



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

ENTWURF FÜR DIE
ÖFFENTLICHE VERNEHMLASSUNG
25. September - 30. November 2018

KANTONALER RICHTPLAN

Anpassung Mobilität
September 2018

Kantonaler Richtplan Anpassung Mobilität INHALT

ANPASSUNGEN

ST	Strategie	1
A	Agglomeration	3
M	Mobilität	7
VE	Ver- und Entsorgung	51

Lesehinweis

Änderungen sind im Text farblich hervorgehoben, d.h. neuer Text erscheint in roter Schrift und gelöschter Text als Sprechblase am rechten Seitenrand.

Textteile und Objektblätter, die nicht geändert wurden, sind nicht Gegenstand dieser Auflage. Deren Inhalt ist dem geltenden Richtplan zu entnehmen. Ebenfalls nicht aufgelegt sind die Einleitung und der Anhang; diese Richtplanteile unterliegen nicht der Mitwirkung.

Der Erläuterungsbericht zeigt auf, welche Gründe zur Anpassung geführt haben und welche Inhalte angepasst, gelöscht oder neu hinzugekommen sind. Er dient dem inhaltlichen Nachvollzug der vorgenommenen Änderungen.

Gesamtrevision

Vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Vom Bundesrat am 5. März 2010 genehmigt.

Anpassung 2012

Vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen.

Vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.

Anpassung Siedlungsentwicklung

Vom Regierungsrat am 18. September 2018 erlassen.

Vom Bundesrat am [Datum] genehmigt.

Anpassung Mobilität

Vom Regierungsrat am [Datum] erlassen.

Vom Bundesrat am [Datum] genehmigt.

www.richtplan.bs.ch/aktuell



Querschnittsthemen

ST1 REGIONALE SICHTWEISE EINNEHMEN

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

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

Strategischer Entscheid

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

Gelöscht: Basel-Stadt

Gelöscht: entsprechen dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel und dem Raumkonzept Schweiz.

Mobilität

ST11 STADTGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN UND ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN

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

Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen, zum Beispiel zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Vordringlich ist es zudem, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr zu erhöhen, da dieser den knappen Verkehrsraum optimal ausnutzt und die Belastungen der Umwelt und der Wohnquartiere gering hält. 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. Im innerstädtischen Güterverkehr strebt der Kanton in enger Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsverbänden eine konsequentere Bündelung der Lieferungen an, um die Anzahl der Fahrten zu reduzieren und die Feinverteilung durch emissionsarme Fahrzeuge zu ermöglichen.

Strategischer Entscheid

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

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

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

Die Infrastrukturen des Güterverkehrs werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) in Basel Nord ausgebaut.

Gelöscht: VEREINBARKEIT VON MOBILITÄT, URBANER WOHNQUALITÄT UND WIRTSCHAFTSSTANDORT

Gelöscht: ein gutes Mobilitätsangebot

Gelöscht: , mit dem Umland

Gelöscht: innerstädtischer und grenzüberschreitender

Gelöscht: der Standortqualität

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

Gelöscht: 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 die Verkehrsinfrastrukturen einen grossen Teil des knappen Raums

Gelöscht: werden vom Kanton unterstützt, wenn alle Betriebsreserven ausgeschöpft sind und

Gelöscht: 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.

Gelöscht: Die Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehr sam Personenverkehr wird hohe Priorität eingeräumt. Entsprechend wird dem Fuss- und Veloverkehr ausreichend Raum zugebilligt und

Gelöscht: zur Güterlogistik

Gelöscht: In der Güterlogistik wird verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration kooperiert.

A1 Agglomerationsprogramm

Ausgangslage

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

Zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen, zur Fertigstellung und Ergänzung des bestehenden Nationalstrassennetzes sowie für Beiträge an Hauptstrassen im Berggebiet diente bislang der Infrastrukturfond. Dieser ist zeitlich begrenzt und dessen Mittel sind weitgehend zugeteilt. Er wird vom Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) abgelöst. Der neue Fonds ist zeitlich unbefristet und auf Verfassungsebene verankert. Somit sind Beiträge an Agglomerationsprogramme langfristig gesichert.

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

Die Massnahmen der 1. Generation (Periode 2011 – 2014) sowie der 2. Generation (Periode 2015 – 2018) befinden sich in der Umsetzung. Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht.

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.

Zielsetzungen

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

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

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

Strategie/ST

1, 2, 4, 6, 9, 11

Leitsätze

1, 40, 42, 43, 45, 48

Gelöscht: Agglomerationsprogramm Basel¶

Gelöscht: Agglomerationsprogramm Basel, Zweiten Generation/ Zukunftsbild 2030¶

Gelöscht: wurde

Gelöscht: ein Zukunftsbild

Gelöscht: das das Gebiet in funktionale Räume gliedert, das

Gelöscht: und

Gelöscht: 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

Gelöscht: über den Infrastrukturfonds

Gelöscht: s verfügt bei einer Laufzeit von 20 Jahren über CHF 20,8 Mrd. Er dient der. Für Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs stehen CHF 6 Mrd. zur Verfügung, wobei rund CHF 2,5 Mrd. bereits für dringende Projekte freigegeben wurden und CHF 1,5 Mrd. für die Umsetzung der Projekte der ersten Generation des Agglomerationsprogramms reserviert sind.

Gelöscht: ¶ Für künftige Generationen verbleiben damit im Infrastrukturfonds noch CHF 2 Milliarden. Bundesbeiträge werden nur an Agglomerationsprogramme geleistet, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem beitragen und über eine gemeinsame Trägerschaft verfügen.

Gelöscht: Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn gemeinsam mit den deutschen und französischen Partnern und

Gelöscht: Verhältnis Agglomerationsprogramm und Richtplanung¶

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Gelöscht: 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. Johans-Park
– Huningue (Rheinpromenade) ¶
Veloparking Badischer Bahnhof ¶

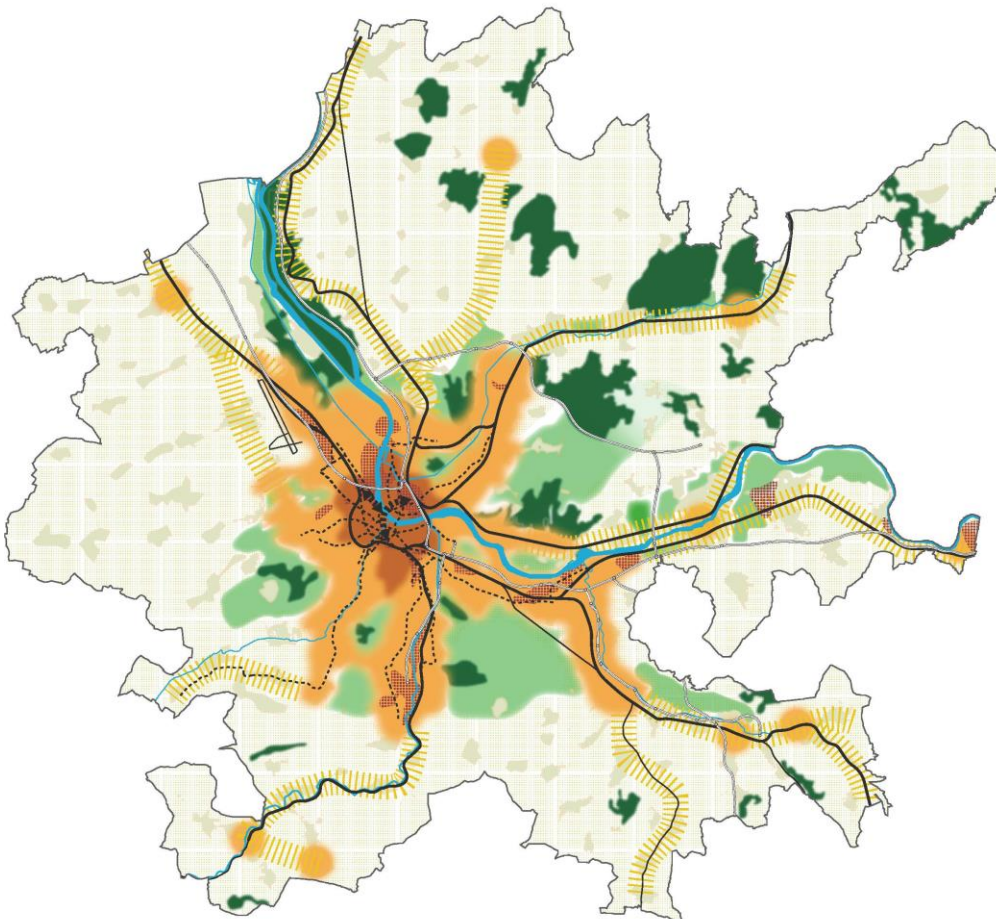
Richtplanrelevante Massnahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms (Stand 24. Oktober 2016):

Aggl.-Nr	Massnahme	Objektblatt / Massnahme-Nr.	Agglo-Nr. in 2. Gen.
A-Horizont			
LVA1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1 / M3.2	
Ö1	Tram Klybeck	M1.2 a)	
Ö3	Tram Claragraben	M1.2 c)	Ö23
Ö15	Verkehrs- /Gestaltungsprojekt Burgfelderstr-Missionsstr-Spalenvorstadt	M2.2 f)	
M7	Heuwaage-Binnerstrasse	M2.2	
M8	Freiburgerstrasse	M2.2	
Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	M1.1 a)	Ü1
Ü2	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)	M1.1 b)	Ü4
Ü6	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	M1.1 d)	Ü7
Ü7	Neubaustrecke EuroAirport	M1.1 m)	Ü5
Ü8	Elektrifizierung Basel Bad Bhf – Erzingen (Baden)	M1.1 j)	Ö1
Ü10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	M1.1 o)	Ö5
Ü19	Sanierung Osttangente	M2.1 b)	Ü10
Ü20	Trimodaler Terminal (Basel-Nord)	M6.1	G2
B-Horizont			
LVB1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1 / M3.2	
Ö2	Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	M1.2 b)	Ö26
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	M1.1 s)	
Ö23	Tram 30	M1.2 e)/f)	
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann	M1.2 n)	
Ö26	Linien-Fernbus-Terminal	M1.3	
Ö27	Tram Petersgraben	M1.2 d)	Ö24
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	M2.1 d)	
M19	Aeschenplatz	M2.2 g)	
Ü22	Neubaustrecke Basel SBB – St. Johann / Bad Bhf (Herzstück Basel)	M1.1 h)	Ö2
Ü23	Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)	M1.1 k)	Ö3
Ü24	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport	M1.1 n)	Ü5
Ü25	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)	M1.1 c)	Ü3
Ü28	Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg	M1.1 l)	Ö3
Ü29	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	M1.1 r)	Ö4
Ü30	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg	M1.1 s)	Ö6
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	M2.1 a)	Ü10
C-Horizont			
LVC1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1 / M3.2	
Ö29	Tram Hafen – Huningue Sud (mit Rheinbrücke)	M1.2 g)	Ö22
Ö30	Tram Dreispitz – St. Jakob	M1.2 j)	Ö35
Ö32	Tram Dreispitz	M1.2 k)	Ö17
Ö33	Tram St. Johann - Huningue	M1.2 h)	
Ö35	Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)	M1.2 e)	Ö27
Ö36	Tram Allschwil-Letten	M1.2 l)	
Ö37	Tram Hafen	M1.2 g)	
M22	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	M2.2 h)	M3
Ü35	S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf	M1.1 t)	
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	M2.1 c)	M1a

Gelöscht: 2

Gelöscht: 30. Juni 2012

Zukunftsbild 2030



40–51 Leitsätze Mobilität

Gelöscht: 49



Viaduktstrasse (Elsässertor)



S-Bahn-Haltstelle Dreispitz

Übergeordnete Aspekte

Fördern der stadtgerechten Mobilität und Sicherstellung der Erreichbarkeit

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

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

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

Öffentlicher Verkehr

Vorrang für den öffentlichen Verkehr

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

Gelöscht: – mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen

Gelöscht: ist

Gelöscht: Langsamverkehr (

Gelöscht: Fussgänger und Velo)

Gelöscht: die

Gelöscht: und

Gelöscht: speziell auch für Kinder und Jugendliche



Carsharing-Angebot



EuroAirport (EAP), Basel/Mulhouse/Freiburg

Motorisierter Individualverkehr

Kapazitäten sicherstellen und negative Auswirkungen reduzieren

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

Luftverkehr

EuroAirport unter Berücksichtigung der Umweltaspekte bedarfsgerecht weiterentwickeln

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

Schifffahrt

Standorte durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit nachhaltig optimieren und entwickeln

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

Güterverkehr

Güterverkehr nachhaltig steuern

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

- Gelöscht: N
- Gelöscht: des Motorfahrzeugverkehrs
- Gelöscht: Nationalstrassen der Nordwestschweiz
- Gelöscht: bei der
- Gelöscht: bodenseitigen
- Gelöscht: und auch
- Gelöscht: ist der

Gelöscht: beim Umschlag und dem landseitigen Transport sind prioritär günstige Bedingungen für die Transportkette Schiff-Bahn zu schaffen.

M1 **Öffentlicher Verkehr**
M1.1 **Eisenbahn**

Ausgangslage

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

Im Zusammenhang mit der Finanzierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde 2014 der Ausbauschnitt 2025 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) verabschiedet. Mit den Ausbauschnitten können Engpässe im Eisenbahnsystem behoben und Kapazitäten erweitert werden. Die Kantone haben sich zur Angebotsplanung im regionalen Personenverkehr zu Planungsregionen zusammengeschlossen. Der Kanton Basel-Stadt gehört zur Planungsregion Nordwestschweiz. Diese hat Ende 2014 ihre gemeinsamen, trinational abgestimmten Angebotsvorstellungen im Regionalverkehr zum STEP Ausbauschnitt 2030/35 beim Bund eingereicht.

Die 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 notwendig.

Beim Güterverkehr ist von einer Zunahme im überregionalen Nord-Süd-Verkehr sowohl auf der Schiene als auch über den Umschlag vom Schiff auszugehen. Bestehende Verkehrsinfrastrukturanlagen, insbesondere auch des Güterverkehrs, beanspruchen grosse Flächen im Kanton. Die Anforderungen an diese Anlagen haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Bestehende Anlagen werden weniger genutzt, neue sind geplant. Aufgrund der Siedlungsentwicklung nach innen steigt der Druck auch auf diese Flächen.

Zielsetzungen

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

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

In der Agglomeration Basel wird auf den Linien der S-Bahn ein Viertelstunden-Takt angestrebt. Dies bedingt einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur. **Eine Schlüssel-massnahme sind direkte Verbindungen (Durchmesserlinien) zwischen den je drei Ästen in der Nordwestschweiz und in Südbaden sowie zum EuroAirport und ins Elsass.**

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

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

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

Strategie/ST
6, 8, 11

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

Gelösch: Schienenverkehr

Gelösch: Dies betrifft

Gelösch: 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 evtl. 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 Anbindung Erschliessung des EuroAirports an das Schienennetz notwendig.

Gelösch: , 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)

Gelösch: sowie zur Anbindung des EuroAirports an das Schienennetz notwendig.

Gelösch: S-Bahn: in Form eines Viertelstundentakts innerhalb der Agglomeration geplant; sie bedingen jedoch einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur (Entflechtungsbauwerke, Doppelspurabschnitte und Wendegleise).
Auf deutscher Seite wiederum soll nach dem Erfolg im Wiesental das S-Bahn-Angebot in den nächsten Jahren auf ...

Gelösch: Mit neuen S-Bahn-Haltestellen kann die Erschliessung bestehender oder neuer Quartiere ...

Gelösch: Ein Quantensprung

Gelösch: wäre

Gelösch: Regio-S-Bahn

Gelösch: bewirken würde.

Gelösch: Die Regio- S-Bahn mit einem Liniennetz, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in ...

Gelösch: in Form eines Viertelstundentakts innerhalb der Agglomeration geplant; sie bedingen jedoch einen umfangreichen Ausbau der Infrastruk ...

Gelösch: Auf deutscher Seite wiederum soll nach dem Erfolg im Wiesental das S-Bahn-Angebot in den nächsten Jahren auf die Strecken Freiburg ...

Gelöscht: Schienenverkehr

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die wichtigsten Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte im Inland und im europäischen Ausland sind in attraktiver Weise per Bahn erreichbar.
- B. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Zunahme des Schienengüterverkehrs im überregionalen Nord-Süd-Verkehr im Raum Basel zu keinen Einschränkungen im Personenfern- und -nahverkehr führt und dass der Schienengüterverkehr möglichst umwelt- und stadverträglich durch den Raum Basel geführt wird. Der Kanton vertritt diese Ziele in den nationalen und internationalen Gremien zum Personen- und Güterverkehr.
- C. Die Kapazitätsengpässe im regionalen Schienennetz sind zu beheben. Die Leistungsfähigkeit der Gleis- und Publikumsanlagen im Knoten Basel ist sicherzustellen, damit er künftig seine volle Funktion erfüllen kann.
- D. Unterirdische Infrastrukturanlagen (Herzstück) und weitere Nutzungen des Untergrunds (Grundwasser, Energiegewinnung, unterirdische Erdbenenertüchtigung von Gebäuden...) sind frühzeitig aufeinander abzustimmen. Ebenso ist die Koordination mit oberirdischen Nutzungen und Planungen sicherzustellen.
- E. Das Angebot im trinationalen 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. Damit das Angebot mit der steigenden Nachfrage mithalten kann, braucht es aufwändige Infrastrukturausbauten (Herzstück und Zulaufstrecken). Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete. Für die geplanten S-Bahn-Haltestellen ist nach Vorliegen der Ergebnisse zum Potenzial die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zu prüfen.
- F. Der Kanton setzt sich dafür ein, bestehende Güterumschlags- und Rangieranlagen der Eisenbahn bezüglich ihrer Fläche und Lage zu optimieren.

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Gelöscht: /-ANWEISUNGEN

Gelöscht: Regio-S-Bahn

Gelöscht: bald ein

Gelöscht: verkehr

Gelöscht: 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. ¶

Gelöscht: Regio-

Gelöscht: Die Infrastruktur wird erweitert, wenn es die Nachfrage erfordert und/oder die Netzwirkung verbessert werden kann.

Gelöscht: Schienenverkehr

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

Gelöscht: Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen

Gelöscht: Zwischenergebnis

Gelöscht: Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB

Gelöscht: Schienenanbindung an

Gelöscht: Riehen-Stettenfeld/

*nicht in Richtplankarte

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Ausbau Bahnhof Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Der Ostkopf des Bahnknotens Bahnhof Basel SBB stösst kapazitätsmässig an seine Grenzen. Für eine weitere Leistungssteigerung, insbesondere für die Verdichtung der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel, muss der S-Bahn-Verkehr vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden.

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

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

b) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)

Der östliche Zulauf zum Bahnhof Basel SBB stösst kapazitätsmässig an seine Grenzen. Um den Viertelstundentakt in Richtung Ergolzthal, den zweiten Schnellzug (RE) aus dem Laufenal und zwei Regionalzüge pro Stunde aus Deutschland einführen zu können, braucht es Ausbauten im Bahnhof Basel SBB. Für eine erste Etappe sind an der heutigen Güterverkehrsstrecke Frankreich – Schweiz zwei zusätzliche Perronkanten zusammen mit einem weiteren Gleis auf der Südseite unter Berücksichtigung von Massnahmen zur Störfallvorsorge vorgesehen. Ausserdem sind die Passerelle, speziell die Auf- und Abgänge, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Mit dem zu erwartenden Einsatz der Fernverkehrs-Doppelstocktriebwagen wird sich der Fahrgaststrom zusätzlich massieren und in Form von Staus vor den Aufgängen noch mehr akzentuieren. Hinzu kommt, dass die heutigen Perronbreiten die geltenden Anforderungen an Publikumsanlagen nur noch teilweise erfüllen.

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

c) Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots muss die Infrastruktur zwischen Muttenz und Basel ausgebaut werden. In Ergänzung zur 1. Etappe (s. Massnahme a) sollen auch in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB weitere Gleis-

bauwerke erstellt werden, um die Kapazitäten insgesamt zu erhöhen.

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

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

Dieses Vorhaben betrifft eine der wichtigsten transeuropäischen Bahnachsen (EU-Korridor 2 Rhein-Alpen, Rotterdam – Genua) und Zulaufstrecken für die Alpentunnel in der Schweiz. Es dient der Kapazitätserhöhung und der Entflechtung von Personen- und Güterverkehr.

Das Raumordnungsverfahren in Deutschland ist weitgehend abgeschlossen. Auf den meisten Abschnitten läuft das Planfeststellungsverfahren. Der Katzenbergtunnel (Abschnitt 9.1) ist seit Ende 2012 in Betrieb, und der folgende Abschnitt 9.2 (bis zur Landesgrenze) ist im Bau. Für den letzten, vollständig im Kanton Basel-Stadt gelegenen Vierspurausbau im Abschnitt 9.3 (Landesgrenze – Basel Bad. Bf.) laufen die Projektierung und seit Februar 2016 das Plangenehmigungsverfahren. Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Gateways Basel Nord, einem Ausbau und südliche Bahn-anbindung des bestehenden Umschlagbahnhofs Basel – Weil am Rhein sowie der vorgesehenen Verlagerung des Hafengebühls geboten (vgl. Objektblätter M 5.1 und M 6.1). Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

e) Verlegung DB-Güterstrecke Bad. Bhf. – Weil am Rhein

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

f) Bahnanbindung trimodaler Terminal

Der trimodale Terminal Basel Nord ist auf eine ausreichende Bahnanbindung (drei Zuführungsgleise) angewiesen, um seine Funktion erfüllen zu können. Dazu bedarf es einer Anbindung von Norden auf deutschem Boden und die Terminalgleise sind südlich an die DB-Güterstrecke in Richtung Bad. Bhf. anzubinden. Anliegen des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

g) Weiterentwicklung des Hafengebühls mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altrheinweg

Gelösch: Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB* und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen

Gelösch: CODE-24

Gelösch: 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 Ausbauschritt 2025 in der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI**) aufgeführt.

Gelösch: Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB

Gelösch: Speziell bei der Wieseuerung soll das für den Güterverkehr bestimmte 3. und 4. Gleis auf einem neuen Trasse führen. Hierzu wurde 2013 ein Wettbewerb durchgeführt.

Gelösch: Das Vorhaben unterliegt Schweizer Recht (Plangenehmigungsverfahren).

Gelösch: als auch die Schlussetappe für den bestehenden Umschlagbahnhof Basel – Weil am Rhein, für dessen südseitige Gleisanbindung zu berücksichtigen

Gelösch: 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. Eir...

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

h) Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad. Bhf. (Herzstück Basel)

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

Das Herzstück verläuft vom Bahnhof Basel SBB zuerst via Elsässerbahn, taucht westlich des Zollis ab und erreicht in einem Bogen via Schützenmatte die neue Tiefhaltestelle Basel Mitte. Die Strecke unterquert anschliessend den Rhein, erschliesst das Klybeck-Areal mit einer weiteren neuen Haltestelle (s. S.2.2 Massnahme d) Areal Klybeck) und erreicht von Norden her oberirdisch den Badischen Bahnhof.

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

Die im Rahmenplan der SBB (vgl. b: 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB) definierte Interessenlinie umfasst den 4-Gleisusbau der Elsässerbahn Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann inklusive den Ausbau des Westkopfs Bahnhof Basel SBB und eine S-

Bahn Haltestelle Morgartenring. Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie könnte erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, 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 Herzstück (Etappe Y-Ast) 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.

j) Elektrifizierung Basel Bad Bhf – Erzingen (Baden)

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

Die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke ist Voraussetzung für eine vollständige Integration der Strecke in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel sowie für bessere Verbindungen zwischen Nordwest- und Ostschweiz. Unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr sowie des Landes Baden-Württemberg suchen die Kantone Schaffhausen und Basel-Stadt sowie die Landkreise Lörrach und Waldshut eine Lösung für Angebotsverbesserungen und für die Finanzierung der hierfür erforderlichen Infrastruktur. In der Absichtserklärung zur Finanzierung der Elektrifizierung der Bahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D) vom März 2016 vereinbarten die beteiligten Partner die gemeinsame Finanzierung des Bauvorhabens. Das Vorhaben ist als Massnahme für den STEP Ausbauschritt 2030/35 vorgesehen.

k) Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental / Hochrhein)

Im Rahmen des Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg (s. Massnahme l) und der Elektrifizierung Basel Bad Bhf – Erzingen (s. Massnahme j) können sich im östlichen, niveaugleichen Einfahrbereich des Badischen Bahnhofs Abkreuzungskonflikte ergeben. Um diesen entgegenzuwirken ist ein derzeit ausser Betrieb stehendes Entflechtungsbauwerk auf der Höhe Allmendstrasse zu reaktivieren und ggf. den neuen Gegebenheiten anzupassen. Auch ist ein allfälliger neuer Doppelspurabschnitt zwischen Basel Bad. Bhf. und Riehen Niederholz erforderlich. Dies ist Gegenstand vertiefter Untersuchungen im Rahmen von STEP Ausbauschritt 2030/35 und der Knotenprüfung für den Badischen Bahnhof. Anliegen des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

Gelöscht: Schienenverkehr

Gelöscht: Regio-S-Bahn

Gelöscht: Variante

Gelöscht: Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrhein-Strecke Basel – Waldshut (– Erzingen)

Gelöscht: die Regio-

Gelöscht: und

Gelöscht: sowie

Gelöscht: Regio-S-Bahn Herzstück

Gelöscht: Variante

Gelöscht: dem

Gelöscht: Variante

Gelöscht: 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 verbinden und dadurch neue grenzüberschreitende Direktverbindungen (Durchmesserlinien) ermöglichen würde.¶

Gelöscht: dem Regio-S-Bahn

Gelöscht: Regio-

Gelösch: Schienenverkehr

l) Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg

Die Wiesentalstrecke ist abgesehen vom Abschnitt Lörrach Stetten – Haagen nur eingleisig. Für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach (gemäss dem künftigen Fahrplanangebot auf der 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.

Massnahmen liegt auf französischem Territorium. Die Anliegen des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

Gelösch: Wiesentalbahn

Gelösch: Regio-S-Bahn Haltestelle

Gelösch: Regio-

Gelösch: in der

Gelösch: (Neubau)

Gelösch: Schienenanbindung an

Gelösch: Der verbesserte ÖV-Anschluss des EuroAirports (EAP) ist ein wichtiges Vorhaben der trinationalen Region. Für einen Schienenanschluss spricht vor allem die Tatsache, dass EAP die Nachfrage im Passagierflugverkehr in den vergangenen Jahren spürbar angezogen. 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.¶

Gelösch: In einem nächsten Schritt soll d

Gelösch: Untersuchung

Gelösch: überprüft werden

Gelösch: unternehmen

Gelösch: und SBB Infrastruktur

Gelösch: 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 ...)

Gelösch: Regio-S-Bahn Haltestelle

Gelösch: Regio-

Gelösch: (Situation vergleichbar mit der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz).

m) Neubaustrecke EuroAirport (EAP)

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

o) S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude

Das Potenzial wurde im Jahre 2010 für folgende drei Standorte untersucht:

- a) auf der Eisenbahnbrücke,
- b) im Quartier 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. 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. Die Haltestelle wurde auch im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2030/35 auf die bauliche und betriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten/Nutzen-Analyse untersucht. Das Vorhaben weist ein gutes Nutzen/Kosten-Verhältnis auf. Die Haltestelle soll als Massnahme in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden (den Entscheid der eidg. Räte vorausgesetzt). Da der Standort dieser Haltestelle auf dem Areal des deutschen Schienennetzes (Bundeseisenbahnvermögen) liegt, ist für die Machbarkeitsuntersuchungen die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin (DB Netz AG) einzubeziehen. Anliegen des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

Der geplante Anschluss des EuroAirports führt die bestehenden S-Bahn-Züge auf der Strecke Mulhouse – Basel über den neuen Flughafenbahnhof. Wobei das Angebot zwischen EAP und Basel (inkl. TER-Züge) auf einen 10 Minutentakt verdichtet und Direktverbindungen über den Bahnhof Basel SBB hinaus nach Laufen und Liestal geplant sind. Neben der Bedienung des EuroAirports durch S-Bahnen ermöglicht der geplante Halt der TER200-Züge Strasbourg – Basel zudem rasche Direktverbindungen von Strasbourg, Sélestat, Colmar und Mulhouse zum EuroAirport. Auch ist die Durchbindung der TER200 als IR nach Zürich Gegenstand von Untersuchungen. Der Schienenanschluss ist vom Bund als grenzüberschreitendes Vorhaben für den STEP Ausbauschnitt 2030/35 zur Mitfinanzierung vorgesehen.

p) S-Bahn-Haltestelle Basel-Mitte

Die Tiefhaltestelle wird so ausgerichtet, dass sie einerseits die Universität, das Universitätsspital und den Tram-/Busknoten Schiffflände erschliesst und andererseits der Y-Ast Richtung Bahnhof St. Johann angeschlossen werden kann (s. Massnahme h). Die Haltestelle Mitte liegt unter dem Marktplatz. Ausgänge sind zur Schiffflände, zu Universität/Spital und zwischen Marktplatz und Barfüsserplatz vorgesehen.

n) Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis

Im Zusammenhang mit dem Infrastrukturprojekt Schienenanschluss des EuroAirports (s. Massnahme m) und der Neubaustrecke bis Basel St. Johann (s. Massnahme h) ergibt sich für den verdichteten S-Bahn-Verkehr ein Kapazitätsengpass von den Bahnhöfen Basel St. Johann bis Saint-Louis (F). Um diesem entgegenzuwirken, ist die derzeit 2-gleisige Strecke seitlich auf vier Spuren auszubauen. Ebenfalls ist eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs EuroAirport von zwei auf vier Gleise vorgesehen. Ein Teil der

q) S-Bahn-Haltestelle Klybeck

Die Tiefhaltestelle Klybeck beginnt im Bereich der Querung der Nordtangente und liegt in Nord-Süd-Richtung parallel zur Klybeckstrasse (s. Massnahme h). Ausgänge sind zu den Tramhaltestellen Dreirosenbrücke und Ciba vorgesehen. Im Einzugsbereich der Haltestelle liegen die Entwicklungsgebiete Klybeck und Hafen.

r) S-Bahn-Haltestelle Morgartenring

Die S-Bahn Haltestelle Morgartenring wird im Einschnitt der Strecke vom Bahnhof Basel SBB nach Saint-Louis – Mulhouse erstellt (s. Massnahmen i und m). Im Einzugsbereich der Haltestelle (innerhalb eines Umkreises von 1 km) be-

Gelöscht: Schienenverkehr

steht ein relativ hohes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Umsteigebeziehungen mit sehr kurzen Wegen wären zur Tramlinie 6 (Verbesserung der Anbindung von Allschwil an den Bahnhof **Basel SBB**) und zur Businglinie 36 möglich. Voraussetzung für eine **S-Bahn-Haltestelle Morgartenring** ist ein attraktives Angebot (Bedienung mindestens im 1/4h-Takt, Direktverbindungen in die Nordwestschweiz). Solange zwischen **Bahnhof Basel SBB** und **Basel St. Johann** nur zwei Gleise vorhanden sind, schränkt eine **S-Bahn-Haltestelle Morgartenring** die Streckenkapazität ein und ist daher kritisch. Im Hinblick auf eine allfällige Realisierung des Ypsilon-Asts des Herzstücks ist der Bau dieser Haltestelle aus Marktsicht (Bedienungshäufigkeit) neu zu prüfen. **Die Haltestelle wurde im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2030/35 auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten/Nutzen-Analyse untersucht. Die Aufnahme als Massnahme in den Ausbauschnitt 2030/35 ist in Prüfung. Die Anliegen des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.**

s) **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). **Für Lörrach hat eine neue Haltestelle Zentralklinikum oberste Priorität. Die Haltestelle Zollweg ist in der Priorität**

nachgestellt. Für die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle und die Entwicklung des Bahnhofsgebiets müssen neben der bautechnischen auch die fahrplantechnische Machbarkeit sowie die Kapazitäten noch geprüft werden (s. auch Massnahme I) Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg). Zudem braucht es die Zustimmung der Zoll- und Grenzpolizeibehörden sowie evtl. Anpassungen an den entsprechenden Staatsverträgen.

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

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

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

Gelöscht: Die definitive Lage (auf schweizerischem oder deutschem Territorium oder auf der Grenze) hängt von der künftigen Nutzung des Stettenfelds durch die Gemeinde Riehen ab.

Gelöscht: Regio-

Gelöscht: Regio-

Gelöscht: Regio-S-Bahn Haltestelle

Gelöscht: 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.¶

.....Abschnittswechsel (Nächste Seite).....

M1.2 Tram

Ausgangslage

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

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

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

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

Voraussichtlich im Herbst 2018 wird der Regierungsrat den Grossen Rat ein zweites Mal zum Stand der Umsetzung über den Ausbau des Tramstreckennetzes informieren. Zudem wird der Regierungsrat die Bedeutung der wichtigen Tramprojekte überprüfen und gegebenenfalls Anpassungen für die weiteren Planungsschritte vornehmen.

Zielsetzungen

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

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

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

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

Strategie/ST

6, 8, 11

Leitsätze

1, 40, 43, 44

Gelösch: Im damals gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft durchgeführten Projekt «Tramnetz Region Basel 2020» wurden deshalb

Gelösch: am Stadtrand

Gelösch: Um dieses Ziel erreichen und den

Gelösch: erhöhen zu können

Gelösch: , ist auch

Gelösch: Stücki

Gelösch: ermöglichen eine Auffächerung der Tramlinien und somit eine Entlastung der Innenstadttachse Barfüsserplatz – Schiffflände – Claraplatz von Tramverkehr. Durch eine geeignete Linienführung am Centralbahnplatz wird dort eine übersichtlichere und fussgängerfreundlichere Situation erzielt

Gelösch: Das Tramstreckennetz kann auch über den Zustand 2020 hinaus weiterentwickelt werden, ohne dass die Linienführung im Zentrum angepasst werden muss.¶

Gelösch: 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

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

Gelösch: 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

Gelösch: 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- ...

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Gelöscht: /-ANWEISUNGEN

Gelöscht: Streckenplan

Gelöscht: oder sollen

Gelöscht: ist

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo 3. Gen.
a	Tram Klybeck	Festsetzung	Ö1
b	Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	Zwischenergebnis	Ö2
c	Tram Claragraben	Festsetzung	Ö3
d	Tram Petersgraben	Festsetzung	Ö27Be
e	Tram 30 – Grossbasel	Zwischenergebnis	Ö23/Ö27/Ö35
f	Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)	Vororientierung	Ö23
g	Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)	Vororientierung	Ö29 / Ö37
h	Verlängerung Tram 11 nach Huningue	Vororientierung	Ö33
i	Tram Klybeck - Westquai	Vororientierung	AP4
j	Tram Dreispitz – St. Jakob	Vororientierung	Ö30
k	Tram Dreispitz	Vororientierung	Ö32
l	Tram Allschwil-Letten	Vororientierung	Ö36
m	Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West	Festsetzung	
n	ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann	Vororientierung	Ö25

- Gelöscht: Stücki
- Gelöscht: – Kleinhüningen
- Gelöscht: Zwischenergebnis
- Gelöscht: Roche
- Gelöscht: Vororientierung
- Gelöscht: verbindung
- Gelöscht: Zwischenergebnis
- Gelöscht: Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss
- Gelöscht: Vororientierung
- Gelöscht: Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring
- Gelöscht: tangenteKleinhüningen – Huningue
- Gelöscht: verbindung
- Gelöscht: (- Polyfeld Muttenz)
- Gelöscht: Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel
- Gelöscht: Zwischenergebnis
- Gelöscht: verlängerung
- Gelöscht: ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB
- Gelöscht: Tramverbindung (Margarethenstich)

Massnahmen/Details
zu den örtlichen Festlegungen

a) Tram Klybeck

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

b) Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse

Mit dem Tram Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse kann das Wettsteinquartier direkt an die beiden Bahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof angebunden werden. Die Neubaustrecke führt vom Wettsteinplatz über die Grenzacherstrasse und entlang der Schwarzwaldstrasse zum Badischen Bahnhof. Mit der neuen Streckenführung kann das heutige Arbeitsplatzgebiet Roche direkt ins Tramnetz angebunden werden. Ebenfalls wichtig ist die Erweiterung der trinationalen S-Bahninfrastruktur. Diese sieht konkret mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle Solitude ein zusätzlich wichtiges Verkehrsinfrastrukturprojekt in der Erschliessung des oberen Kleinbasel und des Entwicklungsschwerpunktes von Roche vor. Für eine sinnvolle Etappierung und mögliche Umsetzung sind die beiden wichtigen Infrastrukturprojekte im oberen Kleinbasel aufeinander abzustimmen, wobei die S-Bahn-Haltestelle zeitlich priorisiert wird (S1.1 Eisenbahn, o) S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude).

c) Tram Claragraben

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

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

d) Tram Petersgraben

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

e) Tram 30 – Grossbasel

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

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

f) Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)

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

Gelösch: Stücki

Gelösch: – Kleinhüningen

Gelösch: und dem Aeschenplatz) erreichbar. Diese neue Strecke ermöglicht auch Umleitungen zur Umfahrung des Innenstadtkerns im Falle von Störungen.

Gelösch: 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 die Voraussetzung für die künftige Tramlinie 30.

Gelösch: Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt –Auf der Lyss

Gelösch: Mit dem neuen Einkaufszentrum «Stücki» und weiteren Neubzw. 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.¶

Gelösch: Roche

Gelösch: Zur besseren Anbindung des Roche-Areals und des Wettstein-Quartiers an den öffentlichen Verkehr soll eine neue Tramstrecke

Gelösch: zur Roche und weiter über die

Gelösch: Claraplatz mit dem

Gelösch: 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.

Gelösch: strecke

Gelösch: – Riehenring

Gelösch: Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof via Spitäler und

Gelösch: , wird die Grossbasler Innenstadt von Tramverkehr entlastet und der Raum Kleinbasel Nord (Klybeck, Matthäus, Clara) besser und schneller mit dem Grossbasel (insbesondere mit dem

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

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

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

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

h) Verlängerung Tram 11 nach Huningue

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

i) Tram Klybeck – Westquai

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

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

j) Tram Dreispitz – St. Jakob

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

k) Tram Dreispitz

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

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

l) Tram Allschwil-Letten

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

Gelösch: 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.

Gelösch: offen und über bestehende Strecken eingeschränkt möglich (vgl. i und l).

Gelösch: (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.]

Gelösch: Kleinhüningen

Gelösch: (– Polyfeld Muttenz)

Gelösch: Eine neue Tramstrecke von der Tramhaltestelle Dreispitz im

Gelösch: später die Verlängerung der Strecke mit

Gelösch: zur Haltestelle St. Jakob ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten und stellt gleichzeitig eine

Gelösch: verbindung

Gelösch: Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport-, Event- und Erholungsraum St. Jakob an den Bahnhof SBB geschaffen werden.

Gelösch: im Bahnhofsgebiet

Gelösch: (Polyfeld)

Gelösch: Die Hafen- 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

Gelösch: und weiter zu prüfen; zu untersuchen ist dabei auch eine Nord

Gelösch: Der Dreispitz, der im Sinne einer Innenentwicklung wesentlich

Gelösch: besser ins

Gelösch: Gundeldingen

Gelösch: Im Bereich von Thiersteinallee bis zur Haltestelle Dr

Gelösch: Mit neuen Tramlinien in die dichtbesiedelten und nahen

Gelösch: k) Tramknoten Schützenhaus

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

m) Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West

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

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

n) ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann

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

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

Gelöscht: der Tramlinie 8

Gelöscht: Dieses Vorhaben ist mit dem Nationalstrassenvorhaben ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellert-dreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundelinger-Tunnel) koordiniert.

Gelöscht: Diese Tramstrecke kann später weiter verlängert werden.

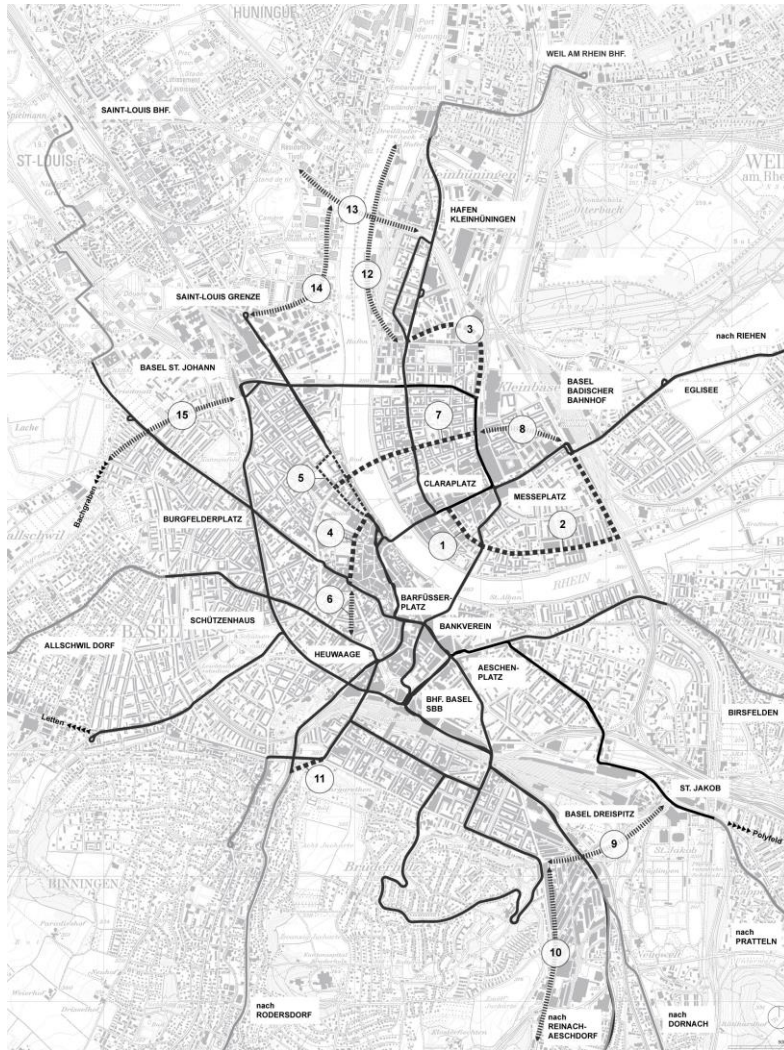
Gelöscht: Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt ¶
Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis ¶
Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel ¶
b2) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt ¶
Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz

Gelöscht: Tramverbindung ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof SBB (Margarethenstich)

Gelöscht: der Tramlinie 10

Gelöscht: (Linie 2)

Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes



- ■ ■ ■ Neue Tramstrecken
 - — — — — Eingleisige, neue Tramstrecke
 - ◀ ◀ ◀ ◀ ◀ Neue Tramstrecken als Korridor
 - — — — — Bestehende Tramstrecken
 - ▶ ▶ ▶ ▶ ▶ Neue Tramverlängerungen Kanton Basel-Landschaft
 - — — — — Bestehende Tramstrecken ausserhalb Kanton Basel-Stadt
- Schematische Darstellung der Tramstrecken

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ① Tram Claragraben ② Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse ③ Tram Klybeck ④ Tram Petersgraben (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel) ⑤ Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel) ⑥ Korridor Tram 30* – Grossbasel ⑦ Tram 30 – Kleinbasel / Johannerbrücke, Feldbergstrasse ⑧ Korridor Tram 30 – Kleinbasel / Rosental | <ul style="list-style-type: none"> ⑨ Korridor Tram Dreispitz – St. Jakob ⑩ Korridor Tram Dreispitz ⑪ Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West ⑫ Korridor Tram Klybeck – Westquai ⑬ Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke) ⑭ Korridor Tram Saint-Louis Grenze – Huningue Süd ⑮ Korridor Tram Bachgraben – St. Johann |
|--|---|

* Tram 30 als Gesamtstrecke setzt sich aus 4, 5, 6, 7 und 8 zusammen

M1.3 Car-Terminal

Ausgangslage

Der europäische Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Basel profitiert heute von einem Angebot von bis zu 200 Direktverbindungen pro Tag.

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

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

Zielsetzungen

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

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

Interessenskonflikte im dichtbesiedelten städtischen Raum gilt es zu berücksichtigen.

Strategie/ST

11

Leitsätze

40, 42, 43

Kommentar [RB1]: Neues Objektblatt

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Standorte mit geeigneten Voraussetzungen für Car-Terminals sollen möglichst optimal mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft werden. Zudem soll eine möglichst direkte Zufahrt von der Autobahn bestehen.

B. Für Haltestellen sind die notwendigen Infrastrukturen zu schaffen und bereit zu stellen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Amt für Mobilität ermittelt bis zum Jahr 2019 ein bis zwei geeignete Standorte für Car-Terminals und stimmt die Planung mit dem Bund, der Branche und anderen Organisationen ab.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

**MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN**

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

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

c) Car-Terminal Badischer Bahnhof
Ein Standort beim Badischen Bahnhof steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein.

d) Car-Terminal Wolf
Ein Standort beim Wolf steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein.

M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) M2.1 Nationalstrassen

Ausgangslage

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

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

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

Zielsetzungen

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

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

Strategie/ST

8, 11

Leitsätze

21, 40, 43, 45, 46

Gelöscht: und

Gelöscht: Transporte

Gelöscht: entsprechende

Gelöscht: nach

Gelöscht: Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen werden sich die teilweise bereits heute in Erscheinung tretenden Überlastungen verschärfen.

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Gelöscht: /-ANWEISUNGEN

Gelöscht: ist

Gelöscht: abzustimmen

Gelöscht: Der Ausbau erfolgt durch den Bund.

Gelöscht: b

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo 3. Gen.
a	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	Festsetzung	Ü33
b	Sanierung Osttangente	Festsetzung	Ü19
c	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof Basel SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	Zwischenergebnis	Ü39
d	Zubringer Bachgraben – Nordtangente	Zwischenergebnis	M13

Gelöscht: c) Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die Nationalstrasse N2 Festsetzung

Formatiert

Formatiert: Schriftart: Nicht Kursiv

Gelöscht: a1A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel, und Tieferlegung/Einhausung A2a2FestsetzungABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)Zwischenergebnis

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel

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

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

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

b) Sanierung Osttangente

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

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

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

d) Zubringer Bachgraben - Nordtangente

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

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

Mit dem zusätzlichen Wachstum wird die MIV-Nachfrage auf diesen Strecken nicht mehr verträglich abzuwickeln sein. Neben den wachsenden Emissionen und der sinkenden Erreichbarkeit würde auch die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV in Mitleidenschaft gezogen.

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

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

Gelösch: Im Bereich Wiesekreis 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.

Gelösch: Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel, und Tieferlegung/ Einhausung A

Gelösch: Die Linienführung erfolgt in Abstimmung mit der Überarbeitung des Rahmenplans SBB und in Koordination mit dem Kanton Basel-Landschaft.

Gelösch: c) Anschluss Rheinhausen 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 Wiesekreisensystem an die Nationalstrasse angebunden. Das Wiesekreisensystem 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 Wiesekreisensystem generieren. Mit dem Anschluss des Rheinhausen 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.

M2.2 Kantonsstrassen

Ausgangslage

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

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

Zielsetzungen

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

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

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

Strategie/ST

5, 8, 11

Leitsätze

21, 40, 43, 45, 46, 47

Gelöscht: ist gebaut

Gelöscht: bereits heute teils zu Spitzenstunden bestehende Schwachstellen

Gelöscht: Verkehrsorientierte

Gelöscht: dienen dem wirtschaftlichen Verkehr

Gelöscht: mit dem Aufkommen der publikumsintensiven Nutzungen (Einkaufszentren)

Planungsgrundsätze

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

Gelöscht: /-anweisung

Gelöscht: Hauptachsen

Gelöscht: im Bereich der siedlungsorientierten Strassen

Gelöscht: bzw. es ist ein gezielter Ausbau zu prüfen, um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern

Gelöscht: 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

Gelöscht: Verkehrslenkende Massnahmen sollen verstärkt geprüft und angewendet werden.

Gelöscht: Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wird für diesen Planungsperimeter gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft, Deutschland der Gemeinde Allschwil und Frankreich ein integrales Entwicklungskonzept (Siedlung, Verkehr und Landschaft) erarbeitet

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

*nicht in Richtplankarte

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen

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

b) Basel-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 unter anderem auch von den geplanten neuen Tramstrecken sowie den Entwicklungen im Gebiet Dreispitz abhängig. Der Baustart für den Viertelkreis ist im 2018. Für den Knoten Dreispitz liegt ein Vorprojekt und für den Knoten Münchensteiner-/Reinacherstrasse eine Vorstudie vor.

c) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen

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

d) Verbesserungsmassnahme Heuwaage – Binningerstrasse

Der Zoo plant auf der Heuwaage ein Grosseaquarium, das sogenannte «Ozeanium», mit dem rund eine halbe Million zusätzliche Besuchende pro Jahr erwartet werden. Dazu sind Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Diese bieten die Chance, das Verkehrssystem im Raum Heuwaage für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Durch die engen räumlichen Verhältnisse und Veränderungen in der Bebauung ist eine integrale Abstimmung mit den verkehrlichen Infrastrukturen angezeigt. Insbesondere optimiert die Massnahme das räumliche Nebeneinander von öffentlichem und privatem Strassenverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr.

e) Verbesserungsmassnahme Freiburgerstrasse

In der Freiburgerstrasse stehen von der Hochbergerstrasse bis zum Zoll Otterbach umfangreiche Erhaltungsarbeiten des Strassenkoffers und der Werkleitungen an. Die Stadt Basel möchte die Freiburgerstrasse bei dieser Gelegenheit auch funktional verbessern und gestalterisch aufwerten. Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zugunsten eines störungsfreien Busbetriebs sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

f) Verbesserungsmassnahme Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt

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

g) Verbesserungsmassnahme Aeschenplatz

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

h) Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen

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

i) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)

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

Gelösch: 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.

Gelösch: neben den zu planenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung des Quartiers Gundeldingen

Gelösch: gesamte Verkehrsnetz des

Gelösch: Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs insbesondere auf den Längsachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse steht dabei im Vordergrund. Es erfolgt

Gelösch: 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

Gelösch: ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig [Gundeldinger-Tunnel], Tramstrecke Margarethenstich,

Gelösch: Gundeldingertunnel

Gelösch: den Strassenverkehrmotorisierten Individualverkehr (MIV),

Gelösch: den öffentlichen Verkehr (ÖV)

Gelösch: 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.

Gelösch: neuen Siedlungsgebieten und

M3.1 Fussverkehr

Ausgangslage

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

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

Zielsetzungen

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

Um den Fussverkehr ausserhalb des Siedlungsgebietes zu fördern, sind die Zugänglichkeit und die Qualität des Wanderwegnetzes zu erhöhen, die Freizeitrouten verlässlich zu signalisieren und die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen zu erfüllen. Die Fussverkehrsinfrastruktur zeichnet sich allgemein durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

Strategie/ST

3, 5, 11

Leitsätze

16, 18, 19, 28, 39, 40, 41, 46

Gelöscht: als siedlungsgerechte, umweltschonende und raumsparendste Verkehrsart

Gelöscht: Das klare Ziel ist die Förderung des

Gelöscht: mittels Bereitstellung eines sicheren, attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie verkehrsberuhigter Wohnquartiere

Gelöscht: <Objekt> Innerorts ist der Fussverkehr vor allem für kurze Distanzen die schnellste Möglichkeit zur Ortsveränderung und oft ist er Zubringer zu Bahn, Bus und Tram.

Gelöscht: Ein erhöhter Fussverkehrsanteil entlastet den Verkehr auf Strasse und Schiene, wovon der Wirtschaftsverkehr profitiert. Zu Fuss gehen fördert zudem die Gesundheit.

Gelöscht: besteht eine umfassende Grundlage für die mittel- bis langfristige Sicherstellung angemessener Infrastruktur. Dieser

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet und ein Umsetzungsprogramm erstellt und ausgeführt.

Gelöscht: 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.

Gelöscht: Insbesondere Schulwege und Zugänge zu öffentlichen Bauten sowie zu Park- und Grünanlagen sind sicher zu gestalten.

Gelöscht: Fussgängerquerungen und -verbindungen sind sicher zu gestalten, insbesondere auch über und entlang von verkehrsorientierten Strassen.

Gelösch: Langsamverkehr

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

* nicht in Richtplankarte

Gelösch: a) Fussgängerzone und –
achsen in der Innenstadt
Festsetzung

Gelösch: Vororientierung

Gelösch: Dreispitz –

Gelösch: verbindung

Gelösch: St. Alban –
Wettstein (

Gelösch: Zwischenergebnis

Gelösch: weg

Gelösch: wege

Gelösch: Hafen
Kleinhüningen/

Gelösch: ¶
Vororientierungk) Fuss- und Velover-
bindung Friedrich Miescher-
Strasse – Theodor Herzl-
Strasse Festsetzung ¶
l) Fusswegverbindung Friedhofweg –
Kettenackerweg Vororientierung ¶
m) Fuss- und Veloverbindung bei
Schwarzwald-
brücke über den Rhein Vororientie-
rung ¶

Gelösch: Langsamverkehr

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

b) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

Neue Unterführung auf Höhe der Tramwendschleife beim Zoll Lörrach als Ersatz des aufgehobenen Bahnübergangs und zur Erschliessung der geplanten neuen S-Bahn-Haltestelle an der Grenze Riehen – Lörrach (Stettenfeld). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

c) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Dreiländereck in Basel und der Dreiländerbrücke in Weil-Friedlingen, als Fortsetzung der Verbindung entlang des Rheins und zur Unterstützung der Entwicklung im Hafengebiet. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

d) Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»

Neue Fuss- und Veloverbindung über das Gleisfeld auf Höhe Wolfgottesacker zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke und Erschliessung der Entwicklungsgebiete Dreispitz Nord, Walkeweg und Wolf. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

e) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

f) Fuss- und Velobrücke «Zollbrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachlettenquartier zur Schliessung einer Netzlücke zwischen Basel-West und dem Bahnhof Basel SBB. Die Massnahme ist auf die Bahnplanungen im Knoten Basel abzustimmen (Ausbau Elsässerbahn und Herzstück S-Bahn Basel). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

g) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Areal Wolf und dem Quartier St. Alban. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf sowie der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» abzustimmen.

h) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

i) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung durch das nördliche Dreispitzareal zwischen Gundeldingerquartier und Wolfgottesacker zur Anbindung der geplanten Brücke «Güterbahnhof Wolf» und der ÖV-Haltestelle Dreispitz sowie zur Erschliessung des Areals.

j) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbögen)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen der Haltestelle Dreispitz und dem Entwicklungsgebiet Dreispitz Süd bzw. Münchenstein entlang der ehemaligen Gütergleise zur Anbindung der ÖV-Haltestelle Dreispitz und zur Erschliessung des südlichen Dreispitzareals. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

k) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Hexenweglein und St. Jakob. Sie dient der sicheren Verbindung zwischen Bhf. SBB und St. Jakob abseits der verkehrsorientierten St. Jakobs-Strasse sowie der Anbindung des Areals Güterbahnhof Wolf. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf (s. S2.2 Massnahme g) abzustimmen.

l) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Quartier Klybeck und dem Rheinufer über die heutige Hafenbahn zur verbesserten Zugänglichkeit des Rheins und Anbindung des Entwicklungsgebiets Klybeckinsel an das Quartier. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn zu koordinieren (s. M1.1 Massnahme g). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Gelösch: ¶
d) Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)¶
Neue Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins im Zusammenhang mit der Verlegung des Rheinhafens St. Johann.¶

Gelösch: Sichere und direkte Verbindung

Gelösch: zwischen dem Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen

Gelösch: Sie verbessert

Gelösch: Rankhof, Bäumlhof, Landauer und Hömli

Gelösch: in Koordination

Gelösch: in Abwägung

Gelösch: 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.

Gelösch: /St.Jakob sowie zwischen

Gelösch: bzw. der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz).

Gelösch: 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)

Gelösch:). Erstellung einer durchgehenden Fuss- und Veloverkehrssache durch das gesamte Dreispitzareal

Gelösch: sowie mit dem Umsteigeknoten

Gelösch: vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein/Friedlingen und Huningue

Gelösch: , ist mit dieser abzustimmen

Gelösch: des Bahnhofs SBB

Gelösch: im Fussweg- und Veloroutennetz. Die Brücke liegt zwischen ...

Gelösch: Direkte Verbindung à Niveau von der Inselstrasse zur ...

Gelösch: Sie dient der einfachen

Gelösch: Langsamverkehr

m) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse
Neue Fussverbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang der Bahngleise zur Lückenschliessung mittels Öffnung des Freizeitgartenareals. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

n) Fussverbindung Bahnhof St. Johann – Im Wasenboden (Gleisquerung)

Neue Fussverbindung über die Gleise zwischen Bahnhof St. Johann und Im Wasenboden zur Schliessung einer Netzlücke und Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs St. Johann aus Richtung Universitäre Psychiatrische Kliniken (UPK). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

o) Fusswegverbindung Milchsuppe (UPK – Burgfelderstrasse)

Neue Fussverbindung entlang der geplanten Bebauung «Sonnenfänger» zwischen UPK und Burgfelderstrasse als Zugang zu den Freizeitgartenarealen auf französischem Boden und zur Erschliessung des Areals «Burgfelderstrasse Nord».

p) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB

Neue Gleisfeldquerung für den Fussverkehr im westlichen Bereich des Bahnhofs Basel SBB zur besseren Erschliessung der Perrons und zur direkten Anbindung des Gundelingerquartiers an die Innenstadt. Sie ist mit den Vorhaben im Bahnknoten zu koordinieren bzw. vom Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB abhängig.

q) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud

Neue Brücke für den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr zwischen Kleinhüningen und Huningue Sud zur Schliessung einer sehr grossen Netzlücke zwischen der Dreirosenbrücke und Dreiländerbrücke und zur direkten Verbindung der Entwicklungsgebiete des 3Lands beidseits

des Rheins. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschiffahrt sind zu berücksichtigen.

r) Wanderweganbindung Parc des Carrières Nord (Zoll Burgfelden – Langhagweg)

Neue Wanderwegverbindung zwischen Zoll Burgfelden und dem Langhagweg. Direkter Zugang ab der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof zum Korridor Richtung Landschaftspark Parc des Carrières. Die Verbindung läuft entlang des Freizeitgartenareals in Kombination mit der geplanten Massnahme der Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareal Lacheweg. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren.

s) Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd (Bachgraben – Rue de Bâle)

Neue Wanderwegverbindung zwischen Bachgraben und Landesgrenze nach Frankreich. Direkter Zugang ab der Bushaltestelle Bachgraben zum Korridor Richtung Landschaftspark Parc des Carrières. Die Verbindung läuft in der Verlängerung des Badwegleins durch das Freizeitgartenareal Basel West zur Rue de Bâle in Kombination mit der geplanten Massnahme der Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren und mit einem allfälligen Zubringer Bachgraben – Nordtangente abzustimmen.

t) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bhf. (Süd)

Neuer Zugang östlich der Gleise zur verbesserten Erschliessung des Bahnhofs aus dem südöstlichen Hirzbrunnenquartier mit Claraspital.

u) Verbesserte Zugänglichkeit Bahnhof St. Johann

Verbesserte Zugänglichkeit der Perrons mit direktem Anschluss vom Vogesenplatz her mit möglicher Fortsetzung Richtung UPK.

Gelösch: Verbindung entlang des Rheins; dient der besseren Anbindung der Kleinbasler Fusswege und Velorouten an das Dreiländereck (siehe Projekt Fuss- und Velo brücke Dreiländereck). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Gelösch: im Fussnetz als direkte Fortsetzung der Hirzbrunnen-Promenade. Die Massnahme bedingt eine

Gelösch: ¶
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.

p) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbeanal/Mühleleichen ¶

Sichere und direkte Verbindung abseits der Lörracherstrasse über die Grenze in Schul- und Einkaufsgebiet von Lörrach.

Gelösch: (Massnahme M1.1/d) und mit der Studie neue Perronerschliessung abzustimmen.

Gelösch: 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).

Gelöscht: Langsamverkehr

M3.2 Veloverkehr

Ausgangslage

Das Velo hat als umweltschonendes, gesundheitsförderndes, kostengünstiges, flexibles, leises und raumsparendes Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und stadtgerechte Mobilität in Basel-Stadt. Innerorts ist das Velo für viele Wege das schnellste Verkehrsmittel und dient oft als Zubringer zu Bahn, Bus und Tram. Zudem entlastet ein hoher Veloverkehrsanteil das stark belastete Strassennetz, wovon auch der Wirtschaftsverkehr sowie der öffentliche Verkehr profitieren.

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

Zielsetzungen

Der Veloverkehr soll konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs beitragen. Um den Veloverkehr zu fördern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Durchlässigkeit des Strassennetzes zu verbessern. Dies beinhaltet auch verkehrsberuhigte Wohnquartiere.

Zudem trägt die Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze zur Förderung bei. Die Veloverkehrsinfrastruktur zeichnet sich allgemein durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

Strategie/ST

3, 5, 11

Leitsätze

16, 18, 19, 28, 40, 41, 46

Gelöscht: als siedlungsgerechte, umweltschonende und raumsparende Verkehrsart

Gelöscht: Das klare Ziel ist die Förderung des

Gelöscht: mittels rascher Vervollständigung des

Gelöscht: Velorouten netzes – unterschieden in ein Basis- und ein Pendler-routennetz –,

Gelöscht: sowie

Gelöscht: 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.

Gelöscht: und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit

Gelöscht: besteht eine umfassende Grundlage für die mittel- bis langfristige Sicherstellung angemessener Veloinfrastruktur.

Gelöscht: Dieser

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher und das bestehende Veloroutennetz ist an die Bedürfnisse der Benutzenden anzupassen.
- B. Wichtige Ziele sind aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden auf durchgehenden und direkten Routen erreichbar.
- C. Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen abgedeckt.
- D. Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.
- E. Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt.
- F. Die Schaffung von quantitativ ausreichenden sowie qualitativ guten und sicheren Abstellplätzen ist in der ganzen Stadt zu fördern.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Teilrichtplan Velo wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet und das Umsetzungsprogramm ausgeführt.

Gelöscht: 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.

Gelöscht: , Kantonen und Ländern

Gelöscht: Das Veloroutennetz deckt die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen im Veloverkehr ab.

Gelöscht: Zielgruppen

Gelöscht: Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.

Gelöscht: 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.

Gelöscht: G. Betriebliche und Unterhaltsmassnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Veloinfrastruktur. ¶

Gelöscht: H. . Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen. ¶

Gelöscht: Langsamverkehr

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung
b)	Arealquerung klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung
c)	Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)	Festsetzung
d)	Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Festsetzung
e)	Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»	Vororientierung
f)	Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung
g)	Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»	Festsetzung
h)	Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue des Bâle)	Festsetzung
i)	Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung
j)	Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
k)	Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis
l)	Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)	Vororientierung
m)	Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis
n)	Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung
o)	Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung
p)	Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung
q)	Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung
r)	Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden - Freizeitgartenareal Lacheweg	Festsetzung
s)	Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung
t)	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleich	Festsetzung
u)	Rheinbrücke Hafen – Huningue Süd	Zwischenergebnis
v)	Veloverbindung Bhf. St. Johann – Saint-Louis	Vororientierung
w)	Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg	Vororientierung
x1)	Velostation Badischer Bahnhof	Festsetzung
x2)	Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	Zwischenergebnis
x3)	Velostation West am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung
x4)	Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB*	Vororientierung
x5)	Velostationen Innenstadt*	Vororientierung
nicht in Richtplankarte		

Gelöscht: Vororientierung

Gelöscht: Dreispitz –

Gelöscht: verbindung

Gelöscht: St. Alban – Wettstein (

Gelöscht: Zwischenergebnis

Gelöscht: Festsetzung

Gelöscht: Festsetzung

Gelöscht: Hafen -
Kleinhüningen/

Gelöscht: Festsetzung

Gelöscht: West

Gelöscht: Zwischenergebnis

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Gelöscht: ¶
c) Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park - Huningue (Rheinpromenade) Festsetzung¶

Gelöscht: Langsamverkehr

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

b) Arealquerung Klybeck West (Mauerstrasse – Uferstrasse)

Neue Veloverbindung Ost-West, die auch das städtische Fusswegnetz ergänzt. Direkte und sichere Verbindung zwischen Mauerstrasse und Uferstrasse. Zur Anbindung des Quartiers an das Rheinufer und zur Erschliessung des Areals Klybeck. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

c) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

Neue Unterführung auf Höhe der Tramwendschlaufe beim Zoll Lörrach als Ersatz des aufgehobenen Bahnübergangs und zur Erschliessung der geplanten neuen S-Bahn-Haltestelle an der Grenze Riehen – Lörrach (Stettenfeld). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Dreiländereck in Basel und der Dreiländerbrücke in Weil-Friedlingen als Fortsetzung der Verbindung entlang des Rheins und zur Unterstützung der Entwicklung im Hafengebiet. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

e) Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»

Neue Fuss- und Veloverbindung über das Gleisfeld auf Höhe Wolfgottesacker zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke und Erschliessung der Entwicklungsgebiete Dreispitz Nord, Walkweg und Wolf. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

g) Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gund-

deldinger- und dem Bachlettenquartier zur Schliessung einer Netzlücke zwischen Basel-West und dem Bahnhof Basel SBB. Die Massnahme ist auf die Bahnplanungen im Knoten Basel abzustimmen (Ausbau Elsässerbahn und Herzstück S-Bahn Basel). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

h) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue des Bâle)

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegnetzes zwischen Belforterstrasse und Grenze in der Verlängerung des Badwegleins durch das Freizeitgartenareal Basel West zur Erschliessung sowohl der Freizeitgartenareale Lacheweg/Reibertweg als auch des Landschaftsparks Parc des Carrières ab der Bushaltestelle Bachgraben. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren und mit einem allfälligen Zubringer Bachgraben – Nordtangente abzustimmen.

i) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Areal Wolf und dem Quartier St. Alban. Lückenschluss im Fussweg- und Veloroutennetz als Verlängerung der Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“. Er dient der sicheren Verbindung zwischen dem Gundeldinger Quartier bzw. Dreispitz und den Quartieren St. Alban/Gellert. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf sowie der Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“ abzustimmen.

j) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

k) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung durch das nördliche Dreispitzareal zwischen Gundeldinger Quartier und Wolfgottesacker zur Anbindung der geplanten Brücke «Güterbahnhof Wolf» und der ÖV-Haltestelle Dreispitz sowie zur Erschliessung des Areals.

l) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen der Haltestelle Dreispitz und dem Entwicklungsgebiet Dreispitz Süd bzw. Münchenstein entlang der ehemaligen Gütergleise zur Anbindung der ÖV-Haltestelle Dreispitz und zur Erschlies-

Gelöscht: dient der Verbesserung der Verbindung

Gelöscht: Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Gelöscht: mit dem allfälligen Ausbau der Elsässerbahn Bahnhof SBB – St. Johann abzustimmen

Gelöscht: Sinnvolle Fortsetzung der Verbindung vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein/Friedlingen und Huningue mit einer Überbrückung der Hafeneinfahrt.

Gelöscht: Sichere und direkte V

Gelöscht: Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Gelöscht: Dreispitz –

Gelöscht: des Bahnhofs SBB

Gelöscht: im Bereich der Entwicklungsgebiete Dreispitz und Güterbahnhof Wolf zur

Gelöscht: im Veloroutennetz.

Gelöscht: St. Alban – Wettstein (

Gelöscht: /St. Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz) und der Wien-Strasse.

sung des südlichen Dreispitzareals. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

m) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes zwischen dem Burgfelderhof und Burgfelderstrasse.

n) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Hexenweglein und St. Jakob. Direkte Verbindung als Verlängerung des Fuss- und Velowegs vom Bahnhof Basel SBB entlang der Bahngleise über Postpassage und Peter Merian Weg. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

o) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Quartier Klybeck und dem Rheinufer über die heutige Hafenbahn zur verbesserten Zugänglichkeit des Rheins und Anbindung des Entwicklungsgebiets Klybeckinsel an das Quartier. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn zu koordinieren (s. M1.1 Massnahme g)). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

p) Fuss- und Veloverbindung Lysebüchel

Neue Veloverbindungen Nord-Süd durch das Lysebüchel-Areal sowie Ergänzungen des städtischen Fusswegenetzes. Direkte Verbindung ab Lothringerstrasse bzw. Saint-Louis-Strasse auf der Achse Lysebüchelstrasse bis zur Schlachthofstrasse. Sie erhöht die Durchlässigkeit im Gebiet VoltaNord. Sie dient auch der Erschliessung des Areals und seiner guten Anbindung an den ÖV. Die Massnahme ist mit der Areal-Entwicklung (Bebauungsplan «VoltaNord» im Bereich Lysebüchelstrasse, Elsässerstrasse, Gleisanlage) zu koordinieren.

q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus

Neue Fuss- und Veloverbindung vom Areal Wolf zum Zeughaus. Direkte Verbindung zwischen geplanter neuer Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob und der Basisroute in der Zeughausstrasse. Die Massnahme ist mit der genannten Verbindung sowie der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

r) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden - Freizeitgardenareale Reibertweg/Lacheweg

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes zwischen der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof und dem Lacheweg als direkte Verbindung zum Zu-

gang des Freizeitgardenareals Lacheweg. Sie erschliesst sowohl die Freizeitgardenareale Lacheweg/Reibertweg als auch den Landschaftspark Parc des Carrières mit dem ÖV ab der Tramhaltestelle Burgfelderhof. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgardenareale zu koordinieren.

s) Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes über das Gleisfeld zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke zur Verbesserung der Quersituation für den Fuss- und Veloverkehr sowie zur besseren Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Verbindung ist mit den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur und städtebaulichen Entwicklungen um den Bahnhof Basel SBB (Nautentor u.w.) zu koordinieren.

t) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleich

Sichere und direkte Verbindung abseits der Lörracherstrasse über die Grenze in das Schul- und Einkaufsgebiet von Lörrach.

u) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud

Neue Brücke für den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr zwischen Kleinhüningen und Huningue Sud zur Schliessung einer sehr grossen Netzlücke zwischen der Dreirosenbrücke und der Dreiländerbrücke und zur direkten Verbindung der Entwicklungsgebiete des 3Lands beidseits des Rheins. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschiffahrt sind zu berücksichtigen.

v) Veloverbindung Bhf. St. Johann – Saint-Louis

Neue Verbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Saint-Louis. Direkte Pendleroute Nord – Süd als Fortsetzung der Pendleroute Entenweidstrasse über den Bhf. St. Johann zur Grenze von Saint-Louis. Die Verbindung verläuft entlang der Bahngleise und westlich der Baufelder im Gebiet VoltaNord.

w) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg

Neue Verbindung zwischen dem Dreispitz Nord und dem Walkeweg. Schliessung einer Netzlücke und Verbindung der Entwicklungsareale Dreispitz Nord und Walkeweg. Die Basisroute verbindet das Gundeldinger Quartier via neue Fuss- und Veloachse durch das Areal Dreispitz Nord und durch das Areal Walkeweg mit dem St. Jakob.

x1) Velostation Badischer Bahnhof

Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bahnhof wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

Gelöscht: c) Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)¶

Neue Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins im Zusammenhang mit der Verlegung des Rheinhafens St. Johann.

Gelöscht: Neue direkte Verbindung entlang Friedmatt zwischen Burgfelderstrasse und Friedrich Miescher-Strasse. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Gelöscht: West

Gelöscht: Massnahme

Gelöscht: Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB (Massnahme M1.1/d) und mit der Studie neue Perronerschlussung abzustimmen.

Gelöscht: Riehen/

Gelöscht: Hafen Kleinhüningen/

Gelöscht: Diese Massnahme steht in Abhängigkeit der Anpassung an den Infrastrukturen der Hafenbahn.

Gelöscht: 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.

Gelöscht: f) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt¶

Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Schwarzwaldallee – Brombacherstrasse zur internen Quartiererschliessung.¶

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.¶

Gelöscht: j) Veloverbindung Lange Erlen¶

Neue Verbindung vom Eingang des Tierparks (Erlenparkweg) bis vor den Wiesendamm, dann entlang des Wiesendammes Richtung Riehen.¶

Gelöscht: Langsamverkehr

x2) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Südseite des Bahnhofs wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

x3) Velostation West am Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Nordwestseite des Bahnhofs wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

x4) Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Ostseite des Bahnhofs wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

x5) Velostationen, Innenstadt

Mit Velostationen in den möglichen Bereichen Heuwaage, Aeschenplatz, Petersplatz, Barfüsserplatz/Theater, Marktplatz/Schiffände und Claraplatz werden einerseits Komfort und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt. Andererseits werden stadtgesterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Veloabstellplätzen im Strassenraum geschaffen. Die möglichen Standorte decken sämtliche Innenstadt-Zufahrten ab und sollen wo sinnvoll auch mit künftigen Haltestellenzugängen zum geplanten Herzstück der S-Bahn Basel koordiniert werden.

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Gelöscht: als auch

Gelöscht: Einzelanlagen

Gelöscht: Regio

Gelöscht: SBB im Bereich der alten Postpasserelle

M4 Luftverkehr

M4.1 EuroAirport (EAP)

Ausgangslage

Ein funktionsfähiger Flughafen hat für Basel und die ganze trinationale Region Nordwestschweiz/Oberelsass/Südbaden grosse wirtschaftliche Bedeutung.

In seinen heutigen Dimensionen und mit einem Heimmarkt von rund zwei 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.

Zielsetzungen

Der EAP als einer der drei Landesflughäfen der Schweiz ist für die trinationale Region von hoher wirtschaftlicher Bedeutung und ist insbesondere im Europaverkehr konkurrenzfähig. 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.

Die Entwicklung des EAP muss in Zusammenarbeit und Partnerschaft mit allen Trägern des Flughafens (Frankreich, Schweiz, Kanton Basel-Landschaft) erfolgen.

Für das Stadtgebiet ergeben sich raumplanerische Fragen im Zusammenhang mit der Lage von An- und Abflugrouten, die direkte Landungen von resp. Starts nach Süden vorsehen. Den Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz ist möglichst gut Rechnung zu tragen.

Strategie/ST

8, 11

Leitsätze

1, 21, 40, 42, 48

Gelöscht: Grundsätzliche Bedeutung des EuroAirports

Gelöscht: soll ein intakter, gut funktionierender und

Gelöscht: wirtschaftlich stabiler Flughafen für die

Gelöscht:

Gelöscht: TriRhena sein, der

Gelöscht: ist

Gelöscht: Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung des EuroAirports

Gelöscht: Koordination

Gelöscht: Räumliche Konflikte

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. 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).
- B. Stadtentwicklungs- / Siedlungsplanung sind mit der Entwicklungsplanung des EuroAirports abzustimmen.
- C. Bei der Umsetzung der Nutzungsplanung sind die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) für die Landesflughäfen zu berücksichtigen.
- D. Die Anbindung des EuroAirports an den Schienenverkehr wird unterstützt und aktiv vorangetrieben.

Gelöscht: /-ANWEISUNGEN

M5 Schifffahrt M5.1 Hafenanlagen

Ausgangslage

Über die Schweizerischen Rheinhäfen besteht mit dem umweltfreundlichen **Transportmittel** Schiff der einzige Schweizer Wasseranschluss zur globalen Hochseeschifffahrt. Der Rhein ist die meistbefahrene Wasserstrasse Europas und ein wichtiger Verkehrsträger für den Aussenhandel der Schweiz.

Die Schweizerischen Rheinhäfen stellen mit einem Anteil von 25% den wichtigsten Umschlagplatz des Landes für Container dar. Mengenmässig gehen rund 70% der Güterimporte, welche in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen werden, an Destinationen ausserhalb der Nordwestschweiz. Analoges gilt für die Exporte. Somit ist der Güterumschlag in den Rheinhäfen von nationaler Bedeutung.

Die Häfen bilden eine wichtige Plattform im kombinierten Verkehr zwischen Wasser, Schiene und Strasse. Rund zwei Drittel der Güter ab und zu den Rheinhäfen werden mit der Bahn transportiert. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels wird die Einbettung der Binnenschifffahrt in den europäischen kombinierten Verkehr gestärkt und eine kostengünstige Verlagerung von Strassentransporten auf Schiene und Wasser begünstigt.

Zielsetzungen

Die Rheinhäfen als intakte, gut funktionierende und wirtschaftlich stabile **Infrastruktur** sollen unter Einbezug der Nachbarhäfen in ihrer Funktion gestärkt werden. Als Grundlage gilt der Staatsvertrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Hafenzusammenlegung. Ziel ist die Schaffung eines trimodalen Terminals mit hoher Leistungsfähigkeit und Effektivität bei der Anbindung aller drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Strasse.

Im Bereich des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes wird ein neues Hafenbecken realisiert, welches einen direkten Wasseranschluss an den trimodalen Containerterminal Basel Nord ermöglicht (s. M6.1 Güterverkehrslogistik). Die Erweiterung des Hafens unterstützt die Verlagerungspolitik des Bundes, den Gütertransport vermehrt über Schiene und Wasser abzuwickeln. Die Anliegen des Umwelt- und Naturschutzes müssen bei der Planung, Erstellung und dem Betrieb von Hafenanlagen berücksichtigt werden.

Das Vorhaben auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof ist Teil der Hafenentwicklung, die die Grundlage für die nachfolgende Stadtentwicklung am Rheinufer darstellt. Das dortige, der Hafenwirtschaft dienende Gebiet soll unter Berücksichtigung der Anforderungen des Hafens in einen neuen Stadtteil transformiert werden (s. S2.2 Arbeiten und Wohnen sowie A2 3Land). So wird es möglich Wohnraum, Wirtschaftsflächen sowie zusätzliche Freiräume zu schaffen.

Strategie/ST

3, 7, 8, 11

Leitsätze

1, 21, 40, 49, 50

Gelösch: : Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe

Gelösch: : Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe

Gelösch: Grundsätzliche Bedeutung der Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe (Güterschifffahrt)

Gelösch: Häfen

Gelösch: für die Region TriRhena

Gelösch: ¶ Transformation Hafengebiet

Gelösch: 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

Gelösch: mit einem neuen Hafenbecken im Bereich des Badischen Rangierbahnhofes zu realisieren, ist der Hafenbahnbetrieb zu reorganisieren und ist die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen auszubauen.

Gelösch: Bei der Planung haben die erforderlichen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes zu erfolgen.

Gelösch: , in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Hafenbetreiber – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel –

Gelösch: 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)].

Gelösch: eine wesentliche Grundlage dafür, dass bisher wenig intensiv genutzte Flächen entlang des Rheins anders genutzt werden können

Gelösch: rheinstossende

Gelösch: der Voraussetzung

Gelösch: eines nachhaltig effizienten Betriebs langfristig

Gelösch: Nationale und internationale Bedeutung¶ Der Umschlag der funktionsfähigen Schweizerischen Rheinhäfen dient r(...

Formatiert: Schriftart: Fett

Gelösch: Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung der Güterschifffahrt¶

Gelösch: Wichtige berührte Interessen¶

Gelöscht: : Rheinhäfen als Güterverkehrs-drehscheibe

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern, zu entwickeln und bei allen Planungen zu berücksichtigen.
- B. Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen.
- C. Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen F und D wird unterstützt.
- D. Die Funktionalitäten des Hafenbahnhofs im Hafen Kleinhüningen sind langfristig sicherzustellen und weiterzuentwickeln, so dass die Gütertransporte ab den Rheinhäfen in die Schweiz zu einem hohen Anteil auf der Schiene erfolgen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Kanton setzt sich mit den Planungspartnern dafür ein, dass das zur Realisierung des Hafenbeckens 3 nötige Areal bis Ende 2020 erworben werden kann.

Gelöscht: /-ANWEISUNGEN

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a	Erweiterung Hafenanlage mit Hafenbecken 3	Festsetzung

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Hafenbecken 3

Auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs wird das Hafenbecken 3 erstellt. Mit diesem Hafenbecken wird der Anschluss des Terminals Basel Nord zum Rhein für die Binnenschifffahrt und damit die Trimodalität ermöglicht. Das neue Hafenbecken wird an das bestehende Hafenbecken 2 angeschlossen und führt unter der A2-Grenzbrücke zum Terminal.

Das Neubauprojekt tangiert wertvolle Naturschutzflächen, die im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden in der Liste der „nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung“ (Objekt Nr. 232 „Badischer Bahnhof“), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 369 + 371 Alter Badischer Rangierbahnhof, südlich und nördlich Neuhausstrasse) sowie im aktuellen Richtplan (siehe NL3.1. Naturschutzobjekt NBa02 Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof) erfasst sind. Ferner handelt es sich hierbei um eine wichtige, länderübergreifende Biotopverbundachse. Die Eingriffsvoraussetzungen sowie die erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive der rechtlichen Sicherung sind abzustimmen.

M6 Güterverkehr

M6.1 Umschlagsanlagen

Ausgangslage

Der Umschlag von Gütern zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Strasse, Wasser, Luft) hat in der Region Basel einen hohen Stellenwert: Einerseits zur Versorgung von Stadt und Region selbst (lokales / regionales Niveau), andererseits aufgrund der verkehrlichen Lage und der Wirtschaftsstruktur der Region auf überregionalem, nationalem und internationalem Niveau.

Die Logistik ist aufgrund der weiter zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine Wachstumsbranche, und die Region Basel bildet das Tor für den Gütertransport in und aus der Schweiz. Gemäss dem Konzept des Bundes für den Gütertransport auf der Schiene steigt der Bedarf an zusätzlichen Umschlagskapazitäten.

In Basel gibt es zwei Standorte mit bedeutenden Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr. Dies ist zum einen der Basler Hafen mit den Hafenbecken 1 und 2 und zum anderen der Güterbahnhof Wolf. Die Umschlagsanlagen in Basel unterstützen die Bemühungen des Bundes, den Gütertransport auf Schiene und Wasser zu fördern (vgl. Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, 2017).

Zielsetzungen

Flächen für den Güterumschlag mit überkantonaler Bedeutung sowie für die städtische Versorgung mit Gütern, gilt es zu optimieren und zu sichern. Eine optimale Anbindung der Umschlagsanlagen an die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Strasse ist anzustreben. Hierbei gilt, dass der Güterverkehr auf der Schiene und dem Wasser gegenüber der Strasse priorisiert wird.

Zunehmendem Flächenbedarf bei Umschlagsanlagen muss durch die Nutzung von Optimierungs- und Konzentrationspotenzialen bei Arealen der Güterlogistik begegnet werden. Logistikkonzentrationen an wenigen Standorten liegen sowohl im Interesse der Logistikunternehmen, die Effizienzgewinne machen können, als auch in jenem des Kantons, da sie durch Freisetzung von Flächen neue Chancen für die Stadtentwicklung eröffnen.

Da sich das Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs als einzigen Ort innerhalb der Schweiz für eine trimodale Vernetzung der Verkehrsträger Bahn, Strasse und Schifffahrt sehr gut eignet, werden dort die Logistikfunktionen für den kombinierten Verkehr mit dem neuen trimodalen KV-Terminals Basel-Nord im Sinne eines Gateways mit nationaler Dimension unter Berücksichtigung der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel geschaffen.

Die Anliegen des Umwelt- und Naturschutzes müssen bei der Planung, Erstellung und dem Betrieb von Umschlagsanlagen berücksichtigt werden. Ebenso gilt es Anliegen der Störfallvorsorge zu beachten (s. Objektblatt S1.8 Störfallvorsorge). Bezüglich der Wohnlichkeit der Quartiere ist es notwendig, den Durchgangsverkehr zu reduzieren.

Strategie/ST

3, 7, 11

Leitsätze

12, 21, 22, 40, 45, 48, 49, 50, 51

Formatiert

Gelöscht: Güterverkehrslogistik

Gelöscht: Im Bereich der Güterlogistik zeichnen sich Tendenzen zur Konzentration von Standorten auf regionaler Ebene ab.

Gelöscht: Mit

Gelöscht: ist zu rechnen ihm

Gelöscht: der

Gelöscht: Da die internationale Wasserstrasse Rhein in Basel endet, findet der Umschlag Wasserstrasse – Schiene/Strasse zur übrigen Schweiz und im alpenquerenden Transitverkehr hier statt;

Gelöscht: Logistikanlagen

Gelöscht: Kleinhüningen

Gelöscht: Bundes

Gelöscht: störungsfreie

Gelöscht: zur Verlagerung des Alpen-transitverkehrs.

Gelöscht: (Lkw)

Gelöscht: sind

Gelöscht: Standortvoraussetzungen für neue

Gelöscht: im Sinne eines

Gelöscht: – unter Berücksichtigung Berücksichtigung der

Gelöscht: n

Gelöscht: – zu schaffen

Gelöscht: So sind im Gebiet Dreispitz Veränderungen zu erwarten, indem die bestehende, dominierende Logistikknutzung 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.

Gelöscht: Güterverkehrslogistik

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton schafft in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr die Standortvoraussetzungen für Logistikknutzungen.
- B. Der Kanton etabliert eine enge Zusammenarbeit mit den Vertragspartnern des deutsch-schweizerischen Staatsvertrags zur deutschen Eisenbahn in Basel, um die Güterverkehrsvorhaben auf dem Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs zu koordinieren.
- C. Zur Verkehrsverlagerung unterstützt der Kanton die Umsetzung eines trimodalen Terminals (Bahn, Wasser, Strasse) im Basler Norden.
- D. Die Nutzungsverträglichkeit der Logistik mit dem Umfeld ist frühzeitig abzusichern.
- E. Eine effiziente Raumnutzung ist anzustreben und die Vernetzung der Verkehrsträger ist zu optimieren.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

.....Koordinationsstand

a) Trimodaler Terminal Basel Nord

.....Festsetzung

b) Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf-Nord)

..... Zwischenergebnis

Gelöscht: a) Hafenlogistikareal im Raum ¶ Kleinhüningen (L^H) Zwischenergebnis ¶ b

Gelöscht: Hafen- und Güterlogistikareal

Gelöscht: auf dem ehemaligen Badischen ¶ Rangierbahnhof (L^H, L^T, L^{HB})

Gelöscht: Zwischenergebnis

Gelöscht: 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 Logistikknutzungen zu schaffen; dabei ist d

Gelöscht: Umfeld

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Trimodaler Terminal Basel Nord

Die im Kanton Basel-Stadt liegenden Teile des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs, die zurzeit grösstenteils brachliegen wodurch sich national wertvolle Naturwerte entwickelt haben und unter anderem einer provisorisch erweiterten Zollanlage (PEZA) im Sinne einer Zwischen-nutzung dienen, sollen zukünftig im Gesamtausbau als Logistikareal, insbesondere mit einem trimodalen Containerterminal Schiff-Bahn-Strasse und einem neuen Hafenbecken (s. M5.1) genutzt werden. Zudem soll der Standort für die von der Stadtentwicklung angestrebte Verlagerung des Hafenbahnhofs dienen. Hierbei sind der Ausbau der Bahnschiene Rheintal sowie die Anliegen des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Ein trimodales Containerterminal ist an den Standort aufgrund der Anforderungen der Verkehrsträger mit dem Ziel einer grösstmöglichen Bündelung und Verlagerung der Verkehre auf die Schiene in der Schweiz gebunden. Aufgrund von nautischen Einschränkungen sowie Nutzungs- verträglichkeiten und raumplanerischer Sicherung mit Anschluss ans Bahnnetz ist ein anderer Standort nicht möglich. Nur mit einem in der Schweiz liegenden Terminal können die verkehrspolitischen Steuerungsmechanismen greifen, um die gesetzten Verlagerungsziele zu erreichen. Darüber hinaus ist das trimodale Terminal für die Versorgungssicherheit der Schweiz durch die Schaffung einer redundanten Verkehrsträgeranbindung (Binnenschiff und Bahnkorridor) von hoher Bedeutung. Die schweizerische Eidgenossenschaft wird das trimodale Terminal massgeblich mitfinanzieren.

Die Grossprojekte auf dem ehemaligen Badischen Bahnhof sind komplex und bedürfen einer sorgfältigen gegenseitigen Abstimmung. Der Kanton hat seine Absichten mit den Schweizerischen Rheinhäfen, den SBB und der Betreiber- gesellschaft des Terminals abgestimmt. Er leitet die Verhandlungen mit Deutschland und der Deutschen Bahn.

Das Terminal ermöglicht primär die Bündelung der internationalen Import-Export-Verkehre der Verkehrsträger Rhein und Schiene, um sie im nationalen Transport zu einem hohen Anteil auf der Schiene (50%) zu befördern. Darüber

hinaus kann der Terminal als Umladepattform für Transits- erundungen auf dem Rhein-Alpen-Korridor via Lötschberg- und Gotthardachse dienen.

Die Planungspartner stimmen ihre Planungen für Terminal, Hafenbecken und Hafenbahnhof unter Berücksichtigung der Naturschutzanliegen auf die Kompatibilität mit dem Gesamtausbau ab. In einer Absichtserklärung wurden entsprechende Interessenslinien vereinbart. Eine Umsetzung kann in mehreren Etappen erfolgen.

Das Neubauprojekt tangiert wertvolle Naturschutzflächen, die im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden in der Liste der „nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung“ (Objekt Nr. 232 „Badischer Bahnhof“), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 359+362+363+ 369 + 371 Alter Badischer Rangierbahnhof, südlich und nördlich Neuhausstrasse) sowie im aktuellen Richtplan (siehe NL3.1. Naturschutzobjekt NBA02 Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof) erfasst sind. Ferner handelt es sich hierbei um eine wichtige, länderübergreifende Biotopver- bundachse. Die Eingriffsvoraussetzungen sowie die erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmass- nahmen inklusive der rechtlichen Sicherung sind abzu- stimmen.

b) Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf-Nord)

Der Güterbahnhof Wolf wird zurzeit ausschliesslich bahn- betrieblich genutzt. Die Flächen für Logistik werden insge- samt flächenmässig optimiert, so dass das Quartier zukünf- tig neben den Logistiktutzungen auch Raum für Büros, Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen bieten soll (s. auch S2.1 Schwerpunkte Arbeiten). Anliegen des Natur- schutzes und der Störfallvorsorge gilt es zu berücksichti- gen.

Der Standort Wolf eignet sich aufgrund der Bahnanbindung und der Zentrumsnähe gut für den Umschlag von Waren von Güterwaggons oder Lastwagen des Fernverkehrs auf stadtgerechte Fahrzeuge zur Weiterverteilung im Stadtge- biet. Eine Verlagerung der Funktionen auf andere Standor- te würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr Lkw- Verkehr bei reduziertem Schienenverkehr führen. Somit ist es notwendig, die City-Logistik-Funktion am Standort Wolf zu erhalten und zukunftsgerichtet weiterzuentwickeln.

Gelöscht: 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 Transformations- schritte von der Hafen- in Richtung Stadtentwicklung bereitgestellt werden können; den notwendigen, möglichst flächenoptimierten Ausbauten der Kläranlage (s. VE2.1 Abwasserablei- tung, Abwasserreinigung) ist Rechnung zu tragen.

Gelöscht: Hafen- und Güterlogistikareal auf dem Ba- dischen Rangierbahnhof (L

Gelöscht: H, L^T und L^{HB}

Gelöscht: Hinweis zum Terminal Basel Norderfüllt mehrere Funktionen, die bezüglich ihrer Flächenansprüche noch abzustimmen sind. In erster Linie die regionale Feinverteilung der Nordwest- schweiz sowie die Bündelung von Quell- und Zieldestinationen der links- und rechtsrheinischen Bahnachsen/der Rheinschiffahrt mit den Quell- und Zieldestinationen via Lötschberg- und Gotthardachse zur Südschweiz und nach Norditalien.

Gelöscht: sind verpflichtet

Gelöscht: der zurzeit

Gelöscht: auszurichten

Gelöscht: dazu werden e

Gelöscht: Abgrenzungsperrimeter

Gelöscht: der einzelnen Planungen vereinbart.

Gelöscht: (L^T «Terminal Basel Nord»: trimodaler «Umschlagsbahnhof» für den kombinierten Verkehr)

Gelöscht: Ansprüche

Gelöscht: aus Gründen von staatsver- traglichen, politischen, betrieblichen und technischen Gründen sowie auf- grund der Flächenverfügbarkeit an den Standort auf dem Badischen Rangier- bahnhof gebunden.

Gelöscht: E ist für die Versorgungssi- cherheit der Schweiz von hoher Bedeu- tung. Das gesetzte Verlagerungsziel kann nur mit einem in den schweizeri- schen Bahnbetrieb eingebundenen Terminal erzielt werden

Gelöscht: sowie Nutzungsverträglich- keiten und raumplanerischer Sicherung mit Anschluss ans Bahnnetz ist ein anderer Standort nicht möglich. Die schweizerische Eidgenossenschaft w ...

VE1.2 Energie

Ausgangslage

Mit dem kantonalen Energiegesetz verfügt der Kanton über ein gutes Instrument, die nachhaltige Energieversorgung mit Förderprogrammen positiv zu beeinflussen. Trotz dieser Bemühungen steigt der Energiekonsum als Folge zunehmender Wohnkomfort- und Mobilitätsansprüche weiterhin an, weshalb die Versorgungskapazitäten laufend ausgebaut werden müssen. Um diesem Trend entgegenzusteuern, sind Rahmenbedingungen und Anreize zur Verbesserung der Energieeffizienz vorzugeben.

Der Bund hat die Baubewilligungspflicht für Solaranlagen im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) deutlich gelockert. Für Solaranlagen auf Kulturdenkmälern von kantonaler oder nationaler Bedeutung wurde die Baubewilligungspflicht jedoch beibehalten (Art. 18a Abs. 3 RPG). Die im basel-städtischen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingetragenen Denkmäler umfassen die vom Bund als Kulturdenkmäler bezeichneten Bauten und Anlagen.

Zielsetzungen

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.

Strategie/ST

–

Leitsätze

50, 57, 58

Gelöscht: ¶
Verminderung des Energieverbrauchs durch
Steigerung der Energieeffizienz¶

Gelöscht: n

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit; der Energieverbrauch ist u.a. durch Effizienzverbesserungen zu senken.
- B. Der Kanton prüft den Ausbau, die Verdichtung und Modernisierung (Temperaturabsenkung) des Fernwärmenetzes sowie Anlagenkonzepte für die vermehrte Nutzung der überschüssigen Wärme im Sommer.
- C. Der Kanton prüft die Förderung
- von innovativen Massnahmen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie (u.a. den Bau von Wärmekraftkopplungen, Sonnenenergie-, Biogas- und Windkraftanlagen sowie Biomassekraftwerke und Energiespeichersysteme);
 - wärmetechnischer Sanierungen von Altbauten;
 - einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Wärmedämmung bei Neubauten durch einen Bonus bei der Ausnutzungsziffer;
 - fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungsplänen (mindestens Orientierung an den Zielen der «2000-Watt-Gesellschaft»);
 - einer Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude;
 - der periodischen Optimierung des Energiegesetzes nach dem Stand der Technik und mit Blick zumindest auf die Ziele der «2000-Watt-Gesellschaft».
- D. Solaranlagen auf Bauten und Anlagen, die im kantonalen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingetragen sind, bedürfen stets einer Baubewilligung.

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 Verbrauchenden mit Warmwasser und Heizenergie zu versorgen. Saisonal werden darum ein Holzkraftwerk und ein Gaskombikraftwerk zugeschaltet, um zusätzlich nachhaltig Fernwärme zu produzieren. Eine weitere Wärmekraftkopplung ging 2012 in Betrieb. Zur Deckung des Spitzenbedarfs werden zusätzlich erdgasbeheizte 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.

Gelöscht: /-ANWEISUNGEN

Gelöscht: r

Gelöscht: wird

Gelöscht: gehen

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.

Gelöscht: ;

Gelöscht: e

UMSCHLAGSBILD

Foto
Planungsamt Basel-Stadt

© 2018

**Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (BVD)
Städtebau & Architektur, Planungsamt**

Planungskommission

Martin Sandtner, (Vorsitz), BVD Planungsamt

Vera Feldges, BVD Rechtsabteilung

Susanne Fischer, BVD Planungsamt, Raumentwicklung

Bernhard Frey Jäggi, JSD Verkehr

Marco Greiner, PD Staatskanzlei

Alain Groff, BVD Amt für Mobilität

Stephan Hug, ED Zentrale Dienste

Simon Kettner, BVD Amt für Mobilität

Ueli Mauch, Gemeinde Bettingen, Gemeinderat

Sebastian Olloz, Gemeinde Riehen, Ortsplanung

Lukas Ott, PD Kantons- und Stadtentwicklung

Barbara Rentsch, FD Immobilien Basel-Stadt

Paul Svoboda, WSU Amt für Umwelt und Energie

Emanuel Trueb, BVD Stadtgärtnerei

Michael Tschäni, GD Planungskoordination

Claus Wepler, WSU Generalsekretariat

Projektleitung und Redaktion

Bettina Rahuel, BVD Planungsamt, Raumentwicklung

Gestaltungskonzept

Porto Libro, Beat Roth, Basel

Druck

BVD intern

Bezug

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

Rittergasse 4, 4001 Basel

Telefon +41 (0)61 267 92 25

E-Mail: planungsamt@bs.ch

www.planungsamt.bs.ch



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