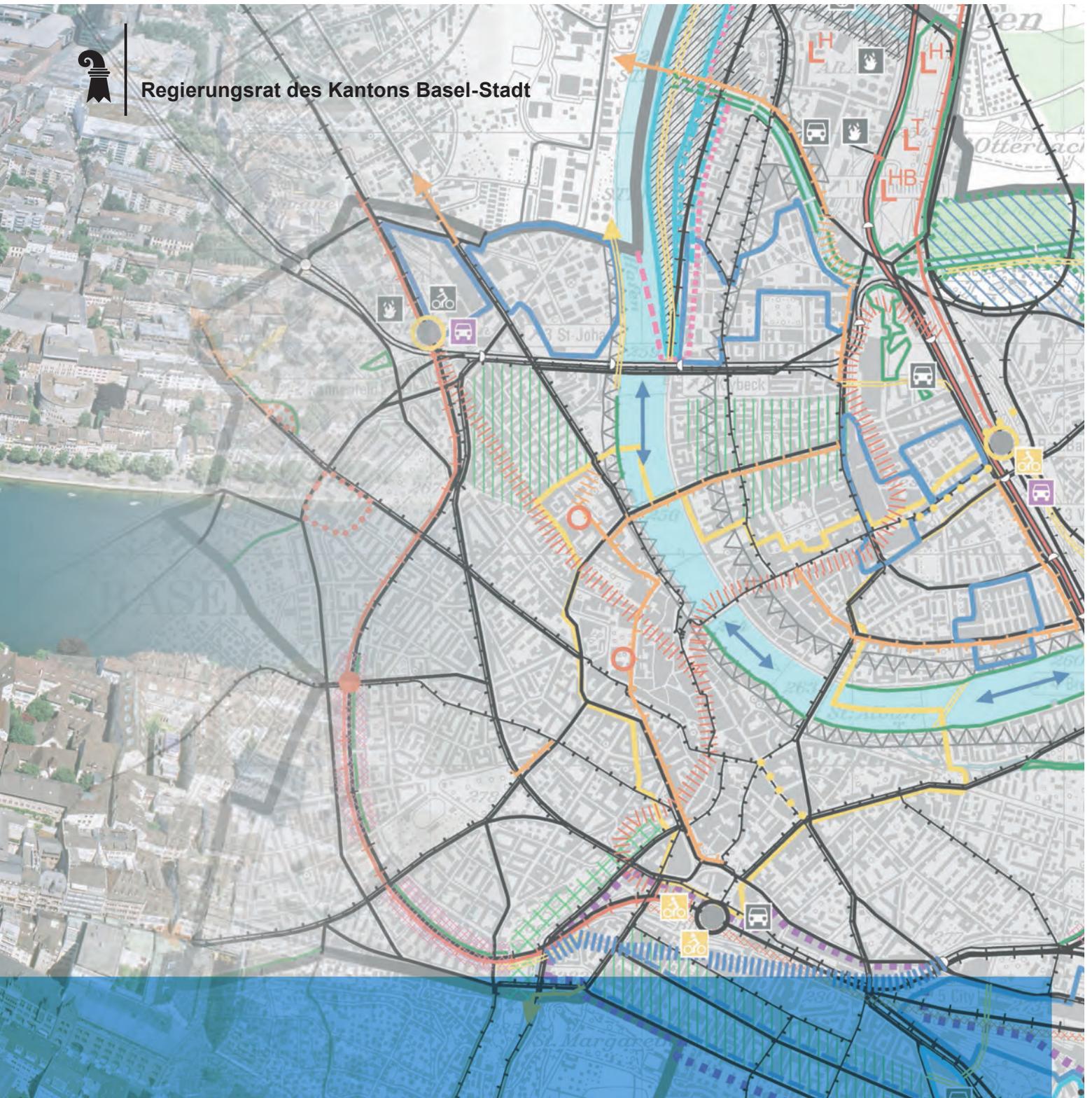




Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



KANTONALER RICHTPLAN

Vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen.
Vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.

Gesamtrevision:

Vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.
Vom Bundesrat am 5. März 2010 genehmigt.

«Anpassung 2012»:

Vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen.
Vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.

Gemäss kantonaler Volksabstimmung vom 28. September 2014 wurden die Grossratsvorlagen zu den Stadtrandentwicklungen Ost und Süd jeweils abgelehnt. Bei den entsprechenden Stellen wird im Text und in der Karte darauf hingewiesen.

www.richtplan.bs.ch.

Impressum

Herausgeber:
Bau- und Verkehrsdepartement
des Kantons Basel-Stadt
Münsterplatz 11
4001 Basel

Redaktionelle Verantwortung:
Städtebau & Architektur
Planungsamt
Rittergasse 4
4001 Basel

Gestaltung und Druck:
Grafik Monika Walpen, 9200 Gossau



Inhaltsverzeichnis

E	Einleitung	E 1	Warum die «Anpassung 2012»?	1
		E 2	Zweck des kantonalen Richtplans	2
		E 3	Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans	3
		E 4	Form des kantonalen Richtplans	5
		E 5	Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans	6
		E 6	Stand der Koordination	7
		E 7	Änderung des kantonalen Richtplans	8
		E 8	Zusammenarbeit	9
		E 9	Mitwirkung	10
		E 10	Finanzierung	10
		E 11	Monitoring und Controlling	10
ST	Strategie		Allgemeines	13
		ST 1–3	Querschnittsthemen	14
		ST 4–6	Siedlung – Wohnen	16
		ST 7–8	Siedlung – Wirtschaft	18
		ST 9–10	Natur und Landschaft	19
		ST 11	Mobilität	20
		ST 12	Ver- und Entsorgung	21
K	Konzeptkarten	K 1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung	23
		K 2	Freiraumentwicklung und -vernetzung	25
		K 3	Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	27
S	Objektblätter Siedlung		Leitsätze Siedlung (1–30)	29
		S 1	Siedlungsstruktur	34
		S 1.1	Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	34
		S 1.2	Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	43
		S 1.3	Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	52
		S 1.4	Vertikale Verdichtung	57
		S 1.5	Hochhäuser	59
		S 1.6	Siedlungsgliedernde Freiräume	63
		S 1.7	Fahrende	65
		S 2	Wirtschaft im Siedlungsraum	66
		S 2.1	Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	66
		S 3	Verkehrsintensive Einrichtungen	71
		S 3.1	Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen	71
		S 3.2	Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob	74
		S 4	Siedlungsqualität	76
		S 4.1	Freiraum	76
		S 4.2	Freizeitgärten	80
S 4.3	Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum	84		
S 4.4	Schwerpunktgebiet Gundeldingen	88		
S 4.5	«Aktionsraum Rhein»	94		
S 4.6	Ortsbildschutz	96		

S 4.7	Lärmschutz	98
S 4.8	Störfallvorsorge	102
S 5	Öffentliche Bauten und Anlagen	105
S 5.1	Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	105
S 5.2	Schulräume aufgrund Sachplanung Schulraum	107
S 5.3	Spitalbauten (Spitalleitbild)	109
S 5.4	Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	111

NL	Natur und Landschaft	Leitsätze Natur und Landschaft (31–39)	115
	NL 1	Natürliche Lebensgrundlagen	117
	NL 1.1	Fliessgewässer	117
	NL 1.2	Naturgefahren (Gefahrengebiete)	123
	NL 2	Land- und Waldwirtschaft	125
	NL 2.1	Landwirtschaftsgebiet	125
	NL 2.2	Fruchtfolgeflächen	127
	NL 2.3	Waldwirtschaft	131
	NL 3	Natur und Landschaftsschutz	133
	NL 3.1	Naturschutz und ökologische Korridore	133
	NL 3.2	Landschaftsschutz	143

A	Agglomeration	A 1	Agglomerationsprogramm	149
----------	----------------------	------------	-------------------------------	------------

M	Mobilität	Leitsätze Mobilität (40–49)	155
	M 1	Öffentlicher Verkehr	159
	M 1.1	Schienenverkehr	159
	M 1.2	Tram	166
	M 1.3	Linienschiff	173
	M 2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	174
	M 2.1	Nationalstrassen	174
	M 2.2	Kantonsstrassen	176
	M 3	Langsamverkehr	179
	M 3.1	Fussverkehr	179
	M 3.2	Veloverkehr	183
	M 4	Luftverkehr	187
	M 4.1	EuroAirport (EAP)	187
	M 5	Schifffahrt	189
	M 5.1	Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	189
	M 6	Güterverkehr	191
	M 6.1	Güterverkehrslogistik	191

VE	Ver- und Entsorgung		Leitsätze Ver- und Entsorgung (50–66)	195
		VE 1	Versorgung	199
		VE 1.1	Trink- und Brauchwasser	199
		VE 1.2	Energie	202
		VE 2	Entsorgung	206
		VE 2.1	Abwasserableitung, Abwasserreinigung	206
		VE 2.2	Abfall	208
		VE 2.3	Altlasten	211
AI	Anhang Information und Mitwirkung der Bevölkerung		«Anpassung 2012»	215
AV	Anhang Verzeichnisse	AV 1	Rechtsgrundlagen	219
		AV 2	Grundlagen für die Richtplanung	222
		AV 3	Abkürzungen	224
		AV 4	Fotodokumentation	228



Einleitung

E Einleitung

E 1 Warum die «Anpassung 2012»?

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Sie werden nötigenfalls auch angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, wenn sich neue Aufgaben stellen oder wenn eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist (Art. 9 RPG / > E7 Änderung des kantonalen Richtplans).

Der erste Richtplan des Kantons Basel-Stadt wurde vom Bundesrat am 25. August 1986 genehmigt (s. www.richtplan.bs.ch / Download & Archiv, Richtplan, Stand 20. Jan. 2009, Richtplantext, Einleitung, E3, Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986).

Der gesamthaft revidierte Richtplan wurde vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen und vom Bundesrat am 5. März 2010 genehmigt; die Motive zur Gesamtrevision wurden erläutert (s. www.richtplan.bs.ch / Download & Archiv Richtplan, Stand 20. Jan. 2009, Richtplantext, Einleitung, E2, Anlass zur Revision).

Mit der am 10. Juni 2014 vom Regierungsrat erlassenen «Anpassung 2012» des kantonalen Richtplans wird der zunehmenden Dynamik des sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Wandels, welche Auswirkungen auf die Verkehrsplanung, auf die Nutzung des Bodens und auf die Umwelt zeitig, Rechnung getragen.

Der Regierungsrat setzt die «Siedlungsentwicklung nach innen» konsequent weiter um (Stichworte: Schaffen von Wohn- und Arbeitsraum, Wahrung und Steigerung der Wohnqualität, nachhaltige Verkehrsentwicklung) und akzentuiert seine Strategie u. a. hinsichtlich der punktuellen Verdichtung in die Höhe.

Konkret werden die Weichen gestellt zur zukunftsfähigen Hafen- und Stadtentwicklung mit Ermöglichung der trimodalen Güterverkehrsdrehscheibe Basel Nord (> M6.1 Güterverkehrslogistik, S1.2 Schwerpunktgebiete der Stadtentwicklung). Dazu dokumentiert das Objektblatt S1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt) die grenzüberschreitend orientierte Siedlungsentwicklung.

Aufnahme in den Richtplan gefunden haben zudem neue räumliche Entwicklungsabsichten:

- die vertikale Verdichtung (> S1.4 Vertikale Verdichtung), die den strategischen Entscheid des Regierungsrates eines «punktuellen Wachstums in die Höhe» (> ST4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner) konkretisiert,
- das im Legislaturplan 13–17 als Schwerpunkt Stadtentwicklung Basel Süd / Gundeli Plus bezeichnete Richtplanvorhaben S4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen sowie
- die Idee eines öffentlichen Verkehrsmittels auf dem Rhein (> M1.3 Linienschiff).

Die Systematisierung der Schienenverkehrsvorhaben bewog zur Zusammenführung der bisherigen Objektblätter Schienenfernverkehr und Regio-S-Bahn zu M1.1 Schienenverkehr; dies steht in engem Zusammenhang mit der Optimierung der neu zusammengefassten Mobilitäts-Strategie ST11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort.

In der Verkehrsplanung gilt ein grosses Augenmerk auch der Umsetzung des Gegenvorschlags zur Städteinitiative (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in 10 Jahren um 10 Prozent ausserhalb des Autobahnnetzes, Referenzzustand 2010). Diverse Änderungen ergeben sich durch das Tramnetz 2020.

Die «Anpassung 2012» umfasst zudem die Anpassung von Koordinationsständen und inhaltliche Präzisierungen.

E 2 Zweck des kantonalen Richtplans

Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Art. 75 Bundesverfassung). Der Bund legt mit seinem Raumplanungsgesetz (RPG) die Grundsätze der Raumplanung fest und auferlegt den Kantonen eine Planungspflicht (Art. 2 und 5 RPG). Diese Planungspflicht beinhaltet u. a. das Erarbeiten eines kantonalen Richtplans als Planungsinstrument zur Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten aller mit Planungsaufgaben beauftragten Hoheitsträger des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Im Kanton Basel-Stadt erlässt der Regierungsrat den kantonalen Richtplan (§94 Bau- und Planungsgesetz BS). Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich (> E5 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans).

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

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

Richtpläne zeigen mindestens, wie der Kanton sich räumlich entwickeln soll, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen (Art. 8 RPG).

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

Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans. Der kantonale Richtplan muss im nachgeordneten Verfahren (Ortsplanungen, grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanungen, generelle Projekte) konkretisiert werden. Der Regierungsrat stimmt raumwirksame Vorhaben, Planungen und Genehmigungen mit dem kantonalen Richtplan ab; er erläutert bei Vorlagen mit wesentlichen räumlichen Auswirkungen, ob und wie sie mit den Zielen und Inhalten des Richtplans übereinstimmen (> E8 Zusammenarbeit).

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

E 3 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

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

Die eigentlichen Inhalte ergeben sich aus der jeweils vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 8 Abs. 1 RPG) und den damit einhergehenden Abstimmungsbedürfnissen. Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen jetzt einer Grundlage im Richtplan (Art. 8 Abs. 2 RPG). Sowohl diese neue Vorschrift des revidierten Raumplanungsgesetzes als u. a. auch die neuen Inhaltsvorgaben im Bereich Siedlung betreffend Siedlungsfläche (Grösse, Verteilung und regionale Abstimmung

der Erweiterung), Abstimmung von Siedlung und Verkehr, flächensparende Erschliessung, hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen, Bauzonenbedarf und Siedlungserneuerung sind am 1. Mai 2014 in Kraft getreten.

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

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

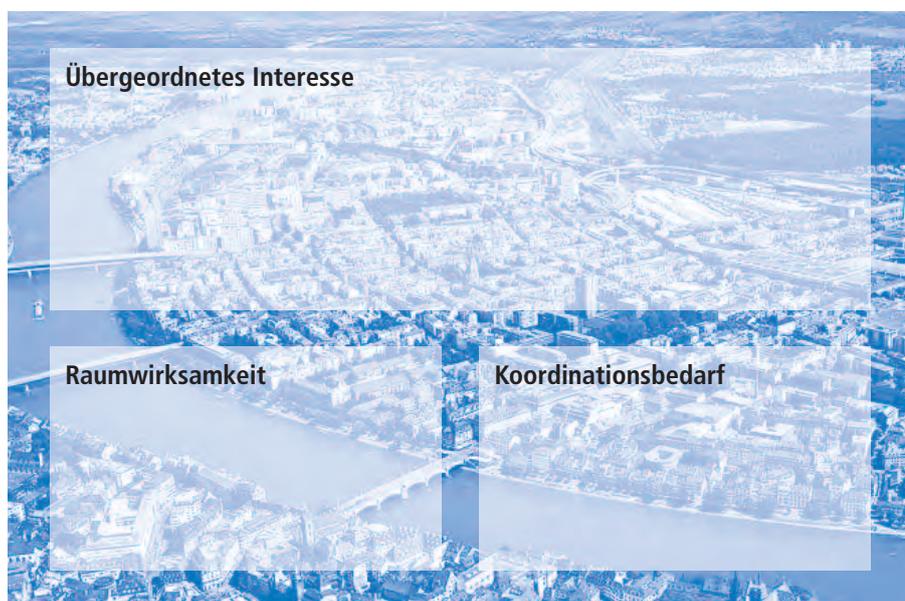
- übergeordnetes Interesse
- raumwirksame Bedeutung
- überörtlicher Koordinationsbedarf

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

Das Thema der *integralen Stadtentwicklung* etwa hat vielfache Berührungspunkte mit dem kantonalen Richtplan und reicht aufgrund des in Basel verfolgten integralen Stadtentwicklungsansatzes über den räumlichen Aspekt hinaus. So behandelt die Stadtentwicklung in Basel ein breites Spektrum an weiteren Themen wie z. B. Bildung, Integration oder Kultur und verknüpft querschnittsorientiert bauliche Entwicklungen mit sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen oder ökologischen Prozessen. Der Regierungsrat hat in seinem Legislaturplan 13–17 den Schwerpunkt auf Basel Süd / Gundeli Plus festgelegt.

Das Thema *Lufthygiene* kommt im kantonalen Richtplan als Querschnittsthema vor, ist aber kein eigenes Richtplanvorhaben. Mit dem behördenverbindlichen Luftreinhalteplan beider Basel (2004) besteht eine hinreichende Grundlage, um raumwirksam handeln zu können. Zur Verbesserung der Luftqualität trägt der Richtplan massgeblich bei, indem er Aussagen zur Entwicklung des Raumes macht, das heisst, wie Siedlungs- und Verkehrsplanung nachvollziehbar und im Sinne einer *nachhaltigen Entwicklung* mit den Umweltaspekten verknüpft sind (Bildung von Siedlungsschwerpunkten, Bedingungen für Einkaufszentren, Förderung des öffentlichen Verkehrs etc.).

Im kantonalen Richtplan nicht in Form eines eigenen Objektblattes erfasst sind die *Gebiete für Gewerbeentwicklung*. Die wertschöpfungsintensiven Arbeitsnutzungen in den Bereichen Management, Forschung und Entwicklung («Zielbranchen» > ST7 Raum



für die Entwicklung der Wirtschaft) sind auf Betriebe des Gewerbes (des «urbanen Sektors») mit den entsprechenden Angeboten an Service, Reparatur und Handwerk und auf intensive Kundenbeziehungen angewiesen. Solche unternehmensbezogenen Dienste sollen sich, verträglich ins Umfeld eingepasst, entfalten können; dies auch zum Vorteil der Bevölkerung.

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

Für die Raumplanung gilt deshalb primär, im Richtplan trotz zunehmender Wohnraumknappheit ausreichende und siedlungsverträgliche Gebiete für Arbeits- oder Mischnutzungen zu bezeichnen und in der

Nutzungsplanung für ausreichende Anteile für Arbeitsnutzungen in diesen Gebieten vorzukehren.

Gewerbliche Nutzungen, in Abstimmung mit anderen Nutzungen, sind gemäss Richtplan insbesondere im Bereich «Schwerpunkte Mischgebiete» und in ausgewählten wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten erwünscht (> Objektblätter S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete und S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum).

Hinweis zum Begriff «Siedlungsgebiet (Baugebiet)»

«Siedlungsgebiet (Baugebiet)» umfasst im kantonalen Richtplan rechtskräftige Bauzonen, Bahnareal und (die Siedlungen strukturierende) Grünzonen. Strassen und Wald innerhalb des Baugebietes zählen zum Baugebiet und erscheinen auf der Richtplan-karte wie Bau- und andere Zonen als grau (Ausgangslage). «Nichtbaugebiet» umfasst Wald, Landwirtschaftsgebiete, Grünzonen und Oberflächengewässer.

Hinweis zum Begriff «Mischgebiete» («Mischnutzungen»)

Die Trennung von Wohnen und Arbeiten (und Kultur) aufgrund des städtebaulichen, funktionalistischen «Ideals» im Gefolge der Charta von Athen (1933 ff) weicht schon seit längerem dem erwünschten Erleben eines urban gemischten Milieus. Diese Entwicklung ist u.a. Folge des strukturellen Wandels der Wirtschaft, der hauptsächlich durch eine stetig zunehmende Tertiarisierung und Verwischung der Lebensbereiche geprägt ist. Wohnen, Arbeiten und Kultur werden damit (wieder) benachbarte Aktivitäten. Für einige Stadtgebiete gehört die Durchmischung seit jeher zur besonderen Identität.

Auch im engen Stadtstaat Basel-Stadt hat das Nebeneinander verschiedener Nutzungsformen, hat die Nutzungsvielfalt stets eine grosse Bedeutung gehabt. Den Mischgebieten kommt deshalb eine wichtige Rolle bezüglich der Zukunftsfähigkeit des Kantons zu.

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

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

E 5 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans

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

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

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

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

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

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

E 6 Stand der Koordination

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

Die Richtplan-Vorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien eingeteilt:

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

1

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

3

Zwischenergebnisse

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

Voraussetzung:

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

2

Behördenverbindliche Beschluss - fassungen ohne ausdrückliche Erwähnung des Koordinationsstandes gelten in diesem Richtplan als Festsetzungen.

Als Sonderfall gilt die Beschlussfassung in *S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung* zu den siedlungsstrukturellen Schwerpunkten an Umsteigeknoten (Bahnhöfen) sowie den untergeordneten siedlungsstrukturellen Schwerpunkten. Der Beschluss über die Ausgangslage einzelner dieser Schwerpunkte – und damit eine Abweichung vom geltenden Planungsverständnis, dass die Ausgangslage nicht als Richtplanvorhaben aufzufassen ist – soll die Struktur des Netzes des öffentlichen Verkehrs mit seinen Knoten als Rückgrat der regional ausgerichteten Entwicklungsstrategie verdeutlichen und stärken.

E 7 Änderung des kantonalen Richtplans

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

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

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

Überarbeitung des Richtplans

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet (= Gesamtrevision).

Richtpläne werden überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, wenn sich neue Aufgaben stellen oder wenn eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Anpassung des Richtplans

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

Fortschreiben / Nachführen des Richtplans

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

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

E 8 Zusammenarbeit

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

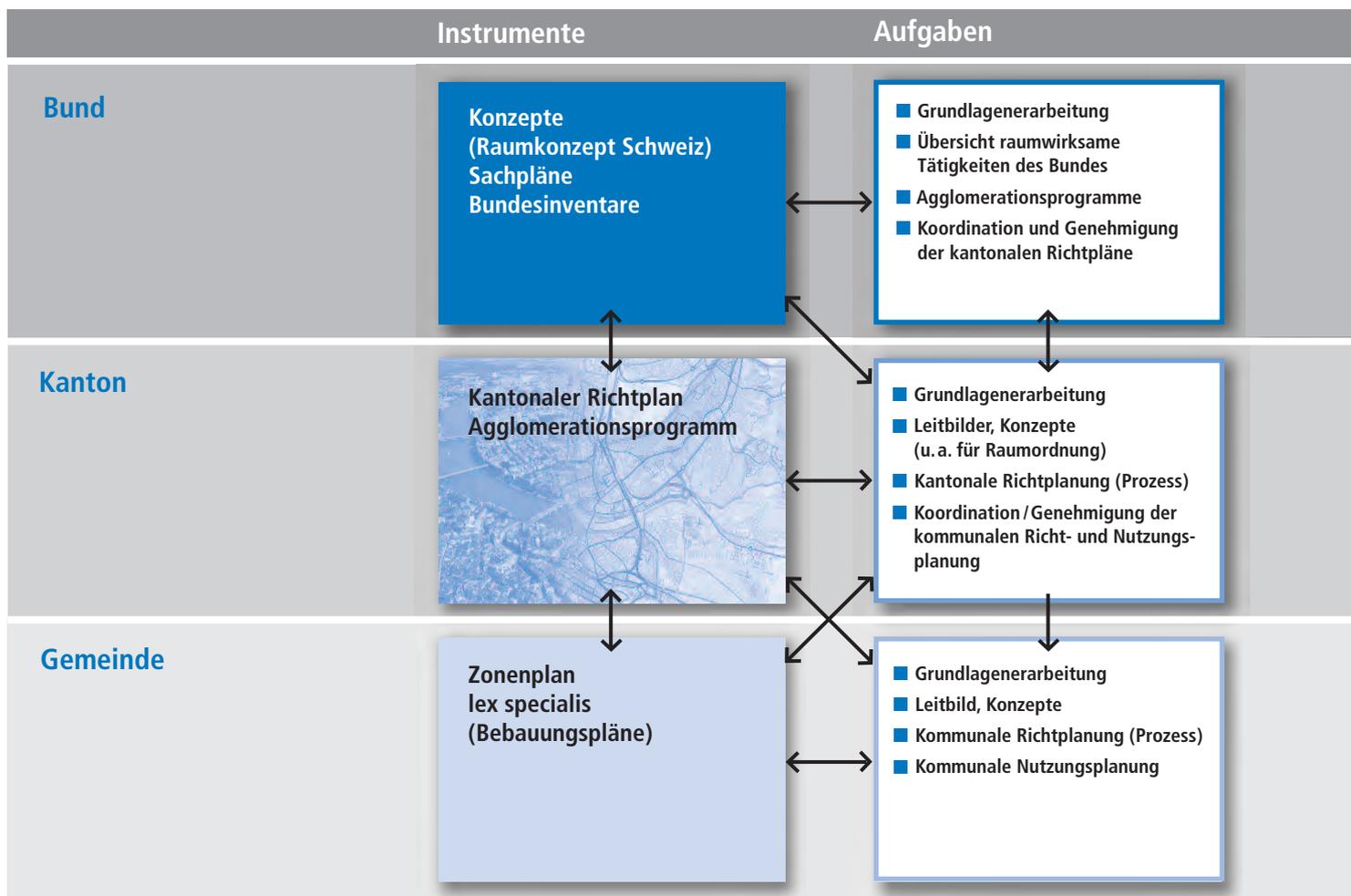
Die Zusammenarbeit umfasst verwaltungsintern die sach-, ämter- und departementsübergreifende Koordination. Die übrigen Partner werden gemäss den Verordnungen und Vereinbarungen in die Planungen ein-

bezogen. Die Grenzlage des Kantons bedingt in allen raumrelevanten Beziehungen eine partnerschaftliche, grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Wo diese von besonderer Bedeutung ist, wird die Kooperation und Koordination im Richtplan zusätzlich benannt; überall sonst wird sie vorausgesetzt.

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

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

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



Schema (Aufzählung nicht abschliessend)

E 9 Mitwirkung

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

E 10 Finanzierung

Aus dem Richtplan resultieren wenig Kosten, allenfalls aufgrund einer Empfehlung, ein Konzept auszuarbeiten oder eine Studie durchzuführen. Die entsprechenden Aufwendungen werden in der Regel via ordentliches Budget finanziert. Dadurch, dass der Richtplan die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten transparent macht, in einen Zusammenhang stellt und sie, soweit möglich, aufeinander abstimmt, dient er dazu, die finanziellen Aufwendungen der öffentlichen Hand für raumrelevante Vorhaben besser erfassen und mittels Präferenzen steuern zu können.

Wie ein kantonales Projekt finanziert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans; Entscheide dazu fallen im Rahmen der Projekte mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung (> E8 Zusammenarbeit). Der Richtplan enthält deshalb – ausser allgemein gehaltenen Hinweisen – keine Finanzierungsangaben.

E 11 Monitoring und Controlling

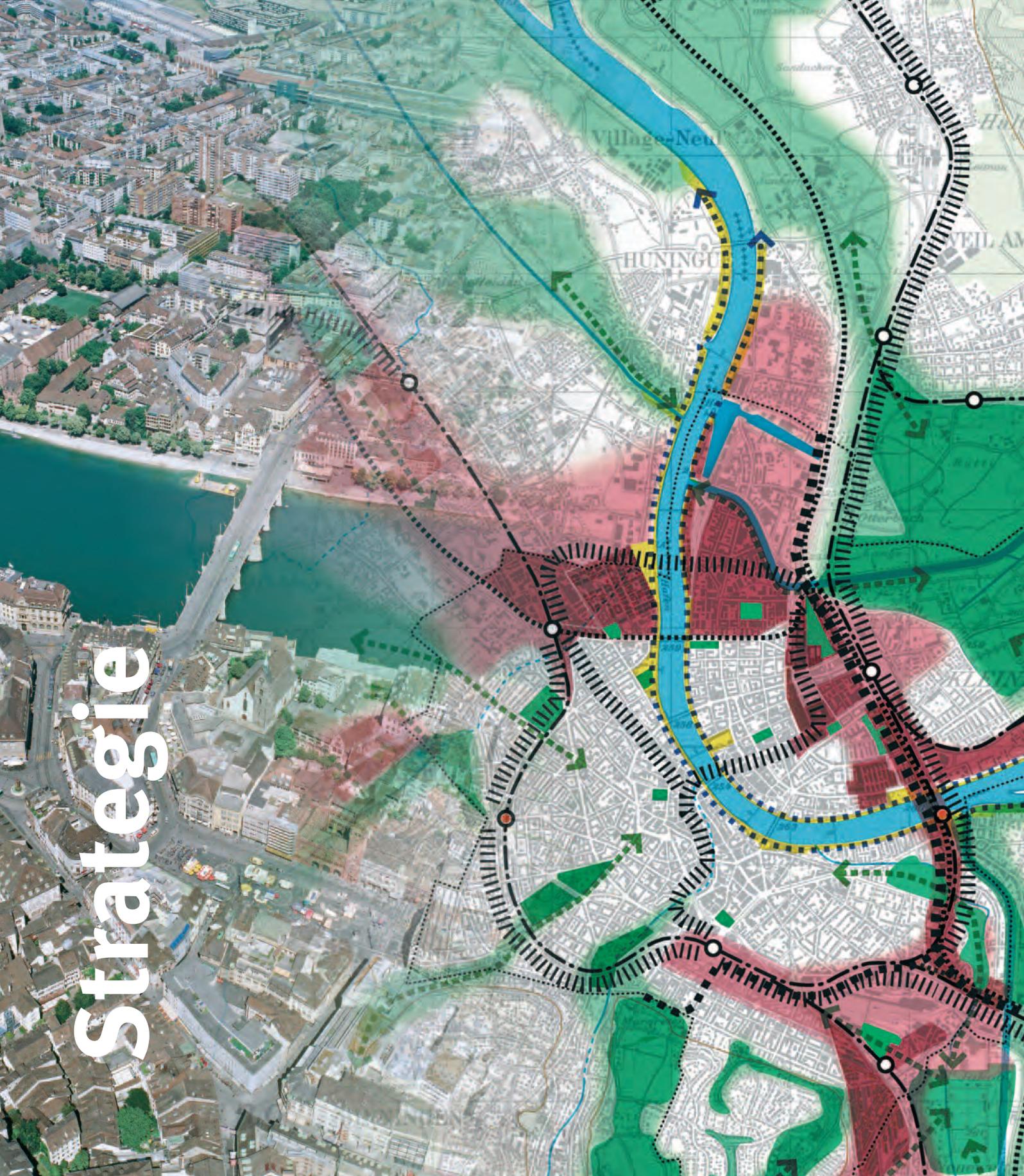
Der Erfolg des kantonalen Richtplans ist periodisch zu überprüfen. Dies bedingt eine effiziente Bewirtschaftung und ein nachvollziehbares Controlling der Ziele und Aussagen des Richtplans.

Auf das Vorhaben eines periodischen *operativen Controllings* und eines alle vier Jahre durchzuführenden *strategischen Controllings*, das mit dem Legislaturplan abgestimmt werden soll, musste aufgrund Ressourcenknappheit bis dato verzichtet werden. Das Vorhaben wird 2015 angegangen.

Die Berichterstattung des Bau- und Verkehrsdepartementes an den Regierungsrat erfolgte mit mehreren Berichten zur «Anpassung 2012» im Zuge der Überarbeitung (2011–2014).

Auf eine separate Berichterstattung an das zuständige Bundesamt konnte verzichtet werden, da die «Anpassung 2012» innerhalb der vierjährigen Berichterstattungsperiode liegt und die wesentlichen Inhalte enthält, über die der Bund informiert werden muss.

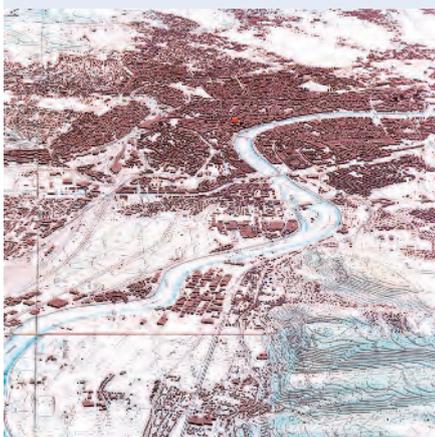
Strategie



Allgemeines

In der Strategie sind von allen Teilen und Themen des Richtplans Basel-Stadt diejenigen Punkte hervorgehoben, für die Entscheide für die räumliche Entwicklung des Kantons Basel-Stadt in den kommenden 15 bis 20 Jahren zu fällen waren. Diese strategischen Entscheide sind behördenverbindlich.

Zur Erfassung der Komplexität der Sachthemen sind trotzdem sämtliche orientierenden Richtplantexte, die Planungsgrundsätze und -anweisungen in Objektblättern sowie die Richtplan-karte hinzuzuziehen.



Regiomodell, Massstab 1:5'000

Querschnittsthemen

ST 1 Regionale Sichtweise

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

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

Strategischer Entscheid

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

ST 2 Freiräume

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

Strategischer Entscheid

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

ST 3 Aufwertung Rhein und Ufer

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

Einbettung in TEB-Strategie

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

Strategischer Entscheid

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

Siedlung – Wohnen

ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner

Die Nachfrage nach Wohnraum in Basel-Stadt überstieg während Jahrzehnten das Angebot, woraus ein Einwohnerrückgang in der Kernstadt bei starkem Wachstum des Umlandes resultierte. Ziel des Regierungsrats ist, die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 auf rund 200'000 zu steigern. Dazu ist die Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung» nötig: Ausnützen von Potenzialen im Bestand, Arealentwicklungen, Umzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets, Siedlungsgebietserweiterungen (Stadtrandentwicklung Süd auf dem Bruderholz*, Stadtrandentwicklung Ost im Gebiet Rheinäcker*, Gebiete Rheinäcker und Landauer Riehen sowie Bischoffhöhe Riehen).

Strategischer Entscheid

Das Thema «Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner» ist im Richtplan zentral. Zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen und für zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner werden Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt (u.a. durch Verdichtung in geeigneten Gebieten und durch punktuelles Wachstum in die Höhe). Zudem werden soweit möglich Flächen für Freizeitgärten, Landwirtschaft und Gewerbe optimiert und langfristig brachliegende Verkehrsflächen verwendet. Erweiterungen des Siedlungsgebiets werden mit dem Landschaftsschutz abgestimmt.

ST 5 Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner

Die Wohn- und Wohnumfeldqualität entspricht nicht in allen Quartieren den heutigen Ansprüchen. Sie kann durch die Durchgrünung des Stadtgebiets, die punktuelle Entdichtung dicht bebauter Stadtgebiete, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, neue Wohngebiete mit hoher Umfeldqualität, ortsverträgliches Wachstum in die Höhe (in Abstimmung mit dem Hochhauskonzept Basel) sowie durch die Aufwertung der Zentren von Basel, Riehen und Bettingen weiter gesteigert werden. Die Siedlungsqualität wird unter konkurrierenden Nutzungen prioritär berücksichtigt.

Strategischer Entscheid

Der öffentliche Raum wird weiter aufgewertet. In neuen Wohngebieten wird mittels geeigneter Zonierung und durch Schaffung von Freiräumen eine optimale städtebauliche Qualität angestrebt. Zu dicht bebauter Stadtgebiete werden punktuell entdichtet, hingegen werden städtebaulich geeignete Wohngebiete unter Wahrung der Massstäblichkeit mit hohen Gebäuden ergänzt.

Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch verkehrsberuhigende Massnahmen und eine konsequente Förderung der stadtgerechten Verkehrsarten wohnlicher gemacht. Der Bau neuer Verkehrsanlagen ist ausnahmsweise für Neuerschliessungen von Gewerbe- und Industriearealen möglich oder wenn mit flankierenden Massnahmen eine dauerhafte Entlastung von Wohnquartieren sichergestellt wird (vgl. ST 11 «Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort»).

* Anpassungsbedarf nach Ablehnung der Stadtrandentwicklungen Süd und Ost per Volksentscheid vom 28. September 2014

ST 6 Erschließungsqualität

Die optimale Erschließung von Wohngebieten mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr ist ein wesentlicher Faktor für hohe Siedlungsqualität und fördert eine stadt- und umweltgerechte Mobilität. Um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen besteht wegen der guten Erschließung Potenzial für dichteres Bauen und eine vielseitigere Nutzung.

Strategischer Entscheid

Die Siedlungsentwicklung und die ÖV-Erschließung werden aufeinander abgestimmt. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird zu Siedlungsschwerpunkten entwickelt.

Siedlung – Wirtschaft

ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft

Der für wirtschaftliche Aktivitäten nutzbare Boden muss optimal ausgenutzt werden. In Basel-Stadt befinden sich aufgrund der Branchenstruktur der Wirtschaft kaum brachliegende oder brachfallende Industrie- oder Gewerbeareale; die qualitative und quantitative Expansion von Industrie und Gewerbe kann auf den vorhandenen Flächen durch Nutzungsoptimierung und Förderung raumsparender Nutzungen ermöglicht werden.

Strategischer Entscheid

Auf Industrie- und Gewerbearealen werden flächensparende Nutzungen und höhere Ausnutzungen unterstützt. Heute extensiv genutzte Bahnareale werden wo möglich einer intensiveren wirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Der Gefahr der Verdrängung von kleinen und mittleren Unternehmen wird durch Flächenmanagement entgegengewirkt. Die höhere Ausnutzung der Areale, die von Unternehmen in den Zielbranchen Life-Science-Wirtschaft, chemische Industrie, Finanzdienstleistungen und Logistik genutzt werden (z.B. Areale von Novartis, Roche, Syngenta, Ciba und Messe Schweiz, Hafensareale an den Hafenbecken 1 und 2), wird unterstützt.

ST 8 Qualität für Wirtschaft und Bildung

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

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

Strategischer Entscheid

Optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsanbindungen für den Personen- und Güterverkehr werden gefördert. Die Infrastrukturen für die Güterlogistik ermöglichen optimale und umweltschonende Transportflüsse. Den Bildungseinrichtungen, besonders der Universität und den Fachhochschulen, werden bedarfsgerecht Entwicklungsräume bereitgestellt.

Natur und Landschaft

ST 9 Landschaftsschutz regional

Die Schwerpunktsetzungen zur Mobilisierung von Wohnraumreserven und zur Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität (vgl. ST 4: «Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner» und ST 5 «Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner»), die das Angebot an Wohnraum in Basel-Stadt quantitativ und qualitativ erhöhen, verringern den Siedlungsdruck im Umland. Dadurch wird in regionaler Sichtweise die Strategie der «Siedlungsentwicklung nach innen» verfolgt und der Druck auf die Landschaft und das Kulturland in der Region verringert.

Strategischer Entscheid

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

ST 10 Natur- und Landschaftsschutz auf Kantonsgebiet

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

Auch innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen wertvolle Orte für Natur und Ökologie sowie für die naturbezogene Erholung. Deren Erhalt und Entwicklung sowie Vernetzung untereinander und mit den Elementen der «inneren» und «äusseren» Landschaft (vgl. ST 2: «Freiräume») sind für Mensch und Natur gleichermaßen von Nutzen.

Strategischer Entscheid

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

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

Mobilität

ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort

Die verkehrsgünstige Lage von Basel-Stadt und ein gutes Mobilitätsangebot innerhalb des Kantons, mit dem Umland sowie im überregionalen und internationalen Verkehr sind wichtige Faktoren der Standortqualität.

Eine gut ausgebaute und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft. Auf der anderen Seite stellen diese Infrastrukturen aber eine hohe Belastung für die umliegenden Wohnquartiere dar, und sie beanspruchen einen grossen Teil des knappen Raums. Der Ausbau der Infrastruktur ist aufgrund begrenzter Flächen und Finanzmittel sehr überlegt vorzunehmen.

Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass alle Verkehrsarten inkl. Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben und die Belastungen von Wohngebieten minimiert werden. Stadtgerechte Mobilität ist somit platzsparend und umweltfreundlich. Eine wesentliche Voraussetzung für eine solche stadtverträgliche Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung mit kurzen Wegen.

Strategischer Entscheid

Die hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel mit allen Verkehrsträgern wird, international, national und regional abgestimmt, sichergestellt. Eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern wird angestrebt.

Der Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr wird hohe Priorität eingeräumt. Entsprechend wird dem Fuss- und Veloverkehr ausreichend Raum zugewilligt und die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr werden reduziert. Die ÖV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, damit insbesondere im Verkehr mit dem trinationalen Umland der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert werden kann.

Der Kanton Basel-Stadt setzt sich beim Bund dafür ein, dass bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen nur beseitigt werden, wenn alle vorhandenen Betriebsreserven ausgeschöpft sind und wenn durch den Ausbau und flankierende Massnahmen das übrige Strassennetz dauerhaft vom motorisierten Verkehr entlastet wird. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung bewirtschaftet und nur für Neuerschliessungen ausgebaut. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.

Im Bereich Güterverkehr geniessen Schiff und Schiene Priorität. Die u. a. durch die Eröffnung der NEAT sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden international, national und regional abgestimmt gelöst. Die Infrastrukturen zur Güterlogistik werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) genutzt. In der Güterlogistik wird verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration kooperiert.

Ver- und Entsorgung

ST 12 Wasserversorgung

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

Strategischer Entscheid

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

Lange Erlen:

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

Hard:

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

Karte 1

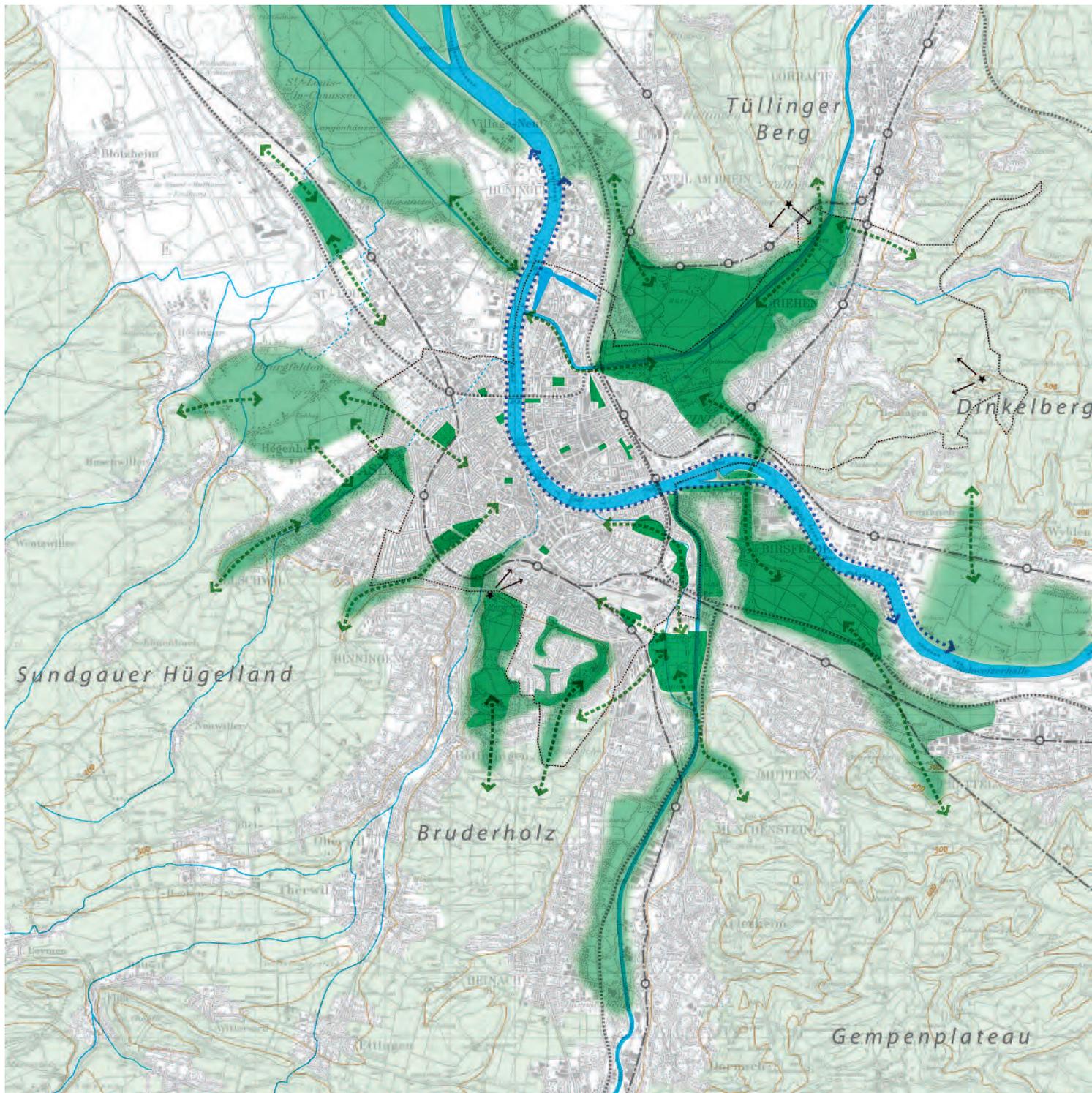
Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung

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

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

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





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

Karte 2

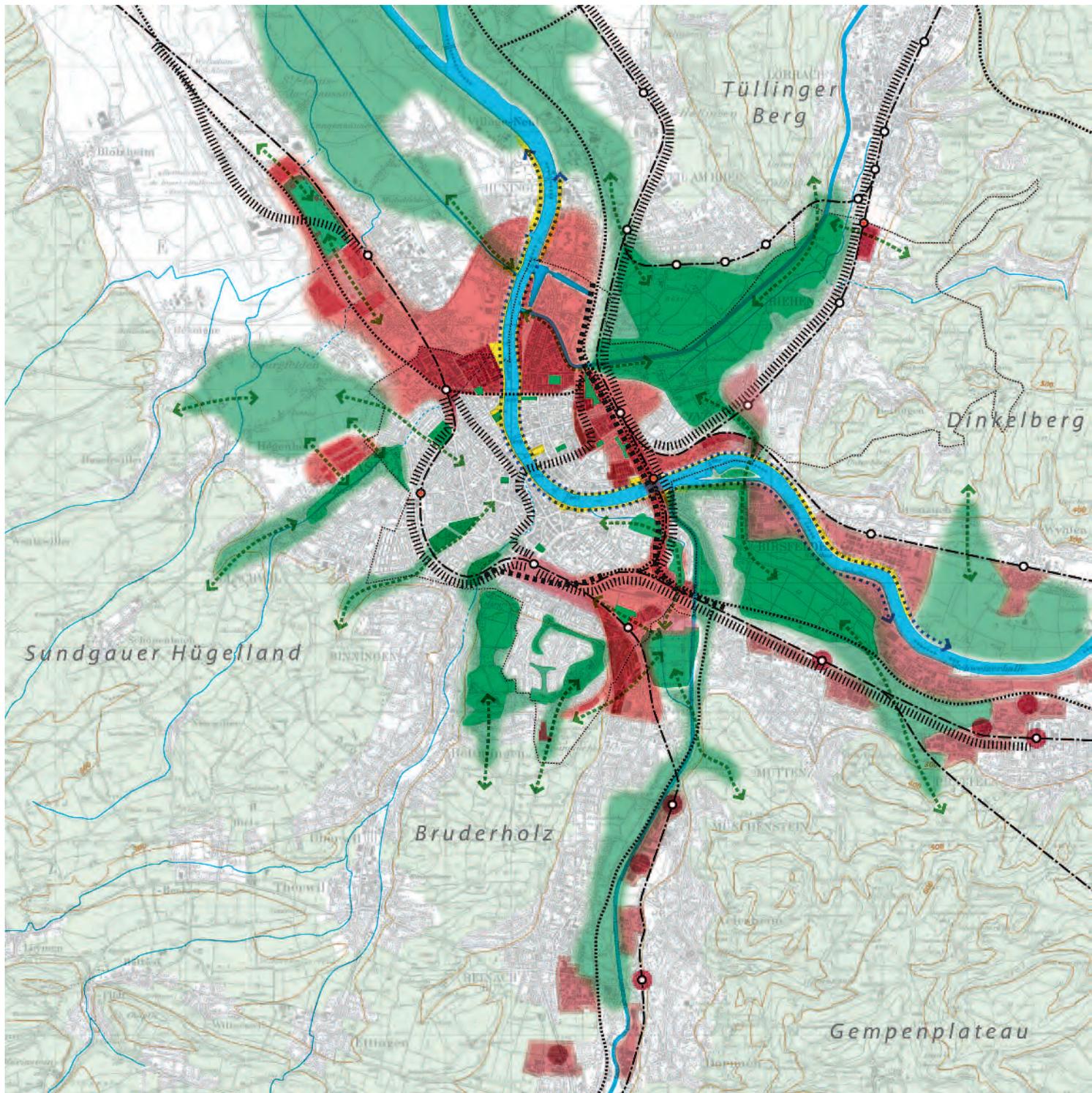
Freiraumentwicklung und -vernetzung

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

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

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

	städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume
	Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft
	umliegende, äussere Landschaft
	Korridor zur Freiraumvernetzung
	Vernetzungskorridor entlang des Rheins
	Aussichtspunkt mit Sichtachsen
	Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen
	Autobahnen
	Grenze des Kantons Basel-Stadt
	Gewässer



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

Karte 3

Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)

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

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

	Gebiete mit Entwicklungspotenzial
	Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung
	Rheinufer, teilw. mit Entwicklungspotenzial
	städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume
	Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft
	umliegende, äussere Landschaft
	Korridor zur Freiraumvernetzung
	Vernetzungskorridor entlang des Rheins
	Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)
	Öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung
	Autobahnen
	Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe
	Grenze des Kantons Basel-Stadt
	Gewässer



Objektblätter
Siedlung

Leitsätze Siedlung

Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur regional abgestimmt optimieren

1

Die Siedlungsentwicklung, ausgerichtet insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, ist auf die Verkehrsnetze mit ihren Kapazitäten und Auswirkungen sowie auf die trinationale Zentrenstruktur abzustimmen.

2

Erneuerungen und Veränderungen des Siedlungsraumes erfolgen insbesondere unter Beachtung optimaler baulicher Dichten und ausgewogener Sozialstruktur.

3

So weit möglich und städtebaulich sinnvoll, sind Stadt und umliegende Gemeinden als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper erkennbar zu halten; siedlungsgliedernde Freiräume sollen neben ihrer Funktion für Landwirtschaft und ökologische Vernetzung die Naherholung unterstützen.

4

Stadtentwicklungsgebiete sind unter Beachtung der verschiedenen Nutzungsansprüche als nachhaltige «Zukunftsquartiere» auszubilden.

5

Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen soll neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zustatten kommen.

6

Bei der Siedlungserneuerung und -ergänzung hat die Erstellung von Bauten mit grosszügigen Wohnungen Vorrang.



Markthalle, Wohnhochhaus am Steinertorberg

Wirtschaft im Siedlungsraum

*Rahmenbedingungen für eine dynamische
und nachhaltige Entwicklung der
Wirtschaft schaffen*

7

Die raumplanerischen Massnahmen für die Wirtschaft zielen in regionaler Zusammenarbeit prioritär auf hochwertige, wertschöpfungsintensive Wirtschaftsaktivitäten.

8

Für den «urbanen Sektor» und für innovative Neugründungen sind ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.

9

Strukturwandel und Nutzungsintensivierungen auf Arbeitsgebieten sind zu unterstützen und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau, die der Nachhaltigkeit verpflichtet sind, zu begleiten.

10

Die verträgliche Mischung von Arbeiten, Wohnen und anderen Nutzungen ist in geeigneten Gebieten zu fördern.

11

Zusammen mit den tangierten Firmen sind zweckentsprechende Gebiete für Produktions- und Forschungsbetriebe mit Störfallrisiken oder anderen Emissionen festzusetzen und langfristig vor Konflikten mit empfindlichen Nutzungen zu sichern.

12

Für die Infrastruktur der Güterlogistik sind die Räume unter regionalem Gesichtswinkel zu konzentrieren; Auslegung und Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen sind zu optimieren.

13

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



Luzernerring-Brücke, Blick Richtung Lothringerplatz

Siedlungsqualität

Die Siedlungsqualität stärken und differenzieren

14

Die Entwicklung der Stadtteile und der Einwohnergemeinden hat unter Berücksichtigung des historischen Charakters und hinsichtlich der Stärkung der eigenen Identität zu erfolgen.

15

Bebauung und Freiraum müssen unter Beachtung historischer Gefüge hohe urbane und landschaftliche Ansprüche erfüllen.

16

Die Nutzungen des Rheinraums sind unter Beachtung seiner gesamtstädtischen Bedeutung zu fördern; die Konflikte sind zu entschärfen.

17

Das Freiraum- und Grünflächenangebot ist unter Beachtung der übrigen städtebaulichen Anforderungen bedarfsgerechter zu verteilen und, wo möglich, zu erweitern.

18

Der öffentliche Raum ist sowohl als Verkehrs-, Kultur- und Naturraum als auch als Aufenthalts-, Erlebnis- und Bewegungsraum zu planen und zu gestalten.

19

Die Wohnumfeldaufwertung ist konsequent weiterzuführen.

20

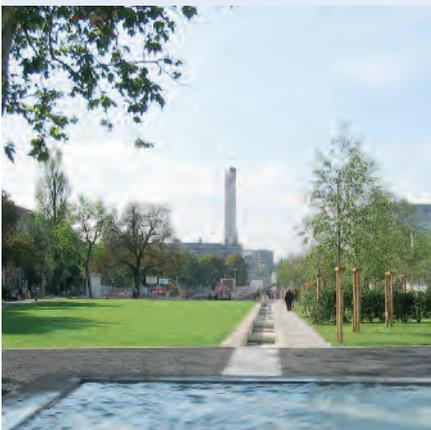
Familiengartenareale sind partiell für allgemein zugänglichen Grünraum zu öffnen sowie für Bebauungen umzuzonen; ein hinreichendes Angebot an Familiengärten ist langfristig zu sichern.

21

Wo der Lärm nicht an seiner Quelle verringert werden kann, sind seine Auswirkungen zu minimieren.

22

Schädliche und lästige Immissionen und Gefahren sind durch planerische und technische Massnahmen zunehmend zu reduzieren.



Dreirosenanlage

Öffentliche Bauten und Anlagen

Bau und Umnutzung von öffentlichen Bauten und Anlagen als Entwicklungsimpulse nutzen

23

Die öffentlichen und die privat betriebenen Einrichtungen mit überlokaler Bedeutung sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut zu erschliessen und infrastrukturell zu koordinieren.

24

Der Universität und der Fachhochschule werden bedarfsgerecht Entwicklungsräume bereitgestellt.

25

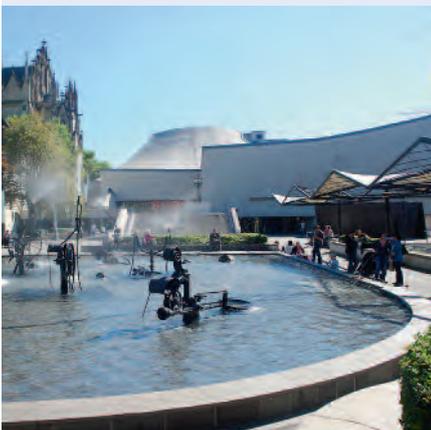
Die Schulraumplanung als integrierender Bestandteil der Siedlungsentwicklung stellt die Räume bereit und sichert die Standorte für die Weiterentwicklung der Schulen in Basel-Stadt.

26

Für Spitäler, Kliniken und für Einrichtungen zur Betreuung betagter und pflegebedürftiger Personen werden Räume bereitgestellt und Standorte für deren Weiterentwicklung gesichert.

27

Sportanlagen unterschiedlicher Grösse werden gefördert, um den natürlichen Bewegungsbedarf der Bevölkerung zu decken und um den Kanton weiterhin als attraktiven Standort für Anlässe des Hochleistungssportes zu vermarkten.



Stadttheater mit Tinguely-Brunnen

Freizeit, Erholung und Sport

Raum für Erholung erweitern

28

Im Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sind Räume für die Bewegungsaktivität in Abstimmung mit anderen Nutzungsansprüchen zur Verfügung zu stellen.

29

Die Ausübung des Schul- und Breitensports ist durch die Bereitstellung der notwendigen Sportanlagen zu gewährleisten.

30

Sportanlagen und ihre Infrastruktur sind den aktuellen Gegebenheiten anzupassen (Modernisierung).



Rheinschwimmen

S1 Siedlungsstruktur

Hochbautengesetz Basel-Stadt vom 11. Mai 1939, ersetzt durch das Bau- und Planungsgesetz (BPG) vom 17. November 1999

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

Ausgangslage

Im kantonalen Richtplan von 1986 wurde das Baugebiet in seiner Fläche und Nutzungsart gemäss dem damals geltenden Anhang zum Hochbautengesetz definiert. «Siedlungsgebiet (Baugebiet)» umfasst auch im geltenden kantonalen Richtplan rechtskräftige Bauzonen, Bahnareal und (die Siedlungen strukturierende) Grünzonen. Strassen und Wald innerhalb des Baugebietes zählen zum Baugebiet und erscheinen auf der Richtplankarte wie Bau- und andere Zonen als grau (Ausgangslage). «Nichtbaugebiet» umfasst Wald, der Bebauung entzogene Grünzonen (z. B. Grünzonen ausserhalb des Baugebietes) und Oberflächengewässer. Seine Abgrenzung erfährt das Baugebiet durch das Landwirtschaftsgebiet bzw. durch den Landschaftsraum («Nichtbaugebiet»).

Die mit der Gesamtrevision des Richtplans (20. Januar 2009) definierten Baugebietserweiterungen im Bereich der Stadt Basel sind – im Zuschnitt verringert – in die Zonenplanrevision eingeflossen (Basisratschlag – Zonenplanrevision vom 15. Mai 2012; Grossratsbeschluss vom 15. Januar 2014); im kantonalen Richtplan erfolgt eine kongruente Darstellung.

Der Richtplan definiert das Siedlungsgebiet (Baugebiet) für die nächsten 15 – 20 Jahre. Gemäss Berechnungen des Bau- und Verkehrsdepartementes reichen die heute noch unbebauten Bauzonen nicht aus, um die Wohnflächennachfrage in diesem Zeitraum zu decken. Zudem gibt es keinen gesetzlichen Zwang, die mögliche Nutzung auszuschöpfen.

Siedlungsentwicklung (Fakten)

Bevölkerungsentwicklung / Wohnungsbedarf

(Siehe Abbildung auf Seite 41: Bevölkerungsentwicklung des Kantons Basel-Stadt)

- Nach anhaltendem Bevölkerungsrückgang ist in Basel-Stadt seit einiger Zeit ein leichtes Wachstum an Einwohnern (EW) zu verzeichnen.
- Die Zunahme des Wohnflächenverbrauchs pro EW flacht stärker ab als noch 2008 / 2009 (Ausarbeitung Richtplan 2009) angenommen.
- Das Statistische Amt prognostiziert bis 2030 + 6'000 EW (+ 3%).
- Für den schweizerischen Teil der Agglomeration rechnet der Bund mit einer Bevölkerungszunahme von rund 30'000 EW.
- Das voraussichtliche Wachstum in der Agglomeration Basel fällt verhältnismässig höher aus als in der Stadt.
- Sowohl Bedarf als auch Potenzial, in Basel EW aufzunehmen, haben zugenommen.
- Nach wie vor besteht ein ungenügendes Grundangebot an Wohnungen mit hoher Wohnqualität.
- Die Abstimmung über die Familiengarteninitiative vom 15. Mai 2011 – mit Entscheid zugunsten des Gegenvorschlages – hat den Entwicklungsspielraum für Wohnbau in Basel zwar verringert, trotzdem finden im Bereich von heutigen Freizeitgartenarealen in Etappen bis 2030 noch 3'000 bis 3'500 EW Platz.*

* Anpassungsbedarf nach Ablehnung der Stadtrandentwicklungen Süd und Ost per Volksentscheid vom 28. September 2014

Beschäftigungsentwicklung / Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen

- Die negative Beschäftigungsentwicklung in den Jahren 1995 – 2008 ist zu einem grossen Teil auf die Migration von Arbeitsstätten ins Umland zurückzuführen.
- Es gibt eine Nachfrage (auch im Bereich Büroimmobilien) nach grösseren, zusammenhängenden Flächen, die nicht befriedigt werden kann.
- Mit der Verbindung von Wohnen und Arbeiten an einem Ort können die Ziele der «2000-Watt-Gesellschaft» unterstützt werden. Hierzu braucht es mehr Arbeitsplätze in Basel.

Siedlungsentwicklung des gesamtrevidierten Richtplans 2009 wird fortgeschrieben, aber neu akzentuiert

Im Zuge der Gesamtrevision des Richtplans formulierte der Regierungsrat 2006 die Strategie der «Urbanen Qualitätsmaximierung», die auf dem mittleren Bevölkerungsszenario mit Prognosehorizont 2030 von Wüest & Partner vom 16. Dezember 2005 basierte. Diesem Szenario gemäss war innert rund 20 Jahren ein Verlust von ca. 17'000 EW zu erwarten, wenn keine zusätzlichen wohnbaulichen Massnahmen ergriffen würden. Als Ziel bestimmte der Regierungsrat deshalb, es seien bis 2030 Wohnflächen für ca. 17'000 EW sicherzustellen, damit der weiter steigende Wohnflächenbedarf pro Kopf kompensiert und die Bevölkerungszahl von 188'000 EW gehalten werden könne.

Die leitende Idee dabei war, dass der Kanton Basel-Stadt und insbesondere Basel als Kernstadt einer trinationalen Agglomeration durch Verdichtung nach innen dazu beitragen soll, dass die Zersiedelung an den Rändern der Agglomeration nicht fortschreitet. Indem der regionale Siedlungsflächenverbrauch und der Pendlerverkehr verringert und Landschaften mit ihren Funktionen für die Landwirtschaft, die Ökologie und die Sicherung der Lebensgrundlage erhalten werden, wird die regionale Gesamtbilanz verbessert. Dieser Ansatz bleibt nach wie vor gültig.

Die baselstädtische Strategie zielt weiter auf die gesteigerte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs und baut auf ÖV-verbundene Zentren, um den motorisierten Individualverkehr einzudämmen; sie umfasst auch die Anwendung zukunftsgerichteter städtebaulicher Konzepte, die dazu verhelfen sollen, die Stadtlandschaft nachhaltiger und lebenswerter auszubilden. Diese Strategie findet ihren Rückhalt unterdessen im Raumkonzept Schweiz, das u. a. die Vorgabe enthält, es sei im Rahmen regionaler Handlungsräume zu denken, zu planen und umzusetzen.

Bei der nach wie vor gültigen Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung» (s. Illustration auf Seite 42) liegt der Schwerpunkt im bestehenden Siedlungsgebiet. Die Strategie umfasst die bessere Ausschöpfung der heute zulässigen Nutzungsmöglichkeiten, Arealentwicklungen, die Transformation frei werdender Areale sowie neue Wohnbauzonen innerhalb des Siedlungsgebietes. Dazu kommt die geringfügige *richtplanrelevante Ausdehnung der Bauzonen über das bisherige Siedlungsgebiet hinaus (= Erweiterungen des Siedlungsgebietes)*.

Aus Sicht einer nachhaltigen Raumentwicklung ist es erforderlich, die Bevölkerungszunahme in der Agglomeration stärker ins Zentrum zu lenken. Unter den gegenüber 2008 /2009 veränderten Bedingungen ist es angemessen, eine leichte Zunahme der Bevölkerung anzustreben, zumal die Infrastruktur der Stadt dies zulässt und eine solche Entwicklung unter ökonomischen Zielsetzungen von Vorteil ist.

Als neues Entwicklungsziel strebt der Regierungsrat deshalb eine Einwohnerzahl von 200'000 an (s. Strategie ST 4). Ein Bevölkerungswachstum ist trotz Verringerung der Spielräume (Freizeitgärten, Entwicklungsgebiete) plausibel, weil sich die Quote beim Wohnraumverbrauch zunehmend abschwächt.

In Verantwortung für eine nachhaltige Sicherung der Wohnraumversorgung wird aber auch die Schaffung zusätzlichen Spielraumes vorgeschlagen, in Form eines vertretbaren Wachstums in die Höhe (s. Strategien ST 4 und ST 5 bzw. das neue Objektblatt S 1.4 Vertikale Verdichtung).

NL3.2 Landschaftsschutz

S4.1 Freiraum

Komplementäre Ziele der Strategie sind sowohl die Sicherung des Landschaftsraumes als auch die Ausdehnung und Aufwertung des Angebots an öffentlichen Freiräumen im bestehenden Siedlungsraum – insbesondere in hoch verdichteten Gebieten mit Gründefizit.

Die Eignung der vorgeschlagenen Gebiete für die Siedlungsgebietserweiterung wurde anhand von Kriterien zur Lagequalität (Immissionen, Aussicht, Hangneigung, Umgebung) und aufgrund ihrer Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bestimmt. Die Gebiete sind so bezeichnet, dass sie der Nutzungsplanung Raum lassen für das Anordnen von Bau-, Grün- oder anderen geeigneten Zonen. Ausserhalb des neu definierten Baugebietes bleiben Neuzonungen ausgeschlossen.

Strategie / ST

1, 2, 4, 6, 9 und 10

Leitsätze

1, 2, 3, 6, 14, 19, 35, 37 und 46



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Als Ausgangslage gilt das im kantonalen Richtplan von 1986 bezeichnete Siedlungsgebiet (Baugebiet) mit den damals festgesetzten Baugebietsveränderungen; abgesehen von den folgenden örtlichen Festlegungen a) bis d) sind Siedlungsgebietserweiterungen / Neueinzonungen ausgeschlossen.
2. Für die unter örtliche Festlegungen genannten neuen Siedlungsgebiete (Baugebiete) ist vor Festsetzung von Bauzonen mit Studien, Testplanungen oder Konzepten darzulegen, was vorzuziehen ist, um
 - die Gebiete mit dem Verkehrsnetz unter Priorisierung der öffentlichen Verkehrsmittel gut zu erschliessen und hochwertig zu bebauen;
 - Bebauungen landschaftsverträglich zu gestalten;
 - in den Gebieten eine ökologische Vernetzung zu gewährleisten, Natur- und Landschaftswerte und den Naherholungsraum zu sichern oder aufzuwerten sowie Erholungsnutzungen zu integrieren;
 - (soweit nötig) Qualitätsverbesserungen im bebauten Umfeld zu erzielen.

Im Weiteren

- ist die zukünftige landwirtschaftliche Nutzung zu klären; soweit möglich ist für betroffenes Landwirtschaftsgebiet Ersatz zu schaffen [Gebiete a) und d)];
- sind die ökologischen Rahmenbedingungen und die Ersatzansprüche für Landschafts- und Naturschutz festzulegen und die Auswirkungen auf die Grünflächenbilanz aufzuzeigen;
- sind das öffentliche Freiraumangebot und die Förderung der Naherholungsmöglichkeiten (Erhöhung des «Erlebniswertes») zu regeln;
- ist der vollwertige Ersatz von beanspruchten öffentlichen Sportplätzen und Freizeitanlagen festzulegen;
- hat ein Verkehrskonzept vorzuliegen;
- sind die Böden der potenziellen Baugebiete zusammen mit dem AUE auf ihren Schadstoffgehalt hin zu untersuchen.

Mit der Festsetzung von Bauzonen

- sind die Landschaftsräume als Landschaftsschutzzonen auszuscheiden [Gebiete a) und d)]; siehe auch NL 3.2 Landschaftsschutz];
- sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) in quantitativer und qualitativer Hinsicht wenn möglich gesamthaft zu kompensieren; der kantonale Mindestumfang an FFF darf nicht unterschritten werden [Gebiete a) und d)].

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Neues Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Koordinationsstand
a) Stadtrandentwicklung Basel Süd	Festsetzung*
b1) Gebiet Rheinäcker Basel	Festsetzung*
b2) Gebiet Rheinäcker Riehen	Vororientierung
c) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen)	Zwischenergebnis
d) Bischoffhöhe Riehen	Vororientierung

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Stadtrandentwicklung Basel Süd*

Im Landschaftsraum, der vorwiegend landwirtschaftlich genutzt wird (Fruchtfolgeflächen), befinden sich neben dem Vollzugszentrum Klosterfiechten das Freizeitgartenareal «Zu den drei Häusern» sowie der Bauernhof Klosterfiechten. Der nördlich anschliessende Siedlungsraum Bruderholz gilt als bevorzugtes, durchgrüntes Wohngebiet («Gartenstadt»). Waldgebiete, Grünzüge und Gärten bilden ein Mosaik der ökologischen Vernetzung. Das Gebiet an aussichtsreicher Südlage ist ein hervorragender Standort zur Erweiterung des in der Stadt besonders knappen Angebots an «Wohnen mit privatem Grün».

In der weiteren Planung ist stufengerecht zu beachten:

- Das Gebiet wird aus der Sicht des Landschaftsschutzes als «typische Landschaft» im Sinne von §3a NLG bezeichnet und fällt deshalb als schützenswertes Objekt in Betracht.
- Die Sicherung des umgebenden Landschaftsraumes umfasst die Gewährleistung des Blickes in die Landschaft, die Sicherung eines Korridors zur Vernetzung der Achse Bruderholzallee / IWB-Reservoir östlich der Freizeitgärten «Zu den drei Häusern».
- Betreffend Freizeitgärten siehe die Vorgaben in S4.2 Freizeitgärten.
- Aufgrund der in der Umgebung herrschenden geologischen Gegebenheiten sind vor der Ausscheidung von Bauzonen Vorabklärungen zu treffen, um mögliche Konflikte mit der Trinkwasserversorgung zu vermeiden.

b1) Gebiet Rheinäcker Basel*

Teilweise räumliche Überlagerung mit S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung / Schwerpunkte Wohnen an Randlagen / d2) Stadtrandentwicklung Ost

Das Gebiet in der Grünzone (Sport) und Landwirtschaftszone, in der sich heute nicht mehr zonenkonforme Freizeitgartenareale befinden, ist Teil der landschaftlichen und ökologischen Verbindung zwischen dem Landschaftspark Wiese und dem Rheinufer (Projekt «Regiobogen»), «grünes Vorland» der abgeschiedenen Überbauung Landauer, genutzt als – aus Sicht des Naturschutzes: strukturreiches – Freizeitgartenareal, gekennzeichnet durch benachbarte Ver-

* Anpassungsbedarf nach Ablehnung der Stadtrandentwicklungen Süd und Ost per Volksentscheid vom 28. September 2014

Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese»,
RRB vom 16. Januar 2001

Verlegung der Grenzacherstrasse:
M2.2 Kantonsstrassen

kehrsanlagen, durch ausgedehnte Sportnutzung von gesamtstädtischer Bedeutung (Rankhof) sowie durch die bestehende, räumlich isolierte Rheinacker-Überbauung, die durch eine Inwertsetzung des Gebietes für Wohnungsbau städtebaulich eingebunden werden kann. Das derzeit zu grossen Teilen für die Öffentlichkeit kaum zugängliche Gebiet an bester Rheinflage und in Nachbarschaft zum Landschaftspark Wiese birgt hervorragende Möglichkeiten für vielfältigen Wohnraum und neue, fluss- und landschaftsbezogene Naherholungsangebote («Wohnen am Rhein und beim Landschaftspark»).

Die Verlegung der Grenzacherstrasse (Richtplanvorhaben 1986, 1999 aus dem Richtplan gestrichen, 2009 wiederaufgenommen) wird zurzeit noch als Idee im Richtplan fortgeschrieben.

In der weiteren Planung ist stufengerecht zu beachten:

- Integration der ökologischen Funktionen des Biotopverbundes Regiobogen.
- Verbindung für die Naherholung bis an den Rhein.
- Bahngleisnutzungen klären; hinsichtlich Lärmemissionen der Bahn Massnahmen ergreifen.
- Städtebauliche Integration der Siedlung Rheinacker.
- Betreffend Freizeitgärten siehe die Vorgaben in S4.2 Freizeitgärten.

b2) Gebiet Rheinacker Riehen

Der Gebietsteil – genutzt für Freizeitgärten, die in ihrem Bestand für die nächsten 15 Jahre (ab 2012) grundsätzlich erhalten bleiben – ist im kommunalen Richtplan der Gemeinde Riehen weder als Baugebiet noch als strategische Reserve bezeichnet, wurde aber trotzdem als potenzielle Bauzone im Gemeinderat thematisiert; aus kommunaler Sicht stand noch bis 2009 (Gesamtrevision des kantonalen Richtplans) eine Nutzung für Gewerbe im Vordergrund. Langfristig ist das Gebiet als strategische Reserve (Richtplan Riehen) für eine moderate Bebauung im Blick zu behalten.

In der weiteren Planung ist stufengerecht zu beachten:

- Integration der ökologischen Funktionen des Biotopverbundes Regiobogen.
- Verbindung für die Naherholung bis an den Rhein.
- Für allfällige Gewerbestandorte sind Vorkehrungen zur räumlichen und gestalterischen Einpassung in die Gesamtentwicklung des Gebiets zu treffen.

c) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen)

Das Gebiet – wie das Gebiet Rheinacker ein nicht leicht erlebbarer Landschaftsraum, genutzt für Freizeitgärten, die in ihrem Bestand für die nächsten 15 Jahre (ab 2012) grundsätzlich erhalten bleiben – ist ebenfalls Teil des «Regiobogens», angegliedert an das Gebiet Niederholz. Es zeichnet sich durch die Nähe zu Naherholungs- und Sportgebieten aus. Aus Sicht des Naturschutzes sind die Freizeitgärten strukturreich und bieten Lebensraum für seltene und landesweit geschützte Arten.

Richtplan Riehen, 19. Aug. 2003

Die im Richtplan Riehen formulierten Absichten für dieses verkehrsgünstig gelegene Gebiet – strategische Reserve Siedlung, Teil des Gesamtkonzeptes Niederholz (Zentrumsentwicklung), Teil «der Prioritätsgebiete Arbeitsplätze» (Entwicklung nach innen), Teil des «Entwicklungs-

gebietes» Landschaft (unter anderem Aufwertung bestehender Lebensräume) – werden vom Regierungsrat unterstützt.

In der weiteren Planung ist stufengerecht zu beachten:

- Integration der ökologischen Funktionen des Biotopverbundes Regiobogen.
- Verbindung für die Naherholung bis an den Rhein.
- Öffentliche Sportanlagen gegebenenfalls reorganisieren, aber nicht reduzieren.
- Für allfällige Gewerbestandorte sind Vorkehrungen zur räumlichen und gestalterischen Einpassung in die Gesamtentwicklung des Gebiets zu treffen.

d) Bischoffhöhe Riehen

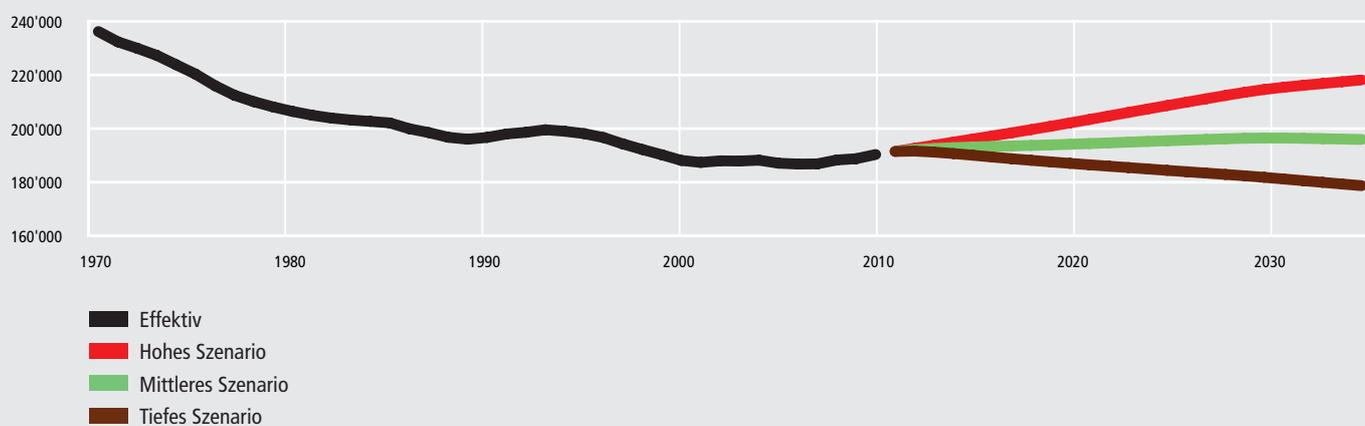
Für das landwirtschaftlich genutzte Gebiet Oberfeld, angrenzend an den Siedlungsraum Bischoffhöhe, wurde im gesamtrevidierten Richtplan (2009) die Möglichkeit formuliert, es könne ein bevorzugtes Wohngebiet in Höhenlage am Rande zum Landschaftsraum werden. Der Planungsanweisung an die Gemeinde Riehen (früher S 1.1 Ziff. 3), es sei entweder im Rahmen oder innert fünf Jahren nach Abschluss ihrer Zonenplanrevision zu prüfen, ob das Gebiet Oberfeld (optionaler Suchraum) als neues Siedlungsgebiet (Baugebiet) geeignet sei und, wenn ja, welcher Teil des Suchraumes als Siedlungsgebiet (Baugebiet) ausgeschieden werden könne, wurde 2012 nachgekommen. Das Siedlungsgebiet soll entlang der Strasse «Auf der Bischoffhöhe» um 4'863 m² ergänzt werden (ZPR Riehen, Entwurf 2012).

Da aufgrund der Annahme des Gegenvorschlags zur Familiengarteninitiative Riehen (2012) die Siedlungsgebietserweiterungen in den Gebieten Landauer und Rheinacker bis zur nächsten ZPR nicht neu festgelegt werden können, macht die 2009 formulierte Verknüpfung obsolet. Sämtliche Richtplaneinträge zum Oberfeld wurden deshalb gelöscht. Aus Sicht der Richtplanung ist allerdings die Einzonung entlang der Strasse «Auf der Bischoffhöhe» bis ans Ende der Strasse nach wie vor ein Erfordernis, das übergeordneten Erwägungen folgt:

- Erschliessung vorhanden;
- sinnvolle Ergänzung der Bauzone;
- Aussichtsschutz in diesem östlichen Bereich der Strasse «Auf der Bischoffhöhe» nicht spezieller als im westlichen;
- Bedarf an zusätzlichem Wohnraum.

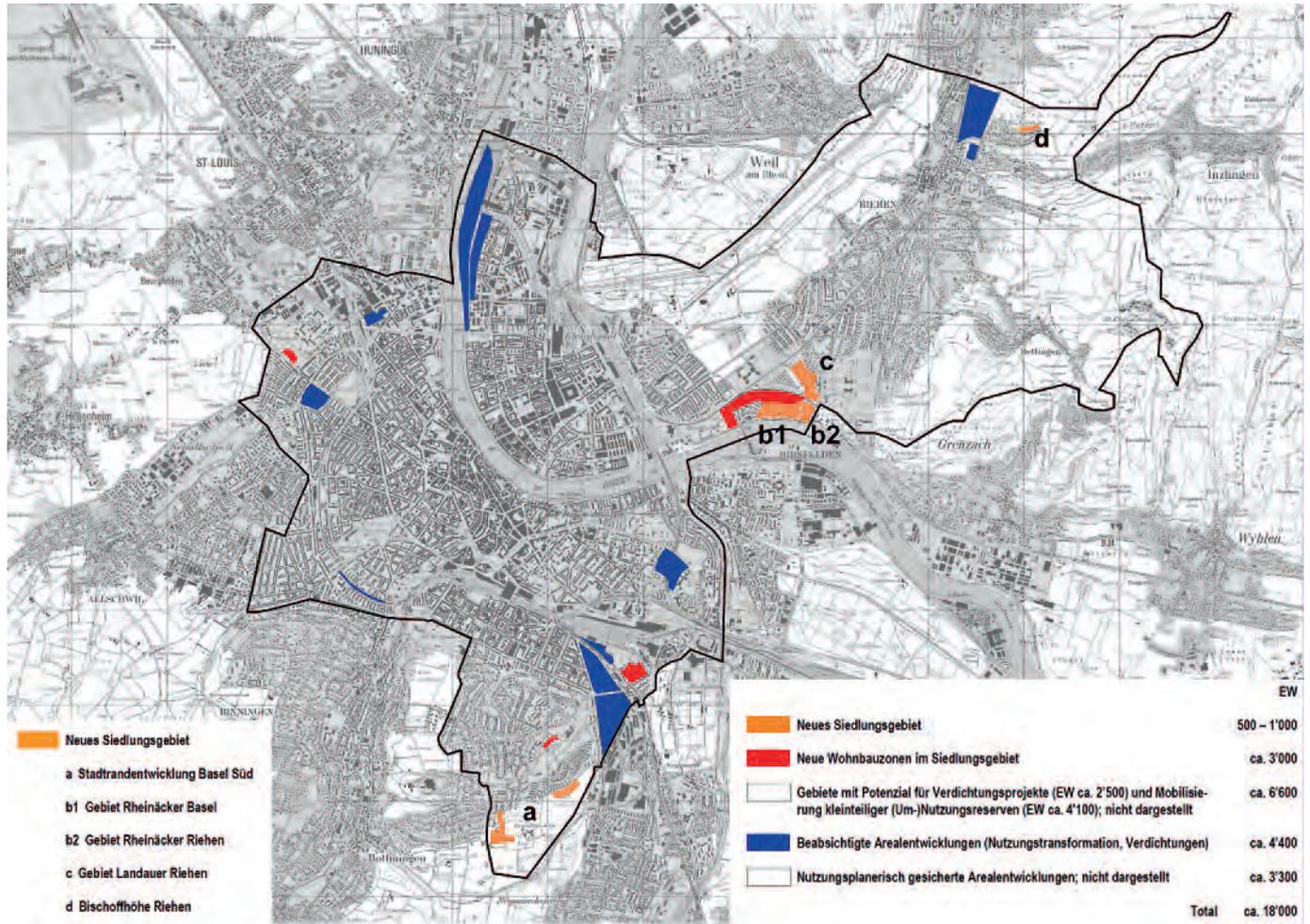
Bevölkerungsentwicklung des Kantons Basel-Stadt

Anzahl Personen



Darstellung auf der Grundlage der Abbildung 7 aus der Kantonalen Bevölkerungsprognose 2012 des Statistischen Amtes des Kantons Basel-Stadt
Aktuelle Daten: <http://www.statistik-bs.ch/publikationen/analysen/bevoelkerungsprognose>

Szenario «urbane Qualitätsmaximierung»



Kartendaten PK25 © 2004 Bundesamt für Landestopographie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773). – Karte: Planungsamt

* Anpassungsbedarf nach Ablehnung der Stadtrandentwicklungen Süd und Ost per Volksentscheid vom 28. September 2014

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

Zur Förderung der Standortattraktivität, Entwicklungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit von Basel(-Stadt) als Kernstadt eines Metropolitanraumes werden Teile im Siedlungsgebiet, die vorab zugunsten einer Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen sind, als «Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung» bezeichnet. Diese sind entsprechend der zukunftstauglichen, polyzentrischen Siedlungsstruktur von Basel-Stadt vornehmlich auf den öffentlichen Verkehr und optimal auf das Strassenverkehrsnetz auszurichten.

Die Schwerpunkte sind hinsichtlich der Stärkung der eigenen Identität unter Berücksichtigung historischer und kultureller Werte und Bestände zu entwickeln. Die hochwertige städtebauliche Qualität ist durch entsprechende Verfahren (Wettbewerbe), die Integration in das städtische Umfeld durch geeignete Projektorganisationen unter Beteiligung von Behörden, Unternehmen und Grundeigentümern zu sichern.

Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten (Bahnhöfe)

Den Bahnhöfen kommt siedlungsstrukturell heute schon eine hohe Bedeutung zu. Durch Optimierung der Verkehrs- und Umsteigebeziehungen – u. a. durch Sicherung der erforderlichen Flächen für Park and Rail (P+R), Bike and Rail (B+R) – sowie mittels Stärkung der Zentrenbildung kann ihre Drehscheibenfunktion gestärkt werden. Die Trennwirkung der Bahnhöfe zwischen Stadtteilen ist zu vermindern, die Aufenthaltsqualitäten und die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zur Innenstadt sind zu verbessern.

Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte (S-Bahn-Haltestellen)

Durch gute Integration der Haltestellen in das städtische Umfeld, vorteilhafte Wegebeziehungen, attraktive Ausgestaltung der Aussenräume und weitere Funktionsoptimierungen kann die S-Bahn als regionales Verkehrsnetz gestärkt und das Umfeld der Haltestellen für Siedlungsentwicklung gefördert werden.

Schwerpunkte Mischgebiete

Als «Schwerpunkte Mischgebiete» gelten Gebiete oder Infrastrukturf lächen an gut erschlossenen Lagen im Umfeld übergeordneter städtischer Erschliessungsachsen, die aufgrund ihrer zum Teil extensiven Nutzung das Potenzial aufweisen für eine sich gegenseitig stützende Entwicklung von Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit.

Begriff «Mischgebiete» s. Einleitung E3
Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

Schwerpunkte Wohnen

Die «Schwerpunkte Wohnen» ergänzen die bestehende Siedlungsstruktur; ihre Entwicklung ist abhängig von überörtlicher Koordination. Mit ihnen soll mit angemessenen Bebauungsdichten das ungenügende Angebot an grosszügigen Wohnungen an attraktiven Lagen verbessert werden – als ein Beitrag zur Stärkung der Wohnfunktion der Kernstadt. Den Freiräumen ist dabei eine hohe Bedeutung beizumessen.

Die «Schwerpunkte Wohnen an Randlagen» befinden sich im Übergangsbereich zu Grünräumen. Sie sind grösstenteils unbebaut, extensiv und monofunktional genutzt. Arealinterne Erschliessungen fehlen zumeist.

Die «Schwerpunkte Wohnen in Ergänzung zu Wohnquartieren» liegen verkehrsgünstig an Hauptverbindungsachsen. Die Nutzung ihrer Potenziale kann die Entwicklung der Quartiere und das Schaffen von neuem Wohnraum lokal stärken.

Regio-S-Bahn Herzstück

Insbesondere mit dem Vorhaben Regio-S-Bahn Herzstück würden die siedlungsstrukturellen Schwerpunkte besser verknüpft.

Strategie / ST

1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 11

Leitsätze

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 26, 27, 29, 34, 37, 40, 41, 42, 43, 44 und 61



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung sind so zu entwickeln, dass sie unter Wahrung historischer und kultureller Werte und Bestände zu hochwertigem Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum (u. a. mit Orientierung an der «2000-Watt-Gesellschaft») führen. Städtebauliche Qualität ist durch entsprechende Verfahren zu sichern, Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton lenkend partizipiert, oder durch Private Public Partnership zu verstärken.
2. a) Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten sind
 - als Drehscheiben mit wichtigen Verkehrsbeziehungen und attraktiven Mobilitätsangeboten bei gleichzeitiger Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten zu fördern;
 - hinsichtlich Fuss- und Veloverkehr an ihr Umfeld und an die Innenstadt optimal anzubinden und in ihrer Trennwirkung zwischen Quartieren zu mindern;
 - als wirtschaftliche Impulsgeber zu nutzen, indem ihre Zentrumsfunktionen gestärkt werden.b) *Entwicklung Badischer Bahnhof*: Der Badische Bahnhof ist durch Ausbildung der Zentrumsfunktion zu stärken. Dabei sind insbesondere die laufenden Planungen und Projekte im Umfeld des Badischen Bahnhofs zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.
3. Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte sind
 - funktionsgerecht in das Umfeld zu integrieren; dieses wiederum ist auf die Haltestellen mit ihren Verknüpfungspotenzialen (mit Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs) auszurichten, wobei Nutzungsart und -dichte der Areale in der näheren Umgebung zu überprüfen sind;
 - mit guten Wegebeziehungen und durchdachter Aussenraumgestaltung attraktiv zu machen.
4. Schwerpunkte Mischgebiete sind
 - mit Verdichtungen im Bereich wirtschaftlicher Aktivitäten und beispielhaften städtebaulichen Gestaltungen als integrale Stadtteile zu entwickeln; Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit sollen sich dabei gegenseitig unterstützen und durch Immissionen wenig beeinträchtigen;
 - in ihrem Potenzial durch ggf. höhere Bebauungsdichten, lokal variierende Nutzungsarten, optimale Arealerschliessungen, integrierte Versorgungsmöglichkeiten, Schaffen von Freiraumqualitäten sowie gute ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu steigern.
5. Schwerpunkte Wohnen sind
 - unter Beachtung angemessener Bebauungsdichten und der Freiraumqualitäten vorab für neuen Wohnraum zu nutzen;
 - sehr gut mit dem ÖV, mit dem Fuss- und Veloverkehr und angemessen mit dem motorisierten Individualverkehr zu erschliessen.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)	Koordinationsstand
---	--------------------

a) Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten (Bahnhöfe)	
---	--

a1) Bahnhof SBB	Ausgangslage*
a2) Badischer Bahnhof	Festsetzung
a3) Bahnhof St.Johann	Festsetzung

b) Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte	
---	--

b1) Dreispitz, S-Bahn-Haltestelle	Festsetzung
b2) Niederholz Riehen, S-Bahn-Haltestelle	Festsetzung
b3) Riehen Dorf, S-Bahn-Haltestelle	Festsetzung
b4) Stettenfeld, Riehen Nord, S-Bahn-Haltestelle	Zwischenergebnis

c) Schwerpunkte Mischgebiete	
-------------------------------------	--

c1a) Dreispitz	Festsetzung
c1b) Standort Bernoulli-Walkeweg	Festsetzung
c2) Gebiet Klybeckquai	Zwischenergebnis
Gebiet Westquai-Insel	Vororientierung
c3) Stettenfeld Riehen	Zwischenergebnis
c4) Niederholz Riehen	Zwischenergebnis

Option bei Verlagerung Hafengebäude	
--	--

c5) Gebiet Altrheinweg	Zwischenergebnis
------------------------	------------------

d) Schwerpunkte Wohnen	
-------------------------------	--

d1) Stadtrandentwicklung Nordwest	Festsetzung
d2) Stadtrandentwicklung Ost	Festsetzung**
d3) Spitalareal Felix Platter	Zwischenergebnis

* Siehe Erläuterung unter Einleitung E6 Stand der Koordination, Sonderfall S1.2, siedlungsstrukturelle Schwerpunkte

** Anpassungsbedarf nach Ablehnung der Stadtrandentwicklungen Süd und Ost per Volksentscheid vom 28. September 2014

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten (Bahnhöfe)

Die drei Bahnhofsgebiete befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien.

a1) Bahnhof SBB*

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

Unter den mangelhaften Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zur Innenstadt ist insbesondere die Achse Nauenstrasse / Heuwaage durch gestalterische und verkehrstechnische Massnahmen attraktiv zu machen.

a2) Badischer Bahnhof

Eine Strategiegruppe formuliert aufgrund der ermittelten Stärken und Schwächen des Bahnhofs und seines Umfeldes ein Entwicklungskonzept zur Ausbildung der Zentrumsfunktionen; dieses dient der Steuerung und Koordination der räumlichen Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds; dabei ist auch die Umfeldentwicklung im Hinblick auf die möglichen Erweiterungen [u. a. Regio-S-Bahn Herzstück] abzustimmen.

Das Entwicklungskonzept wird gemeinsam mit den relevanten Schlüsselakteuren (Bahnbetreiberin, Verwaltungsstellen) erarbeitet und berücksichtigt die Bedürfnisse weiterer betroffener Akteure (Anwohner, Arbeitende, Reisende, Unternehmen im Umfeld des Badischen Bahnhofs sowie Messebesucher). Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.

a3) Bahnhof St.Johann

Der Bahnhof weist durch die Lage im Quartier und durch die Nähe zu hochverdichteten Arbeitsplatzgebieten ein grosses Einzugsgebiet auf. Die Zentrenbildung (Quartierschwerpunkt im äusseren St.Johann) soll mit entsprechenden Nutzungsangeboten (sowohl für Wohnen als auch für das Gewerbe) unterstützt werden.

b) Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte

b1) Dreispitz, S-Bahn-Haltestelle

Im Hinblick auf das zu entwickelnde Gebiet Dreispitz soll das Umfeld der S-Bahn-Haltestelle einen optimalen Zugang bieten und Dienstleistungsunternehmen, Gewerbebetrieben und Anwohnern die Möglichkeit geben, sich in nächster Nähe zum ÖV anzusiedeln.

b2) Niederholz Riehen, S-Bahn-Haltestelle

Das Gesamtkonzept Niederholz koordiniert unter Einbezug der umliegenden neuen Baugebiete – Zusammenwirken von Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe – die angestrebte und durch die S-Bahn-Haltestelle Niederholz verstärkte Zentrumsentwicklung – unter Wahrung des Quartierbildes. (Ein erster Entwurf für einen Entwicklungsrichtplan Niederholz ging 2011 in die Vernehmlassung.)

* In diesem Richtplan wird der von SBB und BAV als «Basel SBB Personenbahnhof» benannte Bahnhof am Centralbahnplatz durchgehend als «Bahnhof SBB» bezeichnet. Es handelt sich dabei um die im Allgemeinverständnis der Baselstädter/innen verwurzelte Bezeichnung (s. z.B. den offiziellen Stadtplan).

Zusammenhang mit c3) Stettenfeld Riehen

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

Begriff «Mischgebiete» s. Einleitung E3
Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

Vgl. S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete,
f) Dreispitz

b3) Riehen Dorf, S-Bahn-Haltestelle

Neben der Aufwertung der S-Bahn-Haltestelle (mit guter Verknüpfung an den Bahnhof SBB) soll mit einem Entwicklungsrichtplan das Dorfzentrum Riehens aufgewertet werden. (Der Entwicklungsrichtplan wurde im Mai 2011 vom Regierungsrat genehmigt.)

b4) Stettenfeld, Riehen Nord, S-Bahn-Haltestelle

Gedacht wird an eine neue S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld Nord / Lörracherstrasse im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes Stettenfeld Riehen. Der Quartierentwicklungsplan Lörracherstrasse Riehen wurde im November 2011 vom Regierungsrat genehmigt.

c) Schwerpunkte Mischgebiete

c1a) Dreispitz

Das Gewerbe- und Industriearéal Dreispitz wird in seinen Entwicklungsgebieten (Schwerpunkt Mischgebiete) – entsprechend dem Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz (2006) und einem städtebaulichen Rahmenvertrag mit der Grundeigentümerin – innert der nächsten 25 Jahren zu einem urbanen Agglomerationsteil transformiert. In den bezeichneten Gebieten wird eine wesentliche Verdichtung angestrebt, geprägt von hoher städtebaulicher Qualität. Die Mischnutzung mit deutlichem Wohnanteil erlaubt Nutzungen für Arbeit, Kultur und Bildung. Im Bereich des Freilagers (Münchenstein) baut der Kanton Basel-Stadt die Hochschule für Gestaltung und Kunst (FHNW). Für die zusätzlichen Arbeitsplätze und Wohnungen sollen die ÖV-, Fuss- und Veloverkehrerschliessung verbessert sowie Grün- und Freiräume aufgewertet werden. Gleichzeitig ist die ökologische Qualität zu steigern.

Die Umsetzung erfolgt durch nutzungsplanerische Verfahren und begleitende Verträge, in enger Abstimmung mit den angrenzenden reinen Arbeitsgebieten.

c1b) Standort Bernoulli-Walkeweg

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

Kurz- bis mittelfristig werden die Flächen der angrenzenden BVB-Werkstätten durch Verlagerung frei, zudem besteht für die benachbarten Flächen der SBB hin zum Lokdepot am Walkeweg Planungsbedarf.

Das Potenzial dieses «untergeordneten siedlungsstrukturellen Schwerpunkts» in Verbindung mit den Verkehrsträgern am Dreispitz liegt in der Kombination von Wohn- und Arbeitsnutzungen mit einem deutlichen Fokus auf dem Wohnen und gewerblichen Arrondierungen an den stärker vom Lärm belasteten Rändern; um dieses Potenzial zu eruieren, sind qualitative städtebauliche Verfahren wie Ideenwettbewerbe u. ä. durchzuführen.

Die Umnutzung der Freizeitgärten kann dabei entsprechend den Vorgaben (s. S4.2 Freizeitgärten), die Umsetzung durch nutzungsplanerische Verfahren erfolgen. Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.

Zusammenhang mit c5) Gebiet Altrheinweg

c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel

Das bisher grösstenteils der Hafengewirtschaft dienende Gebiet soll in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Hafengewirtschaft in einen urbanen Stadtteil transformiert werden [s. Objektblatt S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land, (Teil Basel-Stadt)]. Die Areale des Klybeckquais und der Westquai-Insel sollen mit einer die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen berücksichtigenden Planung nutzungs- und wertschöpfungsintensiv entwickelt werden. Ziel ist ein von Störungen und Immissionen möglichst unbeeinträchtigt nebeneinander von verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit etc.) in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Hafengewirtschaft und mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen, die in den Entwicklungsprozess einzubeziehen sind. Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.

Zwingende Voraussetzung für die Ablösung der hafennahen Nutzungen bildet die rechtzeitige Verfügbarkeit von geeigneten Ersatzarealen. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Nutzung des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs für ein Hafenbecken 3 und für einen trimodalen Containerterminal Schiff-Bahn-Strasse. Zu einer angemessenen Erschliessung und zur optimalen Integration und Inwertsetzung der frei werdenden Areale ist darüber hinaus die vollständige Verlagerung des Hafenbahnhofs das Ziel (siehe Option c5). Bei fehlender Zielerreichung wären Nutzungen und Verdichtung grundsätzlich zu überprüfen.

Diese Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie ist – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – in Zusammenarbeit zwischen dem Bau- und Verkehrsdepartement, dem Departement für Wirtschaft Soziales und Umwelt, den Schweizerischen Rheinhäfen und mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr, Sektion Güterverkehr, zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt via die ordentlichen Planungsinstrumente und Verfahren.

Zusammenhang mit b4) Stettenfeld, Riehen Nord, S-Bahn-Haltestelle

c3) Stettenfeld Riehen

Das an Deutschland angrenzende Gebiet soll entwickelt werden; vorgesehen ist eine Mischnutzung von Arbeiten und Freizeit, wobei sich das Gebiet nur bedingt für Arbeitsnutzungen eignet. Allenfalls bietet es sich für ein Modellquartier im Sinne der «2000-Watt-Gesellschaft» an. Neben den städtebaulichen sollen auch die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten des Gebietes an Wert gewinnen, indem Erholungs- und Freiräume mit den umliegenden Naturräumen vernetzt werden. Der Soverän hat im 2009 einen Planungskredit abgelehnt. Im Rahmen der Zonenplanrevision Riehen soll in einem zweistufigen Nutzungsplanverfahren die weitere Entwicklung festgelegt werden.

c4) Niederholz Riehen

Das bereits optimal an den ÖV angeschlossene Quartier verfügt über eine eigene Infrastruktur (Verkaufsflächen, Poststelle), die mit der hohen Wohnqualität das Quartier insbesondere für Familien attraktiv macht. Räume für die Zentrumsnutzung sollen gesichert, die neue S-Bahn-Haltestelle Niederholz Riehen soll gut an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden werden. Um das Quartierbild zu wahren, soll eine ortsbezogene Differenzierung der Geschosshöhen und der angestrebten Wohntypen (Eigentums- / Mietwohnungsbau)

gesichert werden. Im Zusammenhang mit der Planung ist langfristig das Gebiet Landauer als strategische Reserve (Richtplan Riehen) für eine moderate Bebauung im Blick zu behalten. (Ein erster Entwurf für einen Entwicklungsrichtplan Niederholz ging 2011 in die Vernehmlassung.)

Als Schwerpunkt Mischgebiet, Option bei Verlagerung Hafengebäude, gilt:

c5) Gebiet Altrheinweg

Zusammenhang mit c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel

Das heutige Gebiet des Hafengebäudes, angrenzend zum Klybeckquai, soll einer Erweiterung des bestehenden Klybeck-Quartiers dienen (in Abstimmung mit der Entwicklung der Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel, s. c2). Dabei steht eine zukünftige Wohnnutzung im Vordergrund.

Ziel ist es, das Quartier in Richtung Wasser zu entwickeln.

Erst durch die Verlagerung der Anlagen des heutigen Hafengebäudes sowie durch emissionsmindernde Massnahmen an den Anlagen der chemischen Industrie auf gegenüberliegender französischer Seite kann das Quartier von Immissionen wesentlich entlastet werden.

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

Bei der Ausgestaltung der Erweiterung des Klybeckquartiers ist die Bevölkerung in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.

Diese Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie ist – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – in Zusammenarbeit zwischen dem Bau- und Verkehrsdepartement, dem Departement für Wirtschaft Soziales und Umwelt, den Schweizerischen Rheinhäfen und mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr, Sektion Güterverkehr, zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt via die ordentlichen Planungsinstrumente und Verfahren.

d) Schwerpunkte Wohnen

Unterschieden werden Gebiete an Randlagen des Siedlungsgebietes und Gebiete, die bestehende Wohnquartiere ergänzen.

Für die Potenziale attraktiver Wohnlagen sind angemessene Bebauungsdichten vorzusehen und die Aussenraumqualitäten mit Bezug zu den Grün- und Freiräumen zu stärken. In den Randlagen des Siedlungsgebietes ist die Einbettung der Bauten in das Landschaftsbild zu beachten, um die Attraktivität des Gesamttraumes nicht zu beeinträchtigen.

S4.2 Freizeitgärten

Teilweise räumliche Überlagerung mit S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet),
b1) Gebiet Rheinacker Basel

S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild) a) Felix Platter-Spital

Schwerpunkte Wohnen an Randlagen:

d1) Stadtrandentwicklung Nordwest

Das am nordwestlichen Stadtrand zu Frankreich gelegene Gebiet ist durch ein Konglomerat unterschiedlicher Nutzungen geprägt, die sich städtebaulich und funktionell kaum aufeinander beziehen («Rückseitencharakter» zur Landesgrenze).

Eine zusammenhängende städtebauliche Gestaltung und eine Nutzung der geplanten Naherholungsmöglichkeiten jenseits der Landesgrenze (im künftigen Agglomerationsquartier und TEB-Landschaftspark Nordwest) erfordert die grenzüberschreitende Aufwertung und Vernetzung des Gebiets. In Abstimmung mit dem Gegenvorschlag zur Familiengarteninitiative ist ein erster Siedlungsbaustein an der bestens mit dem ÖV erschlossenen Burgfelderstrasse und eine durchgehende, öffentliche Freiraumverbindung aus der Stadt in den künftigen Landschaftspark Nordwest zu ermöglichen. Für die Umnutzung von Freizeitgärten siehe die Vorgaben in S 4.2 Freizeitgärten

d2) Stadtrandentwicklung Ost

Unter der Präferenz von Wohnen mit Bezug zum Rhein sind die Potenziale und Synergienmöglichkeiten mit Sport- und Naherholungsmöglichkeiten in den nachfolgenden Planungsstufen stufengerecht zu vertiefen und qualitätssichernde Verfahren durchzuführen. Für die Nutzungen im Umfeld (Sport, Naherholung, Freizeitgärten und ökologische Vernetzung) sind in sorgfältiger Abstimmung aller Ansprüche die notwendigen Räume zu sichern und die Massnahmen mit der Gesamtentwicklung des Gebiets abzustimmen.

Schwerpunkte Wohnen in Ergänzung zu Wohnquartieren:

d3) Spitalareal Felix Platter

Der Ersatzneubau für das Felix Platter-Spital wird auf dem bisherigen Areal errichtet, wobei der Neubau auf einem Teil des Areals konzentriert wird. Der dadurch frei werdende Teil des Areals soll umgezont und für Wohnzwecke genutzt werden. Ein Entwicklungskonzept soll zu qualitätssichernden Verfahren führen.

S1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)

Die Städte Huningue (F), Weil am Rhein (D) und Basel vereinbarten am 25. September 2012, das Basler Hafenaerial zusammen mit den angrenzenden Gebieten entlang des Rheins – ein Bereich in der Umgebung des Dreiländerecks zwischen der Dreirosenbrücke und der Palmrainbrücke mit einem Umfang von rund 175 Hektaren – als «3Land» zu entwickeln.

Dieses grenzüberschreitende Stadtbauvorhaben – abgestimmt auf die Weiterführung der bisherigen Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel (s. M 5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe und M 6.1 Güterverkehrslogistik) – gilt aus Sicht des Kantons Basel-Stadt als ein zukunftsorientiertes siedlungsstrukturelles Schwerpunktgebiet. Dieses soll zu einer urbanen, differenzierten Teilstadt innerhalb der trinationalen Agglomeration entwickelt werden, womit die realen Wachstumschancen der trinationalen Metropole konkrete Gestalt finden (Raum für total 10'000 neue Einwohner/innen und total 10'000 neue Arbeitsplätze bzw. 3'500 neue Einwohner/innen und 3'500 neue Arbeitsplätze in BS). Gleichzeitig wird die Verkehrserschliessung beim öffentlichen und beim Fuss- und Veloverkehr wesentlich verbessert, unter anderem mit einer Tramlinie über eine neue Rheinbrücke.

Durch eine gut strukturierte und gut kommunizierte Entwicklungsplanung und durch eine schrittweise Umsetzung können mit dem Vorhaben sowohl nachhaltige als auch langfristig attraktive, städtebaulich, wirtschaftlich, sozial und ökologisch wegweisende Siedlungsgebiete mit hoher Qualität entwickelt werden (Zusammenhang mit den Gebieten Klybeckquai / Westquai-Insel und Altrheinweg, s. S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung).

Die gemeinsamen, trinationalen Zielsetzungen für das Projekt «3Land» werden in einer Planungsvereinbarung festgehalten. Sie sind nachstehend unter «Massnahmen / Details. a) Zielsetzungen» aufgeführt.

Voraussetzung für das Erreichen der Ziele ist die Berücksichtigung und Integration

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

Der auch in Basel-Stadt geltenden Maxime der schweizerischen Raumplanung, die «Verdichtung nach innen» zu fördern, wird – in Abstimmung mit der Hafengewirtschaft – durch schrittweise Inanspruchnahme von zur Konversion geeigneten Gebieten der Hafengebiete entsprochen.

Strategie / ST

1 bis 11

Leitsätze

1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 33, 35, 36, 37, 41, 43, 46, 58



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen von Vereinbarungen, die er mit Hünig (F) und Weil am Rhein (D) trifft, und im Hinblick auf das Erfordernis, Raum für Einwohner und Arbeitsplätze zu schaffen, darauf hin, dass das grenzüberschreitende Vorhaben «Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)» in Form eines zukunftsorientierten Stadtteils der trinationalen Metropole konkretisiert wird.
2. Die gemeinsamen Zielsetzungen für das Projekt «3Land» werden in einer Vereinbarung festgehalten.
3. Alle Entwicklungsschritte sind sowohl planerisch (TEB, Agglomerationsprogramm, Richt- und Entwicklungsplanungen aller beteiligten Gebietskörperschaften, Güterverkehrsplanung des Bundesamtes für Verkehr) als auch hinsichtlich der Konkretisierung (Einbindung der Bevölkerung, der Grundeigentümer bzw. der Vertretungsberechtigten, der Vertreter der betroffenen Wirtschaftszweige) sorgfältig abzusichern; sie erfolgen in trinationaler Abstimmung und mit trinationalem Kostenteiler.
4. Als konzeptionelle Grundlage dient ein grenzüberschreitend abgestimmter «trinationaler Masterplan», der zeitlich und räumlich bedingte Änderungen aufnehmen kann; seine Anpassungen unterliegen der jeweiligen grenzüberschreitenden Abstimmung. Die Inhalte des trinationalen Masterplans fliessen in einen Stadtteilentwicklungsplan ein, der parallel dazu erarbeitet wird. Die Anforderungen seitens des Kantons Basel-Stadt fliessen rückwirkend in den trinationalen Masterplan ein.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss Abgrenzungen in Richtplankarte.

Massnahmen / Details

a) Zielsetzungen

Die Planungspartner verfolgen insbesondere folgende Entwicklungsziele unter inhaltlichen Gesichtspunkten:

- a) die Transformation hin zu einer urbanen Teilstadt, wobei die Transformationsprozesse städtebaulich exemplarisch sind,
- b) eine Verantwortung gegenüber Gesellschaft und Umwelt, die Abstimmung mit der Hafengewirtschaft sowie die Berücksichtigung historischer und kultureller Bestände,
- c) die Entwicklung nach innen mit einer gebietsspezifischen baulichen Verdichtung,
- d) eine Öffnung von grossen, monofunktional genutzten, abgeschlossenen Arealen mit einer neuen, engmaschigeren Erschliessungsstruktur,
- e) die Ansiedlung von Wohnen an dafür geeigneten Orten, von höherwertigen Arbeitsnutzungen mit zusätzlichen Arbeitsplätzen sowie von Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung und hohem öffentlichen Interesse,
- f) eine vielfältige Durchmischung der neuen Nutzungen mit integrierten Infrastrukturen und Versorgungsmöglichkeiten, so dass keine gesellschaftliche Segregation gegenüber den bestehenden Wohn- und Arbeitsnutzungen entsteht,
- g) die Zugänglichkeit und Durchgängigkeit der Rheinufer,
- h) die Schaffung von mehr Grün- und Freiräumen für die Bevölkerung von hoher Qualität,
- i) die Wahrung wertvoller Naturräume, vorrangig des Rheins als zentralen Freiraum,
- j) bessere grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen, so dass das Gebiet – dem jeweiligen Entwicklungsstand entsprechend – sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar ist
- k) eine Gesamtverkehrsstrategie mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr, welche einer proportionalen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur baulichen Entwicklung entgegenwirkt,
- l) die umweltschonende Umsetzung des Transformationsprozesses, wobei die Entwicklung dann als umweltschonend eingestuft werden kann, wenn trotz intensiverer Nutzung die Umweltbelastung innerhalb des Perimeters gleichbleibend oder abnehmend ist,
- m) einen Gesamtenergieverbrauch, der den Verbrauch extern bezogener Energie soweit möglich minimiert,
- n) die Umsetzung der Planung unter für alle Parteien wirtschaftlich tragbaren Rahmenbedingungen, wobei die Finanzierung der Transformation vor allem durch neue Nutzungen erfolgen soll.

Zudem verfolgen die Planungspartner folgende Entwicklungsziele unter prozessualen Gesichtspunkten:

- o) die Gestaltung und das Verständnis der Entwicklung als langfristigen Transformationsprozess,
- p) eine Planung, die partnerschaftlich und grenzüberschreitend erfolgt. Sie stellt einen Prozess des gemeinsamen Lernens, Kommunizierens und Kooperierens dar,

- q) der gegenseitige Einbezug bei der Umsetzung in jeweilige länderspezifische Planungsinstrumente,
- r) die gegenseitige Information zu allen weiteren betroffenen Projekten in räumlichem oder funktionalem Zusammenhang sowie die gegenseitige Abstimmung beim Bedarf einer inhaltlichen oder prozessualen Koordination,
- s) die Sicherung der Finanzierung für die öffentlichen Infrastrukturen und deren Betrieb durch die jeweils zuständigen Projektpartner,
- t) die nutzungsplanerische Sicherung der Zielsetzungen und die Sicherung der Interessen der öffentlichen Hand bei der Realisation von Projekten (z. B. Public Private Partnership),
- u) den Einbezug aller relevanter Interessen und der Öffentlichkeit – insbesondere der umliegenden Quartiere – in geeigneter Form,
- v) die gemeinsame Kommunikation nach aussen.

b) Planungen und Entwicklungen

Huningue

Der Süden von Huningue hat Potenzial für ein neues Quartier für Arbeiten und Wohnen auf dem Gebiet von bestehenden Produktionsstätten und Brachen. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern soll dieses Potenzial definiert und in Etappen aktiviert werden. Die Stadt Huningue möchte im Norden – auf Gebiet des bestehenden Hafens – ein neues Eco-Quartier direkt am Rhein entwickeln. Die Planungen des «trinationalen Masterplans» werden von Huningue durch Instrumente auf kommunaler und regionaler Ebene umgesetzt: Der SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) integriert die vorgesehene Brücke über den Rhein, während die Ergebnisse des Masterplans in der städtischen Nutzungsplanung PLU (Plan local d'urbanisme) übernommen werden sollen.

Weil am Rhein

Mit dem Projekt 3Land will die Stadt Weil am Rhein im Stadtteil Friedlingen «Weil an den Rhein» bringen, indem der bestehende Hafen- und Gewerbestandort schrittweise nachverdichtet, urbanisiert und attraktiver gestaltet wird. Die Stadt erarbeitet auf der Basis des zu erarbeitenden Masterplans einen sogenannten «Rahmenplan» unter Beteiligung von Politik und Bürgerschaft, der Eigentümer und der Hafenwirtschaft.

Basel-Stadt

Im Zentrum der baselstädtischen Planung steht die zukünftige Nutzung von Klybeckquai und Westquai-Insel im Sinne der 2010 vorgestellten Hafen- und Stadtentwicklung. Die Ergebnisse des trinationalen Masterplans fließen in einen Stadtteilrichtplan (oder in ein Stadtteilentwicklungskonzept) Basel-Nord ein, der oder das der Mitwirkung durch die Bevölkerung unterliegt (Planaufgabe).

Voraussetzung für die Umsetzung ist die Realisierung folgender drei Vorhaben:

1. Verlagerung der Containerumschlagsnutzung am Westquai in einen neuen Containerterminal auf dem Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs. Für die Trimodalität des Terminals wird ein neues Hafenbecken an das bestehende Hafenbecken 2 angeschlossen.
2. Die Verlagerung der Recyclinglogistik und weiterer Hafennutzungen vom Westquai an andere Standorte.
3. Die angestrebte vollständige Verlagerung des Hafenbahnhofs (Anlagen südlich der Wiese) zum ehemaligen Badischen Rangierbahnhof unter Gewährleistung einer bahnbetrieblich effizienten Erschliessung der Hafenkerngebiete am Hafenbecken 2 und am Ostquai. Dabei ist grundsätzlich festzuhalten, dass die Hafenwirtschaft auch in Zukunft auf eine voll funktionsfähige Hafenbahn-Anlage angewiesen sein wird. Neben Optionen zur Reduktion des Hafenbahnhofs und der mittelfristigen Teilverlagerung liegt eine erste Studie vor, die die Möglichkeit zur vollständigen Verlegung des Hafenbahnhofs aufzeigt. Die Art der Entwicklung der Klybeckinsel für Wohn- und Gewerbe Zwecke wird damit auch davon abhängen, ob und, wenn ja, in welchem Ausmass die Hafenbahn-Funktionen verlegt werden können. [s. S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, c2) und c5)]

S 1.4 Vertikale Verdichtung

Grundlagen

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

S 1.5 Hochhäuser

Im strategischen Entscheid ST 4 zum Thema «Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner» ist zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen und für zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner auch das Potenzial «punktueller Wachstum in die Höhe» genannt. Flankierend dazu wird im strategischen Entscheid ST5 zusätzlich postuliert, dass «städtebaulich geeignete Wohngebiete unter Wahrung der Massstäblichkeit mit hohen Gebäuden ergänzt» werden.

Auch wenn je nach Gebiet dieses Potenzial in eins fallen kann mit der optimalen Lage für ein Hochhaus (s. S 1.5 Hochhäuser), handelt es sich bei den Gebieten der vertikalen Verdichtung nicht etwa um Hochhausgebiete im Sinn des Hochhauskonzepts, sondern um Orte in Basel, an denen zugunsten der Erweiterung des städtischen Wohnraumangebots sowie zur allfälligen Erweiterung des Angebots an Arbeitsflächen eine bauliche Verdichtung über die jeweils etablierten städtebaulichen Strukturen hinaus sinnvoll und eine Abweichung von der in den Grundzonen definierten Höhenbeschränkung erforderlich ist.

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

Um im Sinne der Richtplanstrategie der urbanen Qualitätsmaximierung eine hochwertige und stadtverträgliche Verdichtung zu gewährleisten, sind deshalb im Zusammenhang mit Massnahmen der vertikalen Verdichtung qualitätssichernde Verfahren durchzuführen. Diese sollen die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext sichern und die Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung ausloten. Die Umsetzung der Potenziale erfolgt in der Regel einzelfallweise im Rahmen der Nutzungsplanung, durch die Festsetzung von Bebauungsplänen, die den übergeordneten städtebaulichen Kontext berücksichtigen.

Strategie / ST

1, 4 und 7

Leitsätze

1, 2, 5, 6, 8, 9, 14, 15, 17 und 33



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

Der Kanton nutzt die sich bietenden Gelegenheiten, um in der Stadt Basel mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und ggf. Arbeitsraum zu schaffen.

Damit eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung gewährleistet ist, erfolgen Massnahmen der vertikalen baulichen Verdichtung, die über die prägenden städtebaulichen Strukturen hinaus gehen, nur in geeigneten und mit stadtgerechten Verkehr gut erschlossenen Gebieten und auf der Grundlage qualitätssichernder Verfahren. Diese Verfahren sollen insbesondere die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gewährleisten, den nötigen Freiraum sichern und Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung schaffen. Diese städtebaulichen Anliegen sind in der Regel über Bebauungspläne zu sichern.

S1.5 Hochhäuser

Grundlagen

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

Hochhäuser

Zu Hochhäusern enthält das Bau- und Planungsgesetz keine Bestimmungen. Ausgehend von den Brandschutznormen gelten gemeinhin Bauten, deren Traufhöhe mehr als 25 Meter beträgt bzw. deren oberstes Geschoss mehr als 22 Meter über dem gewachsenen Terrain liegt, als Hochhäuser. Im Richtplan wird der Begriff Hochhäuser somit für sämtliche Gebäude und Gebäudekomplexe, die mehr als 25 Meter Höhe aufweisen, verwendet.

Die Bewilligung eines Hochhauses setzt im Kanton Basel-Stadt einen Bebauungsplan voraus. Ausgenommen davon sind Hochhäuser bis zu einer Höhe von 40 Metern in der Industriezone. Höhenbeschränkungen ergeben sich im Übrigen durch die An- und Abflugbereiche des EuroAirports.

Hochhäuser sind bedeutende städtebauliche Objekte. An sie werden im Vergleich zur Regelbauweise erhöhte Anforderungen gestellt. Bei der Planung sind die im Hochhauskonzept aus dem Jahre 2010 («Hochhäuser in Basel») formulierten städtebaulichen Prinzipien und Anforderungen zu berücksichtigen, insbesondere sind zur Ermittlung der städtebaulichen Lösung Varianzverfahren durchzuführen.

In Zusammenhang mit der Planung von Hochhäusern wird eine gesetzliche Verankerung der Verfahrensanforderungen angestrebt.

ST1 / ST4 / ST5 / ST7 / S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet) / S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Sinn und Zweck von Hochhäusern

Hochhäuser prägen seit Jahrzehnten als städtebaulich markante Gebäude – zusammen mit Industrie- und Sakralbauten – den Stadthorizont von Basel. Ihre Bedeutung hat zugenommen – vor allem aufgrund der international ausgerichteten Metropolitanisierung, insbesondere im Zusammenhang mit der Konzentration und Standortoptimierung von global tätigen Firmen (Novartis, Hoffmann-La Roche, Messe Schweiz). Bezüglich Wohnen gewinnt das Hochhaus zunehmend an Attraktivität.

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

S1.4. Vertikale Verdichtung

Hochhäuser üben wichtige städtebauliche, ästhetische und symbolische Funktionen aus. Sie können in Gebieten, die als Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung oder als stark frequentierte Orte gelten, in gesteigertem Mass die Zentrumsbildung und dadurch die Strukturierung des Siedlungsgebietes unterstützen; mit ihnen können generell die Räume, speziell die Gleis-, Fluss- und Strassenverläufe, neu akzentuiert werden. Hochhäuser geben expandierenden Firmen den nötigen Spielraum für ihre Entwicklungen und sind dadurch Symbole einer dynamischen gesellschaftlichen, insbesondere wirtschaftlichen Entwicklung. Bei guter Aussichtslage erweitern Hochhäuser das städtische Angebot an differenziertem Wohnraum. Bei überzeugender Gestaltung und integrierter Funktionalität erhöhen Hochhäuser die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Wohnort und die Attraktivität der Stadt für Besucher (Wahrzeichen).

Bau- und Planungsgesetz, kantonaler Richtplan,
Varianzverfahren, Bebauungsplan

Schattenwurf durch Hochhäuser

Von massgebender Bedeutung für die Positionierung und Höhenbestimmung eines Hochhauses ist der Schattenwurf auf Nachbarliegenschaften mit Wohnnutzung. Hier gelten zum Schutz der Wohnqualität restriktive Bestimmungen. Der Schattenwurf wird nach gängiger Praxis auf der Grundlage der Regel des so genannten 2-Stunden-Schattens bei mittlerem Sonnenstand errechnet; im BPG fehlt eine gesetzliche Verankerung dieser langjährigen Praxis. Um die Rechtsunsicherheiten auszuräumen, soll der 2-Stunden-Schatten gesetzlich geregelt werden.

Konzept für Hochhäuser («Hochhäuser in Basel»)

Neben den gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen gilt das Konzept für Hochhäuser («Hochhäuser in Basel») als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben. Das Konzept dient zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklungsziele und der übergeordneten kantonalen Interessen.

Die Karte «Hochhäuser» mit der Legende auf Seite 62 gilt als orientierende Grundlage für die Planung von Hochhäusern.

Auf der Karte werden auf Basis des Hochhauskonzepts «Hochhäuser in Basel» (2010) folgende Gebiete für Hochhäuser unterschieden:

- geeignete Gebiete
- potenziell geeignete Gebiete

Strategie / ST

1, 4 und 7

Leitsätze

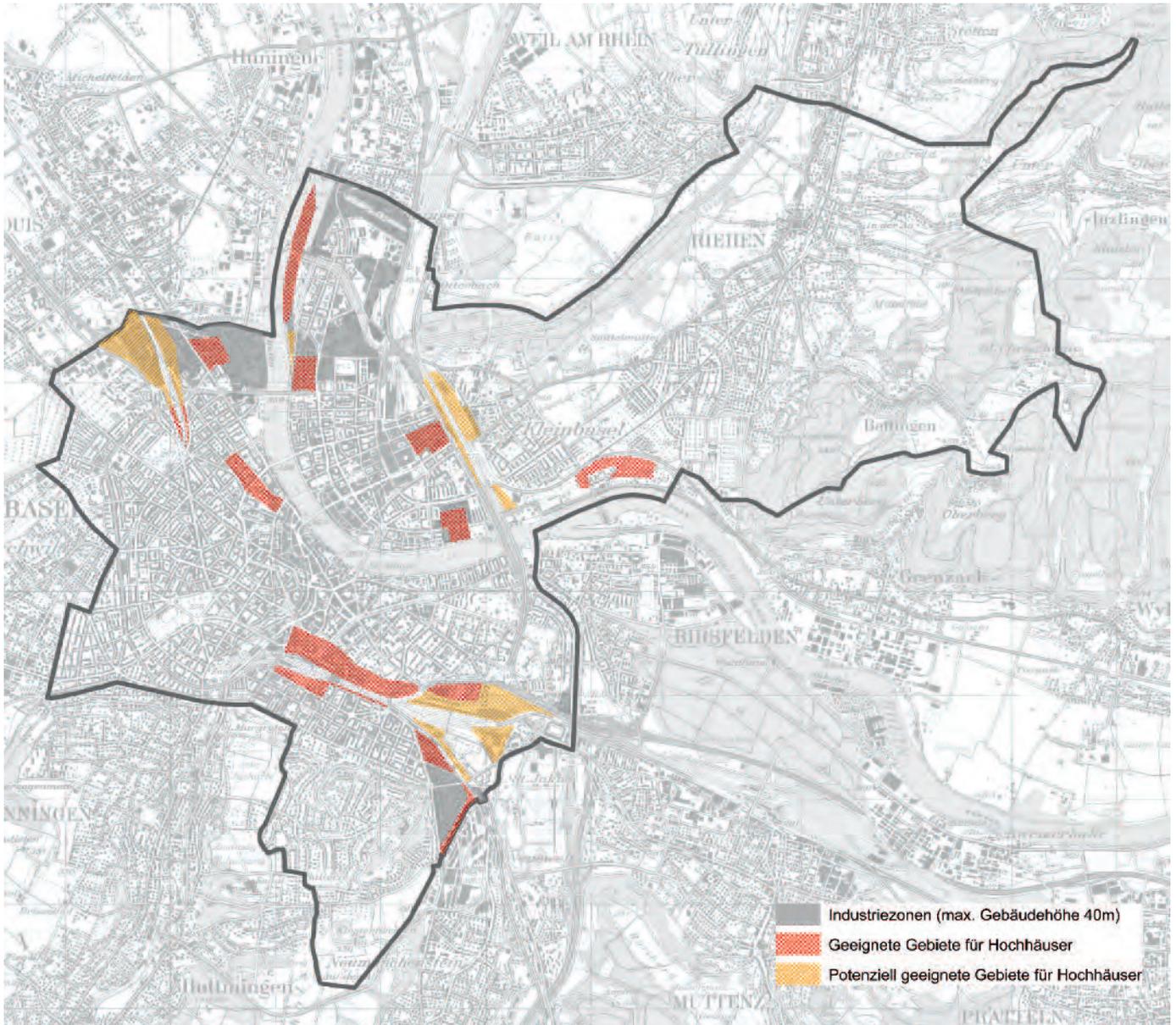
1, 2, 5, 6, 8, 9, 14, 15, 17 und 33



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Als Hochhäuser gelten Gebäude, deren Höhe 25 Meter überschreitet.
2. Hochhäuser bedingen einen Bebauungsplan; ausgenommen davon sind Gebäude bis zu einer Höhe von 40 Metern in der Industriezone.
3. Im Rahmen von Planungen für Hochhäuser ist der Umgang mit der städtebaulichen Situation zu klären und darzulegen; dabei sind die Hindernisbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirports von 1989 zu beachten.
4. a) Die Bewilligung eines Hochhauses setzt ein Varianzverfahren unter Beteiligung der zuständigen Instanzen des Kantons voraus. Neben der Eignung des Standortes in städtebaulicher Hinsicht, der hohen Qualität der Baute in ihrer Erscheinungsform und neben der Minimierung des Schattenwurfs auf Nachbarliegenschaften durch gute Positionierung ist darauf zu achten, dass Hochhäuser
 - mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erreichbar und mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen sind;
 - im Einzugsbereich von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen oder entlang von Hauptverbindungsachsen liegen;
 - den historischen, geschützten Gebäudebestand berücksichtigen;
 - innovative technologische Lösungen integrieren (Energieeffizienz/-produktion, Bauökologie);
 - keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen (indem u.a. die Belange des Vogelschutzes beachtet und die klimatischen Auswirkungen dargelegt sind);
 - gegebenenfalls zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglichen und die naturräumliche Vernetzung unterstützen.b) Bei der Bewilligung von Hochhausbauten sind die Hindernisbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirports von 1989 zu beachten.
5. Das vom Kanton im Rahmen der Zonenplanrevision Basel erstellte Konzept für Hochhäuser («Hochhäuser in Basel») gilt als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben. Die Grundlage wird im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren angepasst.
6. In Bezug auf die Planung von Hochhäusern sind dem Grossen Rat folgende ergänzende Bestimmungen des Bau- und Planungsgesetzes zu beantragen:
 - Zur Stärkung der Planungssicherheit sind die Verfahrensanforderungen für die Planung von Hochhäusern zu präzisieren.
 - Um die Rechtssicherheit herzustellen, ist der 2-Stunden-Schatten für Hochhäuser gesetzlich zu verankern.

Hochhäuser



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

NL3.2 Landschaftsschutz
 NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore
 S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet
 (Baugebiet)

S1.6 Siedlungsgliedernde Freiräume

Ergänzend zu den Landschaftsschutzgebieten sind im Richtplan «siedlungsgliedernde Freiräume» definiert. Ziel dabei ist, ökologische Korridore zu sichern, Siedlungsgrenzen zu strukturieren, heute noch erlebbare Freiräume zwischen Siedlungsgebietsteilen vom Siedlungsdruck zu entlasten sowie landschaftsästhetische und lufthygienische Funktionen zu erfüllen.

Siedlungsgliedernde Freiräume wurden im Richtplan von 1986 als «Siedlungstrenngürtel» (Koordinationsstand Vororientierung) definiert, grossräumig und grenzüberschreitend angelegt. Ein beträchtlicher Teil dieses Vorhabens von 1986 wird jetzt via Landschaftsschutz gesichert (s. NL 3.2 Landschaftsschutz).

Strategie / ST

2 und 10

Leitsätze

3, 15, 28, 35, 37 und 38



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die siedlungsgliedernden Freiräume dienen der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung, der landschaftlichen Entwicklung und der ökologischen Vernetzung.
2. Für Bauten und Anlagen innerhalb siedlungsgliedernder Freiräume sind die Zielsetzungen gemäss Ziff. 1 zu berücksichtigen.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a) Gebiet Bäumlhof / Landauer / Rheinacker	Festsetzung
b) Gebiet Riehen – Bettingen	Festsetzung
c) Korridor Stettenfeld	Zwischenergebnis
d) Korridor Zolli	Festsetzung

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Gebiet Bäumlhof / Landauer / Rheinäcker

Die Freiflächen sind – im Zusammenspiel mit der beabsichtigten baulichen und landschaftlichen Entwicklung im Bereich Rheinäcker (s. Basisratschlag Zonenplanrevision Basel vom 15. Mai 2012) – als Erholungsraum und Grünzäsur zwischen Basel und Riehen, als Teil des Regiobogens sowie als ökologischer Korridor zwischen dem Landschaftspark Wiese und dem Rheinufer zu fördern. Die Freiflächen sind – unter Berücksichtigung der anderen raumrelevanten Interessen – ökologisch und gestalterisch aufzuwerten.

b) Gebiet Riehen – Bettingen

Dieser wenig bebaute Korridor bildet eine wichtige Grünzäsur zwischen den Gemeinden Riehen und Bettingen, die als ökologische Verbindungsachse zwischen dem Waldgebiet auf dem Ausserberg, dem Landwirtschaftsgebiet Mittelberg und dem Erholungsraum Wenkenpark wirkt.

c) Korridor Stettenfeld

Durch die Siedlungsentwicklung und nahe Grenzbebauung auf Lörracher Seite von Bedeutung: Korridor zwischen Stettenfeld (Mischgebiet), Oberfeld und Maienbühl. Der siedlungsgliedernde Freiraum entlang der Landesgrenze soll im Sinne des Trinationalen Eurodistricts ein siedlungsverbindender Freiraum werden, der sowohl Raum bietet für Freizeitanlagen als auch ökologische Funktionen erfüllt. Er steht im Konflikt mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist aufzuzeigen, wie S-Bahn-Haltestelle, Bebauung und ökologische Vernetzung aufeinander abgestimmt werden.

d) Korridor Zolli

Die heute eher schlechte Ausstattung der näheren Umgebung macht es nötig, zwischen der Heuwaage, entlang des Birsigs und des Basler Zoos bis hin zum Dorenbachviadukt eine Promenade mit grösseren, gut erreichbaren Grünflächen zu schaffen, die als siedlungsgliedernder Freiraum und als sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindung dienen.

S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, c3) Stettenfeld Riehen

S1.7 Fahrende

BGE 129 II 321

Der Bund prüft in Übereinstimmung mit dem BGE 129 II 321 auf der Grundlage des RPG die Behandlung der Fahrenden in der Richtplanung.

Der Kanton Basel-Stadt stellt für Fahrende zurzeit keine Standplätze zur Verfügung. Dies stützt sich auf die generelle Raumnot im Kanton.

Bericht über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, Oktober 2006

Gemäss Entwurf des Berichts des Bundesrates über die «Situation der Fahrenden in der Schweiz» ist die quantitative und qualitative Situation für die Fahrenden im Kanton Basel-Stadt nicht genügend.

Sowohl aus gesamtschweizerischer wie auch aus kantonaler Sicht fehlt es an ganzjährig zugänglichen, mit der nötigen Infrastruktur versehenen und planungsrechtlich gesicherten Standplätzen.

Der Bedarf für Basel-Stadt wird mit *einem* Standplatz angegeben (total 2'000 m² = 10 Stellplätze).

Strategie / ST

–

Leitsätze

18



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die planenden Instanzen des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
 - a) dass auf dem Kantonsgebiet ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende (2'000 m² = 10 Stellplätze) eingerichtet werden kann (der Kanton stellt dabei die Infrastruktur zur Verfügung, die Aufwendungen für den Betrieb tragen die Fahrenden), oder dass grenzüberschreitend mit dem Kanton Basel-Landschaft, gemeinsam mit einer Standortgemeinde, die Voraussetzungen geschaffen werden, die ermöglichen, dass ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende (2'000 m² = 10 Stellplätze) auf Kosten des Kantons Basel-Stadt eingerichtet wird (ggf. in Kombination mit einem Standort des Kantons Basel-Landschaft); als Frist für die Standortevaluation eines Standplatzes gelten 5 Jahre ab Erlass der Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans;
 - b) dass bei sich bietenden Gelegenheiten (z. B. Möglichkeit für Zwischennutzungen) der Kontakt zwischen Fahrenden und Privaten aktiv gefördert wird, um provisorische oder terminlich begrenzte Standplätze für Fahrende einzurichten.
2. Koordinationsstelle des Kantons für die Angelegenheiten der Fahrenden ist die Allmendverwaltung.

S2 Wirtschaft im Siedlungsraum

S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

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

Um die Perspektiven der Arbeitsplatzgebiete und damit die Standortattraktivität und Konkurrenzfähigkeit von Basel-Stadt zu stärken, bezeichnet der Richtplan wirtschaftliche Schwerpunktgebiete, deren Entwicklung nicht nur für den Kanton, sondern auch für den Metropolitanraum Basel von wesentlicher Bedeutung ist. Transformationsprozesse, Strukturwandel, Nutzungsintensivierung und Standortkonzentrationen sind unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Ansprüche, der Umwelt, der städtebaulichen Anliegen und der Integration in den städtischen Kontext zu unterstützen.

Die Weiterentwicklung der Unternehmen konzentriert sich auf diese Schwerpunktgebiete sowie auf weitere, derzeit wirtschaftlich genutzte Standorte.

Um Konflikte zu vermeiden, sind Rahmenbedingungen und geeignete Planungsmassnahmen für angemessene Gesamtentwicklungen zu formulieren. So ist der Kanton unter anderem bestrebt, dass an strategisch wichtigen Orten Durchgängigkeit (Rheinuferlagen) und städtebauliche Durchlässigkeit möglich sind.

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

Strategie / ST

1, 3, 5, 7, 8 und 11

Leitsätze

2, 5, 7, 9, 11, 16, 22, 43, 46 und 48



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Der Kanton wirkt darauf hin, dass im Bereich der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete eine Nutzungsintensivierung zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten erfolgen kann.

Dabei ist zu beachten, dass

- in Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt und unter Berücksichtigung historischer und kultureller Bestände hochwertiges Wachstum erfolgt;
- die Transformationsprozesse wenn möglich Qualitätsverbesserungen im Städtebau zur Folge haben;
- die Gebiete sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar sind;
- die durch die Entwicklungen hervorgerufenen Verkehrszunahmen mit wenig Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt kanalisiert werden können;
- die Integration in den städtischen Kontext und die Durchgängigkeit / Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr an strategisch wichtigen Orten gesichert wird (u.a. Rheinufer);
- Planungsprozesse – wo sinnvoll – verstärkt werden durch die Bildung von Trägerschaften, an denen der Kanton partizipiert (z. B. Private Public Partnership);
- die Zielsetzungen durch nutzungsplanerische Massnahmen und Projektträgervereinbarungen gesichert sind.

2. Der Kanton Basel-Stadt setzt sich als Gründungsmitglied des Vereins «Schweizer Innovationspark Region Nordwestschweiz» für einen Innovationspark ein und prüft, welche Flächen auf Kantonsgebiet hierfür geeignet sind.

3. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit konzipiert und betreibt in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt eine Arbeitszonenbewirtschaftung im Sinne von Artikel 30a Absatz 2 der Raumplanungsverordnung.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a) Novartis Campus	Festsetzung
b) F. Hoffmann-La Roche	Festsetzung
c) Messe Schweiz	Festsetzung
d) Rosental-Areal	Vororientierung
e) Chemieareale Klybeck	Vororientierung
f) Dreispitz	Festsetzung
g) Äusseres St.Johann	Zwischenergebnis
h) Wolf	Vororientierung

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Novartis Campus

Novartis strebt mit dem «Novartis Campus» sowohl die Konzentration ihrer Tätigkeiten im Werkareal St.Johann als auch die Transformation des heutigen Produktionsstandortes zu einem Forschungs- und Dienstleistungsstandort an; für diese Entwicklung hat die Firma bis zum Jahr 2012 einen Planungs- und Baukredit von CHF 2 Mrd. freigegeben. Parallel zu diesen laufenden Veränderungen im bestehenden Areal ist mit «Campus Plus» – in Zusammenarbeit mit dem Kanton – eine Arealerweiterung eingeleitet, die bereits zu verschiedenen raumwirksamen Veränderungen geführt hat: Integration der Hünigerstrasse in das Firmenareal (2009) und neue Verbindung zwischen Basel und Hünigüe (Umfahrung Nord, eröffnet 2009).

Folgende Veränderungen sind zurzeit im Gange:

- Das heutige Hafensareal St.Johann soll neu als Grün- und Freiraum sowohl den Mitarbeiter/innen von Novartis als auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen; so befindet sich u. a. die Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang des Rheins (Rheinuferpromenade Undine) in konkreter Planung und soll ab Sommer 2013 realisiert werden.
- Im nordwestlichen Arealteil und entlang des Rheins sollen – ergänzend zu den bestehenden Hochhäusern – neue Hochhäuser erstellt werden.

Für die Umsetzung der insgesamt elf «Campus-Plus-Teilprojekte» ist eine paritätische Planungsorganisation zuständig.

b) F. Hoffmann-La Roche

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

Dadurch werden Funktionsanpassungen im Strassenraum (Grenzacherstrasse) notwendig, die zugleich als Chance zur Aufwertung und Umgestaltung genutzt werden. Die Sicherung der städtebaulichen Qualität erfolgt durch begleitende planerische Massnahmen.

c) Messe Schweiz

Die Messe Schweiz ist daran, das Flächenangebot am heutigen Standort zu konzentrieren, um den gestiegenen Ansprüchen der Aussteller gerecht zu werden. Neben Messehallen, die Platz für mehrstöckige Ausstellungspavillons bieten, wird ein gesellschaftlicher Treffpunkt mit Verweil- und Erlebnismöglichkeiten sowie Gastronomiebetrieben eröffnet, der sowohl die Verbindung der Messe mit dem Kleinbasler Stadtteil verstärkt als auch eine gewisse Zentrumsfunktion für die umliegenden Quartiere übernimmt. Der gute Anschluss an den öffentlichen Verkehr und an Hochleistungsstrassen bleibt bestehen.

d) Rosental-Areal

Der ehemalige Chemiestandort hat sich zum Verwaltungs- und Forschungsstandort gewandelt. Für das Rosental-Areal wird auch weiterhin eine vorwiegend wirtschaftliche Nutzung sowie eine Nutzung durch Forschungsinstitute bzw. durch die Universität angestrebt. Ausgehend von den Entwicklungsabsichten der Syngenta müssen die Möglichkeiten für neue quartier- und firmenverträgliche Bau- und Nutzungsstrukturen geprüft werden. Dabei sind die Kapazitätsrestriktionen durch die bestehenden Verkehrsnetze und mögliche Synergien mit einer Aufwertung und attraktiveren Cityanbindung des Badischen Bahnhofs zu beachten. Es ist zu prüfen, ob sich bei einer weiteren Konzentration und Verdichtung der Firmennutzung in Teilgebieten Chancen für eine teilweise Öffnung des bisher geschlossenen Areals bieten.

e) Chemieareale Klybeck

Für das Gebiet wird weiterhin eine wirtschaftliche Nutzung angestrebt. Aufgrund des Wandels der Life Sciences Wirtschaft und der chemischen Industrie wird für diese Areale mit einer Veränderung der Nutzungsstruktur hin zu wertschöpfungsintensiverer Produktion sowie einem höheren Anteil an Forschungs-, Entwicklungs- und Verwaltungsfunktionen gerechnet. Im Rahmen dieser Entwicklungen kann es zu einer baulichen Verdichtung kommen.

f) Dreispitz

Das Gewerbe- und Industrieareal Dreispitz soll künftig – entsprechend dem Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz (2006) und einem städtebaulichen Rahmenvertrag mit der Grundeigentümerin – neben Entwicklungsgebieten auch weiterhin reine Arbeitsgebiete ausweisen. Diese sollen insbesondere gewerblichen Nutzungen Raum bieten und dabei moderat verdichtet werden. Das heute zeitweise abgeschlossene Areal soll geöffnet und es sollen Verbesserungen in den Bereichen Städtebau / Freiraum sowie der Erschliessung – insbesondere durch den öffentlichen Verkehr – erzielt werden. Dabei findet eine Abstimmung mit den Entwicklungsgebieten statt.

Die Umsetzung erfolgt mit nutzungsplanerischen Massnahmen und begleitenden Verfahren, dabei wird die Grundeigentümerin in den Planungsprozess einbezogen.

g) Äusseres St. Johann

Die Stadtentwicklungsprojekte ProVolta und grossräumige Entwicklungen des Novartis Campus haben zu einer eigentlichen Umbruchphase im Gebiet Äusseres St. Johann geführt. Nördlich des Bahnhofs St. Johann (VoltaNord) – zwischen Schlachthofstrasse und Bahnanlage – liegt heute ein teilweise noch extensiv genutztes Gewerbegebiet. Die SBB und Coop strukturieren ihre Areale längerfristig um. Aufgrund der Lage und guten Erschliessung sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch – bedingt durch den Ausbau des Bahnhofs St. Johann – für den ÖV wird dem Standort generell ein gutes Entwicklungspotenzial für z.B. höherwertige Arbeitsnutzungen attestiert. Weiteren Aufschluss über die sinnvolle Nutzungsstruktur des gesamten Gebietes sollen Studien und Testplanungen geben (ab 2012), die unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer erarbeitet werden. So ist u. a. die aktuelle Nutzungs- und Verkehrssituation im Hinblick auf eine gesamthafte Lösung im Rahmen einer

kooperativen Planung zu überprüfen. Sowohl eine Verdichtung der Gewerbe- und Arbeitsflächen als auch neue Wohnnutzungen sind denkbar, wobei, um gegenseitige Störungen zu vermeiden, eine klare Nutzungsentflechtung anzustreben ist. Dabei ist zu beachten, dass künftige Ausbauten des Schienennetzes (Anbindung EuroAirport, Regio-S-Bahn Herzstück) nicht beeinträchtigt oder verunmöglicht werden.

h) Wolf

Das Gebiet Wolf wirkt als grosse, weitgehend von Bahn- und Sekundärnutzungen geprägte Barriere zwischen dem St. Alban-Quartier, Gundeldingen und dem Freizeitraum Brüglingen. Um weiterhin langfristig optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsverbindungen für Personen und Güter zu ermöglichen, haben bahnspezifische Nutzungen inkl. der Logistikfunktion Vorrang vor anderweitigen Nutzungen und dürfen durch diese nicht beeinträchtigt werden.

Innerhalb des Planungshorizonts des Richtplans ist im Bereich des Güterbahnhofs eine Auslagerung von Logistikfunktionen denkbar, so dass Flächen für neue, v.a. wirtschaftliche Nutzungen frei werden könnten. Vom Dreispitz und der neuen S-Bahn-Station am Walkeweg mit der mittelfristigen Entwicklung zu kombinierten Wohn- und Arbeitsnutzungen im Gebiet östlich des Wolfgottesackers sowie von Entwicklungsprojekten wie CityGate im Norden werden belebende Nachbarschaftseffekte auf das Gebiet ausstrahlen.

Bei sich abzeichnenden Nutzungsänderungen sind neue Nutzungsmöglichkeiten zu klären. Der Schwerpunkt liegt dabei auf hochwertigen wirtschaftlichen Nutzungen. Dies betrifft u. a. die Abstimmung der Betriebsnotwendigkeiten vorhandener Bahn- und Gewerbenutzungen mit den Umfeld-Anforderungen neuer Nutzungen, die frühzeitige Abstimmung zwischen Arealentwicklungen und Verkehrsinfrastrukturplanung sowie die bessere stadträumliche Vernetzung zwischen St. Alban-Quartier, Gundeldingen und dem Freizeitraum Brüglingen. Bei allen Planungen gilt es zu beachten, dass der Wolfgottesacker als sakrales Denkmal verzeichnet ist (Gesamtanlage ohne Grabmäler); dies bedingt die Wahrung des Denkmals gemäss § 19 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetzes. Im Gebiet Wolf verläuft die Starkstromleitung Muttenz – Delémont, was bei allen Planungen zu beachten ist.

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, c) Schwerpunkte Mischgebiete, c1b) Standort Bernoulli-Walkeweg

S3 Verkehrsintensive Einrichtungen

S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen

Ausgangslage / Definitionen

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

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

- Dreispitz Nord; Einkaufszentrum
- St.Jakob; Freizeiteinrichtungen (Stadien) und Einkaufszentrum
- Erlenmatt; Laden, Hotel und Wohnnutzung
- Stücki; Einkaufs- und Freizeitzentrum
- Bahnhof SBB; Spezialfall: Einkaufszentrum in Form von Sekundärnutzungen des Bahnhofsgebäudes mitsamt Einzugsbereich (Um- und Fertigstellungen im Gang)

S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob

Nicht als verkehrsintensive Einrichtungen – auch wenn sie zu Spitzenzeiten viel Verkehr erzeugen und dadurch den (über-)regionalen Verkehrsstrom ebenfalls stark beeinflussen – gelten die grossflächigen wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete wie Novartis und Roche. Die mit diesen Gebieten verbundene Belastung des Stadtgebietes durch den motorisierten Individualverkehr wird via Parkplatzverordnung und/oder Bebauungspläne geregelt. Vorgaben an die Nutzungsplanung sind unter S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete formuliert.

S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Entwicklung

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

S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum

Problematik für die Stadtentwicklung

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

Art. 3 Abs. 3 RPG

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

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

Vorgehen

Das «periphere Einkaufen» ist dementsprechend so weit zu unterstützen, soweit die damit einhergehende Belastung durch den motorisierten Individualverkehr die erwünschte hohe Qualität für das Wohnen und Arbeiten nicht massgeblich beeinträchtigt. Entsprechend sind Standortkriterien unter den Planungsgrundsätzen / -anweisungen formuliert.

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

- Gebiet Bahnhof St.Johann
- Gebiet Badischer Bahnhof

Weiteres

Die raum- und umweltrelevanten Belange sind durch Integration von Fahrtenmodellen (Fahrtenbeschränkungen) in die Bebauungspläne sicherzustellen. In den Bebauungsplänen ist unter anderem auch aufzuzeigen, wie die Einrichtungen mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden. Wo gesetzlich notwendig, sind diese in Verbindung mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufzustellen. Weitere Bedingungen sind die Ausbildung guter städtebaulicher Qualität und die Integration in den städtischen Kontext.

[Art. 9 f. USG, UVPV, § 47 USG BS, UVPV BS](#)

Strategie / ST

5 und 11

Leitsätze

8, 21, 27, 43, 46 und 47



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Als verkehrsentensive Einrichtungen gelten im Richtplan Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die in Form von Einzelobjekten oder als Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen ausgebildet sind und die mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen.
2. Verkehrsentensive Einrichtungen finden ihren Standort
 - im Siedlungsgebiet (Baugebiet); bis auf 50 m Nähe zu Wohngebieten (reine Wohngebiete und Wohngebiete mit Anteil 1 Geschoss Arbeiten);
 - im ÖV-Einzugsgebiet der Güteklasse A;
 - im Einzugsgebiet von Knoten der Hochleistungsstrassen, Radius 750 m;
 - an Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen); jeweils 50 m in Seitenstrassen erweitert (Einzugsgebiet);
 - wenn gesichert ist, dass Gefahren von benachbarten Anlagen und Betrieben, die ein Störfallrisiko aufweisen, gebannt sind.
3. In Bebauungspläne für Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen werden Fahrtenmodelle (mit Fahrtenfestlegung) integriert.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

Gebiet Bahnhof St.Johann
 Gebiet Badischer Bahnhof

Vororientierung
 Vororientierung

S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob

Das Gebiet «Parklandschaft St.Jakob» entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten auf einer Fläche von ca. 95 ha (mehrheitlich in Basel-Landschaft) zu einer der grössten Sport- und Freizeitanlagen Europas («Campus Sport»). Die Sportanlagen umfassen im Kanton Basel-Stadt das Fussballstadion St.Jakob-Park (40'000 Sitzplätze), im Kanton Basel-Landschaft die St.Jakobshalle (9'000 Sitzplätze), die St.Jakob-Arena (6'000 Sitzplätze), die Pferdesportanlage Schänzli, das Gartenbad St.Jakob sowie die Sportanlagen St.Jakob mit unter anderem 18 Fussballfeldern und einem Leichtathletikstadion. Die ersten drei Anlagen sind im Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) aufgeführt; sie haben damit nationale und internationale Bedeutung.

In der Parklandschaft, die rund 42 ha umfasst, befinden sich – teils mit den Sportanlagen verwoben – die Erholungs- und Freizeitanlagen des Merian Parks (inkl. Botanischer Garten) und der Stiftung im Grünen, das Birsufer sowie der landwirtschaftliche Betrieb Brüglingerhof. Diese von einem regionalen Publikum besuchten Anlagen bilden ein breit gefächertes Erholungsangebot und sind von (zum Teil nationaler) Bedeutung hinsichtlich Kultur- und Naturwerten. In den nicht überbauten Gebieten fördert die Gemeinde Birsfelden Trinkwasser.

Für alle Sportanlagen stehen ca. 1'800 feste Parkplätze zur Verfügung. Im Eventfall können durch Verkehrsmanagement rund 4'500 Parkplätze geschaffen werden. Die lokale Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist gut, die regionale und überregionale verbesserungsbedürftig.

Für die bestehenden Anlagen besteht zum Teil ein Aufwertungsbedarf. Im Gebiet St.Jakob ist ein weiterer Ausbau des Sportzentrums im Gange, in der Umgebung finden Entwicklungen statt oder sind vorgesehen (Dreispietz, Wolf, Schänzli).

Mit der Inbetriebnahme der Sportanlagen St.Jakob-Park und St.Jakob-Arena sowie mit der Zunahme an Veranstaltungen hat sich das Verkehrs- und Parkierungsproblem im Grossraum St.Jakob verschärft. Erhebliche Auswirkungen zeigen sich nicht nur bei der gleichzeitigen Auslastung aller Sportstätten, sondern auch bei einzelnen Events; räumlich – zumal die Strasseninfrastruktur keine wesentliche Veränderung erfuhr – bis weit in die umliegenden Quartiere hinein. Die Anlagen sind als verkehrsintensive Einrichtungen zu taxieren.

Unter der Federführung der Regionalplanungsstelle beider Basel erarbeiteten die beiden Kantone mit den betroffenen Gemeinden – unter Beteiligung externer Planer – im Jahre 2002 den Aktionsplan «Parklandschaft St.Jakob», der Massnahmen zur Verbesserung vor allem der verkehrlichen Situation beinhaltet: Künftige Nutzungen sollen nur zugelassen werden, wenn diese kein zusätzliches Verkehrsaufkommen an motorisiertem Individualverkehr erzeugen. Verschiedene Massnahmen des Aktionsplans sind umgesetzt oder wurden eingeleitet.

Grundsätzlich ist bei der weiteren Entwicklung die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet zu wahren.

Strategie / ST

5 und 11

Leitsätze

21, 23, 27, 28, 30, 35, 37, 41, 43 und 47

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner partnerschaftlichen Möglichkeiten darauf hin, dass der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit den betroffenen Gemeinden das Sportgebiet St.Jakob zu einem attraktiven, vorwiegend mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbaren Sportzentrum von nationaler Bedeutung aufwertet; die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet ist dabei zu wahren, die Natur- und Landschaftswerte sind zu sichern.
2. Die verkehrliche Anbindung ist insbesondere mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren, wobei ÖV und Langsamverkehr den Hauptanteil des Verkehrs bewältigen sollen.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Festsetzung Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob als kantonaler Schwerpunkt Sport (Teil Basel-Stadt)

S4 Siedlungsqualität

S4.1 Freiraum

Freiräume und gut gestaltete öffentliche Räume in ausreichender Quantität, hoher Qualität und geeignetem Gebrauchswert sind ein wesentlicher Aspekt der urbanen Lebensqualität und dienen Bewohnern, Erwerbstätigen und Besuchern. In Basel-Stadt kommt vor dem Hintergrund der selektiven Abwanderung ins Umland den Grün- und Freiräumen eine gesteigerte Bedeutung zu.

Die Freiräume umfassen Parks, Plätze, Quartierstrassen, Freizeitgärten, Friedhöfe, Spiel- und Sportanlagen, private Innenhöfe (Gärten) sowie Erholungsräume der Landschaft. Vor allem der öffentliche Raum hat unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht zu werden.

Das Freiraumkonzept für die Stadt Basel formuliert – unter Beachtung der grenzüberschreitenden Erholungs-, Bewegungs- und ökologischen Funktionen – Massnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Neuschaffung von Grün- und Freiräumen und benennt den Koordinationsbedarf für die erwünschte städtebauliche Entwicklung.

Freiraumkonzept des Baudepartementes für die Stadt Basel (2004)

Bedarf an Grünräumen in der Stadt Basel

Unter Beachtung der durch Grenzen beengten Lage der Stadt, die im Zentrum ausserstädtischer und ausserkantonaler Landschafts-, Grün- und Freiräume liegt, ist die Grünraumversorgung genügend bis gut; einige Stadtquartiere weisen aber eine schlechte Versorgung auf.

Da das Freiraumangebot innerhalb des Kantons als wichtiger Standortfaktor zu betrachten ist, ist es notwendig, die Grünraumversorgung und die Qualität der Freiräume zu verbessern. Die Zugänglichkeit in die grösseren, auch ausserkantonalen Naherholungsgebiete ist zu erweitern.

§ 36 Kantonsverfassung BS (KV BS)
«Der Staat fördert die sportliche Betätigung.»

Bewegung und Sport – «Basel soll sich mehr und besser bewegen»

Studien zeigen eine im schweizerischen Vergleich überdurchschnittliche Inaktivität der Basler Bevölkerung. Der bisherige Ansatz «Sportpolitik» erreicht weite Teile der Bevölkerung nicht oder wird der Problematik nicht gerecht. Eine nachhaltige Bewegungspolitik soll den negativen Entwicklungen insbesondere im Gesundheitsbereich und im Sozialen entgegenwirken.

Der wachsende Anteil der «niederschweligen Bewegung» zieht eine Ausweitung des Raumbedürfnisses über die traditionellen Sportstätten hinaus in die Freiräume hinein nach sich.

Strategie / ST

2, 3, 5, 9 und 10

Leitsätze

3, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 28 und 37



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die verantwortlichen Instanzen wirken darauf hin, dass
 - bei Erneuerung von bestehenden Bauten und Anlagen und bei der Planung von Neubauten die Freiraumqualitäten erhalten oder, soweit möglich, erhöht werden;
 - im Stadtgebiet von Basel, speziell aber in den als «Vorzugsgebiete der Entdichtung» bezeichneten Gebieten, geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und zu Parkanlagen (allenfalls Pocketparks) umgewandelt oder dass durch andere Massnahmen öffentliche und qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume geschaffen werden können.
2. Der südliche Teil des Landschaftsparks Wiese (Bäumlihof und Umgebung) ist im Rahmen der Umsetzung des Planwerks «Landschaftspark Wiese» für Erholungszwecke besser zugänglich zu machen.
3. Im Rahmen der Zonenplanrevision Basel – und darauf abgestimmt in der Bewirtschaftungsplanung für die vom Kanton verpachteten Landwirtschaftsbetriebe – prüft der Kanton, wie auf dem Bruderholz (Klosterfiechten) die bessere Zugänglichkeit von Aussichtslagen für Fussgänger und die Einrichtung von extensiven Erholungsnutzungen ermöglicht werden kann.
4. Im Rahmen von Planungen, die den öffentlichen Raum betreffen, der Nutzungsplanungen und bei allen sich bietenden Gelegenheiten ist die regierungsrätliche Bewegungspolitik zu berücksichtigen. Ansprüche für Sport und «niederschwellige Bewegung» sind mit dem Bedürfnis nach Ruheazonen unter Beteiligung von Interessengruppen gleichgewichtig zu berücksichtigen.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Vorzugsgebiete der Entdichtung	Koordinationsstand
a1) Gundeldingen	Zwischenergebnis
a2) Matthäus	Zwischenergebnis
a3) St.Johann	Zwischenergebnis
Freiraumerweiterung / Naherholungsgebiete	
b1) Bäumlihof und Umgebung	Festsetzung
b2) Bruderholz / Klosterfiechten	Festsetzung

Massnahmen / Details

a) Vorzugsgebiete der Entdichtung

Bei sich bietender Gelegenheit sollen im ganzen Stadtbereich, aber vor allem dort, wo die Freiraumversorgung schwach ist (Gundeldingen, Matthäus, St.Johann = «Vorzugsgebiete der Entdichtung»), geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und zu Parkanlagen umgewandelt werden. Wo dies sinnvoll ist, können auch so genannte Pocket-parks (kleine öffentliche Grünanlagen, die Anwohnern zur Naherholung dienen) in Betracht gezogen werden. Frei- und Grünräume müssen optimal mit Begegnungs- sowie Fuss- und Veloverkehrsrouten verknüpft sein.

a1) Gundeldingen

Das dicht bebaute Quartier weist einen hohen Anteil an Mischnutzungen auf. Strassenzüge mit wenigen kleinen Platzanlagen prägen das Quartier und haben grosse Bedeutung als Bewegungs- und Freizeiträume. Es gilt, das Gebiet insgesamt aufzuwerten und die Potenziale zu nutzen. Die notwendigen Planungsprozesse und -massnahmen im Raum Gundeldingen / Basel Süd werden in Form einer integralen Stadtteilentwicklungsplanung koordiniert, die räumlichen Anliegen sind im kantonalen Richtplan jetzt breit verankert (S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen). Das Quartier soll besser an das Naherholungsgebiet Bruderholz angeschlossen werden. (Zusammenhang mit dem Vorhaben M2.2 Kantonsstrassen e) Verkehrs-entlastung /-beruhigung Gundeldingen.)

a2) Matthäus

Trotz Rheinufer, Erasmusplatz und Matthäuskirchplatz sind vergleichsweise wenig öffentliche Freiräume vorhanden. Viele private und halböffentliche Freiräume sind nicht oder nur schlecht nutzbar (Gewerbeinnenhöfe); es besteht ein Mangel an Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Trennwirkung der Verkehrsachsen erschwert den Zugang zu den vorhandenen Freiräumen.

a3) St.Johann

Das durch den Durchgangsverkehr geprägte Quartier weist trotz einigen ruhigen Spazierstrassen Lücken im Wegnetz zu Grünanlagen auf, vor allem zum Kannenfeldpark. Im Bereich der städtischen Wohn- und Gewerbegebiete sind die Frei- und Grünräume und ist die Freiraumvernetzung intern und in die Nachbarsräume zu verbessern.

Zur Mehrwertabgabe siehe:
§ 120 ff. BPG, § 81 ff. BPV

S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet
(Baugebiet), Massnahme
a) Stadtrandentwicklung Basel Süd

b) Freiraumerweiterung / Naherholungsgebiete

b1) Bäumlhof und Umgebung

Der südliche Teil des Landschaftsparks Wiese ist für Erholungszwecke besser zugänglich zu machen (Wege, allenfalls extensive Erholungsnutzungen); die Anliegen des Naturschutzes und die Nutzungsansprüche für Landwirtschaft sind dabei zu berücksichtigen.

b2) Bruderholz / Klosterfiechten

Neben der Erweiterung des Siedlungsgebietes bei Sicherung der ökologischen Vernetzung ist die Landwirtschaft teilweise zu öffnen zugunsten von Landschaftspflege und extensiven Erholungsnutzungen; die Aussichtslogen für Fussgänger sind besser zugänglich zu machen.

c) Bewegung und Sport

Für die Raumbedürfnisse der nachhaltigen Bewegungspolitik ist zu prüfen und zu bestimmen, welche Flächen einer aktiven Nutzung zugeführt und welche als Ruhezone geschützt werden müssen. Ein möglichst breites Angebot an Freizeiträumen für «niederschwellige Bewegung» im näheren Wohnumfeld ist anzustreben.

S4.2 Freizeitgärten

Ausgangslage

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

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

Für die baselstädtische Bevölkerung stehen ca. 168 ha im «Zentralverband der Familiengartenvereine» zusammengeschlossene Freizeitgartenareale zur Verfügung. Ca. 50 ha dieser Gärten liegen auf Basler Gemeindegebiet, ca. 27 ha in Riehen, ca. 65 ha im stadtnahen und ca. 26 ha im weiteren Umland ausserhalb des Kantons.

Die Nachfrage nach Freizeitgärten ist seit längerem nicht mehr so gross wie bis Anfang der 1990er-Jahre, deshalb bestehen Spielräume zur Umnutzung von Gartenarealen.

Umnutzung von Freizeitgartenanlagen

Aufgrund der äusserst begrenzten Raumreserven des Kantons Basel-Stadt ist es notwendig, Landnutzung und die zentralen Anliegen einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Übereinstimmung zu bringen. Das stark gewichtete Anliegen eines ausreichenden Angebotes an hochwertigem Wohnraum (s. Strategie ST4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Objektblatt S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet [Baugebiet]) und an attraktiven öffentlichen Freiräumen (s. S4.1 Freiraum) verpflichten dazu, auch Umnutzungen von Freizeitgartenanlagen an geeigneten Standorten vorzusehen.

Mit der Annahme des Gegenvorschlags bei der Volksabstimmung zur kantonalen Familiengarteninitiative vom 15. Mai 2011 hat der Soverän den Rahmen für Erhalt, Aufwertung und teilweise Umnutzung der Basler Freizeitgartenareale abgesteckt: *«Der längerfristige Bestand der in der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt und seiner Gemeinden stehenden Familiengärten innerhalb und ausserhalb des Kantonsgebiets ist mit geeigneten rechtlichen Massnahmen in genügendem Umfang, mindestens 82 Hektaren, zu sichern. Die Familiengärten sollen sich in Wohnortnähe befinden. Für die innerhalb der Stadt Basel gelegenen Gartenareale hat dies durch Zuweisung in eine besondere, zu diesem Zweck zu schaffende Nutzungszone zu geschehen.»*

Ferner ist mit geeigneten Massnahmen darauf hinzuwirken, dass die Familiengartenareale qualitativ aufgewertet werden, insbesondere dadurch, dass Familiengartenareale mit öffentlichen Grünflächen und Freizeitangeboten verbunden werden. Sofern zur Erreichung dieses Ziels oder aufgrund anderer überwiegender öffentlicher Interessen ein Familiengartenareal ganz oder teilweise aufgehoben wird, muss allen Betroffenen ein Ersatzgarten in gleicher Qualität angeboten werden; nachträglich unnütz gewordene Aufwendungen und Investitionen sind angemessen zu entschädigen.

Die innerhalb der Stadt Basel gelegenen und in der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt stehenden Familiengartenareale werden zu mindestens 80% erhalten.»

Strategie der Gemeinde Riehen

Die Gemeinde Riehen hat in ihrem Richtplan vom 19. August 2003 betreffend Familiengartenareale eine Strategie definiert, die generell den kantonalen Entwicklungsvorstellungen entspricht und auf der Feststellung gründet, dass die Nachfrage nach Familiengärten zur Zeit abnehme und es absehbar sei, dass künftig nicht mehr alle Familiengartenareale in Riehen benötigt würden. Im Rahmen der Nutzungsplanung sollen verschiedene Massnahmen geprüft werden.

Der in Riehen angenommene Gegenvorschlag zur Initiative «zum Schutz von Familiengartenarealen» sieht vor, dass in der laufenden Gesamtzonenplanrevision rund 28 Hektaren als Familiengärten gesichert werden. Ein Familiengartenareal in der Grösse von 6'700 m², welches an die Hörnliallee und an die Hochrhein-Bahnlinie grenzt, wird einer Arbeitszone zugewiesen. Aufgehoben werden zudem 13 Familiengärten für die geplante Zentrumsbebauung an der S-Bahn-Haltestelle Niederholz. Zudem wurde festgelegt, dass das rund 12'300 m² umfassende Areal zwischen Gotenstrasse und Wiesental-Bahnlinie nach der Gesamtzonenplanrevision in die Bauzone umgezont werden kann, wenn Bedarf gegeben ist. Ferner wurde festgelegt, dass das rund 63'000 m² umfassende Areal Hörnli/Landauer in den nächsten 15 Jahren nicht in eine Bauzone umgezont wird. Im kommunalen Richtplan ist dieses Gebiet als strategische Reserve bezeichnet.

Weiter legt die Gemeinde auf dem nicht durch Freizeitgärten genutzten Brachland hinter den Liegenschaften Hörnliallee 75 bis 79 eine Zone fest, die eine öffentliche Freizeitnutzung ermöglicht. Zudem sollen die Gartenareale für die Öffentlichkeit als Naherholungsgebiete zugänglicher gemacht werden. Deshalb soll als nächster Schritt zusammen mit den Grundeigentümern und den Nutzern Strategien zur Öffnung der Freizeitgärten erarbeitet und umgesetzt und mittelfristig eine mögliche Siedlungserweiterung im Niederholz skizziert werden.

Planungs- und Entwicklungsziele

- Schutz von mindestens 40 ha Freizeitgartenarealen im Basler Zonenplan;
- Sicherung einer ausreichenden Menge an Freizeitgärten im nahen Umland, z. B. über Landeigentum und Nutzungsverträge;
- neben den übergeordneten Zielen (Sichern von Flächen für neue Baugebiete, neue öffentliche Freiräume in Basel-Stadt, Erhaltung eines angemessenen Bestandes an Freizeitgartenarealen) ist die Durchgängigkeit und Erhöhung des Anteils an öffentlicher Zugänglichkeit

- und die Benutzbarkeit der Areale für die Bevölkerung zu verbessern, sind die vielfältigen Lebensräume zu erhalten und aufzuwerten und ist die ökologische Korridor- und Trittsteinwirkung in den verbleibenden Freizeitgartenarealen zu stärken;
- im Weiteren kann durch die Öffnung der Freizeitgartenareale und durch die Anlage von öffentlichen Grünflächen/-räumen in den Arealen die Lebensqualität für die Bewohner und Bewohnerinnen in der unmittelbaren Umgebung verbessert werden.

Bundeskonforme Zuordnung von Freizeitgartenarealen, die zurzeit noch der Zone «Landwirtschaftsgebiet» zugewiesen sind

Nach Bundesrecht heute nicht mehr zonenkonform werden in Basel-Stadt zurzeit rund ein Drittel der Freizeitgartenareale in der Zone «Landwirtschaftsgebiet» betrieben. Die Gemeinden und der Kanton (für Basel) sind verpflichtet, bundesrechtskonforme Zonen auszuscheiden.

Strategie / ST

2, 4, 5, 9 und 10

Leitsätze

2, 3, 14, 15, 17, 20, 23, 28, 32, 35 und 37



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Freizeitgärten mit ihren vielfältigen Qualitäten dienen der Erholung der Bevölkerung, dem gesellschaftlichen Zusammenhalt und der natürlichen Lebensgrundlage; Freizeitgärten sind in einem sich weiter urbanisierenden Umfeld von städtebaulicher Bedeutung.
2. Anlässlich der Zonenplanrevision Basel sind zur Realisierung der übergeordneten kantonalen Entwicklungsziele und im Rahmen der Vorgaben des Gegenvorschlags zur Familiengarteninitiative heutige Freizeitgartenareale oder -arealteile zugunsten von neuen Wohnraumangeboten (Baugebieten) und neuen öffentlichen Freiräumen vorzusehen.
3. Flankierend zu den unter Ziff. 2 genannten prioritären Veränderungsabsichten wirkt der Kanton betreffend die im Kanton Basel-Stadt gelegenen Freizeitgartenareale darauf hin,
 - entsprechend den Vorgaben des Gegenvorschlags zur kantonalen Familiengarteninitiative ein hinreichendes Angebot an Freizeitgartenarealen langfristig zu sichern;
 - die öffentliche Zugänglichkeit, die Durchgängigkeit und die Benutzbarkeit der Freizeitgartenareale für die Bevölkerung zu verbessern;
 - die ökologischen Funktionen der Areale zu verstärken;
 - die naturnahe Bewirtschaftung der Gärten zu fördern.Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinden ab.
4. Betreffend die ausserkantonalen, stadtnahen Freizeitgartenareale im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel werden die Ziele von Ziff. 3 ebenfalls verfolgt – in Abstimmung mit den Entwicklungspräferenzen der Nachbargemeinden und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Freizeitgärtner.
5. Kanton und Gemeinden setzen im Zuge ihrer Zonenplanrevisionen die in der Zone «Landwirtschaftsgebiet» nicht mehr zonenkonformen Freizeitgartenanlagen zonenrechtlich neu fest.

S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum

Basel

Die Basler Innenstadt ist die Visitenkarte des Kantons Basel-Stadt und erfüllt für die Stadt und die Region wichtige Funktionen: Sie bildet den Kern städtischen Lebens, dient als Sozial-, Erlebnis- und Freizeitraum, ist Unternehmensstandort mit zahlreichen Arbeitsplätzen, bietet hochwertigen Wohnraum und zentrale Versorgungsfunktionen an und ist mit dem ÖV bestens erschlossen. Das historische Stadtzentrum verfügt über ein anziehendes Ambiente, das, gepaart mit hochwertiger Architektur sowie einer hohen Aufenthaltsqualität im Freien – speziell am Ufer des Rheins –, die Anziehungskraft Basels auch für Touristen begründet. Diese Qualitäten des «Multifunktionsraums Innenstadt» gilt es zu bewahren und zu stärken.

Die Innenstadt ist jedoch einem stetigen Wandel unterworfen: Immer mehr Filialen internationaler Ketten prägen den Detailhandel. Die Konkurrenz durch neue Einkaufszentren am Stadtrand und in der Agglomeration wächst, der öffentliche Raum wird zunehmend für Freizeitaktivitäten genutzt und innenstädtische Wohnlagen sind sehr gefragt. Die Innenstadt ist dadurch Schauplatz sich teils widersprechender Erwartungen; die unterschiedlichen Blickwinkel, Bedürfnisse und Vorstellungen der Akteure führen oft zu Blockaden und hemmen eine zukunftsgerichtete Entwicklung.

So besteht im öffentlichen Raum dringender Handlungsbedarf, unter anderem in Form von Gestaltungsmassnahmen; entsprechende Projekte haben es schwer, weil noch kein Gesamtkonzept für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen vorliegt. Im Weiteren werden zur Konfliktvermeidung zwischen der Wohnnutzung und anderen Nutzungen, die teils auch nachts zu Lärmimmissionen führen, räumliche Lösungen gesucht.

Als Reaktion auf diese Situation wurde 2006 das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» ins Leben gerufen. Inzwischen wurde in einem Mitwirkungsverfahren (2009) von Vertretern der Interessenorganisationen und der Verwaltung ein Entwicklungskonzept für die Basler Innenstadt erarbeitet. Ausgearbeitet wird zudem ein Gesamtkonzept für die Gestaltung (2012/2013).

Zur Unterstützung eines optimalen Managements des öffentlichen Raumes wird darüber hinaus ein Entwicklungsrichtplan erarbeitet (2013). Er wird die erwünschte Entwicklung der Innenstadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren aufzeigen. Danach sollen die Instrumente und Massnahmen zur Nutzung des öffentlichen Raumes – wie Beispielungspläne, «Boulevardplan Innenstadt» (mit Angaben zu Öffnungszeiten von offenen Wirtschaften), Wohnanteilsplan und dgl. – überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Entsprechend dem Entwicklungskonzept für die Basler Innenstadt gelten folgende 5 übergeordnete Ziele, die räumlich relevant sind:

- Stärkung der Funktionsvielfalt der Innenstadt
- Stärkung der Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt
- Stärkung der Zentrumsfunktion der Stadt Basel

- Förderung einer stadtgerechten Mobilität
- Stärkung der internationalen Ausstrahlung und Anziehungskraft Basels

Detailliert ausgedrückt:

Die Innenstadt als zentraler Ort des urbanen Lebens und als Kulturzentrum von europäischem Niveau – u. a. aber auch attraktiv durch die historische Bausubstanz – soll für die Ansprüche einer modernen Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft Raum bieten, so insbesondere sowohl für Gastronomie, Hotellerie und für ein vielfältiges Detailhandelsangebot als auch für die Kultur, für Veranstaltungen im öffentlichen Raum, für hochwertiges Wohnen und für die Erholung im Freien.

Durch die Verminderung von Nutzungskonflikten kann das vorhandene Potenzial an kantonalen Steuereinnahmen von juristischen und natürlichen Personen besser ausgeschöpft werden.

Indem die Erreichbarkeit erhöht und die Verkehrsbelastungen verringert werden, kann – bei Vorrang des öffentlichen Verkehrs und sinnvoller Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs – die Innenstadt für den Fussverkehr noch attraktiver werden und für den Veloverkehr gute Rahmenbedingungen bieten.

Alle Massnahmen sollen darauf ausgerichtet sein, die Basler Innenstadt als Aushängeschild der gesamten Region zu stärken. Die Standortqualität soll weiter entwickelt und im internationalen Vergleich vermehrt sichtbar gemacht werden, um gut qualifizierte Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger aus dem In- und Ausland sowie Touristinnen und Touristen zu gewinnen.

Riehen

Gemäss Riehener Leitbild von 2000 sind im Dorfkern zentrumsbildende Nutzungen zu fördern. Im kommunalen Richtplan wurde dementsprechend die Strategie formuliert, den Dorfkern zu einem attraktiven Zentrum mit vielfältigen Nutzungen weiterzuentwickeln und aufzuwerten. Riehen strebt unter Wahrung einer hohen städtebaulichen Qualität und der historischen Bausubstanz die Erhaltung, Erweiterung und Neuansiedlung von zentrumsbildenden Nutzungen an (Integration von Arbeiten und Wohnen, Grünräumen sowie Einrichtungen der Versorgung, Freizeit und Kultur, insbesondere der Fondation Beyeler). Diese Strategie ist von kantonaler Bedeutung. (Der Entwicklungsrichtplan für das Dorfzentrum von Riehen wurde im Mai 2011 vom Regierungsrat genehmigt.)

Bettingen

Gestaltungskonzept Dorfzentrum

Der Gestaltung des Dorfzentrums mit Kantonsstrasse und Lindenplatz wird hohe Priorität beigemessen. Unter Federführung der Gemeinde und mit Beteiligung der zuständigen Amtsstellen des Kantons sowie der Grundeigentümerschaft wird in einem wettbewerbsähnlichen Verfahren ein Gestaltungskonzept erarbeitet. Das Konzept vereinigt die Belange der städtebaulichen Entwicklung und Gestaltung, die Schaffung von Begegnungsräumen wie auch die wirksame Beruhigung und Sicherung des Verkehrs.

Leitbild Riehen 2000
Richtplan Riehen, 19. August 2003

Richtplan Bettingen,
25. November 2003

Strategie / ST

3, 5, und 11

Leitsätze

8, 14, 16, 18, 19, 21, 40, 41 und 47



Planungsgrundsätze / Planungsanweisung

1. Die Erhaltung, langfristige Sicherung sowie bedarfsgerechte, nachhaltige Weiterentwicklung der Qualitäten der Basler Innenstadt sowie des Riehener Orts- als auch des Bettinger Dorfzentrums sind von kantonalem Interesse.
 - Die Zentren sollen weiterhin anziehend auf Bewohner/innen sowie Besucher/innen wirken.
 - Durch eine anregende Mischung aus Läden, Gastronomie sowie Freizeit- und Kultur-einrichtungen soll ihre Attraktivität die regionale Ausstrahlung fördern; gleichzeitig ist die Wohnfunktion zu sichern und aufzuwerten.
 - Fuss- und Veloverkehr sind vorrangig zu fördern.

2. Basler Innenstadt

- a) Es stehen folgende fünf raumrelevante Ziele im Vordergrund:

Stärkung der Funktionsvielfalt

Die Innenstadt soll gleichzeitig Raum bieten für Kultur, Veranstaltungen im öffentlichen Raum, hochwertiges Wohnen, die Erholung im Freien, Gastronomie, Hotellerie sowie für ein vielfältiges Detailhandelsangebot hoher Qualität.

Stärkung der Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt

Um das Potenzial an kantonalen Steuereinnahmen von juristischen und natürlichen Personen besser auszuschöpfen, sind räumliche Nutzungskonflikte zu vermindern.

Stärkung der Zentrumsfunktion der Stadt Basel

Die Zentrumsfunktion der Basler Innenstadt (Kulturzentrum von europäischem Niveau, Einkaufszentrum, gastronomische Vielfalt, hohe Aufenthaltsqualität im Freien) ist wo immer möglich zu stärken.

Förderung einer stadtgerechten Mobilität

Um die Erreichbarkeit zu erhöhen und die verkehrlichen Belastungen zu verringern, soll – bei Vorrang des öffentlichen Verkehrs und sinnvoller Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs – die Innenstadt für den Fussverkehr noch attraktiver werden und für den Veloverkehr gute Rahmenbedingungen bieten.

Stärkung der internationalen Ausstrahlung und Anziehungskraft Basels

Die hohe Standortqualität der Innenstadt Basels soll entwickelt und im internationalen Vergleich vermehrt sichtbar gemacht werden.

b) Es sind folgende Konzepte, Planungen und Massnahmen durchzuführen:

- Erarbeiten eines Gesamtkonzepts für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen.
- Schrittweise Umsetzung des Gestaltungskonzepts ab ca. 2013, mit einem ersten Schritt bis 2025.
- Erarbeitung eines Entwicklungsrichtplans für die Innenstadt (ca. 2013).
- Optimierung des Nutzungsmanagements des öffentlichen Raums und Anpassung der entsprechenden Instrumente.

3. Riehener Ortskern

- Bezeichnen von Prioritätsgebieten für Handel und Gewerbe im Zonenplan; Detailhandelsbetriebe mit erheblichem überkommunalen Einzugsgebiet werden ausgeschlossen.
- Erarbeiten von Konzepten für Begegnungszonen und Parkierung im Dorfzentrum.
- Organisieren von Verkehrsmanagement-Massnahmen für einen ortsverträglichen Verkehrsablauf.

4. Bettinger Dorfkern

Das Gestaltungskonzept:

- Städtebauliche Konzeption
- Gestaltung der Aussenräume
- Beruhigung und Sicherung des Verkehrs
- Parkierung

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss Abgrenzungen in Richtplankarte.

S4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen

Mit Erlass des Objektblattes durch den Regierungsrat wurde der behördenverbindliche Quartierrichtplan Gundeldingen von Juni 1986 aufgehoben.

Der Raum «Schwerpunktgebiet Gundeldingen» ist auf der Gesamtkarte des Richtplans etwas enger gefasst als auf der Ende des Objektblatts abgebildeten Karte, die sowohl den Bearbeitungs- als auch den Betrachtungsperimeter der übergeordneten Planung «Stadtentwicklung Basel Süd / Gundeli Plus» auf-führt.

S4.1 Freiraum, a1) Gundeldingen
(«Vorzugsgebiet der Entdichtung»)

M2.2 Kantonsstrassen, e) Verkehrsentlastung /
-beruhigung Gundeldingen

Das Quartier Gundeldingen ist ein beliebter und aufgrund seiner Entwicklung einzigartig geprägter Stadtteil Basels. Das Quartier weist eine vergleichsweise hohe Dichte auf und hat eine beschränkte Anzahl an Freiräumen. (Ende Juli 2012 bewohnten 18'681 Einwohner die Gesamtfläche von rund 118,13 ha; pro Hektare Wohnzone zählte man Ende 2010 271 Einwohner.)

Durch verschiedene verkehrliche und städtebauliche Entwicklungen vor allem im Umkreis und an der Peripherie des Quartiers (Bahnhof SBB, Dreispitz) stehen im Quartier und im Raum Basel-Süd Veränderungen an, die Synergien für die gewerblichen, sozialen und kulturellen Entwicklungen ermöglichen. Durch eine integrale Stadtteilentwicklungsplanung sollen die sich bietenden Chancen für den Raum des Schwerpunktgebietes optimal in Wert gesetzt werden. Ziel ist dabei, die laufenden und geplanten Projekte und Entwicklungen im Raum des Schwerpunktgebietes aufeinander abzustimmen und die Siedlungs- und Lebensqualität insgesamt zu steigern. Dabei sollen die verschiedenen politischen und planerischen Vorstösse der letzten Jahre unter dem Blickwinkel der kantonalen Strategie zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung so weit möglich berücksichtigt werden.

Stadtentwicklung Basel Süd/ Gundeli Plus (übergeordnete integrale Stadtteilentwicklungsplanung)

Mit einer integralen Stadtteilentwicklungsplanung werden unter Einbezug der betroffenen Kreise die notwendigen Planungsprozesse und -massnahmen im Raum Gundeldingen / Basel Süd koordiniert, um die Herausforderungen des Raumes anzugehen sowie seine Potenziale zu nutzen und zu stärken. Mit dem neuen Schwerpunkt Stadtentwicklung Basel Süd / Gundeli Plus werden in die Planung und Umsetzung nebst baulichen Aspekten auch querschnittsorientiert soziale, wirtschaftliche, kulturelle und ökologische Aspekte einbezogen; die räumlichen Aspekte basieren auf den behördenverbindlichen Planungsgrundsätzen und Planungsanweisungen. Zur Durchsetzung der Ziele und Massnahmen bedarf es der gesetzlich vorgesehenen grundeigentümergebundenen Erlasse und Beschlüsse, u. a. auch allfälliger Kreditbeschlüsse für Massnahmen der öffentlichen Hand. Der Einbezug betroffener Kreise ist zu sichern.

Verkehr

Es besteht Bedarf für Verbesserungen und Optimierungen bei allen Verkehrsträgern. Mit einem umfassenden Verkehrskonzept sollen die kurz- und langfristigen Perspektiven für alle Verkehrsmittel aufgezeigt werden; Ziel ist, das Quartier vom motorisierten Individualverkehr spürbar zu entlasten. Da die primäre Funktion der Meret Oppenheim-Strasse die Erschliessung der südlichen Bahnhofsvorfahrt bleibt und sie nur sekundär der Entlastung des Quartiers Gundeldingen vom quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehr dienen kann, ist für die beabsichtigte Verkehrsentlastung und für die Qualitätsverbesserungen im Quartier eine nachhaltige Lösung zu finden. Angestrebt wird eine konsequente Verkehrsberuhigung. Diese wird mit den lokalen Entlastungseffekten einer Umfahrung des Quartiers (ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig [Gundeldinger-Tunnel]) abgestimmt.

Areal Bahnhof SBB / Zentrum Gundeldingen

Die SBB richten mit ihrem Rahmenplan die Gesamtanlage des Bahnhofs SBB neu aus. Die Begehren aus dem Quartier hinsichtlich der Zentrumsbildung, der Infrastruktur- und Verkehrskoordination (Vernetzung Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB / Güterstrasse mit den kommerziellen Nutzungen im Quartier) sowie hinsichtlich der Gestaltung von Bebauung und Freiraum entlang der Güterstrasse und der möglichen Verbesserung der Querung des Bahnareals für den Fuss- und Veloverkehr sind – unter Anwendung der gesetzlichen und regulatorischen Instrumentarien sowie unter Ausnutzung der gestalterischen Spielräume – aufzugreifen.

Dreispitz

Östlich des Quartiers Gundeldingen hat auf der Grundlage einer umfassenden Entwicklungsplanung die Transformation des ehemaligen Materiallagerplatzes und Gewerbegebietes Dreispitz zu einem verdichteten, mit Mischnutzungen ausgestatteten Stadtquartier eingesetzt. Durch Nutzung der Synergieeffekte, die die Entwicklungen bieten, können positive Auswirkungen auf die umliegenden Quartiere, so auch auf Gundeldingen, erzielt werden. 2011 wurde die Nutzungsplanung Dreispitz öffentlich aufgelegt. Für die direkte Nachbarschaft zum Quartier Gundeldingen ist im Dreispitz im Bereich der «Nordspitze» eine Folgestufe der Planung vorgesehen, in der es die Belange des Quartiers besonders zu berücksichtigen gilt.

Quartierrichtplan Gundeldingen (QRP) – Ausserkraftsetzung

Der Quartierrichtplan Gundeldingen (QRP) ist am 24. Juni 1986 vom Regierungsrat Basel-Stadt als interne Weisung (Richtlinie) für die kantonale Verwaltung für verbindlich erklärt worden. Als «zeitliches Planziel» wurde ein Zeitraum von 5 – 15 Jahren vorgegeben. Der QRP konnte in diesem Zeitraum und bis dato nicht *gesamthaft* umgesetzt werden. In *wesentlichen Teilen* jedoch sind zahlreiche Vorgaben erfüllt. Die erwünschte räumliche Entwicklung, die mit den Teilplänen Nutzung, Bausubstanz, Verkehr und Freiraum verfolgt wurde, zeigt vor allem ein Defizit im Bereich des Verkehrs. Aber auch in diesem Bereich wurden die Anliegen wie «Verkehrsberuhigte Zellen», «Übergeordnete Fussgängerverbindungen» oder «Velo- / Mofarouten» systematisch angegangen und mehrheitlich umgesetzt. Hin-gegen konnte vor allem die «Umfahrung Gundeldingen» bis heute nicht realisiert werden, da die im Quartierrichtplan vorgegebene Form aufgrund der Kapazitätsgrenzen nicht zum Tragen kommen kann (s. auch Hinweis zur Meret Oppenheim-Strasse unter *Verkehr*).

Da mit Statuierung des vorliegenden Objektblattes weitere wesentliche Anliegen aus dem Quartier anerkannt und in den kantonalen Richtplan überführt sind, ist der QRP überholt. Er wird deshalb gleichzeitig mit der Genehmigung des Objektblattes durch den Regierungsrat ausser Kraft gesetzt (neuer Stadtteilrichtplan: siehe Planungsanweisung Ziff. 3).

Die Karte «Stadtentwicklung Basel Süd / Gundeli Plus» auf Seite 93 gilt als orientierende Grundlage.

Strategie / ST

5, 6, 9 und 11

Leitsätze

4, 10, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 22, 28, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Quartier und für eine nachhaltige Weiterentwicklung der städtebaulichen, wirtschaftlichen, kulturellen, ökologischen und sozialen Qualitäten des Schwerpunktgebietes Gundeldingen gelten folgende Planungsgrundsätze und -anweisungen:
 - **Verkehrskonzept:** Für das Quartier wird ein umfassendes Verkehrskonzept erstellt. Dieses soll kurz- und langfristige Perspektiven für alle Verkehrsmittel aufzeigen. Die Planungsgrundsätze und -anweisungen und die örtlichen Festlegungen in den einzelnen Richtplan-Objektblättern des Sachbereichs Mobilität gelten für dieses Verkehrskonzept als übergeordnet. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes ist u. a. zu prüfen und sind Lösungsmöglichkeiten anzugeben für:
 - eine Verkehrsberuhigung mit Priorität für Quartierserschliessung und zusammenhängende Tempo-30-Zonen;
 - eine Reduktion von quartierfremdem motorisiertem Durchgangsverkehr;
 - eine zusätzliche Vernetzung mit dem Tram;
 - Verbesserungen der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zwischen dem Quartier und den umgebenden Stadtteilen;
 - Verbesserungen des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb des Quartiers.
 - **Areal Bahnhof SBB:** Unter Ausnutzung der gestalterischen Spielräume wirkt der Kanton mit seinen Instrumentarien darauf hin, dass die SBB-Planungen zum Bahnhofareal das Quartierzentrum Gundeldingen stärken.
 - **Zentrumsbildung in Gundeldingen:** Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten das Ziel, Nutzungen so zu fördern, dass Zentrumsbildungen möglich sind. Die Örtlichkeiten (Quartierteile und Strassenzüge) sind mit dem Stadtteilrichtplan zu bestimmen (s. Ziff. 3).
 - **Dreispietz:** Ziel ist ein langfristiges Zusammenwirken mit dem Dreispitz, d.h. die Nutzung von Synergien für die gewerblichen, sozialen und kulturellen Entwicklungen. Das Entwicklungsgebiet Dreispitz ist verbessert in das ÖV-, Fuss- und Velo-Netz einzubinden sowie umfeldverträglich an das Strassennetz anzubinden.
 - **Aussenraum:** Anzustreben sind städtebauliche Qualitätsverbesserungen, die den zukünftigen Verkehrs- und Raumbezügen funktionell und gestalterisch gerecht werden.
 - **Wohn- und Arbeitsumfeld / Erholung / Wohlbefinden:** Ziel ist die Erweiterung attraktiver Freiräume und die Verbesserung der mikroklimatischen Verhältnisse durch zusätzliche Begrünungen.

2. Die aus Ziff. 1 resultierenden Planungsaufgaben, -prozesse und -massnahmen werden in Form einer integralen Stadtteilentwicklungsplanung organisiert und koordiniert; die anerkannten Quartierorganisationen, die betroffene Bevölkerung, das lokale Gewerbe und weitere Interessierte werden in die Planung und Umsetzung einbezogen; wo nötig, sind Bund und benachbarte Gebietskörperschaften einzubeziehen.
3. Für die raumwirksamen Vorhaben im Schwerpunktgebiet Gundeldingen erlässt der Regierungsrat innert 5 Jahren ab Erlass der «Anpassung 2012» auf der Grundlage von § 94 Abs. 2 Bau- und Planungsgesetz einen für die kantonalen Behörden verbindlichen, detaillierten Stadtteilrichtplan.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss Abgrenzungen in Richtplankarte.

Massnahmen / Details

Allgemeines

Vor der Ausformulierung allfälliger Massnahmen sind die wesentlichen Wirkungszusammenhänge und Interdependenzen der Entwicklungen des Bahnhofs SBB, des Schwerpunktgebietes Gundeldingen und des Dreispitz' zu klären; Synergieeffekte, die die Entwicklungen bieten, sind zu erfassen und zu nutzen; alle Massnahmen sind unter dem Blickwinkel des städtischen Gesamttraumes und unter Beachtung der Verknüpfungen mit den umgebenden Quartieren zu formulieren.

Stadtentwicklung Basel Süd / Gundeli Plus

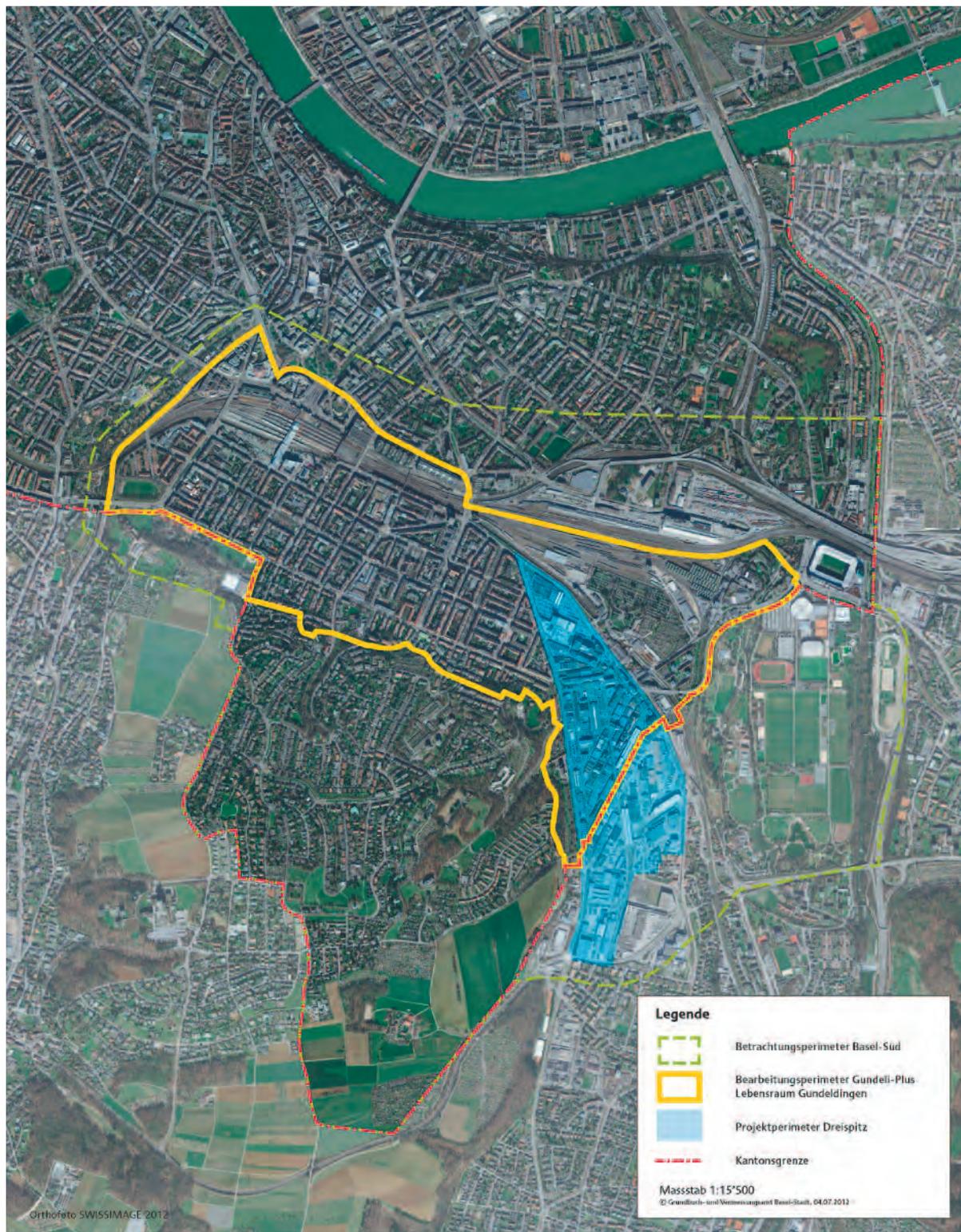
Mit Gundeli Plus setzen die Verwaltungsstellen einen Schwerpunkt der kantonalen Stadtentwicklung. Gemeinsam mit der Bevölkerung, dem Gewerbe und verschiedenen Quartierorganisationen wird die weitere Entwicklung des Quartiers angegangen, begleitet und wirkungsvoll unterstützt. So sollen Projekte und Massnahmen umgesetzt werden, die dem Gundeldinger-Quartier und seiner Umgebung einen sichtbaren und spürbaren Mehrwert bringen und nachhaltige Wirkung entfalten.

Hinweise zu den übergeordneten Planungsgrundsätzen und -anweisungen der Richtplan-Objektblätter des Sachbereichs Mobilität:

– *Fussverkehr*: Das Fusswegenetz ist zu optimieren, die Verbindungen zu den umgebenden Stadtteilen sind zu verbessern. Wo notwendig, sind Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Fussverkehrs zu ergreifen, insbesondere für Schulwege sowie für Zugänge zu öffentlichen Bauten und Park- und Grünanlagen. Verkehrsanlagen sowie Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind behindertengerecht auszugestalten.

- *Veloverkehr*: Das Velonetz im Quartier ist zu optimieren, die Verbindungen zu den umgebenden Stadtteilen sind zu verbessern. Das Angebot an Veloabstellmöglichkeiten ist zu erweitern. Wo notwendig, sind Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu ergreifen.
- *ÖV*: Das Angebot ist auszubauen und die Vernetzung mit den umliegenden Stadtteilen, den Bahnhöfen (SBB und S-Bahn-Haltestelle Dreispitz) und den Nachbargemeinden ist zu verbessern. Das Entwicklungsgebiet Dreispitz ist mit dem Tram optimal zu erschliessen.
- *MIV*: Der motorisierte Individualverkehr wird auf die verkehrsorientierten Hauptachsen kanalisiert. Die bestehenden verkehrsorientierten Strassen werden überprüft und soweit sinnvoll reduziert. Die Wohngebiete im Bereich der nutzungsorientierten Strassen sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten. Das Entwicklungsgebiet Dreispitz ist umfeldverträglich an das Strassennetz anzubinden. *Parkraum*: Der Parkraum im Quartier soll integral bewirtschaftet werden. Parkraum auf Allmend soll zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Schaffung neuer Freiräume reduziert werden; insbesondere für Anwohner sind alternative Parkierungsmöglichkeiten anzubieten.
- *Projekt ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)*: Zur Entlastung vom quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehr wird das Projekt einer Umfahrung des Quartiers untersucht.

Karte «Stadtentwicklung Basel Süd / Gundeli Plus» (gilt als orientierende Grundlage)



Stand: 23. August 2012

S4.5 «Aktionsraum Rhein»

Der Rheinraum prägt die Landschaft Basels, der Flussbogen (das «Rheinknie») mit den bebauten Ufern formt die Stadt. Von erstrangiger Bedeutung ist der Flussraum nicht nur als Verkehrs- und Wirtschaftsraum, sondern auch als Erholungsraum. Die Rheinufer als sehr beliebtes Naherholungsgebiet sind von hoher gesamtstädtischer Bedeutung (Stadtimage, Wohnqualität); gleichzeitig ist der Rheinraum ein wichtiger überregionaler Vernetzungsraum für die Natur.

Umwelt-, Natur- und Gewässerschutzgesetze von Bund und Kanton

Programme der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR)

Die Vielzahl der Nutzungen ist nicht konfliktfrei. Die Konflikte sind so weit wie möglich zu verringern, indem sie koordiniert und in die städtebauliche Gesamtentwicklung einbezogen werden, gegebenenfalls auch in grenzüberschreitender Koordination. Neben der Gesetzgebung sind die ratifizierten internationalen Abkommen zur Rheinschifffahrt und zum Schutz des Rheins bei Planungen und bei der Umsetzung von Massnahmen zu berücksichtigen.

Die verschiedenen Nutzungen können grob in drei Gruppen unterteilt werden:

Wirtschafts- und Verkehrsraum

Der Baselstädtische Rhein ist Teil des schiffbaren Flusses zwischen Rheinfeldern und der Nordsee. Basel wird nicht nur von Frachtern und Personenschiffen durchquert, sondern beherbergt einen für Basel-Stadt und die Schweiz bedeutenden, international ausgerichteten Hafen in Kleinhüningen. Die Schifffahrt (mit ihrer guten Umweltverträglichkeit), der Güterumschlagsplatz und der Hafen müssen weiterhin wirtschaftlich attraktive Voraussetzungen vorfinden. Die dafür notwendigen Massnahmen sind so weit als möglich mit anderen Vorhaben unter Wahrung der Erholungsfunktionen des Rheinraums und der Tier- und Pflanzenwelt zu koordinieren.

Der Freizeitmotorbootverkehr und seine Infrastruktur sind so weit wie möglich zu limitieren. Die Beibehaltung der beliebten Personenfähren als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel ist unbestritten.

Freiraum / Erholungsraum / Wohn- und Lebensraum

Die Rheinufer, vor allem das der Kleinbasler Seite («Riviera»), zählen zu den beliebtesten Flanier-, Bade- und Festbereichen der Stadt. Viele dem Rhein zugewandte Aktivitäten (Weidlinge, Wasserski, Bootshafen, Fischen, Sonnenbaden etc.) sind im Vereinsleben der Stadt verankert. Die Instandhaltung und Aufwertung der Rheinufer als Erholungs- und Freizeitgebiet sind von grossem öffentlichen Interesse. In den letzten Jahren wurde (unter anderem im Zusammenhang mit dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung) mit vielen Massnahmen die Umgebung der Rheinufer aufgewertet; weitere befinden sich in der Umsetzung oder stehen an (z. B. Sanierung Kleinbasler Rheinufer).

Nur für den Langsamverkehr geöffnete Wege garantieren den zu Fuss Gehenden und Velofahrenden die nötige Sicherheit.

Entwicklungsbedürftig ist die Zugänglichkeit zum Rheinufer aus den anliegenden Wohngebieten.

Lebensraum für Flora und Fauna

Durch die besondere Lage nördlich des Schweizer Juras und am südlichen Ende der ober-rheinischen Tiefebene bietet der Rhein einer grossen Anzahl Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum. Flora und Fauna haben sich jedoch durch wirtschaftliche und freizeitliche Nutzungen in ihrer Zusammensetzung stark verändert. Die vorwiegend naturfremden Rheinabschnitte erschweren die Entwicklung und Vernetzung einheimischer Populationen. Die Ansätze zur sanften Revitalisierung der Ufer zeigen auf, wie sich stadtoökologische Anliegen mit weiteren Nutzungen verbinden lassen: Die Basler Rheinufer und die im und am Wasser beheimateten Pflanzen und Tiere sollen geschützt und in ihrer Entwicklung nachhaltig gefördert werden.

Strategie / ST

3, 5 und 10

Leitsätze

16, 18, 22, 28, 36 und 49



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Unter Berücksichtigung der Ansprüche der Güterschifffahrt ist der Rhein mit seinen Ufern als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Lebensraum für Flora und Fauna sowie als Vernetzungskorridor wenn immer möglich grenzüberschreitend zu stärken.
2. Massnahmen der Stadtentwicklung, die der Aufwertung der Rheinufer dienen, sind in Rücksicht auf Wirtschaft, Natur und Lebensraum auszuführen.
3. Aufwertungen und Revitalisierungen sollen in gegenseitiger Abstimmung entwickelt werden – unter Gewährleistung der wirtschaftlichen Funktionen des Flussraums.

S4.6 Ortsbildschutz

Art. 5 Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG),
Verordnung über das Bundesinventar der schützens-
werten Ortsbilder der Schweiz (VISOS)

Der Kanton Basel-Stadt strebt eine kohärente Stadtentwicklung und zweckmässige Umstrukturierungen an, die die Eigenschaften, den historischen Charakter und die Identität der Quartiere und der Einwohnergemeinden berücksichtigt und gegebenenfalls stärkt. (Art. 5 Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG], Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz [VISOS]).

ISOS – Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung

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

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

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

Art. 6 NHG

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

Anhang zum VISOS

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

Informationen zum IVS siehe
<http://www.ivs.admin.ch>

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS

Das Inventar der historischen Verkehrswege IVS wurde zum Schutz der historischen Verkehrswege in der Schweiz ins Leben gerufen. Das Herzstück des IVS bildet das Bundesinventar, ein

Inventar nach Artikel 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG. Im Bundesinventar sind Wege erfasst, die von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Diese Wege stehen unter besonderem Schutz. Auch Basel-Stadt weist solche Wege auf (Mittlere Brücke, Basel; Weilstrasse, Riehen).

Weitere historische Wege im IVS ausserhalb des Bundesinventars

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

[DSchG BS](#), [DSchV BS](#), [Denkmalverzeichnis](#), [BPG BS](#)

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

Strategie / ST

5

Leitsätze

14, 15 und 18



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Kanton und Gemeinden pflegen und erhalten die typischen Ortsbilder, die Denkmäler und Kulturgüter sowie die historischen Verkehrswege.
2. Kanton und Gemeinden ziehen die Bundesinventare ISOS und IVS als Planungshilfe bei, so unter anderem beim Umgang mit Baudenkmalern, schützens- oder erhaltenswerten Bauten, Gevierten und Anlagen, bei der Ausscheidung von Zonen, beim Denkmal- und Kulturgüterschutz (inkl. Archäologie) sowie bei der Freiraumplanung (Plätze, Parks, Gartendenkmäler und schutzwürdige Objekte in der Landschaft).
3. Vor der Festsetzung von Richtplanvorhaben, die in Konflikt mit den Bundesinventaren ISOS oder IVS stehen, ist bei der Lösungssuche oder bei der Bestimmung von Massnahmen die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege einzubeziehen.
4. Die Bundesinventare ISOS und IVS sind bei der Überarbeitung von Gesetzen und Verordnungen im unter Ziff. 1 genannten Zusammenhang zu beachten.

S4.7 Lärmschutz

Unterschiedliche Quellen belasten das Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Stadt mit Lärm. Hauptquelle stellt dabei der motorisierte Individualverkehr dar. Weitere wichtige Verursacher sind Anlagen aus Industrie und Gewerbe sowie der Schienen- und Flugverkehr. Durch zunehmende Aktivitäten im öffentlichen Raum ergeben sich zudem, vor allem im Sommer, Konflikte zwischen Freizeitverhalten und Wohnnutzung. Die Lärmbelastung führt zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität der Bevölkerung und zu eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten für das Siedlungsgebiet.

Art. 24 Umweltschutzgesetz (USG),
Art. 29 Lärmschutzverordnung (LSV)

Es dürfen neue Bauzonen für Wohnnutzungen ausgeschieden sowie noch nicht erschlossene Bauzonen überbaut werden, wenn die Planungswerte eingehalten werden. Neue Gebäude innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes sind bei einer Vorbelastung über dem Immissionsgrenzwert (IGW) durch bauliche und planerische Massnahmen zu schützen.

Während der Schutz vor Strassen- und Schienenlärm durch die Anordnung unterschiedlich empfindlicher Nutzungen erreicht werden kann, stellen Flug- und Industrielärm zum Teil ein Hindernis zur Schaffung von neuen Siedlungsgebieten dar.

Art. 16 ff. USG, Art. 13 LSV
Art. 16 LSV

Für alle Lärmarten gilt, dass eine Überschreitung des IGW zu einem Sanierungsbedarf führt. Gemäss Verursacherprinzip hat der Verursacher für die Kosten der Sanierung aufzukommen. Im Bereich des Strassenverkehrslärms hat der Bundesrat eine Sanierungsfrist bis zum Jahre 2015 für Nationalstrassen und 2018 für die übrigen Strassen festgesetzt. Der Kanton Basel-Stadt ist daher gefordert, diese Sanierungspflicht zu erfüllen.

Art.17 Abs. 4 LSV

Sanierungen sollen primär durch Massnahmen an der Quelle geschehen. In zweiter Priorität sollen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg realisiert werden; erst wenn diese nicht möglich sind, sind Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster) zu ergreifen. Die Planung erfolgt aufgrund des Lärmbelastungskatasters, welcher von den Kantonen geführt wird. Im Bereich des Strassenverkehrs können sowohl Massnahmen zur Beschränkung der Verkehrsmenge – unter Erwägung von ökonomischen Instrumenten wie Roadpricing, Fahrtenmodell und emissionsabhängigen Fahrzeugabgaben – als auch Tempobegrenzungen sowie die Wahl geeigneter Strassenbeläge die Emissionen von der Quelle verringern.

Art. 11 USG

Neue Nutzungen dürfen nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führen. Standorte für Nutzungen mit grosser Verkehrserzeugung sollten daher auf die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet sein; die Anzahl der MIV-Fahrten wird soweit möglich und notwendig beschränkt.

Art. 45 LSV

Die Vollzugskompetenz liegt nicht für alle Lärmarten beim Kanton. Flug- sowie Bahnlärm sind Bundessache.

Art. 15 USG, Art. 12 Abs. 2 USG

Im dichten Siedlungsgebiet ergeben sich – sei es durch die Nutzung des Aussenraums (Privat, Allmend), sei es durch Gastronomie und Kulturveranstaltungen – Konflikte mit lärmempfindlichen Nutzungen. Obwohl durch die Gesetzgebung dafür keine Grenzwerte vorgegeben sind, muss dem Lärmschutz genügend Rechnung getragen werden. Lärmschutzmassnahmen können direkt auf das Umweltschutzgesetz des Bundes abgestützt werden. Wenn sich Standorte hinsichtlich der nutzungsplanerischen Grundlagen (Zonenplan, Lärmempfindlichkeitsstufenplan) in ihrer Schutzwürdigkeit nicht unterscheiden, können Richtplanaussagen zur Abstimmung der Interessen von Nutzen sein.

Fluglärm

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

Strategie / ST

5 und 11

Leitsätze

9, 10, 16, 21, 22, 42, 46 und 48



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu vermindern, sind primär Massnahmen an der Quelle zu treffen. Durch planerische und ökonomische Instrumente ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anzustreben. Insbesondere sollen verkehrsintensive Anlagen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr erreicht werden.
2. Bei Verkehrsträgern, die in Gelände-Einschnitten verlaufen, sowie bei Nationalstrassen wird die Möglichkeit einer Überdeckung geprüft. Der Kanton vertritt dies auch gegenüber dem Bund.
3. An Lagen mit IGW-Überschreitungen aus dem Strassenverkehr wird durch den Kanton eine finanzielle Beteiligung an den Einbau von Schallschutzfenstern geleistet. An stark exponierten Lagen ohne Möglichkeit zur nachhaltigen Sanierung, insbesondere entlang der Hochleistungsstrassen, soll die Umnutzung in weniger lärmempfindliche Nutzungen geprüft werden.

4. Der Kanton Basel-Stadt wirkt auf die Betriebsregeln des EuroAirport dahingehend ein, dass Planungswertüberschreitungen aus dem Fluglärm vermieden werden können.
5. Lärmintensives Gewerbe soll in geeigneten Gebieten einen Standort finden.
6. Kulturelle Interessen sollen in Abwägung mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch in zentrumsnahen Lagen Platz finden; die Regelung erfolgt via Nutzungsplanung und Allmendgesetzgebung.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

- a) Lärmschutz Osttangente
- b) Überdeckung Elsässerbahn

- Zwischenergebnis
- Vororientierung

Massnahmen / Details

Nationalstrassen

Im Bereich Wiesekreisel bis Gellertdreieck und in Richtung Hagnau zeichnen sich zunehmend kritische Verhältnisse wegen Überlastung und ungünstiger Anordnung der Ein- und Ausfahrtsspuren ab, welche zu gefährlichen und leistungssenkenden Spurwechseln führen. Derzeit werden Lösungskonzepte zur Verbesserung der Situation erarbeitet. Insbesondere werden tiefliegende Linienführungen untersucht, welche die heutige Trennwirkung abschwächen sowie die Lärm- und die Luftbelastung in den angrenzenden Quartieren senken sollen. Je nach gewähltem Lösungsansatz sollen die an der Oberfläche verbleibenden Teile der A2 im Bereich Gellert und im Bereich Breite überdeckt bzw. eingehaust werden, um die umliegenden, stark belasteten Wohngebiete und das Bethesda-Spital vor dem Verkehrslärm und der Luftbelastung zu schützen. Gleichzeitig kann die städtebaulich unerwünschte Trennwirkung reduziert werden.

An den weiteren Streckenteilen der Nationalstrasse sind Sanierungen mittels der Errichtung von Lärmschutzwänden und dem Einbau von Schallschutzfenstern geplant.

Übrige Strassen

Sind aus verkehrstechnischen oder städtebildlichen Gründen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg nicht möglich, soll durch einen finanziellen Beitrag des Kantons der flächendeckende Einbau von Schallschutzfenstern an Lagen mit Grenzwertüberschreitungen ermöglicht werden. Seit 2004 leistet der Kanton einen Beitrag von 50% ab einer Belastung von 67 dBA am Tag.

M 2.1 Nationalstrassen

Begleitung Lärmsanierung Bahn

Erarbeitung von Konzepten zur Überdeckung von Verkehrsträgern insbesondere der Bahn.

Dort, wo trotz Massnahmen am Rollmaterial nach Ablauf der Sanierungsfrist (2015) Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind, werden auf Kosten des Bundes (bei AW-Überschreitung) und mit einem Kostenteiler (50% Bund, 50% Hauseigentümer) Schallschutzfenster eingebaut. An einigen wenigen Standorten werden Lärmschutzwände errichtet.

Der Kanton übernimmt im Auftrag des Bundes den Einbau der Schallschutzfenster.

Wie auch bei der Nationalstrasse ist eine Überdeckung von Bahnstrecken, welche in Tieflage verlaufen, aus der Sicht des Lärmschutzes wünschenswert (Koordinationsbedarf mit Naturschutz).

S4.8 Störfallvorsorge

Art. 10 USG (Katastrophenschutz)

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

Art. 1 StFV (Störfallverordnung)

Zu diesen Anlagen gehören Betriebe, in denen bestimmte Mengen an gefährlichen Stoffen, Zubereitungen oder Sonderabfälle vorhanden sind oder die Tätigkeiten mit gentechnisch veränderten oder pathogenen Mikroorganismen der Klasse 3 und 4 durchführen. In Basel-Stadt ist die Störfallvorsorge wegen der hohen Bevölkerungsdichte, der Nutzungsmischung und dem Verlauf der Transportachsen eine besondere Herausforderung. Da das Baugebiet mehrheitlich überbaut ist, die noch unbebauten Bauzonen als Wohn- oder Mischgebiet deklariert und die grenznahen Gebiete im Nachbarkanton sowie in den Nachbarländern intensiv genutzt sind, gibt es wenig Alternativstandorte für Betriebe oder Transportachsen mit einem Störfallrisiko. Eine Mehrzahl der in Umsetzung oder in Planung befindlichen Grossprojekte (mit oder ohne eigenes Störfallrisiko) liegt in nächster Nähe einer risiko-relevanten Anlage oder Transportachse.

§5 USG BS

<http://www.stadtplan.bs.ch/geoviewer/themes.php?instance=default&language=de&theme=67>

Im Kanton Basel-Stadt sind alle Betriebe im Geltungsbereich der Störfallverordnung im Verzeichnis der Gefahrenquellen erfasst. Dieses ist als Spezialkarte «Gefahrenkataster» auch via Internet einsehbar.

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

NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)

Störfallrisiken sind wie Naturgefahren wichtige Faktoren, die die räumliche Planung im dicht besiedelten Raum beeinflussen und deshalb bei allen raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen sind.

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

- eine neue Nutzungsplanung zusätzliche Nutzungen in der Nähe einer der Störfallverordnung unterstehenden Anlage zulässt oder
- eine bereits bestehende Nutzungsplanung solche zusätzlichen Nutzungen nicht verhindert,

so dass in beiden Fällen das Risiko für Bevölkerung oder Umwelt über das tragbare Mass ansteigen könnte.

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

Die nachfolgenden Vorgaben dienen deshalb dem Ziel, der raumplanerischen Interessenabwägung im Sinne der Störfallverordnung eine konkrete und systematische Grundlage zu geben und die diesbezüglichen Tätigkeiten der kantonalen Nutzungsplanung und der Fachstelle für Störfallvorsorge miteinander abzustimmen.

Planungsziele

1. Mit einer geeigneten Kombination von Massnahmen an der Risikoquelle und planerischen Massnahmen (Nutzungs- und Verkehrsplanung) stellt der Kanton Basel-Stadt sicher, dass die Störfallrisiken für Bevölkerung und Umwelt jederzeit als tragbar beurteilt werden können.
2. Der Kanton Basel-Stadt engagiert sich für eine grenzüberschreitende Abstimmung bei der Störfallvorsorge und berücksichtigt die grenzüberschreitenden Aspekte der Störfallvorsorge auch in der Siedlungsentwicklung.
3. Den Betrieben mit Gefahrenpotenzial, die bestimmten Kriterien wie «sicher», «zukunftsgerichtet», «umweltgerecht» und «arbeitnehmerfreundlich» entsprechen, gewährt der Kanton mit sinnvollen raumplanerischen Massnahmen günstige Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten.

Strategie / ST

8 und 11

Leitsätze

10, 11, 22, 32, 42, 61 und 66



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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

Massnahmen / Details

Aufgabenverteilung

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

§40 USG BS

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

S5 Öffentliche Bauten und Anlagen

S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)

Ausgangslage

Für den Lehr- und Forschungsstandort Basel sind die Ziele, die bis 2020 erreicht werden sollen, wie folgt definiert:

Der Lehr- und Forschungsstandort Basel, mit den Eckpfeilern Universität und Universitätsspital, Fachhochschule Nordwestschweiz und ETH-Zentrum für Biosysteme, gehört zu den führenden Wissenszentren Europas. Die gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft getragene Universität gehört mit über 13'000 Studierenden in ihren Schwerpunktdisziplinen zu den 50 besten Hochschulen der Welt. Der Lehr- und Forschungsstandort Basel zählt zu den führenden Innovationszentren in den Bereichen Life Sciences, Medizinische Forschung und Kulturwissenschaften.

Diese Zielsetzungen erfordern mehr und auf die Bedürfnisse der Universität zugeschnittenen Raum. Die derzeitige Vielzahl der universitären Standorte erschwert eine effiziente Raumnutzung. Mit modernen und in das urbane Umfeld eingebundenen Campusarealen sollen Synergien gefördert und das universitäre Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt werden. Die von der Universität für die Lösung dieser Probleme zusammen mit den beiden Trägerkantonen entwickelte Raumstrategie beansprucht mehrere Jahre. Als Provisorien müssen deshalb Einnmietungen in Fremdliegenschaften (z.B. Jakob Burckhardt-Haus) in Kauf genommen werden.

Trends

Die Zahl der Studierenden an der Universität Basel ist in den vergangenen vier Jahren um 30% gestiegen, mit der heutigen Anzahl von Studierenden ist die strategisch angestrebte Grösse bald erreicht.

Erwünschte Wirkung

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

Strategie / ST

4 und 8

Leitsätze

23 und 24



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Entsprechend dem prognostizierten Wachstum der Studierendenzahlen und der Strategie der Universität ist im Rahmen der zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft eingerichteten Projektstruktur das Raumangebot für die Universität zu erhöhen und zu optimieren.
2. Die Universität ist an möglichst wenigen Standorten zu konzentrieren.
3. Es sind in Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft Standorte zu entwickeln, welche über die kritische Mindestgrösse und damit genügend standortinternes Synergiepotenzial verfügen, um einen optimalen Betrieb der Universität und Anpassungen an künftige Bedürfnisse zu garantieren.
4. Universitäre Einrichtungen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a) Campus Schällemätteli	Festsetzung
b) Campus Petersplatz	Zwischenergebnis

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Campus Schällemätteli

Partnerschaftlicher Projektierungsratschlag Juni 2009 sowie Bebauungsplan Hochschulareal St. Johann «Campus Schällemätteli» für die Standortentwicklung. Entwicklung von Neubauprojekten auf Basis von Wettbewerben für die Life Science-Aktivitäten der Universität: im südlichen Arealteil mit einem Neubauprojekt für das Biozentrum (35'000 m²), einem Neubauprojekt für das ETH-Institut (27'500 m²) sowie Instandsetzung des Bestands oder Neubauprojekt (41'000 m²) (Biozentrum, Pharmazentrum) sowie im nördlich Arealteil mit Neubauprojekten in drei Etappen bis 2029 (58'000 m²).

b) Campus Petersplatz

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

S5.2 Schulräume aufgrund Sachplanung Schulraum

Ausgangslage

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

Die Schule ist und bleibt ein sehr lebendiger Bereich. Die Änderungen im Schulsystem sind auch Antworten auf gesellschaftliche Veränderungen. Die baulichen Massnahmen sind deshalb immer zeitlich verschobene Reaktionen und machen die Planung umso schwieriger. Die Planung von Schulraum und Schulstandorten hängt von der Entwicklung im direkten Umfeld ab (Erlenmatt, Volta, Schoren, Münsterplatz etc.). Die in den Wohnquartieren lokalisierten Schulen müssen der geänderten Nachfrage nachkommen. Gegebenenfalls müssen neue Schulräume gesucht werden. Sie müssen weiterhin leicht und auf sicherem Wege erreichbar sein, um ihre strukturierte Rolle im Quartier wahrnehmen zu können.

Bestand

Die bestehenden Schulanlagen decken den Bedarf an Schulraum zum heutigen Zeitpunkt und müssen deshalb in dieser Anzahl erhalten werden. Sinkende Schülerzahlen in der Vergangenheit haben es ermöglicht, den Nachholbedarf an Schulraum abzudecken sowie auf Standortveränderungen und Auswirkungen neuer pädagogischer Konzepte an diversen Schulstandorten zu reagieren.

Trends

Durch Einführung von Tagesbetreuung auf der Primarstufe und Eingangsstufe (Kindergarten / Primarschule) sowie durch Etablierung von Schulhausleitungen an den Primarschulen und Orientierungsschulen werden alle räumlichen Reserven in den Schulen beansprucht. Die Auswirkungen des Wechsels auf 6 Jahre Primar-, 3 Jahre Sekundarschule und 4 Jahre Gymnasium sind in der aktuellen Sachplanung Schulraum enthalten.

Strategie / ST

8

Leitsätze

4, 23, 25, 29 und 41



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Schulraumplanung erfolgt in enger Abstimmung mit der Siedlungs- und Nutzungsplanung.
2. Schulen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein.
3. Die Gemeinden koordinieren die Schulraumplanung für Primarschulen mit dem Kanton.
4. Die Schulraumplanung wird mindestens alle 2 Jahre überprüft und nachgeführt.

Massnahmen / Details

Neubauten Primarschule Erlenmatt, Volta und Schoren, Neubau Sekundarschule Sandgrube, Erweiterungen Primarschule Wasgenring, Primarschule Christoph Merian – Gellert, Primarschule Isaak Iselin, Primarschule Bläsi.

S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)

Ausgangslage

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

Der Kanton Basel-Stadt betreibt drei öffentliche Spitäler, die seit 2012 als selbstständige öffentliche rechtliche Anstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelagert sind:

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

Von Privaten und von der Bürgergemeinde Basel betrieben werden:

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

Geplante Veränderungen

Im Rahmen des Masterplans Campus Gesundheit für das Universitätsspital Basel wird u.a. beabsichtigt, die Universitätsaugenklinik räumlich in das Gelände des Universitätsspitals zu integrieren. Das Areal der Augenklinik soll für Wohnzwecke genutzt werden.

Nachdem das durch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft geplante gemeinsame Vorhaben für ein Zentrum für Akutgeriatrie und Rehabilitation (ZAR) auf dem Areal Bruderholz im Frühjahr 2012 durch den Kanton Basel-Landschaft gestoppt wurde, wird nun durch das Felix Platter-Spital ein Ersatzneubau auf einem Teil des heutigen Areals geplant und errichtet. Das nach der Erstellung des Ersatzneubaus frei werdende übrige Areal wird für Wohnzwecke entwickelt und genutzt.

Die bisher auf verschiedene Standorte in der Stadt verteilten Abteilungen der Kinder- und Jugendpsychiatrischen Klinik (KJPK) der Universitären Psychiatrischen Kliniken (UPK) sollen mit einem Neubau auf dem Areal der UPK konzentriert werden. Die dadurch frei werdenden heutigen Standorte werden der Wohnnutzung zugeführt.

Erwünschte Wirkung

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

Strategie / ST

1

Leitsätze

23 und 27



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die kantonale Spitalplanung wird vom Gesundheitsdepartement gemäss den gesetzlichen Grundlagen durchgeführt. Regionale und interkantonale Zusammenarbeit wird angestrebt.
2. Zur Umsetzung des medizinisch und betrieblich nachgewiesenen Erweiterungsbedarfs des Universitätsspitals (USB) und im Hinblick auf die Konzentration und Koordination der hochspezialisierten Medizin ist das Raumangebot des USB auf der Basis des Masterplans Campus Gesundheit zu erweitern.
3. Die bestehenden Standorte der universitären Kliniken sind – abgestimmt mit der strategischen Raumplanung der Universität Basel – qualitativ und quantitativ zu entwickeln.
4. Eine Konzentration auf möglichst wenige Standorte ist anzustreben.
5. Spitäler müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Fuss- und Veloverkehr als auch mit dem motorisierten Individualverkehr sehr gut erreichbar sein.

Massnahmen / Details

a) Felix Platter-Spital

Der Ersatzneubau für das Felix Platter-Spital wird auf dem bisherigen Areal errichtet, wobei der Neubau auf einem Teil des Areals konzentriert wird. Der frei werdende Teil des Areals wird umgezont und für Wohnzwecke genutzt.

b) Augenklinik

Integration der Augenklinik in das Gelände des Universitätsspitals. Das leer werdende Areal wird für Wohnen umgenutzt.

c) Kinder- und jugendpsychiatrische Klinik (KJPK) der UPK

Die Abteilungen der KJPK sollen auf dem Areal der UPK konzentriert werden. Dadurch frei werdende Liegenschaften werden für Wohnen umgenutzt.

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, d) Schwerpunkte Wohnen, d3) Spitalareal Felix Platter

S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)

Ausgangslage

Die Sportstättenplanung bietet einen Überblick über die Sportanlagen im Kanton. Sie wurde 1995 das letzte Mal überarbeitet und aktualisiert. Die bestehenden Sportstätten (Freianlagen, Sporthallen, Wassersportanlagen, Wintersportanlagen und Spezialsportanlagen) werden intensiv genutzt und sind in ihrer Quantität zu erhalten.

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

Die Schwerpunktanlagen für den organisierten und strukturierten Sportbetrieb sind:

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

Die Quartiersportanlagen dienen neben den Schulen und Vereinen der breiten Bevölkerung für individuelle sportliche Betätigung:

- Sportanlage Pruntrutermatte
- Sportanlage Schorenmatte
- Sportanlage Bäumlihof
- Turnplatz Sandgrube/Vogelsangmatte
- Gotthelfmatte
- Voltamatte (Spielwiese)
- St.Johann/Schällemätteli (Spielwiese)
- Breitematte (Spielwiese)
- Dreirosenanlage (Spielwiese)
- Dreirosenschulhaus (Indoorhalle)
- Claraschulhaus

Die Schulsportanlagen befinden sich meist unmittelbar neben den Turnhallen und ermöglichen den Sportbetrieb im Freien. Ausserhalb der Schulzeit stehen die Anlagen den Vereinen und der Allgemeinheit zur Verfügung:

- Schulhaus Bruderholz
- Schulhaus Brunnmatt
- Christoph Merian-Schulhaus / Schulhaus Gellert
- Diplommittelschule
- Schulhaus St.Alban
- Schulhaus Neubad
- Schulhaus Wasgenring
- Hirzbrunnen-Schulhaus

- Schulhaus Erlensträsschen
- Hebel-Schulhaus / Schulhaus Niederholz
- Schulhaus Wasserstelzen

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

- St.Jakobshalle
- Pfaffenholzhalle
- Rankhofhalle
- Dreirosenhalle
- Leonhardshalle
- Niederholzhalle Riehen (gemeinsam mit dem Sportamt betrieben durch die Gemeinde)
- Halle Hinter Gärten Riehen

Die Wassersportanlagen umfassen die Gartenbäder, die Rheinbäder und Hallenbäder.

Allgemein zugängliche Bäder sind die Gartenbäder St.Jakob, Bachgraben, Eglisee, das Riehener Freibad (betrieben durch die Gemeinde), die beiden Rheinbadhäuser Breite und St.Johann, die Anlage am Birskopf, das Hallenbad Rialto sowie die Schulschwimmhalle Wasserstelzen in Riehen (nur im Wintersemester und zu beschränkten Öffnungszeiten).

Weitere Schwimmhallen sind das Sportbad St.Jakob für den organisierten Schwimmsport, die Schulschwimmhallen St.Johannschulhaus, Kirschgartenschulhaus, St.Alban-Schulhaus, Rittergasse, Bläsischulhaus, Vogelsangschulhaus, Bäumlhofschulhaus, Kleinhünigerschulhaus sowie Wasserstelzen-Schulhaus.

Wintersportanlagen

Kunsteisbahn Eglisee, Kunsteisbahn Margarethen, St.Jakobs-Arena

Spezialsportanlagen

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

Erwünschte Wirkung

Die Sportanlagen und ihre Infrastruktur werden den aktuellen Gegebenheiten angepasst und modernisiert.

Das vorhandene Raumangebot soll besser und flexibler genutzt werden. Durch öffentliche Sportflächen in den Quartieren und besser auf die Nutzer abgestimmte Öffnungszeiten der Sportanlagen soll der Breitensport einem grösseren Publikum, auch den am Sport eher entfernten Teilen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden.

Strategie / ST

8

Leitsätze

4, 23, 25, 27, 28, 30 und 41



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Erstellung und freie Nutzung von witterungsgeschützten Bewegungs- und Tummel - flächen für Kinder und Jugendliche an Schulen und Kindergärten ist zu fördern («gedeckter Pausenhof»).
2. Verbindungswege für Fussgänger, Velos und Rollsportgeräte zwischen den Quartieren sind sicherzustellen.
3. Sport- und Freizeitanlagen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein.
4. Die Nutzung der Sportanlagen St.Jakob / Brüglinger Ebene erfolgt im Einvernehmen mit der Gemeinde Münchenstein und dem Amt für Raumplanung Basel-Landschaft.
5. Die kantonal koordinierte Sportstättenplanung wird periodisch überprüft und nachgeführt.

Massnahmen / Details

a) Zweites Hallenbad

Bedarf, Standort und Machbarkeit eines zweiten allgemein zugänglichen Hallenbads mit einem 50m-Becken müssen unter Einbezug der Angebote in den angrenzenden Gemeinden beziehungsweise in der Region Nordwestschweiz geklärt werden.

b) Erweiterung und Anpassung der Infrastruktur St.Jakob

Die Infrastrukturbauten und Garderobenanlagen im St.Jakob sind den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen anzupassen.

c) Neukonzeption der Kunsteisbahn Margarethen

Im Rahmen der Sportstättenplanung und bis zum Zeitpunkt der notwendigen Sanierung der Kunsteisbahnen ist ein Konzept zu entwickeln.

Objektblätter

Natur und Landschaft



Leitsätze Natur und Landschaft

Natürliche Lebensgrundlagen

Natürliche Lebensgrundlagen schützen

31

Gebiete für Grundwassernutzungen, Anreicherungsgebiete sowie wichtige Grundwasserträger und Quellen sind zu schützen.

32

Böden mit besonderen Werten und Funktionen sind zu schützen; belastende Nutzungen und Stoffeinträge sind zu vermeiden. Die Bodenfruchtbarkeit ist langfristig zu erhalten.

33

Leitbahnen zur Durchlüftung der Siedlungsgebiete sind zu erhalten.

34

Dem Verschwinden standortheimischer Tier- und Pflanzenarten ist mit entsprechenden Massnahmen vorzubeugen.



Reiher, Park im Grünen

Natur- und Landschafts- schutz, Land- und Waldwirt- schaft

*Lebensräume sichern, entwickeln und
nutzen*

35

Die Natur- und Landschaftsräume sind in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu erhalten und zu entwickeln; Schutz, Nutzung und Erholung sind aufeinander abzustimmen.

36

Den Fließgewässern ist – in Abstimmung mit den Nutzungsansprüchen im angrenzenden Gebiet sowie mit den stadtgestalterischen Anliegen – genügend Raum zu geben, der möglichst naturnah gestaltet wird.

37

Durch Sicherung, Aufwertung und Erweiterung der öffentlichen und privaten Grünbereiche sollen die ökologischen Vernetzungsräume der Siedlung verbessert und zusammen mit den Landschaftsräumen verbunden werden.

38

Die zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsflächen ermöglichen eine verbindende, ökologische und zukunftsfähige bäuerliche Landwirtschaft mit erfolgreichen Unternehmern.

39

Der Wald soll für Holzproduktion, Schutz und Erholung nachhaltig genutzt werden.



Riehen, Bachtelenweg

NL1 Natürliche Lebensgrundlagen

NL1.1 Fliessgewässer

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

Schweizerische Methodik zur Beurteilung der Gewässerstruktur (Ökomorphologie)

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

Eidgenössische Gewässerschutzbestimmungen und verwandte Rechtsgrundlagen (Gewässerschutzgesetz [GschG], Gewässerschutzverordnung [GschV], Wasserbaugesetz [WBG], Fischereigesetz, Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG])

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

§ 3 GschV BS
Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt in Übereinstimmung mit Bundesleitbild Fliessgewässer Schweiz

Die Änderungen des Gewässerschutzgesetzes und der -verordnung, die am 1. Januar bzw. am 1. Juni 2011 in Kraft traten, stellen einen weiteren Meilenstein im Schweizer Gewässerschutz dar. Die jüngsten Änderungen haben zum Ziel, die Gewässer stärker als bisher als Lebensraum aufzuwerten, damit sie einen Beitrag zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität leisten können. Die eingezwängten Gewässer müssen wieder mehr Raum erhalten, und die negativen Auswirkungen der Wasserkraftnutzung (Schwall und Sunk, fehlender Geschiebetrieb, fehlende Durchgängigkeit für Fische) sollen gedämpft werden.

Vollzugshilfen Renaturierung Fliessgewässer (<http://www.bafu.admin.ch/umsetzungshilfe-renaturierung/index.html?lang=de>)

Die Kantone verfügen nun über konkrete Vollzugshilfen, um die Fliessgewässerökosysteme zu Gunsten ihrer Pflanzen und Tiere aufzuwerten und einen möglichst naturnahen Zustand ohne Wanderhindernisse wiederherzustellen. Die Verbesserung der Wasserqualität durch die Verringerung / Vermeidung anthropogener Einträge ist eine weitere Forderung des Gewässerschutzrechts.

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

siehe Massnahmen Seite 120 bis 122

Revitalisierungen erfüllen Gewässer- und Naturschutzanliegen und erhöhen die Erholungs- und Wohnqualität. Raumplanrelevante Vorhaben wie auch die Festlegung des Gewässerraumes sind in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Dadurch sollen auch weitere natürliche Funktionen wie z. B. Hochwasserabfluss und Geschiebetransport sichergestellt werden. Bei Zielkonflikten mit der Trinkwassergewinnung, dem Grundwasserschutz, der städtebaulichen Entwicklung sowie mit Grundeigentümern und landwirtschaftlichen Nutzern sind integrierende Lösungen anzustreben.

Erwünschte Wirkung

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

Strategie / ST

10 und 12

Leitsätze

15, 16, 18, 22, 31, 34, 35, 53, 54 und 55



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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

Örtliche Festlegungen (nicht in Richtplankarte)

Gemäss folgender Liste und folgenden Karten.

(Die aufzuwertenden Fliessgewässerabschnitte werden in den Karten auf der Seite 122 dargestellt.)

Massnahmen

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

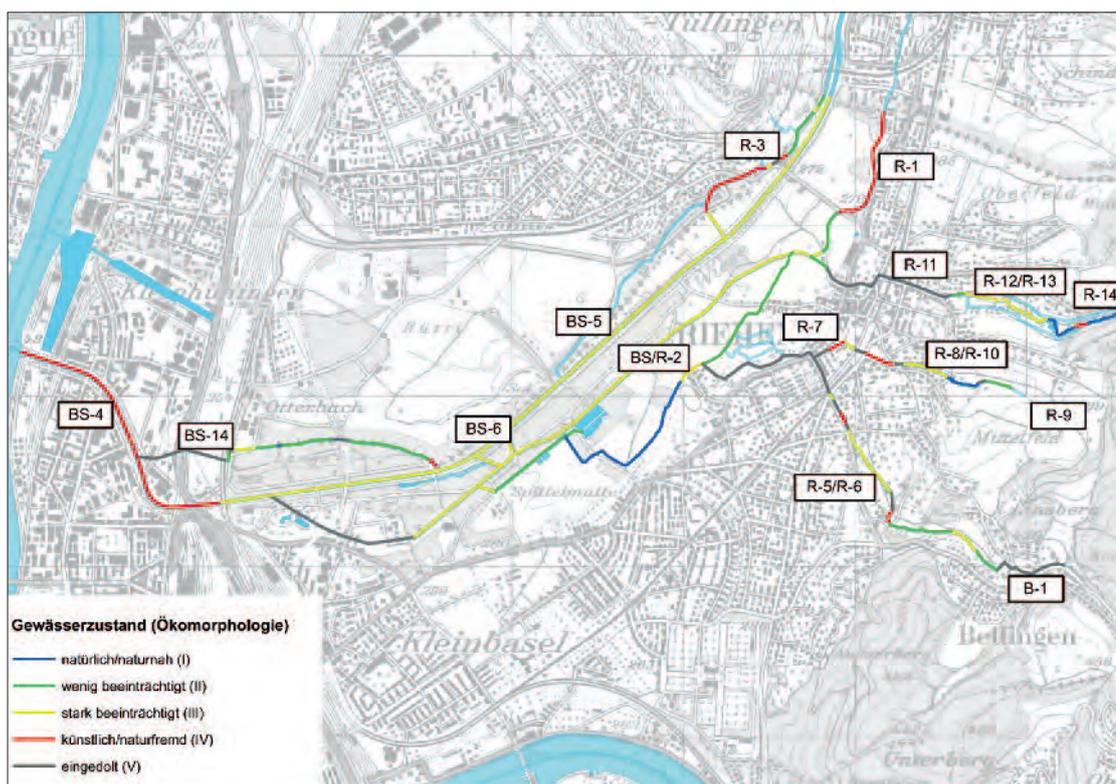
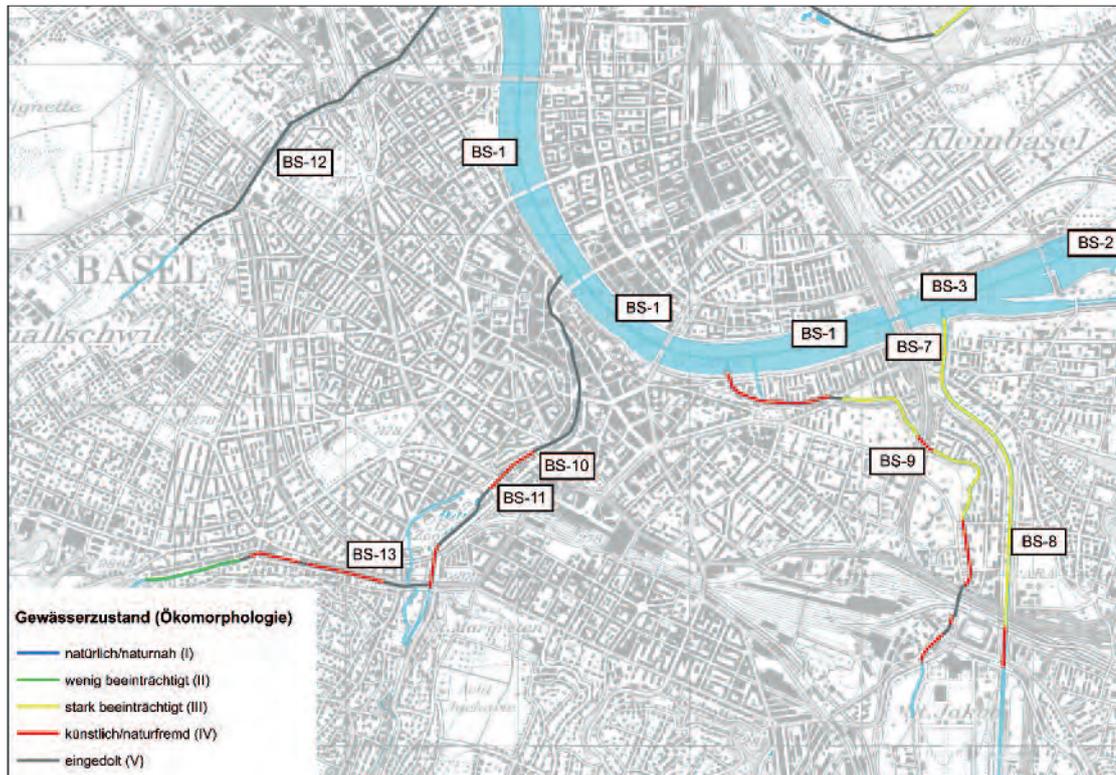
Aufzuwertende Fliessgewässerabschnitte

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

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

* R-4 Alter Teich ist umgesetzt.

Aufzuwertende Gewässerabschnitte



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

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

NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)

Art. 6 Abs. 2 lit. c RPG

Gefahren durch Technikfolgen siehe S4.8 Störfallvorsorge

Der Bund verpflichtet die Kantone festzustellen, welche Gebiete durch Naturgefahren oder schädliche Einwirkungen erheblich bedroht sind. Naturgefahren sind bei der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

Aus raumplanerischer Sicht sind primär diejenigen Gebiete zu betrachten, in denen sich ständig Menschen befinden, also Bauzonen und Verkehrslinien von übergeordneter Bedeutung.

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

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

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

Art. 6 Wasserbaugesetz (WBG)
Art. 27 Wasserbauverordnung (WBV)

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

Art. 19 und 36 Waldgesetz (WaG), Art. 15 ff Waldverordnung (WaV)

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

Planungsziele (erwünschte Wirkung)

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

Strategie / ST

–

Leitsätze

22, 35 und 39



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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

NL2 Land- und Landwirtschaft

NL2.1 Landwirtschaftsgebiet

Art. 16 RPG

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

Art. 6 Abs. 2 lit. a RPG

Die Kantone stellen fest, welche Gebiete sich für die Landwirtschaft eignen.

Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend die Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone)

Der Kanton Basel-Stadt hat die Landwirtschaftsgebiete (Zone) festgesetzt. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche von 345 ha (rund 9 % des Kantonsgebiets) wird – zu 93% in Pacht – durch acht Haupteinwerbungsbetriebe und zwei Nebeneinwerbungsbetriebe bewirtschaftet.

Konzept zur Entwicklung einer nachhaltigen Landwirtschaft im Kanton Basel-Stadt, 2002

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

Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», RRB vom 16. Januar 2001

Die Landwirtschaftsgebiete als mehrheitlich wertvolle Kulturlandschaften grenzen vor allem an das Siedlungsgebiet und an den Wald und werden teilweise von weiteren Nutzungen überlagert (z. B. Wassergewinnung im Bereich der Langen Erlen). Nach Bundesrecht heute nicht mehr zonenkonform werden in Basel-Stadt zurzeit rund ein Drittel der Freizeitgartenareale im Landwirtschaftsgebiet betrieben. Im Bereich Landschaftspark Wiese werden die Nutzungskonflikte mit einem Landschaftsrichtplan geregelt. Für den östlichen Landschaftsraum steht ein Landschaftsentwicklungskonzept noch aus und muss regional entwickelt werden.

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

Die Richtplanvorhaben «Stadtrandentwicklung Basel Süd»* und «Bischoffhöhe Riehen» befinden sich im Landwirtschaftsgebiet (teils hochwertige Fruchtfolgeflächen). Als Folge der erhöhten Anforderungen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Siedlungsattraktivität und der Kernfunktion von Basel-Stadt sind die neuen Baugebiete Zugeständnisse an den zunehmenden Bedarf an hochwertigem Wohnraum.

Art. 16a RPG, Art. 34 Abs. 5 RPV

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

* Anpassungsbedarf nach Ablehnung der Stadtrandentwicklung Süd per Volksentscheid vom 28. September 2014

Erwünschte Wirkung

- Erhaltung der Landwirtschaftsfläche (unter Vorbehalt S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet [Baugebiet])
- Sicherung einer zukunftsfähigen Landwirtschaft
- Sicherung des Landschaftsmusters und -charakters
- Erhaltung von Freiräumen für die Extensiverholung
- Einrichtung und Erhaltung von ökologischen Ausgleichsflächen (inkl. Sicherung Biotopverbund mit Vernetzungskonzepten)

Strategie / ST

2, 4, 10 und 12

Leitsätze

32, 34, 35 und 38

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Das Landwirtschaftsgebiet dient der Erzeugung von Nahrungsmitteln, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Pflege der Kulturlandschaft, der ökologischen Vernetzung und – unter Gewährleistung der Produktionsfunktion – der Erholung in der offenen Landschaft.
2. Das Landwirtschaftsgebiet wird durch die Gemeinden und für Basel durch den Kanton als Landwirtschaftsgebiet oder -zone ausgeschieden.
3. Der Flächenbestand zum Zeitpunkt dieses Beschlusses ist grundsätzlich zu sichern. Für aus gesamtplanerischer Sicht zweckmässige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche landwirtschaftlich genutztes Landwirtschaftsgebiet beansprucht wird, sind soweit möglich Ersatzangebote zu schaffen.
4. Kanton und Gemeinden setzen im Zuge ihrer Zonenplanrevisionen die im Landwirtschaftsgebiet nicht mehr zonenkonformen Freizeit- oder Familiengartenanlagen zonenrechtlich neu fest.

NL2.2 Fruchtfolgeflächen

Art. 29 RPV, Sachplan Fruchtfolgeflächen, 1992
Art. 26 Abs. 3 RPV

Art. 30 Abs. 2 RPV
Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994
betreffend die Eignung der Gebiete für Landwirt-
schaft und die Festsetzung der Landwirtschafts-
gebiete (Zone)

Vollzugshilfe des Bundes zum Sachplan FFF, 2006

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet
(Baugebiet)
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet

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

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

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

Der erforderliche Mindestumfang an FFF von 240 ha im Kanton Basel-Stadt ist gesichert. Die im gesamtrevidierten Richtplan von 2009 mit 4 ha als Vororientierung georteten FFF wurden fachlich beurteilt; es handelt sich effektiv um rund 4.7 ha.

Unter Beachtung der laufenden Zonenplanrevisionen wurde entsprechend Ziff. 4 der Planungsanweisungen dieses Objektblattes die kantonale Berechnung neu aufgestellt (s. Massnahmen / Details).

Die Richtplanvorhaben «Stadtrandentwicklung Basel Süd»* und «Bischoffhöhe Riehen» befinden sich im Landwirtschaftsgebiet, das teilweise hochwertige Fruchtfolgeflächen umfasst.

Falls abzusehen ist, dass die vom Bund geforderten 240 ha FFF tangiert werden, sind adäquate Ersatzflächen anzuordnen. Die Ausscheidung steht unter dem Vorbehalt der qualitativen Eignung gemäss Bundesvorgaben, eingebettet in eine kantonale Gesamtübersicht der FFF, die die Aufhebung und Neudisposition von FFF darlegt. Diese Gesamtübersicht muss anlässlich der Zonenplanrevisionen – bei definitiver Bestimmung neuer Bauzonen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebietes – und im Zusammenhang mit der Ausscheidung des Gewässerraums vorliegen.

Strategie / ST

2, 4, 10 und 12

Leitsätze

32, 34, 35 und 38

* Anpassungsbedarf nach Ablehnung der Stadtrandentwicklung Süd per Volksentscheid vom 28. September 2014



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton sind umfänglich zu schonen, das Mindestkontingent von 240 ha ist zu sichern.
2. Für aus gesamtplanerischer Sicht notwendige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche FFF beansprucht werden, sind – in Abstimmung mit dem Bund und unter der Prämisse des Erhalts von 240 ha – im Kantonsgebiet adäquate Ersatzflächen auszuscheiden.
3. Kanton und Gemeinden übernehmen die gemäss Richtplangesamtkarte ausgewiesenen FFF in ihre Nutzungspläne (Ausscheidung als Landwirtschaftsgebiet bzw. -zone, ggf. als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone).
4. Der Kanton erstellt im Rahmen von Zonenplanrevisionen, anlässlich der Disposition von Siedlungsgebietserweiterungsflächen und im Zusammenhang mit der Ausscheidung des Gewässerraums jeweils eine Gesamtübersicht der FFF; Abtauschmöglichkeiten berücksichtigen neben den Quantitäten die qualitative Eignung.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

Der Kanton bestätigt die FFF gemäss Richtplankarte
Neue Flächen von 4.7 ha FFF in Bettingen

Festsetzung
Festsetzung

Massnahmen / Details

Der Kanton Basel-Stadt verfügt heute über 252.2 ha FFF. In Bezug auf das festgesetzte **Mindestkontingent von 240 ha** beträgt der Saldo dementsprechend +12.2 ha. Der Regierungsrat hat im vom Bund genehmigten kantonalen, gesamtrevidierten Richtplan von Jan. 2009 weitere 4 ha FFF in Bettingen örtlich festgelegt (Vororientierung). Die fachliche Beurteilung dieser Flächen durch das Landwirtschaftliche Zentrum Ebenrain hat ergeben, dass in Bettingen definitiv 4.7 ha neue FFF festgesetzt werden können. Zusammen mit einer zusätzlichen Zuweisung in Basel von 0.5 ha Bauzone in die Landwirtschaftszone erhöht sich der kantonale FFF-Saldo im Vergleich zum Mindestkontingent auf +17.2 ha. Bei Abzug der Fruchtfolgeflächenverluste von 5.3 ha durch geplante Einzonungen auf dem Bruderholz in Basel und von weiteren 1.0 ha durch einzelne kleinere Anpassungen resultiert insgesamt ein Bestand von 251.1 ha FFF, was einem Überschuss von +11.1 ha über das Mindestkontingent des Bundes entspricht.

10.7 ha Fruchtfolgeflächen sollen künftig in Basel fast ausschliesslich als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone ausgewiesen werden.

Damit werden Gebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets bezeichnet, in denen neben der landwirtschaftlichen Produktion auch die Funktionen der naturbezogenen Naherholung und der naturräumlichen Aufwertung eine hohe Gewichtung erfahren sollen. In Folge der strengen Beschränkungen für bauliche Massnahmen in der Grünzone unterliegt in diesen Gebieten die Ressource Boden auch künftig einem besonderen Schutz, womit das landwirtschaftliche Produktionspotenzial deshalb dauerhaft erhalten bleibt.

Bestand Fruchtfolgeflächen in Basel-Stadt (Mindestkontingent: 240 ha):	252.2.ha	
Neue Festsetzung von Fruchtfolgeflächen in Bettingen	4.7 ha	
<i>Zonenplanrevision Riehen (Entwurf)</i>		
Aufhebung von Fruchtfolgeflächen Auf der Bischoffhöhe / Oberfeld, aufgerundet		0.9 ha
<i>Zonenplanrevision Basel</i>		
Aufhebung von Fruchtfolgeflächen zugunsten von Bauzonen		5.3 ha
Aufhebung von Fruchtfolgeflächen zugunsten von Grünanlagezone*		0.4 ha
Aufhebung von Fruchtfolgeflächen zugunsten von Grünzone im Siedlungsgebiet**		0.6 ha
Neue Fruchtfolgeflächen in Landwirtschaftszone ***	0.5 ha	
	257.4 ha	7.2 ha
Total FFF (Mindestkontingent: 240 ha):	250.2 ha	
Setzt sich wie folgt zusammen:		
in Landwirtschaftszone	239.5 ha	
Neu in Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone ausserhalb des Siedlungsgebiets	10.7 ha	

* Anpassung an bestehende Freizeitgartenparzelle Areal Klosterfiechten

** Grünkorridor entlang der Predigerhofstrasse

*** Primär durch Reduktion der Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse beim Klosterfiechtenhof

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



Bruderholz

Fruchtfolgefleichen (s. Richtplankarte)

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

NL2.3 Waldwirtschaft

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

Waldgesetz (WaG), Waldverordnung (WaV), WaG BS, WaV BS, Waldentwicklungsplan BS (WEP BS)

Art. 20 WaG
§ 19 WaG BS

Waldentwicklungsplan (WEP)
§ 20 ff. WaG BS, § 24 WaV BS

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

Wälder sind nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit so zu bewirtschaften, dass sie ihre Funktionen dauernd und uneingeschränkt erfüllen können. Ziel ist die Erhaltung der biologischen Vielfalt, Produktivität, Verjüngungsfähigkeit und Vitalität der Wälder. Eine nachlassende Nutzung unserer Wälder führt zu einer Überalterung der Bestände. Die baselstädtischen Wälder sind nach den Grundsätzen des naturnahen Waldbaus zu pflegen.

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

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

Planungsziele (erwünschte Wirkung)

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

Strategie / ST

2, 10 und 12

Leitsätze

34, 35 und 39

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

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

NL3 Natur- und Landschaftsschutz

Art. 78 BV
Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt

Naturschutzkonzept Basel-Stadt (RRB vom 29. Mai 1996)
Ebenfalls kommunal und kantonal behördenverbindlich: Naturschutzkonzept Riehen, 1996 (inkl. Ergänzung 2006)

§ 9 Abs. 2 Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt

NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore

a) Naturschutz

Die Kantone sind verpflichtet, die einheimische Tier- und Pflanzenwelt durch Erhaltung und Aufwertung ihrer Lebensräume zu schützen.

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

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

Als zentrale Kategorien des Naturschutzkonzeptes gelten:

Artenschutz:

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

Biotopschutz:

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

Es ist notwendig, auch in den Gebieten, die nicht als *Vorrang- und Entwicklungsgebiete* gelten, zu Gunsten der Tier- und Pflanzenwelt und der Landschaft das Erfordernis des ökologischen Ausgleichs zu erfüllen. Dies regelt das *Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz*; Naturschutz ist allerdings auch via Richt- und Nutzungsplanung zu stärken.

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

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

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

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

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

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

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugelände)

Art. 18 ff. Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)
Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz
Basel-Stadt

b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen

Die Siedlungen sind vor allem durch Verkehrsanlagen stark zerschnitten, so dass die einzelnen Lebensräume zu Biotopinseln werden. Korridore, die diese Inseln verbinden, sind für Tiere daher lebenswichtig; sie ermöglichen Beutezüge von Tieren und die Fortpflanzung von Tieren und Pflanzen.

Die wichtigsten Verbindungsachsen für Tiere und Pflanzen befinden sich im siedlungsgeprägten Stadtkanton entlang von Flüssen (Rhein, Birs, Wiese), an den Eisenbahnlinien und auf den nicht überbauten Flächen.

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

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

Strategie / ST

2, 3, 5, 9, 10 und 12

Leitsätze

3, 17, 18, 26, 34, 35 und 37



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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

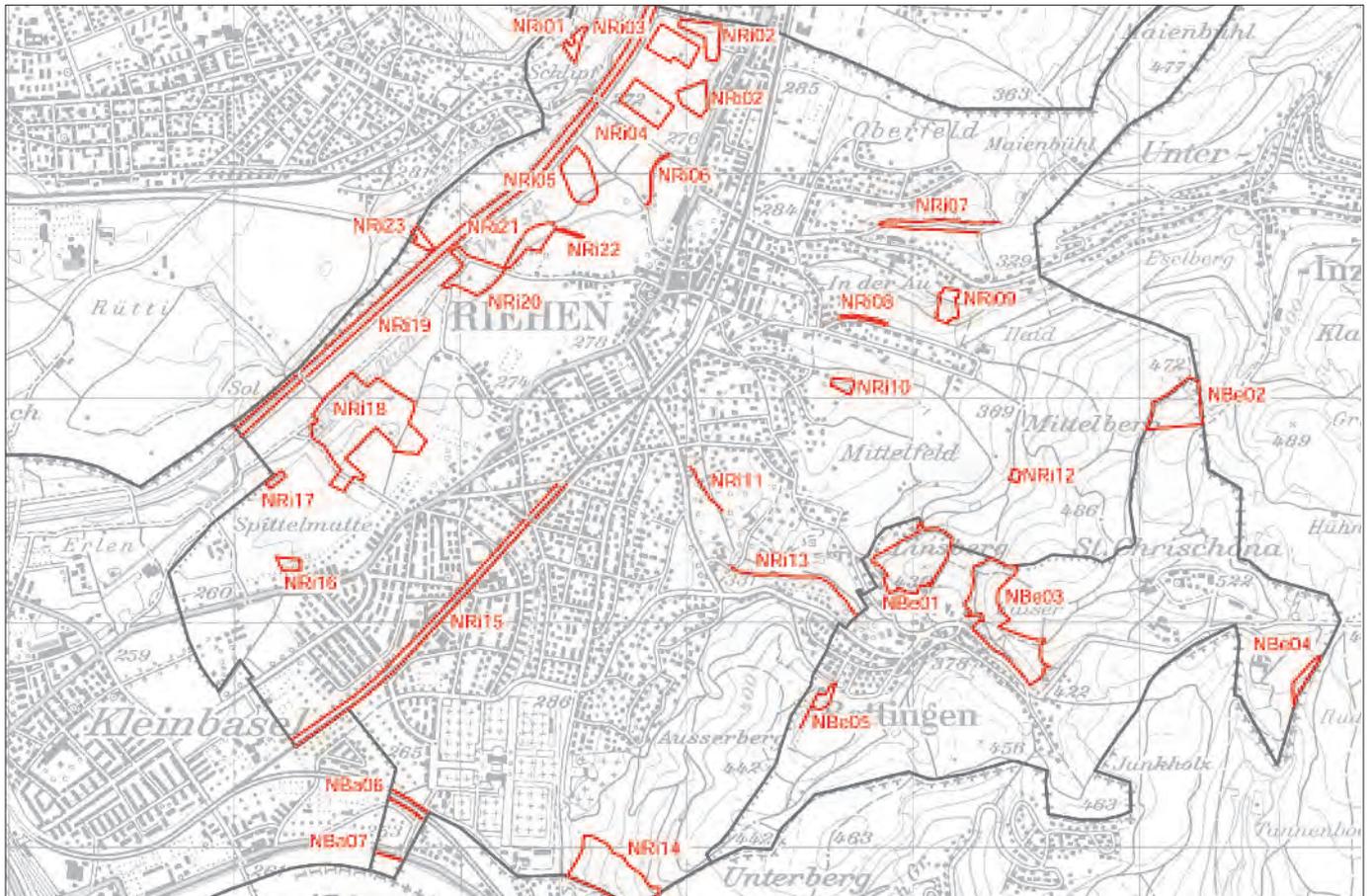
Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss folgenden Listen und Karten.

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

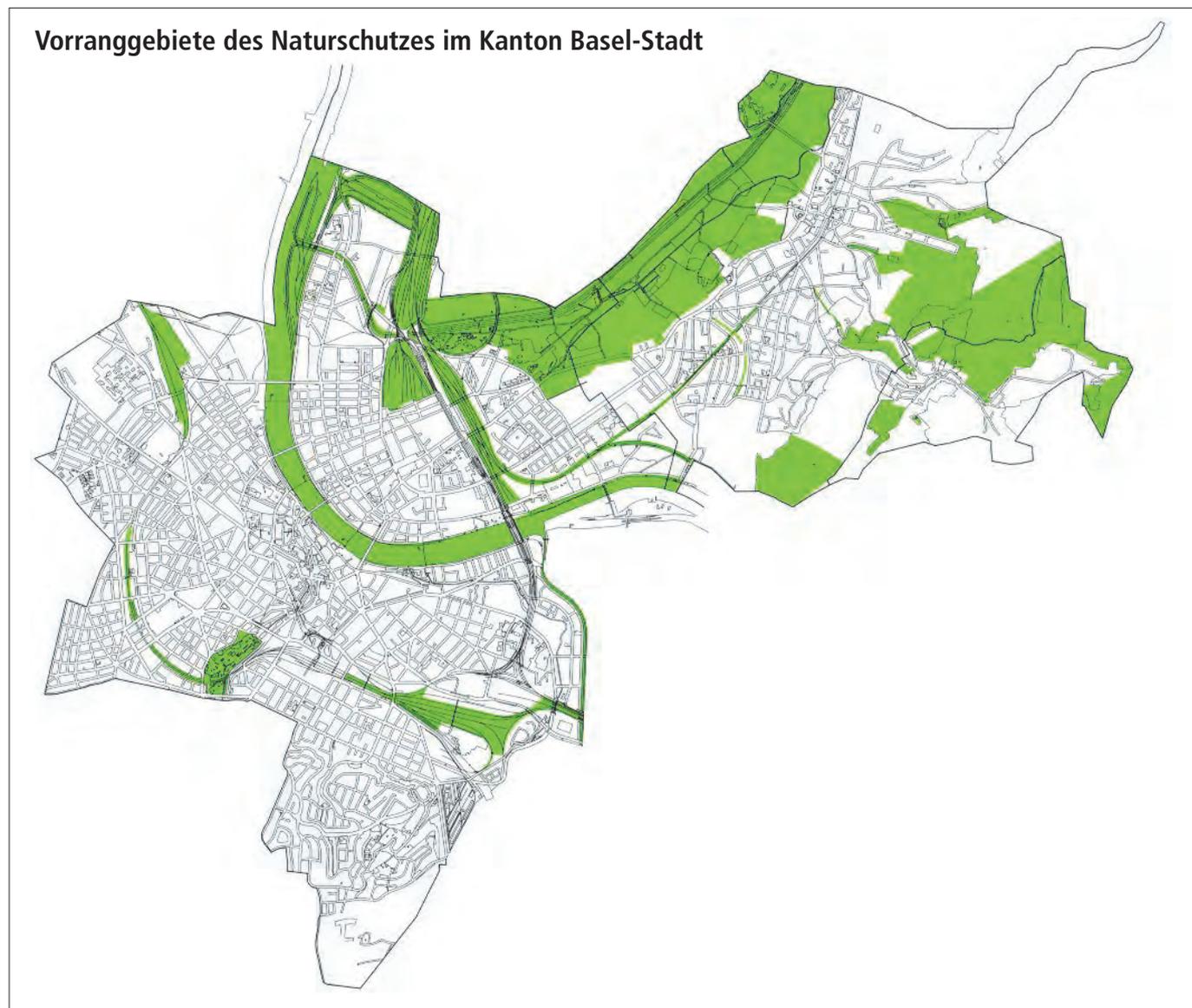
Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Koordinationsstand
NRi01	Riehen	Neuer Rebbberg Schlipf	Festsetzung
NRi02	Riehen	Wässerstelle Hintere und Vordere Stellmatten	Festsetzung
NRi03	Riehen	Wiese Stellmatten, Oberer Wiesengriener	Festsetzung
NRi04	Riehen	Wiese Stellmatten	Festsetzung
NRi05	Riehen	Wiese «In den Wiesenmatten»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

Naturschutzgebiete und -objekte Riehen und Bettingen



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

Behördenverbindliche Grundlage für a) Naturschutz



Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt

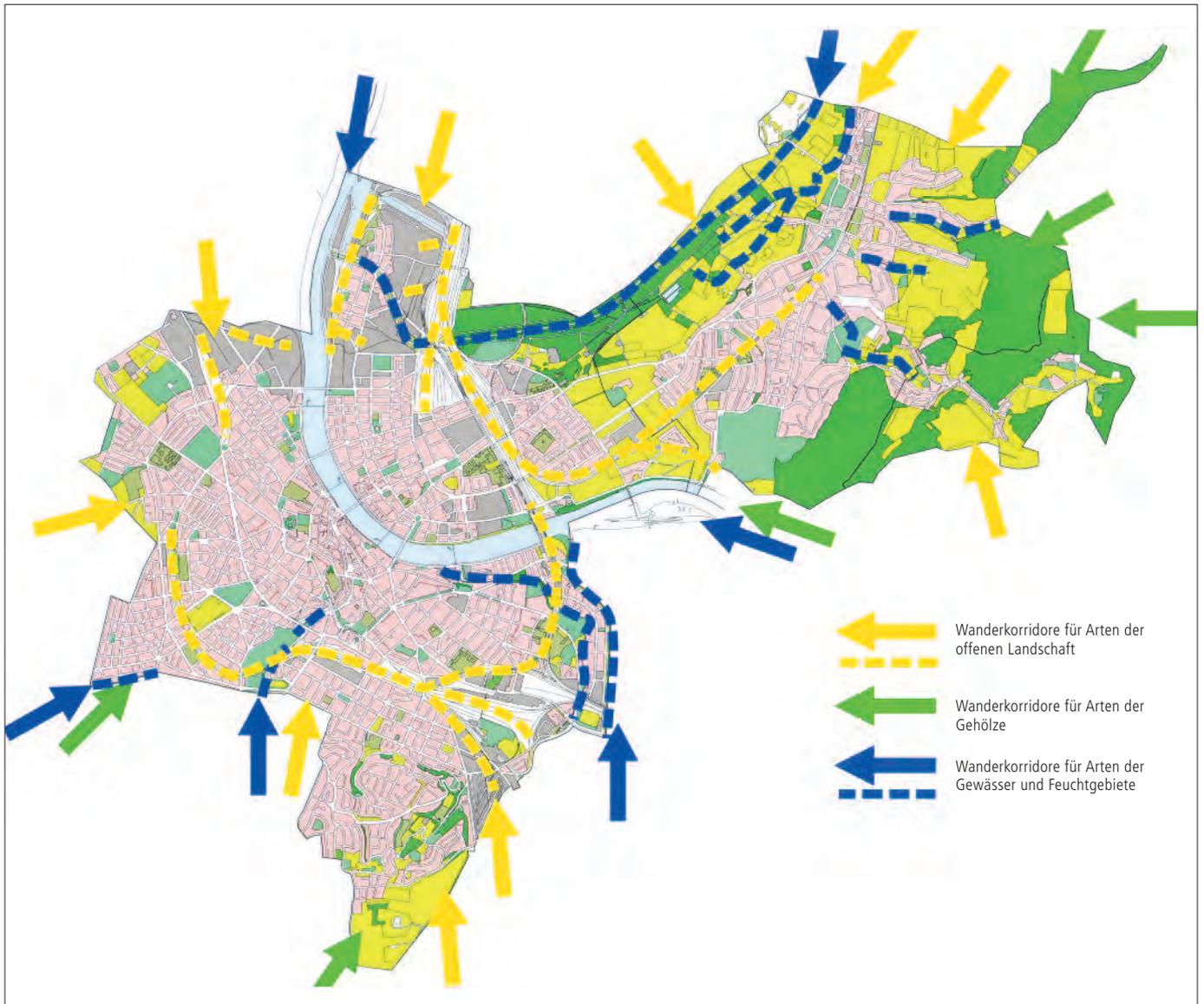
Karten: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, *Naturschutzkonzept Basel-Stadt*, Basel, 1996, Seite 31

Begründung der Abweichung zur vermerkten Quelle der Karte:

Das Naturschutzkonzept Basel-Stadt (Regierungsratsbeschluss vom 29. Mai 1996) wurde im Zuge des Erlasses des kantonalen Richtplans Basel-Stadt mit Regierungsratsbeschluss vom 20. Januar 2009 geändert.

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

Grundlage für b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen



Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt

Karte: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, *Basler Stadtnatur*, Basel, 1997, Seite 27

NL3.2 Landschaftsschutz

Art. 1 Abs. a) RPG

Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung die Bestrebungen, die Landschaft zu schützen.

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

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

Regionalplan Landschaft beider Basel, für die kantonale Verwaltung verbindlich seit 3. Mai 1977

Mit dem Richtplan 1986 wurden – in Anlehnung an den Regionalplan Landschaft beider Basel – fünf Landschaftsschutzgebiete festgesetzt: Maienbühl, Mittelberg / Mittelfeld, Chrischonatal / Lenzen, Ausserberg und Bruderholz. Die eigentümerverbindliche Festsetzung via Nutzungsplanung blieb pendent. Im gesamtrevidierten Richtplan von 2009 wurden wesentliche Teile dieser Landschaftsschutzgebiete bestätigt und teilweise erweitert. Ihre Ausscheidung als Landschaftsschutz- oder Landschaftsschonzone ist in Basel vollzogen (GRB vom 14. Januar 2014), in Riehen steht sie bevor (Zonenplanverfahren im Gange).

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», RRB vom 16. Januar 2001, mit behördenverbindlichen Schutz- und Nutzungsvorgaben

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

Richtplan Riehen, 19. August 2003 Kommunaler Richtplan Bettingen, 25. November 2003

NL2.1 Landwirtschaftsgebiet
NL2.3 Waldwirtschaft

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

Strategie / ST

2, 9, 10 und 12

Leitsätze

3, 15, 17, 18, 35 und 37



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

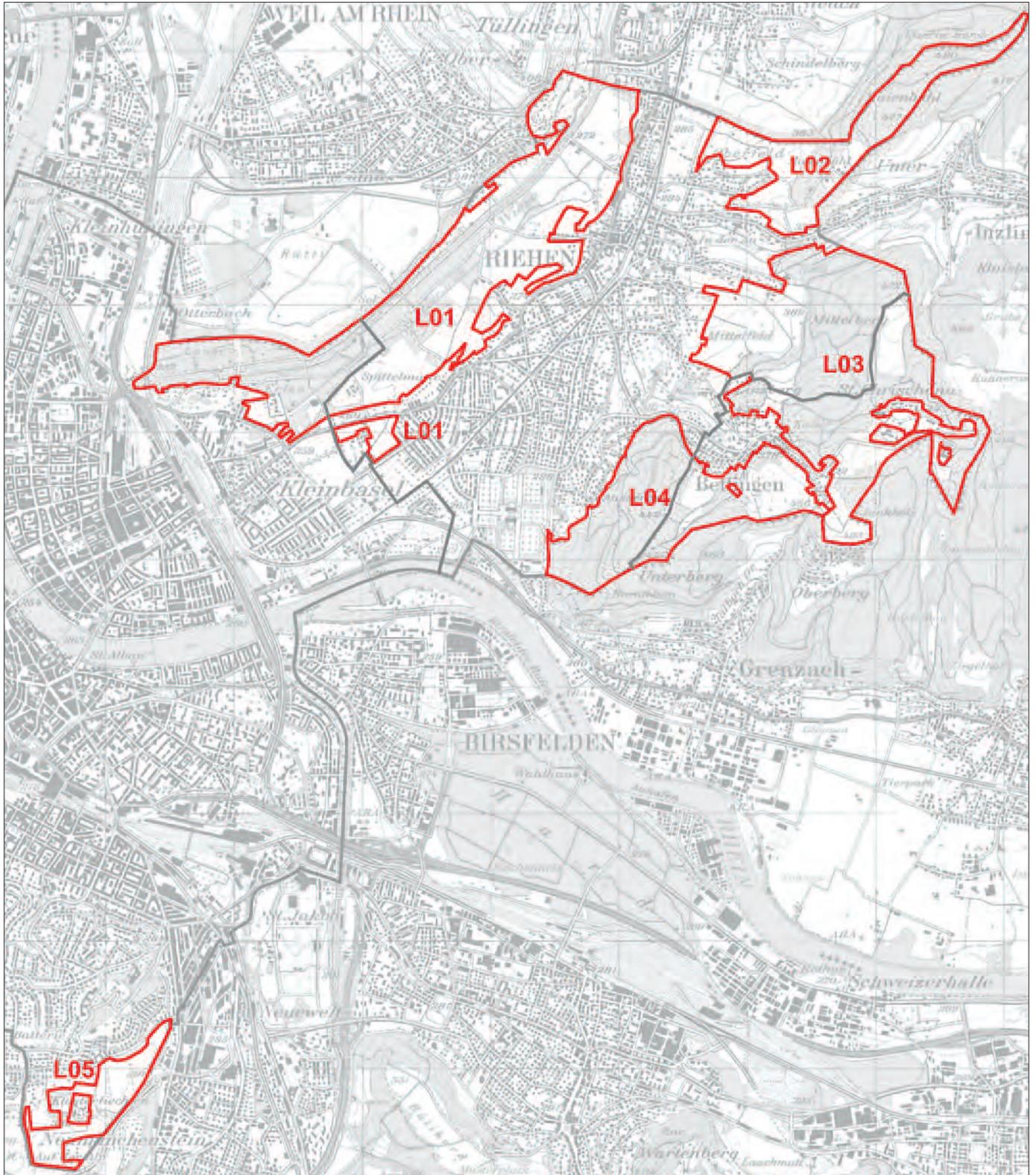
1. Für Planungen im Kantonsgebiet und bei Entwicklungskonzepten ist das Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) zu berücksichtigen.
2. Die Landschaftsschutzgebiete sind in ihrer Charakteristik und ihrer Ausdehnung – wo nötig in grenzüberschreitender Abstimmung und mittels Landschaftsentwicklungskonzepten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

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss folgender Liste

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

Landschaftsschutzgebiete



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

Objektblätter

Agglomeration



A1 Agglomerationsprogramm

Agglomerationen sind grosse und dicht besiedelte Wirtschafts- und Lebensräume, die bereits heute und künftig noch vermehrt mit Verkehrsproblemen konfrontiert sind. Der Bund hat den damit verbundenen Handlungsbedarf erkannt und im Rahmen seiner Agglomerationspolitik 2001 das Instrument «Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung» eingeführt. In einem Agglomerationsprogramm müssen Verkehrs- und Siedlungsplanung gemeinsam betrachtet werden, um zur Siedlungsentwicklung nach innen einen Beitrag zu leisten. Ein Agglomerationsprogramm wird an seiner Gesamtwirkung gemessen. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Voraussetzungen, so beteiligt sich der Bund an der Finanzierung über den Infrastrukturfonds mit maximal 50% der Kosten.

Der Infrastrukturfonds verfügt bei einer Laufzeit von 20 Jahren über 20.8 Mrd. CHF. Er dient der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen, zur Fertigstellung und Ergänzung des bestehenden Nationalstrassennetzes sowie für Beiträge an Hauptstrassen im Berggebiet. Für Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs stehen 6 Mrd. CHF zur Verfügung, wobei rund 2.5 Mrd. CHF bereits für dringende Projekte freigegeben wurden und 1.5 Mrd. CHF für die Umsetzung der Projekte der 1. Generation des Agglomerationsprogramms reserviert sind. Für künftige Generationen verbleiben damit im Infrastrukturfonds noch 2 Mrd. CHF. Bundesbeiträge werden nur an Agglomerationsprogramme geleistet, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem beitragen und über eine gemeinsame Trägerschaft verfügen.

Agglomerationsprogramm Basel

In der Nordwestschweiz bearbeiten die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn gemeinsam mit den deutschen und französischen Partnern und in Abstimmung mit dem Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) das über die nationalen Grenzen hinausgreifende Agglomerationsprogramm Basel.

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

Das Agglomerationsprogramm Basel wird durch eine eigene Geschäftsstelle geleitet. Die Geschäftsstelle vertritt die Interessen der sechs Teilregionen gegenüber den Bundesbehörden.

Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation / Zukunftsbild 2030

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde für die Agglomeration Basel ein Zukunftsbild entwickelt, das das Gebiet in funktionale Räume gliedert, das «Zukunftsbild 2030: Korridore+». Dieses Szenario, für das u. a. die künftige Bevölkerungsentwicklung sowie der daraus resultierende Wohnflächenbedarf ermittelt wurde, bildet die angestrebte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Agglomeration Basel ab (Karte als orientierende Grundlage mit Legende, s. Seite 152).

Verhältnis Agglomerationsprogramm und Richtplanung

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

Strategie / ST

1, 2, 4, 6, 9 und 11

Leitsätze

1, 40, 42, 43, 45 und 48



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

Der Kanton bearbeitet gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn sowie den ausländischen Partnern das Agglomerationsprogramm Basel. Die Gemeinden im Agglomerationsperimeter sind in der weiteren Bearbeitung in Bezug auf die Strategie sowie in Bezug auf die Entwicklung der Massnahmen und ihre Umsetzung verstärkt einzubeziehen.

Massnahmen / Details

Richtplanrelevante Massnahmen der 1. Generation des Agglomerationsprogramms:

- ÖV-Erschliessung Erlenmatt (in Volksabstimmung vom 18. Mai 2014 abgelehnt)
- ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich)
- Velo-/Fussverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)
- Veloparking Badischer Bahnhof

Richtplanrelevante Massnahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms (Stand 30. Juni 2012):

Aggl.-Nr.	Massnahme*	Richtplan / Objektbl. und Massn.-Nr.
A-Horizont		
Ö1	Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut (– Erzingen)	M1.1 f)
Ü5	Schienenanbindung an EuroAirport	M1.1 a)
G2	Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)	M6.1 b)
Ü1	Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	M1.1 c)
Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	M1.2 a1)
Ö16	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	M1.2 c)
M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Basel SBB – Gundeldinger Quartier	M2.2 e)
M2	Basel-Dreispietz: Knotenanpassungen	M2.2 d)
LV1-29	Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	M3.1 l) / M3.2 i)
LV1-32	Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	M3.1 g) / M3.2 d)
LV1-33	Veloverbindung Lange Erlen	M3.2 j)
LV1-31	Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz	M3.1 j) / M3.2 h)
LV1-26	Velostation Bahnhof SBB, Südseite	M3.2 o)
B-Horizont		
Ü4	Ausbau Basel SBB Westkopf, Wendegleis St. Johann	M1.1 b)
Ü3	Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen	M1.1 c)
Ü7	Neubau- / Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	M1.1 e)
Ö2	Regio-S-Bahn Herzstück	M1.1 g)
Ö4	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	M1.1 h2)
Ö5	Regio-S-Bahn Haltestelle Solitude	M1.1 h1)
Ö6	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	M1.1 h3)
Ö17	Neue Tramverbindung Dreispitz	M1.2 b1) / M1.2 b2)
Ö23	Neue Tramverbindung Claragraben	M1.2 h)
Ö24	Neue Tramverbindung Petersgraben	M1.2 i)
Ö25	Tramknoten Schützenhaus	M1.2 k)
Ö33	Linien-schiffahrt auf dem Rhein (Schiffahrtlinie Palmrainbrücke – Birsfelden)	M1.3
Ü10	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel	M2.1 a)
M3	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	M2.2 g)
LV2-16	Riehen / Lörrach: Steg Gewerbekanal / Mühleleich	M3.1 q) / M3.2 n)
LV2-7	Sevogelbrücke	M3.1 o) / M3.2 l)
LV2-10	Badischer Bahnhof: Verbesserte Verbindungen zu den Perrons	M3.1 f)
LV2-11	Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB	M3.2 q)
LV2-12	Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	M3.1 h) / M3.2 e)
LV2-8	Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	M3.1 i) / M3.2 g)
LV2-9	Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt	M3.2 r)

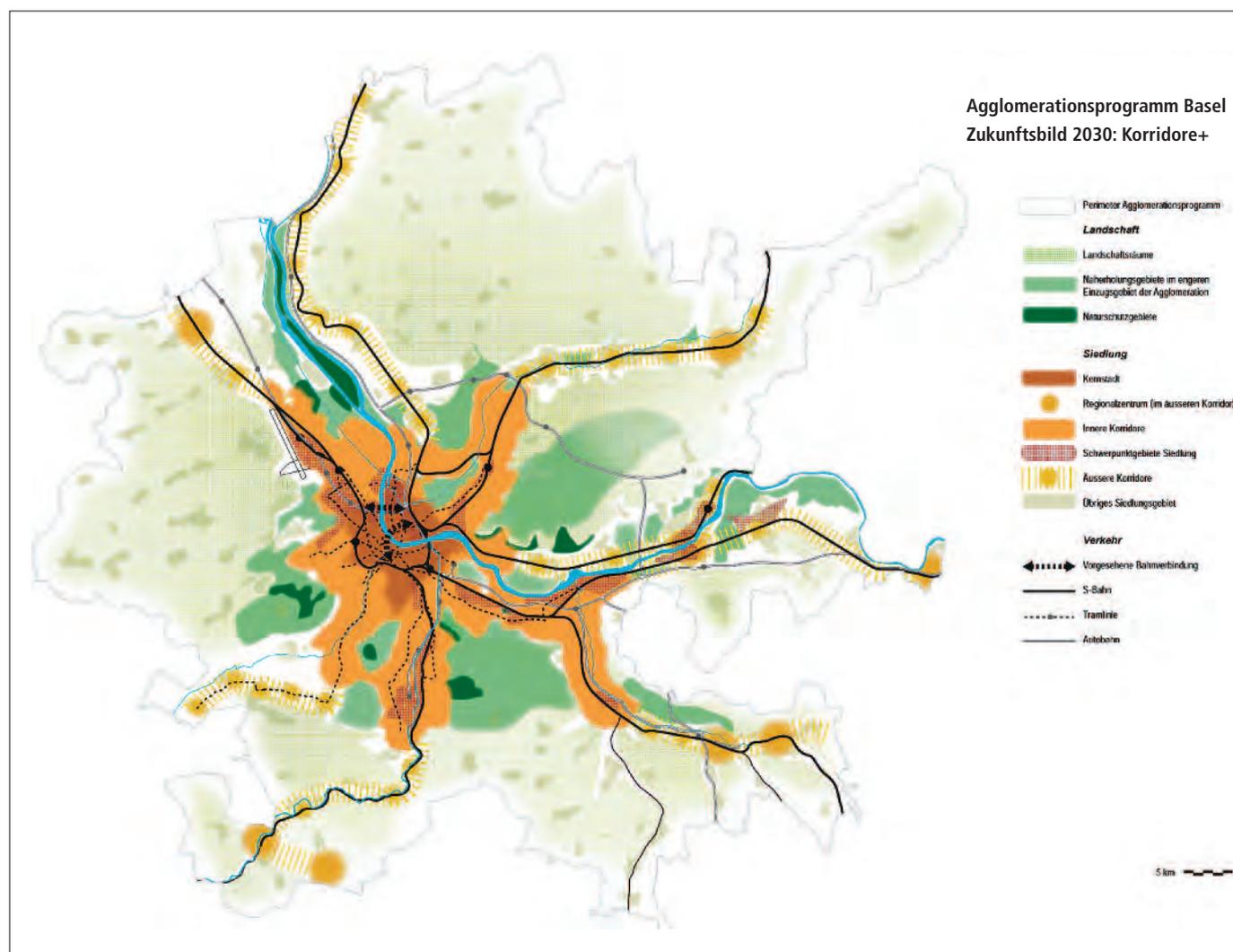
* Zu den Bezeichnungen (Titeln): Da bei der Formulierung des Agglomerationsprogramms eine systematische Übernahme aller Bezeichnungen der Richtplan-Massnahmen nicht in Betracht kam, gibt es in den beiden Planwerken fallweise Titel-Abweichungen für die gleichen Vorhaben; vorliegend wurde der Versuch unternommen, beiden Planwerken gerecht zu werden.

LV2-13	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	M3.1 r) / M3.2 s)
LV2-15	Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	M3.1 p) / M3.2 m)

C-Horizont

Ö3	Doppelspurausbau Wiesentalbahn	M1.1 i)
Ö15	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	M1.2 a2)
Ö22	Tramtangente Kleinhüningen – Huningue (Saint-Louis – Euro-Airport)	M1.2 e)
Ö26	Tram Roche	M1.2 d)
Ö27	Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannis-Vorstadt)	M1.2 g)
Ö35	Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)	M1.2 f)

Zukunftsbild 2030: Korridore+





Objektblätter
Mobilität

Leitsätze Mobilität

Übergeordnete Aspekte

Fördern der stadtgerechten Mobilität

Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)

*Mehr Platz für die Fussgänger und
Förderung des Veloverkehrs*

40

Eine stadtgerechte Mobilität – mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr – ist zu fördern und eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.

41

Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze und Abstellplätze) durch Ausbau und / oder betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen; die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten speziell auch für Kinder und Jugendliche gesteigert.



Viaduktstrasse (Elsässertor)

Öffentlicher Verkehr

Vorrang für den öffentlichen Verkehr

42

Die Region Basel ist für den Personenfernverkehr besser in das schweizerische und europäische Städtennetz einzubinden. Angesichts knapper Kapazitäten des Schienennetzes gewinnt eine intelligente Abstimmung zwischen dem Personen- und dem stark wachsenden Güterverkehr (NEAT-Effekt) an Bedeutung.

43

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.

44

Die Achsen des öffentlichen Verkehrs sind so auszugestalten, dass dieser behinderungsfrei verkehren kann, gleichzeitig sind Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖV-Betriebes sicherzustellen.



S-Bahn-Haltestelle Dreispitz

Motorisierter Individualverkehr

Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduzieren

45

Die Nationalstrassen der Nordwestschweiz sollen in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können; dies bedingt Verkehrslenkungsmassnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschoöpfen, und auch einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat; die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern; der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen auf dem Stadtnetz so zu ergänzen, dass dieses Netz dauerhaft von Verkehr entlastet werden kann.

46

In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen: Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist zu vermeiden.

47

Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.



Autobahn A2

Luftverkehr

EuroAirport unter Berücksichtigung der Umweltaspekte bedarfsgerecht weiterentwickeln

Schifffahrt

Standorte durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit nachhaltig optimieren und entwickeln



EuroAirport EAP, Basel/Mulhouse/Freiburg

48

Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen; bei der bodenseitigen Anbindung des EAP ist der öffentliche Verkehr auszubauen.

49

Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern; beim Umschlag und dem landseitigen Transport sind prioritär günstige Bedingungen für die Transportkette Schiff-Bahn zu schaffen.

M1 Öffentlicher Verkehr

Sachplan Verkehr, Teil Programm, vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet.
Sachplan Infrastruktur Schienenverkehr, Teilraum Basel (zurzeit in Bearbeitung).

M1.1 Schienenverkehr

Mit der zu erwartenden Zunahme der Anzahl an Zügen sowohl im Güterverkehr (NEAT-Effekt) als auch im Personenfernverkehr und -nahverkehr und deren Überlagerung auf einigen Strecken und Knoten der Region Basel sind Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des Schienennetzes unumgänglich. Dies betrifft Ausbauten im Bereich des Bahnhofs SBB-Pratteln und einen neuen Juradurchstich, um die Kapazitätsengpässe auf den drei Achsen zwischen Basel und dem Mittelland (Bözberg – Brugg, Hauenstein – Olten und Birstal – Delsberg – Biel) zu beheben; Aus- bzw. Neubauten sind auch in Richtung Freiburg i. Br. (Viergleisusbau) sowie zur Erschliessung des EuroAirports notwendig.

Die Regio-S-Bahn mit einem Liniennetz, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel. Zumeist verkehrt sie auf Strecken, die auch dem Personenfern- und dem Güterverkehr dienen. Angesichts der kontinuierlich steigenden Nachfrage sind Angebotsverbesserungen in Form eines Viertelstundentakts innerhalb der Agglomeration geplant; sie bedingen jedoch einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur (Entflechtungsbauwerke, Doppelspurabschnitte und Wendegleise). Das Fahrplanangebot und der daraus abgeleitete Infrastrukturbedarf ist Gegenstand eines zwischen der SBB und den Nordwestschweizer Kantonen abgeschlossenen Planungsauftrages «Angebotsplanung (AP) Nordwestschweiz».

Auf deutscher Seite wiederum soll nach dem Erfolg im Wiesental das S-Bahn-Angebot in den nächsten Jahren auf die Strecken Freiburg i.Br. – Basel und Waldshut – Basel ausgedehnt werden. Während ersteres von den Fortschritten des Viergleisbaus abhängt, soll für letzteres die Hochrheinstrecke auf dem Abschnitt Basel – Waldshut (Erzingen) elektrifiziert werden. Das Land Baden-Württemberg, das für die Bestellung von Leistungen im Schienen-Regionalverkehr zuständig ist, will diese in Teilnetzen (Losen) ausschreiben und in den nächsten Jahren neu vergeben.

Mit neuen S-Bahn-Haltestellen kann die Erschliessung bestehender oder neuer Quartiere/Entwicklungsschwerpunkte deutlich verbessert werden.

Ein Quantensprung wäre das Regio-S-Bahn Herzstück, bei dem der Bahnhof SBB und der Badische Bahnhof mit einem Tunnel unter der Innenstadt miteinander verbunden würden. Dies ermöglicht grenzüberschreitende Direktverbindungen ohne Richtungswechsel in den Bahnhöfen, was eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der beiden Knoten bewirken würde.

Strategie / ST

6, 8 und 11

Leitsätze

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



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die wichtigsten Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte im Inland und im europäischen Ausland sind in attraktiver Weise per Bahn erreichbar.
2. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Zunahme des Schienengüterverkehrs im überregionalen Nord-Süd-Verkehr im Raum Basel zu keinen Einschränkungen im Personenfernverkehr und -nahverkehr führt und dass der Schienengüterverkehr möglichst umwelt- und stadtverträglich durch den Raum Basel geführt wird; der Kanton vertritt diese Ziele in den nationalen und internationalen Gremien zum Personen- und Güterverkehr.
3. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die allfällige Nutzung der Hochrheinstrecke (Badischer Bahnhof – Landesgrenze nach Grenzach-Wyhlen) für Güterzüge des Nord-Süd-Verkehrs auf die kantonalen Anliegen des Städtebaus, des Lärm-, Erschütterungs- und Naturschutzes mittels baulicher und technischer Massnahmen (z. B. Tieflage, Rollmaterial) abgestimmt wird.
4. Die Kapazitätsengpässe im regionalen Schienennetz sind zu beheben.
5. Das Angebot im Regio-S-Bahnnetz wird weiter entwickelt, um den Modal Split-Anteil zugunsten des ÖV im Regionalverkehr zu erhöhen sowie die regionale Erschliessungsqualität und die Verknüpfung mit Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Die Infrastruktur wird erweitert, wenn es die Nachfrage erfordert und/oder die Netzwirkung verbessert werden kann. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete. Für die geplanten S-Bahn-Haltestellen ist nach Vorliegen der Ergebnisse zum Potenzial die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zu prüfen.
6. Die Planungen zum Regio-S-Bahn Herzstück sind so zu vertiefen, dass bald ein Vorprojekt ausgearbeitet werden kann.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a) Schienenanbindung an EuroAirport	Festsetzung
b) Strecke Basel-SBB – St.Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Regio-S-Bahn Herzstück	Zwischenergebnis
c) Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen	Festsetzung
d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB	Zwischenergebnis
e) Neubau-/ Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	Festsetzung

f) Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut (– Erzingen)*	Festsetzung
g) Regio-S-Bahn Herzstück	Zwischenergebnis
h) Neue Haltestellen Regio-S-Bahn	
h1) Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	Zwischenergebnis
h2) Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	Zwischenergebnis
h3) Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	Zwischenergebnis
i) Doppelspurausbau Wiesentalbahn	Vororientierung

* nicht in Richtplankarte

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Schienenanbindung an EuroAirport

Der verbesserte ÖV-Anschluss des EuroAirports (EAP) ist ein wichtiges Vorhaben der trinationalen Region. Für einen Schienenanschluss spricht vor allem die Tatsache, dass auf dem EAP die Nachfrage im Passagierflugverkehr in den vergangenen Jahren spürbar angezogen hat. 2013 zählte der EAP 5,9 Mio. Fluggäste. Dabei hat sich die Struktur der Kundschaft durch das Angebot an Billigfluglinien verändert: Einerseits nimmt der Anteil der Freizeitreisen gegenüber den Geschäftsreisen zu, was tendenziell auch die Nachfrage nach Angeboten des öffentlichen Verkehrs steigert. Andererseits nimmt der Anteil der Kundschaft aus der Schweiz gegenüber derjenigen aus Frankreich und Deutschland zu.

In Frankreich besteht dank der guten TER-200-Verbindungen ein hohes Potenzial für den Zubringerverkehr aus Strasbourg (die Bedeutung des dortigen Flughafens hat mit der Eröffnung des TGV-Est deutlich abgenommen; Flüge nach Paris sind nahezu vollständig eingestellt worden), Colmar, Belfort und Mulhouse.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt steht die Bedienung des EuroAirport durch die TER 200 und die Regio-S-Bahn Basel im Vordergrund. Eine Bedienung auch durch den schweizerischen Fernverkehr ist zwar eine langfristige Absicht gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), aber nicht Gegenstand der langfristigen Angebotsplanung im Raum Nordwestschweiz; andernfalls wäre zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit ein massiver Infrastrukturausbau nötig (z. B. Vierspurausbau der Elsässerbahn, Ypsilon-Ast Regio-S-Bahn Herzstück, Anpassung der Stromversorgung SNCF/SBB).

Sehr interessiert an dieser Verbesserung ist auch der EuroAirport selber, da der direkte Anschluss an die Eisenbahn als erheblicher Standortvorteil gegenüber anderen Flughäfen gewertet wird. Aus diesen Gründen ist ein etappenweiser Schienenanschluss des Flughafens mittelfristig unerlässlich. Die Planungen sind 2010 wieder aufgenommen worden.

M4.1 EuroAirport (EAP)

b) Strecke Basel-SBB – St.Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Regio-S-Bahn Herzstück

Die im Rahmenplan der SBB (unter d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen) definierte Interessenlinie umfasst den 4-Gleisusbau der Elsässerbahn Basel SBB – Basel St. Johann inklusive den Ausbau des Westkopfs Basel SBB und eine Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring. Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie könnte erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, TER 200, S-Bahn und Güterzügen zu erhöhen. Jedoch ist der Ausbau auf mehrere Gleise mit erheblichen Eingriffen in die Wohn- und Erholungsgebiete (Zolli) verbunden. Deshalb ist er mit dem geplanten Regio-S-Bahn Herzstück (Variante Y) abzustimmen; die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen. Erst wenn die Realisierung des Ypsilon-Astes des Herzstücks gesichert ist, kann die Dimensionierung der Elsässerbahn überprüft werden.

c) Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB* und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen

Mit der geplanten Zunahme der Anzahl an Zügen wird es angesichts der zahlreichen «Überschneidungsfahrten» im Weichenfeld Ost des Bahnhofs SBB sowie in Pratteln und der knappen Kapazität zwischen Bahnhof SBB und Muttenz erforderlich, durch geeignete Massnahmen die Kapazität und die betriebliche Flexibilität zu verbessern. Entschieden worden ist im Rahmen der Angebotsplanung (AP) Nordwestschweiz und des Rahmenplans Basel, die S-Bahn über die Güterverkehrsstrecke Bahnhof SBB – Rangierbahnhof Muttenz (via Wolf) zu führen, wobei diese für höhere Geschwindigkeiten auszubauen und zwischen St. Jakob und Muttenz kreuzungsfrei in die Stammstrecke einzuführen ist. Das Vorhaben ist als Massnahme im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025 in der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI**) aufgeführt. Ein Teil der Ausbaumassnahmen liegt auf dem Territorium des Kantons Basel-Landschaft. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB

Gemäss revidiertem Rahmenplan der SBB (vom 31. März 2013) sind als Voraussetzung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Bahnhof SBB im Ost- und Westkopf sowie auf der Südseite zusätzliche Gleise und Perronanlagen inklusive neue Perronzugänge erforderlich. Im selben Rahmen sind die Peter Merian- und Margarethenbrücke inklusive deren Zufahrtsstrassen sowie die Tram- und Bushaltestellen an die künftigen Anforderungen anzupassen. Die vorgesehenen Massnahmen sollen etappenweise, abgestimmt auf die geplanten Angebotsverbesserungen im Fernverkehr wie auf der Regio-S-Bahn und auf die verfügbaren Mittel im künftigen Bahninfrastrukturfonds, realisiert werden. Eine erste Etappe ist im Ausbauschnitt 2025 des Strategischen Entwicklungsprogramms von FABI vorgesehen.

* In diesem Richtplan wird der von SBB und BAV als «Basel SBB Personenbahnhof» benannte Bahnhof am Centralbahnplatz durchgehend als «Bahnhof SBB» bezeichnet. Es handelt sich dabei um die im Allgemeinverständnis der Baselstädterinnen und Baselstädter verwurzelte Bezeichnung (s. z. B. den offiziellen Stadtplan).

** Genehmigt durch Volk und Stände am 9. Februar 2014.

M6.1 Güterverkehrslogistik

Das Regio-S-Bahn Herzstück soll primär oberirdisch an die dazumal erweiterten Perronanlagen und langfristig mit einem neuen Tiefbahnhof angebunden werden.

e) Neubau-/ Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel

Dieses Vorhaben betrifft eine der wichtigsten transeuropäischen Bahnachsen (CODE-24 Rotterdam – Genua) und Zulaufstrecken für die Alpentunnels in der Schweiz. Es dient der Kapazitätserhöhung und der Entflechtung von Personen- und Güterverkehr.

Das Raumordnungsverfahren in Deutschland ist weitgehend abgeschlossen. Auf den meisten Abschnitten läuft das Planfeststellungsverfahren. Der Katzenbergtunnel (Abschnitt 9.1) ist seit Ende 2012 in Betrieb, und der folgende Abschnitt 9.2 (bis zur Landesgrenze) ist im Bau. Für den letzten, im Kanton Basel-Stadt gelegenen Abschnitt 9.3 läuft die Projektierung. Speziell bei der Wiesequerung soll das für den Güterverkehr bestimmte 3. und 4. Gleis auf einer neuen Trasse führen. Das Vorhaben unterliegt Schweizer Recht (Plangenehmigungsverfahren). Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Containerterminals Basel Nord geboten (vgl. Objektblätter M 5.1 und M 6.1) als auch die Schlussetappe für den bestehenden Umschlagbahnhof Basel – Weil am Rhein für dessen südseitige Gleisanbindung zu berücksichtigen. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

f) Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut (– Erzingen)

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

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke ist Voraussetzung für eine vollständige Integration der Strecke in die Regio-S-Bahn Basel sowie für bessere Verbindungen zwischen Nordwest- und Ostschweiz. Unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr sowie des Landes Baden-Württemberg suchen die Kantone Schaffhausen und Basel-Stadt und die Landkreise Lörrach und Waldshut eine Lösung für Angebotsverbesserungen sowie für die Finanzierung der hierfür erforderlichen Infrastruktur.

g) Regio-S-Bahn Herzstück

Eine längerfristige Massnahme zur Verbesserung des regionalen ÖV-Angebotes bildet das «Regio-S-Bahn Herzstück», das mit einem Tunnel unter der Basler Innenstadt den Bahnhof SBB und Badischen Bahnhof miteinander verbindet und dadurch neue grenzüberschreitende Direktverbindungen (Durchmesserlinien) ermöglichen würde.

2010 entschieden sich die Parlamentskommissionen beider Basel für die Variante «Mitte» (Bahnhof SBB – Marktplatz – Claraplatz – Badischer Bahnhof) und den Seitenast Marktplatz – Bahnhof St. Johann (Variante Ypsilon) als Option. Nach der Freigabe der Mittel laufen vertiefte Abklärungen zum Angebot, Betrieb, zur definitiven Linienführung, Trasseesicherung, zu den Bahnhofsanschlüssen inkl. Abstellkapazitäten, zur Lage der Haltestellen, zu Stadtentwicklung, Finanzierung, Organisation etc. Diese Abklärungen bilden die Grundlage für ein Vorprojekt.

h) Neue Haltestellen Regio-S-Bahn

h1) Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude

Das Potenzial ist für folgende drei Standorte untersucht worden:

- a) auf der Eisenbahnbrücke,
- b) in der Breite (südliches Rheinufer),
- c) Solitude / Wettstein (nördliches Rheinufer, unmittelbar an die Eisenbahnbrücke anschliessend).

Von allen drei erwähnten Standorten weist Solitude/Wettstein ein für innerstädtische Verhältnisse gutes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen auf, letzteres vor allem auch wegen der Nähe zum Entwicklungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt der Roche (Neubau). Zudem bietet er sich als Umsteigepunkt S-Bahn-Bus an, wobei allerdings wegen der relativ kürzeren Fahrzeiten mit einer Fahrgastverlagerung vom gesamten Tram- und Busnetz zur S-Bahn zu rechnen sein wird. In einem nächsten Schritt soll die Haltestelle auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten/Nutzen-Untersuchung überprüft werden. Da der Standort dieser Haltestelle auf dem Areal des deutschen Schienennetzes liegt, sind für die Machbarkeitsuntersuchungen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG und SBB Infrastruktur) einzubeziehen.

h2) Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Die Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring würde im Einschnitt der Strecke von Bahnhof SBB nach Saint-Louis – Mulhouse erstellt (Situation vergleichbar mit der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz). Im Einzugsbereich der Haltestelle (innerhalb eines Umkreises von 1 km) besteht ein relativ hohes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Umsteigebeziehungen mit sehr kurzen Wegen wären zur Tramlinie 6 (Verbesserung der Anbindung von Allschwil an den Bahnhof SBB) und zur Businglinie 36 möglich. Voraussetzung für eine Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring ist ein attraktives Angebot (Bedienung mindestens im 1/4 h-Takt, Direktverbindungen in die Nordwestschweiz). Solange zwischen Basel SBB und Basel St. Johann nur zwei Gleise vorhanden sind, schränkt eine Regio-S-Bahn-Haltestelle Morgartenring die Streckenkapazität ein und ist daher kritisch. Im Hinblick auf eine allfällige Realisierung des Ypsilon-Asts des Herzstücks ist der Bau dieser Haltestelle aus Marktsicht (Bedienungshäufigkeit) neu zu prüfen.

h3) Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg

Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle könnten die geplanten Wohnquartiere in Riehen und Lörrach besser erschlossen werden. Das Potenzial ist vergleichbar mit demjenigen benachbarter Haltestellen (Riehen Niederholz, Lörrach Stetten). Die definitive Lage (auf schweizerischem oder deutschem Territorium oder auf der Grenze) hängt von der künftigen Nutzung des Stettenfelds durch die Gemeinde Riehen ab. Zudem braucht es die Zustimmung der Zoll- und Grenzpolizeibehörden sowie evtl. Anpassungen an den entsprechenden Staatsverträgen.

Es wird eine optimale Verknüpfung von Bahn, Tram und Bus und den möglichen Querungen angestrebt.

i) Doppelspurausbau Wiesentalbahn

Die Wiesentalstrecke ist abgesehen vom Abschnitt Lörrach Stetten – Haagen nur eingleisig. Für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach (gemäss dem künftigen Fahrplanangebot Regio-S-Bahn) braucht es allenfalls Doppelspurausbauten zwischen Basel Bad. Bahnhof und Lörrach Stetten, vor allem dann, wenn eine Zugkreuzung im Bahnhof Riehen betrieblich nicht mehr möglich sein sollte. Für den genauen Standort der allfälligen Ausbauten sind vertiefte Untersuchungen notwendig. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

M1.2 Tram

Mit der Aufnahme einer neuen Bestimmung ins Umweltschutzgesetz hat die Bevölkerung das gesetzlich festgehaltene Ziel, einen grösstmöglichen Teil des Verkehrs mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln, bekräftigt und quantitativ konkretisiert (Reduktion des MIV um 10%, §13 USG). Um dieses Ziel erreichen und den Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöhen zu können, ist auch ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Der Grosse Rat trug diesem Volksentscheid Rechnung, indem er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Ausbau des Tramstreckennetzes und der Infrastruktur für die Regio-S-Bahn gesetzlich verankerte. Zusammen sollen Regio-S-Bahn und Tram das starke Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Basel bilden. Beide Schienennetze sind so aufeinander abzustimmen, dass sie sich ergänzen und zu einem optimal funktionierenden Gesamtsystem zusammenwachsen. Für die Verbesserung des Angebots sind Infrastrukturausbauten zwingend notwendig.

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

Neue Tramstrecken müssen sich sinnvoll in das bestehende Tramnetz integrieren lassen. Im gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft durchgeführten Projekt «Tramnetz Region Basel 2020» wurden deshalb der Ausbau des Streckennetzes und Änderungen am Tramliniennetz integral entwickelt. Das neue Tramliniennetz verfolgt die Philosophie, die Tramlinien stärker auf die S-Bahn auszurichten, indem die Tramlinien am Stadtrand konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden. Zusätzlich werden im Stadttinnern Tram-Tram-Knoten ausgebildet. Mit neuen Tramstrecken werden Entwicklungsgebiete wie Allschwil-Letten, Stücki, Dreispitz usw. erschlossen. Die künftigen Tramstrecken im Claragraben und im Petersgraben ermöglichen eine Auffächerung der Tramlinien und somit eine Entlastung der Innenstadtachse Barfüsserplatz – Schiffflände – Claraplatz von Tramverkehr. Durch eine geeignete Linienführung am Centralbahnplatz wird dort eine übersichtlichere und fussgängerfreundlichere Situation erzielt. Das Tramstreckennetz kann auch über den Zustand 2020 hinaus weiterentwickelt werden, ohne dass die Linienführung im Zentrum angepasst werden muss.

Der Grosse Rat hat im Rahmen seiner Behandlung der Traminitiative einen Streckenplan beschlossen, der nebst den neuen Tramstrecken aus Tramnetz 2020 zusätzlich neue Tramstrecken in der Feldbergstrasse, über die Johanniterbrücke und über das Heuwaage-Viadukt enthält (vgl. Streckenplan am Schluss dieses Objektblatts). Gleichzeitig hat der Grosse Rat als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Tramstreckenausbau nicht nur gesetzlich verankert, sondern mit der Rahmenausgabenbewilligung für zehn Jahre über CHF 350 Mio. auch eine erste Finanzierungstranche gesichert.

Neben dem Streckenausbau ist auch der Leistungsfähigkeit und der Kundenfreundlichkeit von wichtigen Knoten Beachtung zu schenken (z.B. Bahnhof SBB bis Aeschenplatz und Doppelspur Heuwaage bis Zoo). Bei einem dichter werdenden Liniennetz sind zunehmend auch Möglichkeiten für Umleitungen zu gewährleisten.

Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs ist zu verbessern. Aus diesem Grund ist eine Entlastung der Innenstadtachse Barfüsserplatz – Schifflande – Claraplatz von Tramverkehr mittels neuer Tramstrecken vorgesehen.

Strategie / ST

6, 8 und 11

Leitsätze

1, 40, 43 und 44



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Das Tramstreckennetz wird ausgebaut. Die Planung der neuen Tramstrecken ist gemäss dem vom Grossen Rat beschlossenen Streckenplan voranzutreiben. Bei allen Planungsarbeiten sollte die Trassesicherung frühzeitig erfolgen.
2. Mit der Erweiterung der Traminfrastruktur soll die Netzwirkung verbessert oder sollen wichtige Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete ans Tramnetz angeschlossen werden. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete. Der Ausbau von grenzüberschreitenden Tramlinien ist zu fördern.
3. Für neue Tramstrecken und verbesserte Linienführungen sind sowohl Potenzialstudien durchzuführen als auch die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen.
4. Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr sind zu minimieren.
5. Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs vor allem in der Innenstadt ist zu verbessern.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a1) Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Festsetzung
a2) Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	Zwischenergebnis
a3) Tramverlängerung Allschwil-Letten	Vororientierung

b1) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel	Zwischenergebnis
b2) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz	Vororientierung
c) Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	Zwischenergebnis
d) Tram Roche	Vororientierung
e) Tramtangente Kleinhüningen – Huningue	Vororientierung
f) Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)	Vororientierung
g) Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johanns-Vorstadt)	Vororientierung
h) Neue Tramverbindung Claragraben	Zwischenergebnis
i) Neue Tramverbindung Petersgraben	Zwischenergebnis
j) ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich)	Festsetzung
k) Tramknoten Schützenhaus	Vororientierung
l) Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss	Vororientierung
m) Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring	Vororientierung

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a1 und a2) Verlängerung Tramlinien 3 und 11 nach Saint-Louis

Der Modal Split ist grenzüberschreitend wesentlich tiefer als zwischen der Stadt und den Agglomerationsgemeinden in der Schweiz, was teilweise mit dem schlechteren ÖV-Angebot zusammenhängt. Mit neuen Tramlinien in die dichtbesiedelten und nahen Städte Bourgfelden und Saint-Louis sollen attraktive ÖV-Verbindungen geschaffen werden, welche zu einer deutlichen Erhöhung der ÖV-Fahrten führen werden.

a3) Tramverlängerung Allschwil-Letten

Mit der Verlängerung der Tramlinie 8 wird das Einkaufszentrum Paradies und das neue Wohnquartier Allschwil-Letten an das Tramnetz angebunden. Diese Tramstrecke kann später weiter verlängert werden. Die Federführung für dieses Vorhaben liegt beim Kanton Basel-Landschaft.

b1) Neue Tramverbindung Dreispitz:**Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel****b2) Neue Tramverbindung Dreispitz:****Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz**

Der Dreispitz, der im Sinne einer Innenentwicklung wesentlich nachverdichtet werden soll, wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung des Dreispitz mit dem öffentlichen Verkehr, der Voraussetzung für einen hohen Anteil nicht motorisierten Individualverkehrs ist, soll der Dreispitz besser ins Tramnetz eingebunden und zugleich an das Quartier Gundeldingen angebunden werden. Im Bereich von Thiersteinallee bis zur Haltestelle Dreispitz bzw. bis zum nördlichen Beginn der Wien-Strasse ist die Linienführung in einem Suchraum zwischen Güterstrasse und der Gundeldingerstrasse / des Leimgrubenwegs noch zu finden. Vom Bereich der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz soll eine Linie über die Wien-Strasse und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden und damit zwei Entwicklungsgebiete des Dreispitz erschliessen. Diese neue Tramstrecke stellt eine wichtige Massnahme dar, um eine ÖV-Erschliessung entsprechend der Entwicklungskonzeption und dem Gesamtverkehrskonzept Dreispitz zu schaffen. Das Vorhaben wird gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet. Die neue Strecke zwischen dem Gundeldingen Ost und der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz dient zudem der Weiterführung einer Linie aus dem Gundeldinger Quartier zum Gebiet St. Jakob (vgl. g).

c) Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen

Mit dem neuen Einkaufszentrum «Stücki» und weiteren Neu- bzw. Umnutzungen wird es erforderlich, die ÖV-Erschliessung im Raum des Stücki-Areals zu verbessern, indem das Tram vom Riehenring via Hochbergerstrasse bis nach Kleinhüningen weitergeführt wird.

d) Tram Roche

Zur besseren Anbindung des Roche-Areals und des Wettstein-Quartiers an den öffentlichen Verkehr soll eine neue Tramstrecke vom Wettsteinplatz durch die Grenzachstrasse zur Roche und weiter über die Schwarzwaldstrasse zum Badischen Bahnhof gebaut werden.

e) Tramtangente Kleinhüningen – Huningue

Die Hafен- und Stadtentwicklung im Gebiet Klybeck / Kleinhüningen sowie in den grenznahen Gebieten von Huningue und Weil am Rhein (Projekt «3Land») wird starke Auswirkungen auf den Verkehr in Basel-Nord haben. Der neu entstehende Wohn- und Arbeitsraum soll durch eine neue Tramstrecke vom Hochbergerplatz auf die Westquai-Insel an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden. In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik auf französischer Seite im Bereich des Gebietes «3Land» ist später die Verlängerung der Strecke mit einer Brücke über den Rhein nach Huningue und weiter zu prüfen; zu untersuchen ist dabei auch eine Nord-Süd-Verbindung auf der zukünftigen Rheininsel mit südlicher Anknüpfung an die Klybeckstrasse.

f) Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)

Eine neue Tramstrecke von der Tramhaltestelle Dreispitz im Korridor Walkeweg / Brüglingerstrasse zur Haltestelle St. Jakob ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten und stellt gleichzeitig eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallssachsen aus dem Birseck und dem Ergolz- / Fricktal dar. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport-, Event- und Erholungsraum St. Jakob an den Bahnhof SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsbereich Muttenz (Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.

g) Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johans-Vorstadt)

Die heutige Tramstrecke durch die St. Johans-Vorstadt soll durch eine neue Tramstrecke vom Totentanz via Spitalstrasse zum St. Johans-Tor ersetzt werden. Sie dient der besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Uni-Campus / Spitäler mit Tram und ermöglicht bessere Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus. Ebenso ermöglicht sie die Aufwertung der beengten St. Johans-Vorstadt.

h) Neue Tramverbindung Claragraben

Mit der Tramstrecke Claragraben, die den Claraplatz mit dem Wettsteinplatz verbindet, wird die Grossbasler Innenstadt von Tramverkehr entlastet und der Raum Kleinbasel Nord (Klybeck, Matthäus, Clara) besser und schneller mit dem Grossbasel (insbesondere mit dem Bahnhof SBB und dem Aeschenplatz) erreichbar. Diese neue Strecke ermöglicht auch Umleitungen zur Umfahrung des Innenstadtkerns im Falle von Störungen.

i) Neue Tramverbindung Petersgraben

Diese Tramstrecke von der Universität zum Totentanz durch den Petersgraben (Eingang zum Kantonsspital) dient der besseren Erschliessung des Raums Universität / Spitäler und der Entlastung der Innenstadt. Sie bietet zudem im Störfall bisher fehlende Umleitungsmöglichkeiten an. [Diese Verbindung bildet mit den Massnahmen l) und m) die Voraussetzung für die künftige Tramlinie 30.]

j) ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof SBB (Margarethenstich)

Zur schnelleren Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB wird die Verbindung von der Haltestelle Dorenbach der Tramlinie 10 über den Margarethenstich zur Haltestelle Margarethen (Linie 2) geschaffen. Dieses Vorhaben ist mit dem Nationalstrassenvorhaben ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel) koordiniert.

k) Tramknoten Schützenhaus

Die Haltestelle Schützenhaus – die bereits heute von mehreren Tram- und Buslinien bedient wird – soll als Umsteigeknoten gestärkt werden. Damit auch die heutige Tramlinie 6 an diesen Knoten geführt werden kann, ist eine neue Tramstrecke in der Schützenmattstrasse im Abschnitt Austrasse – Steinenring vorzusehen. Die Massnahme steht in direktem Zusammenhang mit den geplanten Veränderungen der Linienführung gemäss Tramnetz 2020.

l) Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss

Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof via Spitäler und Johanniterbrücke soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Auslastung der Linie ist bereits heute hoch. Die Spitäler und Universitätsinstitute im Stadtzentrum werden dadurch ans Tramnetz angeschlossen. Ab der Lyss wird die Tramlinie durch den Petersgraben weitergeführt.

m) Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring

Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof via Spitäler und Johanniterbrücke soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Auslastung der Linie ist bereits heute hoch. Die Spitäler und Universitätsinstitute im Stadtzentrum werden dadurch ans Tramnetz angeschlossen. Ab dem Riehenring verkehrt die Tramlinie zum Badischen Bahnhof. Die genaue Streckenführung ist offen und über bestehende Strecken eingeschränkt möglich (vgl. i und l).

M1.3 Linienschiff

vgl. S4.4 «Aktionsraum Rhein»

In Basel-Stadt wird der Rhein heute, wirtschafts- und verkehrsräumlich betrachtet, primär vom Güterverkehr und in geringem Umfang vom touristischen Personen- und Freizeitbootverkehr benutzt. Der Einbezug der Wasserstrasse als öffentliches Verkehrsmittel mit attraktiven Umsteigebeziehungen zu Bus, Tram und Individualverkehr wird heute noch nicht angeboten. Mit einem Linienschiff wird der Rhein zu einem vollwertigen Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems von Basel und der näheren Umgebung.

Strategie / ST

3, 6, 8 und 11

Leitsätze

1, 40, 43 und 44



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Für die Linienschifffahrt ist die nautische, betriebliche, wirtschaftliche und bauliche Machbarkeit zu prüfen.
2. Anlegestellen sollen
 - attraktiv und auf kurzem Wege sowohl aus den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten als auch von den Entwicklungsschwerpunkten und den kulturellen Einrichtungen entlang des Rheins erreichbar sein;
 - optimal verknüpft sein mit den übrigen Verkehrsträgern.
3. Bei der Routenwahl werden die heutigen Nutzungen des Rheins (Schiffsgüterverkehr, Fähren, Wassersport etc.) berücksichtigt; Nutzungskonflikte sind zu minimieren.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a) Schifffahrtslinie Palmrainbrücke – Birsfelden

Vororientierung

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Schifffahrtslinie Palmrainbrücke – Birsfelden

Durch ein öffentliches Linienschiff, das in einem regelmässigen, dichten Takt vornehmlich die Wohn- und Arbeitsgebiete entlang des Rheins verbindet, wird das öffentliche Verkehrssystem der Agglomeration ausgebaut und werden verschiedene Entwicklungsschwerpunkte neu direkt und ohne Umwege miteinander verbunden. Die Linienschifffahrt ist auch für Touristen sehr attraktiv und schafft neue Verbindungen zu kulturellen Einrichtungen wie Museen, Restaurants und Hotels. Das Vorhaben ist mit den benachbarten Gebietskörperschaften (F/D und Kanton BL) zu koordinieren.

Hafen Kleinhüningen / Basel-West,
St. Johann / Kleinbasel

M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Sachplan Verkehr, Teil Programm, vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet.

M2.1 Nationalstrassen

Die Nationalstrassen sind Teil des übergeordneten Strassennetzes und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Sie sind deshalb in erster Linie nach den Anforderungen des fliessenden Verkehrs auszurichten. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen werden sich die teilweise bereits heute in Erscheinung tretenden Überlastungen verschärfen. Um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und damit negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Strassennetz und auf die Quartiere zu verhindern oder zu reduzieren, sind entsprechende Massnahmen notwendig.

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

Strategie / ST

8 und 11

Leitsätze

21, 40, 43, 45 und 46



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Der internationale Güter- und Personentransit auf der Strasse sowie die wichtigsten Verkehrsbeziehungen des Agglomerationsverkehrs werden über die Nationalstrassen der Nordwestschweiz abgewickelt.
2. Durch ein gezieltes Verkehrsmanagement soll der Bund in Abstimmung mit dem Kanton die Kapazität der Nationalstrassen möglichst optimal ausschöpfen.
3. Der gezielte Ausbau des Nationalstrassennetzes ist mit dem Bund, den betroffenen Kantonen und dem Ausland abzustimmen. Der Ausbau erfolgt durch den Bund.
4. Der Kanton stimmt alle Projekte mit relevanten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Nationalstrassenperimeter bzw. mit baulichen Eingriffen an den Nationalstrassen mit dem Bund ab.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a) Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel, und Tieferlegung / Einhausung A2	Zwischenergebnis
b) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	Zwischenergebnis
c) Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die Nationalstrasse N2	Festsetzung

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

S4.7 Lärmschutz

a) Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwald-tunnel, und Tieferlegung / Einhausung A2

Im Bereich Wiesekreisell bis Gellertdreieck und in Richtung Hagnau zeichnen sich zunehmend kritische Verhältnisse wegen Überlastung und ungünstiger Anordnung der Ein- und Ausfahrtsspuren ab, welche zu gefährlichen und leistungssenkenden Spurwechseln führen. Derzeit werden Lösungskonzepte zur Verbesserung der Situation erarbeitet. Insbesondere werden tiefliegende Linienführungen untersucht, welche die heutige Trennwirkung abschwächen sowie die Lärm- und die Luftbelastung in den angrenzenden Quartieren senken sollen. Je nach gewähltem Lösungsansatz sollen die an der Oberfläche verbleibenden Teile der A2 überdeckt bzw. eingehaust werden, um die umliegenden, stark belasteten Wohngebiete und das Bethesda-Spital vor dem Verkehrslärm und der Luftbelastung zu schützen. Gleichzeitig kann die städtebaulich unerwünschte Trennwirkung reduziert werden. Die Federführung zur Kapazitätserweiterung liegt beim Bund, der das Projekt mit den betroffenen Kantonen und dem Ausland abstimmen soll.

b) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)

Dieser Nationalstrassenabschnitt schafft die Verbindung zwischen dem Gellertdreieck und dem Bereich Margarethen und entlastet das Gundeldingerquartier. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen wurden geprüft. Die Linienführung erfolgt in Abstimmung mit der Überarbeitung des Rahmenplans SBB und in Koordination mit dem Kanton Basel-Landschaft.

c) Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die Nationalstrasse N2

Der Verkehr – zu einem beachtlichen Teil Schwerverkehr – aus dem Hafengebiet Kleinhüningen wird heute über die Neuhausstrasse, die Freiburgerstrasse und das Wiesekreiselsystem an die Nationalstrasse angebunden. Das Wiesekreiselsystem ist bereits heute stark belastet. Mit den Ausbauprojekten der SBB Cargo AG sowie der DB AG wird die Belastung weiter steigen. Im nördlichen Kleinbasel liegen zudem Entwicklungsgebiete, die in den nächsten Jahren mit neuen Nutzungen belegt werden sollen, die zusätzlichen Verkehr im Wiesekreiselsystem generieren. Mit dem Anschluss des Rheinhafens und der umliegenden Güterbahnareale an die Nationalstrasse kann eine optimale Erschliessungsqualität dieser Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung auch in Zukunft gewährleistet werden. Die Ausführung des Projekts ist vom ASTRA genehmigt.

M6.1 Güterverkehrslogistik

M2.2 Kantonsstrassen

Das Kantonsstrassennetz ist gebaut und übernimmt je nach Hierarchie unterschiedliche Funktionen. Verkehrsorientierte Strassen verbinden in erster Linie Stadtteile und dienen dem wirtschaftlichen Verkehr. Siedlungsorientierte Strassen sind untergeordnet und dienen primär der Erschliessung. In Zukunft gilt es insbesondere, bereits heute teils zu Spitzenstunden bestehende Schwachstellen mit geeigneten Massnahmen, z.B. aus dem Bereich Verkehrsmanagement, zu entschärfen und Strassen in Wohngebieten weiter zu entlasten und zu beruhigen. Anpassungen am Strassennetz sind zudem dort notwendig, wo es neue Entwicklungsschwerpunkte zu erschliessen und anzubinden gilt.

In den letzten Jahren hat sich die politische Diskussion zu den Parkplätzen und zur Verkehrserzeugung mit dem Aufkommen der publikumsintensiven Nutzungen (Einkaufszentren) verstärkt. Der Kanton verfolgt dabei Ansätze wie das Fahrtenmodell, die nicht mehr die Anzahl der Parkplätze, sondern die Anzahl der jährlichen Fahrten beschränken.

S1.2 Schwerpunktgebiete der Siedlungs- und Stadtentwicklung und S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen

Strategie / ST

5, 8 und 11

Leitsätze

21, 40, 43, 45, 46 und 47



Planungsgrundsatz / Planungsanweisung

1. Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten Hauptachsen kanalisiert; die Wohngebiete im Bereich der siedlungsorientierten Strassen sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten; Kantonsstrassen sind für den Fuss- und Veloverkehr sicher zu gestalten.
2. Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen einzuführen bzw. ein gezielter Ausbau zu prüfen, um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern. Soweit erforderlich, wird die Verkehrslenkung mit dem Bund koordiniert.
3. Neue Entwicklungsgebiete sind optimal an das Strassennetz anzubinden.
4. In der Stadt Basel sollen alle Parkplätze integral bewirtschaftet werden; das knappe Parkplatzangebot ist in den Quartieren prioritär für Anwohnerinnen und Anwohner sowie das Gewerbe bestimmt.
5. Verkehrslenkende Massnahmen sollen verstärkt geprüft und angewendet werden.
6. Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wird für diesen Planungssperimeter gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und Frankreich ein integrales Entwicklungskonzept (Siedlung, Verkehr und Landschaft) erarbeitet.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)**Koordinationsstand**

a) Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse	Festsetzung
b) Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Vororientierung
c) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)	Vororientierung
d) Basel-Dreispietz: Knotenanpassungen	Festsetzung *
e) Verkehrsentlastung / -beruhigung Gundeldingen	Zwischenergebnis
f) Strassenraumgestaltung Bachgraben	Zwischenergebnis *
g) Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	Vororientierung *

* nicht in Richtplankarte

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen**a) Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse**

Die Zollfreie Strasse schafft die Verbindung zwischen Weil am Rhein und Lörrach, was für Riehen eine Verkehrsabnahme zur Folge haben wird. Als flankierende Massnahme wird deshalb die Kantonsstrasse Lörracherstrasse entsprechend umgestaltet.

b) Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen

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

c) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)

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

d) Basel-Dreispietz: Knotenanpassungen

Im Rahmen der Entwicklung Dreispitz werden an mehreren, vom MIV zum Teil stark belasteten Knoten Anpassungen unterschiedlicher Grössenordnung erforderlich, welche in erster Linie der Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Fuss- und Veloverkehr dienen. Die Ausgestaltung der Knoten ist neben den zu planenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung des Quartiers Gundeldingen unter anderem auch von den geplanten neuen Tramstrecken abhängig.

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

M 1.2. b1) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis MFP

M 1.2.b2) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz

S 4.1 Freiraum, a1) Gundeldingen
 S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen
 M 1.2. b1) Neue Tramverbindung Dreispitz:
 Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis MFP
 M 1.2. b2) Neue Tramverbindung Dreispitz:
 Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz
 M1.2. j) ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich)
 M 2.1. b) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)
 M 2.2. d) Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen

S1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)

e) Verkehrsentlastung / -beruhigung Gundeldingen

Für das gesamte Verkehrsnetz des Quartiers Gundeldingen sind weitere Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes zu erarbeiten. Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs insbesondere auf den Längsachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse steht dabei im Vordergrund. Es erfolgt eine Gesamtschau, über die Quartiergrenzen hinaus, mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit verschiedenen Massnahmen zur Verkehrslenkung zu verbessern, basierend auf laufenden Verkehrsplanungen (ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig [Gundeldinger-Tunnel], Tramstrecke Margarethenstich, Erweiterung Tempo-30-Zonen, Teilrichtplan Velo) und städtebaulichen Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung (Dreispitz, Bahnhof SBB).

f) Strassenraumgestaltung Bachgraben

Im Zuge des Ausbaus des Gewerbegebietes Bachgraben (Allschwil) plant der Kanton Basel-Landschaft eine Anpassung der Erschliessungsanlagen. Der Kanton Basel-Stadt reagiert auf seinem Gebiet mit aufeinander abgestimmten Anpassungen, vorrangig zugunsten des öffentlichen und des Veloverkehrs; erste Projekte sind bereits in Umsetzung. Das Vorhaben wird in Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil und dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet.

g) Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen

Gezielte Anpassungen und Ergänzungen des heutigen Verkehrsnetzes für den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik auf französischer Seite im Bereich des Gebietes «3Land» wird eine Tramstrecke über den Rhein nach Huningue geprüft; ob diese neue Rheinbrücke in der Verlängerung der Hochbergerstrasse auch für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden soll, ist derzeit noch offen.

M3 Langsamverkehr

Ein Teilrichtplan wird in Basel-Stadt gemäss § 94 Abs. 2 BPG vom Regierungsrat oder von Gemeindebehörden erlassen. Die Vorschriften des Bundesrechts über die Verbindlichkeit und Anpassung des kantonalen Richtplans gelten sinngemäss.

M3.1 Fussverkehr

Innerorts ist der Fussverkehr vor allem für kurze Distanzen die schnellste Möglichkeit zur Ortsveränderung und oft ist er Zubringer zu Bahn, Bus und Tram. Ein erhöhter Fussverkehrsanteil entlastet den Verkehr auf Strasse und Schiene, wovon der Wirtschaftsverkehr profitiert. Zu Fuss gehen fördert zudem die Gesundheit.

Der Fussverkehr soll als siedlungsgerechte, umweltschonende und raumsparendste Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Veloverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs mittels Bereitstellung eines sicheren, attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie verkehrsberuhigter Wohnquartiere. Dies beinhaltet auch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Menschen im Strassenraum. Mit dem Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege besteht eine umfassende Grundlage für die mittel- bis langfristige Sicherstellung angemessener Infrastruktur. Dieser ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

Strategie / ST

3, 5 und 11

Leitsätze

16, 18, 19, 28, 39, 40, 41 und 46



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Es ist ein dichtes, sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz zu den wichtigen Zielen und Quellen im Siedlungsgebiet sowie ein abwechslungsreiches und sicheres Wanderwegnetz ausserhalb des Siedlungsgebietes sicherzustellen.
2. Fussgängerquerungen und -verbindungen sind sicher zu gestalten, insbesondere auch über und entlang von verkehrsorientierten Strassen.
3. Der motorisierte Verkehr ist in Wohnquartieren, insbesondere zugunsten der Fussverkehrssicherheit und der Wohnqualität, zu beruhigen und auf ein Minimum zu reduzieren.
4. Schulwege und Zugänge zu öffentlichen Bauten sowie zu Park- und Grünanlagen sind insbesondere für den Fussverkehr sicher zu gestalten.
5. Die Verkehrsanlagen des Fussverkehrs sind hindernisfrei auszugestalten.
6. Die Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind direkt und behindertengerecht auszugestalten.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)	Koordinationsstand
a) Fussgängerzonen und -achsen in der Innenstadt	Festsetzung
b) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
c) Fuss- und Velobrücke Zolli	Zwischenergebnis
d) Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung
e) Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	Zwischenergebnis
f) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	Festsetzung
g) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	Vororientierung
h) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	Vororientierung
i) Fuss- und Velowege Dreispitz	Festsetzung
j) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse (Hirzbrunnen-Promenade)	Zwischenergebnis
k) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Festsetzung
l) Fusswegverbindung Friedhofweg – Kettenackerweg	Vororientierung
m) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung
n) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)	Vororientierung
o) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
p) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	Zwischenergebnis
q) Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB	Vororientierung

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Fussgängerzonen und -achsen in der Innenstadt

Vervollständigung des Fussgänger-Y zwischen dem Aeschenplatz resp. der Heuwaage und dem Messeplatz; Erweiterung des fussgängerfreundlichen Verkehrsregimes für die Gross- und Kleinbasler Innenstadt.

b) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt

Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Schwarzwaldallee – Brombacherstrasse zur internen Quartierserschliessung.

c) Fuss- und Velobrücke Zolli

Verbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachletten-Quartier; dient der Verbesserung der Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof SBB. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt. Die Massnahme ist mit dem allfälligen Ausbau der Elsässerbahn Bahnhof SBB – St. Johann abzustimmen.

d) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)

Neue Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins im Zusammenhang mit der Verlegung des Rheinhafens St.Johann.

e) Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof

Die Fusswegverbindungen zwischen Erlenmatt, Schoren, Surinam, dem Claraspital und der Tramhaltestelle zu den Perrons der DB AG sind nicht optimal. Es sind deshalb geeignete Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen (z.B. Perronunterführungen verlängern oder dauernd öffnen, Schaffen direkter Treppenabgänge zu Strassenunterführungen).

f) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck

Verbindung entlang des Rheins; dient der besseren Anbindung der Kleinbasler Fusswege und Velorouten an das Dreiländereck (siehe Projekt Fuss- und Velobrücke Dreiländereck). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

g) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck

Sinnvolle Fortsetzung der Verbindung vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein / Friedlingen und Huningue mit einer Brücke über die Hafeneinfahrt. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

h) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf

Verbindung über das Gleisfeld des Bahnhofs SBB im Bereich der Entwicklungsgebiete Dreispitz und Güterbahnhof Wolf zur Schliessung einer grossräumigen Lücke im Fusswegnetz.

i) Fuss- und Velowege Dreispitz

Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldinger Quartier und Wolfgottesacker / St.Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz) und der Wien-Strasse; zu prüfen ist zudem eine Verbesserung der Fusswegverbindung zwischen Dreispitz und dem Naherholungsgebiet Brüglingen, insbesondere auch zum Merian-Park (Botanischer Garten).

j) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse (Hirzbrunnen-Promenade)

Neue, direkte Verbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang der Bahn - gleise als direkte Fortsetzung der Hirzbrunnen-Promenade. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

k) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse

Neue direkte Verbindung entlang Friedmatt zwischen Theodor Herzl-Strasse und Friedrich Miescher-Strasse. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

l) Fusswegverbindung Friedhofweg – Kettenackerweg

Neue direkte Fusswegverbindung zwischen Friedhofweg und Kettenackerweg als Fortsetzung des Heinrich Heusser-Weges.

m) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein

Neue attraktive LV-Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel.

n) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettstein Quartier über den Rhein.

o) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen

Sichere und direkte Verbindung zwischen dem Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.

p) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich

Sichere und direkte Verbindung abseits der Lörracherstrasse über die Grenze in Schul- und Einkaufsgebiet von Lörrach.

q) Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB

Bestandteil des TRP Velo (siehe Planbeilage) mit folgendem Text: Verbesserung der Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr und bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Massnahme ist mit dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB (Massnahme M 1.1/d) und mit der Studie neue Perronerschiessung abzustimmen.

M3.2 Veloverkehr

Ein Teilrichtplan wird in Basel-Stadt gemäss § 94 Abs. 2 BPG vom Regierungsrat oder von Gemeindebehörden erlassen. Die Vorschriften des Bundesrechts über die Verbindlichkeit und Anpassung des kantonalen Richtplans gelten sinngemäss.

Innerorts ist der Veloverkehr für viele Wege die schnellste Möglichkeit zur Ortsveränderung und oft ist er Zubringer zu Bahn, Bus und Tram (Bike & Ride). Ein erhöhter Veloverkehrsanteil entlastet den Verkehr auf Strasse und Schiene, wovon der Wirtschaftsverkehr profitiert. Zudem fördert das Velofahren die Gesundheit.

Der Veloverkehr soll als siedlungsgerechte, umweltschonende und raumsparende Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs beitragen.

Das klare Ziel ist die Förderung des Veloverkehrs mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes – unterschieden in ein Basis- und ein Pendlerrouthenetz –, verkehrsberuhigter Wohnquartiere sowie der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Mit dem Teilrichtplan Velo besteht eine umfassende Grundlage für die mittel- bis langfristige Sicherstellung angemessener Veloinfrastruktur. Dieser ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

Strategie / ST

3, 5 und 11

Leitsätze

16, 18, 19, 28, 40, 41 und 46



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Es ist aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden, Kantonen und Ländern ein dichtes und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zielen und Quellen sicherzustellen.
2. Das Veloroutennetz deckt die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen im Veloverkehr ab.
3. Auf verkehrsorientierten Strassen und an Knoten sind, wo notwendig, bauliche und/oder betriebliche Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.
4. Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.
5. Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt). Die Abstellplätze sollen gut zugänglich sein und sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons) befinden. In Ergänzung dazu sind dezentrale kleinere Abstellflächen wichtig.
6. Betriebliche und Unterhaltsmassnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Veloinfrastruktur.
7. Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)	Koordinationsstand
a) Velostation Badischer Bahnhof	Festsetzung
b) Fuss- und Velobrücke Zolli	Zwischenergebnis
c) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung
d) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	Festsetzung
e) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	Vororientierung
f) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
g) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	Vororientierung
h) Fuss- und Velowege Dreispitz	Festsetzung
i) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Festsetzung
j) Veloverbindung Lange Erlen	Festsetzung
k) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung
l) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)	Vororientierung
m) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
n) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	Zwischenergebnis
o) Velostation Süd am Bahnhof SBB	Zwischenergebnis
p) Velostation West am Bahnhof SBB	Vororientierung
q) Velostation Ost am Bahnhof SBB*	Vororientierung
r) Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt*	Vororientierung
s) Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB	Vororientierung

* nicht in Richtplankarte

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Velostation Badischer Bahnhof

Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bahnhof wird auf das nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

b) Fuss- und Velobrücke Zolli

Die Verbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachletten-Quartier dient der Verbesserung der Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof SBB. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt. Die Massnahme ist mit dem allfälligen Ausbau der Elsässerbahn Bahnhof SBB – St. Johann abzustimmen.

c) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)

Neue Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins im Zusammenhang mit der Verlegung des Rheinhafens St.Johann.

d) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck

Die Verbindung entlang des Rheins dient der besseren Anbindung der Kleinbasler Fusswege und Velorouten an das Dreiländereck (siehe Projekt Fuss- und Velobrücke Dreiländereck). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

e) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck

Sinnvolle Fortsetzung der Verbindung vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein / Friedlingen und Huningue mit einer Überbrückung der Hafeneinfahrt. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

f) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt

Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Schwarzwaldallee – Brombacherstrasse zur internen Quartierserschliessung.

g) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf

Verbindung über das Gleisfeld des Bahnhofs SBB im Bereich der Entwicklungsgebiete Dreispitz und Güterbahnhof Wolf zur Schliessung einer grossräumigen Lücke im Veloroutennetz.

h) Fuss- und Velowege Dreispitz

Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldinger Quartier und Wolfgottesacker / St.Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinder-Platz) und der Wien-Strasse.

i) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse

Neue direkte Verbindung entlang Friedmatt zwischen Burgfelderstrasse und Friedrich Miescher-Strasse. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

j) Veloverbindung Lange Erlen

Neue Verbindung vom Eingang des Tierparks (Erlenparkweg) bis vor den Wiesendamm, dann entlang des Wiesendammes Richtung Riehen.

k) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein

Neue attraktive LV-Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel.

l) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)

Neue Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettstein Quartier über den Rhein.

m) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen

Sichere und direkte Verbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.

n) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich

Sichere und direkte Verbindung abseits der Lörracherstrasse über die Grenze in Schul- und Einkaufsgebiet von Lörrach.

o) Velostation Süd am Bahnhof SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Südseite des Bahnhofs SBB wird auf das künftige nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

p) Velostation West am Bahnhof SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Nordseite des Bahnhofs SBB wird auf das künftige nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

q) Velostation Ost am Bahnhof SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Ostseite des Bahnhofs SBB im Bereich der alten Postpasserelle wird auf das künftige nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

r) Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt

Mit Velostationen in den möglichen Bereichen Heuwaage, Aeschenplatz, Petersplatz, Barfässerplatz / Theater, Marktplatz / Schifflände und Claraplatz werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die möglichen Standorte decken sämtliche Innenstadt-Zufahrten ab und sollen wo sinnvoll auch mit künftigen Haltestellenzugängen zum geplanten Herzstück der Regio-S-Bahn Basel koordiniert werden.

s) Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB

Verbesserung der Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr und bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Massnahme ist mit dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB (Massnahme M 1.1/d) und mit der Studie neue Perronerschliessung abzustimmen.

M4 Luftverkehr

M4.1 EuroAirport (EAP)

Grundsätzliche Bedeutung des EuroAirports

Ein funktionsfähiger Flughafen hat für Basel und die ganze trinationale Region Nordwestschweiz/Oberelsass/Südbaden grosse wirtschaftliche Bedeutung.

In seinen heutigen Dimensionen und mit einem Heimmarkt von rund zwei Mio. Menschen innerhalb eines Einzugsgebiets von 45 Minuten Fahrzeit generiert der EAP einen Arbeitsmarkteffekt von etwa 15'000 bis 20'000 induzierten Stellen. Es kann von einer entsprechend hohen Wertschöpfung ausgegangen werden. Ohne Flughafen würde Basel-Stadt zweifelsohne bedeutend an Attraktivität einbüssen, sei es als Standort für die ansässigen internationalen Unternehmen, sei es als Standort für Tourismus und Messeaktivitäten.

Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung des EuroAirports

Der EAP als einer der drei Landesflughäfen der Schweiz soll ein intakter, gut funktionierender und wirtschaftlich stabiler Flughafen für die Region TriRhena sein, der insbesondere im Europaverkehr konkurrenzfähig ist. Für den Kanton Basel-Stadt gelten dabei unverändert die Festlegungen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000 und des Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundes von 2004. Danach sollen die Landesflughäfen eine ihrer Funktion entsprechende leistungsfähige Infrastruktur anbieten, wobei die erforderlichen Entwicklungsschritte rechtzeitig einzuleiten und unter räumlichen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien zu optimieren sind. Die Flughäfen sollen optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern verknüpft werden. Für den EAP ist der Anschluss an das Schienennetz anzustreben.

Koordination

Die Entwicklung des EAP muss in Zusammenarbeit und Partnerschaft mit allen Trägern des Flughafens (Frankreich, Schweiz, Kanton Basel-Landschaft) erfolgen.

Räumliche Konflikte

Für das Stadtgebiet ergeben sich raumplanerische Fragen im Zusammenhang mit der Lage von An- und Abflugrouten, die direkte Landungen von resp. Starts nach Süden vorsehen. Den Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz ist möglichst gut Rechnung zu tragen.

Strategie / ST

8 und 11

Leitsätze

1, 21, 40, 42 und 48

M1.1 Schienenverkehr,
a) Schienenanbindung an EuroAirport



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Festlegungen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt des Bundes (Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse) bilden den Rahmen für die raumplanerische Entwicklung in Bezug auf den EuroAirport (EAP).
2. Stadtentwicklungs- / Siedlungsplanung sind mit der Entwicklungsplanung des EuroAirports abzustimmen.
3. Bei der Umsetzung der Nutzungsplanung sind die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) für die Landesflughäfen zu berücksichtigen.
4. Die Anbindung des EuroAirports an den Schienenverkehr wird unterstützt und aktiv vorangetrieben.

M5 Schifffahrt

M5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe

M6.1 Güterverkehrslogistik

Grundsätzliche Bedeutung der Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe (Güterschifffahrt)

Über die Schweizerischen Rheinhäfen besteht mit dem umweltfreundlichen Schiff der einzige Schweizer Wasseranschluss zur globalen Hochseeschifffahrt.

Nationale und internationale Bedeutung

Der Umschlag der funktionsfähigen Schweizerischen Rheinhäfen dient rund 70% der Versorgung des Schweizer Mittellandes, 10% dem Transitverkehr nach Italien und 20% der regionalen Versorgung. Über die Rheinhäfen wurden 2005 13% des Schweizer Aussenhandelsvolumens abgewickelt. Die Rheinhäfen bilden einen integrierten Teil des gesamten Güter-Gateways Basel (= wichtigste europäische Güterdrehscheibe Bahn-Bahn/Rhein-Bahn/ Bahn-Strasse) entlang der strategischen Verkehrsachsen Benelux – Frankreich/Deutschland – Schweiz – Italien.

Trinationale und kantonale Bedeutung

Aus der Optik des interregionalen Wirtschaftsstandorts sind die Rheinhäfen marktmässig Teil der Hafendrehscheibe Dreiländereck (SRH, Weil am Rhein, Huningue-Ottmarsheim-Mulhouse). In den Schweizerischen Rheinhäfen werden direkt rund 2'000 Personen beschäftigt. Die Rheinhäfen sichern im Verbund mit der Bahn die nachhaltigste Transportkette: 2005 wurden 69% der Schiffsgüter per Bahn angeliefert oder weiterbefördert, womit die Agglomeration Basel um rund 330'000 Lkw-Fahrten pro Jahr oder mehr als 1300 Fahrten pro Tag entlastet wird. Der Bahn eröffnen sich angesichts sinkender Pünktlichkeit des Lastwagens (steigende Tendenz zu überlastetem Strassennetz), der zunehmenden Containerisierung in der Schifffahrt, der Ausbau- und Verlagerungsstrategie der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie des alpenquerenden Verkehrs durch die neuen Basistunnels der Bahnen (NEAT-Effekt) neue Potenziale, die ihr im Zu- und Weglauf der Häfen neue Marktchancen bieten.

Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung der Güterschifffahrt

Die Rheinhäfen als intakte, gut funktionierende und wirtschaftlich stabile Häfen für die Region TriRhena sollen unter Einbezug der Nachbarhäfen in ihrer Funktion gestärkt werden. Als neue Grundlage gilt der Staatsvertrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Hafenzusammenlegung.

Transformation Hafengebiet

Das der Hafenwirtschaft dienende rheinanstossende Gebiet soll unter der Voraussetzung eines nachhaltig effizienten Betriebs, in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Hafenbetreiber – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – langfristig in einen neuen Stadtteil transformiert werden [s. S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, c2) und c5) sowie S1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)].

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

S1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)

S4.5 «Aktionsraum Rhein»

M6.1 Güterverkehrslogistik

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung.
 S4.4 «Aktionsraum Rhein»
 VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung
 (Zielkonflikt ARA – Hafen – Güterlogistik)

Um die Entwicklungsperspektiven für die Hafenwirtschaft und die Hafenlogistik (im Rahmen der Güterverkehrslogistik) sowie für die wirtschaftlichen und städtebaulichen Absichten zu erweitern, ist das trimodale Containerterminal Basel Nord mit einem neuen Hafenbecken im Bereich des Badischen Rangierbahnhofes zu realisieren, ist der Hafenbahnbetrieb zu reorganisieren und ist die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen auszubauen.

Räumliche Konflikte

Die koordinierte Stadt- und Hafenentwicklungsplanung ist darauf ausgerichtet, Synergien zu schaffen und räumliche Konflikte zu lösen. Dabei ist Sorge zu tragen dafür, dass Kleinhüningen und das Klybeckquartier als Wohnstandort aufgewertet und der Rheinraum als ein attraktiver Erlebnis-, Wohn- und Arbeitsraum entwickelt und gestaltet wird. Bei der Planung haben die erforderlichen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes zu erfolgen.

Wichtige berührte Interessen

- Interesse des Kantons an der Entwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes;
- Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz;
- Interessen des Bundes (nationale Versorgung, Verlagerungspolitik, Einbezug des Bundesamtes für Verkehr, Sektion Güterverkehr);
- Interessen der Schifffahrt, Hafenbetriebe und der Logistikbranche (Logistik-Cluster Region Basel);
- Interessen des Natur- und Umweltschutzes.

Strategie / ST

3, 7, 8 und 11

Leitsätze

1, 21, 40 und 49



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern, zu entwickeln und bei allen Planungen zu berücksichtigen.
2. Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen.
3. Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen F und D wird unterstützt.

M6 Güterverkehr

M5.1 Hafenanlagen. Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung S1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)

M6.1 Güterverkehrslogistik

Im Bereich der Güterlogistik zeichnen sich Tendenzen zur Konzentration von Standorten auf regionaler Ebene ab.

- Der Umschlag von Gütern zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Strasse, Wasser, Luft) hat in der Region Basel einen hohen Stellenwert: Einerseits zur Versorgung von Stadt und Region selbst (lokales / regionales Niveau), andererseits aufgrund der verkehrlichen Lage und der Wirtschaftsstruktur der Region auf überregionalem, nationalem und internationalem Niveau.
- Da die internationale Wasserstrasse Rhein in Basel endet, findet der Umschlag Wasserstrasse – Schiene / Strasse zur übrigen Schweiz und im alpenquerenden Transitverkehr hier statt; die Region Basel bildet das Tor für den Gütertransport in und aus der Schweiz. Die Logistikanlagen in Basel unterstützen die Bemühungen des Bundes zur Verlagerung des Alpentransitverkehrs.
- Die Logistik ist aufgrund der weiter zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine Wachstumsbranche. Mit zunehmendem Flächenbedarf ist zu rechnen; ihm muss durch die Nutzung von Optimierungs- und Konzentrationspotenzialen begegnet werden.

Logistikkonzentrationen an wenigen Standorten liegen sowohl im Interesse des Kantons, da sie durch Freisetzung von Flächen neue Chancen für die Stadtentwicklung eröffnen, als auch in jenem der Logistikunternehmen, die Effizienzgewinne machen können.

So sind im Gebiet Dreispitz Veränderungen zu erwarten, indem die bestehende, dominierende Logistiknutzung durch andere städtische Nutzungen ergänzt oder abgelöst wird; die SBB-Umschlagsareale im Güterbahnhof St.Johann und teilweise auch am Basel SBB Güterbahnhof (Wolf) sollen mittel- bis langfristig einer neuen Nutzung zugeführt werden; auch die mögliche Verlagerung von Umschlagsfunktionen im Bereich des Hafens gehört zum Veränderungspotenzial.

Da sich Kleinhüningen für eine störungsfreie trimodale Vernetzung der Verkehrsträger Bahn, Strasse (Lkw) und Schifffahrt sehr gut eignet, sind dort die Standortvoraussetzungen für neue Logistikfunktionen im Sinne eines trimodalen KV-Terminals Basel-Nord – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – zu schaffen.

Bezüglich der Wohnlichkeit des Quartiers ist es notwendig, den Durchgangsverkehr zu reduzieren.

Strategie / ST

3, 7 und 11

Leitsätze

12, 21, 22, 40, 45, 48 und 49



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

Durch frühzeitige Koordination der verschiedenen Entwicklungsakteure sowie der Planungsverantwortlichen für Infrastruktur und Güterlogistik – mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr, Sektion Güterverkehr – wirkt der Kanton darauf hin, im Bereich Güterlogistik Standortvoraussetzungen für Logistikenutzungen zu schaffen; dabei ist die Nutzungsverträglichkeit mit dem Umfeld frühzeitig abzusichern, eine effiziente Raumnutzung anzustreben und die Vernetzung der Verkehrsträger zu optimieren.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Koordinationsstand

a) Hafenlogistikareal im Raum Kleinhüningen (L^H)

Zwischenergebnis

b) Hafen- und Güterlogistikareal auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof (L^H, L^T und L^{HB})

Zwischenergebnis

Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

a) Hafenlogistikareal im Raum Kleinhüningen (L^H)

Es ist zu prüfen, inwieweit Flächen im Geviert zwischen Neuhausstrasse und Südquaistrasse im Umfeld der ARA als Hafenlogistikareal zur Kompensation für mittel-/langfristige Transformationsschritte von der Hafen- in Richtung Stadtentwicklung bereitgestellt werden können; den notwendigen, möglichst flächenoptimierten Ausbauten der Kläranlage (s. VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung) ist Rechnung zu tragen.

b) Hafen- und Güterlogistikareal auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof (L^H, L^T und L^{HB})

Der ehemalige Badische Rangierbahnhof, der zurzeit unter anderem einer provisorisch erweiterten Zollanlage (PEZA) im Sinne einer Zwischennutzung dient, soll zukünftig im Gesamtausbau als Logistikareal, insbesondere mit einem trimodalen Containerterminal Schiff-Bahn-Strasse (L^T «Terminal Basel Nord»: trimodaler «Umschlagsbahnhof» für den kombinierten Verkehr) und einem neuen Hafenbecken (L^H) genutzt werden. Zudem soll der Standort für die angestrebte Verlagerung des Hafenbahnhofs (L^{HB}) dienen. Hierbei sind der Ausbau der Bahnschiene Rheintal sowie die Ansprüche des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Hinweis zum Terminal Basel Nord: Es erfüllt mehrere Funktionen, die bezüglich ihrer Flächenansprüche noch abzustimmen sind, so in erster Linie die regionale Feinverteilung der Nordwestschweiz sowie die Bündelung von Quell- und Zieldestinationen der links- und rechtsrheinischen Bahnachsen / der Rheinschifffahrt mit den Quell- und Zieldestinationen via Lötschberg- und Gotthardachse zur Südschweiz und nach Norditalien. – Die Planungspartner sind verpflichtet, ihre Planungen für Terminal, Hafenbecken und Hafenbahnhof auf die Kompatibilität mit dem Gesamtausbau auszurichten; dazu werden entsprechende Abgrenzungsperimeter der einzelnen Planungen vereinbart. Eine Umsetzung kann in mehreren Etappen erfolgen.

Objektblätter

Ver- und Entsorgung



Leitsätze Ver- und Entsorgung

Allgemein

Nachhaltige und flächendeckende Versorgung von Bevölkerung und Gewerbe

Versorgung, Wasser

Qualitativ hochwertiges Wasser in ausreichender Menge bereitstellen

Versorgung, Grundwasser

50

Ver- und Entsorgung sind der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet; sie sind auf die Ziele von Siedlung, Natur und Landschaft abzustimmen.

51

Die für die Bevölkerung als auch die Industrie- und Gewerbebetriebe wichtigen Standortfaktoren Ver- und Entsorgung bleiben gesichert und kostengünstig.

52

Trinkwasser steht in ausreichender Menge und hoher Qualität bereit; bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser ist die nachhaltige Nutzung des Gebiets Lange Erlen gewährleistet.

53

Die Versorgungsplanung ist regional und auf Nachhaltigkeit ausgerichtet; das Gebiet der Lange Erlen hat für die Produktion eine hohe Bedeutung.

54

Das Grundwasser ist langfristig vor negativen Einflüssen zu schützen.

55

Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers erfolgen nachhaltig durch eine integrierte Bewirtschaftung aller künstlichen und natürlichen Wasserkreisläufe.



Recyclingpark Schlachthofstrasse

Versorgung, Rohstoffe

Nicht erneuerbare Rohstoffe wieder verwenden

Versorgung, Energie

Einheimische, emissionsarme und erneuerbare Energien verwenden

56

Zum Schutz von nicht erneuerbaren Rohstoffen wie Kies, Sand oder Steine ist vermehrt Recyclingmaterial zu verwenden.

57

Die sichere und kostengünstige Energieversorgung ist als Lebensgrundlage für die Menschen und als wichtiger Standortfaktor für Industrie und Gewerbe zu erhalten.

58

Einheimische, erneuerbare und emissionsarme Energien, Massnahmen zum sparsamen Umgang sowie Techniken zur effizienten und rationellen Nutzung sind zu fördern.



Holzkraftwerk

Entsorgung, Abwasser

Verschmutztes Abwasser behandeln

Abwasserreinigungsanlage laufend optimieren

59

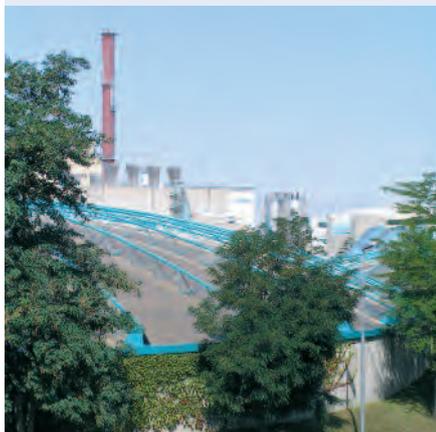
Verschmutztes Abwasser ist in die ARA Basel zu leiten und so zu behandeln, dass es ohne negative Auswirkungen auf die Biozönose des Rheins abgeleitet werden kann; nicht verschmutztes Abwasser ist getrennt zu fassen und soweit möglich zur Versickerung zu bringen oder in ein Oberflächengewässer einzuleiten.

60

Die zentrale Abwasserreinigungsanlage ist laufend zu optimieren und dem Stand der Technik anzupassen.

61

Bei Störfällen ist zu verhindern, dass Gefahrgüter ins Kanalnetz gelangen. Sollten trotz der vorbeugenden Massnahmen dennoch gefährliche Stoffe in die Abwasseranlagen eintreten, müssen diese so behandelt werden können, dass keine zusätzliche Gefährdung für Mensch und Umwelt sowie keine Schäden am Entwässerungssystem entstehen.



Abwasserreinigungsanlage in Kleinhüningen

Entsorgung, Abfall

Abfälle vermeiden

Erfassung und Nutzung von Wertstoffen fördern

Entsorgungssicherheit gewährleisten

Abfalltransporte reduzieren

Entsorgung, Altlasten

Altlasten sanieren

62

Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden. Der ressourcenintensiven Anwendung von Einwegverpackungen und -gebunden aller Art und dem damit verbundenen Littering ist Einhalt zu gebieten.

63

Die separate Erfassung und Nutzung von Wertstoffen – die in Abfällen (auch Bauabfällen) enthalten sind – ist zu fördern. Die hierfür notwendige Infrastruktur ist im Kanton Basel-Stadt sowie mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen in den benachbarten Gebietskörperschaften bereitzustellen.

64

Für Abfälle, die nicht vermieden oder verwertet werden können, ist die Entsorgung im Rahmen der kantonalen Abfallplanung sowie mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften sicherzustellen.

65

Der Transport von Abfällen (inkl. Wertstoffen) und der damit verbundene Ausstoss von Luftschadstoffen ist auf ein Minimum zu reduzieren. Dabei gilt es, das Prinzip der Entsorgungsnähe auch mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften konsequent zu verfolgen.

66

Sanierungsbedürftige belastete Standorte (=Altlasten) sind dauerhaft und nach Prioritäten geordnet zu sanieren.



Kehrichtverbrennungsanlage Basel

VE1 Versorgung

VE1.1 Trink- und Brauchwasser

Gewässerschutzgesetz (GSchG),
GSchG + GSchV BS

Grundwasser als Grundlage für die Trinkwasserversorgung und die Ökosysteme

Grundwasser ist Teil des gesamten Wasserkreislaufs, Grundlage für die Trink- und Brauchwasserversorgung sowie für die Ökosysteme. Das Grundwasser ist deshalb in seiner Gesamtheit zu schützen. Sauberes Trinkwasser ist die wichtigste Voraussetzung für ein gesundes Leben. Es soll in ausreichender Menge, in hoher Qualität und wirtschaftlich produziert werden. Gleichzeitig sind die hydrologischen, biologischen und chemischen Funktionen der Ökosysteme zu gewährleisten.

Nachhaltige Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers

Neben der Versorgung mit Trinkwasser von hoher Qualität und in ausreichender Menge – unter Beachtung der hydrologischen Zusammenhänge, der Netzverbunde und Wasserlieferverträge (z. B. Trinkwasserzukäufe von der Hardwasser AG) – steht eine nachhaltige, regional ausgerichtete Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers im Vordergrund. Eine nachhaltige Wasserwirtschaft wird definiert als integrierte Bewirtschaftung aller künstlichen und natürlichen Wasserkreisläufe unter Beachtung der Zielsetzungen des langfristigen Schutzes von Wasser als Lebensraum, die Sicherung von Wasser in seinen verschiedenen Facetten als Ressource für die jetzige wie für nachfolgende Generationen und die Erschliessung von Optionen für eine dauerhaft naturverträgliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung.

Grundwasser frühzeitig (planerisch) und nachhaltig schützen

Mit dem planerischen Grundwasserschutz wird eine frühzeitige und nachhaltige Grundwasserbewirtschaftung sichergestellt. Um die Trinkwasserversorgung sicherzustellen, legt der Kanton Schutzbereiche fest (Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereiche).

Grundwasserschutzzonen Basel-Stadt:
[http://www.aue.bs.ch/wasser/grundwasser/
grundwasserschutzzonen.html](http://www.aue.bs.ch/wasser/grundwasser/grundwasserschutzzonen.html)

Grundwasserschutzzonen

Die wichtigsten Grundwasserschutzzonen des Kantons befinden sich in den Langen Erlen. Sie dienen dem Schutz der Trinkwasserfassungen. Zwei kleinere Schutzzonen im öffentlichen Interesse sind auf Riehener Gemarkung im Aotal und im Moostal ausgeschieden. Da die Entnahmemengen in den Langen Erlen höher sind als die Menge an natürlich nachfliessendem Grundwasser, wird dort seit Jahren vorgereinigtes Rheinwasser zur Versickerung gebracht, das Grundwasser dadurch künstlich angereichert.

Art. 20 GSchG, Art. 29 GSchV, Gesetz und Verordnung
über Grundwasserschutzzonen BS

Gewässerschutzbereiche (A_G, Z_G)

Der Kanton bezeichnet zum Schutz des Grundwassers und für zu treffende Schutzmassnahmen Gewässerschutzbereiche, in denen die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen sowie Grabungen, Erdbewegungen etc. bewilligungspflichtig sind.

Art. 19 GSchG, Art. 29 GSchV

Gewässerschutzbereich (A_G)

Der Gewässerschutzbereich (A_G) dient gleichermassen dem qualitativen wie dem quantitativen Grundwasserschutz. Flächendeckend ausgeschieden, umfasst er die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu deren Schutz notwendigen Randgebiete.

Zuströmbereich (Z_U)

Zuströmbereiche (Z_U) werden zum Schutz vor flächenhaft versickernden Schadstoffen (z.B. Nitrat, Pflanzenschutzmittel) ausgeschieden. Sie umfassen Gebiete, aus denen der wesentliche Anteil des geförderten Grundwassers stammt. Die Zuströmbereiche des Kantons Basel-Stadt sind in einem Planwerk dargestellt. Im Bereich der Langen Erlen sind dies 310 ha. Der gesamte Einzugsbereich erstreckt sich über die Landesgrenze hinweg.

Grenzüberschreitender Gewässerschutz

Für Grundwasser und Oberflächengewässer bilden vom Menschen festgelegte Grenzen keine Hindernisse. Die Interessen des Grundwasserschutzes im Wiesegebiet sowie allfällige Nutzungseinschränkungen sind deshalb grenzüberschreitend in Deutschland zu vertreten.

Überwachung

Mit der Grundwasser- und Oberflächengewässerüberwachung werden unter Anwendung weiterzuentwickelnder Instrumente (Modelle, Analysen, Proben etc.) alle qualitativen und quantitativen Veränderungen registriert.

Trinkwasserverbrauch

Für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung benötigt der Kanton Infrastrukturanlagen zur Anreicherung, Aufbereitung und Verteilung des geförderten Grundwassers.

Der Trinkwasserverbrauch war seit Mitte der 1970er-Jahre rückläufig, bei Normalbetrieb (d. h. beim durchschnittlichen Tagesbedarf) existieren geringe Überkapazitäten. Deshalb ist mittelfristig eine auf die Region bezogene Planung der Trinkwasserproduktion erforderlich. Sie beachtet Aspekte der Versorgungssicherheit, der häuslicheren Wassernutzung und der regionalen Wasserkreisläufe. Dazu werden alle Gewässer einbezogen und Mengen- und Güteaspekte des Wassers berücksichtigt (Art. 46 GschV, Agenda 21).

Die Menge Trinkwasser, welche als Brauchwasser genutzt wird, beeinflusst die Flächenausdehnung der für die Trinkwasserproduktion zur Verfügung stehenden Gebiete. Bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser muss die nachhaltige Nutzung des Gebiets der Langen Erlen gewährleistet sein.

Die Förderung wassersparender Technologien und Mehrfachnutzung bieten im industriellen Bereich vielfältige Möglichkeiten zur Einsparung und zur Steigerung der effizienten Nutzung von Wasser.

Zielkonflikte

Die Trinkwassergewinnung in urbanen Flusslandschaften steht zum Teil im Konflikt mit anderen raumwirksamen Nutzungen (Erholung, Freizeit, Naturschutz, Hochwasserschutz, Revitalisierung etc.). Die unterschiedlichen Interessen müssen vor dem Hintergrund einer hochwertigen Trinkwasserversorgung berücksichtigt und fachübergreifend ausgeglichen werden.

Strategie / ST

10 und 13

Leitsätze

50, 52, 53, 54 und 55

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Die Planung der Bewirtschaftung des Grundwassers ist auf eine nachhaltige Nutzung der regionalen Wasserressourcen auszurichten (regionale Versorgungsplanung).
2. Die kantonalen Fachstellen stimmen die Grundwasserüberwachung, Schutzmassnahmen und Nutzungskonfliktregelungen mit den Nachbarbehörden ab.
3. Der Fassungseigentümer überprüft die Grundwasserschutzzonen und leitet in Zusammenarbeit mit den übrigen verantwortlichen Stellen notwendige Massnahmen ein.
4. Die kantonalen Fachstellen optimieren zusammen mit Experten der Forschung und der Versorgungsunternehmen die Grundwasserüberwachung.
5. *Lange Erlen*: Revitalisierungen von Fliessgewässern und ökologische Aufwertungen sind dann zu fördern, wenn die hochwertige Trinkwasserproduktion durch Anreicherung des natürlichen Grundwasserstromes nicht gefährdet und ein wirkungsvoller Hochwasserschutz gewährleistet ist; der Kanton überprüft im Hinblick auf den Schutz der Grundwasseranreicherung den Hochwasserschutz – unter Beachtung möglicher Revitalisierungen.
6. Innovative Techniken für die Reduktion des Trink- und Brauchwasserverbrauchs und zur Steigerung der effizienten Nutzung werden gefördert. Bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser ist die nachhaltige Nutzung des Gebiets der Langen Erlen zu gewährleisten.

VE1.2 Energie

§ 31 Kantonsverfassung BS (KV BS)

Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit. Im Fokus steht neben einer ausreichenden Grundversorgung die Förderung erneuerbarer Energien. Der sparsame und rationelle Energieverbrauch, die Nutzung neuer Technologien und die dezentrale Energieversorgung werden gefördert. Im Zusammenhang mit der Stromversorgung wendet sich der Kanton gegen die Nutzung von Kernenergie und will keine Beteiligungen an Kernkraftwerken.

Energiegesetz BS (EnG BS)

Verminderung des Energieverbrauchs durch Steigerung der Energieeffizienz

Mit dem kantonalen Energiegesetz verfügt der Kanton über ein gutes Instrument, die nachhaltige Energieversorgung mit Förderprogrammen positiv zu beeinflussen. Trotz diesen Bemühungen steigt der Energiekonsum als Folge zunehmender Wohnkomfort- und Mobilitätsansprüche weiterhin an, weshalb die Versorgungskapazitäten laufend ausgebaut werden müssen. Um diesem Trend entgegenzusteuern, sind Rahmenbedingungen und Anreize zur Verbesserung der Energieeffizienz vorzugeben.

Strategie / ST

–

Leitsätze

50, 57 und 58



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit; der Energieverbrauch ist u. a. durch Effizienzverbesserungen zu senken.
2. Der Kanton prüft den Ausbau, die Verdichtung und Modernisierung (Temperaturabsenkung) des Fernwärmenetzes sowie Anlagenkonzepte für die vermehrte Nutzung der überschüssigen Wärme im Sommer.
3. Der Kanton prüft die Förderung
 - von innovativen Massnahmen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie (u. a. den Bau von Wärmekraftkopplungen, Sonnenenergie-, Biogas- und Windkraftanlagen sowie Biomassekraftwerke und Energiespeichersysteme);
 - wärmetechnischer Sanierungen von Altbauten;
 - einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Wärmedämmung bei Neubauten durch einen Bonus bei der Ausnutzungsziffer;
 - fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungsplänen (mindestens Orientierung an den Zielen der «2000-Watt-Gesellschaft»);
 - einer Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude;
 - der periodischen Optimierung des Energiegesetzes nach dem Stand der Technik und mit Blick zumindest auf die Ziele der «2000-Watt-Gesellschaft».

Massnahmen / Erläuterungen

a) Verdichtung des Fernwärmenetzes und Ausbau von Wärmespeichern

Zur Nutzung der Wärme aus der Kehricht- und Klärschlammverwertung verfügt der Kanton über ein weit angelegtes Fernwärmenetz. Während der kalten Jahreszeit reicht die Wärmemenge indessen nicht, um die angeschlossenen Verbraucher mit Warmwasser und Heizenergie zu versorgen. Saisonal werden darum ein Holzkraftwerk und ein Gaskombikraftwerk zugeschaltet, um zusätzlich nachhaltig Fernwärme zu produzieren. Eine weitere Wärmekraftkopplung wird 2012 in Betrieb gehen. Zur Deckung des Spitzenbedarfs werden zusätzlich erdgasbefeuerte Kessel betrieben. Mit Ausnahme der Klärschlammverbrennung wird die Wärme der Anlagen auch zur Stromproduktion verwendet.

Grundsätzlich soll die Fernwärme zu 80% aus erneuerbarer Energie oder industrieller Abwärme produziert werden. Kehricht und Holz decken schon heute durch Grundlast mehr als die Hälfte der jährlichen Wärmeproduktion ab. Um den Anteil wesentlich zu steigern, braucht es mindestens noch ein weiteres leistungsstarkes Holzkraftwerk in Basel, um auch Spitzenlast bereitstellen zu können. Diese weiteren, mit erneuerbaren Brennstoffen betriebenen Anlagen sollen die Anforderungen an den Energienutzungsgrad gemäss der Energieverordnung (EnV) einhalten.

Weiter wird der Ausbau von Wärmespeichern vorangetrieben mit dem Ziel, grosse Leistungsschwankungen zu glätten. Nachhaltig produzierende Wärmeerzeugungsanlagen können dann effizienter betrieben werden.

Das Fernwärmenetz in Basel wird aus historischen Gründen noch mit extrem hohen Temperaturen betrieben. Die Zukunft der Fernwärmetechnik geht aber, parallel mit der Gebäudetechnik, eher Richtung Niedertemperaturanwendungen. Die IWB prüfen daher eine Umstellung der Betriebsweise von aktuell fester Vorlauftemperatur auf eine gleitende Fahrweise und langfristig auf ein generell tieferes Temperaturniveau.

Vor diesem Hintergrund sind eine Verdichtung und/oder ein Ausbau des Fernwärmenetzes zu prüfen. Zu berücksichtigen ist dabei die Nutzung von fossilen Brennstoffen zur Deckung der Spitzenbelastung im Winter und die Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte (Vermeidung «grauer Energie»).

b) Innovative Massnahmen zur Energiegewinnung (Sonne, Biogas, Geothermie, Wind)

Im Kanton Basel-Stadt bestehen gute Bedingungen für den Bau von Sonnenenergieanlagen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie. Mit Hilfe des Solarkatasters lässt sich die Eignung des Daches und der geschätzte Ertrag einer Solaranlage direkt ablesen.

Ein weiterer alternativer Energieträger sind die vergärbaren Abfälle, mit denen in Vergärungsanlagen Biogas produziert wird. In Basel-Stadt gibt es bis jetzt keine Anlage.

Über die Zukunft von «Deep Heat Mining Basel» und damit über die kantonale Geothermie hat die Regierung auf der Basis der Risikoanalyse über das Geothermie-Projekt in Kleinhüningen entschieden und die Arbeiten endgültig eingestellt.

Im Jahr 2009 wurde eine Windpotenzialstudie für den Kanton Basel-Stadt erstellt. Auf den Chrischonahöhen wäre eine Windenergieanlage technisch möglich, doch die Windverhältnisse lassen einen wirtschaftlichen Betrieb im Moment nicht zu.

c) Energieeffizienz durch wärmetechnische Sanierung von Altbauten

Der Wärmebedarf bei bestehenden Bauten beträgt derzeit mehr als 50% des gesamten Energieverbrauchs. Da über 80% der Gebäudesubstanz vor 1970 erstellt wurde, ist das Sparpotenzial durch die Realisierung von wärmetechnischen Massnahmen an Altbauten entsprechend gross. Solche Massnahmen sollten einen Schwerpunkt bei der Förderung von Energiesparmassnahmen bilden. Hindernisse sind die zu leistenden Investitionen sowie die Anliegen des Denkmalschutzes.

d) Wärmedämmende Massnahmen bei Neubauten / Prüfung eines Bonus

Der Energieverbrauch bei Neubauten ist im Vergleich zur technischen Entwicklung (z. B. Nullenergiehäuser) immer noch viel zu hoch. Ein ungenügender Dämmstandard wirkt sich – in Anbetracht des Sanierungszyklus – über eine lange Zeitdauer in wiederkehrender Folge aus. Eine fortschrittliche Wärmedämmung erfordert dicke Wandstärken. Der dafür notwendige Platzbedarf geht zu Lasten der Ausnutzungsziffer. Eine Kompensation für Massnahmen zur Wärmedämmung in Form eines Bonus bei der Ausnutzungsziffer wurde im Jahr 2009 in die Baugesetzgebung aufgenommen.

e) Fortschrittliche Energiestandards in Bebauungsplänen

Für Arealentwicklungen sind wegen der Langfristigkeit entsprechender baulicher Massnahmen (Sanierungszyklen von 30 bis 50 Jahren) Konzepte zu entwickeln, mit denen die Zukunftsfähigkeit von Bebauungen bezüglich Energiefragen nachgewiesen wird (mindestens Orientierung an den Zielen der «2000-Watt-Gesellschaft»). In Bebauungsplänen sollten die wesentlichen Resultate der Energiekonzepte festgesetzt werden, insofern sie über gesetzliche Standardanforderungen hinausgehen.

f) Glasanteil für klimatisierte Gebäude

Die Tendenz zur Glasarchitektur und die zunehmende Klimatisierung in Kombination mit technisch unausgereiften Lösungen führen zu einem sehr hohen Energieverbrauch im Sommer; eine Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude wäre bedenkenswert (Überprüfung des Bau- und Planungsgesetzes).

g) Neue Zielwerte für Pro-Kopf-Energieverbrauch

Die Sparbemühungen werden heute durch die erhöhten Ansprüche an Wohnraumfläche und Luxuseinrichtungen mehr als kompensiert. Die bestehenden Energievorschriften bezüglich Wärmedämmung legen jedoch lediglich einen Zielwert pro Quadratmeter beheizter Fläche fest, unabhängig davon, wie gross die Fläche ist. Als wirksame Energiesparmassnahme muss ein Zielwert für den maximalen Pro-Kopf-Verbrauch – analog zu den Maximen der «2000-Watt-Gesellschaft» – definiert werden.

Vgl. a) Verdichtung des Fernwärmenetzes und Ausbau von Wärmespeichern

Verminderung des Energieverbrauchs im Bereich Mobilität siehe Sachbereich Mobilität.

VE2 Entsorgung

VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung

Abwasserableitung

Das Abwasserableitungsnetz ist so zu betreiben, dass das verschmutzte Abwasser des Kantons und der angeschlossenen Gemeinden ohne Belastung des Grundwassers abgeleitet wird. Bei Störfällen können wassergefährdende oder explosive Stoffe via öffentliche Kanalisation in die Abwasserreinigungsanlagen gelangen und grossen Schaden anrichten. Wassergefährdende Stoffe sollen daher möglichst zurückgehalten, separat aufgefangen und umweltgerecht entsorgt werden, um die Gewässer und die Biologie von Abwasserreinigungsanlagen zu schützen. Explosive Stoffe müssen so schnell als möglich aus dem Kanalnetz ausgeschleust werden, um eine Gefährdung der Bevölkerung sowie eine Schädigung des Entwässerungssystems durch Explosionen oder Verpuffungen zu minimieren.

Abwasserreinigung

Die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Basel (in Kleinhüningen) reinigt das Abwasser des Kantons, einzelner Gemeinden aus dem Kanton Basel-Landschaft und der deutschen Gemeinde Inzlingen. Das Abwasserableitungsnetz wird grösstenteils als Mischsystem betrieben (Ableitung von verunreinigtem Abwasser und Regenabwasser). Bei Regenereignissen vermag die ARA nicht die gesamte Wassermenge aufzunehmen, weshalb überschüssiges Mischwasser via Regenentlastung direkt in die verschiedenen Vorfluter abgeleitet wird. Um diese Menge zu minimieren und um die gesetzlichen Einleitbedingungen einhalten zu können, baute der Kanton vor der ARA ein Mischwasserrückhaltebecken. Gleichzeitig dient das Becken auch dem Rückhalt von Havarien mit wassergefährdenden Stoffen, die im Einzugsgebiet der ARA in die Kanalisation gelangen.

Verbesserung der Reinigungsleistung der ARA Basel

Die ARA Basel kann die gesetzlich vorgeschriebene Reinigungsleistung nicht immer einhalten. Darüber hinaus verfügt die Anlage über keine Nitrifikations-/Denitrifikationsstufe, so dass sie derzeit den gesamten Stickstoff in den Rhein leitet. Damit steht die ARA Basel im internationalen Vergleich schlecht da. Nahezu alle Kläranlagen am Rhein im europäischen Raum verfügen über eine Stickstoffeliminationsstufe.

Zur notwendigen Verbesserung der Reinigungsleistung ist die technische Ausrüstung der ARA dem Stand der Technik anzupassen.

Die technische Verbesserung und die Aufrüstung mit einer Stickstoffeliminationsanlage und einer Anlage zur Elimination von Mikroverunreinigungen befinden sich derzeit in der Vorplanung. Das grosse Projekt bedingt eine sorgfältige Datenbeschaffung und eine umsichtige Planung.

Für den Bau einer Stickstoffeliminationsstufe sind zusätzliche Reinigungsbecken erforderlich. Da die notwendigen baulichen Massnahmen einen beträchtlichen Platzbedarf erfordern, besitzt die ProReno AG als Betreibergesellschaft der Kläranlage eine Option auf den Kauf des an ihr Grundstück angrenzenden ehemaligen Gaswerkareals.

Strategie / ST

–

Leitsätze

59, 60 und 61



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Für den Schutz der Bevölkerung, der Umwelt und des Entwässerungssystems vor den Auswirkungen von Havarien passt der Kanton die Abwasseranlagen an und ergänzt sie. Die Massnahmen sind im Rahmen eines regionalen Havariekonzeptes mit den betroffenen Behörden des Kantons Basel-Landschaft zu koordinieren.
2. Der Kanton wirkt darauf hin, dass die ARA Basel mit einer Nitrifikations-/Denitrifikationsstufe aufgerüstet und so angepasst wird, dass sie jederzeit die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für die Einleitung in ein Gewässer einhalten kann und dem Stand der Technik entspricht.
Beim Ausbau der Anlage wird den Flächenbedürfnissen der Hafenlogistik im Raum Kleinhüningen zur Kompensation für mittel-/langfristige Transformationsschritte von der Hafenin Richtung Stadtentwicklung so weit wie möglich Rechnung getragen.

VE2.2 Abfall

Art. 30 ff. USG, § 20 ff. USG BS

Abfallvermeidung und Ressourcenschonung

Der Kanton Basel-Stadt fördert die Abfallvermeidung und den effizienten Umgang mit Ressourcen. Er beugt den durch Einwegmaterialien verursachten Litteringproblemen vor. Der Kanton Basel-Stadt führt mit den Grossverteilern, McDonalds und dem Gewerbeverband Basel-Stadt Gespräche, um gemeinsame Massnahmen zur Litteringbekämpfung und Ressourcenschonung zu planen und umzusetzen. Die Pflicht zur flächendeckenden Verwendung von Mehrweggeschirr an öffentlichen Veranstaltungen wird schrittweise eingeführt.

Erfassung und Nutzung der Wertstoffe

Seit Einführung der verursachergerechten Abfallgebühren sind die in Haushalten separat gesammelten und dem Recycling zugeführten Wertstoffmengen sukzessive angestiegen. Auch Industrie und Gewerbe erfassen in ihren Betrieben grosse Wertstoffmengen und führen sie über private Kanäle dem Recycling zu.

Der Kanton betreibt zwei Recyclingparks und prüft einen dritten Standort, an welchen Abfälle und Wertstoffe im Bringsystem entgegengenommen werden. Im Bestreben, die Recyclingmengen weiter zu erhöhen, soll dieses System in Zukunft, u.a. auch in Zusammenarbeit mit den Verkaufsstellen, ausgebaut werden. Als Option besteht die Möglichkeit, mobile Recyclingparks zu betreiben.

Recyclingpotenziale in der Bauwirtschaft (Abbruch und Aushub)

Die erheblichsten Recyclingpotenziale bestehen in der Bauwirtschaft. Der Kanton fördert deshalb das System des geordneten Gebäuderückbaus, bei welchem die Wertstoffe sortenrein anfallen und dadurch für das Recycling eine gute Qualität aufweisen.

Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Nutzung von Sekundärbaustoffen (z. B. Recyclingbeton). Hier gilt es, die Akzeptanz zu verbessern und dafür zu sorgen, dass das entsprechende Recyclinggut im Kanton vermehrte Anwendung findet.

Umweltverträgliche Behandlung der nicht vermeid- und verwertbaren Abfälle

Im Bereich der Abfallverbrennung bestehen im Kanton ausreichende Kapazitäten. Grösstenteils decken die Anlagen regionale (Kehrichtverbrennungsanlage KVA Basel, ProRheno AG) oder wie der regionale Sondermüllöfen (RSMVA) gar nationale Einzugsgebiete ab. Die kantonale Abfallplanung ist regional ausgerichtet und ist auf partnerschaftlich ausgehandelte Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften angewiesen; dies einerseits aufgrund des Einzugsgebietes der KVA, andererseits wegen mangelndem Raum im städtischen Gebiet sowohl für die Ablagerung von deponiefähigen Abfällen als auch für die betreffenden Anlagen.

§ 20 Abs. 4 USG BS

Entsorgungsnähe und ökologisch optimierte Transporte

Durch den Transport von Abfällen werden Ressourcen verbraucht und Abgase freigesetzt. In Quartieren mit entsprechendem Durchgangsverkehr bestehen dadurch erhöhte Belastungen durch Staub, Schadstoffe und Lärm, die sich negativ auf die Wohnqualität auswirken. Die Abfalltransporte sollen deshalb minimiert und nach dem Prinzip der Entsorgungsnähe organisiert werden. Als umweltfreundliche Varianten sind zudem Bahntransporte anzustreben. Bei Abfall- und Wertstoffexporten spielt die Rheinschifffahrt, als ökologisch vorteilhafte Transportvariante, eine zentrale Rolle. Hier gilt es im Rheinhafen die Kapazitäten für Lager- und Umschlagplätze zu sichern und im Hinblick auf zukünftige Deponiesanierungen in der Schweiz (Kölliken, Bonfol etc.) gegebenenfalls weiter auszubauen.

Die Bereitstellung von Haushaltskehricht in Abfallsäcken auf Allmend soll mittelfristig durch ein flächendeckendes Abfall-Containersystem (Rollcontainer) abgelöst werden, das eine mechanische Entleerung zulässt und bei dem der Hauskehricht zeitlich möglichst unabhängig entsorgt werden kann. Unterflurcontainer kommen an städtebaulich geeigneten Orten zum Einsatz. Die Gehdistanzen sollen dabei zumutbar sein und ein Mindestmass an sozialer Kontrolle soll Missbrauch in Grenzen halten.

Strategie / ST

–

Leitsätze

62, 63, 64 und 65



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Im Hinblick auf eine ressourceneffiziente und nachhaltige Abfallwirtschaft und die Entsorgungssicherheit fördert der Kanton den schonenden Umgang mit den nicht erneuerbaren Ressourcen; Stoffkreisläufe werden soweit ökologisch sinnvoll geschlossen und die in Abfällen enthaltene Energie wird weitgehend genutzt. Nicht vermeidbare oder unverwertbare Abfälle werden auf umweltverträgliche Weise entsorgt; bei Transporten gilt das Prinzip der Entsorgungsnähe.
2. Der Kanton wirkt darauf hin,
 - mittels Änderung der kantonalen Abfallverordnung und anderen Massnahmen das Littering einzudämmen;
 - Sammelstellen für Wertstoffe und Textilien sowie Kompostierplätze im notwendigen Mass bereitzustellen und diese in das städtische Umfeld einzupassen – unter Einbezug von Flächen bei grossen Wohnüberbauungen;
 - die Bereitstellung von Haushaltskehricht unter Wahrung des Verursacherprinzips vermehrt in Containern für Mehrfamilienhäuser zu ermöglichen;
 - die Bereitstellung von Recyclinghöfen eventuell zusammen mit den Verkaufsstellen zu koordinieren, gegebenenfalls unter Verwendung mobiler Systeme;
 - mit einer Richtlinie für kantonale Bauvorhaben (inkl. Tiefbau) das Recycling zu regeln;
 - die kantonale Abfallplanung (inkl. Deponieplanung) mit den Partnern der KVA Basel und den Behörden der benachbarten Gebietskörperschaften zu koordinieren;
 - organische Abfälle aus der Nahrungsmittelbranche und aus Restaurantküchen soweit möglich in die neuen Vergärungsanlagen umzuleiten;
 - für organische Küchenabfälle aus Haushalten die Sammlung und Vergärung unter ökologischen Gesichtspunkten im Vergleich zur dezentralen Kompostierung zu prüfen.
3. Im Hinblick auf eine künftige Zunahme der Abfall- und Wertstoffexporte über die Rheinschifffahrt werden im Hafen ausreichende Lager- und Umschlagkapazitäten geschaffen (Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen und den Behörden des Kantons Basel-Landschaft).

VE2.3 Altlasten

Ausgangslage

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz verpflichtet die Kantone, einen Kataster der belasteten Standorte zu erstellen. Darin werden ausschliesslich Standorte eingetragen, die definitiv oder mit grosser Wahrscheinlichkeit belastet sind. Der Kataster der belasteten Standorte ist öffentlich zugänglich und dient der Information der Bevölkerung und den Behörden als Planungs- und Vollzugsinstrument. Bei der Erstellung des Katasters werden tiefreichende Verunreinigungen des Untergrundes, welche das Grundwasser beeinträchtigen, identifiziert und in der Folge saniert. Damit soll der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen sichergestellt werden. Neben dem Schutz des Grundwassers dient der Kataster auch der Information des Bauherrn über die Entsorgung von verschmutztem Aushub bei Bauprojekten. Damit soll das Verschleppen von Belastungen und die Gefährdung anderer Umweltgüter verhindert werden.

Im Kanton Basel-Stadt wurden ursprünglich 4'000 Standorte wegen Verdachts auf Altlasten in den behördeninternen Altlasten-Verdachtsflächenplan aufgenommen. Von den 4'000 Standorten konnten bis Ende 2011 bereits 3'400 Standorte abschliessend bewertet werden, wobei 380 in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen wurden und die anderen definitiv aus dem Altlasten-Verdachtsflächenplan entlassen werden konnten. Bewertet wurden bisher sämtliche Deponie- und Unfallstandorte. Auch die Untersuchungen der grossen Chemieareale sind abgeschlossen. Einzelne Standorte wurden saniert, einzelne werden regelmässig überwacht. Bei den restlichen Verdachtsflächen wird in den kommenden Jahren der Verdacht auf eine Belastung bzw. die Aufnahme in den definitiven Kataster der belasteten Standorte abgeklärt.

Seit 2004 werden systematisch auch die Standorte kleinerer und mittlerer Betriebe geprüft, bei denen aufgrund früherer Tätigkeiten mit Umweltbelastungen gerechnet werden muss. Die Überprüfung der meisten Branchen ist abgeschlossen. Noch offen sind Teile der Bereiche Textilgewerbe, Elektrotechnik, Verkehr und Nahrungsmittel.

Ziel

In den nächsten Jahren werden die restlichen belastungsrelevanten Branchen bewertet und die relevanten Standorte in den Kataster der belasteten Standorte aufgenommen. Der Kataster wird monatlich ergänzt und ist seit Ende 2008 im Internet öffentlich zugänglich.

Bereits heute dienen der Altlasten-Verdachtsflächenplan und der Kataster der belasteten Standorte zur Beurteilung von Zonenplanmutationen und Baugesuchen. So wird z.B. bei Bauvorhaben, bei denen mit belastetem Aushub gerechnet werden muss, mit Auflagen sichergestellt, dass eine umweltgerechte Abfallentsorgung stattfindet. In begründeten Fällen wird eine Untersuchung des Untergrundes vor Baubeginn angeordnet.

Strategie / ST

-

Leitsätze

66



Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Der Kanton erfasst flächendeckend belastete Betriebsstandorte, auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist. Er geht dabei branchenweise vor. Der Handlungsbedarf bei den erfassten Standorten wird nach festgelegten Prioritäten ermittelt.
2. Sämtliche Standorte, bei denen feststeht oder bei denen mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass sie belastet sind, werden in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen.
3. Altlasten werden rasch und sachgemäss saniert. Die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Sanierungsverfahren dem Stand der Technik entsprechen, umweltverträglich und wirtschaftlich vertretbar sind.

Anhang

Information und Mitwirkung der Bevölkerung



AI Anhang Information und Mitwirkung der Bevölkerung

«Anpassung 2012»

§74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000:

- 1 Das Bau- und Verkehrsdepartement orientiert die Bevölkerung über die Ziele und über den zeitlichen und organisatorischen Ablauf der vorgesehenen Planungen.
- 2 Gleichzeitig veranlasst das Hochbau- und Planungsamt, dass jedermann zu den vorgesehenen Teilplanungen und zum Richtplan Anregungen unterbreiten kann. Diese sind von den jeweils zuständigen Stellen zu prüfen. Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

«Anpassung 2012», Bericht zum Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren fand vom 27. November 2012 bis 25. Januar 2013 statt. Der Mitwirkungsbericht gemäss §74 Abs. 2 BPV kann auf dem Planungsamt an der Rittergasse 4 in Basel eingesehen oder via Internet (<http://www.richtplan.bs.ch/mitwirkung/anpassungen/anpassung-2012-erlass.html>) heruntergeladen werden.

Medienmitteilung des Regierungsrates vom 17. Juni 2014

Der Regierungsrat hat die «Anpassung 2012» des kantonalen Richtplans Basel Stadt am 10. Juni 2014 erlassen. Damit sind die Änderungen für die Behörden des Kantons Basel-Stadt verbindlich. Für den Bund und die Nachbarkantone werden sie verbindlich, sobald sie vom Bundesrat genehmigt sind. Im Vordergrund stehen die Hafen- und Stadtentwicklung sowie die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs.

In der Vorprüfung durch den Bund wurde die «Anpassung 2012» gut aufgenommen. Hauptsächlich thematisiert wurden sowohl beim Bund als auch im Mitwirkungsverfahren (52 Stellungnahmen) die raumplanerisch und städtebaulich grosse Herausforderung der Hafen- und Stadtentwicklung sowie die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Mit der Nachbearbeitung aufgrund der Bundesvorgaben und mit diversen Korrekturen infolge des Mitwirkungsverfahrens ist der Richtplan aktualisiert worden.

Mit der «Anpassung 2012» wird der zunehmenden Dynamik des sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Wandels Rechnung getragen, welche Auswirkungen auf die Verkehrsplanung, auf die Nutzung des Bodens und auf die Umwelt zeitigt. Der Regierungsrat setzt die «Siedlungsentwicklung nach innen» konsequent weiter um (Schaffen von Wohn- und Arbeitsraum, Wahrung und Steigerung der Wohnqualität, nachhaltige Verkehrsentwicklung).

Hafen- und Stadtentwicklung

Die angestrebte Entwicklung des Hafengebiets umfasst im Kern sowohl die Entwicklung der Hafenanlage zu einer trimodalen Logistkdrehscheibe als auch die Transformation der rheinseitigen Hafenable zu einem attraktiven Stadtquartier am Wasser. Vorrangiges Ziel ist es, den Bedürfnissen der Hafenwirtschaft zu entsprechen; dabei gilt es, die wachsenden Güterverkehrsströme zu bewältigen und das Strassennetz, die Quartiere und die Umwelt so wenig wie möglich zu belasten.

Zuerst ist der Bau eines Güterumschlagsterminals Schiene-Schiene und Schiene-Strasse vorgesehen, dann soll durch die Erstellung des Hafenbeckens 3 die Trimodalität des Terminals erreicht werden. Gleichzeitig soll als Voraussetzung für die Transformation der rheinseitigen Areale die Verlagerung des Hafenbahnhofs eingeleitet werden. Erst nach der Realisierung der Hafenentwicklung kann das bedeutende städtebauliche Potenzial ausgeschöpft werden. Die Hafenentwicklung und -erweiterung ist ein gemeinsames Projekt des Kantons und der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH). Der trimodale Umschlagterminal wird durch die SRH und die SBB Cargo umgesetzt. Die Entscheidung zum Terminal sind zwischen Bund und Kanton zu koordinieren. Die nationale Terminalstrategie ergab, dass der Standort hohe Akzeptanz genießt.

Mobilitätsstrategie

Der Kanton will die Belastung durch den MIV senken. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist ein Beitrag dazu. Aufgrund des in einer Volksabstimmung angenommenen Gegenvorschlags zur sogenannten «Städteinitiative» besteht ein Auftrag zur Reduktion der Verkehrsleistung des MIV ausserhalb von Autobahnen von 2010 bis 2020 um 10%. Der Kanton hat gleichzeitig ein absolutes Interesse, die Autobahnen funktionsfähig zu halten. Die bisher ergriffenen Massnahmen reichen nicht aus, um die Reduktion zu erreichen; das Ziel kann nur mit den Nachbarkantonen und dem Bund erreicht werden. Längerfristig wird das Verkehrsaufkommen auf Stadtstrassen entscheidend von den flankierenden Massnahmen zu einem allfälligen Ausbau der Hochleistungsstrassen sowie vom Ausbau der Regio-S-Bahn abhängen. Ein verkehrspolitisches Leitbild soll die Umsetzung fördern.

Die Modifikationen der Richtplanvorgaben im Bereich Mobilität riefen die erwarteten Reaktionen hervor. Gemäss den Verbänden, die den Fuss-, Velo- und den öffentlichen Verkehr vertreten, müsste der Richtplan noch eindeutiger auf eine konsequente Verlagerung vom MIV auf den ÖV sowie auf den Fuss- und Veloverkehr abzielen. Jene Verbände, die den MIV vertreten, finden, die Kapazitätsengpässe im Hochleistungsnetz dürften den Pendler-, Zubringer-, Liefer- und Besucherverkehr auf keinen Fall behindern. Behinderungen des ÖV durch den MIV (oder umgekehrt) sei mit Entflechtungsmassnahmen entgegenzuwirken; ausserdem sei den Kapazitätsengpässen mit Ausbaumassnahmen zu begegnen.

Bereits beim Erlass des gesamtrevidierten Richtplans 2009 verdeutlichte der Regierungsrat, dass in Basel wie in allen Städten vielfältige Nutzungen auf engstem Raum möglich sein müssen. Der flächenintensive MIV kann nicht die Rolle spielen, die ihm einzelne Interessensverbände geben wollen. Andererseits liegt der gezielte, punktuelle Ausbau des Strassennetzes im Interesse der Erreichbarkeit und der Wohnqualität.

Siedlungsentwicklung

Am 3. März 2013 nahm das eidg. Stimmvolk die Revision des Raumplanungsgesetzes mit 62.9% Ja-Stimmen an. Damit kann der Zersiedelung, dem Landverschleiss und der Bodenspekulation besser begegnet werden. Basel-Stadt hat zum Ergebnis deutlich beigetragen (78.1% Ja-Stimmen). Unser Kanton kann die Erfordernisse betreffend Siedlungsentwicklung nach innen bereits heute und wohl auch auf längere Zeit hin erfüllen.

Im Mitwirkungsverfahren zum kantonalen Richtplan wird bei einzelnen Organisationen der Vorwurf erhoben, der Kanton trage zur Zersiedlung bei, indem er an den Siedlungsgebietserweiterungen festhalte, obschon diese gegenüber 2009 deutlich verringert sind. Weiter wird beklagt, dass die Frei- und Grünraumsituation sich nicht verbessere. Der Sorge um die Siedlungsqualität im Zuge weiterer Verdichtung wird mit dem Richtplan in Form der «urbanen Qualitätsmaximierung» begegnet, einer Kombination verschiedener Entwicklungsansätze (neues Siedlungsgebiet, neue Wohnbauzonen, Mobilisierung der Nutzungsreserven, Arealentwicklungen, punktuell Wachstum in die Höhe). Dass die Bereitstellung von Raum für Wohnen und Arbeiten sozialverträglich und mit Blick auf günstige Preise erfolgen soll, ist unter Einbezug weiterer Kreise (z. B. der Wohnbaugenossenschaften) zu unterstützen.

Vertikale Verdichtung

Die vertikale Verdichtung als Idee wird überwiegend begrüsst, doch müsse sie im Richtplan örtlich festgelegt werden. Das Vorhaben zeichnet sich aber gerade dadurch aus, dass der anvisierte zusätzliche Wohn- und Arbeitsraum nicht systematisch, sondern bei sich bietenden Gelegenheiten in geeigneten Gebieten mit qualitätssichernden Bebauungsplan-Verfahren herbeigeführt werden soll. Von einer starren Festlegung, die einer städtebaulich durchgeformten Stadtgestalt verpflichtet wäre, wird abgesehen.

Schwerpunktgebiet Gundeldingen

Es wird dargelegt, dass die räumliche Entwicklung des Gundeldinger-Quartiers von kantonalen Bedeutung ist. Dieses Bekenntnis steht in Zusammenhang mit den im Legislaturplan 2013-2017 formulierten Zielen unter Schwerpunkt «Urbane Standortqualität». Mit dem Erlass zur «Anpassung 2012» hob der Regierungsrat den Quartierrichtplan Gundeldingen von 1986 auf; er verpflichtete sich gleichzeitig, innert fünf Jahren einen Stadtteilrichtplan Gundeldingen zu erlassen.

Natur- und Landschaftsschutz

Die Naturschutzorganisationen mahnen die notwendige Verstärkung des Natur- und Landschaftsschutzes deutlich an. Es gibt darunter Forderungen ohne gesetzliche Grundlage wie z. B. die gänzliche Übernahme des Naturschutzinventars. Der Besorgnis, dass die Siedlungsentwicklung die Naturwerte und Singularitäten, die Grün-, Landschafts- und Freiräume bedrohe, wird im Richtplan aus Sicht des Regierungsrates stufengerecht Rechnung getragen.

Anhang

Verzeichnisse



AV1 Rechtsgrundlagen

Bund

Der Bund definiert mit dem Raumplanungsgesetz und der zugehörigen Verordnung die Grundlagen der Raumplanung in der Schweiz, auf denen die planerischen Rechtsinstrumente beruhen. Ergänzt werden diese um etliche, für den Bereich der Raumordnung und des Bauwesens relevante Gesetze. Insbesondere gehören hierzu die Umweltschutzgesetzgebung und die Verordnungen zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz, zum Schutz vor Störfällen, zur Umweltverträglichkeitsprüfung, oder auch das Natur- und Heimatschutzgesetz als Grundlage für den Schutz der Natur, des Orts- und Landschaftsbilds und der Kulturdenkmäler. Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter:

www.admin.ch/ch/d/sr/sr.html

Nr.	Abk.	Titel
700	RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
700.1	RPV	Raumplanungsverordnung
814.01	USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
814.318.142.1	LRV	Luftreinhalte-Verordnung
814.41	LSV	Lärmschutz-Verordnung
814.012	StFV	Störfallverordnung
814.011	UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
451	NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz

Bei fehlendem Internetzugang sind die aufgeführten Informationen auch beim Bundesamt für Bauten und Logistik, 3003 Bern zu beziehen.

Basel-Stadt

Auf der Grundlage der Bundesgesetzgebung definieren das Bau- und Planungsgesetz und die zugehörigen Verordnungen (Bau- und Planungsverordnung, Parkplatzverordnung, Wohnflächenanteilverordnung) die rechtlichen Grundlagen für die Planung mit ihren einzelnen Instrumenten. Analog zum Bund besteht auch hier die Ergänzung einerseits durch die Umweltschutzgesetzgebung mit dem Umweltschutzgesetz und den Verordnungen zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz, zur Umweltverträglichkeitsprüfung etc.; andererseits durch das Natur- und Landschaftsschutzgesetz und das Denkmalschutzgesetz mit den jeweiligen Verordnungen. Für den öffentlichen Raum bestehen ausserdem Allmendgesetz und -verordnung. Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter:

www.gesetzessammlung.bs.ch

Nr.	Abk.	Titel
730.100	BPG	Bau- und Planungsgesetz
730.110	BPV	Bau- und Planungsverordnung
730.150		Spezielle Bauvorschriften / Bebauungspläne
730.310	PPV	Parkplatzverordnung
861.250		Verordnung betreffend den Wohnflächenanteil
780.100	USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
781.200	LHV	Verordnung über die Lufthygiene
782.100	LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt
780.200	UVPV BS	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt
789.100	NLG	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz
789.110	NLV	Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz
497.100		Gesetz über den Denkmalschutz
497.110		Verordnung betreffend die Denkmalpflege
724.100	NöRG	Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums
724.140		Allmendverordnung
685.320	DreispietzV	Verordnung über Bauten auf dem Dreispitzareal
685.340		Betriebsreglement für die öffentlichen Materiallagerplätze Basel-Dreispietz

Bei fehlendem Internetzugang sind die aufgeführten Informationen auch bei der Staatskanzlei, 4001 Basel zu beziehen.

Rechtsauskünfte erteilt auch das Bau- und Verkehrsdepartement (Rechtsabteilung).

Nutzungsplanung: In der Stadt Basel gibt es den Zonenplan für das gesamte Stadtgebiet und Bebauungspläne für begrenzte Gebiete, die durch weitere Bestimmungen ergänzt werden können. Die entsprechende Gesetzesgrundlage bildet das Bau- und Planungsgesetz von 1999 (BPG) in seiner aktuellen Fassung.

Die Nutzungsplanung wird durch folgende nachrangige Pläne (inkl. Verordnungen) ergänzt und präzisiert: Der Lärmempfindlichkeitsstufenplan vom Jahre 2004, der vier Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) festlegt; der Wohnanteilplan (WAP) vom Jahr 1995 definiert den Mindestwohnanteil bezüglich der oberirdischen Geschossflächen.

Die Pläne können im Internet abgerufen werden unter:

www.stadtplan.bs.ch/geoviewer, unter «Thema» gewünschten Inhalt auswählen.

- Zonenplan
- Lärmempfindlichkeitsstufenplan
- Wohnanteilplan (WAP)
- Bebauungspläne (BP)

Im kantonalen Richtplan zitierte Gesetze und Verordnungen

	Seite/n
Bau- und Planungsgesetz (BPG), Basel-Stadt	2, 3, 34, 57, 59, 60, 78, 91, 97
Bau- und Planungsverordnung (BPV), Basel-Stadt	10, 78, 215
Bundesverfassung (BV)	2, 133
Denkmalschutzgesetz Basel-Stadt (DSchG BS)	70
Denkmalschutzverordnung Basel-Stadt (DSchV BS)	73
Energiegesetz Basel-Stadt (EnG BS)	202 f.
Fischereigesetz, Basel-Stadt	117
Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt (NLG BS)	36, 37, 38, 63, 125, 133 ff.
Gesetz und Verordnung über Grundwasserschutzzonen Basel-Stadt	199
Gewässerschutzgesetz (GSchG), Bund	89, 94, 199
Gewässerschutzverordnung (GSchV), Bund	89, 199 f.
Hochbautengesetz Basel-Stadt (ersetzt durch BPG)	34
Kantonale Gewässerschutzverordnung (GSchV BS)	199
Kantonsverfassung Basel-Stadt (KV BS)	2, 76, 202
Lärmschutzverordnung (LSV), Bund	98, 188
Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG), Bund	96 f., 117, 133, 135
Raumplanungsgesetz (RPG), Bund	1, 2, 3, 5, 8, 10, 65, 71, 123, 125, 143, 217
Raumplanungsverordnung (RPV), Bund	5, 7, 9, 125, 127
Störfallverordnung (StfV), Bund	102 f.
Umweltschutzgesetz (USG), Bund	72, 98 f., 102, 208
Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS)	104, 208 f.
Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS)	96
Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV), Bund	72
Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt (UVPV BS)	72
Waldgesetz (WaG), Bund	123, 131
Waldgesetz Basel-Stadt (WaG BS)	131
Waldverordnung (WaV), Bund	123, 131
Waldverordnung Basel-Stadt (WaV BS)	131
Wasserbaugesetz (WBG), Bund	117, 123
Wasserbauverordnung (WBV), Bund	23

AV2 Grundlagen für die Richtplanung

Grundlagen für die kantonale Richtplanung

	Seite/n
Agglomerationsprogramm Basel, 1999	5, 149 ff.
Aktionsplan «Parklandschaft St.Jakob»	74
Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel / APS	94
Bericht des Bundesrates über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, Entwurf, Oktober 2006	65
Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone)	125, 127
Bevölkerungsprognose Wüest & Partner vom 16. Dezember 2005	35
BGE 129 II 321 Behandlung der Fahrenden in der Richtplanung, 2003	65
Biotopverbund Regiobogen	39 f.
Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung	133
Denkmalverzeichnis Basel-Stadt	97
Freiraumkonzept des Baudepartements für die Stadt Basel, 2004	76
Gefahrenkataster Basel-Stadt	102, 104
Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS)	96 f.
Kataster der belasteten Standorte, BS	211 f.
Konzept zur Entwicklung einer nachhaltigen Landwirtschaft im Kanton Basel-Stadt, 2002	125
Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», 2001	19, 39, 125, 143
Luftfahrtpolitischer Bericht des Bundes von 2004	187
Lufthygieneamt beider Basel 2004: Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft	3
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)	74
Naturschutzkonzept Basel-Stadt (RRB vom 29. Mai 1996)	133, 141
Naturschutzkonzept Riehen (1996) (inkl. Ergänzung 2006)	133
ÖV-Programm (BS)	166
Programme der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR)	94
Quartierrichtplan Gundeldingen vom 24. Juni 1986	88 f., 217
Raumkonzept Schweiz	35
Regionalplan Landschaft beider Basel, 1976	143
Richtplan Bettingen, 2003	85, 143
Richtplan Riehen, 2003	39 f., 50, 81, 85, 143
Riehener Leitbild 2000	85
Sachplan Fruchtfolgefleichen (FFF), 1992	127

Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF): Vollzugshilfe des Bundes zum Sachplan, 2006	127
Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000	161, 187
Sachplan Verkehr, Teil Programm, vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet.	159, 174
Sportstättenplanung, Stand 1995	111
Statistisches Amt Basel-Stadt: Bevölkerungsstruktur	34
Teilrichtplan Dreispitz (Entwurf)	48, 69
Trinationaler Eurodistrict Basel – TEB, Konzept und Planungen	14 f., 149
Waldentwicklungsplan Basel-Stadt (WEP BS), 2004	131

AV3 Im kantonalen Richtplan verwendete Abkürzungen

A	A	Agglomerationsprogramm
	A2 / A3	Autobahn 2 / Autobahn 3
	ARA	Abwasserreinigungsanlage
	ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
	AUE	Amt für Umwelt und Energie
	AV	Anhang Verzeichnisse
	AW	Alarmwert
B	B	Bettingen
	B+R	Bike and Rail
	BAFU	Bundesamt für Umwelt
	BAK	Bundesamt für Kultur
	BGE	Bundesgerichtsentscheid
	BGF	Bruttogeschossfläche
	Bhf.	Bahnhof
	BL	Basel-Landschaft
	BPG	Bau- und Planungsgesetz Kanton Basel-Stadt
	BPV	Bau- und Planungsverordnung Kanton Basel-Stadt
	BS	Basel-Stadt
	BV	Bundesverfassung
	BVD	Bau- und Verkehrsdepartement; bis 2008: BD/Baudepartement
C	C	Celsius
	CH	Schweiz
	CHF	Schweizer Franken
D	D	Deutschland
	DB	Deutsche Bahn
	dBA	Dezibel A-Bewertung
	DSchG	Gesetz über den Denkmalschutz Kanton Basel-Stadt
	DSchV	Verordnung zum Gesetz über den Denkmalschutz Kanton Basel-Stadt
	DV	Dienstleistungsvereinbarung
E	E	Einleitung
	EAP	EuroAirport
	EC	Eurocity
	EKD	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege
	EnG	Energiegesetz
	ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
	ETH	Eidgenössische Technische Hochschule

F	F	Frankreich
	FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
	FFF	Fruchtfolgeflächen
	FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
G	GB	Güterbahnhof
	Gde.	Gemeinde
	GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
	GSchV	Gewässerschutzverordnung
I	IC	Intercity
	IGW	Immissionsgrenzwert
	IKSR	Internationale Kommission zum Schutze des Rheins
	ISOS	Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz
	IWB	Industrielle Werke Basel
K	K	Konzeptkarten
	KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
	KV BS	Kantonsverfassung Basel-Stadt
	KV	Kombinierter Verkehr
	KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
	kW	Kilowatt
L	L	Güterlogistikareal
	L ^H	Standorte Güterlogistik: Hafen
	L ^T	Standorte Güterlogistik: Terminal
	L ^{HB}	Standorte Güterlogistik: Hafenbahnhof
	Lkw	Lastkraftwagen
	LRV	Luftreinhalteverordnung
	LSV	Lärmschutzverordnung
	LV	Langsamverkehr
M	M	Mobilität
	MIV	Motorisierter Individualverkehr
N	N2	Nationalstrasse 2
	NASAK	Nationales Sportanlagenkonzept
	NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
	NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
	NL	Natur- und Landschaft
	NLG	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Kanton Basel-Stadt

O	OGB	Ornithologische Gesellschaft Basel
	ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	P + R	Park and Rail
	PEZA	Provisorisch erweiterte Zollanlage
	PK50	Pixelkarte 1:50'000 (gescannte Landeskarte)
R	R	Riehen
	REHAB	Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
	RISKO	Kommission für Risikobeurteilung
	RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
	RPV	Raumplanungsverordnung
	RRB	Regierungsratsbeschluss
	RSMVA	Regionale Sondermüll-Verbrennungsanlage
S	S	Siedlung
	SBB	Schweizerische Bundesbahnen
	SIL	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
	SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
	SO	Solothurn
	ST	Strategie
	StatA	Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt
	StfV	Störfallverordnung
	T	TEB
TER		Trains express régionaux
TGV		Train à grande vitesse
U	USB	Universitätsspital Basel
	USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
	USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
	UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
	UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V	VE	Ver- und Entsorgung
	VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

W	WaG	Waldgesetz Basel-Stadt
	WaV	Verordnung zum Waldgesetz Basel-Stadt
	WBG	Bundesgesetz über den Wasserbau
	WBV	Verordnung über den Wasserbau (Bund)
	WEP	Waldentwicklungsplan
Z	ZH	Zürich

AV5 Fotodokumentation

A. Biondo

St. Johannis-Park.

Bau- und Verkehrsdepartement

Erlenmatt, Blick von Norden, Luftbild; Wohnhochhaus, Steinentorberg; Luzernerring-Brücke, Blick Richtung Lothringerplatz; Dreirosenanlage; Stadttheater mit Tinguely-Brunnen; Reiher, Park im Grünen; Riehen, Bachtelenweg; S-Bahn-Haltestelle Dreispitz; Autobahn A2; Abfallberge, Recycling; Recyclingpark Schlachthofstrasse; Holzkraftwerk; ARA in Kleinhünlingen; Kehrichtverbrennungsanlage Basel; Münsterplatz.

N. Bräuning

Regiomodell, Blick von Osten.

Comet

Basel, Luftbild.

Dokumentationsstelle Gemeinde Riehen, M. Junck

Riehen, Dorfkirche.

M. Eggimann

Aeschenplatz, Blick von Westen, Luftbild.

C. Flierl

Güterstrasse, Blick Richtung Heiliggeistkirche; Viaduktstrasse, Elsässertor.

IWB

Rheinschwimmen; Holzkraftwerk.

S. Käser

Landschaftspark Wiese.

Regio TriRhena

EuroAirport EAP, Basel/Mulhouse/Freiburg.

Standortmarketing Basel

Staats- und Regio-Fahnen.