



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Richtplan

Kanton Basel-Stadt

Gesamtüberarbeitung

Prüfungsbericht

Ittigen, 10. Februar 2010

Inhalt

1	GESAMTBEURTEILUNG	3
2	GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS	4
2.1	Genehmigungsgesuch des Kantons	4
2.2	Prüfungsvoraussetzungen	4
2.3	Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen	5
2.4	Ablauf des Genehmigungsverfahrens	5
3	VERFAHREN, INHALT UND FORM	6
3.1	Verfahren der Richtplanerarbeitung	6
3.11	Zusammenarbeit mit dem Bund	6
3.12	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland	6
3.13	Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung	6
3.2	Grundlagen der Richtplanung	7
3.21	Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung	7
3.22	Weitere Grundlagen	7
3.3	Inhalt des Richtplans	8
3.31	Raumkonzept (Strategie und Konzeptkarten)	8
3.32	Siedlung	9
3.33	Natur und Landschaft	14
3.34	Agglomerationsprogramme	16
3.35	Mobilität	16
3.36	Ver- und Entsorgung	20
3.4	Form des Richtplans	20
3.41	Richtplantext	20
3.42	Richtplankarte	21
3.43	Erläuterungen	21
3.5	Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans	21
4	ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE	22

1 Gesamtbeurteilung

Der Bund begrüsst, dass der Kanton Basel-Stadt als ausschliesslicher Stadtkanton, für den viele Anliegen der Raumentwicklung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr, in der Nutzungsplanung der drei Gemeinden und in der Planung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) geregelt werden können und müssen, seinen Richtplan dennoch gesamthaft überarbeitet und zu einem wertvollen Steuerungsinstrument weiterentwickelt hat. Dieser Richtplan ergänzt die genannten Instrumente und unterstützt sie in ihrer Wirkung.

Mit der Strategie und den Konzeptkarten gibt sich der Kanton einen ausgezeichneten Rahmen für die Steuerung der räumlichen Entwicklung der nächsten 15-20 Jahre und damit auch für die aktuellen und kommenden Richtplaninhalte. Er geht damit bereits in Richtung des vom Bund im Rahmen der Weiterentwicklung der Richtplanung angestrebten, verbindlichen kantonalen Raumkonzepts.

Der Bereich Siedlung ist im Richtplan - den speziellen Themen eines ausgesprochenen Stadtkantons angepasst - ausgezeichnet behandelt. Insbesondere die klare Strategie bezüglich Siedlungsentwicklung nach Innen, der sorgfältige Umgang mit gezielten Siedlungserweiterungen und die Beschäftigung mit Fragen der Siedlungsqualität vermögen zu überzeugen. Die Festlegungen zu den verkehrsintensiven Einrichtungen sind seit der Vorprüfung im geforderten Sinn präzisiert worden.

Im Bereich Natur und Landschaft gibt der Kanton mit Leitsätzen und Objektblättern zu den Themen Fliessgewässer, Naturgefahren, Land- und Waldwirtschaft sowie Natur und Landschaftsschutz einen guten Rahmen für seine räumlichen Tätigkeiten. Die Verbindlichkeit der Planungsgrundsätze wurde nach der Vorprüfung verstärkt und die Landschaftsschutzgebiete werden festgesetzt.

Im Teil Mobilität sind die einzelnen Verkehrsträger umfassend und ausreichend behandelt. Insbesondere wird auch dem Langsamverkehr als stadtgerechter Mobilitätsform im Richtplan angemessene Bedeutung eingeräumt.

Die Richtplaninhalte sind sehr sorgfältig erarbeitet und dargestellt.

2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens

2.1 Genehmigungsgesuch des Kantons

Nach Artikel 9 Absatz 3 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) sind die Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Im Lichte dieser Bestimmung hat der Kanton Basel-Stadt den geltenden, vom Bundesrat am 25. August 1986 genehmigten Richtplan gesamthaft überarbeitet und den Anforderungen an ein dynamisches Steuerungsinstrument für die räumliche Entwicklung sowie den aktuellen Herausforderungen angepasst.

Der Bund begrüsst, dass der Kanton Basel-Stadt als ausschliesslicher Stadtkanton für den viele Anliegen der Raumentwicklung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Siedlung und Verkehr, in der Nutzungsplanung der drei Gemeinden und in der Planung des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) geregelt werden können und müssen, seinen Richtplan dennoch gesamthaft überarbeitet und zu einem wertvollen Steuerungsinstrument weiterentwickelt hat, das die genannten Instrumente ergänzen und in ihrer Wirkung unterstützen wird.

Mit Schreiben vom 26. Februar 2009 reichte der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt den gesamthaft überarbeiteten Richtplan zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Basel-Stadt lagen folgende Dokumente bei:

- Der Kantonale Richtplan Basel-Stadt 2009, inkl. Gesamtkarte

2.2 Prüfungsvoraussetzungen

Der zur Genehmigung eingereichte Richtplan wurde am 20. Januar 2009 vom Regierungsrat in Übereinstimmung mit § 94 des baselstädtischen Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999 erlassen.

Das Gesuch um Genehmigung wurde mit Datum vom 26. Februar 2009 vom zuständigen Regierungsrat eingereicht.

Die gemäss Ziffer 2.1 eingereichten Unterlagen genügen den Mindestanforderungen, die erfüllt sein müssen, um auf das Gesuch einzutreten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Prüfungsvoraussetzungen erfüllt sind und auf das Gesuch eingetreten werden kann.

2.3 Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob die Anpassungen des Richtplans, mit dem Bundesrecht in Einklang stehen. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des RPG und der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1).

Die Rechtmässigkeit einzelner Vorhaben wird summarisch geprüft; allfällige Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, die geplanten Vorhaben zügig einem rechtmässigen, grundeigentümerverbindlichen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens.

2.4 Ablauf des Genehmigungsverfahrens

Im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens sind die in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen konsultiert worden.

Materiell haben sich geäussert:

- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Bundesamt für Umwelt (BAFU)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Mit Schreiben vom 26. März 2009 wurde der Kanton Basel-Landschaft darum ersucht, zum Richtplan des Kantons Basel-Stadt Stellung zu nehmen. Es wurden keine Differenzen festgestellt.

Mit Brief vom 17. Dezember 2009 an den Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt wurde dem Kanton Basel-Stadt Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsberichtsentswurf zu äussern. Der Kanton zeigt sich erfreut darüber, dass der Richtplan vorbehaltlos genehmigt werden kann.

3 Verfahren, Inhalt und Form

3.1 Verfahren der Richtplanerarbeitung

3.11 Zusammenarbeit mit dem Bund

Der Kanton hat zu Beginn seiner Richtplanüberarbeitung das ARE - wie in Artikel 9 Absatz 2 RPV vorgesehen - über die geplanten Arbeiten informiert. Am 11. Juni 2003 hat ein so genanntes Startgespräch mit den Bundesstellen stattgefunden. Im Rahmen der vom Kanton Basel-Stadt durchgeführten Nachbarschaftsgespräche hatte das ARE am 5. Juni 2007 zudem die Gelegenheit, sich aus seiner Sicht bereits zu den Stossrichtungen und Strategien des gesamthaft überarbeiteten Richtplans zu äussern.

Im Rahmen der Vorprüfung im Juni 2008 sind alle in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen sowie die ENHK konsultiert worden.

Der Kanton Basel-Stadt wurde über das Ergebnis des Vorprüfungsberichtes vom 27. August 2008 orientiert.

3.12 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland

Gemäss Artikel 11 Absatz 1 RPG setzt die bundesrätliche Genehmigung der kantonalen Richtpläne voraus, dass die raumwirksamen Aufgaben der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigt werden.

Als Grenzkanton und Teil des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) pflegt der Kanton Basel-Stadt traditionell eine intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland. Diese Partner wurden im Rahmen des Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahrens offiziell in die Richtplanerarbeitung miteinbezogen. Die Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland kommt auch im Richtplan selber gut zum Ausdruck.

3.13 Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss Artikel 4 RPG unterrichten die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden die Bevölkerung über Ziele und Aufgaben der Planungen. Sie sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann.

Am 11. Dezember 2007 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt beschlossen, den Entwurf des Richtplanes in die öffentliche Mitwirkung und Vernehmlassung zu geben. Neben der öffentlichen Planaufgabe vom 31. Januar bis 30. April 2008 konnten die Vernehmlassungsunterlagen auch im Internet eingesehen werden. Zudem wurde neben sachspezifischen Veranstaltungen für verschiedene Interessengruppen auch eine spezielle Veranstaltung für die Öffentlichkeit durchgeführt.

Eine angemessene Information und Mitwirkung der Bevölkerung ist damit gewährleistet.

3.2 Grundlagen der Richtplanung

3.21 Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung

Zentrale und unverzichtbare Grundlage, um überhaupt einen kantonalen Richtplan erarbeiten zu können, sind die Grundzüge der vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 6 RPG und Art. 4 RPV).

Diese Grundzüge werden als Richtplaninhalt in diesem Bericht in Kapitel 3.31 Raumkonzept behandelt.

3.22 Weitere Grundlagen

Für die Erarbeitung des Richtplans werden viele weitere Grundlagen benötigt. Dazu gehören einerseits die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone sowie regionale Entwicklungskonzepte und Pläne, andererseits aber auch die durch den Kanton erarbeiteten themenspezifischen Grundlagen.

Die Inhalte aller relevanten Konzepte und Sachpläne sind in den Richtplan übernommen worden. Die Übersicht über die kantonalen Grundlagen, wie dies der Leitfaden für die Richtplanung verlangt (BRP, 1997: Leitfaden für die Richtplanung, S. 20), ist im Anhang des Richtplans. Im Richtplantext ist die Verknüpfung mit den Grundlagen sehr gut hergestellt. Die wichtigsten Inhalte der Grundlagen werden auf transparente Art und Weise in den Richtplan übernommen.

3.3 Inhalt des Richtplans

3.31 Raumkonzept (Strategie und Konzeptkarten)

Zentrale und unverzichtbare Grundlage, um überhaupt einen kantonalen Richtplan erarbeiten zu können, sind die Grundzüge der vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 6 RPG). Der Kanton Basel-Stadt geht mit seiner Strategie und den erläuternden Konzeptkarten noch einen Schritt weiter, in Richtung eines vom Bund im Rahmen der Weiterentwicklung der Richtplanung angestrebten kantonalen Raumkonzepts. Insbesondere wird von Bundesseite begrüsst, dass dieses Raumkonzept nicht "bloss" Grundlage ist, sondern explizit als wichtiger Inhalt des Richtplans bezeichnet wird und - zumindest, was die Strategie betrifft - auch behördenverbindlich ist.

Die Strategie enthält klare strategische Entscheide für die räumliche Entwicklung des Kantons Basel-Stadt in den kommenden 15 bis 20 Jahren. Zu überzeugen vermag insbesondere die regionale Sichtweise, die den Kanton als Kern einer trinationalen Agglomeration betrachtet und konsequenterweise klare Schwerpunkte bei der Siedlungsentwicklung, das heisst bei der Schaffung von Wohnraum und von Raum für die Entwicklung der Wirtschaft setzt. Hauptziel ist die Siedlungsentwicklung nach innen. Engagement des Kantons wird dadurch gezeigt, dass der notwendige Raum für die Entwicklung des Kantons und der Agglomeration vor allem durch die Nutzung von Potenzialen innerhalb des bereits überbauten Gebietes, durch Arealentwicklungen, die Aufwertung von unternutzten Industrie- und Bahnarealen und durch Umzonungen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes geschaffen werden soll.

Dem klaren Schwerpunkt bei der Siedlungsentwicklung wird als ebenso klares Gegengewicht die Erhaltung und Vernetzung der Freiräume als Strategie gegenübergestellt. Die Unterscheidung von inneren und äusseren Landschaften im Rahmen einer regionalen Sichtweise erscheint für den Kanton Basel-Stadt sehr treffend und zweckmässig. Dies gilt vor dem Hintergrund der speziellen Situation des Kantons ebenso für die multifunktionale Nutzung der Landwirtschafts- und Landschaftsräume.

Die gewählten Strategien ordnen sich aus heutiger Sicht gut in die Strategien des im Entstehen begriffenen Raumkonzepts Schweiz für den Metropolitanraum Basel ein. Dies gilt neben den beiden bereits erwähnten Schwerpunkten insbesondere auch für die Aufwertung des Rheins und seiner Ufer und für die Strategien im Verkehrsbereich wie Schaffung von ausreichenden Kapazitäten des Verkehrssystems, klare Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, Bedeutung eines grenzüberschreitenden S-Bahn- und Tram-Systems, Stärkung der Logistikplattform in grenzüberschreitender Zusammenarbeit, usw.

Die erläuternden Konzeptkarten legen in eindrücklicher und einfacher Weise die Schwerpunkte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit der Freiraumentwicklung und

-vernetzung dar. In der Synthese wird klar, dass es sich dabei um ein stimmiges Gesamtkonzept handelt, wenn durchaus im Einzelnen Konflikte zu erwarten sind, die mit besonderer Rücksicht zu lösen sein werden.

Sowohl bei der Strategie als auch bei den Karten ist die grenzüberschreitende Sichtweise und Zusammenarbeit stark verankert.

→ Der Kanton gibt sich mit der Strategie und den Konzeptkarten einen ausgezeichneten Rahmen für die Steuerung der räumlichen Entwicklung der nächsten 15-20 Jahre und damit auch für die aktuellen und kommenden Richtplaninhalte.

3.32 Siedlung

Der Bereich Siedlung ist im Richtplan - den speziellen Themen eines ausgesprochenen Stadtkantons angepasst - ausgezeichnet behandelt. Insbesondere die klare Strategie bezüglich Siedlungsentwicklung nach Innen, der sorgfältige Umgang mit gezielten Siedlungserweiterungen und die Beschäftigung mit Fragen der Siedlungsqualität vermögen zu überzeugen. Die im Rahmen der Vorprüfung verlangten Verbesserungen bei den Festlegungen zu den verkehrsintensiven Einrichtungen sind erfolgt.

3.321 Siedlungsstruktur (S1)

Das im Richtplan 1986 bezeichnete Siedlungsgebiet (Baugebiet) ist - abgesehen von der Umsetzung der damals gleichzeitig festgesetzten Baugebietsveränderungen (hauptsächlich Reduktionen) - in seiner Ausdehnung unverändert geblieben. Im neuen Richtplan wird wiederum dasselbe Siedlungsgebiet als Ausgangslage bezeichnet. Basel(Stadt) als Kernstadt einer trinationalen Agglomeration soll durch Verdichtung nach innen dazu beitragen, dass die Zersiedlung an den Rändern der Agglomeration nicht weiter fortschreitet. Diese regionale Sichtweise hat zur Folge, dass die „Siedlungsentwicklung nach innen“ auch einzelne Erweiterungen des Siedlungsgebietes umfasst. Neueinzonungen sind – abgesehen von den vier, als örtliche Festlegungen thematisierten Siedlungsgebietserweiterungen – ausgeschlossen. Bei den vier Siedlungsgebietserweiterungen handelt es sich um klar abgegrenzte Gebiete und sogenannte Suchräume, die jeweils in den Kategorien Vororientierung oder Zwischenergebnis aufgenommen worden sind.

Damit schafft der Kanton einen klaren Rahmen, was Neueinzonungen betrifft, was auch im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Agglomeration Basel wichtig ist.

Die Begründung des Bedarfs an zusätzlichem Wohnraum ist angesichts der in Richtplantext und Anhang aufgezeigten äusserst kleinen Reserven, des aktuellen negativen Wanderungssaldos, dessen Analyse auf ein fehlendes Angebot von grösseren und qualitativ hochwertigen Wohnungen hinzuweisen scheint, nachvollziehbar. Der Kanton

stützt sich für den Prognosehorizont 2030 auf das mittlere Bevölkerungsszenario gemäss Prognosen von Wüest und Partner. Der Kanton verfolgt das Ziel, bei steigendem Wohnflächenbedarf die Bevölkerungszahl – entgegen des Referenzszenarios der Bevölkerungsprognosen des BFS bei dem die Bevölkerung um 9.6% abnehmen wird – zu halten. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Schaffung von Wohnflächen für rund 17'000 Einwohner in den nächsten 20 Jahren notwendig.

Grundlage für den Bedarf an zusätzlichem Wohnraum ist eine klare Politik des Kantons, die Wohnbevölkerung in der Kernstadt zu behalten. Anstelle von ausschliesslichen Neueinzonungen soll die gesetzte Strategie „mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ mittels einer "urbanen Qualitätsmaximierung" d.h. mit Ausnützen von Potenzialen im Bestand, mit Arealentwicklungen und Umzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets sowie in den genannten vier Siedlungserweiterungsgebieten, erreicht werden.

Sowohl die Mobilisierung von Nutzungsreserven als auch die genannten, gezielten Siedlungserweiterungen in einem bereits äusserst dicht bebauten und genutzten Raum, stellen sehr hohe Anforderungen an die Berücksichtigung der Siedlungsqualität, der Erhaltung und Schaffung von Freiräumen und auch der Integration und der sozialen Durchmischung.

Bei der Weiterentwicklung des Richtplans soll folgendes berücksichtigt werden:

→ Bei einer späteren Festsetzung der neuen Siedlungsgebiete, die einer Anpassung des Richtplans und damit einer Genehmigung durch den Bund bedürfen, wird es entscheidend sein, dass aufgezeigt werden kann, wie mögliche Konflikte mit dem Landschaftsschutz, dem Erhalt von landwirtschaftlichen Nutzflächen und Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan des Bundes sowie mit den Anliegen des Grundwasserschutzes, der Nachfrage nach Familiengärten und weiteren Interessen gelöst werden konnten.

Es wird begrüsst, dass der Kanton in seinem Richtplanbeschluss klare Vorgaben macht, welche Abklärungen und Regelungen vor bzw. während einer Umzonung im Rahmen der neuen Siedlungsgebiete vorzunehmen sind. Besonders wichtig aus Bundessicht erscheinen dabei die Ersatzmassnahmen für betroffenes Landwirtschaftsgebiet, für Fruchtfolgeflächen und für Natur- und Landschaftsschutz. Ebenfalls begrüsst wird, dass die neuen Siedlungsgebiete entweder bereits sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind oder eine solche Erschliessung Voraussetzung für eine Entwicklung bildet.

Mit dem Objektblatt Schwerpunkt der Siedlungs- und Stadtentwicklung (S1.2) schafft der Kanton innerhalb des bestehenden und künftigen Siedlungsgebietes klare Schwerpunkte. Dies ist insbesondere auch für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wichtig. Der Kanton kann mit dieser Festlegung der Schwerpunkte und mit der

Förderung ihrer Entwicklung einen wesentlichen Beitrag zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Agglomeration Basel leisten.

Die verschiedenen Schwerpunkte haben unterschiedliche Abstimmungsstände. Festgesetzt werden der Bahnhof St. Johann (als siedlungsstruktureller Schwerpunkt), die S-Bahn-Haltestellen Dreispitz und Niederholz Riehen (als untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte) und Dreispitz (als Schwerpunkt Mischgebiete). Der Genehmigung dieser Festsetzungen steht aus Bundessicht nichts entgegen.

Die SBB weisen darauf hin, dass bei der Umsetzung des Planungsgrundsatzes 2b – Entwicklung Badischer Bahnhof – die Umfeldentwicklung auch im Hinblick auf die möglichen Angebote (z.B. mit Herzstückverbindung) abzustimmen ist. Dabei sind die Bahnbetreiber einzubeziehen. Eine durchgängige Personenunterführung (heutige Lage, zusätzlich mit Verbindung Richtung Eglisee/Kleinbasel) ist auch aus verkehrlicher Sicht anzustreben.

Grundsätzlich sind siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Bahnhöfen und Bahn-Haltestellen zu begrüssen.

Die untergeordneten siedlungsstrukturellen Schwerpunkte sind auch aus Sicht SBB verkehrlich interessant. Allerdings gilt es insbesondere im Bereich Riehen zu bedenken, dass eine bessere verkehrliche Versorgung nur mit einem Angebotsausbau realisiert werden kann (z.B. ¼-h-Takt S6 bis Lössrach); hierzu sind jedoch bisher keine Investitionsmassnahmen wie Doppelspurausbau und dergleichen vorgesehen.

Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf nicht mehr explizit enthalten sind die Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf. Diese hätten gezielt erlaubt, Gebiete mit siedlungsstrukturellen Defiziten oder einem aussergewöhnlich hohen Abstimmungsbedarf einer guten Lösung zuzuführen, längerfristig besser nutzen zu können und mit einer integralen Quartierentwicklung Verbesserungen der Siedlungsqualität zu erreichen.

Der Verzicht auf diesen – in der Vorprüfung als Idee mit Pioniercharakter besonders gewürdigten - Schwerpunkttyp wird aus Bundessicht bedauert. Die Standorte sind jedoch neu bei den wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten enthalten, wobei auch die speziellen Anforderungen wieder eingeflossen sind.

Das Objektblatt Schwerpunkt Hochhäuser stellt gegenüber der Vernehmlassungsvorlage eine Bereicherung dar. Wie erläutert wird, üben Hochhäuser wichtige städtebauliche Funktionen aus. Die „vertikale Verdichtung“ kann zu einer Siedlungsentwicklung nach Innen beitragen. Als Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung unterstützen sie zudem die Strukturierung des Siedlungsgebiets. Im Richtplan sind die massgeblichen Fragen wie Schattenwurf und die Anforderungen an die Erschliessung, insbesondere mit öffentlichen Verkehrsmitteln thematisiert. Als zweckmässiger scheint, dass der Kanton vorsieht, ein Konzept für Hochhäuser als Grundlage für die Beurteilung entsprechender Projekte zu erstellen.

Der Bund begrüsst die Festsetzung von Siedlungstrenngürteln im Richtplan und die grundsätzliche Absicht des Kantons, diese vor Überbauung zu sichern. Diese Massnahme hat sich in verschiedenen Kantonen bereits als wirksames Instrument für eine grossräumige - vor allem auch visuelle - Gliederung der Siedlungsgebiete sowie als wertvoller Beitrag zur angestrebten Siedlungsbegrenzung und zur langfristigen Sicherung von Landwirtschaftsflächen, Lebensräumen für Tiere und Pflanzen und Freiräumen für die siedlungsnahen Erholung erwiesen.

3.322 Wirtschaft im Siedlungsraum (S2) und verkehrsintensive Einrichtungen (S3)

Überzeugend sind ebenfalls die Grundsätze und örtlichen Festlegungen der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete. Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf stark an Aussagekraft gewonnen haben die Richtplaninhalte zu den verkehrsintensiven Einrichtungen.

Als verkehrsintensive Einrichtungen werden im Richtplan Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen bezeichnet, die mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen. Die Festlegung einer angemessenen Anzahl Fahrten und die Formulierung konkreter Kriterien für solche Einrichtungen stellen eine deutliche Verbesserung gegenüber der Vorprüfung dar. Als Beispiel seien erwähnt, die ÖV-Erschliessung mit der Güteklasse A oder die Beachtung der Störfallvorsorge bei der Standortplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen. Die Berücksichtigung der Störfallvorsorge ist gerade bei Nutzungsverdichtungen im Nahbereich wichtiger Güterverkehrsanlagen sinnvoll, da diese zu einer Erhöhung des Risikos führen. Nebst den bestehenden Einrichtungen sind der Bahnhof St. Johann (Vororientierung) und der Badischer Bahnhof (Vororientierung) mit Hilfe der neu eingeführten Standortkriterien als einzig mögliche, zusätzliche Standorte ermittelt worden. Der Kanton kommt mit der Auflistung der fünf bestehenden Einrichtungen sowie der zwei noch möglichen Standorte dem Anliegen aus der Vorprüfung nach einer Übersicht zu den verkehrsintensiven Einrichtungen nach. Das Objektblatt zu den verkehrsintensiven Einrichtungen erfüllt somit die Anforderungen des Bundes.

3.323 Siedlungsqualität (S4)

Das Kapitel Siedlungsqualität, insbesondere die Objektblätter Freiraum und Innenstadtaufwertung, sind aus Bundessicht sehr interessant. Dem Thema der Siedlungsqualität ist in den Richtplänen bisher eher wenig Beachtung geschenkt worden. Sie ist aber gerade im städtischen Gebiet im Rahmen der Siedlungsentwicklung nach Innen ein sehr wichtiger Aspekt. Zu bestechen vermögen vor allem die Bezeichnung von Vorzugsgebieten der Entdichtung und die Idee, geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds zu erwerben und zu Parkanlagen umzuwandeln.

Seit dem Vernehmlassungsentwurf sind diese Inhalte durch die verbindliche Festlegung der Vorhaben zur Freiraumerweiterung Bäumlihof und Umgebung und Bruderholz/Klosterfiechten noch gestärkt worden. Dem in der Vorprüfung angesprochenen

Konflikt der Siedlungsentwicklung mit dem Erhalt von Familiengärten ist mit einem neuen eigenen Objektblatt zu den Familiengärten (S4.2) Rechnung getragen worden. Darin zeigt der Kanton auf, wie er die Umnutzung gewisser Familiengartenareale mit anderen Massnahmen kompensieren will.

In Richtplantext und Richtplanbeschluss wird das Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Planungsgrundlage anerkannt. Mit dem Grundsatz zur Pflege und Erhaltung der typischen Ortsbilder, der Denkmäler und Kulturgüter sowie der - historischen Verkehrswege zeigt der Kanton, dass er den rücksichtsvollen Umgang mit ISOS-Objekten und mit Objekten des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) zur Sache des Kantons macht. Für die Erreichung der Ziele von ISOS und IVS ist dies sehr wichtig. Die Aufnahme dieser Bestrebungen in den Leitsätzen 13 und 14 und in den verschiedenen Objektblättern sind Stadtentwicklung und Berücksichtigung des historischen Charakters bzw. Beachtung des historischen Gefüges gleichermaßen erwähnt. Die Aufnahme eines Planungsgrundsatzes, der für Vorhaben bei Konflikten mit ISOS und IVS den Beizug der ENHK vorsieht, wird begrüsst.

Der Bereich Lärmschutz wird im Richtplan abgehandelt und der Problemdruck wird geschildert. Eindeckungen von trennenden und lärmigen nationalen Infrastrukturen werden angedacht. Die SBB weisen – wie bereits im Vorprüfungsbericht – darauf hin, dass die im Richtplan angestrebten Überdeckungen von Bahnstrecken, welche in Tiefenlage verlaufen, in der Regel wirtschaftlich nicht tragbar sind und den Interessen der SBB (z.B. Tunnelsicherheit) entgegenlaufen. Die bahnseitige Lärmsanierung wird nach geltendem Bundesrecht vollzogen. Die Forderung nach einer Überdeckung der Bahnstrecken aus Lärmschutzgründen müsste im Einzelfall untersucht werden. Die Motivation zu einer Überdeckung müsste ohnehin aus städtebaulicher Sicht (Mehrnutzen) erfolgen und von den Investoren vollumfänglich, d.h. inklusive der dadurch entstehenden Mehraufwendungen für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen finanziert werden.

→ Das Objektblatt Lärmschutz S4.6 sollte dahingehend umformuliert werden, dass eine Überdeckung bei Bahnstrecken im Einzelfall geprüft und die Kosten meistens vollumfänglich von Investoren getragen werden müssen.

Auch für die Nationalstrassen liegt seit dem 1.1.2008 die Vollzugskompetenz im Bereich Lärmschutz beim Bund. Hinsichtlich der als Zwischenergebnis aufgenommenen Überdeckungen der Nationalstrasse bei „Gellert“ und „Breite“ ist anzumerken, dass der Bund bei Lärmschutzmassnahmen nur die Kosten des gesetzlichen Mindestschutzes übernimmt.

→ Das Objektblatt Lärmschutz S4.6 sollte dahingehend umformuliert werden, dass bei einer allfälligen Überdeckung der Nationalstrasse bei „Gellert“ und „Breite“ der Bund nur die Kosten des gesetzlichen Mindestschutzes übernimmt.

Die Anliegen der Störfallvorsorge finden bei der Strategie und in den Leitsätzen Beachtung und werden in einem eigenen Objektblatt behandelt. In einem Grundsatz des

Richtplanbeschlusses werden Erkennung, Analyse und Entscheid von Konflikten zwischen bestehenden Störfallrisiken und neuen Nutzungsplanungen nach einem zwischen den Fachstellen Raumplanung und Störfallvorsorge zu vereinbarenden Verfahren gefordert, was von Bundesseite begrüsst wird. Als methodische Grundlage wird im Richtplan zudem auf die Planungshilfe ARE/BAFU "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge" verwiesen.

Öffentliche Bauten und Anlagen interessieren aus Bundessicht vor allem unter dem Gesichtspunkt spezieller Siedlungsschwerpunkte, die insbesondere auch eine wichtige Rolle bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr spielen. Aus dieser Sicht werden insbesondere die Objektblätter Sachplanung Universität und Spitalbauten begrüsst, die den Grundsatz enthalten, die entsprechenden Bauten an möglichst wenigen Standorten zu konzentrieren und eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.

3.33 Natur und Landschaft

3.331 Natürliche Lebensgrundlagen (NL1)

Der Kanton Basel-Stadt ist ein urbaner Kanton, entsprechend gering ist sein Handlungsspielraum bezüglich naturnaher Gestaltung seiner Fliessgewässer. Der Kanton hat sich dennoch dem Prinzip der Nachhaltigkeit und damit den Grundsätzen des „Leitbildes Fliessgewässer Schweiz“ verschrieben. Die Grundsätze sind in den neuen Richtplan eingeflossen und werden im Rahmen des Entwicklungskonzepts Fliessgewässer Basel-Stadt umgesetzt. Der Bund unterstützt die im Richtplan festgelegten Planungsgrundsätze und -anweisungen voll und ganz.

Das Objektblatt Naturgefahren (Gefahrengebiete), das neben dem Grundsatz des integralen Risikomanagements insbesondere den Auftrag enthält, Gefahrenkarten zu erarbeiten, scheint - bezogen auf den aktuellen Stand der Arbeiten im Kanton - gut und zweckmässig zu sein. Die Kantone sind aufgefordert, die Gefahrenkartierung bis 2011 abzuschliessen.

Positiv hervorzuheben sind die Erwähnung der Erdbebengefahr und der Hinweis auf die bereits vorliegende Mikrozonierungskarte zur Bestimmung der Erdbebeneinwirkungen auf Bauten und die entsprechenden Massnahmen (Bauvorschriften).

→ Spätestens wenn die Gefahrenkarten vorhanden sind, sollte der Richtplan mit einem Auftrag an den Kanton und die Gemeinden ergänzt werden, in ihren Zonenplänen die nötigen Gefahrenzonen auszuscheiden. Dazu sind Vorgaben des Kantons in einer geeigneten Form (Richtplaninhalt, Richtlinie, Planungs- und Baugesetz oder ähnliche) notwendig.

3.332 *Land- und Waldwirtschaft (NL2)*

Der Bund begrüsst die klare Sicherung der Landwirtschaftsgebiete und der Fruchtfolgefleichen (FFF) mittels Grundsätzen und in der Richtplankarte. Der Kanton weist einen Bestand von 250 ha FFF aus und kann damit den im Sachplan Fruchtfolgefleichen des Bundes bezeichneten Mindestumfang von 240 ha sichern. Dass der Kanton die Sicherung von Fruchtfolgefleichen trotz der beschränkten Möglichkeiten eines Stadtkantons ernst nimmt, zeigt die als Vororientierung aufgenommene neue Fläche von 4 ha in Bettingen. Der Kanton will Ersatz schaffen, sollte aus gesamtplanerischer Sicht zweckmässige Siedlungserweiterungen landwirtschaftliches Gebiet oder gar FFF beanspruchen. Im Falle von Fruchtfolgefleichen wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass die Flächen eine qualitative Eignung gemäss Bundesvorgaben erfüllen müssen. Im Richtplanbeschluss ist vorgesehen, dass die adäquate Ausscheidung von Ersatzflächen für beanspruchte Fruchtfolgefleichen in Abstimmung mit dem Bund zu erfolgen hat. Die Erarbeitung einer Gesamtübersicht der vorhandenen geeigneten Flächen – sowohl in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht – im Rahmen der Zonenplanrevision erscheint dazu zweckmässig. An dieser Stelle sei auch festgehalten, dass der Bund mittelfristig keine Anpassung des Sachplans Fruchtfolgefleichen, wie sie im einleitenden Richtplantext erwähnt ist, vorsieht.

Der Bund begrüsst des Weiteren die Abstimmung zwischen kantonalem Richtplan und Waldentwicklungsplan, auch wenn der Wald im Kanton Basel-Stadt nur gerade 12% der Kantonsfläche bedeckt. Die im Richtplan aufgeführten Planungsziele sind konform mit dem Waldgesetz. Einen interessanten Lösungsansatz stellt die sektorübergreifende Formulierung von Strategien und Leitsätzen dar. Dadurch wird der Wald nicht isoliert, sondern als vernetzender Teil der Landschaft betrachtet.

3.333 *Natur- und Landschaftsschutz (NL3)*

Der Kanton formuliert in Strategie und Leitsätzen den Willen, die Natur- und Landschaftsräume zu erhalten und zu entwickeln sowie die Vernetzung dieser Räume zu sichern und zu verbessern. Konkret werden im Richtplan Naturschutzgebiete und -objekte in der Karte bezeichnet, ein Grundsatz zur Erhaltung, Erweiterung und Vernetzung dieser Räume formuliert sowie ein entsprechender Auftrag an Kanton und Gemeinden zur Umsetzung in der Nutzungsplanung erteilt. Diese Richtplaninhalte werden von Bundesseite begrüsst.

Die anlässlich der Vorprüfung angeregte Verstärkung der Verbindlichkeit der Planungsgrundsätze ist erfolgt. Neu wurde für die Landschaftsschutzgebiete eine Festsetzung vorgenommen. Zudem wurden die beiden Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung – Eisweiher und Wiesenmatten sowie Autal – im Richtplan aufgenommen (Festsetzung). Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) weist allerdings darauf hin, dass auf der Richtplankarte das Objekt „Eisweiher und Wiesenmatten“ weiterhin nur teilweise durch das Naturschutzgebiet NRi 21 „Naturschutzgebiet Eisweiher/auf dem Wölbli“ (Festsetzung) abgedeckt wird, weshalb das Naturschutzgebiet in Hinblick auf

die Umsetzungen der Schutzbestimmungen gemäss Art. 4 ff der Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (AlgV; SR 451.34) entsprechend angepasst werden sollte.

Die für das Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden vorgeschlagenen Objekte von nationaler Bedeutung sind gemäss Richtplantext in den Naturschutzflächen integriert. Allfällige Konflikte werden in der Karte dargestellt, beispielsweise ist beim Zoll Otterbach die gleiche Fläche NBa 02 (flächig) sowohl als „Naturschutz“ (Zwischenergebnis) als auch als „Raum für Güterlogistik“ (Zwischenergebnis) gekennzeichnet. Vor einer allfälligen Festsetzung der Naturschutzfläche oder des Raumes für Logistik (Zoll Otterbach) sind die entsprechenden Konflikte zu bereinigen.

3.34 Agglomerationsprogramme

Mit diesem Objektblatt verankert der Kanton das grenzüberschreitend erarbeitete Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Agglomeration Basel im Richtplan. Der im Richtplanbeschluss enthaltene Auftrag, die Gemeinden bei der weiteren Bearbeitung des Agglomerationsprogramms noch verstärkt einzubeziehen, wird von Bundesseite begrüsst.

→ Der Entscheid über die Mitfinanzierung durch den Bund von einzelnen Vorhaben des Agglomerationsverkehrs bleibt dem Beschluss des Parlaments vorbehalten.

3.35 Mobilität

Die einzelnen Verkehrsträger sind umfassend und ausreichend behandelt. Die Strategien zur Mobilität sind aus Sicht des Bundes zweckmässig.

In den Leitsätzen zur Mobilität werden die einzelnen Verkehrsträger separat behandelt, aber als verknüpft und in Korrelation zu den anderen Verkehrsträgern dargelegt. So strebt der Richtplan eine gegenseitige Abstimmung und Komplementarität der verschiedenen Verkehrsarten an, was der Bund sehr begrüsst.

→ Generell ist festzuhalten, dass für die Vorhaben, seien es Infrastrukturausbauten zur Behebung von Kapazitätsengpässen im Schienennetz oder Verlängerungen der Tramlinien, durch die Aufnahme in den kantonalen Richtplan keine Verpflichtung des Bundes zur Mitfinanzierung von Infrastrukturausbauten abgeleitet werden kann. Ein solcher Entscheid ist dem Parlament vorbehalten.

3.351 Öffentlicher Verkehr (M1)

Schienerverkehr (M1.1)

Im Bereich des Schienenverkehrs setzt sich der Kanton dafür ein, dass Engpässe behoben werden. Zu diesem Zweck sind Ausbauten vorgesehen, die dazu beitragen sollten, die Achsen des Schienenpersonen- und des Schienengüterverkehrs sowie das Bahnnetz des Fernverkehrs und des regionalen Verkehrs zu entflechten.

Hierzu sieht der Kanton etliche Massnahmen vor, die grösstenteils als Zwischenergebnis festgelegt werden. Einzig der Bau der 2. Rheinbrücke (3. und 4. Gleise) zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB respektive dem Güterbahnhof Muttenz wird festgesetzt.

Das BAV weist darauf hin, dass die Finanzierung der genannten Infrastrukturausbauten zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Schienennetz noch nicht gesichert ist. Eine Mitfinanzierung des Bundes kann über den FinöV-Fonds, den Infrastrukturfonds und das ordentliche Budget zwar zur Diskussion stehen, entsprechende Parlamentsbeschlüsse stehen jedoch noch aus.

Was die Schienenanbindung an den Flughafen EuroAirport betrifft, hält das BAV fest, dass der Bund den Schienenanschluss des Flughafen EuroAirports Basel-Mühlhausen im Rahmen des Konzepts Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz mit dem Betrag von CHF 25 Mio. unterstützt. Diese Mittel sind bis 2010 befristet. Der Anstoss zur Realisierung des Schienenanschlusses muss von Frankreich kommen.

Regio-S-Bahn

Die Regio-S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel. Zumeist verkehrt sie auf Strecken, die auch dem Personenfern- und dem Güterverkehr dienen. Dies führt zu Kapazitätsengpässen, ein Infrastrukturausbau ist unausweichlich. Das Fahrplanangebot und den entsprechend erforderlichen Infrastrukturbedarf festzustellen ist Gegenstand eines Planungsauftrages zwischen den SBB und den Nordwestschweizer Kantonen.

Die Finanzierung des im Kapitel M1.2 „Regio-S-Bahn“ vorgesehenen Ausbaus des Projekts ist nicht sichergestellt. Da der Kanton Basel Stadt bereits heute seine Kantonsquote ausschöpft, wäre eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen nur mit einer Erhöhung der Kantonsquote denkbar.

→ Das BAV weist darauf hin, dass der Bund den Ausbau des Angebots im Regionalpersonenverkehr – vorbehältlich der Möglichkeit einer Kantonsquotenerhöhung – nur mitfinanzieren kann, wenn sie im Zusammenhang mit einem vom Bund mitfinanzierten Infrastrukturausbau stehen, es sich um die Realisierung eines Stunden- oder Halbstundentaktes handelt und die Nachfrage der Vorgaben der Abgeltungsverordnung (SR 742.101.1) entspricht.

Die SBB halten fest, dass eine neue Haltestelle „Breite/Wettstein“ aus baulicher Sicht schwierig umzusetzen ist. Zudem steht der plangenehmigte Bau der Zweiten Rheinbrücke – ohne Vorbereitung für einen zusätzlichen Halt – kurz bevor.

Tram

Die Agglomeration Basel verfügt über ein sehr gut ausgebautes Tramnetz. Der Kanton verpflichtet sich, das Tramnetz in die Nachbarländer hinaus weiterzuentwickeln, um die lückenhafte Erschliessung zu verbessern.

Es gibt drei Verlängerungsprojekte: Tramlinie 3, 8 und 11. Für die Verlängerung der Tramlinie 8 besteht eine Finanzierungsvereinbarung Bund-Trägerschaft. Aufgrund des Standes der Gebietsentwicklungen hat der Bund das Projekt der Verlängerung der Linie 3 angepasst und in die Priorität B eingestuft. Die Verlängerung der Linie 11 hingegen wurde aufgrund des ungenügenden Reifegrades des Projektes in die Priorität C, zurück gestuft. Für beide Tram-Verlängerungen (3 und 11) gilt es die Projekte bis 2014 zur Baureife zu entwickeln und in der 2. Generation des Agglomerationsprogrammes Basel eine verstärkte grenzüberschreitende Herangehensweise Siedlung und Verkehr zu etablieren.

3.352 Motorisierter Individualverkehr (M2)

Im Bereich des motorisierten individuellen Verkehrs, setzt sich der Kanton dafür ein, die verschiedenen MIV-Flüsse zu bewältigen und die Wohngebiete von quartierfremden Verkehr zu entlasten. Dies vor allem durch Verkehrslenkungsmassnahmen und durch einen gezielten Netzausbau, um die Engpässe zu beheben.

3.353 Langsamverkehr (M3)

Die Anliegen des Langsamverkehrs sind sowohl in den Objektblättern im Bereich Siedlung als auch im Bereich Mobilität sehr gut eingebunden. Dem Langsamverkehr als stadtgerechter Mobilitätsform wird im Richtplan angemessene Bedeutung eingeräumt. Positiv zu werten sind aus Bundessicht insbesondere die beiden Strategien zur Mobilität, in denen dem Langsamverkehr und seinen Anliegen eine wichtige Stellung eingeräumt wird.

Die Objektblätter Fussverkehr und Veloverkehr enthalten gute und griffige Planungsgrundsätze und -anweisungen zur Förderung des Langsamverkehrs. In beiden Bereichen sind zahlreiche Vorhaben zur Ergänzung und Verbesserung des Netzes enthalten. Diese Massnahmen werden vom Bund begrüsst und leisten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel.

Das ASTRA empfiehlt, die im Anhang beigelegten Abbildungen des Langsamverkehrs zwecks Lesbarkeit zu vergrössern.

Gemäss der Anforderung von Art. 4 des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) hat der Kanton 2005 einen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege

erlassen. Aus dem Richtplantext sollte hervorgehen, welche Bedeutung diesem Teilrichtplan zukommt und in welchem Verhältnis er zum kantonalen Richtplan steht.

3.354 Luftverkehr (M4)

Der Flughafen EuroAirport ist für die ganze trinationale Region von grosser Bedeutung.

Das Objektblatt EuroAirport ist gut auf die Planungen und Interessen des Bundes abgestimmt. Das BAZL hält präzisierend und ergänzend fest, dass das SIL-Objektblatt zum Flughafen Basel-Mulhouse, das im ersten Planungsgrundsatz als Rahmen für die raumplanerische Entwicklung bezeichnet wird, lediglich die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Flughafens festlegt und dessen Auswirkungen auf den Raum zeigt (beschränkt auf das schweizerische Hoheitsgebiet). Die Vorgaben zur Raumentwicklung macht der kantonale Richtplan. Die beiden Instrumente sind, wie dies im zweiten Planungsgrundsatz richtig festgehalten ist, aufeinander abzustimmen. Die erforderliche Koordination zwischen den Behörden des Bundes und der betroffenen Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist aus Bundessicht sichergestellt.

Inhaltlich umfasst die räumliche Abstimmung zwischen SIL-Objektblatt und Richtplan die Gebiete mit Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung:

- Das Gebiet mit Lärmbelastung definiert den Spielraum für die Entwicklung des Flugbetriebs. Es basiert auf den in der Lärmschutzverordnung festgelegten Grenzwerten. Nach heutigem Kenntnisstand wird der Kanton Basel-Stadt nicht davon betroffen sein. Gemäss Einschätzung des BAZL wird der dritte Planungsgrundsatz deshalb nicht zu einem unmittelbaren Handlungsbedarf in der Nutzungsplanung führen.
- Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umschliesst den Luftraum, der zum Schutz der An- und Abflugverfahren von Hindernissen frei zu halten ist. Mit dem Sicherheitszonenplan von 1989 ist die Hindernisbegrenzung bereits grundeigentümerverbindlich festgesetzt. Das BAZL geht davon aus, dass die Nutzungsplanung der basel-städtischen Gemeinden darauf abgestimmt ist. Es ist vorgesehen, den Sicherheitszonenplan aufgrund des aktuellen Flugbetriebssystems noch einmal zu überprüfen.

Die Förderung der Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz in Planungsgrundsatz 4 und als entsprechendes Vorhaben des Schienenfernverkehrs (siehe dazu Kapitel 3.351 in diesem Bericht) wird aus Bundessicht begrüsst. Dieser Anschluss ist auch bereits im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000 als Grundsatz festgehalten.

3.355 Güterverkehr (M6)

Der Kanton erwartet einen zunehmenden Flächenbedarf und strebt eine Konzentration der Logistikbetriebe und –anlagen an wenigen Standorten an. Dies wird vom Bund begrüsst. So sind im Gebiet Dreispitz Veränderungen zu erwarten. Der Kanton wirkt

darauf hin, die Nutzungsverträglichkeit mit dem Umfeld frühzeitig abzusichern, eine effiziente Raumnutzung anzustreben und die Vernetzung der Verkehrsträger zu optimieren.

3.36 Ver- und Entsorgung

3.361 Versorgung (VE1)

Die wichtigen Aspekte bezüglich Grundwasserschutzes sind aus Sicht des zuständigen BAFU im Richtplan behandelt. Besonders begrüsst wird, dass in der Richtplankarte eine Grundwasserschutzzone bezeichnet ist, die die Schutzzonen S1 und S2 umfasst. Da im Richtplan die verschiedenen Schutzzonen nicht unterschieden werden, wäre ein expliziter Verweis auf die Gewässerschutzkarte wichtig, die die verschiedenen Zonen, Bereiche und Gebiete aufzeigt und auch detaillierte Informationen im Hinblick auf raumplanerische Aufgaben und Massnahmen enthält.

Das Objektblatt Energie mit seinen Grundsätzen zu einem sparsamen Energieverbrauch und zur Förderung von erneuerbaren Energien wird begrüsst. Erwähnt sei insbesondere die Absicht des Kantons, im baulichen Bereich zusätzliche Anstrengungen zu prüfen (Förderung von wärmetechnische Sanierungen, fortschrittlichen Energiestandards, usw.).

3.362 Entsorgung (VE2)

Das Objektblatt Abfall, das die Abfallvermeidung und -verwertung ins Zentrum setzt, wird von Bundesseite begrüsst. Drei der vier im Anhang aufgeführten Abfallverbrennungsanlagen des Kantons wurden in der Richtplankarte eingefügt.

3.4 Form des Richtplans

3.41 Richtplantext

Die Richtplaninhalte sind sehr sorgfältig erarbeitet und dargestellt. Der Richtplanentwurf folgt vom Aufbau her dem klassisch gewordenen Schema mit den Themenbereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung. Ein separates Objektblatt zum Thema Agglomerationsprogramm wird begrüsst. Die Objektblätter sind übersichtlich gestaltet und enthalten bei Vorhaben die notwendigen zusätzlichen Erläuterungen und Informationen. Die Richtplanbeschlüsse, bestehend aus Planungsgrundsätzen und -anweisungen sowie örtlichen Festlegungen, sind durch die farbliche Hinterlegung deutlich herausgehoben.

3.42 Richtplankarte

Die Richtplankarte im Massstab 1:25'000 ist umfassend und dennoch gut lesbar. Die darstellerische Problematik eines Stadtkantons, bei dem die Siedlungsfläche einen Grossteil der Kantonsfläche einnehmen muss und auf dessen Gebiet zahlreiche Verkehrsinfrastrukturen zusammentreffen, ist aus Bundessicht ausgezeichnet gelöst. Der Unterschied zwischen Ausgangslage und Richtplaninhalt ist sowohl in der Legende als auch in der Karte deutlich sichtbar. Positiv hervorzuheben ist auch die Darstellung von wichtigen Infrastrukturvorhaben im angrenzenden Gebiet der Nachbarkantone und des benachbarten Auslandes. Nach wie vor wünschenswert wäre aus Bundessicht die grenzüberschreitende Darstellung weiterer Elemente, beispielsweise des Siedlungsgebietes, was aber für das grenznahe Ausland schwierig sein dürfte. Der Kanton gibt aber in seinen Konzeptkarten des Teils Strategie eine ausgezeichnete grenzüberschreitende Sicht für die Bereiche Siedlung und Natur und Landschaft.

Die Verbindung von Richtplantext und Richtplankarte, wie sie Artikel 6 Absatz 1 RPV verlangt, ist von beiden Seiten her gut gelöst.

3.43 Erläuterungen

Die Erläuterungen, die teilweise in den Richtplantext integriert sind oder sich im Anhang befinden, sind knapp und informativ. Als wertvoll erachtet werden insbesondere die Erläuterungen zu einzelnen Richtplanvorhaben im Richtplantext.

3.5 Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans

Die Ausführungen des Richtplans zu Zweck, Inhalten, Form, Verbindlichkeit und Bewirtschaftung des Richtplans sind kurz, klar und aus Bundessicht korrekt.

Die gewählte Form einer Broschüre für dem Richtplan, die das Werk zwar sehr handlich macht, könnte sich erfahrungsgemäss bei der Bewirtschaftung des Richtplans eher als problematisch erweisen, da eine Nachführung der Richtplaninhalte nicht so einfach möglich ist wie bei der Ordnerform. Den Aspekten einer nachvollziehbaren und einfach überschaubaren Bewirtschaftung ist deshalb ein besonderes Augenmerk zu widmen. Einen wichtigen Beitrag können dazu sicher auch die Möglichkeiten des Internets und des GIS leisten.

4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK zuhanden des Bundesrates folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 10. Februar 2010 wird der Richtplan des Kantons Basel-Stadt genehmigt.
2. Mitteilung an den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und an die Regierung des Kantons Basel-Landschaft durch die BK.

Bundesamt für Raumentwicklung
Die Direktorin

Dr. Maria Lezzi