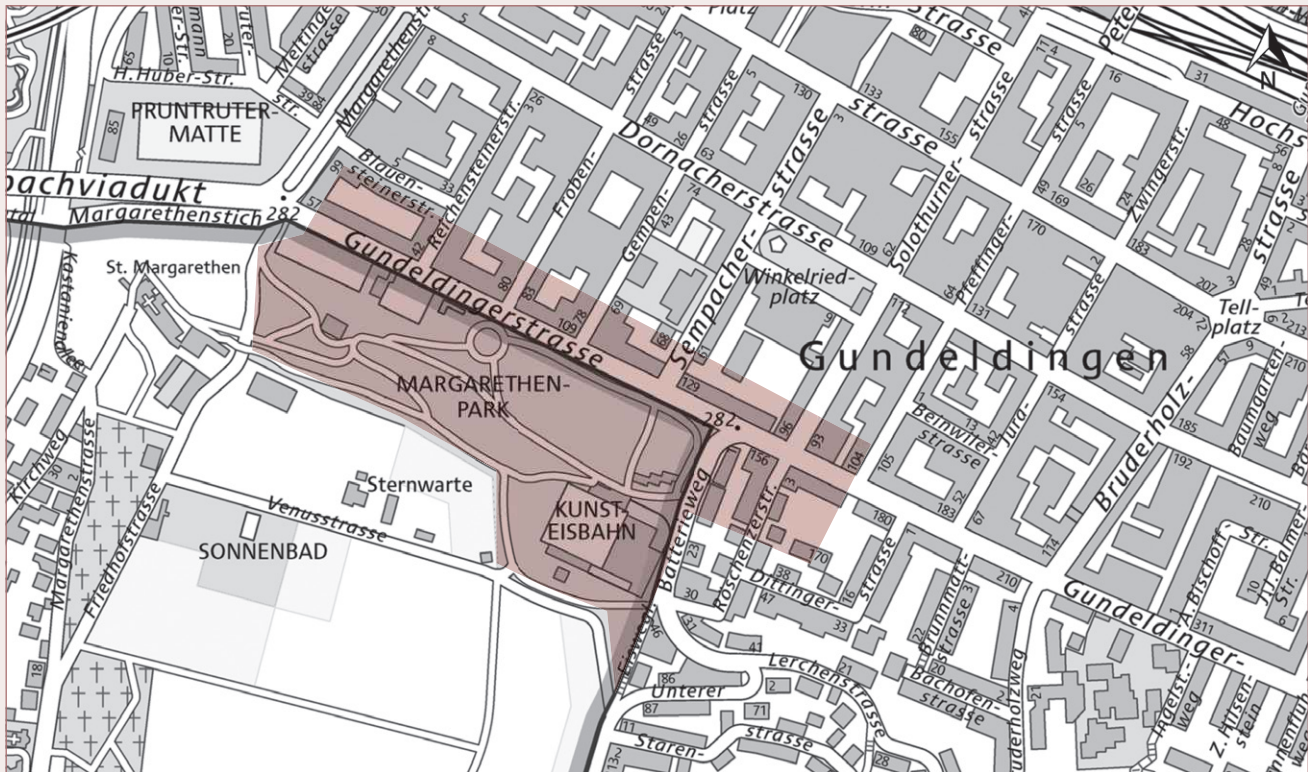
A, B, C, D, E, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Das Schaffen attraktiver Aufenthaltsflächen entlang des Höhenwegs wird von der Bahnplanung beeinflusst. Im Rahmen der BAV-Arbeiten zusammen mit SBB zum Zielbild 2040, wird es voraussichtlich eine neue Planung der Gleise/Perrons im Bahnhof Basel SBB selbst geben müssen, was dann allenfalls die Chance bietet, die angrenzenden Räume neuzugestalten.

Die Direktanbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB West ist mit dem Kanton Basel-Landschaft abzustimmen.

O2 / Margarethenpark



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 2

umfasst den Margarethenpark und den westlichen Abschnitt der angrenzenden Gündeldingerstrasse bis zur Pfeffingerstrasse.

AUSGANGSLAGE

Die geschlossene Bebauung mit überwiegender Wohnnutzung entlang der Nordseite der Gundeldingerstrasse bildet zum Margarethenpark einen klaren Abschluss.

Die Bauten entlang der Gundeldingerstrasse auf dem Abschnitt Margarethenstrasse – Gempfenstrasse befinden sich in der Schutzzone.

Der Margarethenpark liegt bereits auf dem Gebiet der Gemeinde Binningen im Kanton Basel-Landschaft, Grundeigentümerin ist aber die Einwohnergemeinde Basel. Der Park ist die grösste und wichtigste Grünanlage im Perimeter des Lebensraumes Gundeldingen. Er wird durch weite Rasenflächen und teilweise waldartigen Baumbestand charakterisiert und ist in der Liste historischer Gärten und Anlagen der Schweiz (ICOMOS) inventarisiert. Die Kunsteisenbahn grenzt unmittelbar an den Park und wird als Bestandteil des Parks wahrgenommen. Die Grünanlage ist sehr beliebt und bietet eine relativ hohe Nutzungsvielfalt. Teile des Margarethenparks sind sanierungsbedürftig. Das dichte Wohngebiet nördlich der Gundeldingerstrasse, das Schulhaus Gundeldingen und der Winkelriedplatz sind vom Margarethenpark durch die verkehrsorientierte Gundeldingerstrasse getrennt.

Diese kann nur im Einrichtungsverkehr in Richtung Dreispitz befahren werden. Der Abschnitt entlang des Parks ist gemäss Teilrichtplan Velo eine Pendler- und Basisroute in Fahrtrichtung Dreispitz und verzeichnet viel Veloverkehr. Die Erreichbarkeit des Parks ist für den ÖV und den Veloverkehr aufgrund des Einrichtungsverkehrs eingeschränkt. Der Abschnitt weist zudem aufgrund der für den Park relevanten Nutzungen auf der nördlichen Strassenseite viel strassenquerenden Fussverkehr auf. Der in Gehdistanz erreichbare Bahnhof Basel SBB (ca. 500 m) und die Haltestellen der Buslinie 36 in Richtung Osten binden den Margarethenpark an den öffentlichen Verkehr an. Mit dem Tram 2 via Haltestelle Margarethen gelangt man von Binningen und der Innenstadt her direkt zum Park.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Margarethenpark wird aufbauend auf seinen Qualitäten gestalterisch und funktional weiterentwickelt. Er wird weiterhin ein breites Nutzungsangebot bieten sowie ein Ort für Naturerlebnisse und Naherholung sein. Attraktiv gestaltete Zugänge sorgen für eine verbesserte Sichtbarkeit und Orientierung. Mithilfe geeigneter Massnahmen, wie beispielsweise einer abschnittswisen Temporeduktion des Verkehrs, wird die Querbarkeit der Gundeldingerstrasse verbessert und die Barrierewirkung der Strasse vor allem für Kinder vermindert.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F4

N1

M1 – M13 , M14 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- Der Margarethenpark ist ein Grün- und Freiraum mit ruhigen sowie lebendigen Bereichen. Seine Funktionsschwerpunkte sind Ruhe, Sport, Spiel, Begegnung, Pause, Picknick und Veranstaltung. Der Park ist vor allem auf die Nutzergruppen Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Familien und Arbeitende ausgerichtet. Für Kinder und Jugendliche ist er ein Ort, um Natur zu erleben. Die Kunsteisbahn grenzt unmittelbar an den Park und wird als Bestandteil des Parks wahrgenommen. → **2a**
- Die Gundeldingerstrasse verbindet die umliegenden Wohnquartiere inkl. Winkelriedplatz und die Schulhäuser der Primarstufe Margarethen mit dem Margarethenpark. Sicher ausgestaltete Querungen der Gundeldingerstrasse ermöglichen diese Verbindungen, insbesondere auch für Kinder. Der Margarethenpark ist über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar. → **2b, 2d**
- Die negativen Einflüsse des Verkehrs (Sicherheit, Lärm, Luft) an der Gundeldingerstrasse sind unter Berücksichtigung einer angebotsorientierten Dimensionierung des MIV reduziert. → **2c**

PLANUNGSANWEISUNGEN

- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) führt kurzfristig ab 2020 auf Grundlage des Parkpflegewerks etappenweise die Gesamtsanierung des Margarethenparks unter Beachtung der gartenhistorischen Aspekte durch. Die Kunsteisbahn und deren Umgebung sind in Zusammenarbeit mit dem ED in die Planung einzubeziehen. Bei der Parksanierung sind Synergien mit der Sanierung der Kunsteisbahn zu suchen. → **2a**
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) prüft und verbessert im Rahmen der Gesamtsanierung kurz- bis mittelfristig die Gestaltung der Zugänge zum Margarethenpark. Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die Möglichkeit, die Gundeldingerstrasse für den Fussverkehr durchlässiger zu gestalten, und stimmt die Quermöglichkeiten auf die Parkzugänge ab. → **2b, 2d**
- Das BVD (Amt für Mobilität ff) prüft kurz- bis mittelfristig die Einführung von Tempo 30-Massnahmen in der Gundeldingerstrasse im Zusammenhang mit der gesetzlich erforderlichen Lärmsanierung. Wegen des besonderen Schutzbedürfnisses von Schulkindern werden die Bereiche von Schulhäusern und Kindergärten mit diesem Fokus gesondert untersucht. → **2c**

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 2a Freiraum Margarethenpark** *Festsetzung*
- 2b Wegverbindungen und Zugänge zum Margarethenpark** *Zwischenergebnis*
- 2c Verkehrsoptimierung Gundeldingerstrasse** *Zwischenergebnis*
- 2d Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Gundeldingerstrasse West** *Vororientierung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

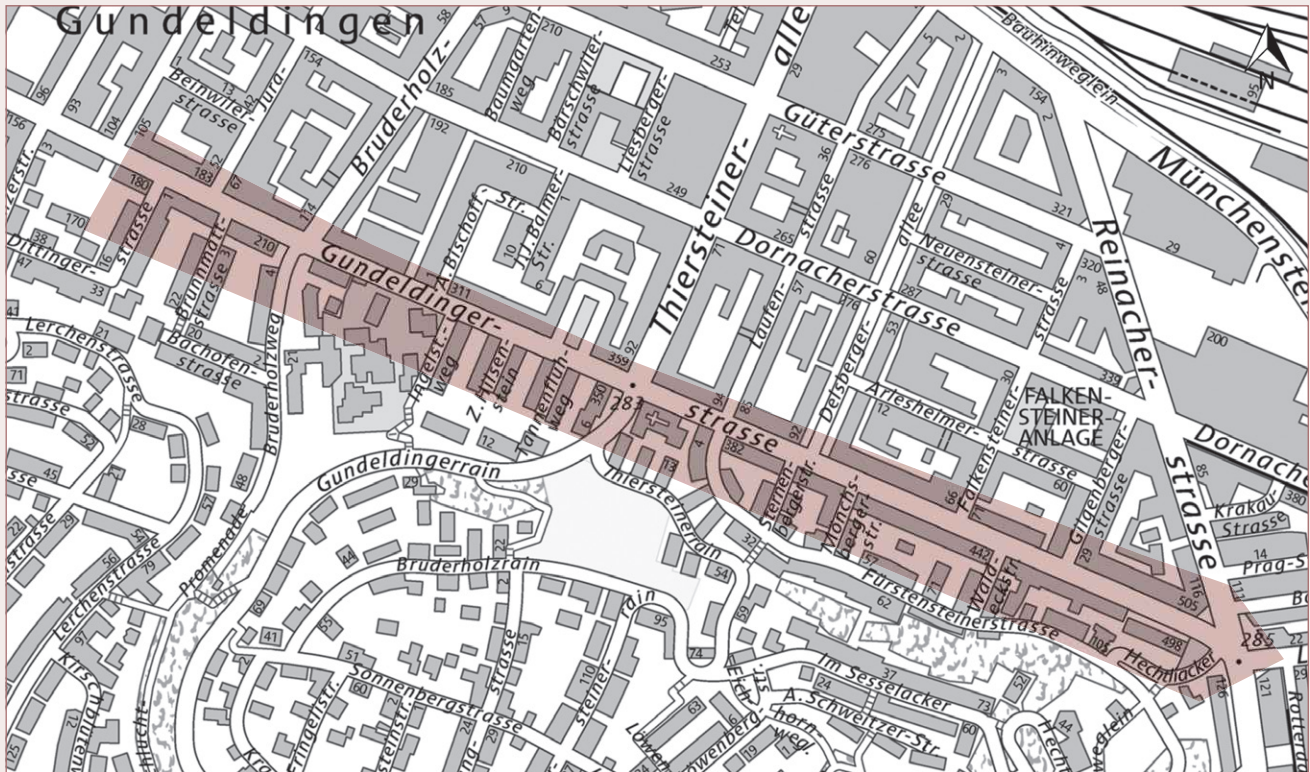
O1, O3, O4, O11

→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

A, F, G, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Inwiefern Tempo 30 als mögliche Lärmsanierungsmassnahme vorgesehen werden kann, ist Gegenstand noch vorzunehmender Klärungen und Prüfungen.



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 3

umfasst den mittleren und den östlichen Abschnitt der Gundeldingerstrasse zwischen Pfeffingerstrasse und Knoten Viertelkreis sowie die an die Gundeldingerstrasse angrenzenden Räume wie den Schulstandort Brunnmatt, den Freiraum Euer Werkhof/Thomas Platter-Haus und den Hechtliacker.

AUSGANGSLAGE

Die Gebiete südwestlich der Gundeldingerstrasse sind durch Wohnnutzung geprägt. Auf der nordöstlichen Seite sind nebst Wohnen auch gewerbliche Nutzungen anzutreffen.

Die Gundeldingerstrasse ist im westlichen Abschnitt bis zum Knoten Thiersteinallee/Gundeldingerstrasse beidseitig mit Linden gesäumt. Im östlichen Teil bis Viertelkreis gibt es keine Strassenbäume. Diese sind trotz relativ breitem Strassenquerschnitt nicht möglich, da auf diesem Abschnitt auch das Tram verkehrt. Vereinzelt sind auf privatem Grund Bäume in Vorgärten vorhanden. Südwestlich der Gundeldingerstrasse liegt das Brunnmattschulhaus mit seinem Pausenhof, welcher an Wochenenden und während der Ferien nicht öffentlich zugänglich ist. Daneben stehen ein ehemaliger Werkhof und das unter Denkmalschutz stehende Thomas Platter-Haus mit kleinem Umschwung. Der ehemalige Werkhof wurde 2014 auf private Initiative für das Quartier geöffnet. Mittlerweile haben sich eine Gemeinschaftswerkstatt, eine Quartierkompostanlage und ein kleiner Gemeinschaftsgarten daraus entwickelt. Die drei Freiräume grenzen aneinander, sind aber nicht verbunden, sondern mit Einfriedungen abgetrennt. Alle drei befinden sich im Grundeigentum der Einwohnergemeinde Basel. In unmittelbarer Nähe zu diesen Freiräumen befinden sich das Alterszentrum am Bruderholz sowie die Stiftung Haus Momo an der Bruderholzstrasse. Südwestlich des Knotens Viertelkreis liegt der Hechtliacker, ein landschaftsbezogener, am Fuss des Bruderholzes gelegener Freiraum. Er wird durch seine Hanglage mit Weitblicken, Wald und natürlichen Felsen inklusive Höhle geprägt und ist für das Quartier einzigartig. Die Gestaltung und die Ausstattung ist veraltet und teilweise sanierungsbedürftig. Der Nutzungsdruck ist gering bis mittel. Durch die Nutzungstransformation im Dreispitzareal ist mit einer steigenden Frequentierung des Hechtliackers zu rechnen.

Die verkehrsorientierte Gundeldingerstrasse kann nur im Einrichtungsverkehr in Richtung Dreispitz befahren werden. Die Strasse ist gemäss Teilrichtplan Velo eine Pendler- und Basisroute mit Fahrtrichtung Dreispitz und verzeichnet viel Veloverkehr. Mit dem genehmigten Projekt «Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte» wird in diesem Abschnitt der Gundeldingerstrasse der Velogegenverkehr eingeführt. Die Durchlässigkeit des Quartiers für den Veloverkehr ist auf der Längsbeziehung aufgrund des Einrichtungsverkehrs eingeschränkt. In Richtung Bruderholz fehlt eine attraktive Verbindung, da der Abschnitt zwischen Bruderholzweg und Lerchenstrasse für die Velos eine Schiebestrecke ist. Im TRP Velo ist die Einrichtung einer Velo-Basisroute in der Wolfschlucht-Promenade via Wolfschluchtweglein und Lerchenstrasse vorgesehen. Die Gundeldingerstrasse weist zudem aufgrund der Nutzungen beidseits der Strasse viel strassenquerenden Fussverkehr auf. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr wird durch die Haltestellen der Buslinien 36, 37, 47 und die Tramlinien 15 und 16 sichergestellt, wobei die Buslinie 36 nur Richtung Osten fährt.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Gundeldingerstrasse Ost wird dank Kooperationen mit privaten Grundeigentümern/-innen vermehrt zu einem grünen Strassenraum. Die Erreichbarkeit der Freiräume auf beiden Seiten der Strasse wird mit der verbesserten Querbarkeit der Gundeldingerstrasse erhöht. Die Freiräume des Schulhauses Brunnmatt und Euer Werkhof/Thomas Platter-Haus werden als zusammenhängend nutzbare Grünfläche gestaltet. Die Stadträume beim Knoten Zwinglihaus und Viertelkreis werden durch mehr publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und eine bessere Strassenraumgestaltung als lokales Zentrum etabliert. Das Quartier Bruderholz und das Quartier Gundeldingen werden für den Fuss- und Veloverkehr gut miteinander verbunden.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F5

N1, N3, N4, N6, N8

M1 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

siehe auch Planungsgrundsatz → 2c

- Die Gundeldingerstrasse verbindet die umliegenden Wohngebiete mit der Grünanlage Achilles Bischoff-Strasse (→ Objektblatt 5) und dem Schulhaus Brunnmatt bzw. dem Freiraum Euer Werkhof/Thomas Platter-Haus. Sicher ausgestaltete Querungen an der Gundeldingerstrasse ermöglichen einen Zugang zu diesen Freiräumen. → 3g
- Die Gundeldingerstrasse ist eine attraktive, begrünte Strasse mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leistet. → 3d
- Die Knoten beim Viertelkreis und beim Zwinglihaus sind belebte Begegnungsorte mit hoher Aufenthaltsqualität und ausreichend Gelegenheiten zum Verweilen. Sie werden von unterschiedlichen publikumsorientierten Nutzungen umsäumt. → 3e, 3f
- Der Pausenhof beim Schulhaus Brunnmatt ist ein lebendiger Freiraum mit den Schwerpunkten Begegnung, Spiel und Sport und ist primär auf Kinder und Jugendliche ausgerichtet. → 3a
- Euer Werkhof/Thomas Platter-Haus ist ein ruhiger Grün- und Freiraum mit den Schwerpunkten Begegnung, Spiel, Pause, Gastronomie und Anlass. Er ist vor allem auf Erwachsene, Jugendliche, Familien und die Generation 64+ ausgerichtet. → 3b
- Der Hechtlacker ist ein landschaftsbezogener Grün- und Freiraum mit den Schwerpunkten Ruhe, Spiel, Begegnung und Picknick. Er ist vor allem auf die Nutzergruppen Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Generation 64+ und Familien ausgerichtet. → 3c
- Die Quartiere Gundeldingen und Bruderholz sind untereinander durch direkte Velorouten verbunden. → 3h

PLANUNGSANWEISUNGEN

siehe auch Planungsanweisungen → 2c

- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die Möglichkeit, die Gundeldingerstrasse für den Fussverkehr durchlässiger zu gestalten, und stimmt die Querungsmöglichkeiten auf die Freiräume ab. → 3g
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) sucht kurzfristig Kooperationen mit den Grundeigentümern/-innen und setzt sich an der Gundeldingerstrasse Ost für strassenbegleitende Baumpflanzungen auf privatem Grund ein. → 3d
- Der Kanton Basel-Stadt (Erziehungsdepartement ff) prüft mittelfristig den Bedarf zur Nutzung der Pausenhöfe und die Ausweitung der Öffnungszeiten des Pausenhofes der Primarschule Brunnmatt am Abend, dort wo kein Vereinsdienst stattfindet, am Wochenende und während der Ferien sowie die Verbesserung der Aufenthalts- und Spielqualität. Aufgrund des erhöhten Personalbedarfs und des zusätzlichen Unterhalts hat die Ausweitung der Öffnungszeiten finanzielle Auswirkungen. Im Rahmen von interdepartementalen Gesprächen sind die Auswirkungen und die Zuständigkeiten zu klären. → 3a
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) sichert und entwickelt zusammen mit dem PD und dem ED langfristig das ganze Areal (Freiraum Schulhaus Brunnmatt, Euer Werkhof, Thomas Platter-Haus) als zusammenhängend nutzbarer, multifunktionaler Grün- und Freiraum. → 3b
- Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, den Knoten Zwinglihaus als lokales Zentrum mit seinen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und den angrenzenden öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. → 3f
- Das BVD öffnet im Rahmen der Erhaltungsplanung den unteren Abschnitt der Wolfschlucht-Promenade (Bruderholzweg – Lerchenstrasse) mit Anschluss an die Lerchenstrasse, ohne den Fussverkehr zu gefährden. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten sind bauliche Anpassungen zwingend notwendig. → 3h
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) führt mittelfristig an der Grünanlage Hechtlacker eine Gesamtsanierung durch. → 3c
- Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, den Viertelkreis als lokales Zentrum mit seinen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und den angrenzenden öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. → 3e

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 2c** Verkehrsoptimierung Gundeldingerstrasse
Zwischenergebnis
- 3a** Freiraum Schulhaus Brunnmatt *Vororientierung*
- 3b** Freiraum Euer Werkhof/Thomas Platter-Haus
Zwischenergebnis
- 3c** Freiraum Hechtlacker *Festsetzung*
- 3d** Begrünter Strassenraum: Gundeldingerstrasse Ost
Zwischenergebnis
- 3e** Lokales Zentrum: Viertelkreis *Vororientierung*
- 3f** Lokales Zentrum: Zwinglihaus *Vororientierung*
- 3g** Querbarkeit Achsen Fussverkehr:
Gundeldingerstrasse Mitte *Vororientierung*
- 3h** Velonetzanbindung Bruderholz Basisroute, Wolf-
schlucht-Promenade *Festsetzung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O2, O5, O8, O11

→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

F, H, Q, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Inwiefern Tempo 30 als mögliche Lärmsanierungs- oder Verkehrsberuhigungsmassnahme rund um Schulstandorte vorgesehen werden kann, ist Gegenstand noch vorzunehmender Klärungen und Prüfungen.

O4 / Dornacherstrasse West



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 4

umfasst den westlichen Abschnitt der Dornacherstrasse zwischen Margarethenstrasse und Solothurnerstrasse und die an die Dornacherstrasse angrenzenden Räume wie beispielsweise den Winkelriedplatz und den Schulstandort Primarstufe Margarethen.

AUSGANGSLAGE

Die überwiegend geschlossene Bebauung beherbergt sowohl Wohnen als auch Arbeiten, wobei der westliche Abschnitt der Dornacherstrasse einen erheblichen Anteil an Wohngebäuden mit Nebennutzung aufweist. Vereinzelt finden sich im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen.

Der Winkelriedplatz ist eine mittelgrosse Grünanlage, die sich durch ihre zentrale Lage im Westteil des Gundeldinger Quartiers auszeichnet. Bemerkenswert ist der hallenartige, zentrale Baumbestand. Um für die anstehende Neugestaltung ein qualifiziertes Gestaltungsprojekt zu evaluieren, wurde 2017 ein anonymer Projektwettbewerb im offenen Verfahren für Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen unter Einbezug des Quartiers durchgeführt. Das Siegerprojekt «Spielraum» von Frank Reschke Landschaftsarchitektur aus Berlin wird weiterbearbeitet und soll bis 2021 umgesetzt werden.

Der Schulstandort Primarstufe Margarethen besteht aus dem Gundeldinger Schulhaus an der Sempacherstrasse und dem Margarethen- Schulhaus an der Gempenstrasse. Das Schulhaus Margarethen ist in die geschlossene Blockrandstruktur eingegliedert, so dass der Pausenhof im Innern nur durch das Schulgebäude erreichbar ist. Die Öffnungszeiten reduzieren sich auf die Schulstunden. Abends und in den Ferien ist das Schulhaus Margarethen inkl. Schulinnenhof nicht zugänglich. Das Schulhaus Gundeldingen ist ein imposantes, freistehendes Gebäude aus der Gründerzeit. Der abschliessbare Pausenhof liegt zwischen Sempacher- und Gempenstrasse. Dank der Nebennutzungen durch Vereine ist der Pausenhof auch abends öffentlich zugänglich. Während der Ferien und an den Wochenenden bleibt er allerdings geschlossen.

Die verkehrsorientierte Dornacherstrasse kann nur im Einrichtungsverkehr in Richtung Bachlettenquartier befahren werden. Sie ist gemäss TRP Velo eine Pendler- und Basisroute mit Fahrtrichtung Bachletten und verzeichnet viel Veloverkehr. Die Durchlässigkeit des Quartiers für den Veloverkehr ist auf der Längsbeziehung aufgrund des Einrichtungsverkehrs eingeschränkt. Die Dornacherstrasse weist zudem aufgrund der angrenzenden Nutzungen viel strassenquerenden Fussverkehr auf. Der in kurzer Gehdistanz erreichbare Bahnhof Basel SBB und die Haltestellen der Buslinie 36 gewährleisten die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, wobei die Buslinie nur Richtung Westen fährt.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Dornacherstrasse hat einen von der Güterstrasse abweichenden Charakter und bietet eine Alternative für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen, welche nicht auf dieselben Publikumsströme wie entlang der Güterstrasse angewiesen sind. Erdgeschossnutzungen werden sich vermehrt auf die lebendigen Kreuzungspunkte konzentrieren, welche in einer Abfolge von quartierbezogenen Treffpunkten das Umfeld beleben und die Versorgungsfunktion der Güterstrasse ergänzen. Durch verbesserte Querungsmöglichkeiten der Dornacherstrasse u.a. durch allfällige abschnittsweise Temporeduktionen des Verkehrs werden die Freiräume wie der Winkelriedplatz und die Schulhäuser besser zugänglich. Der Einzugsbereich der Freiräume wird dadurch weniger eingeschränkt und die Freiräume sind von einem grösseren Personenkreis einfach erreichbar.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F5

N1, N4 – N6

M1 – M5 , M7 – M9, M11, M14 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

siehe auch Planungsgrundsatz → **1k**

- Die Dornacherstrasse verbindet die umliegenden Wohngebiete mit dem Winkelriedplatz und den Schulhäusern der Primarstufe Margarethen. Sichere Que- rungsmöglichkeiten an der Dornacherstrasse ermögli- chen diese Verbindungen. Eine Abfolge von lebendigen Kreuzungspunkten mit publikumsorientierten Erdge- schossnutzungen mit einem hohen Quartierbezug sorgt für Orientierung und Belebung. → **4g, 4h, 4i, 4j, 4l**
Die negativen Einflüsse des Verkehrs (Sicherheit, Lärm, Luft) an der Dornacherstrasse sind unter Berücksich- tigung einer angebotsorientierten Dimensionierung des MIV reduziert. → **4n**
- Der Winkelriedplatz ist zugleich ein ruhiger, aber auch lebendiger Grün- und Freiraum mit den Schwerpunkten Begegnung, Spiel, Ruhe, Pause, Picknick, Sport, Gast- ronomie und Durchgang. Er ist vor allem auf die Nut- zergruppen Kinder, Jugendliche, Generation 64+, Fami- lien und Arbeitende ausgerichtet. Die Grünanlage und ihr Umfeld sind ein belebter Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität. Er wird von unterschiedlichen pub- likumsorientierten Nutzungen umsäumt. Der Winkel- riedplatz ist über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar. → **4a, 4b, 4f**
- Die Sempacherstrasse und der Strassenbereich Winkelriedplatz sind attraktiv und haben eine hohe Auf- enthaltsqualität. Neben ihrer Funktion als Verkehrs- und Zirkulationsfläche bieten sie ausreichend Platz zum Verweilen. → **4e**
- Der Pausenhof beim Schulhaus Gundeldingen ist ein lebendiger Freiraum mit den Schwerpunkten Begegnung, Spiel und Sport und ist primär auf Kinder und Jugend- liche ausgerichtet. → **4c**
- Der Verkehrsknoten Dornacherstrasse/Solothurner- strasse ist für den Fussverkehr sicher gestaltet. Insbesondere für zu Fuss gehende Kinder ist der Kno- ten verständlich. → **4k**
- Die Solothurnerstrasse ist eine attraktive, begrünte Strasse mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu ei- nem angenehmen Stadtklima leistet. → **4d**
Zur Erhöhung der Durchlässigkeit ist die Solothurner- strasse für den Velogegeverkehr in beiden Richtungen befahrbar. → **4m**

PLANUNGSANWEISUNGEN

siehe auch Planungsanweisung → **1k**

- Das BVD (Amt für Mobilität ff) prüft kurz- bis mittel- fristig die Einführung von Tempo 30-Massnahmen in der Dornacherstrasse im Zusammenhang mit der ge- setzlich erforderlichen Lärmsanierung. Wegen des be- sonderen Schutzbedürfnisses von Schulkindern werden die Bereiche von Schulhäusern und Kindergärten mit diesem Fokus gesondert untersucht. → **4n**
Im Rahmen der baulichen Erneuerung ist das BVD (Pla- nungsamt ff) langfristig für eine gute Gestaltung der Bauten und der Ecksituation im Sinne einer guten Ge- samtwirkung besorgt (nach Möglichkeit in Abstimmung mit Tempo 30).
Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisati- onen, die Kreuzungspunkte aufzuwerten. → **4i, 4j, 4g, 4h**
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) realisiert bis 2021 die Neu- gestaltung des Winkelriedplatzes und prüft in diesem Rahmen die Optimierung von Anzahl, Lage und Gestal- tung der Zugänge zum Platz. Das BVD prüft im Rah- men der Erhaltungsplanung eine verbesserte Querbar- keit der Dornacherstrasse. → **4a, 4b, 4l**
Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, den Winkelriedplatz als lokales Zentrum mit seinen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und den angrenzenden öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. → **4f**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung Möglichkeiten, die Sempacherstrasse und den Stras- senbereich Winkelriedplatz aufenthaltsfreundlicher zu gestalten. → **4e**
- Der Kanton Basel-Stadt (Erziehungsdepartement ff) prüft mittelfristig den Bedarf zur Nutzung der Pausen- hofe und die Ausweitung der Öffnungszeiten des Pau- senhofes der Primarschule Gundeldingen am Abend, dort, wo kein Vereinsdienst stattfindet, am Wochenen- de und während der Ferien sowie die Verbesserung der Aufenthalts- und Spielqualität. Aufgrund des erhöhten Personalbedarfs und des zusätzlichen Unterhalts hat die Ausweitung der Öffnungszeiten finanzielle Auswir- kungen. Im Rahmen von interdepartementalen Gesprä- chen sind die Auswirkungen und die Zuständigkeiten zu klären. → **4c**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung den Knoten Dornacherstrasse/Solothurnerstrasse und opti- miert ihn. → **4k**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung Baumpflanzungsmöglichkeiten in der Solothurnerstras- se. → **4d**
Das BVD schafft kurzfristig die Voraussetzungen dafür, dass die Solothurnerstrasse im Abschnitt Winkelried- platz bis Gundeldingerstrasse für den Velogegever- kehr geöffnet werden kann. → **4m**

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 1k** Durchlässigkeit im Quartier: Veloverkehr
Vororientierung
- 4a** Freiraum Winkelriedplatz *Festsetzung*
- 4b** Wegverbindung und Zugänge zum Winkelriedplatz
Festsetzung
- 4c** Freiraum Schulhaus Gundeldingen *Vororientierung*
- 4d** Begrünter Strassenraum: Solothurnerstrasse
Vororientierung
- 4e** Aufenthaltsfreundlicher Raum: Sempacherstrasse – Strassenbereich Winkelriedplatz
Vororientierung
- 4f** Lokales Zentrum: Winkelriedplatz *Vororientierung*
- 4g** Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand:
Frobenstrasse/Dornacherstrasse *Vororientierung*
- 4h** Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand:
Gempenstrasse/Dornacherstrasse *Vororientierung*
- 4i** Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Sempacherstrasse/Dornacherstrasse *Vororientierung*
- 4j** Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Solothurnerstrasse/Dornacherstrasse *Vororientierung*
- 4k** Verkehrsknoten Dornacherstrasse/Solothurnerstrasse *Vororientierung*
- 4l** Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Dornacherstrasse West *Vororientierung*
- 4m** Veloverbindung Basisroute Solothurnerstrasse
Festsetzung
- 4n** Verkehrsoptimierung Dornacherstrasse
Zwischenergebnis

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O1, O2, O5, O6, O7, O11

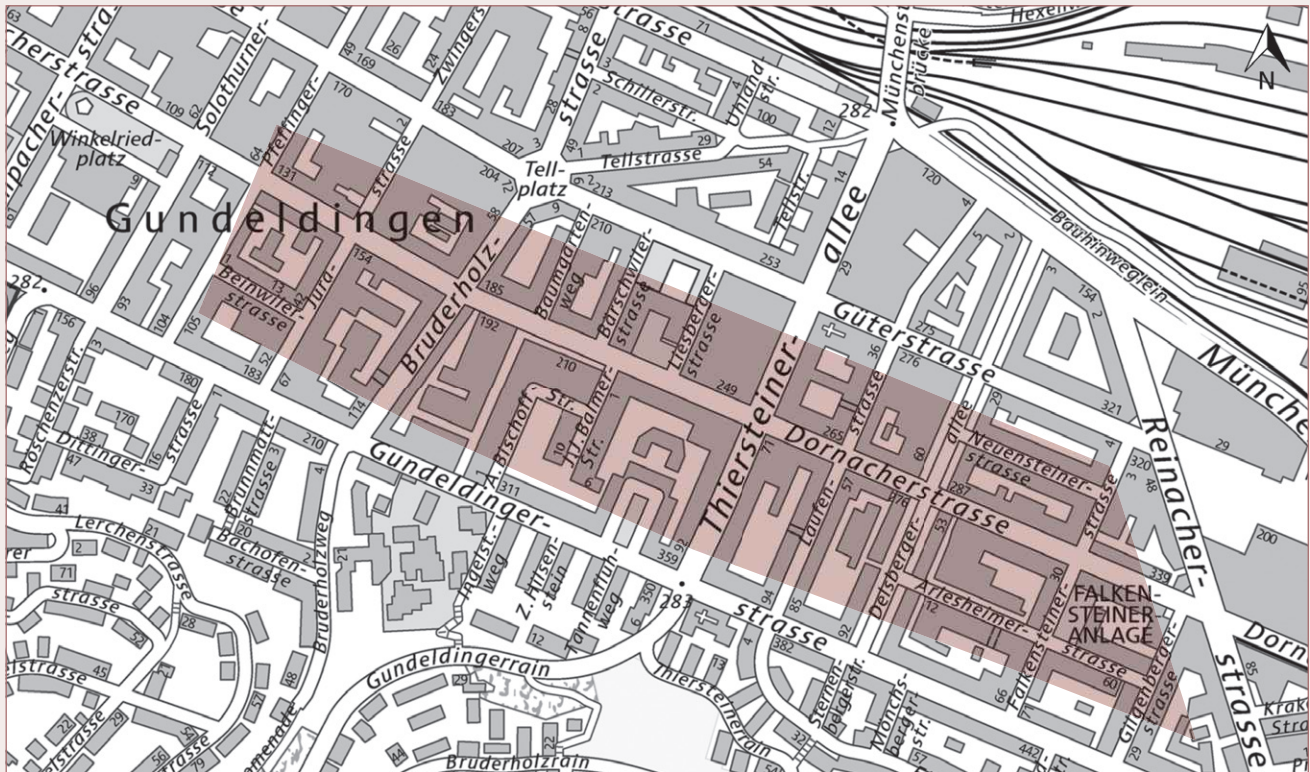
→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

B, C, G, I, J, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Inwiefern Tempo 30 als mögliche Lärmsanierungsmassnahme vorgesehen werden soll, ist Gegenstand noch vorzunehmender Klärungen und Prüfungen.

O5 / Dornacherstrasse Mitte



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 5

umfasst den mittleren Abschnitt der Dornacherstrasse zwischen Solothurnerstrasse und Reinacherstrasse und die an die Dornacherstrasse angrenzenden Räume wie beispielsweise das Gundeldinger Feld und der Schulstandort Thierstein, die Grünanlage Achilles Bischoff-Strasse oder die Falkensteineranlage.

AUSGANGSLAGE

Die überwiegend geschlossene Bebauung weist viele verschiedene Nutzungen auf. In Knotenbereichen wie bei der Bruderholzstrasse und der Thiersteinallee finden sich im Erdgeschoss einige publikumsorientierte Nutzungen.

Der abschliessbare und von Mauern umschlossene Pausenhof des Thiersteiner Schulhauses ist dank der Nebenutzungen durch Vereine auch abends öffentlich zugänglich. Während der Ferien und an den Wochenenden bleibt er allerdings geschlossen. Das Gundeldinger Feld hat sich vom ehemaligen Fabrikareal zu einem vielbesuchten Treffpunkt entwickelt. Es beheimatet Gewerbe wie Gastronomie, Büros oder Handwerksbetriebe sowie Freizeit- und soziale Einrichtungen. Die Aussenräume innerhalb des Areals sind belebt und funktionieren auch als Begegnungsort.

Die private Grünanlage an der Achilles Bischoff-Strasse ist hinsichtlich ihrer Grösse ein wichtiger öffentlich zugänglicher Grünraum im Quartier. Es wird eine Kooperation mit den Eigentümern angestrebt, um die Anlage 2020 mit Mitteln aus dem Mehrwertabgabefonds punktuell zu erneuern.

Die Falkensteineranlage ist 2007 aus einer Kooperation zwischen den Arealentwicklern und der Stadt Basel entstanden. Finanziert wurde die platzartige öffentliche Grünanlage mit Spielplatz, Pergola, Brunnen und Sitzgelegenheiten ebenfalls aus Mitteln des Mehrwertabgabefonds. In unmittelbarer Nähe befindet sich das Alterszentrum Falkenstein.

Die verkehrsorientierte Dornacherstrasse kann nur im Einrichtungsverkehr in Richtung Bachlettenquartier befahren werden. Sie ist gemäss TRP Velo eine Pendler- und Basisroute mit Fahrtrichtung Bachletten und verzeichnet viel Veloverkehr. Die Durchlässigkeit des Quartiers für den Veloverkehr ist auf der Längsbeziehung aufgrund des Einrichtungsverkehrs eingeschränkt. Die Thiersteinallee, welche die Dornacherstrasse kreuzt, ist für den Veloverkehr nicht besonders attraktiv. Die Dornacherstrasse weist zudem aufgrund der Nutzungen beidseits der Strasse viel strassenquerenden Fussverkehr auf. Der Zugang zum ÖV wird durch die Haltestellen der Buslinie 36 bzw. die Tramlinien 15 und 16 sichergestellt, wobei die Buslinie nur Richtung Westen fährt.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Dornacherstrasse hat einen von der Güterstrasse abweichenden Charakter und bietet eine Alternative für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen, welche nicht auf dieselben Publikumsströme wie entlang der Güterstrasse angewiesen sind. Erdgeschossnutzungen werden sich vermehrt bei den lebendigen Kreuzungspunkten konzentrieren, welche in einer Abfolge von quartierbezogenen Treffpunkten das Umfeld beleben und die Versorgungsfunktion der Güterstrasse ergänzen. Durch verbesserte Querungsmöglichkeiten der Dornacherstrasse u.a. durch allfällige abschnittsweise Temporeduktionen für den MIV und ÖV werden die nahe gelegenen Freiräume und die Schulhäuser besser zugänglich und erreichen einen grösseren Einzugsbereich. Die Thiersteinallee, welche die Dornacherstrasse kreuzt, wird für den Veloverkehr attraktiver.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F5

N1, N3 – N6

M1 – M5, M7 – M11, M13 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

siehe auch Planungsgrundsatz → 4n

- Die Dornacherstrasse verbindet die umliegenden Wohngebiete mit der Grünanlage Achilles Bischoff-Strasse und dem Schulhaus Thierstein. Sicher gestaltete Querungen an der Dornacherstrasse ermöglichen Verbindungen und Zugänge zu Frei- und Grünräumen. Eine Abfolge von lebendigen Kreuzungspunkten mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen mit einem hohen Quartierbezug sorgt für Orientierung und Belebung. → 5f, 5h, 5i, 5j, 5k, 5l, 5m, 5n
- Der Pausenhof des Schulhauses Thierstein ist ein lebendiger Freiraum mit den Schwerpunkten Begegnung sowie Spiel und ist primär für Kinder und Jugendliche ausgerichtet. Er ist über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar. → 5a, 5b
- Die Bärschwiler- und die Liesbergerstrasse (→ auch O7) sowie die Achilles Bischoff-Strasse sind attraktiv und haben eine hohe Aufenthaltsqualität. Neben ihrer Funktion als Verkehrs- und Zirkulationsfläche bieten sie ausreichend Platz zum Verweilen. → 5c, 5d, 5e
- Das Gundeldinger Feld bleibt ein lokales Zentrum mit Fokus auf kulturell und sozial orientierte Angebote. → 5g
- Die Thiersteinallee verbindet die Quartiere Bruderholz und Gundeldingen sowie die Innenstadt und bietet dem Veloverkehr eine sichere und nutzergerechte Verbindung an (→ auch O7). → 5o

PLANUNGSANWEISUNGEN

siehe auch Planungsanweisung → 4n

- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die Möglichkeit, die Dornacherstrasse für den Fussverkehr durchlässiger zu gestalten, und stimmt die Querungsmöglichkeiten auf die Grün- und Freiräume ab. → 5b, 5f
- Im Rahmen der baulichen Erneuerung ist das BVD (Planungsamt ff) langfristig für eine gute Gestaltung der Bauten und der Ecksituation im Sinne einer guten Gesamtwirkung besorgt. Nach Möglichkeit ist diese Massnahme mit den allfälligen Tempo 30-Massnahmen in der Dornacherstrasse abzustimmen (→ Örtliche Festlegung 4n).
Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, die Kreuzungspunkte aufzuwerten. → 5h, 5i, 5j, 5k, 5l, 5m, 5n
- Der Kanton Basel-Stadt (Erziehungsdepartement ff) prüft mittelfristig den Bedarf zur Nutzung der Pausenhöfe und die Ausweitung der Öffnungszeiten des Pausenhofes der Primarschule Thierstein am Abend, dort, wo kein Vereinsdienst stattfindet, am Wochenende und während der Ferien sowie die Verbesserung der Aufenthalts- und Spielqualität. Aufgrund des erhöhten Personalbedarfs und des zusätzlichen Unterhalts hat die Ausweitung der Öffnungszeiten finanzielle Auswirkungen. Im Rahmen von interdepartementalen Gesprächen sind die Auswirkungen und die Zuständigkeiten zu klären. → 5a
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung Möglichkeiten, die Bärschwilerstrasse, die Liesbergerstrasse (siehe auch O7) sowie die Achilles Bischoff-Strasse aufenthaltsfreundlicher zu gestalten. → 5c, 5d, 5e
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung an der Thiersteinallee zwischen Hochstrasse und Gundeldingerstrasse die Umsetzung von geeigneten Velomassnahmen, um den Strassenabschnitt als Pendlerroute velofreundlicher zu gestalten. → 5o

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 4n Verkehrsoptimierung Dornacherstrasse**
Zwischenergebnis
- 5a Freiraum Schulhaus Thierstein** *Vororientierung*
- 5b Wegverbindung und Zugänge zum Schulhaus Thierstein** *Vororientierung*
- 5c Aufenthaltsfreundlicher Raum: Bärschwilerstrasse** *Vororientierung*
- 5d Aufenthaltsfreundlicher Raum: Liesbergerstrasse** *Vororientierung*
- 5e Aufenthaltsfreundlicher Raum: Achilles Bischoff-Strasse** *Vororientierung*
- 5f Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Dornacherstrasse Mitte** *Vororientierung*
- 5g Lokales Zentrum: Gundeldinger Feld** *Festsetzung*
- 5h Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Pfeffingerstrasse/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 5i Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Jurastrasse/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 5j Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Bruderholzstrasse/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 5k Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Thiersteinallee/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 5l Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Laufenstrasse/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 5m Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Delsbergerallee/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 5n Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand: Falkensteinerstrasse/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 5o Veloverbindung Thiersteinallee** *Vororientierung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O3, O4, O7, O8, O11

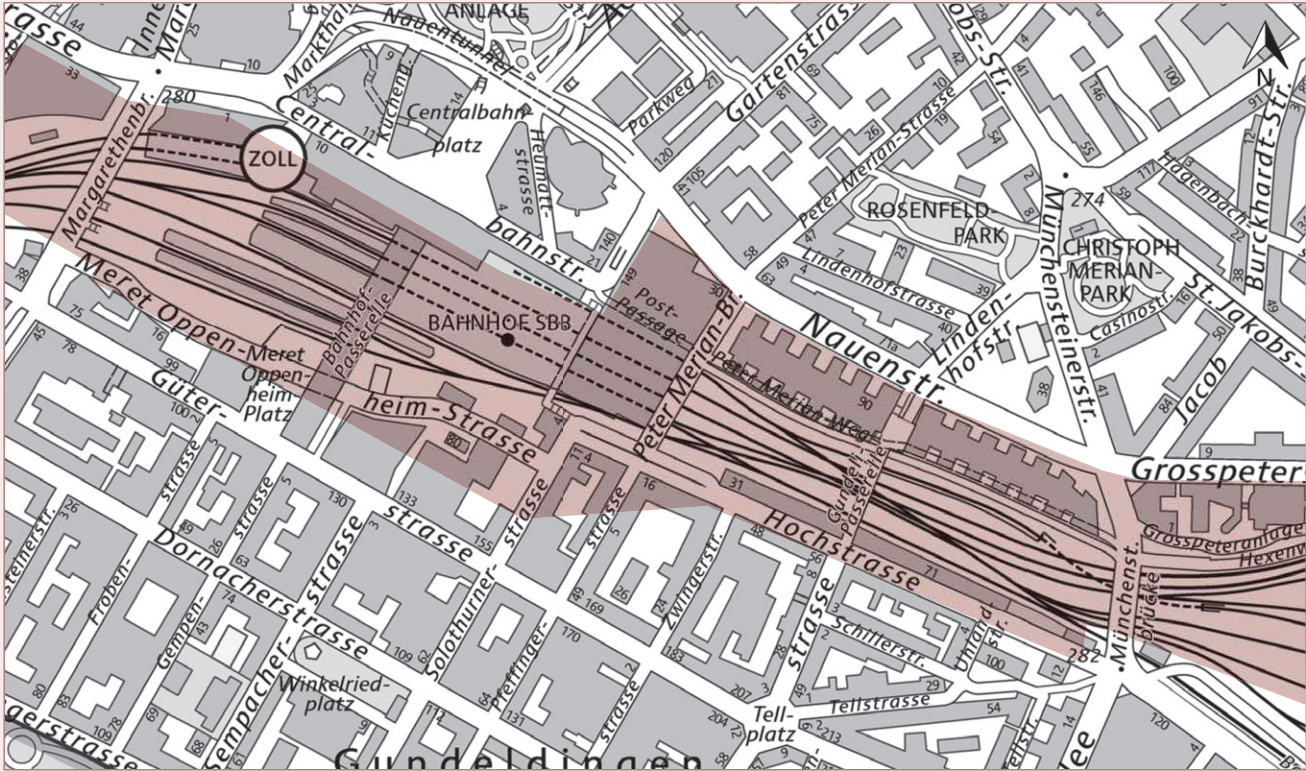
→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

H, I, K, L, M, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Inwiefern Tempo 30 als mögliche Lärmsanierungs- oder Verkehrsberuhigungsmassnahme rund um Schulstandorte vorgesehen werden kann, bildet Gegenstand noch vorzunehmender Klärungen und Prüfungen.

O6 / Bahnhof Basel SBB



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 6

umfasst den Bahnhof Basel SBB mit den Gleisanlagen und der Passerelle sowie die angrenzenden Räume wie die Margarethenbrücke, die Meret Oppenheim-Strasse mit dem IWB-Platz und die Hochstrasse mit der Grünanlage Hochstrasse und Grosspeter. Der Meret Oppenheim-Platz ist dem Objektblatt 7 Güterstrasse zugeordnet.

AUSGANGSLAGE

Das Gebiet geniesst dank seiner Lage beim Bahnhof Basel SBB eine hohe Zentralität. Der Bahnhof mit seinen Übergängen hat auch eine verbindende Funktion zwischen dem Gundeldinger Quartier und der Innenstadt. Mit den Entwicklungen wie dem Meret Oppenheim Hochhaus oder dem Südpark und den damit verbundenen zusätzlichen Wohn- wie auch Arbeitsflächen hat bereits ein Wandel stattgefunden, welcher auch in den nächsten Jahren das Umfeld stark beeinflussen wird. Weitere Wohnungen und Arbeitsflächen planen die Post und die SBB mit dem Projekt Nauentor beim ehemaligen Postreiter. Die Bebauung und die Flächen entlang der Meret Oppenheim-Strasse wirken angesichts der Lage unattraktiv und sind nicht bewusst gestaltet. Neue Hochpunkte wie das Meret Oppenheim Hochhaus setzen bereits Akzente und besetzen prominent die Kante zum Bahnhof.

Die Fussgängerpasserelle im Bahnhof SBB verbindet die Güterstrasse mit dem Centralbahnplatz auf der Nordseite und weiter mit der Innenstadt. Sie ist auch ein Ort mit vielen publikumsorientierten Nutzungen.

Das Fernheizwerk der IWB an der Ecke Solothurnerstrasse/Meret Oppenheim-Strasse stellt ein wichtiges Standbein der Fernwärmeversorgung der Stadt Basel dar. Dieses wird kontinuierlich erweitert und optimiert, was Änderungen am Fernheizwerk miteinschliessen kann. Die Parzelle der IWB dient primär der Fernwärmeversorgung. Der sogenannte IWB-Platz an der Solothurnerstrasse ist ein kleiner öffentlich zugänglicher Quartierfreiraum, der sich auf der Parzelle des Fernheizwerks der IWB befindet. Der Platz wird hauptsächlich für Kurzaufenthalte in der Mittagspause genutzt. Er ist bezüglich Gestaltung veraltet und in einem schlechten Zustand.

Der Purple-Park, direkt an der Meret Oppenheim-Strasse gelegen, ist ein Treffpunkt mit animatorischen Angeboten für Jugendliche und wird vom Verein «JuAr Basel» (Jugendarbeit Basel) geführt. Er wird vom Kanton Basel-Stadt sowie von verschiedenen Stiftungen unterstützt. Das Areal umfasst einen Hof, welcher jederzeit zugänglich ist, und Innenräume, welche gemietet werden können. Im Hof wird eine Anlage zum Skaten zur Verfügung gestellt.

Die öffentliche Grünanlage an der Hochstrasse ist ein ungewöhnlicher, auf den Resten einer alten Villa kreativ gestalteter Spielort. Die bis dato eher kleine Anlage wurde 2017 durch den Abbruch eines Gebäudes um einen Aufenthaltsbereich mit Bäumen, Pergola und Sitzbereichen erweitert. Mit einer zeitlich befristeten, öffentlichen Trockentoilette, einer Grillstelle und einem Sonnenschutz wurden Anliegen aus dem Quartier, besonders von Jugendlichen, aufgegriffen und umgesetzt.

Südlich der Grosspeterstrasse sind in den letzten Jahren Dienstleistungsbetriebe, v.a. Hotels, entstanden. Mit dem Grosspeterurm ist zudem ein neuer städtebaulicher Akzent gesetzt worden.

Südlich davon wurde 2018 eine Grünanlage realisiert, welche der Bevölkerung des Gundeldinger und des St. Alban-Quartiers, aber auch den Beschäftigten und Hotelgästen des Grosspeter-Areals als Aufenthaltsbereich und auch als Durchgangsort dient.

Der Bahnhof Basel SBB ist der wichtigste Bahnhof in der Region Basel und ist ein zentraler ÖV-Umsteige- und Vernetzungspunkt. Die Infrastruktur wird dem prognostizierten starken Anstieg des Schienenverkehrs bis 2040 nicht gerecht. Die Passerelle als Hauptzugang zu den Perrons erreicht während der Stosszeiten ihre Kapazitätsgrenzen. Ausserdem sind heute die Gleisquerung und der Perronzugang beim Postreiter gestalterisch unattraktiv. Über die Margarethenbrücke bzw. die Zugänge beim Postreiter erreicht man lediglich einen Teil der Perrons. Die Gleisquerung per Velo erfolgt im westlichen Teil des Quartiers über die Peter Merian-Brücke, die Margarethenbrücke oder die Münchensteinerbrücke. Für den Veloverkehr ist die aktuelle Situation mit den bestehenden wenigen Querungsmöglichkeiten unbefriedigend. Ausserdem sind die Veloabstellanlagen südlich der Gleisanlagen nicht ausreichend.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Bahnhof Basel SBB mit seinen angrenzenden Räumen ist Visitenkarte und wichtigster Ankunftsort in der Stadt Basel. Dementsprechend sollen die öffentlichen Räume einladend gestaltet sein und auch Ortsunkundigen eine einfache Orientierung ermöglichen. Die Gestaltung der Stadtkanten südlich des Gleisfeldes wird bewusst gesteuert. Aufgrund der sehr zentralen Lage an der wichtigsten ÖV-Drehscheibe der Region wird die Südseite des Bahnhofs Basel SBB weiter verdichtet. Einzelne Hochpunkte wie die Hochhäuser beim Nauentor sollen die Zentralität des Ortes unterstreichen und durch die zusätzlichen Wohn- und Arbeitsflächen Impulse im Quartier auslösen. Der IWB-Platz wird durch die Verdichtung als Freiraum an Bedeutung gewinnen. Die Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln werden attraktiv dank genügend Abstellmöglichkeiten für den Veloverkehr. Durch die Optimierung der Querungsmöglichkeiten und der Perronzugänge, wie beispielsweise beim Nauentor, werden der Bahnhof Basel SBB und namentlich die Perrons besser mit dem Quartier verknüpft. Die Infrastruktur wird den zukünftigen Pendlerströmen angepasst.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F4

N1 – N8

M1 – M3 , M5 – M11, M16, M17, M20

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

siehe auch Planungsgrundsatz → **1k, 4d**

- Vertikale Verdichtung schafft zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum. Das Gebiet südlich des Bahnhofs ist ein mögliches Gebiet für Hochhäuser. → **6m**
- Die Stadtkanten sind Räume mit einer repräsentativen Wirkung und daher werden an ihre Gestaltung besondere Anforderungen gestellt. Besonders die Räume entlang der Gleise stellen das Eingangstor der Stadt Basel dar. → **6k, 6l**
- Der Bahnhof Basel SBB ist ein wichtiger ÖV-Umsteigeknoten für den Fern- und den Nahverkehr. Das Umsteigen von der Bahn auf Tram und Bus in die Innenstadt und ins Quartier Gundeldingen ist attraktiv und die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln ist gegeben. Die laufenden Vorhaben am Bahnhof Basel SBB werden aktiv koordiniert, Synergien werden genutzt und es werden städtebauliche Entwicklungsvorstellungen für den Zeithorizont von 2040 erarbeitet. → **6w**
Westlich, südlich und östlich des Bahnhofs befinden sich grosse und qualitativ gute und sichere Veloabstellanlagen. Sie sind hindernisfrei zugänglich und in der Nähe der Perrons platziert. → **6t, 6u, 6v**
- Das übergeordnete Zentrum Bahnhof Basel SBB mit seinen vielfältigen publikumsorientierten Nutzungen im Bereich Handel und Gastronomie ist auf den Meret Oppenheim-Platz sowie auf die Güterstrasse ausgerichtet. Der Platz und seine Umgebung sind ein übergeordneter Ankunftsort. → **6b, 6c**
- Das Nauentor und die unmittelbare Umgebung sind ein übergeordneter Ankunftsort in der Stadt Basel, der Wohnraum und Arbeitsflächen anbietet. Die geplante Fussverbindung durch das Areal Nauentor und die Peter Merian-Brücke unterstützen durch ihre Gestaltung die Funktion als wichtige Verbindung zur Innenstadt. → **6e, 6f, 6i**
Mit einer zusätzlichen Fuss- und Veloverbindung zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke schliesst sich die Lücke im Fuss- und Velowegnetz zwischen dem Gundeldinger Quartier und der Innenstadt (via Heumatt- bzw. Gartenstrasse). → **6q, 6r**
- Der IWB-Platz ist ein lebendiger, öffentlich zugänglicher Freiraum mit den Schwerpunkten Pause, Begegnung und Spiel. Er ist vor allem auf Arbeitende, Kinder, Jugendliche und Erwachsene ausgerichtet. → **6a**
- Die Margarethenbrücke und ihre unmittelbare Umgebung unterstützen durch ihre Gestaltung und Nutzungsausprägung die Funktion eines übergeordneten Ankunftsortes und einer wichtigen Verbindung zur Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Margarethenbrücke und insbesondere der Verkehrsknoten Margarethenbrücke/Viaduktstrasse weisen eine angebotsorientierte Dimensionierung auf und es gibt keine massgebenden Beeinträchtigungen der übrigen Verkehrsteilnehmenden.
Ein zusätzlicher Zugang zu den Perrons entlastet die Passerelle, schafft kürzere Wege und dient auch als Fussverbindung übers Gleisfeld zwischen dem Quartier Gundeldingen und der Innenstadt. → **6g, 6h, 6n, 6o, 6p, 6s**
- Die Meret Oppenheim-Strasse ist eine attraktive, begrünte Strasse mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leistet. → **6d**
- Die Gundeli-Passerelle unterstützt durch ihre Gestaltung die Funktion als wichtige Fussverbindung in die Innenstadt. → **6j**

PLANUNGSANWEISUNGEN

siehe auch Planungsanweisung → **1k, 4d**

- Das BVD (Planungsamt ff) stellt langfristig die Stadtverträglichkeit und eine gute Einbettung der baulichen Hochpunkte ins Quartier durch qualitätssichernde Verfahren sicher. → **6m**
- Das BVD (Planungsamt ff) erarbeitet bis 2019 ein Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB». Dieses formuliert – unter Berücksichtigung der laufenden Projekte – Entwicklungsvorstellungen für den Stadtraum um den Bahnhof Basel SBB und thematisiert dabei Gestaltung und Funktion öffentlicher Grün- und Freiräume, Verkehr, Nutzungen sowie Stadtklima und Ökologie. Bei einer zukünftigen Überarbeitung des vorliegenden Stadtteilrichtplanes werden die relevanten Aussagen des Entwicklungskonzeptes «Stadtraum Bahnhof SBB» berücksichtigt.
Der Quartierabschluss entlang des Gleisfeldes des Bahnhofs Basel SBB und die Verbindung zur Innenstadt ist städtebaulich mit den Stadtkanten zu thematisieren und wird nach Vorliegen der Erkenntnisse aus dem Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB» vermehrt gesteuert. → **6k, 6l, 6w**
Das BVD (Planungsamt ff) verbessert mittelfristig den Ankunftsortes Basel Bahnhof SBB bei der Passerelle und wertet diesen auf. → **6c**
- Das BVD strebt gemeinsam mit der SBB mittelfristig den Ausbau der Veloabstellplatz-Situation auf der Südseite, langfristig auf der Westseite sowie mittel- bis langfristig auf der Ostseite des Bahnhofs Basel SBB an. Auf der Südseite sind auch temporäre Massnahmen zur Überbrückung der Zeitspanne bis zur definitiven Umsetzung in Abhängigkeit der Bahnplanungen zu prüfen. Die Velostation auf der Westseite wird in Koordination mit dem Ersatz der Margarethenbrücke sowie mit der Planung der Perronerschiessung umgesetzt. → **6t, 6u, 6v**
- Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes «Stadtraum Bahnhof SBB» setzt sich das BVD für einen zusätzlichen bzw. verbesserten Gleiszugang am Bahnhof Basel SBB und eine neue bzw. verbesserte Gleisquerung für den Fussverkehr im westlichen Bereich des Bahnhofs Basel SBB ein. Es ist ein attraktiver Umsteigeknoten Tram/Bus mit Bahn und eine verbesserte intermodale Schnittstelle zwischen ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr zu schaffen sowie eine städtebauliche attraktive Verbindung in den Raum Heuwaage anzustreben. → **6n, 6w, 6p**
- Das BVD (Planungsamt ff) erhöht langfristig die Sichtbarkeit und wertet den Ankunftsort Margarethenbrücke auf. Dies schliesst auch die gestalterische Aufwertung der Margarethenbrücke als wichtige Verbindung zur Innenstadt ein. → **6g, 6h**
- Das BVD verbessert im Rahmen des Um- bzw. Neubaus der Margarethenbrücke langfristig die Veloverbindung durch die Umsetzung von Velomassnahmen. → **6o**
- Das BVD prüft langfristig am Knoten Margarethenbrücke/Viaduktstrasse Optimierungen bezüglich Verkehrsfluss. → **6s**
- Das BVD (Planungsamt ff) setzt sich mittel- bis langfristig für mehr Detailhandels- und Gastronomiebetriebe am Meret Oppenheim-Platz und in den angrenzenden Räumen ein.
Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, beim Bahnhof Basel SBB das übergeordnete Zentrum zu stärken. → **6b**
- Das BVD (Planungsamt ff) prüft im Rahmen der Erweiterung des Bahnhofs Basel SBB und in Zusammenarbeit mit der SBB langfristig Baumpflanzungen an der Meret Oppenheim-Strasse. → **6d**
- Das BVD (Planungsamt ff) begleitet die Transformation im Gebiet Nauentor zu einem neuen Wohn- und Arbeitsstandort und sichert bis 2020 mittels eines Bebauungsplanes nachfolgende Vorgaben:
 - gemischte Nutzung mit einem Mindestanteil von 36'000 m² Wohnen und von 50'000 m² Arbeiten
 - Abstimmung der Körnigkeit und Volumetrie im Übergang zum Quartier
 - städtebauliche Ausrichtung und Öffnung gegen aussen
 - grosszügige Durchquerung für den Fussverkehr. Die Massnahme ist mit den Vorhaben im Bahnknoten Basel (BAV, SBB, BVD) und den Entwicklungen um den Bahnhof zu koordinieren. → **6e, 6i, 6r, 6w**
Das BVD (Planungsamt ff) verbessert mittelfristig die Sichtbarkeit des Ankunftsortes Nauentor und wertet diesen auf. → **6f**
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) entwickelt mittelfristig eine Neugestaltung des Platzes an der Solothurnerstrasse in Kooperation mit der Grundeigentümerin IWB. Die Planung und Umgestaltung erfolgt in Abstimmung mit der Nauentor-Planung und der Weiterentwicklung des Areals Bahnhof Basel SBB Süd. → **6a**
- Das BVD strebt langfristig die Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr sowie die bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt (via Heumattstrasse) an. → **6q**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die gestalterische Aufwertung der Gundeli-Passerelle als wichtige Verbindung ins St. Alban-Quartier. Dies umfasst sowohl die eigentliche Brücke als auch die Anschlüsse an die angrenzenden öffentlichen Räume. → **6j**

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 1k** Durchlässigkeit im Quartier: Veloverkehr
Vororientierung
- 4d** Begrünter Strassenraum: Solothurnerstrasse
Vororientierung
- 6a** IWB-Platz an der Solothurnerstrasse
Zwischenergebnis
- 6b** Übergeordnetes Zentrum Bahnhof Basel SBB
Festsetzung
- 6c** Ankunftsort Bahnhof Basel SBB *Festsetzung*
- 6d** Begrünter Strassenraum: Meret Oppenheim-Strasse
Zwischenergebnis
- 6e** Hauptnutzung Wohnen und Arbeiten: Nauentor
Festsetzung
- 6f** Ankunftsort Nauentor *Zwischenergebnis*
- 6g** Ankunftsort Margarethenbrücke *Vororientierung*
- 6h** Brückenschlag Margarethenbrücke *Vororientierung*
- 6i** Brückenschlag Nauentor *Festsetzung*
- 6j** Brückenschlag Gundeli-Passerelle *Vororientierung*
- 6k** Stadtkante Bahnhof Basel SBB *Vororientierung*
- 6l** Stadtkante Hochstrasse *Vororientierung*
- 6m** Hochhausgebiet Bahnhof Süd *Festsetzung*
- 6n** Neue Haltestelle Bahnhof Basel SBB West
(Margarethenbrücke/Markthalle) *Zwischenergebnis*
- 6o** Veloverbindung Basis- und Pendlerroute
Margarethenbrücke *Zwischenergebnis*
- 6p** Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB
(Fussverbindung) *Zwischenergebnis*
- 6q** Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof
Basel SBB *Vororientierung*
- 6r** Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof
Basel SBB *Festsetzung*
- 6s** Verkehrsknoten Margarethenbrücke/Viaduktstrasse
Zwischenergebnis
- 6t** Velostation West am Bahnhof Basel SBB
Vororientierung
- 6u** Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB
Zwischenergebnis
- 6v** Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB
Vororientierung
- 6w** Stadtraum Bahnhof SBB *Vororientierung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O1, O4, O7, O11

→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

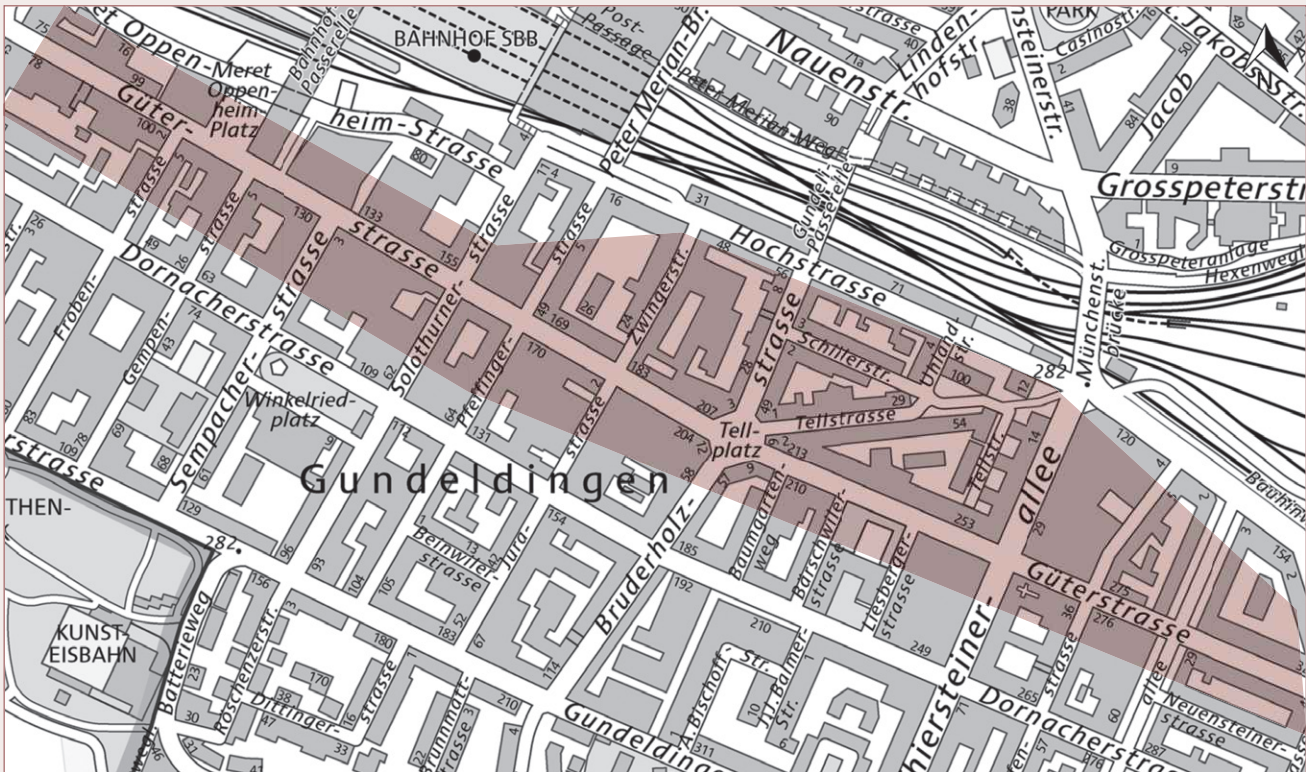
B, C, D, E, J, N, O, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Herzstück/Bahnknoten: Im Rahmen der BAV-Arbeiten zusammen mit der SBB zum Zielbild 2040, wird es voraussichtlich eine neue Planung der Gleise/Perrons im Bahnhof selbst geben müssen, was dann zu eigentlichen Abhängigkeiten führen wird. Abschluss Zielbild 2040 ist voraussichtlich Mitte 2019.



O7 / Güterstrasse



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 7

umfasst die ganze Länge der Güterstrasse inklusive den Tellplatz.

AUSGANGSLAGE

Die Güterstrasse ist das Zentrum des Quartiers Gundeldingen. Sie ist bezüglich Nutzungen durch verschiedene Intensitäten geprägt und weist je nach Abschnitt einen unterschiedlichen Charakter auf. Der Abschnitt zwischen Margarethenstrasse und Heiliggeistkirche ist geprägt durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen. Der östliche Teil der Güterstrasse weist vermehrt Wohnnutzungen im Erdgeschoss auf.

Besonders im Gebiet des südlichen Bahnhofsingangs hat die Güterstrasse einen lebendigen Zentrumscharakter mit viel Publikumsverkehr und ist zugleich auch Ankunfts-ort. Vereinzelt findet man Wohnnutzungen im Erdgeschoss vor. Zurzeit sind die Bereiche beim Bahnhofsingang im Umbruch. 2019 entstehen mit dem Meret Oppenheim Hochhaus zusätzliche Arbeits- und Wohnflächen sowie ein städtischer Platz.

Der Tellplatz ist neben dem Meret Oppenheim-Platz der einzige städtische Platz im Innern des Quartiers. Die Gestaltung des Platzes und die auf den Platz ausgerichtete Bebauung machen den Tellplatz zu einem wichtigen Orientierungspunkt im Quartier, ausserdem ist er ein wichtiger Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr. Im Gundeli Casinò ist eine Bibliothek untergebracht und im integrierten Veranstaltungssaal finden u.a. kulturelle Anlässe statt.

Der Platz wurde 2008 neu gestaltet und wird von den angrenzenden Gastronomiebetrieben als Aussenrestaurantfläche genutzt. Ausserdem finden regelmässig Märkte statt. Verschiedene Nutzergruppen frequentieren den Platz bereits heute stark. Der nordöstliche Bereich des Tellplatzes ist eine Begegnungszone. Die Güterstrasse, welche den Tellplatz in West-Ost-Richtung durchquert, ist Teil des kantonalen Fusswegnetzes. Diese Querung ist nicht optimal und besonders für Kinder problematisch. Die Thiersteinerallee, welche die Güterstrasse kreuzt, ist für den Veloverkehr nicht besonders attraktiv.

Mit der Liesbergermatte reiht sich östlich des Tellplatzes ein weiterer Freiraum direkt an die Güterstrasse an. Deren Umgestaltung hat bereits 2016 stattgefunden. Der Knoten Heiliggeistkirche bietet in den Seitenbereichen kleine Aufenthaltsbereiche an. Der barock anmutende Heiliggeistkirchplatz im Innenhof der Randbebauung ist mit einem Durchgang mit der Thiersteinerallee verbunden.

Der Verkehrsknoten weist für den Fussverkehr Mängel auf. Ab dem Knoten Heiliggeistkirche in Richtung Dreispitz ist der Wohnanteil höher. Dieser Strassenabschnitt wurde 2018 saniert und mit neuen Baumpflanzungen versehen.

Die Tramhaltestellen der Linien 15 und 16 in der Güterstrasse stellen den Anschluss an den öffentlichen Verkehr sicher. Diese Linien verbinden das Quartier direkt und umsteigefrei mit der Innenstadt, dem Bahnhof Basel SBB und dem Bruderholz. Die ÖV-Umsteigehaltestellen bieten Anschlussmöglichkeiten auf weitere Bus- und Tramlinien bzw. beim Bahnhof auf die S-Bahn und die Fernverkehrszüge. Die Verbindung zwischen dem westlichen Quartierteil und

dem Dreispitz ist ungenügend. Seit 2018 gilt Tempo 30 auf der Güterstrasse. Die Strasse wird von allen Verkehrsmitteln beansprucht, was vereinzelt zu Konflikten führt, welche sich an den Knoten akzentuieren.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Güterstrasse ist die funktionale Verbindung zwischen den übergeordneten Zentren am Bahnhof und im Dreispitz und wird zwischen Margarethenstrasse und Heiliggeistkirche als Quartierzentrum gestärkt. An dieser Strasse werden die Bedürfnisse für den täglichen Bedarf und darüber hinaus abgedeckt. Gleichzeitig soll sie die Quartierbevölkerung und Besucher zum Flanieren einladen. Anwohnende, Arbeitende und Passanten halten sich tagsüber wie auch abends gerne an der Güterstrasse auf und tragen zu einer weiteren Belebung bei. Die in kurzen Abständen an die Strasse angrenzenden Freiräume und Plätze wie der Meret Oppenheim-Platz, der Tellplatz, die Liesbergermatte oder der Knoten bei der Heiliggeistkirche bieten attraktive Aufenthaltsbereiche an. Besonders die Qualitäten des Tellplatzes als wichtigen Orts der Begegnung und des Aufenthaltes werden weiter gestärkt. Der Platz wird mit seinen Nutzungen im Hinblick auf seine Funktionsschwerpunkte weiterentwickelt: Besonders die Schwerpunkte Gastronomie, Handel und Kultur sollen dabei weiterhin eine bedeutende Rolle spielen. Folglich wird der Tellplatz als wichtiger Baustein im Freiraumsystem der Stadt Basel und als gesellschaftlicher Mittelpunkt des Quartiers Gundeldingen an Bedeutung gewinnen. Dank einem optimalen ÖV-Anschluss mit direkten Verbindungen in die Innenstadt und ins Dreispitz-Areal sind die Güterstrasse und der Tellplatz auch in Zukunft sehr gut an die Innenstadt und die benachbarten Quartiere angeschlossen. Der Raum bei der Kreuzung Heiliggeistkirche wird als Orientierungspunkt zwischen dem Bahnhof Basel SBB und Dreispitz Nordspitze und als Auftakt des linearen Quartierzentrums Güterstrasse an Bedeutung gewinnen. Dies wird sich in der Gestaltung und der Nutzung des Ortes vermehrt widerspiegeln.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F4

N1 – N6, N8

M1 – M5, M7 – M9, M11 – M14, M16 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

siehe auch Planungsgrundsatz → 1k, 4d, 5c, 5d, 5o, 6b, 6c

- Die Güterstrasse zwischen Margarethenstrasse und Heiliggeistkirche ist das lineare Quartierzentrum Gundeldingens, wobei die Nutzungsdichte zwischen Meret Oppenheim-Platz und Tellplatz am höchsten ist. Der Strassenabschnitt ist tagsüber und abends ein attraktiver und lebendiger Ort, an dem sich Bewohnende und Besuchende gerne aufhalten. → 7a
- Entlang der Güterstrasse sorgt eine Abfolge von lebendigen Kreuzungspunkten mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen für Orientierung und Belebung. → 7c, 7d, 7e
- Die Güterstrasse verbindet die umliegenden Wohngebiete mit der Liesbergermatte und dem Schulhaus Thierstein. Sicher ausgestaltete Querungen an der Güterstrasse zwischen Bärschwiler- und Liesbergerstrasse ermöglichen einen Zugang zur Liesbergermatte. → 7h
- Die Tell- sowie die Bruderholzstrasse (Abschnitt Tellplatz – Hochstrasse) sind attraktive, begrünte Strassen mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leisten. → 7f, 7g
- Der Tellplatz ist ein belebter Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität, bietet ausreichend Gelegenheiten zum Verweilen und bietet optimale Voraussetzungen für die Boulevardgastronomie. Er wird von unterschiedlichen publikumsorientierten Nutzungen umsäumt und bietet kulturelle Angebote für den sozialen Austausch und ist auch Teil des linearen Quartierzentrums an der Güterstrasse. → 7b
Der Tellplatz ist für den Fuss- und Veloverkehr sicher ausgestaltet und insbesondere für Kinder sind die Quermöglichkeiten verständlich und übersichtlich. Ausserdem ist er ein wichtiger Orientierungspunkt im Quartier und ein Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr. → 7i
- Die lebendigen Freiräume an der Kreuzung bei der Heiliggeistkirche haben die Schwerpunkte Durchgang, Begegnung, Umsteigen, Handel und Gastronomie. Sie sind vor allem auf die Nutzergruppen Erwachsene, Generation 64+, Familien, Arbeitende und Pendelnde ausgerichtet. Der Knoten Heiliggeistkirche wird von unterschiedlichen publikumsorientierten Nutzungen umsäumt. → 7j, 7k
Der Verkehrsknoten ist für den Fuss- und Veloverkehr sicher ausgestaltet und für den MIV und ÖV angebotsorientiert dimensioniert. Insbesondere für zu Fuss gehende Kinder ist der Knoten verständlich und die ÖV-Umsteigebeziehungen sind kundenfreundlich. → 7l
- An der ÖV-Umsteigehaltestelle Heiliggeistkirche befinden sich ausreichende und den Anforderungen entsprechende Veloabstellplätze. → 7m

PLANUNGSANWEISUNGEN

siehe auch Planungsanweisung → 1k, 4d, 5c, 5d, 5o, 6b, 6c

- Das BVD (Planungsamt ff) setzt sich langfristig dafür ein, dass sich im Rahmen von Erneuerungen oder Umnutzungen durch Private an der Güterstrasse und am Tellplatz vermehrt publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss ansiedeln.
Der Kanton Basel-Stadt (PD ff) unterstützt private Initiativen, sich zu organisieren, um die Attraktivität der Güterstrasse als Einkaufsstrasse zu erhöhen und ihr Profil betreffend Nutzungsmix zu schärfen, und unterstützt die Quartierorganisationen bei dem Dialog mit den Grundeigentümern/-innen und Gewerbetreibenden über Nutzungspotenziale im Erdgeschoss. → 7a, 7b
- Im Rahmen der baulichen Erneuerung ist das BVD (Planungsamt ff) langfristig für eine gute Gestaltung der Bauten und der Ecksituation im Sinne einer guten Gesamtwirkung besorgt.
Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, die Kreuzungspunkte aufzuwerten. → 7c, 7d, 7e
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die Möglichkeit, die Güterstrasse für den Fussverkehr durchlässiger zu gestalten, und stimmt die Quermöglichkeiten auf die Grün- und Freiräume ab. → 7h
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung Baumpflanzungen in der Bruderholzstrasse (Abschnitt Tellplatz – Hochstrasse) und in der Tellstrasse. → 7f, 7g
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung Optimierungen für den Verkehrsknoten Tellplatz. → 7i
- Das BVD setzt sich im Rahmen der Erhaltungsplanung und in Kooperation mit den angrenzenden Grundeigentümern/-innen für eine gesamtheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade des Kreuzungsbereiches bei der Heiliggeistkirche ein und prüft die Optimierung des Verkehrsknotens Heiliggeistkirche. Das BVD sorgt im Rahmen der Erhaltungsplanung mittelfristig für die Einrichtung einer Bike & Ride-Anlage beim Knoten Heiliggeistkirche. Sie ist mit den Erhaltungsmaßnahmen in der Güterstrasse zu koordinieren.
Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, den Knoten Heiliggeistkirche als lokales Zentrum mit seinen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und dem angrenzenden öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. → 7j, 7k, 7l, 7m

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 1k** Durchlässigkeit im Quartier: Veloverkehr
Vororientierung
- 4d** Begrünter Strassenraum: Solothurnerstrasse
Vororientierung
- 5c** Aufenthaltsfreundlicher Raum: Bärschwilerstrasse
Vororientierung
- 5d** Aufenthaltsfreundlicher Raum: Liesbergerstrasse
Vororientierung
- 5o** Veloverbindung Thiersteinerallee *Vororientierung*
- 6b** Übergeordnetes Zentrum Bahnhof Basel SBB
Festsetzung
- 6c** Ankunftsort Bahnhof Basel SBB *Festsetzung*
- 7a** Lineares Quartierzentrum Güterstrasse *Festsetzung*
- 7b** Lokales Zentrum: Tellplatz *Festsetzung*
- 7c** Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand:
Solothurnerstrasse/Güterstrasse *Zwischenergebnis*
- 7d** Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand:
Pfeffingerstrasse/Güterstrasse *Zwischenergebnis*
- 7e** Lebendiger Kreuzungspunkt im Blockrand:
Jurastrasse/Güterstrasse *Zwischenergebnis*
- 7f** Begrünter Strassenraum: Bruderholzstrasse
(Tellplatz – Hochstrasse) *Vororientierung*
- 7g** Begrünter Strassenraum: Tellstrasse *Vororientierung*
- 7h** Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Güterstrasse auf
Höhe Liesbergermatte *Vororientierung*
- 7i** Verkehrsknoten: Tellplatz *Vororientierung*
- 7j** Freiräume Kreuzung Heiliggeistkirche *Vororientierung*
- 7k** Lokales Zentrum: Knoten Heiliggeistkirche
Vororientierung
- 7l** Verkehrsknoten Heiliggeistkirche *Zwischenergebnis*
- 7m** Bike & Ride-Anlage Heiliggeistkirche *Festsetzung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O1, O4, O5, O6, O8, O11

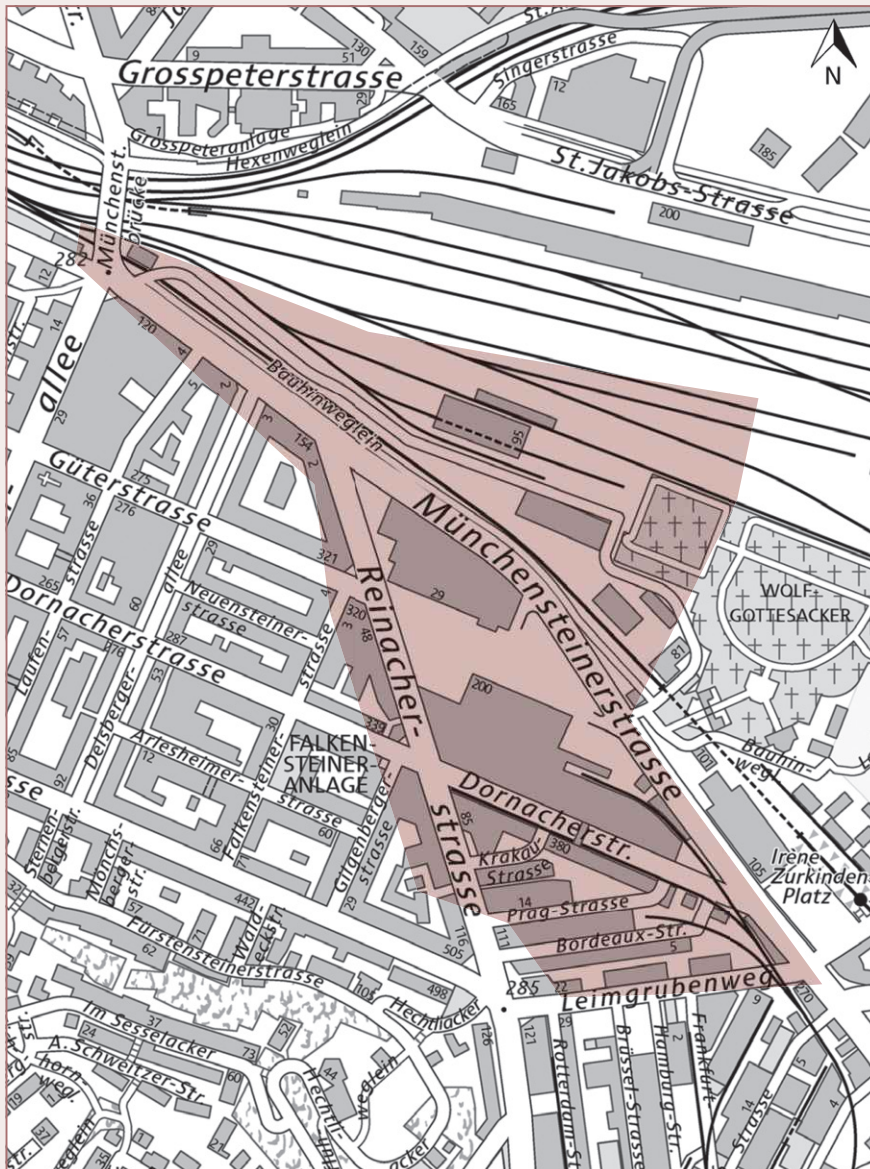
→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

C, J, K, L, N, O, P, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

–

O8 / Nördlicher Dreispitz



Zwischen Münchensteiner- und Reinacherstrasse spannt sich das Gewerbegebiet Dreispitz auf, welches im Grundeigentum der CMS ist. Es gliedert sich in drei Teile auf (→ Kapitel 2.5).

Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 8

Nördlich der Dornacherstrasse befindet sich das Teilareal Nordspitze. Zwischen Dornacherstrasse und Leimgrubenweg liegt das Teilareal Dreispitz Mitte. Beide Teilareale werden im Stadtteilrichtplan als Nördlicher Dreispitz zusammengefasst, dies in Abgrenzung zum Gebiet südlich des Leimgrubenwegs – zum Südlichen Dreispitz (→ O9). Das Objektblatt umfasst auch Teile der Reinacherstrasse und der Münchensteinerstrasse bis zum Knoten Münchensteinerstrasse/Thiersteinerallee.

AUSGANGSLAGE

Zurzeit befinden sich grosse Detailhandels-Verkaufsflächen auf dem Gebiet der Nordspitze. Die Parkierung ist ausschliesslich oberirdisch gelöst und belegt grosse Flächen. Die Planung der städtebaulichen Transformation der Nordspitze wurde bereits angegangen (→ Kapitel 2.5).

Dreispitz Mitte ist vom Gewerbe dominiert und bietet wenige Aufenthaltsqualitäten.

Der Nördliche Dreispitz wirkt als Barriere zwischen dem Gundeldinger Quartier westlich der Reinacherstrasse und dem Naherholungsgebiet in der Brüglinger Ebene. Der Leimgrubenweg und die Dornacherstrasse sind unattraktiv und eine Begrünung fehlt gänzlich.

Das Gebiet ist über die ÖV-Haltestellen MParc, Dreispitz und Leimgrubenweg an das Bus- und Tramnetz angebunden, mit Direktverbindungen in Richtung Innenstadt, Basel Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof. Eine direkte Tramverbindung ins Quartier Gundeldingen fehlt. Ausserdem befindet sich in unmittelbarer Nähe die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz; besonders die östlichen Teilbereiche profitieren von der zentralen Lage mit direkten Bahnverbindungen zum Bahnhof Basel SBB sowie ins Birstal.

Die publikumsintensiven Einrichtungen sind nicht optimal an das Fussweg-, Veloweg- und ÖV-Netz angebunden und auch eine Vernetzung mit dem Quartier Gundeldingen ist nur ungenügend vorhanden. Attraktive und sichere Durchquerungsmöglichkeiten zu Fuss oder per Velo fehlen ebenfalls. Mehrere Verkehrsknoten entlang der Münchesteiner- und der Reinacherstrasse weisen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den MIV Mängel auf.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die S-Bahn-Station Dreispitz entwickelt sich zu einem wichtigen ÖV-Umsteigeknoten, welcher durch das Herzstück und dank neuen direkten Linien an Attraktivität und an Bedeutung gewinnt. Durch eine bauliche Verdichtung sowie eine Nutzungsverdichtung wird die Zentralität des Ortes besser genutzt. Die Nordspitze entwickelt sich zu einem neuen durchmischten Stadtteil mit grosszügigen, attraktiven und öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen. Neben Verkaufs- und Dienstleistungsflächen entsteht neuer Wohnraum. Funktional und städtebaulich wird sich das Areal nach aussen öffnen.

Im Dreispitz Mitte entsteht der neue Standort der Hochschule für Wirtschaft FHNW, was zusätzlich zur Belebung des Dreispitz und der angrenzenden Räume beitragen wird. Kleine Aufenthaltsnischen und Pocket-Parks im Dreispitz Mitte werden das Freiraumangebot im Dreispitz ergänzen.

Zu Fuss Gehende und Velofahrende werden den Nördlichen Dreispitz auf direkteren und attraktiven Wegen durchqueren können. Zudem wird das Areal besser an das ÖV-Netz und an den westlichen Quartierteil Gundeldingens angebunden.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F4

N1 – N8

M1 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- Vertikale Verdichtung schafft zusätzlichen Wohn- und/oder Arbeitsraum. Der Nördliche Dreispitz (Dreispitz Nordspitze und Mitte) ist ein mögliches Gebiet für Hochhäuser. → **8h, 8i**
- Das Teilgebiet Dreispitz Nordspitze und die angrenzenden Räume, als übergeordnetes Zentrum, sind durch vielfältige Detailhandelsnutzungen geprägt. Es bietet neben der Hauptnutzung Arbeiten auch Wohnraum. → **8f, 8j**
Die geplanten Freiräume im Dreispitz Nordspitze sind Grün- und Freiräume mit ruhigen sowie lebendigen Bereichen mit den Schwerpunkten Begegnung, Ruhe, Spiel, Pause, Handel, Gastronomie, Picknick und Sport. Sie sind auf die Nutzergruppen Erwachsene, Jugendliche, Kinder, Arbeitende, Familien und die Generation 64+ ausgerichtet. → **8a**
Die Grünflächen im Dreispitz Nordspitze sind Teil der Grünverbindung vom Quartier Gundeldingen zum Wolfgottesacker, dem neuen Wohnquartier «Am Walkeweg» und weiter zur Brüglinger Ebene. → **8b**
Die Güterstrasse, der Wolfgottesacker und der Knoten Dreispitz sind für den Fuss- und Veloverkehr optimal miteinander verbunden. → **8x**
- Das Teilgebiet Dreispitz Mitte ist neben der Hauptnutzung Arbeiten auch ein Bildungsstandort. → **8g**
Die Freiräume in Form von Pocket-Parks im Dreispitz Mitte sind lebendige Grün- und Freiräume mit den Schwerpunkten Pause, Begegnung, Spiel und Durchgang. Sie sind auf die Nutzergruppen Erwachsene, Arbeitende und Jugendliche ausgerichtet. → **8c**
Es findet eine Fortsetzung der Fussverbindung der Dornacherstrasse durch das Dreispitz-Areal statt. Dadurch weist der Dreispitz Mitte von West nach Ost eine hohe Durchlässigkeit auf und das Quartier Gundeldingen und der Dreispitz sind für den Fussverkehr optimal vernetzt. → **8y**
- Der Leimgrubenweg und die Dornacherstrasse im Abschnitt zwischen Münchensteinerstrasse und Reinacherstrasse sind attraktive, begrünte Strassen mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leisten. → **8d, 8e**
- Der Knoten Reinacherstrasse/Güterstrasse ist ein belebter Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität und Gelegenheiten zum Verweilen. Er wird von unterschiedlichen publikumsorientierten Nutzungen umsäumt. → **8k**
- Die Verkehrsknoten auf der Reinacher- und der Münchensteinerstrasse sind für den Fuss- und Veloverkehr sicher und geeignet ausgestaltet und für den MIV und ÖV angebotsorientiert dimensioniert. → **8q, 8r, 8s, 8t, 8u**
- Die neue Fuss- und Velobrücke zwischen dem St. Alban- und dem Gundeldinger Quartier schliesst eine Lücke im Fuss- und Velowegnetz. Sie erschliesst und verbindet diese Quartiere sowie die Entwicklungsgebiete Dreispitz, Walkeweg und Güterbahnhof Wolf. Neue Bauten und Infrastrukturen wie Brücken weisen eine qualitativ hohe Gestaltung auf, sind verkehrssicher und betten sich gut ins Umfeld ein. → **8l, 8w**
- Die Querungen der Reinacherstrasse, Münchensteinerstrasse, Dornacherstrasse Ost und Leimgrubenweg sind rund um den Nördlichen Dreispitz für den Fussverkehr sicher ausgestaltet und ermöglichen eine optimale Verbindung von West nach Ost und von Nord nach Süd. Dies sowohl durch das Areal als auch über die Arealgrenzen hinaus als Anbindung an die umliegenden Quartierteile. → **8m, 8n, 8o, 8p**
- Durch den Ausbau des Tramstreckennetzes ist der Nördliche Dreispitz mit seinen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten verbessert an den ÖV angebunden. Besonders die Sport- und Eventnutzungen im Gebiet St. Jakob sowie der Naherholungsraum entlang der Birs sind mit dem Tram erschlossen und direkt an das Gundeldinger Quartier angebunden. Neben dem Streckenausbau ist auch einem störungsfreien Betrieb mit Priorisierung des ÖV an den Knoten sowie dem Komfort an den Haltestellen besondere Beachtung zu schenken. → **8z**

PLANUNGSANWEISUNGEN

- Das BVD (Planungsamt ff) sichert kurzfristig auf dem Areal Nordspitze einen relevanten Anteil an preisgünstigem Wohnraum. Damit trägt das Areal zur Erreichung der Zielvorgaben des kantonalen Richtplans bei, der bei den Arealentwicklungen im Kanton insgesamt einen Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum fordert.
Das BVD (Planungsamt ff) begleitet die Transformation auf dem Areal Dreispitz Nordspitze zu einem neuen Wohn- und Arbeitsquartier und legt auf Basis des durchgeführten Studienauftrages bis 2020 mittels eines Bebauungsplanes nachfolgende Vorgaben fest:
 - Sicherung und Erstellung von öffentlich zugänglichen und grosszügigen Freiräumen, welche den Bedarf der zu erwartenden neuen Einwohner abdecken und auch einen Nutzen für das unterversorgte Gundeldinger Quartier stiften; Abstimmung der Körnigkeit und Volumetrie im Übergang zum Quartier sicherstellen;
 - Sicherung von Verkaufsflächen mit einem ausgewogenen Nutzungsmix
 - Sicherung einer guten Durchmischung mit jeweils einem Mindestanteil für Wohnen und Gewerbe;
 - Sicherung der städtebaulichen Ausrichtung und Öffnung des Areals nach aussen, im Speziellen zum Quartier Gundeldingen
 - Sicherung und Erstellung einer durchgehenden Fuss- und Veloverkehrsachse durch das Areal Dreispitz Nordspitze
 - Verlegung Haltestelle MParc zum zentralen Zugang des Areals
→ **8a, 8b, 8f, 8h, 8j, 8v, 8x**
- Das BVD (Planungsamt ff) begleitet langfristig die Transformation und Verdichtung auf dem Areal Dreispitz Mitte mit Schwerpunkt Arbeiten und Bildung und stellt die Stadtverträglichkeit und eine gute Einbettung der baulichen Hochpunkte ins Quartier durch qualitätssichernde Verfahren sicher. Das BVD setzt sich für eine verbesserte Freiraumversorgung im Dreispitz Mitte ein und sucht hierzu mit den Grundeigentümern/-innen und Baurechtnehmern/-innen Kooperationen.
→ **8c, 8g, 8i**
Das BVD verbessert mit der Fussverbindung Dreispitz Mitte mittelfristig die West-Ost-Querung aus Gundeldingen und durch das Areal Dreispitz Mitte mit Anschluss an die Fussverbindung Dreispitz Süd entlang der Frankfurt-Strasse. Die Verbindung verläuft ab Leimgrubenweg/Frankfurt-Strasse bzw. vom ÖV-Umsteigeknoten Dreispitz via den geplanten Standort der Hochschule für Wirtschaft FHNW an der Prag-Strasse bis zur Dornacherstrasse. → **8y**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung Baumpflanzungen am Leimgrubenweg sowie an der Dornacherstrasse im Abschnitt zwischen Reinacher- und Münchensteinerstrasse und sucht wenn nötig Kooperationen mit den angrenzenden Eigentümern für Baumpflanzungen auf Privatgrund. Die Baumpflanzungen am Leimgrubenweg sind mit dem Tramnetzausbau zu koordinieren. → **8d, 8e**
- Das BVD strebt langfristig die Erstellung der Fuss- und Velobrücke Wolf an und führt zur Erstellung der Fuss- und Velobrücke ein qualitätssicherndes Verfahren durch. Die Verbindung sichert die direkte Fortsetzung der geplanten Fuss- und Veloachse im Dreispitz Nordspitze vorbei am Wolfgottesacker zum Güterbahnhof Wolf und weiter Richtung Gellert. → **8l, 8w**
- Das BVD prüft im Rahmen der Arealentwicklung Dreispitz und der Erhaltungsplanung die Reinacherstrasse sowie die Dornacherstrasse zwischen Münchensteinerstrasse und Reinacherstrasse für den Fussverkehr durchlässiger zu gestalten und stimmt die Querungsmöglichkeiten auf die Arealzugänge ab. → **8m, 8o**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die Möglichkeit, die Münchensteinerstrasse zwischen Reinacherstrasse und Delsbergerallee als Zugang zu Bauhinweglein und Leimgrubenweg für den Fussverkehr durchlässiger zu gestalten. → **8n, 8p**
- Das BVD prüft im Rahmen der Arealentwicklung und der Erhaltungsplanung Optimierungen an den Verkehrsknoten entlang der Reinacher- und der Münchensteinerstrasse inkl. Knoten Thiersteinerallee/Münchensteinerstrasse. Der Knoten ist für den Fuss- und Veloverkehr sicherer auszugestalten. → **8q, 8r, 8s, 8t, 8u**
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung die Aufwertung und Ausweitung der Aufenthaltsflächen beim Knoten Reinacherstrasse/Güterstrasse. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, den Knoten Reinacherstrasse/Güterstrasse als lokales Zentrum mit seinen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und den angrenzenden öffentlichen Raum weiterzuentwickeln. → **8k**
- Das BVD (Amt für Mobilität ff) strebt langfristig eine neue Tramstrecke an, welche eine direkte Verbindung vom Bahnhof Basel SBB via Gundeldinger Quartier und Dreispitz in Richtung St. Jakob-Areal anbietet. → **8z**

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 8a **Freiräume Dreispitz Nordspitze** *Zwischenergebnis*
- 8b **Wegverbindungen und Zugänge zum Freiraum Dreispitz Nordspitze** *Vororientierung*
- 8c **Freiräume Dreispitz Mitte** *Vororientierung*
- 8d **Begrünter Strassenraum: Leimgrubenweg** *Vororientierung*
- 8e **Begrünter Strassenraum: Dornacherstrasse Ost** *Vororientierung*
- 8f **Hauptnutzung Wohnen und Arbeiten: Dreispitz Nordspitze** *Zwischenergebnis*
- 8g **Hauptnutzung Arbeiten: Dreispitz Mitte** *Vororientierung*
- 8h **Hochhausgebiet Dreispitz Nordspitze** *Zwischenergebnis*
- 8i **Hochhausgebiet Dreispitz Mitte** *Vororientierung*
- 8j **Übergeordnetes Zentrum Dreispitz Nordspitze** *Festsetzung*
- 8k **Lokales Zentrum: Knoten Reinacherstrasse/Güterstrasse** *Vororientierung*
- 8l **Brückenschlag zum «Güterbahnhof Wolf»** *Vororientierung*
- 8m **Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Reinacherstrasse** *Vororientierung*
- 8n **Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Münchensteinerstrasse** *Vororientierung*
- 8o **Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Dornacherstrasse Ost** *Vororientierung*
- 8p **Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Leimgrubenweg** *Vororientierung*
- 8q **Verkehrsknoten Reinacherstrasse/Dornacherstrasse** *Vororientierung*
- 8r **Verkehrsknoten Reinacherstrasse/Münchensteinerstrasse** *Vororientierung*
- 8s **Verkehrsknoten Reinacherstrasse/Güterstrasse** *Vororientierung*
- 8t **Verkehrsknoten Münchensteinerstrasse auf Höhe Haltestelle MParc** *Zwischenergebnis*
- 8u **Verkehrsknoten Thiersteinerallee/Münchensteinerstrasse** *Zwischenergebnis*
- 8v **Verlegung Haltestelle MParc** *Zwischenergebnis*
- 8w **Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»** *Vororientierung*
- 8x **Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord** *Zwischenergebnis*
- 8y **Fussverbindung Dreispitz Mitte, Leimgrubenweg – Dornacherstrasse** *Zwischenergebnis*
- 8z **Tram Dreispitz – St. Jakob** *Vororientierung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O5, O7, O9, O10, O11

→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

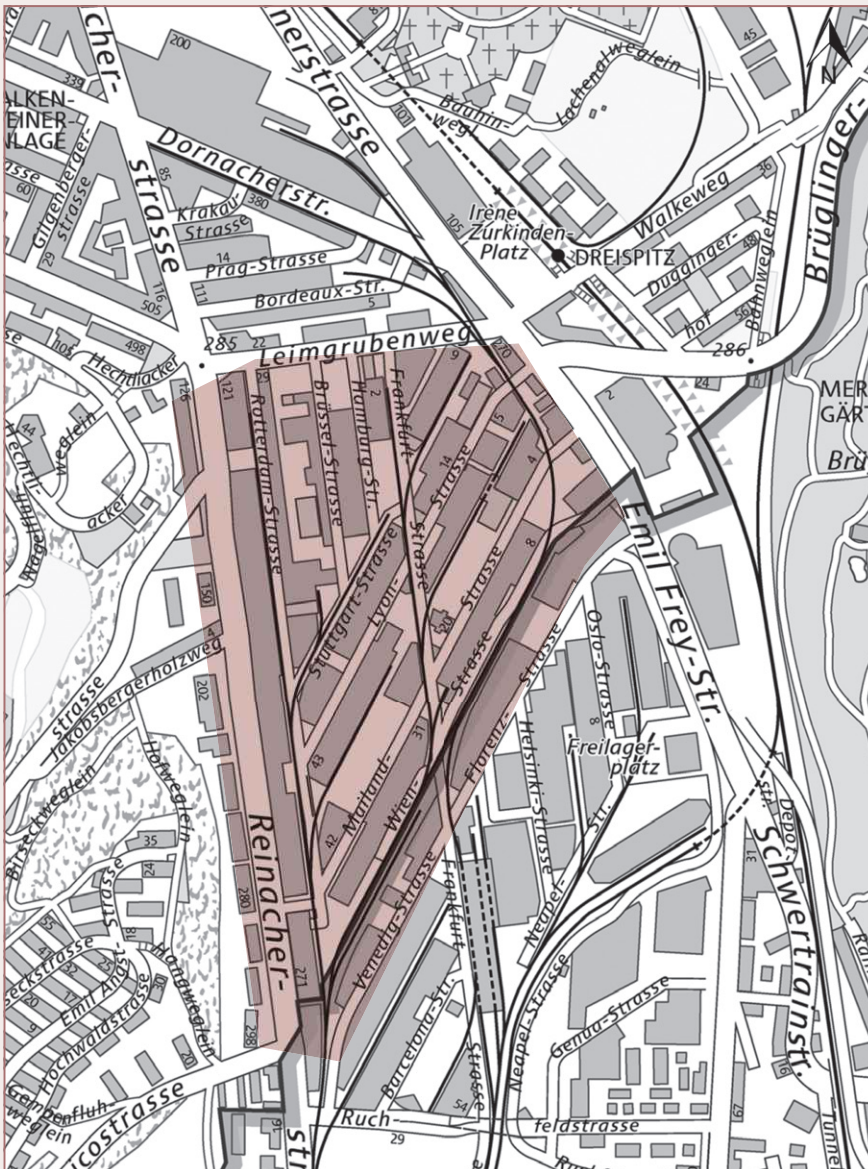
M, P, Q, R, S, T, U, V, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Die Massnahmen sind auf die Entwicklungsabsichten der CMS, der Baurechtnehmer des Dreispitz, des Kantons Basel-Landschaft bzw. der Gemeinden Münchenstein und Muttenz abzustimmen.



O9 / Südlicher Dreispitz



Ausschnitt Stadtplan

50m

Zwischen Münchensteiner- und Reinacherstrasse spannt sich das Gewerbegebiet Dreispitz auf, welches im Grundeigentum der CMS ist. Es gliedert sich in drei Teile auf (→ Kapitel 2.5).

Objektblatt 8

Südlich des Leimgrubenweges befindet sich der Südliche Dreispitz, in Abgrenzung zum Gebiet nördlich des Leimgrubenweges – dem Nördlichen Dreispitz (→ O8). Der Südliche Dreispitz wird im Süden durch die Kantonsgrenze zum Kanton Basel-Landschaft begrenzt.

AUSGANGSLAGE

Im Gegensatz zum Nördlichen Dreispitz (→ O8) ist der Südliche Dreispitz durch Gewerbe und Industrie geprägt und bietet kaum Aufenthaltsqualitäten. Die Reinacherstrasse grenzt den Dreispitz gegen Westen vom Bruderholzquartier ab, in dem überwiegend gewohnt wird.

Mit der Grünanlage am Spülweiher befindet sich zwischen Südlichem Dreispitz und dem Bruderholz ein Freiraum, der etwas peripher und isoliert gelegen sowie sanierungsbedürftig ist.

Das Gebiet ist über die ÖV-Haltestellen Dreispitz und Leimgrubenweg an das Bus- und Tramnetz sowie die S-Bahn angebunden. Davon profitieren besonders die nördlichen Teilbereiche des Südlichen Dreispitz. Die südlichen Teilbereiche des Südlichen Dreispitz sind noch nicht ausreichend an das Fussweg-, Veloweg- und ÖV-Netz angebunden. Die Durchquerbarkeit zu Fuss oder per Velo ist unzureichend und unattraktiv.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die S-Bahn-Station Dreispitz entwickelt sich zu einem wichtigen ÖV-Umsteigeknoten, welcher durch das Herzstück und dank neuen direkten Linien an Attraktivität und an Bedeutung gewinnt. Durch eine bauliche Verdichtung sowie eine Nutzungsverdichtung wird die Zentralität des Ortes besser genutzt. Der Südliche Dreispitz bleibt ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet und wird weiter verdichtet. Kleine Aufenthaltsbereiche und Pocket-Parks werden das Freiraumangebot im Dreispitz ergänzen.

Zu Fuss Gehende und Velofahrende werden den Südlichen Dreispitz auf direkteren und attraktiven Wegen durchqueren können. Zudem wird das Areal noch besser durch direkte Verbindungen an das ÖV-Netz angeschlossen.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F4

N5 – N8

M1 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- Die Freiräume in Form von Pocket-Parks im Dreispitz Süd sind lebendige sowie ruhige Grün- und Freiräume mit den Schwerpunkten Ruhe, Begegnung, Pause und Gastronomie. Sie sind vor allem auf Erwachsene, Arbeitende und Jugendliche ausgerichtet. → **9a**
- Die Grünanlage am Spülweiher ist ein ruhiger Grün- und Freiraum mit den Schwerpunkten Pause, Ruhe, Picknick, Begegnung und Spiel. Sie ist vor allem auf die Nutzergruppen Kinder, Generation 64+, Familien und Arbeitende ausgerichtet. Sie ist über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar. → **9b, 9c**
- Die Reinacherstrasse ist eine attraktive, begrünte Strasse mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leistet. → **9d**
- Der Knoten Dreispitz, der Freilagerplatz und die Wien-Strasse sind für den Fuss- und Veloverkehr optimal miteinander verbunden. Der Südliche Dreispitz weist für den Fuss- und Veloverkehr eine hohe Durchlässigkeit auf. → **9e, 9f**
- Durch den Ausbau des Tramstreckennetzes ist der Südliche Dreispitz mit seinem Entwicklungsgebiet besser ans Tramnetz angeschlossen. Neben dem Streckenausbau ist auch einem störungsfreien Betrieb mit Priorisierung des ÖV an den Knoten sowie dem Komfort an den Haltestellen besondere Beachtung zu schenken. → **9g**

PLANUNGSANWEISUNGEN

- Das BVD (Planungsamt ff) setzt sich langfristig für eine verbesserte Freiraumversorgung im Dreispitz Süd ein und sucht hierzu Kooperationen mit den Grundeigentümern/-innen und Baurechtnehmern/-innen. → **9a**
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) saniert bis 2025 die gesamte Grünanlage Spülweiher. Das BVD (Stadtgärtnerei ff) setzt sich dafür ein, dass die Sichtbarkeit und Bekanntheit der Anlage gesteigert wird und optimiert die Zugänge. → **9b, 9c**
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) sucht mittelfristig Kooperationen mit den entsprechenden Grundeigentümern/-innen und setzt sich an der Reinacherstrasse für strassenbegleitende Baumpflanzungen auf privatem Grund ein. → **9d**
- Das BVD strebt langfristig die neue Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd entlang des ehemaligen Industriegleisbogens an. Die Verbindung verläuft vom ÖV-Umsteigeknoten Dreispitz entlang des Gleisbogens bis zur Wien-Strasse. Dort folgt sie dem Strassenverlauf in beide Richtungen, nach Münchenstein/Reinach und zur Emil Frey-Strasse. Die Fuss- und Veloverbindung wird mit der Arealentwicklung koordiniert, speziell mit der Massnahme «Fussverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse». → **9e**
- Das BVD strebt langfristig die neue Fussverbindung durch das Südliche Dreispitz-Areal entlang der Frankfurt-Strasse, als direkte Verbindung zwischen Leimgrubenweg und der geplanten Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen) an. Sie wird mit der Arealentwicklung koordiniert, speziell mit der Massnahme «Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)». → **9f**
- Das BVD (Amt für Mobilität ff) strebt langfristig eine neue Tramstrecke an, welche die ÖV-Anbindung des Südlichen Dreispitz entlang der Reinacherstrasse an das Gundeldinger Quartier und den Bahnhof Basel SBB verbessert. → **9g**

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 9a Freiräume Dreispitz Süd** *Vororientierung*
- 9b Freiraum Spülweiher** *Festsetzung*
- 9c Wegverbindung und Zugänge zum Freiraum Spülweiher** *Festsetzung*
- 9d Begrünter Strassenraum: Reinacherstrasse** *Vororientierung*
- 9e Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)** *Vororientierung*
- 9f Fussverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse** *Vororientierung*
- 9g Tram Dreispitz** *Vororientierung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O8, O10, O11

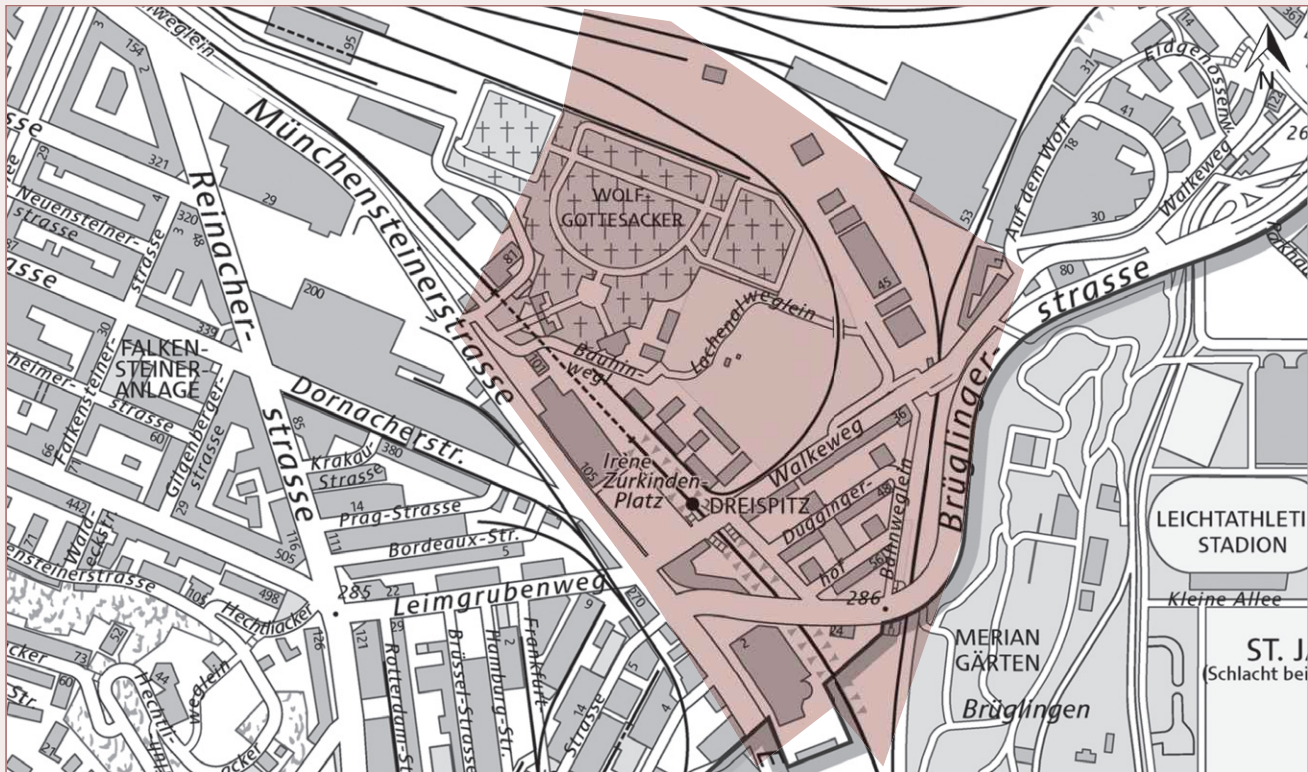
→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

R, S, T, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Die Massnahmen sind auf die Entwicklungsabsichten der CMS, des Kantons Basel-Landschaft bzw. der Gemeinde Münchenstein abzustimmen.

10 / Am Walkeweg



Ausschnitt Stadtplan

50m

Objektblatt 10

umfasst den Wolfgottesacker und das Areal «Am Walkeweg» sowie den südöstlichen Teil der Münchensteinerstrasse inklusive Verkehrsknoten Dreispitz und S-Bahn-Haltestelle Dreispitz.

AUSGANGSLAGE

Die Flächen zwischen Friedhof Wolfgottesacker, Münchensteinerstrasse und Walkeweg sind durch Gewerbe und Freizeitgärten belegt, sollen aber künftig entwickelt werden. Die Planung der städtebaulichen Transformation wurde bereits angegangen (→ Kapitel 2.5). Nordöstlich der S-Bahn-Station hat der Kanton Basel-Stadt 2016 für ca. 250 Asylsuchende temporäre Wohnbauten erstellt. Das Projekt gewährleistet eine sinnvolle Zwischennutzung des Areals bis zur Realisierung der geplanten Wohnbebauung «Am Walkeweg». Die Baubewilligung ist bis 31. Januar 2026 befristet, die temporären baulichen Anlagen können aber – falls dies für eine Konzeption erforderlich oder besonders zielführend sein sollte – ab 2021 zurückgebaut werden. Westlich des Wolfgottesackers befindet sich eine von zwei Kontakt- und Anlaufstellen des Kantons Basel-Stadt. Das Angebot richtet sich an volljährige Menschen mit einer Suchtmittelabhängigkeit. Die Kontakt- und Anlaufstellen ermöglichen den Konsum von selbst mitgebrachten Drogen unter Aufsicht und hygienischen Bedingungen. Mit diesem Angebot wird ein Beitrag dazu geleistet, die unerwünschten Begleiterscheinungen des Konsums von illegalen Suchtmitteln im öffentlichen Raum so gering wie möglich zu halten. Die Standorte der Kontakt- und Anlaufstellen werden jeweils als Provisorium für ungefähr zehn Jahre ausgewählt. Nach Ablauf dieser Frist überprüft das GD, ob der Standort noch geeignet ist. Bei der Standortüberprüfung spielen auch geplante städtebauliche Weiterentwicklungen im Umfeld eine Rolle.

Südöstlich des Walkewegs prägen Wohnbauten das Bild. Der historische Wolfgottesacker lag bei seiner Eröffnung 1872 noch ganz in ländlicher Umgebung und galt als eine der schönsten Friedhofsanlagen der Schweiz. Die ganze Gartenanlage steht unter Denkmalschutz. Derzeit werden jährlich etwa 100 Urnen- und 20 Erdbestattungen durchgeführt. Er ist einer der grössten Grünräume innerhalb des Perimeters. Der Friedhof liegt wie eine Insel zwischen Gleisfeld, Gewerbebauten und Freizeitgärten. Das Umfeld des Wolfgottesackers ist wenig zugänglich und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Zwischen den Freizeitgärten liegt ein kleiner öffentlicher Spielplatz.

Die S-Bahn-Station Dreispitz, zwei Tramhaltestellen an der Münchensteinerstrasse sowie eine Bushaltestelle am Walkeweg gewährleisten die Anbindung an den ÖV und machen besonders die Räume beim Knoten Dreispitz zu einem zentralen Ort.

Eine teilweise schmale Fussverbindung führt durch die Freizeitgärten und verbindet den Wolfgottesacker mit dem Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene. Dazu gehören die Sportanlagen St. Jakob und die Merian Gärten. Die Zugänge sowie auch die Verbindungen in das Naherholungsgebiet sind unattraktiv und etwas versteckt.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die S-Bahn-Station Dreispitz entwickelt sich zu einem wichtigen ÖV-Umsteigeknoten, welcher durch das Herzstück und dank neuen direkten Linien an Attraktivität und an Bedeutung gewinnt. Die Zentralität des Ortes wird durch eine bauliche Verdichtung sowie eine Nutzungsverdichtung besser genutzt. Mit dem Irène Zurkinden-Platz entsteht ein neuer städtischer Freiraum und mit dem angrenzenden Hochhaus ein städtebaulicher Akzent. Auf dem Areal «Am Walkeweg» entsteht neuer Wohnraum mit sozialer Durchmischung und ein neues Schulhaus. Der Wolfgottesacker und das neue Wohnquartier werden besser in ihre Umgebung eingebettet. Innerhalb des neuen Wohnquartiers werden ausreichend neue Grün- und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität angeboten.

Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr durch das Gebiet nordöstlich der Münchensteinerstrasse wird verbessert und die Verbindungen ins Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene gestärkt.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F4

N1 – N6, N8

M1 – M14, M16 – M21

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

siehe auch Planungsgrundsatz → 8y

- Das Areal «Am Walkeweg» ist hauptsächlich durch Wohnnutzung und durch den neuen Schulstandort geprägt. Es ist deutlich verdichtet und weist eine soziale Durchmischung auf. Das Areal erhält durch eine gute Durchgrünung (Bäume, Fassaden, Dächer) und durch einen hohen Anteil an nicht versiegelten Flächen (Plätze, Vorgärten) ein angenehmes Klima. Diese Massnahmen fördern auch den Biotopverbund. → 10g, 10h
Das Areal «Am Walkeweg» bietet ausreichend hochwertige Freiräume und ist ein Ort mit lebendigen und ruhigen Bereichen mit den Schwerpunkten Begegnung, Spiel, Sport, Pause, Ruhe und Anlass. Es ist vor allem auf Erwachsene, Kinder, Jugendliche, Familien, Generation 64+ und Arbeitende ausgerichtet. → 10d
Das Areal «Am Walkeweg» weist für den Fuss- und Veloverkehr eine hohe Durchlässigkeit auf. Das Areal «Am Walkeweg» und der Wolfgottesacker sind für den Fussverkehr gut an die S-Bahn-Station Dreispitz sowie den Nördlichen und den Südlichen Dreispitz angebunden. → 10k, 10l
- Der Walkeweg ist eine attraktive, begrünte Strasse mit Bäumen, die einen wertvollen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leistet. → 10e
- Der Irène Zurkinder-Platz ist ein lebendiger öffentlich zugänglicher Grün- und Freiraum mit den Schwerpunkten Begegnung, Umsteigen, Pause, Gastronomie, Ruhe und Durchgang. Er ist vor allem auf Arbeitende, Pendelnde, Erwachsene und Jugendliche ausgerichtet. → 10a
- Die Räume um die S-Bahn-Station Dreispitz und rund um den Verkehrsknoten Dreispitz sind ein übergeordnetes Zentrum und sind durch viele Detailhandelsnutzungen geprägt. Die Umgebung der S-Bahn-Station ist ein übergeordneter Ankunftsort. → 10i, 10j
Bei der S-Bahn-Station Dreispitz befinden sich ausreichende und den Anforderungen entsprechende Veloabstellplätze. → 10m
- Der Verkehrsknoten Dreispitz ist für alle Verkehrsmittel optimiert und der Verkehrsfluss verläuft ohne wesentliche Zeitverluste, insbesondere für den ÖV. Für den Fuss- und Veloverkehr ist der Verkehrsknoten sicher ausgestaltet und die Quermöglichkeiten sind verständlich. → 10n
- Der Wolfgottesacker und sein Umfeld sind Teil der Grünverbindung vom Quartier Gundeldingen via Dreispitz Nordspitze zur Brüglinger Ebene. Der Wolfgottesacker und die Brüglinger Ebene sind über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar. → 10b, 10f
- Der Vorbereich Wolfgottesacker ist ein lebendiger Grün- und Freiraum mit den Schwerpunkten Begegnung, Pause, Durchgang und Ruhe. Er ist vor allem auf Erwachsene, Arbeitende und die Generation 64+ ausgerichtet. → 10c

PLANUNGSANWEISUNGEN

siehe auch Planungsanweisung → 8y

- Das BVD (Planungsamt) begleitet kurz- bis mittelfristig die Transformation auf dem Areal «Am Walkeweg» zu einem neuen attraktiven Wohngebiet mit einer ausgewogenen sozialen Durchmischung und sichert den neuen Schulstandort auf dem Areal. Das BVD (Planungsamt ff) sichert kurzfristig auf dem Areal «Am Walkeweg» einen überwiegenden Anteil an preisgünstigem Wohnraum. Damit trägt das Areal zur Erreichung der Zielvorgaben des kantonalen Richtplans bei, der bei den Arealentwicklungen im Kanton insgesamt einen Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum fordert. → 10g, 10h
Das BVD (Planungsamt ff) sichert in einem Bebauungsplan bis 2021 auf dem Gebiet «Am Walkeweg» auf der Basis der Ergebnisse des Studienauftrages neue öffentliche Grün- und Freiflächen. Diese sind gut zugänglich und optimal in das Fusswegnetz eingebettet. → 10d
Das BVD (Stadtgärtnerei ff) setzt sich langfristig für die Stärkung der übergeordneten Grünverbindung zwischen Dreispitz Nordspitze via Wolfgottesacker und via Areal «Am Walkeweg» in Richtung Brüglinger Ebene ein und erhöht die Sichtbarkeit und Bekanntheit der Grünverbindung. → 10f
Das BVD sichert die neue Fussverbindung vom Irène Zurkinder-Platz bis zum Bauhinweglein sowie die Velo-Verbindung Dreispitz Nord – Walkeweg in Abstimmung mit der Arealentwicklung «Am Walkeweg». → 10k, 10l
- Das WSU (Sozialhilfe ff) prüft kurz- bis mittelfristig in Kooperation mit der Grundeigentümerin (IBS) und in Abstimmung mit der Arealentwicklung «Am Walkeweg» den temporären Standort und die Betriebsdauer für das Erstaufnahmezentrums Siedlung Dreispitz und sucht vor Ablauf der Fristen nach einem alternativen Standort im Kanton Basel-Stadt. --
- Das BVD prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung und in Koordination mit dem Tramnetzausbau Baumpflanzungen am Walkeweg. → 10e
- Das BVD (TBA ff) realisiert bis 2022 den öffentlich zugänglichen Irène Zurkinder-Platz und die IBS setzt mit dem Hochhaus am Depot Dreispitz einen städtebaulichen Akzent. → 10a
Das BVD (Planungsamt ff) sichert im Hinblick auf die Entwicklungen im gesamten Dreispitz-Areal den Ausbau an Bike & Ride-Abstellplätzen an der S-Bahn-Station Dreispitz. → 10m
- Das BVD (Planungsamt ff) setzt sich mittel- bis langfristig für publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss am Irène Zurkinder-Platz und rund um den Knoten Dreispitz ein und wirkt daraufhin, den Detailhandel und die Gastronomie in den angrenzenden Räumen zu fördern. Das BVD (Planungsamt) erhöht die Sichtbarkeit des Ankunftsortes bei der S-Bahn-Station Dreispitz und wertet diesen auf.

Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen, beim Knoten Dreispitz das übergeordnete Zentrum zu stärken. → **10i, 10j**

- Das BVD strebt mittel- bis langfristig einen optimierten Verkehrsknoten Dreispitz an. → **10n**
- Das BVD setzt sich langfristig für die Umgestaltung des Vorbereichs Wolfgottesacker und eine gut gestaltete Zugangssituation zum Wolfgottesacker ein. → **10b, 10c**
- Das GD (Sucht ff) beobachtet die Nachfrage nach Standorten für Kontakt- und Anlaufstellen im Kanton Basel-Stadt und überprüft regelmässig bis spätestens 2025 die Nutzungsdauer und die Standortwahl der Kontakt- und Anlaufstelle beim Wolfgottesacker. --

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O8, O9, O11

→ Wechselwirkungen zwischen Objektblättern (Kapitel 6.2)

T, U, V, W

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Die Massnahmen sind auf die Entwicklungsabsichten des Kantons Basel-Landschaft bzw. der Gemeinde Muttenz abzustimmen.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

Koordinationsstand

- 8y** Tram Dreispitz – St. Jakob *Vororientierung*
- 10a** Freiraum Irène Zurkinder-Platz *Festsetzung*
- 10b** Wegverbindung und Zugänge zum Wolfgottesacker
Zwischenergebnis
- 10c** Vorbereich Wolfgottesacker *Zwischenergebnis*
- 10d** Freiraum «Am Walkeweg» *Zwischenergebnis*
- 10e** Begrünter Strassenraum: Walkeweg *Vororientierung*
- 10f** Wegverbindung und Zugänge zur Brüglinger Ebene
Zwischenergebnis
- 10g** Hauptnutzung Wohnen: «Am Walkeweg»
Festsetzung
- 10h** Schule Walkeweg *Festsetzung*
- 10i** Übergeordnetes Zentrum Knoten Dreispitz
Festsetzung
- 10j** Ankunftsort S-Bahn-Haltestelle Dreispitz
Festsetzung
- 10k** Fussverbindung Walkeweg (Irène Zurkinder-Platz – Bauhinweglein) *Zwischenergebnis*
- 10l** Veloverbindung Basisroute Dreispitz
Nord – Walkeweg *Vororientierung*
- 10m** Bike & Ride-Anlage S-Bahn-Station Dreispitz
Festsetzung
- 10n** Verkehrsknoten Dreispitz *Zwischenergebnis*

O11 Lebensraum Gundeldingen

AUSGANGSLAGE

Das Quartier Gundeldingen ist mit 18'904 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand Juni 2018) und etwa 23100 Beschäftigten eine kleine Stadt in der Stadt. Dies widerspiegelt sich in den Nutzungen im Quartier. Neben Wohnnutzungen gibt es ein breites Angebot an Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen. Diese Durchmischung auf Quartierebene setzt sich oft bis in die Blockränder und einzelnen Gebäude fort. Eine Ausnahme bilden die Gebiete östlich der Reinacherstrasse (Dreispietz).

Die Freiraumversorgung ist im Vergleich zu anderen Quartieren eher schlecht. Neue Flächen zu schaffen, ist in diesem dicht bebauten Quartier schwierig.

Der Perimeter ist grundsätzlich gut mit dem ÖV-Netz erschlossen. Die Anbindung des Dreispitz an das Quartier Gundeldingen ist nicht optimal.

Die Auslastung der öffentlichen Parkplätze ist im Perimeter sehr hoch. Parksuchverkehr belastet das Quartier.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf den verkehrsorientierten Strassen ist relativ hoch. Die Ringlösung (Westring) könnte zu einer Verkehrsentslastung im Gundeldinger Quartier beitragen. Die zeitliche Umsetzung ist noch sehr ungewiss. Ein weiteres Thema sind Car-Terminals. Der bestehende Standort für Fernlinien- und Reisebusse an der Meret Oppenheim-Strasse erfüllt die Anforderungen der Kundschaft nicht.

ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Das Quartier Gundeldingen ist ein aufstrebendes durchmischtes Quartier mit einem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten. Zurzeit wird ein Standort für ein neues Sekundarschulhaus geprüft. Ein möglicher Standort ist im Dreispitz.

Um mehr Grün ins Quartier zu bringen, werden die bestehenden öffentlichen Grünanlagen attraktiv gestaltet und private Initiativen für begrünte Vorgärten, Baumpatenschaften, Fassadenbegrünungen und begrünte Innenhöfe unterstützt. Bei Neuüberbauungen werden Kooperationen mit den Eigentümern gesucht, um genügend begrünte, öffentliche Freiräume vorzusehen und/oder analog dem «Modell Falkensteineranlage» öffentliche Grünflächen auf privatem Boden zu ermöglichen.

Das ÖV-Netz wird weiterentwickelt, sodass der Dreispitz mit dem Zentrum Gundeldingens verbunden ist. Quartierparkings tragen zur Verminderung des Parksuchverkehrs bei und entlasten die Allmend. Ein den Anforderungen entsprechender Car-Terminal wird das bestehende Mobilitätsangebot ergänzen.

VERWEISE AUF STOSSRICHTUNGEN DES STADTTEILRICHTPLANS

→ Kapitel 4

F1 – F5

N1 – N8

M1 – M21

Objektblatt 11

umfasst Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen, welche den ganzen Perimeter betreffen. Des Weiteren werden örtliche Festlegungen thematisiert, welche in der Gesamtkarte nicht verortet sind.

→ örtliche Festlegungen

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- Das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe ist eine Stärke des Quartiers. Die Voraussetzungen dazu sind im Zonenplan und im Wohnanteilsplan abgebildet und erfüllt. --
- Bestehende städtebauliche Strukturen, insbesondere die Typologie des Blockrands, sind identitätsstiftend fürs Quartier und sollen grundsätzlich erhalten bleiben und im Rahmen von Ersatzneubauten qualitativ weiterentwickelt werden. Dabei sind die Innenhöfe als private Grün- und Freiflächen zu erhalten. Vorbehältlich der in der Gesamtkarte bezeichneten Hochhausgebiete sind innerhalb der Blockrandstruktur keine Hochhäuser erlaubt. --
- Private Innenhöfe tragen entscheidend zur besseren Freiraumversorgung im Quartier bei. Durch zusammenhängende, gemeinsam nutzbare und gut gestaltete, begrünte Hofräume werden auch kleine wenig nutzbare Hofparzellen aufgewertet. --
- Vorgärten tragen entscheidend zur Gestaltung des öffentlichen Raums bei und sind durch die konsequente Durchsetzung des § 55 BPG geschützt. Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der räumlichen Gestaltung und des Klimas ist die Begrünung von geeigneten Fassaden. --
- Das Fuss- und Velowegnetz bietet allen Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen. Dazu ist der Fussverkehr in der Regel getrennt vom MIV zu führen, der Veloverkehr hingegen mit dem MIV auf der Strasse. Unter geeigneten Voraussetzungen ist die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel zu fördern (Shared Space). --
- Der Fuss- und Veloverkehr wie auch der ÖV werden gegenüber dem motorisierten Individualverkehr prioritär behandelt. Grundsätzlich gilt, dass die umweltverträglichen Verkehrsmittel (ÖV, Velo- und Fussverkehr) untereinander gleich wichtig einzustufen sind. Es ist jeweils eine situative Priorisierung nötig. --
- Mit der Erweiterung des ÖV-Angebots ist die Netz- wirkung zwischen Dreispitz und dem Zentrum Gundeldingens verbessert und deren wichtige Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete sind damit ans Bus- und/oder Tramnetz angeschlossen. --
- Alle öffentlichen Haltestellen sind bis Ende 2023 im Rahmen der Verhältnismässigkeit gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz umzubauen. Die Massnahmen sind mit Erhaltungsprojekten zu koordinieren. --
- Der Standort für ein Car-Terminal ist optimal mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere der Bahn, verknüpft. Es besteht eine möglichst direkte Zufahrt von der Autobahn. Des Weiteren sind die Busterminals kundenfreundlich und die städtischen Räume im direkten Umfeld aufgewertet. Die Verkehrssicherheit ist durch die bessere Regelung der Car-Parkierungssituation erhöht. → **11a, 11b**
- Der Bau privater Quartierparkings wird gefördert, indem die (kaum kontrollierbare) Einschränkung auf eine Benutzung nur durch Anwohner/-innen aufgehoben wird. Quartierparkings sollen als private Anlage mit fest vermieteten Parkplätzen oder als öffentlich zugängliche Anlage mit Kurzzeitparkplätzen bewirtschaftet werden können. In erster Linie sollen Quartierparkings weiterhin den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner dienen. → **11c, 11d, 11e**

PLANUNGSANWEISUNGEN

- Bei privaten Arealentwicklungen setzt sich der Kanton kurz- bis langfristig dafür ein, dass die interessierte Quartierbevölkerung sich in geeignetem Masse beteiligen kann. --
- Der Kanton Basel-Stadt (WSU ff) setzt sich langfristig für ein vielfältiges Angebot an Gewerbe im Perimeter ein und unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen dabei diese Vielfalt zu erhalten und weiterzuentwickeln. --
- Das FD (IBS ff) prüft kurzfristig zusammen mit dem ED und dem BVD die Möglichkeit eines zusätzlichen Standortes für ein Sekundarschulhaus und stellt die Standortverträglichkeit und eine gute Einbettung ins Quartier durch qualitätssichernde Verfahren sicher. Einer der zu prüfenden Standorte im Kanton Basel-Stadt ist im Dreispitz. --
- Der Kanton Basel-Stadt (PD) unterstützt langfristig in Zusammenarbeit mit dem BVD private Initiativen der Quartierbevölkerung zur besseren Begrünung und gemeinsamen Nutzung der Innenhöfe und trägt zur Sensibilisierung und Unterstützung von Interessierten bei. --
- Der Kanton Basel-Stadt (PD) unterstützt langfristig private Initiativen der Quartierbevölkerung fachlich und/oder materiell über den Mehrwertabgabefonds bezüglich der Entwicklung, der Aneignung und der Mitgestaltung der öffentlich zugänglichen privaten Freiräume. --
- Das BVD (Planungsamt ff) setzt sich dafür ein, dass bei sich bietenden Gelegenheiten auf geeigneten Grundstücken neue, auch kleine Grünflächen geschaffen werden. Dabei sind Kooperationen mit privaten Eigentümern anzustreben. --
- Der Kanton Basel-Stadt (PD/BVD) unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen bei der Beratung der Privateigentümer, bei der Öffentlichkeitsarbeit sowie bei gezielten Informationsveranstaltungen im Quartier, um die Grundeigentümer/-innen für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu sensibilisieren. --
- Das BVD (Stadtgärtnerei ff) prüft langfristig Freiräume, in welchen ein Hundefreilauf möglich ist, wie beispielsweise ein «Hundenspielplatz» analog Horburgpark. --
- Das BVD (Amt für Mobilität ff) strebt neue Tramstrecken und Buserschliessungen an, welche langfristig eine direkte Verbindung vom Bahnhof Basel SBB via Zentrum des Gundeldinger Quartiers und des Dreispitz in Richtung St. Jakob-Areal anbieten. --
- Das BVD (Amt für Mobilität ff) ermittelt bis zum Jahr 2019 einen geeigneten Standort für einen Car-Terminal unter Berücksichtigung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit und stimmt die Planungen mit denjenigen auf Bundesebene und anderer Organisationen ab.
→ **11a, 11b**
- Das BVD sucht in den bezeichneten Räumen für Quartierparkings geeignete Areale und regt bei den Grundeigentümern/-innen bzw. bei den Investoren/-innen die Erstellung eines mittleren/grösseren Quartierparkings an. Im Rahmen von Planungsverfahren ist die Möglichkeit eines zusätzlichen Quartierparkings zu prüfen.
→ **11c, 11d, 11e**

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Gesamtkarte)

*Koordinationsstand***11a Neuer Car-Terminal Bahnhof Basel SBB***Zwischenergebnis***11b Neuer Car-Terminal Erdbeergraben** *Vororientierung***11c Quartierparking westliches Gundeldingen***Vororientierung***11d Quartierparking nördliches Gundeldingen***Vororientierung***11e Quartierparking östliches Gundeldingen***Vororientierung*

WECHSELWIRKUNG MIT WEITEREN OBJEKTBLÄTTERN

→ Objektblätter

O1 – O10

WEITERE ABHÄNGIGKEITEN/RISIKEN

Die geplante Förderung von Quartierparkings bedingt Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz und im Umweltschutzgesetz. Es ist zurzeit offen, ob der Grosse Rat den entsprechenden Vorschlägen des Regierungsrates folgen wird.

Der Bau eines Quartierparkings ist zudem abhängig von den Planungsabsichten privater Investoren/-innen und von der Verfügbarkeit entsprechender Areale.



Langfristige Optionen

7.1	Velogegenverkehr in der Dornacherstrasse	124
7.2	Optimierte Busanbindung	125
7.3	Verkehrsentlastung Güterstrasse	125



7.1 Velogegenverkehr in der Dornacherstrasse

Die nachfolgenden langfristigen Optionen sind als mögliche Ideen für eine langfristige Weiterentwicklung der Mobilität im Quartier zu verstehen. Sie liegen ausserhalb des Planungshorizonts des Stadtteilrichtplans. Diese Optionen sind Inputs von den Fachexperten und wurden im Beirat diskutiert.

Der westlich der Margarethenstrasse liegende Quartierteil Gundeldingens ist für den Veloverkehr nicht gut an den Bahnhof Basel SBB angeschlossen. Auch die Veloanbindung Gundeldingens an Basel West ist schlecht. Mit der «Zollbrücke» und dem Ziel, dass die Quartiere Bachletten und Gundeldingen miteinander verbunden und besser an den Bahnhof Basel SBB angebunden werden, braucht es eine Verbindung zwischen dem westlichen Gundeldingen und dem Bahnhof Basel SBB. Die direkteste Anbindung ist via Dachsfelderstrasse und Dornacherstrasse. Zumindest bis auf Höhe der Veloroute in der Sempacherstrasse sollte die Dornacherstrasse für den Velogegenverkehr geöffnet werden, sodass der Zugang zur Passerelle und zu den Perrons gewährleistet werden kann.

Eine Fortsetzung des Gegenverkehrs in der Dornacherstrasse in Richtung Dreispitz ist aus Netzsicht erstrebenswert und würde eine zentrale attraktive Veloachse in Gundeldingen ermöglichen. Dabei gilt es natürlich, die Sicherheitsanforderungen einzuhalten und den Strassenquerschnitt entsprechend neu aufzuteilen. Eine Entlastung der Dornacherstrasse vom Durchgangsverkehr wäre Voraussetzung dafür. Für eine Umsetzung bedarf es aber vertiefter Abklärungen, weshalb diese Massnahme langfristig zu prüfen ist.

7.2 Optimierte Busanbindung

In der Planung und im Betrieb des öffentlichen Verkehrs werden, wenn immer möglich, die ÖV-Haltestellen in der gleichen Strasse und auf etwa gleicher Höhe eingerichtet (Zweirichtungsbedienung). Das Liniennetz und Angebot wird damit kundenfreundlich umgesetzt, da Reisende an ihrem Zielort jeweils auch die Haltestelle für den Rückweg ohne grosse Suche und Umwege auffinden.

Aus fachlicher Sicht gilt daher nach wie vor, dass für eine bessere ÖV-Anbindung sowie für ein kundenfreundliches und einfach verständliches Angebot eine angepasste Linienführung des Busses 36 vorteilhaft ist. Ziel sollte dabei auch sein, dass der Quartierteil Gundeldingerstrasse West besser erschlossen wird. Eine Verlegung der Buslinie in eine Achse würde sich zudem positiv auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden auswirken, da in der freigespielten Achse mehr Platz z.B. für den Fuss- und Veloverkehr entsteht.

Für eine Umsetzung bedarf es aber vertiefter Abklärungen, weshalb diese Massnahme langfristig zu prüfen ist.

7.3 Verkehrsentslastung Güterstrasse

Die Güterstrasse ist eine wichtige Quartierachse für den öffentlichen Verkehr, wie auch für den Veloverkehr, und ein dank zahlreicher Nutzungen belebter, von zu Fuss Gehenden gut frequentierter Strassenzug. Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere während der Hauptverkehrszeiten für die verschiedenen Nutzungsansprüche zu gross, weshalb der Verkehrsfluss behindert wird und es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden kommt: Das Tram wird vom MIV blockiert, Velos weichen auf Fussgängerflächen aus etc. Deshalb war im Rahmen des Mitwirkungsprozesses die Optimierung des Verkehrsgeschehens in der Güterstrasse ein Thema im Quartier und bei Verbänden. Insbesondere eine weitere Verbesserung für den Fussverkehr zur Unterstützung des lokalen Gewerbes soll angestrebt werden.

Langfristig könnte die Güterstrasse ähnlich dem Verkehrskonzept Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Das heisst, die Zufahrten sowie der Güterumschlag werden für Gewerbetreibende und Anwohner zu bestimmten Zeiten bzw. mit entsprechender Genehmigung ermöglicht, die Strasse wird für den übrigen MIV gesperrt. Als Folge davon könnten die Parkplätze aufgehoben werden. Bereiche für den Güterumschlag werden weiterhin angeboten. Dadurch werden Flächen für den Fuss- und Veloverkehr freigespielt. Für eine Umsetzung bedarf es vertiefter Abklärungen sowie der Änderung von Rahmenbedingungen (z.B. Quartierparking, weitergehende Verkehrsentslastung etc.), weshalb diese Massnahme langfristig zu prüfen ist.



Dreispietz 14-20

Dreispietz 6-13

Auf dem Wolf

6

BUS

Anhang

Verwendete Abkürzungen

ABAC	Autobahnanschluss Basel City
ACS	Automobil Club der Schweiz
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BPV	Bau- und Planungsverordnung
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement
CMS	Christoph Merian Stiftung
DB	Deutsche Bahn
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
ED	Erziehungsdepartement
ff	Federführung
GD	Gesundheitsdepartement
GMI	Geschäftsmodell Infrastruktur
GR	Grosser Rat
GRB	Grossratsbeschluss
HLS	Hochleistungsstrassen
HSS	Hauptsammelstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
IBS	Immobilien Basel-Stadt
ICOMOS	Internationaler Rat für Denkmäler und historische Stätten
IGW	Immissionsgrenzwert
JSD	Justiz- und Sicherheitsdepartement
JuAr Basel	Jugendarbeit Basel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PD	Präsidialdepartement
RPG	Raumplanungsgesetz
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
TRP FW	Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege
TRP Velo	Teilrichtplan Velo
VAXI	Velotaxi (VAXI) Basel
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz

Rechtsgrundlagen

Im Stadtteilrichtplan Gundeldingen zitierte sowie weitere relevante Gesetze:

BehiG:	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BPG:	Bau- und Planungsgesetz
RPG:	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
RPV:	Raumplanungsverordnung
USG:	Umweltschutzgesetz

Das BVD dankt den Mitgliedern des Beirats für die wertvolle Unterstützung bei der Erarbeitung des Stadtteilrichtplans.

© 2019
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur

Redaktion
Planungsamt/Raumentwicklung

Gestaltung und Realisation Bericht
Porto Libro, Beat Roth, Basel

Gestaltung und Realisation Karte
Planungsamt/Raumentwicklung

Pictogramme und Fotos
Porto Libro, Basel

Druck Bericht
Druck AG, Basel

Druck Karte
Druck AG, Basel

Bezug
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur
Dufourstrasse 40/50, 4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 92 25
E-Mail: planungsamt@bs.ch
www.planungsamt.bs.ch

Schutzgebühr CHF 10.–
Basel, im 2019

Papier 100% Recycling,
FSC-zertifiziert und CO₂-neutral





Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur
Dufourstrasse 40/50, 4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 92 25
www.planungsamt.bs.ch