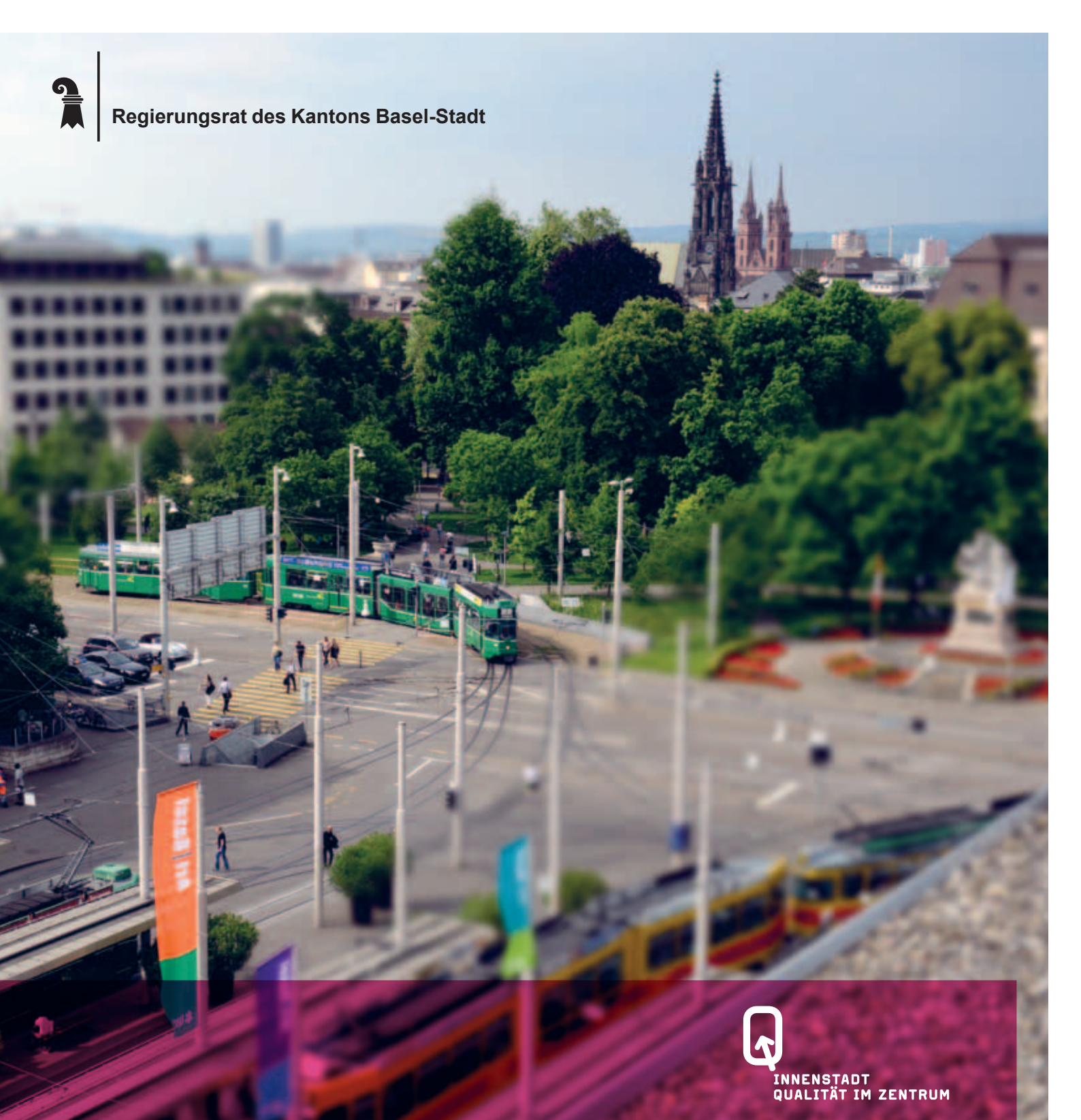




Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



INNENSTADT  
QUALITÄT IM ZENTRUM

# ENTWICKLUNGSRICHTPLAN INNENSTADT

Vom Regierungsrat erlassen

Januar 2015



# Inhalt

<b>E</b>	<b>Einleitung</b> .....	3
E1	Zweck des Entwicklungsrichtplans Innenstadt .....	4
E2	Inhalt des Entwicklungsrichtplans .....	5
E3	Form des Entwicklungsrichtplans .....	6
E4	Verbindlichkeit des Entwicklungsrichtplans .....	7
E5	Stand der Koordination .....	8
E6	Änderungen des Entwicklungsrichtplans .....	8
E7	Zusammenarbeit .....	9
E8	Kriterien für die Beurteilung von Nutzungen .....	9
E9	Mitwirkung zum Entwicklungsrichtplan .....	10
E10	Mitwirkung in der Umsetzungsphase .....	10
E11	Finanzierung .....	11
E12	Monitoring und Controlling .....	11
<b>A</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	13
A1	Perimeter der Innenstadt .....	14
A2	Übersicht über den Prozess «Innenstadt – Qualität im Zentrum» .....	16
A3	Ergebnisse der Mitwirkung .....	17
A4	Nutzerstudie Innenstadt .....	19
A5	Querbezüge .....	20
<b>S</b>	<b>Strategie</b> .....	25
S1	Strategieteil Nutzung .....	26
S2	Strategieteil Gestaltung .....	30
S3	Strategieteil Verkehr .....	33
<b>K</b>	<b>Konzept</b> .....	37
K1	Konzeptteil Nutzung .....	38
K2	Konzeptteil Gestaltung .....	50
K3	Konzeptteil Verkehr .....	58
K4	Synthese: Grundzüge der räumlichen Entwicklung .....	62
	<b>Objektblätter</b>	
GB	Grossbasel .....	67
KB	Kleinbasel .....	105
<b>AN</b>	<b>Anhang</b> .....	131
AN1	Verwendete Abkürzungen .....	132
AN2	Rechtsgrundlagen .....	133
AN3	Verwendete Dokumente .....	134



# EINLEITUNG

E1	Zweck des Entwicklungsrichtplans Innenstadt	4
E2	Inhalt des Entwicklungsrichtplans	5
E3	Form des Entwicklungsrichtplans	6
E4	Verbindlichkeit des Entwicklungsrichtplans	7
E5	Stand der Koordination	8
E6	Änderungen des Entwicklungsrichtplans	8
E7	Zusammenarbeit	9
E8	Kriterien für die Beurteilung von Nutzungen	9
E9	Mitwirkung zum Entwicklungsrichtplan	10
E10	Mitwirkung in der Umsetzungsphase	10
E11	Finanzierung	11
E12	Monitoring und Controlling	11



## E1 Zweck des Entwicklungsrichtplans Innenstadt

In keinem Gebiet innerhalb des Kantons Basel-Stadt treffen auf engstem Raum so viele gesellschaftliche und wirtschaftliche Funktionen und Bedürfnisse aufeinander wie in der Basler Innenstadt. Sie bildet den Kern städtischen Lebens, dient als sozialer Treffpunkt und als Erlebnis- und Freizeitraum, bietet hochwertigen Wohnraum, beheimatet zahlreiche Arbeitsplätze, ist Anziehungs- und Orientierungspunkt für Touristen und trägt nicht zuletzt zentrale Versorgungsfunktionen.

Damit ist die Innenstadt auch Schauplatz sich teilweise widersprechender Erwartungen. Die unterschiedlichen Blickwinkel, Bedürfnisse und Vorstellungen von Verwaltung und Interessenorganisationen führen immer wieder zu Blockaden und hemmen eine zukunftsgerichtete Entwicklung der Innenstadt. Der Regierungsrat hat auf diese Situation reagiert und das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» ins Leben gerufen.

In einem ersten Schritt wurde in einem Mitwirkungsverfahren gemeinsam mit der Bevölkerung und dem Gewerbe die zukünftige Entwicklung der Innenstadt mithilfe von Wunschbildern, Zielen und Handlungsfeldern skizziert. In einem zweiten Schritt wurden die Themen Nutzung, Gestaltung und Verkehr vertieft. Der nun vorliegende Entwicklungsrichtplan Innenstadt fasst die wichtigsten Inhalte und Entscheide in diesen Bereichen zusammen und bildet eine Gesamtsicht der räumlichen Entwicklung der Innenstadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren ab.

Richtpläne zeigen in der Regel, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgabe zu erfüllen (Art. 8 RPG). Dieser Mindestinhalt setzt voraus, dass die Behörden für die Erstellung ihrer Richtpläne in den Grundzügen bestimmen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll (Art. 6 RPG).

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt beschreibt die erwünschte räumliche Entwicklung der Basler Innenstadt. Er hat den Status eines kommunalen Teilrichtplans, da er sich mit dem Teilgebiet der Basler Innenstadt befasst. Er konkretisiert die bestehenden kantonalen Planungsinstrumente im Perimeter der Innenstadt und koordiniert die auf engstem Raum konzentrierten Bedürfnisse und komplexen Zusammenhänge. Die Vorschriften über den kantonalen Richtplan gelten für weitere Richtpläne und somit für den vorliegenden Entwicklungsrichtplan Innenstadt sinngemäss (§78 BPV).

Die Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung der Basler Innenstadt sind im Entwicklungsrichtplan in Form von strategischen Aussagen mit behördenverbindlichen Entscheiden (→ S Strategie) und erläuterten Konzeptteilen (→ K Konzept) dargelegt. Die Objektblätter konkretisieren diese Aussagen für den jeweiligen Ort mit Planungsgrundsätzen und Planungsanweisungen und geben Auskunft darüber, wie sich die angestrebte Entwicklung konkret an diesem Ort auswirken wird (→ Objektblätter).

Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Entwicklungsrichtplans. Der Entwicklungsrichtplan wird in anschliessenden Verfahren und Projekten konkretisiert und umgesetzt.

## E2 Inhalt des Entwicklungsrichtplans

Die inhaltlichen Grundpfeiler des Entwicklungsrichtplans Innenstadt bilden die 3 Bausteine Nutzung, Gestaltung und Verkehr.

### Innenstadt – Qualität im Zentrum 3 zentrale Bausteine



Die Entwicklung der Innenstadt steht nicht still. Aus diesem Grund existieren unterschiedlich weit fortgeschrittene Grundlagen, Konzepte und Entscheide für die 3 Themen.

- Der Baustein Nutzung wurde im Rahmen des Entwicklungsrichtplans Innenstadt neu erarbeitet.
- Der Baustein Gestaltung wurde zeitgleich in einem Teilprojekt «Gestaltungskonzept Innenstadt» erarbeitet und als separates Planungshandbuch veröffentlicht.
- Der Baustein Verkehr wurde vorgängig in einem Teilprojekt «Verkehrskonzept Innenstadt» entwickelt und im Januar 2011 vom Grossen Rat genehmigt.

## E3 Form des Entwicklungsrichtplans

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

E	<b>EINLEITUNG</b>	Überblick über Zweck, Form, Inhalt, Funktion und Verbindlichkeit
A	<b>AUSGANGSLAGE</b>	Überblick über Ergebnisse der Mitwirkung und Querbezüge zu für die räumliche Entwicklung der Innenstadt relevanten Vorhaben
S	<b>STRATEGIE</b> → <b>Strategische Entscheide</b>	Essenz der Richtplanaussagen Zusammenfassung der Ziele des Regierungsrats betreffend die angestrebte Entwicklung der Innenstadt
K	<b>KONZEPT</b>	Räumliche Verortung der strategischen Entscheide in der Innenstadt Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung
	<b>OBJEKTBLÄTTER</b> → <b>Planungsgrundsätze</b> → <b>Planungsanweisungen</b> → <b>Örtliche Festlegungen</b>	Zusammenzug der raumrelevanten Aussagen, geordnet nach: GB Grossbasel KB Kleinbasel
AN	<b>ANHANG</b>	Weitere Materialien
	<b>RICHTPLANKARTE</b> → <b>Richtplanaussagen</b>	Richtplan-Gesamtkarte



## E4 Verbindlichkeit des Entwicklungsrichtplans

Mit der regierungsrätlichen Genehmigung ist der Entwicklungsrichtplan Innenstadt für alle Behörden mit raumwirksamen Aufgaben verbindlich. Für Private und für die Wirtschaft ist der Entwicklungsrichtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die räumlichen Absichten und Interessen der Behörden; er beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

Für die Behörden verbindlich sind folgende Beschlussinhalte des Entwicklungsrichtplans:

- die Richtplanaussagen in der Richtplan-Gesamtkarte, die die verbindlichen Aussagen des Entwicklungsrichtplans in ihrem räumlichen Zusammenhang darstellen, und
- die **farbig markierten Abschnitte** in den Richtplanteilen:

### STRATEGIE (S)

→ **Strategische Entscheide**

### OBJEKTBLÄTTER

→ **Planungsgrundsätze**

→ **Planungsanweisungen**

→ **Örtliche Festsetzungen**

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

## E5 Stand der Koordination

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt berücksichtigt den unterschiedlichen Stand der Planung. Die heutige Situation stellt die Ausgangslage dar; diese umfasst die vorhandenen oder in Ausführung befindlichen Bauten und Anlagen. Sie berücksichtigt die rechtskräftigen Planungen des Kantons.

Die Richtplanvorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien eingeteilt:

### FESTSETZUNGEN

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

Voraussetzung:

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

### ZWISCHENERGEBNISSE

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

Voraussetzung:

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

### VORORIENTIERUNGEN

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

Voraussetzung:

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

Behördenverbindliche Beschlussfassungen ohne ausdrückliche Erwähnung des Koordinationsstandes gelten im Entwicklungsrichtplan als Festsetzung.

## E6 Änderungen des Entwicklungsrichtplans

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt wird hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten als ein strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument des Regierungsrates eingesetzt. Gerade im Bereich Nutzung des öffentlichen Raums entstehen in kurzer Zeit neue Entwicklungen und Bedürfnisse. Aus diesem Grund muss der Entwicklungsrichtplan anpassungsfähig sein. Alle durch ihn gebundenen Behörden können jederzeit die Überprüfung oder die Änderung des Entwicklungsrichtplans verlangen. Auch Private können beim Regierungsrat den Antrag stellen, den Entwicklungsrichtplan zu überprüfen. Neue Vorhaben sind der zuständigen Fachstelle im Bau- und Verkehrsdepartement (Städtebau und Architektur – Planungsamt, Raumentwicklung) zu melden. Das Bau- und Verkehrsdepartement entscheidet über die Relevanz für den Entwicklungsrichtplan und schlägt dem Regierungsrat das Vorgehen vor. Der Regierungsrat entscheidet.

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

### ÜBERARBEITUNG DES RICHTPLANS

Richtpläne werden in der Regel alle 10 Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet (= Gesamtrevision). Dies ist der Fall, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, wenn sich neue Aufgaben stellen oder wenn eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

### ANPASSUNG DES RICHTPLANS

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

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

### FORTSCHREIBEN/NACHFÜHREN DES RICHTPLANS

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

## E7 Zusammenarbeit

Hauptziel des Entwicklungsrichtplans ist die Koordination der raumrelevanten Tätigkeiten in der Innenstadt. Zu diesem Zweck fördert er die verwaltungsinterne interdepartementale Zusammenarbeit.

Es liegt in der Natur der Richtplanung, dass Ziele sich widersprechen können. In diesem Fall wird durch die Behörden eine Interessenabwägung gemäss Art. 3 RPV durchgeführt. Der Interessenkonflikt wird benannt, die betroffenen Interessen ermittelt und beurteilt, insbesondere auf die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung.

## E8 Kriterien für die Beurteilung von Nutzungen

Die Definition des verträglichen Masses und die Formulierung von Kriterien zur Beurteilung von Nutzungen erfolgen nicht im Entwicklungsrichtplan Innenstadt, sondern in den nachfolgenden Instrumenten, Gesetzen und im Rahmen der Umgestaltungsprojekte. Teilweise sind auch bereits Grundlagen zur Beurteilung vorhanden (Bespielungspläne). Wo diese Instrumente und Grundlagen noch nicht vorhanden sind, wird wenn nötig ein Mitwirkungsverfahren stattfinden, um einen Kompromiss zu erarbeiten und die gewünschte Diskussion zu führen.

## E9 Mitwirkung zum Entwicklungsrichtplan

Gemäss Art. 4 Abs. 2 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Die Mitwirkung des Gesamtprojekts «Innenstadt – Qualität im Zentrum» dient als wichtige Grundlage für den Entwicklungsrichtplan Innenstadt. Die von den Mitwirkenden formulierten Wunschbilder und Handlungsfelder wurden sofern möglich im Entwicklungsrichtplan berücksichtigt.

Der Entwicklungsrichtplan wurde zudem gemäss §74 Abs. 2 BPV in ein öffentliches Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren gegeben. Die dabei eingehenden Anregungen wurden anschliessend geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt.

## E10 Mitwirkung in der Umsetzungsphase

Die für die Umsetzung des Entwicklungsrichtplans Innenstadt wichtigen Interessen und Anliegen der betroffenen Akteure (Anwohner, Nutzer, weitere Involvierte) werden in den nachfolgenden Verfahren aufgenommen. Im Rahmen der Erarbeitung der nachfolgenden Instrumente und Projekte (insbesondere Gestaltungsprojekte) wird die Partizipation/Mitwirkung der jeweils betroffenen Akteure gemäss den gesetzlichen Anforderungen gewährleistet sein. Das Verfahren der Erarbeitung des Entwicklungsrichtplans Innenstadt ist kein Ersatz für die Mitwirkung.

## E11 Finanzierung

Aus dem Entwicklungsrichtplan Innenstadt resultieren keine direkten Kosten, allenfalls aufgrund einer Empfehlung ein Konzept auszuarbeiten oder eine Studie durchzuführen. Die entsprechenden Aufwendungen werden via ordentliches Budget finanziert.

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

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

## E12 Monitoring und Controlling

Der Erfolg des Entwicklungsrichtplans Innenstadt wird periodisch überprüft. Ein Monitoring und Controlling findet im Rahmen des Gesamtprojekts «Innenstadt – Qualität im Zentrum» statt.



# AUSGANGSLAGE

<b>A1</b>	<b>Perimeter der Innenstadt</b> .....	14
<b>A2</b>	<b>Übersicht über den Prozess</b> <b>«Innenstadt – Qualität im Zentrum»</b> .....	16
A 2.1	2009 – 2010: Mitwirkungsprozess zur Zukunft der Basler Innenstadt .....	16
A 2.2	2011 – 2013: Umsetzung in Teilprojekten .....	16
<b>A3</b>	<b>Ergebnisse der Mitwirkung</b> .....	17
A 3.1	Wunschbild Nutzung des Raumes .....	17
A 3.2	Wunschbild Einkaufen und Gastronomie .....	18
A 3.3	Wunschbild Mobilität .....	18
<b>A4</b>	<b>Nutzerstudie Innenstadt</b> .....	19
<b>A5</b>	<b>Querbezüge</b> .....	20
A 5.1	Kantonaler Richtplan .....	20
A 5.2	Konzept zur Steigerung der Lebensqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum .....	20
A 5.3	Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums (NöRG) .....	20
A 5.4	Wohnraumförderungsgesetz (WRFG) und Wohnraumentwicklungsstrategie .....	21
A 5.5	Neue Gewässerschutzbestimmungen (GSchG und GSchV) .....	21
A 5.6	Teilrichtplan Velo .....	21
A 5.7	Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege .....	22
A 5.8	Tramnetz 2020 .....	22
A 5.9	Herzstück Regio-S-Bahn .....	22
A 5.10	Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) .....	22

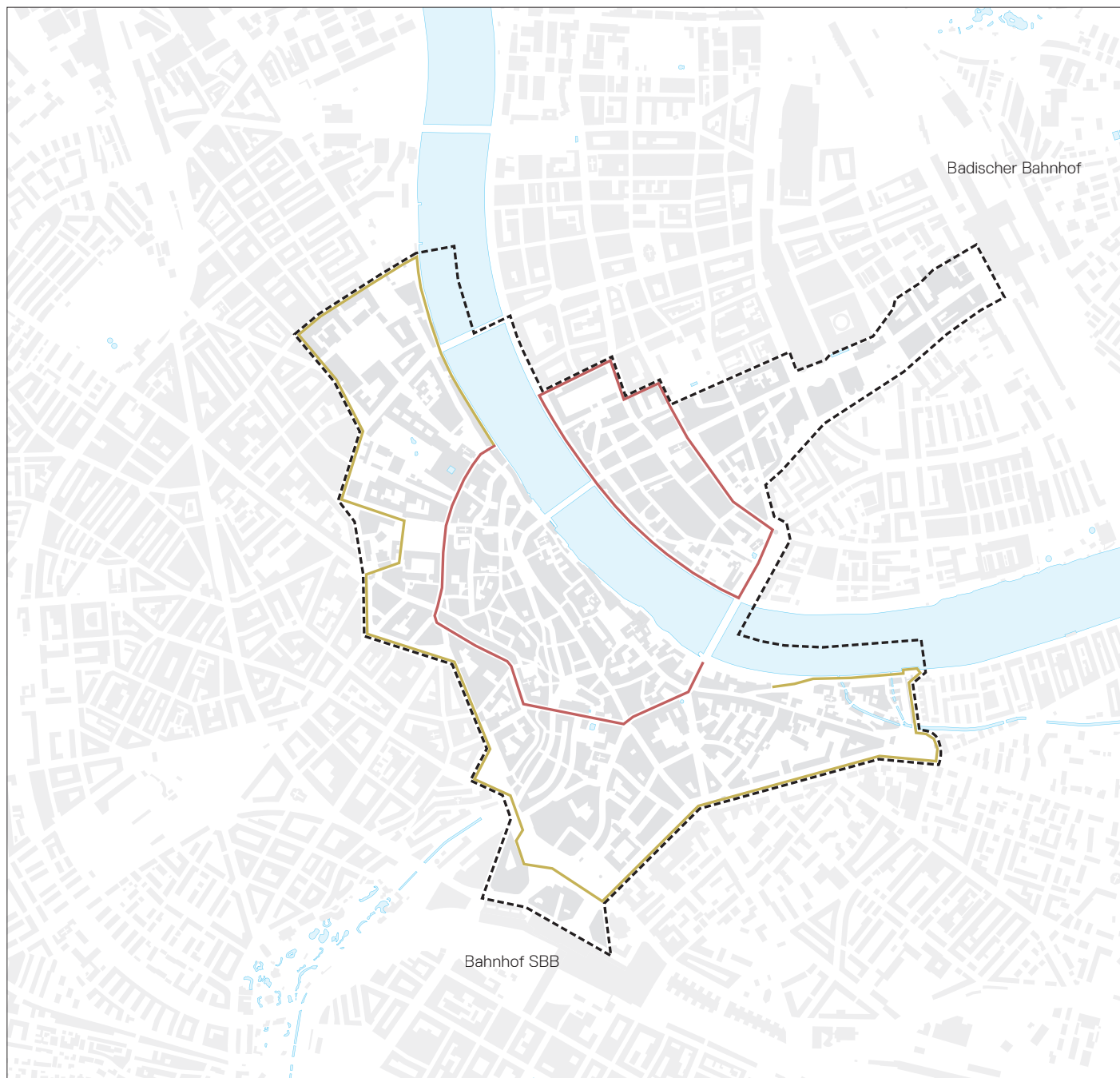


## A1 Perimeter der Innenstadt

Im Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» wird unter dem Begriff «Innenstadt» der zentrale Geschäfts- und Dienstleistungsbereich der Stadt Basel verstanden.

Als Abgrenzung wurde der ehemalige Verlauf der äusseren Stadtmauer gewählt. Diese Grenze ist noch heute in der Nutzung deutlich sichtbar, innerhalb des Perimeters befinden sich markant weniger Wohnnutzungen als in den Ausenquartieren. Diese historische Abgrenzung wurde um die beiden Bahnhöfe Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof erweitert.





- Perimeter Innenstadt
- Kernstadt (innere Stadtmauer)
- Vorstädte (Äussere Stadtmauer)

## A2 Übersicht über den Prozess «Innenstadt – Qualität im Zentrum»

### A 2.1

#### 2009 – 2010: MITWIRKUNGSPROZESS ZUR ZUKUNFT DER BASLER INNENSTADT

Nach Bewilligung des ersten Ausgabenberichts durch den Grossen Rat wurde das Projekt Ende 2008 gestartet. In einer ersten Phase wurden verschiedene Interessenorganisationen nach ihren Anliegen betreffend die Innenstadt befragt und für eine Analyse des Ist-Zustands mehrere Studien in Auftrag gegeben.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen dienten als Grundlage für die zweite Phase, die gemeinsame Erarbeitung von Grundlagen für das Entwicklungskonzept (Mai 2009 – Mai 2010). An insgesamt 3 Mitwirkungsveranstaltungen trafen sich rund 50 Vertreter der Interessenorganisationen und 25 Vertreter der Verwaltung. Zwischen den Veranstaltungen vertieften 3 Arbeitsgruppen die Themen Nutzung des Raums, Einkaufen und Gastronomie sowie Mobilität. Die Mitwirkenden haben für jeden der 3 Themenbereiche ein Wunschbild, einen Zielkatalog und verschiedene Handlungsfelder formuliert. Diese «Ergebnisse der Mitwirkung» halten fest, wo Konsens, wo Dissens und wo Handlungsbedarf besteht (> A 3 Ergebnisse der Mitwirkung).

Basierend auf diesen Ergebnissen erarbeitete die Verwaltung einen Mitbericht zwecks Einschätzung der Machbarkeit und Überschneidungen mit bestehenden Projekten. Im Mai 2010 veröffentlichte der Regierungsrat eine Zusammenfassung der bisherigen Ergebnisse in einem Zwischenbericht und skizzierte dabei das mögliche weitere Vorgehen.

In einer dritten Phase lud der Regierungsrat die Fraktionen des Grossen Rats zur Stellungnahme ein. Nach Berücksichtigung der Anregungen präsentierte der Regierungsrat im Oktober 2010 in einem Ausgabenbericht an den Grossen Rat das weitere Vorgehen auf der Grundlage der gemeinsam erarbeiteten Ziele und beantragte einen zweiten Projektierungskredit für die daraus resultierenden Teilprojekte. Der Grosse Rat stimmte im Dezember 2010 dem zweiten Ausgabenbericht zu.

### A 2.2

#### 2011 – 2013: UMSETZUNG IN TEILPROJEKTEN

Im zweiten Teil des Projekts wurden die Ergebnisse der Mitwirkung in Teilprojekten umgesetzt:

- Zum Thema Nutzung wurde eine Strategie erarbeitet, die einen besseren Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Anspruchs- und Interessengruppen sowie eine optimale Nutzung des öffentlichen Raums anstrebt.
- Zum Thema Gestaltung wurden 2 Wettbewerbe durchgeführt: zur Erarbeitung von Gestaltungsprinzipien für Plätze und Strassen und zu einem Konzept für Kunst im öffentlichen Raum in der Innenstadt.
- Zudem wurde eine Studie zu der Struktur und den Bedürfnissen der Nutzer der Innenstadt durchgeführt (> A 4 Nutzerstudie Innenstadt).
- Sämtliche dieser Teilprojekte sind in die Erarbeitung des Entwicklungsrichtplans Innenstadt eingeflossen. Der Entwicklungsrichtplan fasst die wichtigsten Inhalte und Entscheidungen in den Bereichen Nutzung, Gestaltung und Verkehr zusammen und bildet eine Synthese der räumlichen Entwicklung der Innenstadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren.

## A3 Ergebnisse der Mitwirkung

Die folgenden Abschnitte geben die Wunschbilder der Innenstadt für die nächsten 10 bis 15 Jahre (2020+) wieder, wie sie im Rahmen der Mitwirkung erarbeitet wurden. Der Entwicklungsrichtplan orientiert sich in der Strategie und den Konzepten wenn möglich an diesen Ergebnissen.

### A 3.1

#### WUNSCHBILD NUTZUNG DES RAUMES VIELFÄLTIGE INNENSTADT

Einer der grossen Pluspunkte der Basler Innenstadt ist auch im Jahr 2020+ das vielfältige Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Gastronomie, Erholung und Kultur. Die Anstrengungen der letzten Jahre haben dazu beigetragen, dass die Innenstadt als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum gestärkt worden ist.

#### Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

Stimmungsvolle Gassen, Strassen und Plätze wie der Münsterplatz mit der Pfalz oder das Rheinufer sind sowohl bei Einheimischen als auch bei Besuchern weiterhin beliebt. Orte mit einer mittleren Aufenthaltsqualität konnten mit kleinem Aufwand aufgewertet werden. Dazu zählen etwa der Theaterplatz oder die Kaserne. Plätze, an denen man sich früher nicht gerne aufgehalten hat – wie die Heuwaage oder der Birsig-Parkplatz –, sind gezielt aufgewertet worden und strahlen ihren eigenen Charakter aus.

#### Verträglichkeit der Nutzungen in der Innenstadt

Für die Innenstadt ist ein Nutzungsmanagement eingeführt worden. Das heisst: Verschiedene Ansprüche, Bedürfnisse und Interessen wie Wohnen, Einkaufen, Kultur und Unterhaltung werden so abgewogen, dass es möglichst wenig Spannungen gibt. Berücksichtigt werden auch Handlungsfelder wie Lärm, Littering oder Gefühle der Unsicherheit.

#### Die verschiedenen Gesichter der Innenstadt

Die Innenstadt besteht aus Teilgebieten mit unterschiedlichem Charakter. Diese Vielfalt der Innenstadt ist weiter gepflegt worden, sodass sie im Jahr 2020+ sogar noch besser wahrgenommen wird. Die verschiedenen Teilgebiete sind so gestaltet worden, dass sie unterschiedliche Aufgaben erfüllen können. Das heisst: Nicht alle Aktivitäten haben überall die gleiche Priorität. Was es jedoch nicht gibt, sind Orte, die nur für Events oder nur zum Wohnen genutzt werden.

#### Wohnen in der Innenstadt

Die Wohnqualität in der Innenstadt ist verbessert worden. Auf die Bedürfnisse der Bewohner wird Rücksicht genommen. Ihre Anzahl ist deshalb stabil geblieben. Es ist gelungen, in den Teilgebieten der Innenstadt eine Balance zwischen Wohnen und städtischem Leben zu finden, die dem jeweiligen Charakter der Gebiete entspricht.

#### Erholung und Natur in der Innenstadt

An ruhigen Orten, auf Plätzen, in Parks oder am Rhein kann man flanieren, sich treffen oder sich aufhalten, ohne etwas konsumieren zu müssen. Die wenigen naturnahen Grünräume werden so gepflegt, dass trotz der engen Stadt Natur erlebt werden kann und der Lebensraum von Tieren und Pflanzen geschützt wird.

#### Innenstadt für unterschiedliche Gruppen

Die Innenstadt nutzen ganz verschiedene Bevölkerungs- und Besuchergruppen. Allerdings zu unterschiedlichen Zwecken und zu unterschiedlichen Zeiten.

- Die Hauptgruppe sind Stadtmenschen ohne Kinder zwischen 30 und 65 Jahren. Sie belegen zum Teil exklusiven Wohnraum direkt in der Innenstadt. Oder sie sind als Besucher unterwegs und nutzen das Kultur- und Sozialleben.
- Für Familien und Kinder sind Orte geschaffen worden, wo sich Kinder tagsüber gut allein aufhalten können. Die Innenstadt gilt als kinder- und familienfreundlich. Auch für Jugendliche gibt es mehr Freiräume, die sie ohne Konsumzwang nutzen können.
- Stadtmenschen bleiben nach der Pensionierung in der Innenstadt. Zusätzlich ziehen immer mehr Senioren aus der Region in die Innenstadt, weil sie ihre Einfamilienhäuser verkauft oder ihre dortigen Wohnungen aufgegeben haben.
- Viele Arbeitnehmer aus den Aussenquartieren, der Agglomeration oder dem grenznahen Ausland kommen in die Innenstadt, um zu arbeiten. Dabei nutzen sie das Angebot an Läden und Dienstleistungen.
- Besucher aus den Aussenquartieren, der Agglomeration und dem grenznahen Ausland besuchen die Innenstadt wegen ihres vielfältigen Angebots. Touristen aus der Schweiz, Europa und der ganzen Welt kommen wegen der stimmungsvollen Atmosphäre und des Kulturangebots. Geschäftsreisende besuchen Messen, Kongresse oder internationale Firmen.
- Studenten besuchen die Universität im Zentrum und tragen wesentlich dazu bei, dass das Angebot in der Innenstadt lebendig und vielfältig bleibt.

### A 3.2

#### WUNSCHBILD EINKAUFEN UND GASTRONOMIE

Die Innenstadt als vielfältiges Einkaufszentrum

Die Innenstadt als traditioneller Standort des Detailhandels und der Gastronomie hat dem Druck standgehalten, der von der Entwicklung am Rande und ausserhalb der Stadt ausgeht. Sie behauptet sich auch 2020+ als vielfältiges Einkaufszentrum der Region. Die Interessengruppen haben sich auf die Stärken der Innenstadt besonnen und diese konsequent vermarktet. In den Strassen, Gassen und auf Plätzen findet sich ein Mix aus lokalen und nationalen Läden, Boutiquen und Filialen internationaler Unternehmen, aus Restaurants, Bars und Cafés. Diese Vielfalt macht den Besuch der Innenstadt einzigartig.

Erleben und Einkaufen in der Innenstadt

Die Innenstadt hat ihren Service- und Dienstleistungscharakter ausgebaut, zum Beispiel mit längeren Öffnungszeiten am Abend. Einkaufen und Erleben kann jetzt problemlos kombiniert werden, zum Beispiel mit aufeinander abgestimmten Öffnungszeiten zwischen verschiedenen Kulturinstitutionen und den Läden. Dank der Gestaltung des öffentlichen Raums ist der Aufenthalt im Zentrum angenehm, ungefährlich und damit auch attraktiv für Familien mit Kindern.

Die Innenstadt by night

In der Innenstadt hält man sich nicht nur tagsüber gerne auf, sondern auch abends und in der Nacht. In den Abendstunden sind öffentliche Plätze, Strassen und Gassen belebt – dank attraktiver Beizen, Bars, Kinos, Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen. In der Nacht werden die Angebote aus Rücksicht auf die Bewohner auf bestimmte Orte konzentriert.

Kultur und Events in der Innenstadt

Dank ihrer Kultureinrichtungen ist die Innenstadt ein Ort, der über die Region hinaus von Bedeutung ist. Einmalige oder regelmässig wiederkehrende Aktivitäten und Festlichkeiten haben Basel als belebte, moderne wie auch traditionsbewusste Stadt gestärkt und strahlen weit über ihre Grenzen hinaus. Sowohl Touristen als auch die Bewohner der umliegenden Gebiete stärken die Wirtschaftskraft und werden mit speziellen Angeboten angezogen.

### A 3.3

#### WUNSCHBILD MOBILITÄT

Verträgliche Mobilität in der Innenstadt

Dass die Lebensqualität im Jahr 2020+ in der Innenstadt hoch ist, hat auch mit der Mobilität zu tun. Gefördert wird eine nachhaltige Mobilität, die für die Innenstadt verträglich ist. Negative Auswirkungen des Verkehrs wie die Beeinträchtigung der Sicherheit und der Luftqualität, der Lärm und der Bodenverbrauch konnten vermindert werden.

Beschränkte Zufahrt zur Innenstadt mit dem Auto

Die Zufahrt von Motorfahrzeugen in die Fussgängerzonen ist dank einheitlicher Sperrzeiten und einer konsequenten Kontrolle beschränkt worden. Die Anlieferung von Gütern, der Zugang für Bewohner und Behinderte ist weiterhin möglich. Es gibt auf der Allmend weniger oberirdische Parkplätze, wodurch mehr Platz für Fussgänger entstanden ist.

Die Innenstadt als Fussgängerzone

Fussgänger werden in der Innenstadt gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden bevorzugt behandelt. Die Fussgängerzonen haben eine angemessene Grösse und sind so gestaltet, dass die Menschen ungestört und sicher flanieren können. Verkehrsberuhigte Fussgängerachsen verbinden die Fussgängerzonen miteinander.

Der öffentliche Verkehr in der Innenstadt

Der öffentliche Verkehr ist weiter ausgebaut worden. Möglich machen dies neue Tramstrecken und eine Verbesserung des ÖV-Netzes.

Velofahren in der Innenstadt

Das Velo ist ein attraktives Fortbewegungsmittel in der Innenstadt: Die Innenstadt lässt sich mit dem Velo schnell und gefahrlos erreichen und durchqueren, es sind genügend Veloparkplätze vorhanden.

Nebeneinander durch die Innenstadt

Es gibt weniger Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Die gegenseitige Rücksichtnahme ist gewachsen und die verschiedenen Verkehrswege konnten zumindest teilweise getrennt werden. Auf der Achse zwischen dem Claraplatz und dem Barfüsserplatz konnte die Behinderung der Fussgänger durch das Tram reduziert werden, ohne dass die Innenstadt schlechter erreichbar ist.

## A4 Nutzerstudie Innenstadt

Wie wird die Basler Innenstadt genutzt? Warum kommen die Menschen in unser Zentrum? Und welche Erwartungen haben sie an die künftige Entwicklung? Zu diesen Fragen wurde 2010 und 2011 eine Nutzerstudie Innenstadt durchgeführt. Insgesamt wurden rund 2500 Personen befragt, in einer ersten Phase Passanten an 6 Standorten in der Innenstadt und in der zweiten Phase Bewohner der trinationalen Agglomeration sowie Gewerbetreibende und Bewohner der Innenstadt.

Die Ergebnisse bestätigen 3 Kernpunkte:

- Die Basler Innenstadt ist attraktiv – auch für Menschen, die ausserhalb davon leben.
- Die Vielfalt an Nutzungen ist gewünscht und gilt es weiterhin zu stärken.
- Die Erwartungen und die Bedürfnisse sind ebenfalls vielfältig – der Interessenausgleich über den permanenten Austausch ist wichtig und wird weiterhin gepflegt.

90% der Befragten aus Basel und Umgebung, 70% aus der weiteren Agglomeration der Schweiz sowie 30–35% aus dem angrenzenden Ausland kommen mindestens einmal im Monat in die Basler Innenstadt. Einkaufen ist mit 82% der häufigste Grund hierfür, gekauft werden vor allem Kleider, Haushaltsartikel oder Unterhaltungsmedien. Für einen Besuch im Zentrum an zweiter Stelle genannt wurden mit 64% Freizeitaktivitäten. 61% nutzen das Gastronomieangebot, was häufig in Kombination mit anderen Tätigkeiten gemacht wird. Für 14–16% der Befragten ist die Innenstadt der Arbeitsort.

Es interessiert aber auch, warum jemand nicht in die Innenstadt kommt. Die Antworten variierten zwischen «kein Bedarf», «Angebot andernorts besser» oder «zu teuer», dies insbesondere für Befragte aus Deutschland. Befragte aus Frankreich nannten als Grund vorwiegend die aus ihrer Sicht schlechte Erreichbarkeit der Stadt Basel.

Gefragt wurde auch nach Lieblingsorten und Orten, die gemieden werden. Geschätzt aufgrund der Atmosphäre – und besonders beliebt bei den Innenstadtbewohnern – ist das Rheinufer. Der Marktplatz gefällt insbesondere den Befragten aus Frankreich. Es folgen der Münsterplatz mit der Pfalz sowie der Barfüsserplatz.

Weniger beliebt ist das Kleinbasel, insbesondere der Claraplatz, wo die Sicherheit bemängelt wird. Von den Bewohnern der Innenstadt ebenfalls beanstandet wird die Steinenvorstadt aufgrund von Lärm und mangelnder Sicherheit. Bei den Befragten aus Deutschland und Frankreich ist der Centralbahnplatz im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wenig beliebt.

Der grösste Anteil der Befragten ist mit der Qualität im Zentrum Basels zufrieden. Dies kann auch als Bestätigung für die bisherigen Bestrebungen angesehen werden. Auf einen Wunsch angesprochen, möchten die Befragten aus Basel und dem Schweizer Teil der Agglomeration, dass die Fussgängerzone weiter ausgebaut und die Innenstadt belebter, sicherer und sauberer wird.

Nutzer aus dem grenznahen Ausland wünschen sich vor allem mehr Parkierungsmöglichkeiten. Innenstadtbewohner verlangen die Durchsetzung der Rechtslage (Nachtruhe, Verkehrsregeln). Generell werden mehr Grünflächen, Verweil- und Sitzmöglichkeiten (insbesondere Freie Strasse, Marktplatz, Spalenberg und Barfüsserplatz) gewünscht.

Für die Mehrheit der Befragten ist die Innenstadt von Montag bis Donnerstag genügend belebt. Relativ stark und für einige zu stark belebt ist sie am Freitag und Samstag. Der Sonntag wird hingegen klar als zu wenig belebt wahrgenommen. Hinsichtlich der Angebote im öffentlichen Raum ist der grösste Teil der Befragten zufrieden. Bei den Innenstadtbewohnern sowie den Gewerbetreibenden wünscht sich mehr als ein Drittel mehr Aufenthalts- und Flaniermöglichkeiten, mehr Märkte und mehr Spielplätze. Bei der Anzahl kommerzieller Veranstaltungen und Boulevardgastroonomie sind die Meinungen geteilt: Die einen wollen mehr, für die anderen gibt es bereits zu viel.

Die Nutzerstudie zeigt, dass die Erwartungen und die Bedürfnisse an die Innenstadt vielfältig sind. Dies kann zu Konflikten führen. Ein Interessenausgleich, wie das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» ihn anstrebt, ist deshalb sehr wichtig.

## A5 Querbezüge

Als koordinierendes Instrument weist der Entwicklungsrichtplan Innenstadt eine Reihe von Querbezügen zu anderen Planungsinstrumenten, Gesetzen und Konzepten auf.

### A 5.1 KANTONALER RICHTPLAN

Der kantonale Richtplan koordiniert die wesentlichen räumlichen Entwicklungen des Kantons Basel-Stadt in den Bereichen Siedlung, Natur und Landschaft, Agglomerationsprogramm, Mobilität sowie Ver- und Entsorgung. Der gesamtrevidierte kantonale Richtplan wurde 2009 vom Regierungsrat erlassen, die «Anpassung 2012» am 10. Juni 2014.

Die Vorgaben des Richtplans zum Natur- und Landschaftsschutz wurden im Rahmen der Zonenplanrevision umgesetzt. Eingeführt wurden neu Zonen für Natur- und Landschaftsschutz und Naturschonzonen. Die im Richtplan 2009 aufgelisteten Naturschutzgebiete sind diesen Zonen zugeordnet worden. Ihre definitive Festsetzung erfolgte durch den Grossratsbeschluss zur Zonenplanrevision.

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt ist als kommunaler Teilrichtplan dem kantonalen Richtplan untergeordnet. Beide Instrumente zeigen die raumwirksamen Vorhaben auf und koordinieren die Ansprüche an den jeweiligen Raum, jedoch in unterschiedlichen Massstäben. Der kantonale Richtplan macht Aussagen zum gesamten Kantonsgebiet, während der Entwicklungsrichtplan quasi als Zoom die zukünftige Entwicklung der Innenstadt abbildet und konkretisiert. Als untergeordnetes Instrument übernimmt der Entwicklungsrichtplan Innenstadt die wesentlichen strategischen Aussagen, Planungsanweisungen und -grundsätze sowie örtliche Festlegungen und Koordinationsstände des kantonalen Richtplans, welche den Perimeter Innenstadt betreffen. Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan sind in den örtlichen Festlegungen der jeweiligen Objektblätter mit einem Stern (\*) gekennzeichnet. Die «Anpassung 2012» wurde berücksichtigt.

Weitere Informationen: [www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)

### A 5.2 KONZEPT ZUR STEIGERUNG DER LEBENSQUALITÄT UND SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum nehmen zu und können nicht immer konfliktlos befriedigt werden. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat 2012 ein «Konzept zur Steigerung der Lebensqualität und der Sicherheit im öffentlichen Raum» verabschiedet, welches die Grundhaltung der Regierung im Umgang mit dem öffentlichen Raum in 4 Leitsätzen umschreibt:

- Der öffentliche Raum gehört allen.
- Der öffentliche Raum ist vielfältig nutzbar.
- Der öffentliche Raum ist sicher und gepflegt.
- Der öffentliche Raum macht die Stadt grün.

Das Konzept dient der Verwaltung als Orientierungsrahmen für weiterführende Strategien, Konzepte und Pläne. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt orientiert sich an den 4 Leitsätzen in den Bereichen, die den öffentlichen Raum betreffen.

Weitere Informationen: [www.entwicklung.bs.ch](http://www.entwicklung.bs.ch)

### A 5.3 GESETZ ÜBER DIE NUTZUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS (NÖRG)

Als gesetzliche Grundlagen für die Regelung der Nutzung des öffentlichen Raums diente bisher das baselstädtische Allmendgesetz aus dem Jahr 1927. Das Allmendgesetz stammte damit aus einer Zeit, in der die Ansprüche an die Nutzung des öffentlichen Raums anders und vor allem geringer waren. Das Allmendgesetz passte nicht mehr zu den heutigen Ansprüchen der Bevölkerung an eine sehr intensive Nutzung und an die Mitbestimmung bei der Nutzung des öffentlichen Raums.

Aus diesem Grund wurde das Allmendgesetz einer Totalrevision unterzogen. Neu heisst es «Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums (NöRG)» und regelt sämtliche Nutzungsarten des öffentlichen Raums. Das Gesetz bildet damit die rechtliche Grundlage für die Koordination und die Steuerung der konkreten Nutzung des öffentlichen Raums. Es wurde am 16. Oktober 2013 vom Grossen Rat beschlossen und ist seit 1. Januar 2014 in Kraft. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt beschreibt demgegenüber auf planerischer Ebene die inhaltliche Entwicklung und Nutzung der einzelnen Orte der Innenstadt.

#### A 5.4

##### WOHNRAUMFÖRDERUNGSGESETZ (WRFG) UND WOHNRAUMENTWICKLUNGSSTRATEGIE

Damit die Bevölkerungszahl im Kanton Basel-Stadt stabilisiert und wenn möglich leicht erhöht werden kann, ist geeigneter Wohnraum nötig. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat 2012 eine Wohnraumentwicklungsstrategie und ein Gesetz über die Wohnraumförderung (WRFG) verabschiedet, welches das Gesetz über Abbruch und Zweckentfremdung von Wohnhäusern (GAZW) ersetzen soll. Konkret sollen innert 10 Jahren 4400 zusätzliche Wohnungen geschaffen werden. Das Wohnraumförderungsgesetz wurde bei einer Volksabstimmung im Herbst 2013 angenommen.

Im Perimeter der Innenstadt geht die Wohnraumentwicklungsstrategie von einer Stabilisierung der Anzahl Wohnungen aus. Dieses Ziel übernimmt der Entwicklungsrichtplan Innenstadt.

Weitere Informationen: [www.wohnraumentwicklung.bs.ch](http://www.wohnraumentwicklung.bs.ch)

#### A 5.5

##### NEUE GEWÄSSERSCHUTZBESTIMMUNGEN (GSCHG UND GSCHV)

Gemäss den im 2011 geänderten Gewässerschutzbestimmungen des Bundes (Art. 41a Abs. 4 GSchV) ist auch im dicht überbauten Gebiet ein minimaler Gewässerraum den baulichen Gegebenheiten entsprechend auszuscheiden. Die Änderungen haben zum Ziel, die Gewässer stärker als bisher als ökologischen Lebensraum aufzuwerten. Der Schutz vor Hochwasser muss jedoch gewährleistet sein. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten. Derzeit werden die weiteren Schritte bei der Festlegung des Gewässerraums an allen Gewässern des Kantons diskutiert.

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt berücksichtigt diesen Umstand in den Objektblättern, die den Rhein oder die Birsig betreffen.

#### A 5.6

##### TEILRICHTPLAN VELO

Zur Förderung des Veloverkehrs legt der kantonale Teilrichtplan Velo die Anliegen des Veloverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich fest. Er stellt damit die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sicher. Übergeordnetes Ziel ist die Erhöhung des Veloverkehrsanteils und damit eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Der Teilrichtplan Velo wurde 2013, eng abgestimmt auf die Aktualisierung des Richtplans (Anpassung 2012), überarbeitet und im Oktober 2014 durch den Regierungsrat erlassen.

Der Teilrichtplan Velo 2013 legt diejenigen bestehenden und zu erstellenden Verbindungen fest, welche die Funktion als kantonale Velorouten künftig erfüllen sollen. Neu sollen 2 unterschiedliche Netze zur besseren Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse angeboten werden:

- ein dichtes Basisroutennetz für eine sichere Erschliessung auch für Velofahrende mit einem hohen Sicherheitsbedürfnis,
- ein Pendlerroutennetz für routinierte Velofahrende zur raschen Verbindung ohne Umwege.

Der Teilrichtplan Velo 2013 definiert weiter Qualitätsanforderungen und Standorte der grösseren öffentlichen Veloparkierungsanlagen von kantonaler Bedeutung.

Es gibt 2 solche Anlagentypen:

- Velostationen sind grosse Parkierungsanlagen, die sich an stark frequentierten Punkten befinden, wie z.B. an den Bahnhöfen und in der Innenstadt. Velostationen bieten in einem geschlossenen Raum be- oder überwachte Veloabstellplätze und können kostenpflichtig sein. Im Entwicklungsrichtplan sind die Standorte der Velostationen im Sinne von Betrachtungsräumen aufgeführt. Das heisst, es handelt sich beim Eintrag in der Karte nicht um einen definierten Standort, sondern um einen Suchraum.
- Bike & Ride-Anlagen befinden sich an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und ermöglichen eine komfortable Kombination von Velo und öffentlichem Verkehr. Bike & Ride-Anlagen sind unbewachte, gedeckte und mit einem diebstahlsicheren Abstellsystem ausgestattete Veloabstellplätze, die gratis benutzt werden können.

Der Entwicklungsrichtplan übernimmt die Aussagen des Teilrichtplans Velo 2013 im Perimeter Innenstadt und bildet das Basisroutennetz, das Pendlerroutennetz, die Velostationen und die Bike & Ride-Anlagen sowohl in der Richtplankarte als auch in den jeweiligen Objektblättern ab.

#### A 5.7

##### TEILRICHTPLAN FUSS- UND WANDERWEGE

Um sichere, attraktive und direkte Verbindungen im Kanton anzubieten, definiert der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt das Wegnetz von kantonaler Bedeutung und Anforderungen an die Fussgängerinfrastruktur. Diese umfassen auch eine Verkehrsberuhigung in den Quartieren, die gute Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen und eine fussgängerfreundliche Innenstadt.

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt übernimmt die Aussagen des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege im Perimeter Innenstadt und bildet das übergeordnete Fusswegnetz sowohl in der Richtplankarte als auch in den jeweiligen Objektblättern ab.

#### A 5.8

##### TRAMNETZ 2020

Aufgrund verschiedener Ideen für Erweiterungen des Basler Tramnetzes wurde ein Studienauftrag zur Entwicklung eines neuen Tramnetzdesigns und der Erweiterung der Tramnetzinfrastruktur durchgeführt. Das Tramnetz 2020 zeigt auf, welche Neubaustrecken sich sinnvoll in das bestehende Netz integrieren und mit welcher Linienführung diese am besten verbunden werden.

Der Streckenplan des Tramnetzes 2020 wurde vom Grossen Rat 2012 mit der Ergänzung von Tramstrecken in der Feldbergstrasse, über die Johanniterbrücke und über das Heuwaage-Viadukt genehmigt. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

Das Tramnetz 2020 entlastet die Innenstadt vom Tramverkehr und stellt gleichzeitig sicher, dass das Zentrum weiterhin mit dem Tram gut erreichbar ist. Dies wird durch eine gleichmässige Belastung der beiden Trambrücken (Mittlere Brücke und Wettsteinbrücke) und mit einer neuen Tramachse durch den Petersgraben und über die Johanniterbrücke erreicht. Zusätzlich bringt das neue Netz eine klarere Verkehrsführung am Bankverein ohne abbiegende Linien.

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt bildet die geplanten Neubaustrecken in der Innenstadt ab und erwähnt in den jeweiligen Objektblättern die Auswirkung des Tramnetzes 2020 auf die verschiedenen Orte der Innenstadt.

Weitere Informationen: [www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch)

#### A 5.9

##### HERZSTÜCK REGIO-S-BAHN

Das Herzstück ist das fehlende Verbindungsstück zwischen den Basler Bahnhöfen, der Missing Link, der die Schienennetze der Schweiz, von Deutschland und Frankreich sinnvoll vernetzt. Es schliesst die Lücke im nationalen S-Bahn-System und verbindet dieses zu einem trinationalen Netz

mit Direktverbindungen quer durch die Region. Umsteigen und zeitraubende Richtungswechsel in den Bahnhöfen entfallen. Regional betrachtet liegen diese Verbindungen «im Herzen» der trinationalen S-Bahn zwischen Mulhouse, Freiburg im Breisgau, Zell im Wiesental, Waldshut, Laufenburg, Frick, Olten und Delémont. Das Herzstück ist eine Investition in die Zukunft der Agglomeration Basel und Voraussetzung für eine moderne, leistungsfähige S-Bahn.

In einem ersten Schritt soll die Variante Mitte, die direkteste und kürzeste Tunnelverbindung zwischen den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Badischer Bahnhof, umgesetzt werden. In einem zweiten Schritt kann die Variante Mitte mit einer Zweiglinie zum Bahnhof St. Johann zum «Y» erweitert werden. Die Agglomeration Basel hat das Herzstück Regio-S-Bahn im Sommer 2012 als zentralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms beim Bund eingereicht. Im September 2014 haben die Parlamente von Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine Ausgabe für die Ausarbeitung eines Vorprojekts beschlossen.

Der Entwicklungsrichtplan berücksichtigt das Herzstück Regio-S-Bahn insofern, als dass er auf mögliche Zugänge zu allfälligen Stationen in der Innenstadt hinweist. Ob in der Innenstadt überhaupt unterirdische Stationen gebaut werden und wo sie zu liegen kämen, wird im Vorprojekt geprüft.

Weitere Informationen: [www.herzstueck-basel.ch](http://www.herzstueck-basel.ch)

#### A 5.10

##### BEHINDERTENEGLEICHSTELLUNGSGESETZ (BEHIG)

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) und die entsprechenden Verordnungen des Bundes regeln die selbstständige Zugänglichkeit öffentlicher Anlagen und Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist der Kanton verpflichtet, im Rahmen der Verhältnismässigkeit bis Ende 2023 sämtliche ÖV-Haltestellen und Fahrzeuge behindertengerecht zu gestalten. Dazu sind sowohl bauliche Massnahmen an sämtlichen Tram- und Bushaltestellen wie auch Änderungen an diversen Fahrzeugen nötig. Der Grosse Rat hat eine entsprechende Ausgabenbewilligung für die Projektierung sowie die Fahrzeuganpassungen Ende 2012 bewilligt. Ein Kredit zur baulichen Ausführung der ersten Etappe ist in Vorbereitung.

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt verweist auf dieses Vorhaben in den Objektblättern, welche eine Tram- oder Bushaltestelle beinhalten. Die Änderungen betreffen jeweils alle Haltekanten einer Haltestelle, sowie das Tages- und Nachtnetz.

Für alle weiteren konsultierten Rechtsgrundlagen und Dokumente siehe Anhang 2 und 3.





zebra

Orion

Clochard

REX

Hollywood

Werbild

Wosk

my-omnib

50

50

50





# STRATEGIE

<b>S1</b>	<b>Strategieteil Nutzung</b>	26
S1.1	Begrenzter öffentlicher Raum	27
S1.2	Ausgleich zwischen verschiedenen Ansprüchen	27
S1.3	Verteilung der Nutzung	28
S1.4	Schwerpunktbildung	28
S1.5	Nutzung und Gestaltung	29
S1.6	Nutzungsmanagement	29
S1.7	Wechselwirkung zwischen öffentlichem und privatem Raum	30
<b>S2</b>	<b>Strategieteil Gestaltung</b>	30
S2.1	Artikulierte Stadt	31
S2.2	Aktive Stadt	31
S2.3	Gemeinsame Stadt	32
S2.4	Verbundene Stadt	32
<b>S3</b>	<b>Strategieteil Verkehr</b>	33
S3.1	Stadtgerechte Mobilität	33
S3.2	Fussverkehr	34
S3.3	Veloverkehr	34
S3.4	Öffentlicher Verkehr	35
S3.5	Motorisierter Individualverkehr	35

Die vorliegende Strategie des Entwicklungsrichtplans fasst diejenigen Entscheide zusammen, die für die zukünftige Ausrichtung der Entwicklung der Innenstadt in den kommenden 10 bis 15 Jahren zu fällen sind. Diese strategischen Entscheide sind behördenverbindlich.



## S1 Strategieteil Nutzung

Die Strategie gibt Auskunft darüber «Was» in der Innenstadt verbessert werden soll, das Konzept über das «Wie und Wo» und die Objektblätter konkretisieren diese Informationen für den jeweiligen Ort.

Um das ganze Thema zu erfassen, sind sowohl die Aussagen in der Strategie, im Konzept, in den Objektblättern als auch in der Richtplankarte beizuziehen.

Die behördenverbindlichen Aussagen sind farbig gekennzeichnet.

Die Innenstadt ist geprägt durch vielfältige Nutzungen auf relativ engem Raum. Die Verteilung dieser Nutzungen ist bisher historisch gewachsen und wurde wenig gesteuert. Aufgrund von unterschiedlichen und sich teilweise widersprechenden Bedürfnissen und der zunehmenden Nutzung des öffentlichen Raums ergeben sich vermehrt Nutzungskonflikte verschiedenster Art. Diese spielen sich vielfach in öffentlichen Räumen ab oder entstehen durch Nutzungen im öffentlichen Raum. Unter dem Begriff «öffentlicher Raum» wird dabei der Raum verstanden, der der Allgemeinheit zur Nutzung offensteht. Um mit den Nutzungskonflikten in der Innenstadt besser umgehen zu können, sind folgende strategische Entscheidungen ausschlaggebend.

S 1.1

#### BEGRENZTER ÖFFENTLICHER RAUM

Der öffentliche Raum gehört allen, steht grundsätzlich allen jederzeit zur Verfügung und soll vielfältig nutzbar sein. Dies führt dazu, dass im öffentlichen Raum zahlreiche Interessen und Bedürfnisse aufeinandertreffen.

#### *Strategischer Entscheid*

Steuerung für Interessenausgleich

Da Nutzungsinteressen auch widersprüchlich sein können und der öffentliche Raum zeitlich und räumlich nicht unbegrenzt zur Verfügung steht, kann per se nicht jede Nachfrage befriedigt werden. Aus diesem Grund steuert die Verwaltung im Sinne eines Interessenausgleichs die bewilligungspflichtigen Nutzungen mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten. Diese müssen genügend flexibel gestaltet werden, um damit auf Nutzungsänderungen und zukünftige Entwicklungen reagieren zu können.

S 1.2

#### AUSGLEICH ZWISCHEN VERSCHIEDENEN ANSPRÜCHEN

Um die verschiedenen Ansprüche an die Nutzung des öffentlichen Raums in einen Ausgleich zu bringen, berücksichtigt die Verwaltung folgende Aspekte:

#### *Strategischer Entscheid*

Ausgleich zwischen bewilligungspflichtigen und alltäglichen sowie renditeorientierten und nicht-renditeorientierten Nutzungen

Es steht genügend Raum sowohl für die Belegung durch bewilligungspflichtige Nutzungen als auch die alltägliche Nutzung zur Verfügung. Sowohl renditeorientierte als auch nicht-renditeorientierte Angebote werden ermöglicht. Veranstaltungen, die den öffentlichen Raum absperren und für die Eintritt verlangt wird, bleiben die Ausnahme. Kommerzielle Messen (exkl. Basler Herbstmesse) werden nicht auf Allmend oder auf durch die Allmendverwaltung bewirtschafteten Plätzen und Anlagen durchgeführt.

Ausgleich zwischen unterschiedlichen Interessen- und Zielgruppen

Die Ansprüche unterschiedlicher Interessen- und Zielgruppen (verschiedene Generationen, Themen, Veranstaltungsformen etc.) stehen sowohl bei den bewilligungspflichtigen als auch bei den alltäglichen Nutzungen in einem ausgewogenen Verhältnis.

Ausgleich zwischen der Gesamtstadt und dem Quartier

Es werden sowohl Nutzungen im Interesse der gesamten Stadt als auch des Quartiers ermöglicht. Dazu wird ein Ausgleich zwischen der Belegung durch bewilligungspflichtige Nutzungen und der alltäglichen Nutzung durch das Quartier sichergestellt. Ausnahmen für einmalige und für die Stadt sehr bedeutende Anlässe sind möglich.

Ausgleich zwischen Belebung und Ruhebedürfnis

Die Belebung der Innenstadt wird durch Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltung als auch durch bewilligungspflichtige Nutzungen erzielt. Zur Sicherung der Wohnqualität wird das verträgliche Mass an Belastung durch bewilligungspflichtige Nutzungen festgelegt.

Ausgleich zwischen Nutzung und Schutz von Grünflächen

Um einen Ausgleich zwischen der Nutzung und dem Schutz von Grünflächen zu erzielen, wird das für die Natur verträgliche Mass an Nutzung von Grünflächen festgelegt und periodisch überprüft.

S 1.3  
VERTEILUNG DER NUTZUNG

Der Nutzungsdruck ist an gewissen zentralen Orten der Innenstadt sehr hoch, da sich dort eine Vielzahl von Nutzungen konzentriert. Um die damit verbundene Belastung zu reduzieren, wird eine bessere Verteilung der Nutzungen auf dem Stadtgebiet und innerhalb der Innenstadt angestrebt.

*Strategischer Entscheid*

Bessere Verteilung auf dem gesamten Stadtgebiet und innerhalb der Innenstadt

Gewisse Orte der Innenstadt werden durch die Ansiedlung von bewilligungspflichtigen Nutzungen ausserhalb der Innenstadt entlastet. Auch innerhalb der Innenstadt werden gewisse stark belegte Orte von bewilligungspflichtigen Nutzungen entlastet, gewisse Orte mit Potenzial vermehrt genutzt. Um dieses langfristige Ziel zu erreichen, werden Möglichkeiten für weitere Standorte unter der Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche geprüft und die vorhandenen Standorte optimiert. Zudem werden monetäre Anreize via abgestufte Gebühren zur besseren Verteilung der Nutzung geprüft.

S 1.4  
SCHWERPUNKTBILDUNG

Orte im öffentlichen Raum erfüllen verschiedene Funktionen und haben ihre individuelle Identität und Atmosphäre. Diese hängt von der Nutzung, der Gestaltung und der Verkehrlichen Erschliessung der Orte ab und wird vom Umfeld beeinflusst. Die Verteilung der Nutzungen orientiert sich an der Identität und der Atmosphäre eines Ortes.

*Strategischer Entscheid*

Stärkung der Identität und Atmosphäre

Um die individuelle Identität und Atmosphäre der Orte zu stärken, können nicht alle Orte sämtliche Funktionen erfüllen. Aus diesem Grund werden Funktionsschwerpunkte definiert, welche die wesentlichen und prägenden Funktionen eines öffentlichen Raums beschreiben. Konkretisiert werden die Funktionsschwerpunkte durch Schwerpunkte der bewilligungspflichtigen Nutzungen. Diese werden zukünftig an diesem Ort hauptsächlich berücksichtigt. Diese Zuweisungen gelten als Leitplanken. Um auf zukünftige Entwicklungen und sich verändernde Nutzungen reagieren zu können, werden diese Zuweisungen periodisch überprüft und allenfalls angepasst.

S 1.5

#### NUTZUNG UND GESTALTUNG

Nutzung und Gestaltung beeinflussen sich gegenseitig. Die kommerzielle Nutzung kann zu einem grossen Teil durch Bewilligungen gesteuert werden. Die alltägliche Nutzung wird hingegen stark durch die Gestaltung eines Raumes beeinflusst.

##### *Strategischer Entscheid*

##### *Auf die Nutzung abgestimmte Gestaltung*

Die Gestaltung der öffentlichen Räume wird grundsätzlich auf der Basis der definierten Funktionsschwerpunkte konzipiert und unterstützt die Steuerung der Nutzungen. Die betrieblich benötigte Infrastruktur wird der vorgesehenen Nutzung angepasst.

##### *Ortspezifische Gestaltung*

Die Gestaltung der öffentlichen Räume ist von Qualität geprägt. Sie reagiert auf die Atmosphäre des jeweiligen Ortes und sein räumliches, historisches und gesellschaftliches Umfeld. Basis aller Gestaltungsfragen und -projekte im öffentlichen Raum der Basler Innenstadt bildet das Gestaltungskonzept Innenstadt.

S 1.6

#### NUTZUNGSMANAGEMENT

Der begrenzte öffentliche Raum erfordert ein umsichtiges Nutzungsmanagement vonseiten der Verwaltung. Um der Vielzahl von Bedürfnissen möglichst gerecht zu werden, wird der Kommunikation, der Transparenz und der angemessenen Partizipation ein wichtiger Stellenwert eingeräumt.

##### *Strategischer Entscheid*

##### *Optimierung des zur Verfügung stehenden öffentlichen Raums*

Die vorhandenen Kapazitäten im öffentlichen Raum werden optimal genutzt und die mit der Nutzung verbundenen negativen Begleiterscheinungen (Lärm, Littering, Gefährdung der Sicherheit etc.) möglichst minimiert. Die Auf- und Abbauezeiten werden auf ein Minimum verkürzt und bringen möglichst wenige Beeinträchtigungen mit sich. Die notwendige Infrastruktur für die Ver- und Entsorgung wird möglichst raumsparend bereitgestellt.

##### *Transparente Steuerung*

Bewilligungspflichtige Nutzungen werden aufgrund von transparenten Kriterien und Vorgaben gesteuert. Diese sind im Voraus bekannt und aufeinander abgestimmt.

##### *Partizipation*

Sowohl die Anwohnenden, die Veranstaltenden als auch die Nutzenden des öffentlichen Raums werden auf geeignete Weise in das Nutzungsmanagement mit einbezogen.

##### *Verminderung von Konflikten*

Konflikte im öffentlichen Raum können durch eine vermehrte Präsenz von Nutzern und somit durch soziale Kontrolle vermindert werden. Diese wird beispielsweise durch eine attraktive Gestaltung, eine hohe Aufenthaltsqualität, Erdgeschossnutzungen, Buvetten und Spielplätze erhöht.

S 1.7  
WECHSELWIRKUNG ZWISCHEN ÖFFENTLICHEM  
UND PRIVATEM RAUM  
Attraktive öffentliche Räume lösen positive Impulse in den umliegenden privaten Liegenschaften aus. Qualitätsvolle Wohn- und Geschäftsräume und eine attraktive Sockelnutzung wirken sich wiederum positiv auf den öffentlichen Raum und das Stadtbild aus.

### *Strategischer Entscheid*

Abstimmung der Nutzungen im öffentlichen und im privaten Raum

Um Nutzungskonflikte möglichst zu minimieren, werden die Nutzungen im öffentlichen und im privaten Raum integriert betrachtet. Insbesondere werden die Verteilung und Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen und der Wohnanteil aufeinander abgestimmt. Dabei werden die bisherigen Nutzungen, die Funktionsschwerpunkte und das Umfeld berücksichtigt.

Die Gestaltung der öffentlichen Räume in der Innenstadt stellt seit Jahrzehnten eine zentrale Aufgabe der Verwaltung dar. Trotzdem präsentieren sich Gestalt, Funktion und Ausstattung der öffentlichen Räume aktuell sehr heterogen. Die vielschichtigen und oftmals widersprüchlichen Interessen haben dazu geführt, dass die Potenziale des Multifunktionsraums Innenstadt als attraktiver Lebens- und Kommunikationsraum, als Ort für Erholung und Freizeit, Sport und Spiel, Begegnung und als Platz für öffentliche Aktivitäten zu wenig konsequent ausgenutzt wurden. Entstanden ist ein uneinheitlicher, zuweilen unübersichtlicher öffentlicher Raum ohne klare strategische Zielausrichtung. Die Teilräume reihen sich ohne genügende Abstimmung an den Schnittstellen aneinander. Es fehlt eine gemeinsame Entwicklungsidee für den öffentlichen Raum der Basler Innenstadt, um die Defizite zu beheben und die Potenziale und Chancen bestmöglich zu aktivieren.

Dazu sind die folgenden 4 Strategien ausschlaggebend:

- Artikulierte Stadt zum Thema Gestaltung und Identität
- Aktive Stadt zum Thema Gestaltung und Schwerpunktsetzung
- Gemeinsame Stadt zum Thema Gestaltung und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten
- Verbundene Stadt zum Thema Gestaltung und Verkehr



## S 2.1

### ARTIKULIERTE STADT

Infolge der räumlichen Entwicklung der Innenstadt wurden in den vergangenen Jahrzehnten – insbesondere in den autofokussierten 1960er- und 1970er-Jahren – immer wieder topografische, stadtmorphologische und historische Strukturen der Innenstadt überlagert und teilweise vernichtet. Diese bedeutenden Elemente sind heute in den Hintergrund gedrängt und nur unzureichend lesbar.

#### *Strategischer Entscheid*

Stärkung der räumlichen Identität und der baseltypischen Merkmale

Die Gestaltung der öffentlichen Räume widerspiegelt die Geschichte und die Landschaft der Stadt. Typische Merkmale der jeweiligen Stadtlandschaft werden hervorgehoben. Somit werden Orte mit unterschiedlichen Atmosphären geschaffen und die jeweilige Identität geschärft. Dies ermöglicht den Bewohnern sowie den Besuchern eine greifbare Verbindung zu der Stadt und ihrer Geschichte, hilft bei der Orientierung und dient der besseren Lesbarkeit der Stadt.

Dies erfolgt anhand einer Wiederentdeckung und Neuinterpretation der topografischen, stadtmorphologischen und historischen Strukturen der Stadt, wie zum Beispiel durch das Hervorheben des Verlaufs der ehemaligen Stadtmauer oder der Topografie, die Bepflanzung von Grünflächen mit möglichst heimischen Arten oder das Erlebbarmachen von Gewässern.

## S 2.2

### AKTIVE STADT

Die heutige Nutzung des öffentlichen Raums in der Innenstadt ist eher zufällig entstanden und häufig unabhängig vom Charakter des jeweiligen Ortes oder der umgebenden Nutzungen. Nutzung und Gestaltung sind oft nur bedingt aufeinander abgestimmt. Damit eine qualitätsvolle und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums möglich ist, müssen die Funktionen und die Anforderungen an einen Raum geklärt werden.

Das Thema Gestaltung des öffentlichen Raums ist eng verknüpft mit der Frage, wie Kunst im öffentlichen Raum agieren kann und soll. Kunst ist heute auf der internationalen Ebene durch die Kunstmesse Art Basel und die hohe Dichte an Kunstmuseen stark mit der Stadt Basel verbunden. Auf der lokalen Ebene kann die kulturelle Bedeutung und Wirkung von Kunst im öffentlichen Raum noch stärker artikuliert werden.

#### *Strategischer Entscheid*

Diversifizierung dank Schwerpunktsetzung der Nutzung

Die Gestaltung der öffentlichen Räume wird auf der Basis der definierten Funktionsschwerpunkte konzipiert. Entsprechend den unterschiedlichen Funktionen und Eigenheiten trägt die Gestaltung mit spezifischen Materialien, Profilierungen, Einsatz von Grün und anderen Ausstattungselementen dazu bei, dass Orte mit eigenem Charakter entstehen. Damit verleiht die Gestaltung der Nutzung innerhalb der jeweiligen Räume zusätzlichen Ausdruck.

#### Raum schaffen für temporäre Kunst

Nebst der bestehenden, fix installierten Kunst im öffentlichen Raum wird in der Basler Innenstadt Raum für neue, temporäre Kunst geschaffen. Kunst verändert in Form von temporären Nutzungen und Veranstaltungen die öffentlichen Räume und erweitert somit das Selbstverständnis der Stadt sowie die Wahrnehmung von Basel. Kunst im öffentlichen Raum kann Visionen für die Stadt formulieren, neue Verbindungen schaffen, Bestehendes hinterfragen, vielfältige Gefühle auslösen und ihnen Ausdruck verleihen. Mit temporären Veranstaltungen und Installationen werden künstlerische Kontraste gesetzt und somit die Identität der verschiedenen Orte gestärkt und weiterentwickelt.

S 2.3

GEMEINSAME STADT

Während der letzten Jahrzehnte war die räumliche Entwicklung weitgehend vom Verkehr geprägt, oftmals auf Kosten der Qualität unseres Lebensraumes. Doch nicht nur der Verkehr beansprucht den begrenzten und knappen öffentlichen Raum in der Innenstadt. Die Innenstadt wird im Verlauf der Zeit mit stetig verändernden Nutzungsansprüchen und Geschwindigkeiten konfrontiert, sei dies räumlich mit den sehr belebten, schnellen Gebieten im Tal und den ruhigeren, langsameren Gebieten auf den Hügeln der Altstadt oder zeitlich mit Momenten, an denen ein Ort viel Bewegung zulässt und zu anderen Zeitpunkten der Aufenthalt mehr im Zentrum steht. Die Frage dabei ist, wie einzelne Räume mit den unterschiedlichen Benutzern zu verschiedenen Zeitpunkten zusammenspielen.

*Strategischer Entscheid*

Vervielfältigen der Nutzungsmöglichkeiten des begrenzten öffentlichen Raums

Anstelle einer einseitigen Ausrichtung auf den Verkehr werden die verschiedenen Funktionen des öffentlichen Raums kombiniert und integriert. Grundvoraussetzung dafür sind jedoch eine hohe Fussgängerpriorität und ein geringer Geschwindigkeitsunterschied zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Um den knappen öffentlichen Raum in der Innenstadt so gut wie möglich zu nutzen, wird er mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten während eines Tages, einer Woche oder während des Jahres konzipiert. Somit bieten sich viele Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums an, bei der es eine Balance zwischen aktiveren und ruhigeren Zeiten zu finden gilt.

Die Gestaltung der öffentlichen Räume bringt dieses Grundprinzip der Berücksichtigung der Bewegung und der Entspannung zum Ausdruck. Dazu ist eine Differenzierung des öffentlichen Raums in unterschiedlich geprägte Raumtypologien nötig. Dies wird erreicht durch eine lokal abgestimmte Balance zwischen den Fussgängern und den anderen Verkehrsteilnehmenden. Entlang der Ringe um die Kernstadt spielt der motorisierte Individualverkehr eine wichtige Rolle. In der Kernstadt wird dieser jedoch zugunsten der Fussgänger reduziert.

S 2.4

VERBUNDENE STADT

In der Basler Innenstadt ist die ganze Palette der unterschiedlichen Verkehrsmittel präsent. Dadurch ist die Innenstadt sehr gut erschlossen, die einzelnen Verkehrsmittel beeinträchtigen sich jedoch teilweise gegenseitig, seien es der Fussverkehr, der Veloverkehr, das Tram oder der Autoverkehr.

Der öffentliche Raum ist sehr stark auf den motorisierten Verkehr und die Tramachsen ausgelegt. Die Belange der Fussgänger werden aktuell im öffentlichen Raum zu wenig wiedergegeben. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert insbesondere die Aufenthaltsqualität der Fussgänger.

*Strategischer Entscheid*

Steigerung der Erlebbarkeit durch ein auf den Fussverkehr ausgerichtetes Netzwerk

In der Innenstadt werden die Anliegen der Fussgänger stärker gewichtet, ohne jedoch den motorisierten Verkehr gänzlich zu verdrängen. Dies wird durch die Schaffung eines Netzes von fussgängerfreundlichen öffentlichen Räumen erreicht. Dieses stellt einerseits direkte Verbindungen der zentralen Orte der Innenstadt für den Fuss- und Veloverkehr sowie andererseits die Feinerschliessung und die Erschliessung der Wohngebiete sicher. Die Aufenthaltsqualität und die Orientierung in der Innenstadt werden verbessert.

Die Umsetzung erfolgt mittels durchgehender und sicherer Fusswege, attraktiver Verbindungen und Abstellanlagen für den Veloverkehr, des Ausbaus des ÖV-Netzes und der Einbindung der Parkhäuser in das Netz des Fussverkehrs. Der Beitrag der Gestaltung liegt bei der optimalen Verknüpfung zwischen den Verkehrssystemen und attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen.

## S3 Strategieteil Verkehr

Der Verkehr in der Innenstadt ist geprägt durch den Konflikt zwischen einer möglichst guten Erreichbarkeit für die verschiedenen Ziele und Nutzungen (Wohnen/Arbeiten/Bildung/Einkaufen/Freizeit) und den negativen Auswirkungen des Verkehrs durch Lärm-, Luftbelastung und dem nur begrenzt vorhandenen Raum, speziell in der engen Altstadt von Basel.

S 3.1

### STADTGERECHTE MOBILITÄT

Die Innenstadt von Basel ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und übernimmt gemeinsam mit dem Velo- und Fussverkehr bereits einen wichtigen Teil des Verkehrsaufkommens. Mit der politischen Vorgabe aus §13 des Umweltschutzgesetzes (USG BS) gilt es, dieses hohe Niveau weiter auszubauen und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu senken.

#### *Strategischer Entscheid*

#### Stadtgerechte Mobilität fördern

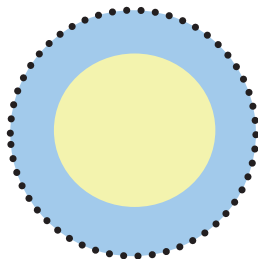
Durch eine stadtgerechte Mobilität wird die gute Erreichbarkeit der Innenstadt beibehalten, die verkehrsbedingten Belastungen reduziert und die Flächennutzung des Verkehrs optimiert.

Dies wird durch eine Priorisierung des Fussverkehrs, attraktive Rahmenbedingungen für den Veloverkehr, eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht. Um den begrenzten Raum im Kern der Innenstadt optimal zu nutzen, wird die Kombination der Fahrspuren des zugelassenen motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs geprüft, wobei die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und die Sicherheit der Fussgänger jederzeit und überall garantiert sein müssen.

S 3.2

FUSSVERKEHR

Der Kern der Innenstadt gehört den Fussgängern. Sie sollen sich möglichst ungestört in der Innenstadt bewegen können und geniessen deshalb (mit wenigen Ausnahmen) den Vortritt vor dem rollenden Verkehr. Durch die Aufwertung der Strassen für den Fussverkehr wird die Attraktivität der Innenstadt weiter gesteigert.



Strategischer Entscheid

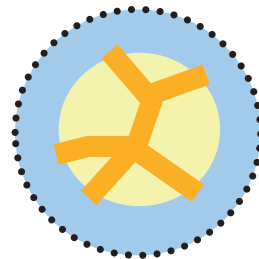
Priorität für den Fussverkehr

Im Kern der Innenstadt geniesst der Fussverkehr den Vortritt, ausser auf den Achsen mit öffentlichem Verkehr. Dies gilt auch für die Abendstunden sowie für die Zeiten mit bewilligtem motorisiertem Verkehr. Der zusammenhängende Fussgängerbereich der Innenstadt wird entsprechend dem Fussgängeraufkommen weiter ausgebaut und bietet den Fussgängern eine sichere, direkte und netzartige Verbindung.

S 3.3

VELOVERKEHR

Der Veloverkehr soll in der Innenstadt bevorzugt behandelt werden. Übergeordnete Routen stellen die Durchquerung und Zugänglichkeit sicher. Auf diesen Achsen herrscht weiterhin Fussgängervortritt, das Befahren mit Velos ist aber in einem angemessenen Tempo (< 20 km/h) möglich.



Strategischer Entscheid

Durchgängiger Veloverkehr

Für den Veloverkehr werden in Abstimmung mit dem kantonalen Veloroutennetz (siehe dazu Teilrichtplan Velo) durchgängig befahrbare Routen durch die Innenstadt umgesetzt. Diese bieten, angepasst an die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzungsgruppen, sichere und direkte Verbindungen. Es werden quantitativ ausreichend und qualitativ gute und sichere Abstellplätze für Velos zur Verfügung gestellt.

### S 3.4

#### ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist für die Innenstadt von übergeordneter Bedeutung. Auf den Tramachsen durch die Innenstadt geniesst der öffentliche Verkehr weiterhin Vortritt. Die Tramachsen dienen – ähnlich wie heute – auch den Taxis sowie Mofas als Route durch die Innenstadt.



#### Strategischer Entscheid

##### Öffentlichen Verkehr stärken

Dem öffentlichen Verkehr wird in der Innenstadt eine besondere Bedeutung zugemessen.

Die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wird beibehalten. Die neue Linienführung des Tramnetzes 2020 ermöglicht die Entlastung der Achse Barfüsserplatz – Schiffände – Claraplatz vom dichten Tramverkehr. Dadurch werden der Verkehrsfluss und die Aufenthaltsqualität verbessert.

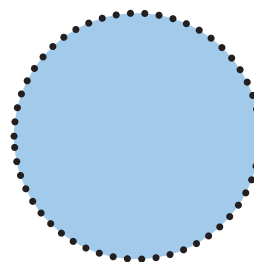
##### Bevorzugung der Taxis

Taxis als halböffentliches Verkehrsmittel werden in der Innenstadt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt behandelt. Taxis dürfen zum Bringen und Abholen von Fahrgästen im Rahmen von Bestellfahrten sowie zu den Taxistandplätzen jederzeit zufahren.

### S 3.5

#### MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Innerhalb des Cityringperimeters befinden sich keine Strassen mit übergeordneter verkehrlicher Bedeutung. Deshalb gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Kern der Innenstadt ist im Grundsatz für den motorisierten Individualverkehr nicht zugänglich, ausgenommen sind die Erleichterungen für die Taxis sowie weitere Berechtigte (z. B. Mobilitätsbehinderte, Anwohner etc.)



#### Strategischer Entscheid

##### Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs

Im Perimeter Innenstadt sind alle Strassen als siedlungsorientiert eingeteilt und deshalb grundsätzlich Teil der Tempo-30-Zone.

##### Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs

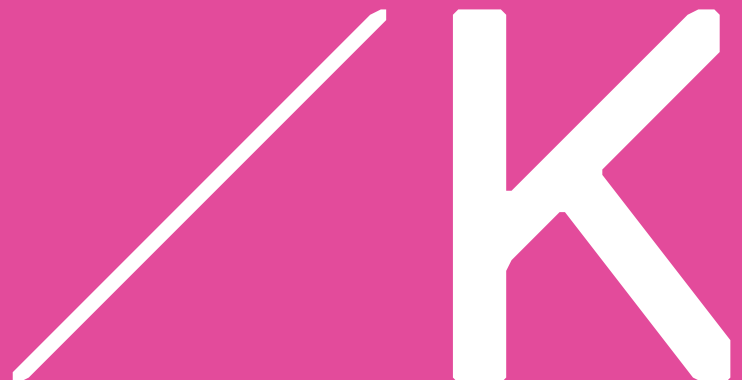
Der motorisierte Verkehr im Kern der Innenstadt beschränkt sich auf den Service public, Anlieferungen, Taxis, Bewohner und bewilligungspflichtige zusätzliche Ausnahmen. Die Zufahrt zu den öffentlichen Parkhäusern bleibt gewährleistet. Der Parkraum in der Innenstadt wird über die Bewirtschaftung und die Menge gesteuert. Dabei haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum der Innenstadt zu entlasten.



# KONZEPT

<b>K1</b>	<b>Konzeptteil Nutzung</b>	38
K1.1	Schwerpunktsetzung im öffentlichen Raum	38
K1.2	Veränderungsbedarf der Nutzungsverteilung im öffentlichen Raum	46
K1.3	Stabilisierung des Wohnanteils im privaten Raum	46
K1.4	Umsetzung	46
<b>K2</b>	<b>Konzeptteil Gestaltung</b>	50
K2.1	Hauptstrukturen der Basler Innenstadt	50
K2.2	Raumtypen mit Gestaltungsprinzipien	52
K2.3	Umsetzung	56
<b>K3</b>	<b>Konzeptteil Verkehr</b>	58
K3.1	Verkehrszonen für unterschiedliche Bedürfnisse	58
K3.2	Umsetzung	61
<b>K4</b>	<b>Synthese: Grundzüge der räumlichen Entwicklung</b>	62
K4.1	Übergeordnete Teilgebiete der Innenstadt	62
K4.2	Angestrebte Entwicklung der Teilgebiete	63

Das Konzept des Entwicklungsrichtplans konkretisiert die zuvor ausgeführten strategischen Entscheide und zeigt auf, wie diese räumlich in der Innenstadt umgesetzt werden. Die Objektblätter zeigen für die wichtigsten Räume der Innenstadt konkret auf, welche Entwicklung in den nächsten 10 bis 15 Jahren angestrebt wird.



## K1 Konzeptteil Nutzung

Im Konzeptteil Nutzung wird zwischen der Nutzung der öffentlichen Räume und auf den privaten Parzellen unterschieden, da die Steuerungs- und Einflussmöglichkeiten der Verwaltung in diesen Räumen sehr unterschiedlich sind.

### K 1.1

#### SCHWERPUNKTSETZUNG IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Die Nutzung des öffentlichen Raums ist vielfältig und lässt sich schwer klassifizieren. Um wie in der Strategie beschrieben die Identität und Atmosphäre der verschiedenen Orte zu stärken, werden im Entwicklungsrichtplan Funktionsschwerpunkte definiert, welche die wesentlichen und prägenden Funktionen der verschiedenen öffentlichen Räume beschreiben. Funktionen umfassen sowohl alltägliche als auch bewilligungspflichtige Nutzungen. In einem zweiten Schritt werden für die bewilligungspflichtigen Nutzungen ebenfalls Schwerpunkte gesetzt. Diese beschreiben, welche bewilligungspflichtigen Nutzungen zukünftig an diesen Orten hauptsächlich berücksichtigt werden. Die Reihenfolge der Nennung der Schwerpunkte in den Objektblättern und auf den Karten gibt ihre Priorität in abnehmender Wichtigkeit wieder.

### K 1.1.1

#### Funktion und Funktionsschwerpunkt

Die Funktion definiert die übergeordnete Aufgabe eines öffentlichen Raums. Die Funktionsbeschreibung eines öffentlichen Raums zeichnet sich durch einen hohen Abstraktionsgrad aus und benennt keine konkreten Nutzungen.

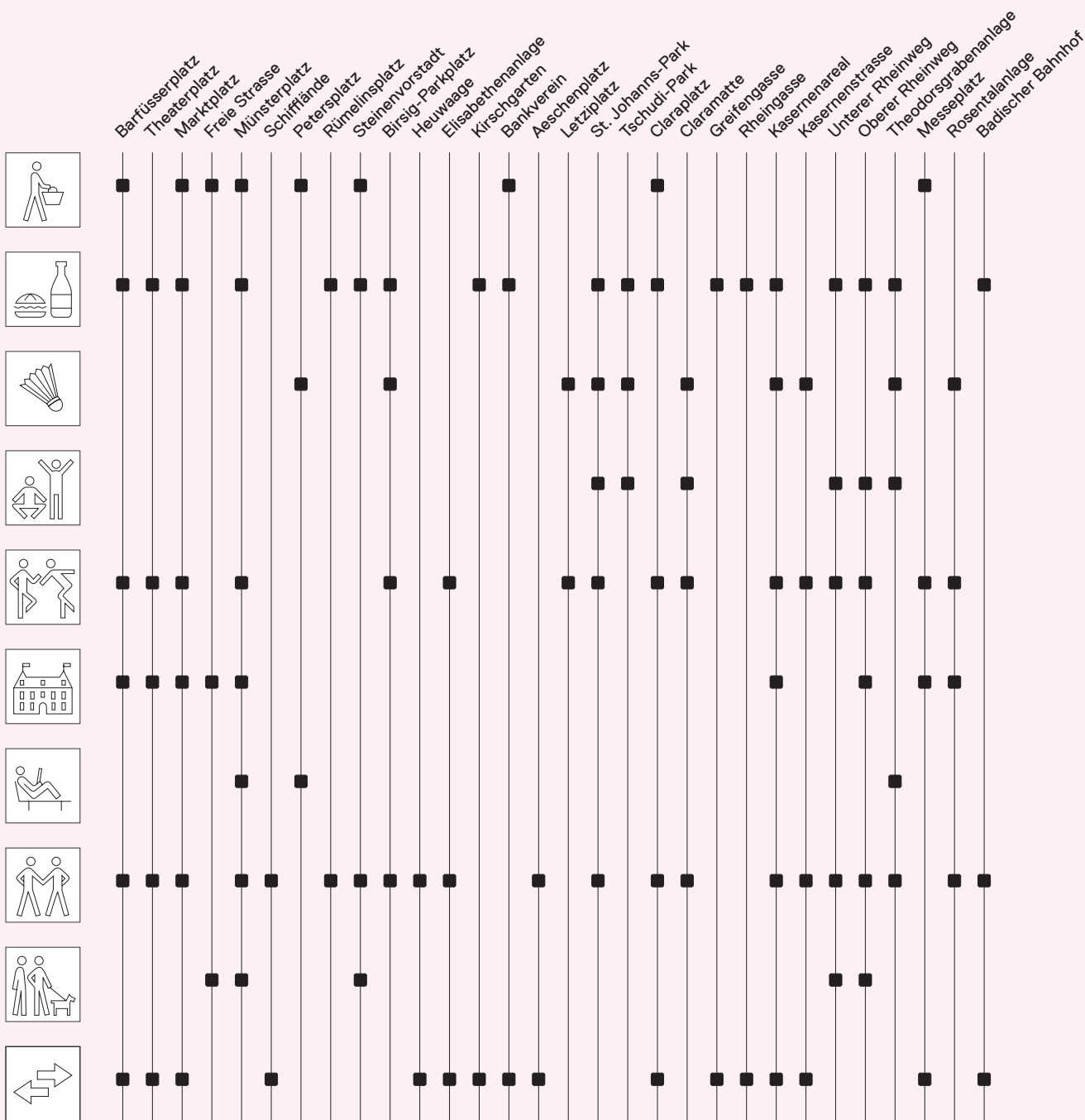
Die wesentlichen und prägenden Funktionen eines spezifischen öffentlichen Raums bilden gemeinsam seinen Funktionsschwerpunkt.



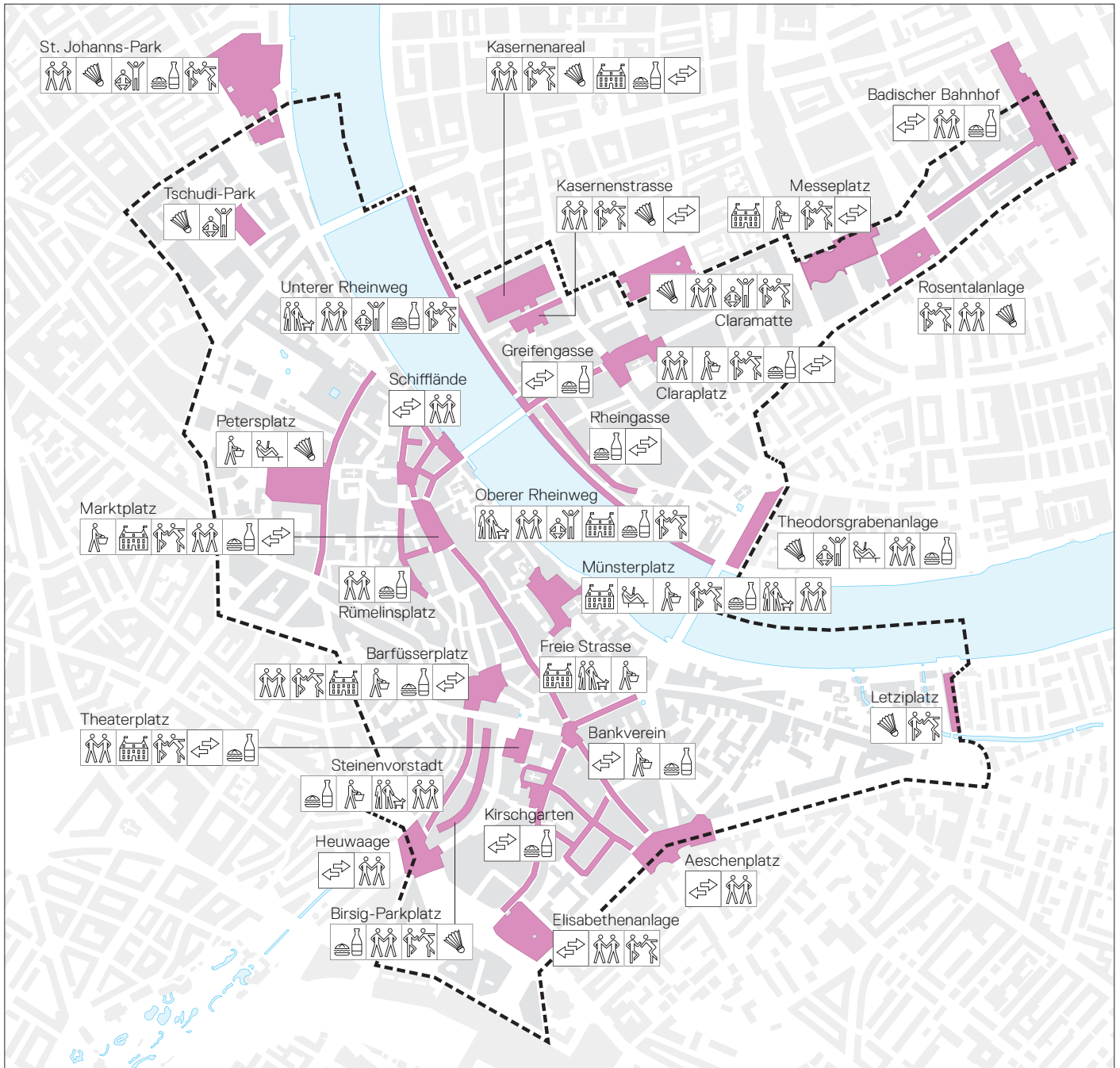
Im Entwicklungsrichtplan werden folgende Funktionen unterschieden, die ein öffentlicher Raum übernehmen kann:

	Ort des Handels	An diesem Ort wird gekauft und verkauft. Er dient dem Anpreisen und Austausch von Waren und Dienstleistungen.
	Ort der Verpflegung	An diesem Ort findet Bewirtung oder freie Verpflegung statt. Er dient der Konsumation von Speisen und Getränken.
	Ort des Spiels	Dieser Ort bietet Spielmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und/oder Erwachsene und dient dem Zeitvertreib und/oder dem kindlichen Entdecken und Entwickeln.
	Ort der Bewegung	Dieser Ort dient der Bewegung und sportlichen Betätigung.
	Ort der Unterhaltung	An diesem Ort finden Veranstaltungen statt. Er dient der Unterhaltung und dem Vergnügen.
	Ort der Repräsentation	An diesem Ort befinden sich kulturelle, künstlerische, politische und/oder touristische Anziehungspunkte. Der Ort hat eine starke Wirkung nach aussen und dient der Darstellung und Repräsentation.
	Ort der Ruhe	Dieser Ort dient dem Rückzug und der Erholung.
	Ort der Begegnung	Der Ort dient als Treffpunkt. Kontakt, Austausch und Kommunikation zwischen verschiedenen Menschen stehen im Vordergrund.
	Ort des Flanierens	An diesem Ort wird entlangspaziert, die Menschen lassen sich treiben, sie bewegen sich nicht zielgerichtet fort. Der Ort dient dem Zeitvertreib und dem Sehen und Gesehenwerden.
	Ort des Durchgangs	Der Ort wird zielgerichtet durchquert. Er dient als Verbindung zu anderen Orten.

Der Entwicklungsrichtplan setzt folgende Funktionsschwerpunkte fest:



Räumlich sind die Funktionsschwerpunkte folgendermassen verteilt:



--- Perimeter Innenstadt

- Ort des Handels
- Ort der Verpflegung
- Ort des Spiels
- Ort der Bewegung
- Ort der Unterhaltung

- Ort der Repräsentation
- Ort der Ruhe
- Ort der Begegnung
- Ort des Flanierens
- Ort des Durchgangs

K 1.1.2

Nutzungskategorie und Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung

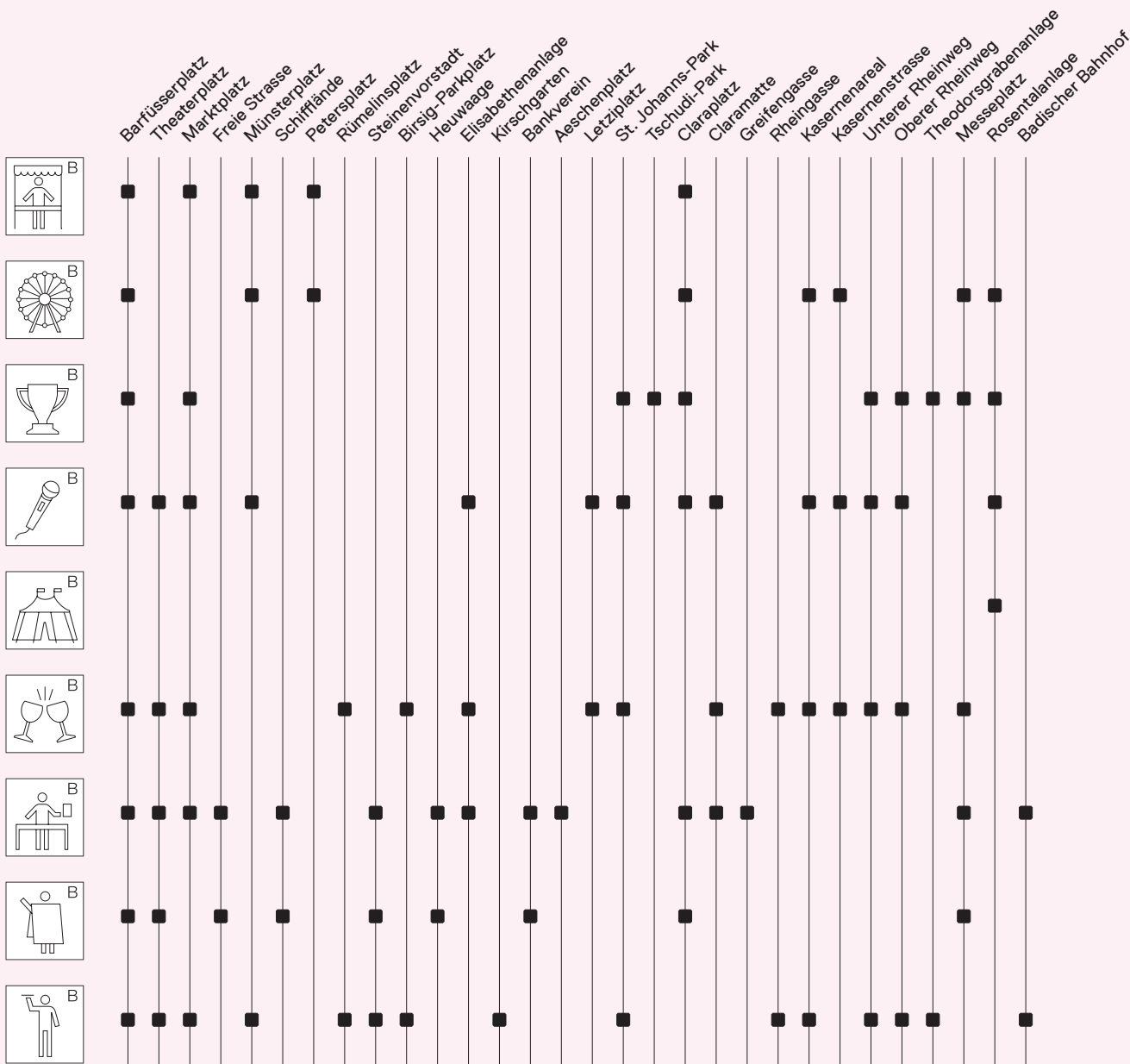
Die Nutzungskategorie definiert den bewilligungspflichtigen Gebrauch eines öffentlichen Raums, konkretisiert die übergeordnete Funktion und berücksichtigt die massgebenden Umsetzungsanforderungen. Die Nutzungskategorien können sich auch relativ rasch verändern und im Verlauf der Zeit an Bedeutung gewinnen oder verlieren.

Die für einen spezifischen öffentlichen Raum hauptsächlich vorgesehenen bewilligungspflichtigen Nutzungen setzen sich aus einzelnen oder mehreren Nutzungskategorien zusammen und bilden einen Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzungen dieses Raums.

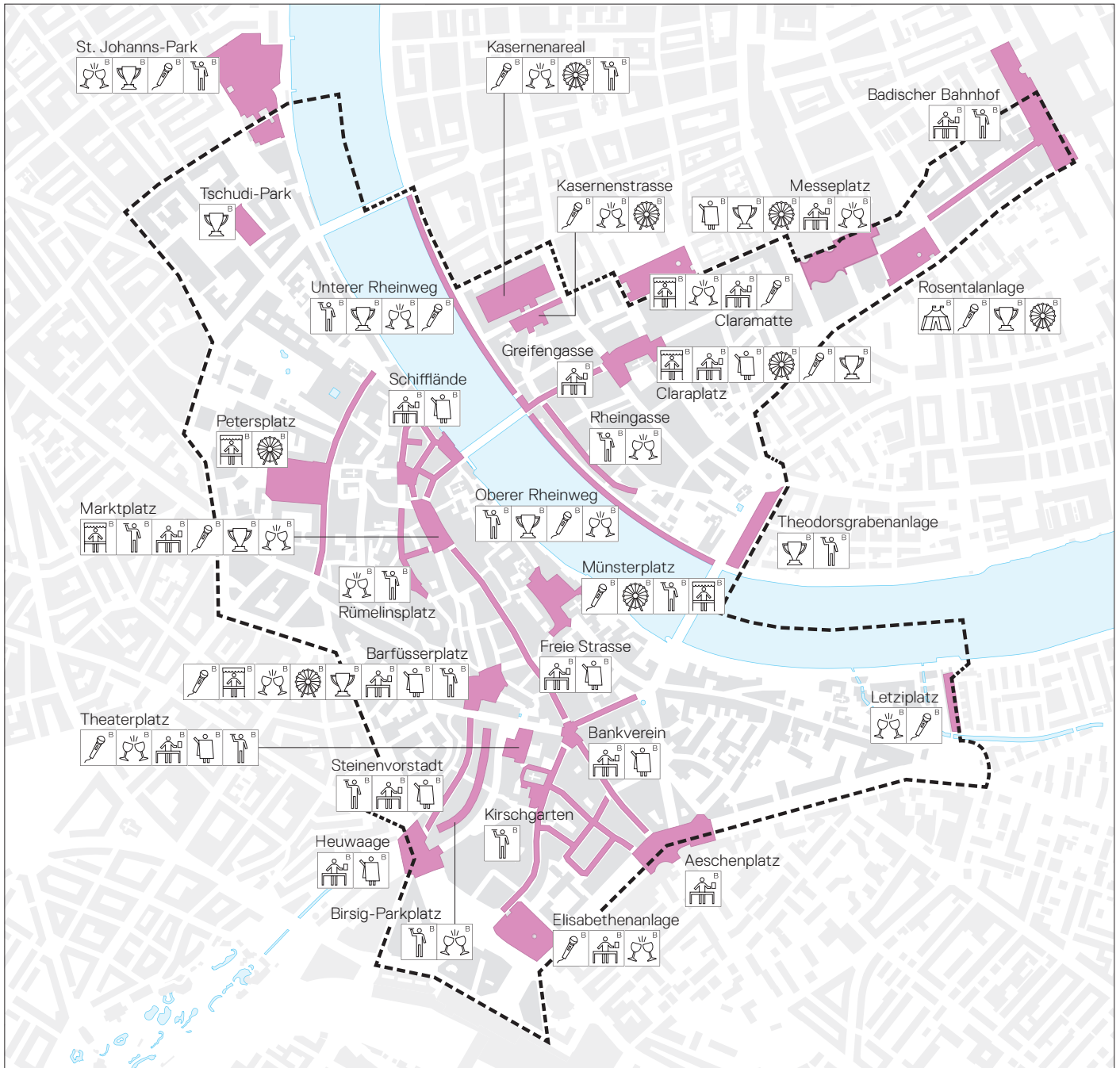
Im Entwicklungsrichtplan werden folgende Nutzungskategorien unterschieden, die im öffentlichen Raum heute in Basel stattfinden:

	Märkte	Öffentliche Verkaufsanlässe, die wiederholt für mehrere Stunden stattfinden und in der Regel unter einem Motto stehen (Bsp. Flohmarkt, Stadtmarkt, Quartiermarkt, Weihnachtsmarkt). Bei einem Markt kann auch der Unterhaltungswert gegenüber der Verkaufsabsicht im Vordergrund stehen.
	Basler Herbstmesse	Kantonale Messe mit eigener gesetzlicher Grundlage zur Unterhaltung (Lunapark) und zur Verkaufstätigkeit (Warenmesse).
	Sportveranstaltungen	Kurzzeitige und öffentliche Darbietung von Sport, möglicherweise in Verbindung mit Gastronomie (Bsp. Kampfsporttage, Beachvolleyball). Kurzzeitige Sportaktivität für eine breite Öffentlichkeit (Bsp. Manor Run to the Beat, Stadtlauf, Sportnacht), wobei Laufveranstaltungen auch ohne entsprechenden Schwerpunkt durch die ganze Stadt führen können.
	Kulturveranstaltungen	Kurzzeitige oder mehrtägige, öffentliche und professionelle Darbietung von Kultur (Film, Musik, Kunst etc.), in der Regel verbunden mit Gastronomie (Bsp. Em Bebby sy Jazz, Jugendkulturfestival, Imagine, Theaterfestival, Cinema Solaire, Stadtmusikfestival, Im Fluss, Kunstinstallation). Mehrtägige, professionelle Darbietung von Kultur auf einem theaterartig umgestalteten Platz für ein Publikum, das Eintritt bezahlt (Bsp. Orange Cinema, Tattoo).
	Zirkusse	Mehrtägige Darbietung von Artistik in einem Zelt, möglicherweise in Verbindung mit Gastronomie für ein Publikum, das Eintritt bezahlt. Es findet kein Produktverkauf statt.
	Feste	Kurzzeitige öffentliche Anlässe mit wenig professionellen Darbietungen, aber einem grossen Gastroanteil. Eigenaktivitäten sind möglich. In der Regel besteht ein konzentriertes und bezogen auf den beanspruchten Raum grosses Besucheraufkommen (Bsp. 1. Augustfeier, 1. Maifeier, Strassenfeste, Kinderfeste).
	Anlässe zur Information und Kollekte	Information und Sensibilisierung für ein Anliegen durch Gruppierungen wie Kirchen, Interessensverbände oder sonstige Vereine, Sammeln von Geld (Bsp. Umwelttage, Informationsstände, Kuchenverkäufe, Unterschriftensammlungen, Demonstrationen).
	Promotionen	Kurzzeitige und öffentliche Werbeanlässe mehrerer oder einzelner Firmen. Der Verkauf von Produkten steht nicht im Vordergrund, sondern die Kommunikation einer Marke (Bsp. Tourismus Zermatt, Metzgerverband, Anlass zur Geschäftseröffnung oder Firmenjubiläum). Mehrtägige öffentliche Werbeanlässe im Zusammenhang mit Messen der Messe Schweiz (Bsp. Basel World, Art Basel, Muba, Swissbau).
	Boulevardgastronomie	Bewirtschaftung von Aussensitzplätzen durch einen Betreiber innerhalb eines definierten Perimeters (Bsp. Buvetten, Parkpavillons, Gastronomie allgemein).

Der Entwicklungsrichtplan setzt folgende Schwerpunkte der bewilligungspflichtigen Nutzung fest:



Räumlich sind die Schwerpunkte der bewilligungspflichtigen Nutzung folgendermassen verteilt:



--- Perimeter Innenstadt



- Märkte
- Basler Herbstmesse
- Sportveranstaltungen
- Kulturveranstaltungen
- Zirkusse



- Feste
- Anlässe zur Information und Kollekte
- Promotionen
- Boulevardgastronomie

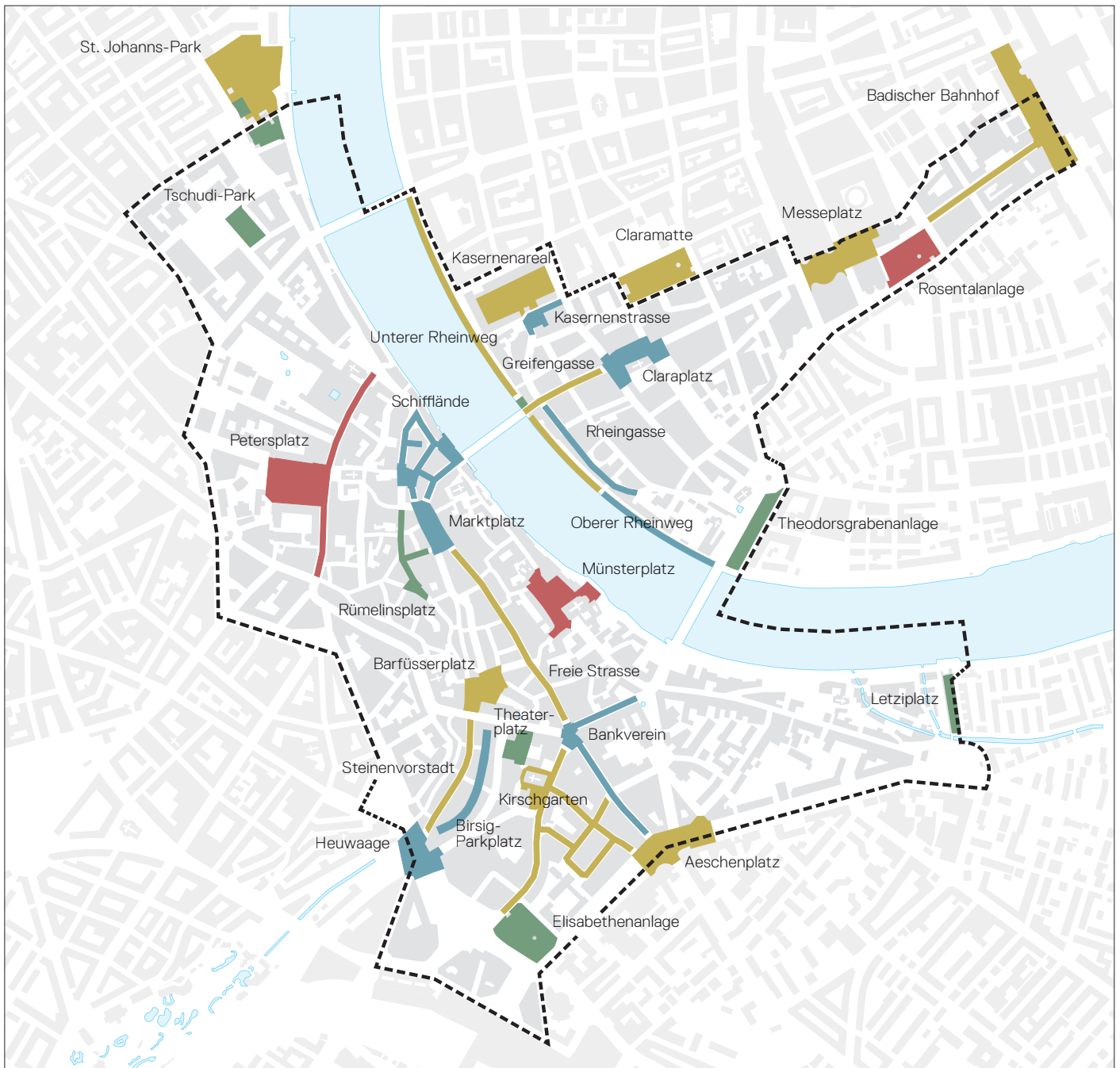
K 1.2

VERÄNDERUNGSBEDARF DER NUTZUNGSVERTEILUNG IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Nebst der Schwerpunktsetzung definiert der Entwicklungsrichtplan den Veränderungsbedarf der Nutzungsverteilung im öffentlichen Raum. Er beschreibt damit, welche Orte der Innenstadt stabilisiert werden, welche innerhalb des heutigen Umfangs verändert werden und welche durch ihr Potenzial ausbaufähig sind, entweder bereits zum jetzigen Zeitpunkt oder nach erfolgter Umgestaltung. Genauere Details zur Art der angestrebten Veränderung sind in den jeweiligen Objektblättern vermerkt.



### Veränderungsbedarf der Nutzungsverteilung im öffentlichen Raum



--- Perimeter Innenstadt

- Ausbauen
- Ausbauen nach Umgestaltung
- Verändern innerhalb heutigem Umfang
- Stabilisieren

K 1.3

STABILISIERUNG DES WOHNANTEILS  
IM PRIVATEN RAUM

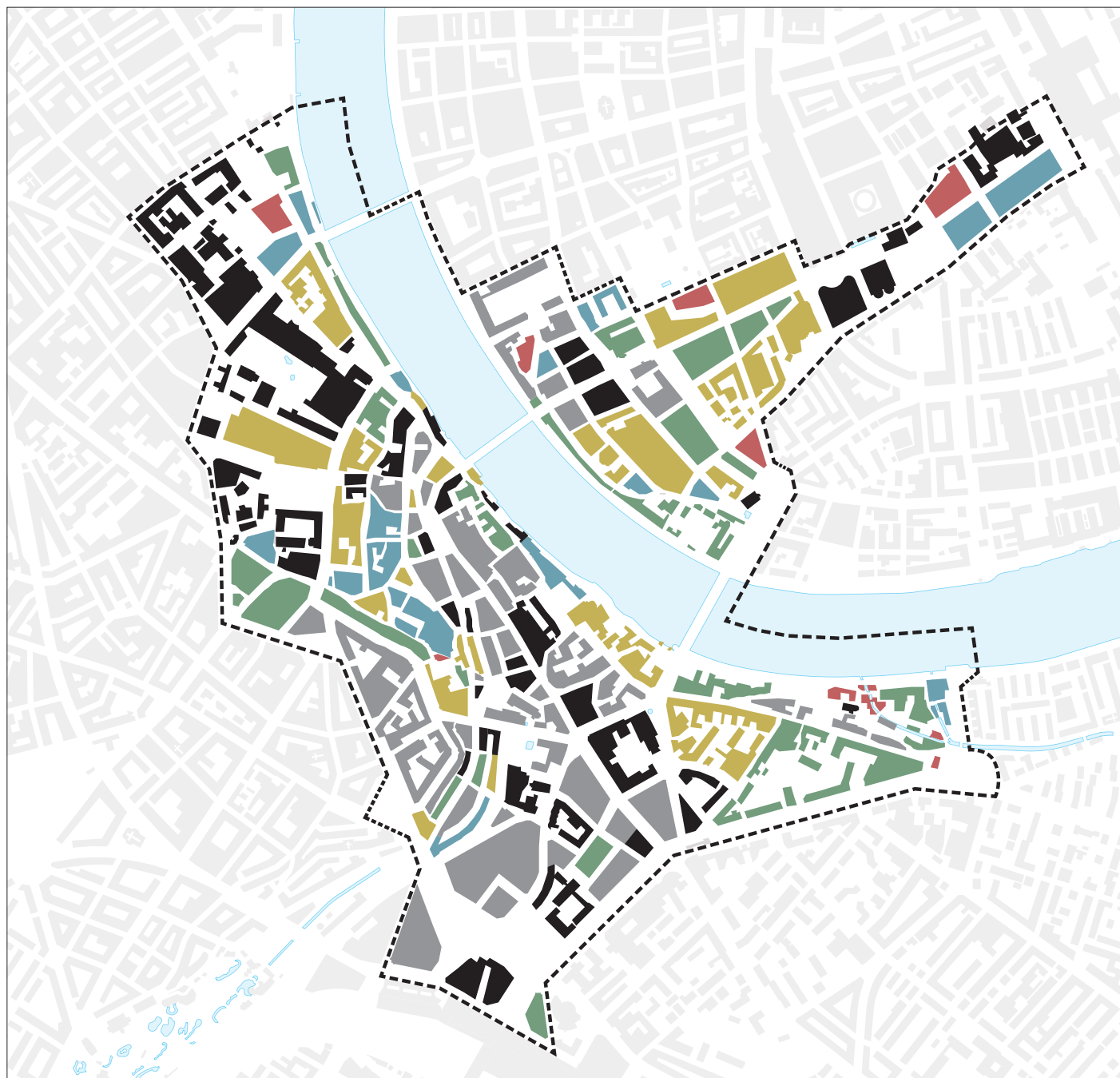
Grundsätzlich wird in der Innenstadt eine Stabilisierung der Anzahl Wohnungen und des Wohnanteils angestrebt. In geeigneten Gebieten kann das Wohnen sogar ausgebaut werden. Bewohner tragen zur Belebung und zur sozialen Kontrolle innerhalb der Innenstadt bei. Entsprechend der angestrebten Entwicklung im öffentlichen Raum weist das Wohnen in der Innenstadt eine unterschiedliche Ausprägung und unterschiedliche Qualitäten auf, sei es zum Beispiel in der pulsierenden Stadtmitte in der Steinenvorstadt, im modernen Gürtel an der Clarastrasse oder in der historischen Altstadt am Spalenberg.

K 1.4

UMSETZUNG

Die im Konzeptteil Nutzung erarbeiteten Aussagen werden durch eine Überprüfung und allfällige Anpassung der nachfolgenden Instrumente, wie Beispielungspläne, Wohnanteilplan, Boulevardplan, Gastronomie-Sekundärlärm-Beurteilungsinstrument und Lärmempfindlichkeitsstufenplan, umgesetzt. Zur besseren Verteilung der Nutzungen prüft eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des Bau- und Verkehrsdepartements die Möglichkeiten für eine weitere und die vermehrte Nutzung der bisherigen Standorte, auch ausserhalb der Innenstadt. Dabei berücksichtigt sie die verschiedenen Ansprüche und definiert verbindliche Spielregeln. Im Rahmen der Umsetzung wird wo notwendig eine Mitwirkung stattfinden.

### Stabilisierung des Wohnanteils im privaten Raum



--- Perimeter Innenstadt

Wohnanteil 2010 pro Block	
■	0,1 bis 9,9%
■	10 bis 29,9%
■	30 bis 49,9%
■	50 bis 69,9%
■	70 bis 89,9%
■	90 bis 100%

## K2 Konzeptteil Gestaltung

Im Konzeptteil Gestaltung des Entwicklungsrichtplans werden die 4 abstrakten Schwerpunkte der Strategie Gestaltung mit dem konkreten öffentlichen Raum verknüpft. Dazu werden in einem ersten Schritt die prägenden Hauptstrukturen der Basler Innenstadt aufgrund der Topografie, der Stadtmorphologie und der historischen Entwicklung hervorgehoben. In einem zweiten Schritt werden diese zu unterschiedlichen Raumtypen konkretisiert. Pro Raumtyp werden Gestaltungsprinzipien festgelegt, um die angestrebte gestalterische Entwicklung zu definieren.

### K 2.1

#### HAUPTSTRUKTUREN DER BASLER INNENSTADT

Die zukünftige Gestaltung der Basler Innenstadt orientiert sich stärker an den topografischen, stadtmorphologischen und historischen Strukturen. Die Hauptstrukturen der Basler Innenstadt sind:

- Die Stadtachse vom Badischen Bahnhof über die Mittlere Brücke zu Aeschenplatz, Bahnhof SBB und Zoo
- Der Rhein
- Der Stadtring entlang der inneren Stadtmauer auf Grossbasler Seite und der Stadtmauer im Kleinbasel
- Der Grüne Ring entlang der äusseren Stadtmauer auf Grossbasler Seite

Diese 4 Elemente, inklusive der dazugehörigen Grünräume, bilden das räumliche Rückgrat der Gestaltungskonzeption und werden in ihrer Funktion und Gestalt gestärkt und attraktiviert.

Die Stadtachse – entlang des verkehrsberuhigten Fussgänger-Ypsilons – formt das Rückgrat der Innenstadt. Die Achse besteht aus einer Reihe bedeutender öffentlicher Plätze und einem Netz sie verbindender Strassen und Gassen. Die Gestaltung der Stadtachse basiert auf heterogenen, individuell gestalteten Plätzen und homogenen Strassen, die die Achse bilden. Zu optimieren und attraktivieren gilt es insbesondere die Enden auf beiden Seiten der Achse. Auf der Grossbasler Seite enden die linearen Räume sehr abrupt am äusseren Grünen Ring. Auf der Kleinbasler Seite wird der letzte Abschnitt Rosentalstrasse atmosphärisch und funktionell seiner städtebaulichen Bedeutung nicht gerecht.

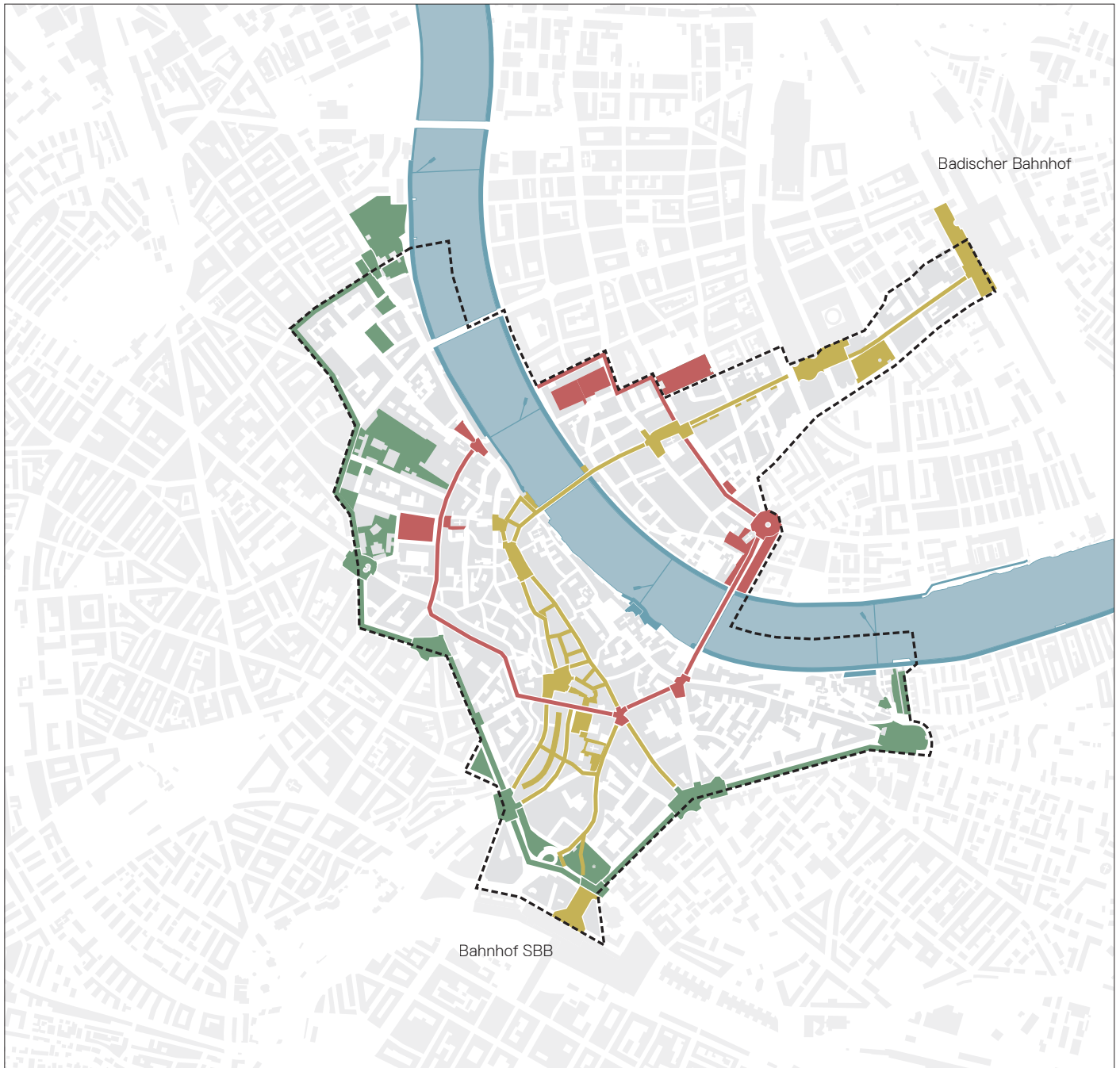
Der Rhein als wichtigster innenstädtischer Erholungs- und Freizeitraum und gleichzeitig als wichtiger Wanderkorridor für Tiere und Pflanzen wird weiterhin konsequent aufgewertet, unter Rücksichtnahme auf das Ruhebedürfnis der angrenzenden Wohnquartiere und die Ökologie des Flussraums. Die verbindende Funktion des Rheins wird ausge-

baut, die angrenzenden Quartiere optimal mit den Ufern verknüpft und beide Uferseiten als hochwertiges, grünes Erholungsband entlang des Wassers etabliert. Die Rheinpromenade auf der Kleinbasler Seite präsentiert sich schon heute in einem strukturell guten Zustand. Bereits umgesetzte Aufwertungsmassnahmen und laufende Projekte werden die Attraktivität zusätzlich steigern. Auf der Grossbasler Seite bestehen insbesondere bezüglich Durchgängigkeit einige Potenziale.

Der Stadtring entlang der älteren Stadtmauern kennzeichnet den Altstadtbereich der Innenstadt und dient der Erschliessung der Innenstadt und zur Orientierung. Innerhalb des Stadtrings präsentiert sich die Stadt vorwiegend steinern mit vereinzelt grünen Einzelelementen oder kleinen grünen Plätzen. Diese spielen, nebst den Rheinufern, eine wichtige Rolle für die Naherholung im dichten Zentrum und werden weiter aufgewertet und optimal vernetzt.

Der Grüne Ring entlang der äusseren Stadtmauer im Grossbasel markiert die Grenze der Innenstadt. Er dient als wichtiger Transferraum und als Verbindung zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen. Durch die Stärkung und Ergänzung der unterschiedlichen Grünräume entlang des Rings wird der bereits heute vorhandene grüne Charakter hervorgehoben. Die bestehenden Stadttore und Elemente der Stadtmauer werden als historische Fragmente vermehrt sichtbar gemacht und dienen als Orientierungspunkte. Durch grüne Verbindungsachsen wird die Innenstadt mit den umliegenden grossen Stadtparks verknüpft.

### Hauptstrukturen



--- Perimeter Innenstadt

-  Rhein
-  Stadtachse
-  Stadtring
-  Grüner Ring

## K 2.2

### RAUMTYPEN MIT GESTALTUNGSPRINZIPIEN

Die 4 Hauptstrukturen der Basler Innenstadt werden in einem zweiten Schritt in unterschiedliche Raumtypen differenziert. Indem die konkreten öffentlichen Räume der Innenstadt zu abstrakteren Raumtypen zusammengefasst werden, können Leitplanken für die zukünftige Gestaltung dieser Räume definiert werden.

Pro Raumtyp wird die Leitidee der gestalterischen Entwicklung beschrieben. Mithilfe von Gestaltungsprinzipien wird festgehalten, auf welche Verkehrsarten der Raum ausgelegt wird, welches Profil der Raum dafür aufweist, welche Materialien verwendet werden und welche Grünelemente eingesetzt werden. Dabei wird definiert, welche Entwicklungsmöglichkeiten pro Raumtyp erwünscht und welche unerwünscht sind. Die konkrete Erarbeitung erfolgt auf der Stufe der einzelnen Gestaltungsprojekte. Der Entwicklungsrichtplan fasst die wichtigsten Elemente zusammen; eine ausführliche Beschreibung der Gestaltungsprinzipien befindet sich im Planungshandbuch des Gestaltungskonzepts Innenstadt.

Grundsätzlich werden 2 übergeordnete Gruppen von Raumtypen im öffentlichen Raum unterschieden: einerseits die linearen Räume wie Strassen, Gassen und Promenaden und andererseits die flächigen Räume wie Plätze und Grünanlagen.

#### Zentrumsstrassen

Die Zentrumsstrassen verbinden als zentrale Stadtachse den Bahnhof SBB, den Aeschenplatz und den Zoo mit dem Badischen Bahnhof und formen das Rückgrat der Basler Innenstadt. Entsprechend der herausragenden Rolle der Stadtachse mit den Haupteinkaufsstrassen und den bedeutenden Zentrumsplätzen, wie dem Barfüsser-, dem Markt- und dem Messeplatz, wird die Gestaltung der Stadtachse künftig dem urbanen Charakter der Achse gerecht, die einzelnen Zentrumsstrassen werden stärker als heute als Einheit wahrgenommen. Dies verbessert die Orientierung und fördert die Identifikation mit der Basler Innenstadt.

Innerhalb des ersten Stadtmauerings sind die Zentrumsstrassen zukünftig grundsätzlich motorfahrzeugfrei. Ziel ist ein Strassenprofil mit einer Aufenthaltszone entlang der Fassaden und einer Bewegungszone in der Mitte der Strassen. Flexible Zonen, innerhalb deren zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Nutzungen, möglich sind, ergänzen das Grundprofil. Die Bodenmaterialien unterstreichen den urbanen Charakter der Stadtachse, ergänzt durch grüne Einzelelemente an ausgewählten Orten.

#### Stadtstrassen

Die Stadtstrassen bilden den Basisstrassentyp und sind damit auch ausserhalb der Innenstadt vertreten und einsetzbar. Sie sind primär auf die Verbindungsfunktion ausgelegt.

Das Grundprofil weist an den Seiten klassische Trottoirbereiche und in der Mitte eine Fahrbahn für den rollenden Verkehr auf. Diese Unterscheidung wird durch einen klaren Höhenversatz gekennzeichnet. Innerhalb der Trottoirbereiche wird eine gemischte Nutzung, abgestimmt auf die angrenzenden Nutzungen ermöglicht. Das lineare Strassenprofil wird, wo möglich und sinnvoll, durch Baumreihen unterstrichen. Der Bodenbelag der Stadtstrassen besteht vornehmlich aus klassischem Asphalt.

#### Historische Vorstadtstrassen

Die historischen Vorstadtstrassen sind Zeugen der Stadterweiterung zwischen der Kernstadt und der äusseren Stadtmauer Grossbasels. Sie sind Verbindungsachsen zu den alten Stadttoren und weisen eine grossteils noch intakte Altstadtbebauung auf.

Um die historische Bebauung eng mit dem Strassenraum zu verknüpfen, werden schmale Strassenprofile künftig ohne Höhenversatz realisiert. Breite Profile mit hoher Verkehrsbedeutung werden mit Höhenversatz ausgebildet. Grüne Einzelelemente zeichnen besondere Orte aus. Das bevorzugte Material ist Asphalt. Kombinationsmöglichkeiten bieten die historischen Materialien Kieselwacke und der Alpnacher Quarzsandstein in Form von Pflasterung.

#### Gassen

Die engen, teilweise verwinkelten Gassen bilden das feingliedrige Netzwerk der Innenstadt und vermitteln den Fussgängern einen spannenden Einblick in die Geschichte. Die Gassentreppen oder Rampen ermöglichen einen direkten Übergang zwischen dem Birsigtal und den höher gelegenen Teilen der Altstadt.

Die Gassen sind grundsätzlich motorfahrzeugfrei, dies wird durch eine durchgehende Profilierung von Fassade zu Fassade ohne Höhenversatz unterstützt. Für den übrigen Verkehr ermöglicht eine Kombination von Fussgänger- und Fahrbereichen den Zugang. Wenn überhaupt schmücken grüne Einzelelemente wichtige Orte oder Schnittstellen. In den Altstadtbereichen gelangen primär die historischen Bodenmaterialien Kieselwacke und Alpnacher Quarzsandstein in Form von Pflasterungen zum Einsatz.

#### Stadtring

Der Stadtring entlang der älteren Stadtmauern Grossbasels und der Kleinbasler Stadtmauer wird als Erschliessungsring mit einer ausgeprägten Geschichte gestärkt. Die Stadtmauern und Stadtgraben werden als historische Elemente deutlicher sichtbar und erlebbar in die Gestaltung mit einbezogen.

Das künftige Profil weist eine Mittelzone für den rollenden Verkehr und an den Seiten Trottoirbereiche mit Höhenversatz für die Fussgänger auf. Definiert wird das klare Profil primär durch markante Stadtfassaden, zeitweise auch durch Vorgärten oder öffentliche Grünanlagen im Bereich der alten Stadtbefestigung. Als Bodenmaterial kommen

Raumtypen



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">—</span> Strassen und Promenaden</li> <li><span style="color: grey;">—</span> Zentrumsstrassen</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> Stadtstrassen</li> <li><span style="color: brown;">—</span> Historische Vorstadtstrassen</li> <li><span style="color: tan;">—</span> Gassen</li> <li><span style="color: red;">—</span> Stadtring</li> <li><span style="color: green;">—</span> Grüner Ring</li> <li><span style="color: cyan;">—</span> Radialen und Tangentialen</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Rheinpromenaden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; display: inline-block;"></span> Perimeter Innenstadt</li> <li><span style="background-color: purple; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Plätze und Grün</li> <li><span style="background-color: orange; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Zentrumsplätze</li> <li><span style="background-color: pink; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Stadtplätze</li> <li><span style="background-color: brown; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Stadtnischen</li> <li><span style="background-color: darkred; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Bahnhofsplätze</li> <li><span style="background-color: darkgreen; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Ringplätze</li> <li><span style="background-color: lightgreen; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Grüne Plätze</li> <li><span style="background-color: teal; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Grün- und Parkanlagen</li> <li><span style="background-color: yellowgreen; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Schanzenanlagen</li> <li><span style="background-color: limegreen; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Gartenanlagen</li> </ul> |
|--|---|

grundsätzlich Asphalt, Kieselwacken und Alpnacher Quarzsandstein in Form von Pflästerungen zum Einsatz. In Grossbasel unterstreichen grüne Einzelelemente, im Kleinbasel grüne Reihenelemente den Ring.

#### Grüner Ring

Der Grüne Ring entlang der äusseren Stadtbefestigung fungiert als grünes Bindeglied zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen. Die bestehenden Stadttore werden als historische Fragmente räumlich zur Geltung gebracht und gut einsehbar gestaltet.

Die Fahrbahnen für den dominierenden rollenden Verkehr liegen zentral und werden von grünen Seitenstreifen mit Bäumen und grosszügigen Trottoirbereichen flankiert. Gewisse Abschnitte weisen eine grüne Mittelpromenade auf. Um die Bindegliedfunktion zu erfüllen, sind optimale Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr entscheidend. Asphalt ist angesichts der verkehrlichen Ausrichtung das dominante Bodenmaterial, kombiniert mit Vegetationsflächen und sickerungsfähigen Belägen für die grünen Bereiche. Lücken in den Alleebereichen werden durch ergänzende Baumpflanzungen geschlossen.

#### Radialen und Tangentialen

Die Radialen und Tangentialen sind die direkten Verbindungen der Innenstadt mit den umliegenden Stadtteilen sowie den grossen Grünräumen ausserhalb der Innenstadt.

Das Profil der linearen Verbindungsachsen zeichnet sich durch eine klare Zuweisung für die einzelnen Verkehrsarten und einen klassischen Höhenunterschied in Form von Randsteinen oder eine separate Führung für Fuss- und Veloverkehr aus. Der Asphalt wird als primäres Bodenmaterial eingesetzt. Wo möglich wird ein hoher Grünanteil mit Vegetationsflächen und sickerungsfähigen Belägen angestrebt.

#### Rheinpromenaden

Die Rheinpromenaden sind speziell während der warmen Jahreszeit die wichtigsten und attraktivsten Naherholungsbereiche der Basler Innenstadt. Sitzstufen und unterschiedliche Niveaus laden zum Verweilen und Flanieren ein und schaffen eine Verbindung zum Wasser. Auf der Sonnenseite Kleinbasels präsentiert sich die Promenade im Bereich der Innenstadt als durchgängig begrüntes Band. Auf der Grossbasler Seite wird die Promenade durch den Münsterhügel mit seinen Stadtfassaden unterbrochen und weist von der Mittleren Brücke bis zum St. Johannis-Park eine eher spärliche Begrünung auf.

Auf der Kleinbasler Seite finden sich die noch nicht ausgeschöpften Potenziale auf der Ebene Stadtgestaltung. Eine Aufwertung ist diesbezüglich bereits im Gange. Auf Grossbasler Seite wurde mit dem Nein zur Volksinitiative für einen Rheinuferweg am 18. Mai 2014 gegen eine Fusswegverbindung entlang des Rheins zwischen Mittleren Brücke und Wettsteinbrücke entschieden.

Der Fuss- und Veloverkehr steht entlang der Promenaden im Zentrum. Als Materialien kommen primär Asphalt und sickerungsfähige Beläge zum Einsatz, evtl. auch Alpnacher Quarzsandstein. Die grünen Bereiche der Promenade werden weiterhin mit Baumreihen ausgestattet.

#### Zentrumsplätze

Die Zentrumsplätze sind die historisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich bedeutenden Orte der Innenstadt, zu einem Grossteil eingebunden in das Netz der Stadtachse. Die grossen Plätze sind ausgesprochen repräsentative Orte, wichtige Orientierungspunkte, beliebte Aufenthaltsbereiche und spielen somit eine entscheidende Rolle bei der Erlebbarkeit der Innenstadt. Die Plätze ermöglichen eine vielfältige Nutzung und Aneignung, sowohl zu Spitzenzeiten als auch während ruhigerer Zeiten.

Die unterschiedlichen historischen Entwicklungen, Atmosphären und Funktionen der Plätze werden durch eine spezifische Gestaltung hervorgehoben. Die Materialien werden erst auf der Stufe Projekt definiert. Entsprechend dem vielfältigen Gebrauch dominieren steinerne Materialien, die an ausgewählten Orten durch grüne Aufenthaltsbereiche ergänzt werden können.

#### Stadtplätze

Stadtplätze sind mittelgrosse innenstädtische Plätze, die lediglich temporär Funktionen für die gesamte Innenstadt übernehmen.

Die räumliche Gestaltung orientiert sich an der Umgebung. Highlights setzen allenfalls besondere Einzelelemente wie beispielsweise spezielle Brunnen, Sitzgelegenheiten oder Grünelemente. Sie kreieren eine Platzidentität und Wiedererkennbarkeit und verankern die Stadtplätze im Bewusstsein der gesamten Innenstadt.

#### Stadtnischen

Die Stadtnischen sind die kleinste Einheit der Plätze und erscheinen als Lücken in Fassaden, Verbreiterungen des Profils, kleine Aussichtsplattformen oder an Kreuzungen von Strassen. Die Nischen sind oftmals gut geeignet, um kleine dauerhafte Nutzungen wie beispielsweise Boulevardgastronomie aufzunehmen, eignen sich aber auch besonders für temporäre Programme aus dem Bereich Kunst oder Kultur. Die Stadtnischen vermischen sich stark mit der Atmosphäre der direkten Umgebung. Aus diesem Grund nehmen sie die Materialisierung der Umgebung auf und setzen sie fort. Lediglich Sitzgelegenheiten oder beispielsweise Einzelbäume markieren die Stadtnischen und heben sie sanft vom restlichen öffentlichen Raum ab.

#### Bahnhofsplätze

Die beiden Bahnhofsplätze sind als zentrale Anlaufpunkte darauf ausgerichtet, dass die Nutzenden möglichst optimal aus-, ein- oder umsteigen können. Sie übernehmen zudem als ersten Berührungspunkt für viele Besucher eine wichti-



ge Willkommensfunktion. Eine gute Orientierung, optimale Verbindungen und insbesondere eine repräsentative, einladende Atmosphäre sind aus diesem Grund wichtige Leitprinzipien der beiden Bahnhofsplätze.

Wie die Zentrumsplätze haben die Bahnhofsplätze ihre eigene, einzigartige Identität. Als eigentlicher Auftakt der Stadtachse sollen sie grundsätzlich mit Quarzsandsteinplatten gestaltet werden.

#### Ringplätze

Die Ringplätze befinden sich entlang des Stadtrings und des Grünen Rings und erfüllen eine wichtige Scharnierfunktion zu den angrenzenden Stadtteilen. Dafür sind eine gute Orientierung und Querungsmöglichkeiten entscheidend. Als Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs bieten sie entsprechende Warte- und Aufenthaltsräume.

Die gestalterische Identität der Ringplätze ist eng mit der Gestaltung des Grünen Rings und des Stadtrings verknüpft.

#### Grüne Plätze

Die grünen Plätze zeichnen sich durch einen markanten Baumbestand und sickerfähige Bodenbeläge aus. Je nach Grösse erfüllen sie Aufgaben für die lokalen Nachbarschaften, die Quartiere oder gar für die gesamte Stadt. Sie laden zum Verweilen und Spielen ein und bilden temporär Bühnen für kleinere und grössere Anlässe.

Vielfältiges Grün, Spiel- und Sitzmöglichkeiten unterstreichen die Erholungsfunktion.

#### Grün- und Parkanlagen

Die Grün- und Parkanlagen sind vornehmlich grün geprägte mittlere und grosse Erholungs- und Freizeitanlagen. Sie befinden sich ausserhalb oder am Rande der Innenstadt und haben, je nach Grösse, eine quartierbezogene oder gesamtstädtische Bedeutung.

Die Gestaltung orientiert sich an den Bedürfnissen der jeweiligen Nutzer und ist deshalb je nach thematischer Ausrichtung der Park- und Grünanlage unterschiedlich. Die verschiedenen Identitäten der einzelnen Grün- und Parkanlagen werden stärker betont. Die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Basler Zoo wird gestärkt.

#### Schanzenanlagen

Die Schanzenanlagen sind kleine bis mittlere Grünanlagen, die entlang und auf der ehemaligen Stadtbefestigung entstanden sind und häufig historische Stadtmauerreste und Schanzen enthalten.

Die Anlagen sind unterschiedlich gestaltet, entweder introvertiert, auf die umliegenden Bauten ausgerichtet oder die Ringstruktur begleitend als grüne Bänder. Die bisher introvertierten Anlagen werden künftig vermehrt einsehbar und attraktive Zugänge erhalten.

#### Gartenanlagen

Die Gartenanlagen, konkret der Botanische Garten und der Garten des Universitätsspitals, sind innerhalb der Innenstadt die einzigen umfangreichen öffentlichen Grünräume, mit Ausnahme der Elisabethenanlage.

Sie sind auf ihre jeweilige öffentliche Einrichtung ausgerichtet, nur punktuell zugänglich und präsentieren mit ihrer Pflanzenvielfalt sehr intime und hochwertig ausgestattete Naherholungsoasen. Sie können der Öffentlichkeit vermehrt ins Gedächtnis gerückt und besser zugänglich gemacht werden.

K 2.3  
UMSETZUNG

Die Umsetzung durch konkrete Gestaltungsprojekte erfolgt aufgrund des grossen Perimeters und der beschränkten Ressourcen schrittweise in verschiedenen Umsetzungshorizonten, abgestimmt auf die Erhaltungsplanung und den Sanierungsbedarf. Im Rahmen der Umsetzung wird wo notwendig eine Mitwirkung stattfinden.

Aktuell sind bereits einige Gestaltungsprojekte im öffentlichen Raum in Planung oder bereits in Umsetzung. Diese Projekte wurden und werden eng mit dem Gestaltungskonzept Innenstadt koordiniert und werden wie geplant realisiert.

Projekt abgeschlossen oder im Bau  
Spalenberg, Gernsberg, Heuberg  
Münsterhügel  
Elisabethenstrasse/Klosterberg

Projekt vorhanden  
Aeschengraben

Was das Vorgehen zur Erarbeitung der Projekte anbelangt, wurden die Vorhaben in zwei unterschiedliche Gruppen unterteilt: stabile und variable Räume. Diese Unterscheidung basiert auf dem jeweiligen Veränderungspotenzial, der Planungssicherheit, dem Detaillierungsgrad der Aussagen im Planungshandbuch und den ortsspezifischen Rahmenbedingungen.

Die «stabilen Räume» bieten ein kleineres Veränderungspotenzial, die Rahmenbedingungen sind klar und das Gestaltungskonzept beinhaltet einen hohen Detaillierungsgrad. Diese Gestaltungsprojekte können direkt erarbeitet werden.

Die «variablen Räume» kennzeichnen sich durch grosses Veränderungspotenzial, viele offene Fragen und wenig Detaillierungsgrad im Gestaltungskonzept. Bei diesen Gestaltungsprojekten wird ein Varianzverfahren mit einem Gestaltungswettbewerb durchgeführt. Erst anschliessend wird das Gestaltungsprojekt erarbeitet.

UMSETZUNGSHORIZONT 2015 – 2021

Gemäss Kenntnisstand der Erhaltungsplanung (Anfang 2014) stehen im Zeitraum 2015 – 2021 zwingend notwendige Erhaltungsmassnahmen (Auslöser für eine Neugestaltung) für folgende Strassenräume an:

---

Projektgruppe «variable Räume»

Allmend

Rümelinsplatz/Münzgasse/Schnabelgasse ■  
Claraplatz/Untere Rebgasse/Rebgasse (teilweise) ■  
Birsig-Parkplatz

Grün

St. Johannis-Platz  
Tschudi-Park  
Rosentalanlage

---

Projektgruppe «stabile Räume»

Allmend

Freie Strasse ■  
Grünpfahlgasse/Gerbergässlein ■  
Kirschgartengeviert (evtl.)  
Schneidergasse ■  
St. Alban-Graben  
St. Alban-Vorstadt  
Steingraben (Holbeinplatz bis Heuwaageviadukt)  
Greifengasse ■  
Rheingasse ■  
Clarastrasse (evtl.) ■  
Rosentalstrasse

Grün

Wettsteinanlage  
Riehenteichanlage  
Schanzenanlagen  
(Rheinschanze, Hebelschanze, Steinenschanze,  
Elisabethenschanze, St. Albantor-Anlage)

---

Gestaltungsprojekte auf Allmend werden vom Planungsamt durchgeführt, Gestaltungsprojekte in Grünräumen von der Stadtgärtnerei. Mit ■ gekennzeichnete Vorhaben werden über eine Rahmenausgabenbewilligung finanziert.

Weitere Details zur Umsetzung können dem Gestaltungskonzept entnommen werden. Die Tabelle links stellt einen Zwischenstand dar und hat ausschliesslich informativen Charakter. Bezüglich Priorisierung und Zeitplan ist die Erhaltungsplanung massgebend.

## K3 Konzeptteil Verkehr

Der Konzeptteil Verkehr des Entwicklungsrichtplans zeigt auf, wie die strategischen Entscheide für eine stadtgerechte Mobilität konkret in der Innenstadt verortet werden.

Dazu definiert das neue Verkehrskonzept Innenstadt fünf Grundsätze und vier verschiedene Verkehrszonen, die entsprechend den unterschiedlichen Bedürfnissen zur Anwendung kommen.

### K 3.1 VERKEHRZONEN FÜR UNTERSCHIEDLICHE BEDÜRFNISSE

Das neue Verkehrskonzept Innenstadt definiert das übergeordnete Grundkonzept für die Verkehrsregelungen in der Innenstadt. Dabei nicht betrachtet werden auf einzelne Abschnitte begrenzte Sonderregeln, diese werden auf Stufe Projekt überprüft. Es werden Verkehrszonen entsprechend den unterschiedlichen Bedürfnissen gebildet, in der Innenstadt räumlich verortet und mit entsprechenden Signalisationen umgesetzt.

Hinweis: Der Perimeter des Verkehrskonzepts Innenstadt ist nicht deckungsgleich mit dem Perimeter des Entwicklungsrichtplans.

#### K 3.1.1

Angewandte Grundsätze

«Gleiche Regeln im ganzen Zentrum»

Um die Wiedererkennbarkeit und damit auch die Durchsetzbarkeit der Regelungen zu erhöhen, werden im gesamten Perimeter möglichst wenig unterschiedliche Zonen eingerichtet. Dies bringt auch deutliche Vorteile in der Kommunikation.

«Erleichterungen statt Sperrzeiten»

Das System mit Sperrzeiten während der Ladenöffnungszeiten ist auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Mit dem neuen Verkehrskonzept wird insbesondere für den Kern der Innenstadt klar signalisiert, dass die Priorität den Fussgängern gilt. Für den notwendigen restlichen Individualverkehr werden Erleichterungen signalisiert beziehungsweise in einer gesonderten Verordnung geregelt.

«Blau statt rot»

Bei der Wahl der Signalisation wird versucht, wenn immer möglich «blaue Fahrordnungen» den «roten Verbotschildern» vorzuziehen. Es wird gezeigt, wer die Zone/Strasse hauptsächlich nutzt bzw. nutzen darf und nicht, wer sie nicht benutzen darf. Die Hauptnutzung wird damit zum Regelfall und nicht zur Ausnahme.

«Stopp dem Schilderwald»

Zonensignalisationen regeln diverse weitere verkehrliche Anordnungen (z.B. Höchstgeschwindigkeit, Parkierungsregeln) auf einem Schild und tragen damit massgeblich zu einer Reduktion der Anzahl notwendiger Schilder in der Innenstadt bei.

«Ein Blick genügt»

Die Aussage der Signalisation kann mit einem Blick erfasst werden. Neben den eigentlichen Signalen werden maximal 2 Zusatzinformationen angebracht.

### K 3.1.2

#### Verkehrszonen in der Innenstadt

Der Kern der Innenstadt gehört den Fussgängern. Die Bevorzugung des Fussverkehrs in der Innenstadt erfolgt am stärksten mit der Fussgängerzone. Sie wird überall dort angeordnet, wo hauptsächlich Fussgänger verkehren, z.B. in der Freien Strasse und am Spalenberg.

Das Signal der Fussgängerzone impliziert ein Fahrverbot für alle Fahrzeuge inkl. Velos, eine Höchstgeschwindigkeit für ausnahmsweise zugelassene Fahrten von ca. 5 km/h sowie Fussgängervortritt.



Für Velorouten ist die Fussgängerzone aufgrund ihrer Geschwindigkeitsbeschränkung (Schritttempo = 5 km/h) ungeeignet. Überall, wo Velos fahren sollen, kommt die Begegnungszone mit Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs zum Einsatz. Die Fussgänger geniessen weiterhin Vortritt, z.B. am Münsterplatz oder in der Rheingasse.

Als Signal wird die Begegnungszone (Vortritt für Fussgänger, Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h) mit einem Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr kombiniert. Dies lässt eine adäquate Durchfahrt für Velos zu.



Auf den Tramachsen durch die Innenstadt soll der öffentliche Verkehr weiterhin Vortritt geniessen. Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und je nach Abschnitt die Zulassung von Velos, Mofas, Taxis oder Anlieferung. Beispiele dafür sind die Falknerstrasse, die Greifengasse oder die Clarastrasse.

Das Signal schliesst den motorisierten Individualverkehr mit Ausnahme des Busses aus und gewährleistet somit den benötigten Raum für die nötige Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Es gilt die übergeordnete Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h ohne explizite Nennung.

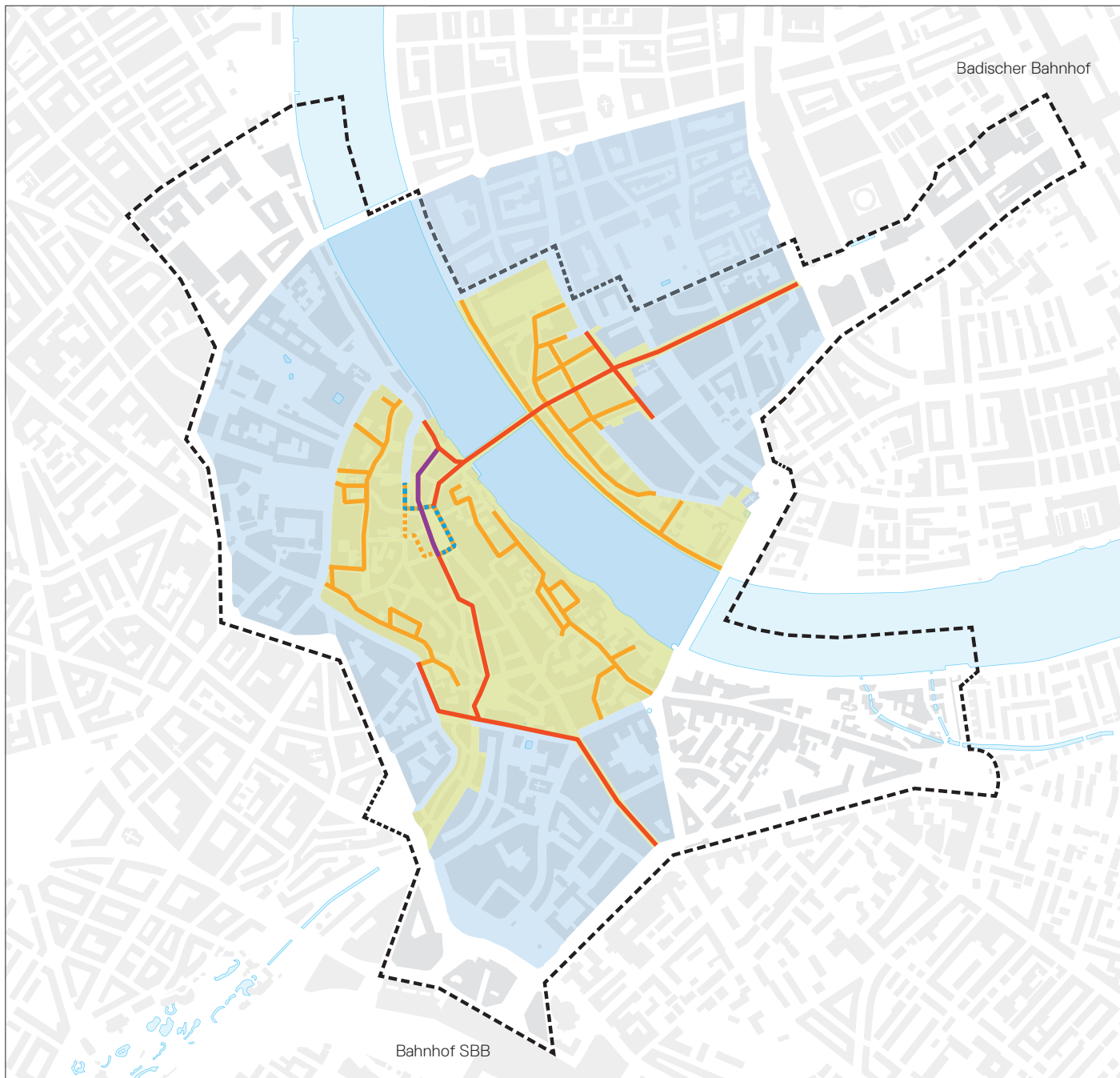


Der Perimeter für das Verkehrskonzept Innenstadt wird durch den City-Ring vorgegeben. Innerhalb der Grenzen ist grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen.

Mit der Zonensignalisation wird jeweils an den Zugängen zum Kernbereich einmal auf das geltende Regime hingewiesen.



Verkehrszonen der Innenstadt



Fussverkehr  
Fussgängerzone  
Velos gestattet



Fuss- und Veloverkehr  
Begegnungszone  
Mofas zugelassen



Öffentlicher Verkehr  
Öffentlicher Verkehr und Velo/Mofas  
Öffentlicher Verkehr



Motorisierter Individualverkehr  
Tempo 30 km/h  
(Perimeter Verkehrskonzept  
Innenstadt)

#### K 3.1.3

Spezielle Regelungen

Anlieferung für das Gewerbe

**Für die Anlieferung von Gütern an das Gewerbe innerhalb des weitgehend motorfahrzeugfreien Kerns der Innenstadt werden einheitliche Anlieferungszeiten definiert. Der Güterumschlag ist montags bis samstags von 5 Uhr bis 11 Uhr morgens zugelassen.**

Sonderregelung für Taxis

**Das Taxi als halböffentliches Verkehrsmittel wird in der Innenstadt weiterhin (mittels Sonderregelungen) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt behandelt. Auf eine Integration der Sonderregelung auf den Signalen wird aus Gründen der Lesbarkeit der Signale bewusst verzichtet. Bestellfahrten sowie die Zufahrt zu den Taxistandplätzen sind jederzeit möglich.**

Zufahrtsbewilligung für spezielle Nutzergruppen

**Für Anwohnende, Gehbehinderte, Notfalldienste, Hotelzufahrten und Marktfahrende regelt eine Verordnung die Zufahrtsbewilligung in die Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr ausserhalb der Güterumschlagszeiten. Diese wurde im August 2013 vom Regierungsrat erlassen und wird seit Sommer 2014 umgesetzt.**

#### K 3.2

UMSETZUNG

**Das neue Verkehrskonzept Innenstadt wurde im Januar 2011 vom Grossen Rat gutgeheissen. Die Verabschiedung der Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt durch den Regierungsrat erfolgte am 13. August 2013. Die etappenweise Umsetzung erfolgte ab Sommer 2014.**

## K4 Synthese: Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt strebt eine integrale Betrachtung der zukünftigen räumlichen Entwicklung der Innenstadt an. Zu diesem Zweck werden die 3 Konzeptteile Nutzung, Gestaltung und Verkehr überlagert, um die Gemeinsamkeiten und Grundzüge der räumlichen Entwicklung sichtbar zu machen.

Als ersten Schritt wird eine gemeinsame räumliche Gliederung entwickelt. Basierend auf dem Grundsatz, bestehende Strukturen und raumgliedernde Elemente vermehrt sichtbar und erlebbar zu machen, werden 4 übergeordnete Teilgebiete der Innenstadt definiert und in ihrer Nutzung, Gestaltung und Atmosphäre beschrieben:

- Die Stadtmitte als lebendiges Zentrum der Innenstadt
- Der Rhein als verbindendes Element der Innenstadt
- Die historische Altstadt und die Vorstädte als vielfältige Räume
- Der moderne Gürtel als Dienstleistungs-, Bildungs- und Gesundheitsstandort

In einem zweiten Schritt werden pro Teilgebiet die angestrebten Entwicklungen und dominierenden Themen dargestellt und beschrieben.

### K 4.1

#### ÜBERGEORDNETE TEILGEBIETE DER INNENSTADT

Die räumliche Gliederung basiert auf den historischen Strukturen (Stadtmauern, historische Quartiersentwicklung), der Topografie und den prägenden Elementen der Landschaft (Rhein, Birsigtal) und der dominierenden Bebauung und Nutzung eines Gebietes.

#### Stadtmitte

Die Stadtmitte ist das pulsierende, lebendige Zentrum der Stadt Basel und das Rückgrat der Innenstadt, geformt durch das Birsigtal und die Achse zum Badischen Bahnhof. Die Stadtmitte ist geprägt durch ihre vielfältigen Nutzungen: Einkaufen, das gastronomische Angebot nutzen, Arbeiten, Dienstleistungen in Anspruch nehmen, Freizeit verbringen, Kulturangebote nutzen, urban wohnen oder Veranstaltungen und Messen besuchen. Gestalterisch ist die Stadtmitte geprägt durch eine Reihe zentraler Plätze, verbunden durch lange, geschwungene Achsen und vorwiegend gesäumt durch Bauten aus dem 19. Jahrhundert. Der Charakter ist urban und steinern. Der Schwerpunkt liegt bei den Fussgängern. Diese sollen die Stadtmitte möglichst ungehindert nutzen können. Die Stadtmitte ist deshalb in weiten Teilen motorfahrzeugfrei oder verkehrsberuhigt. Ein weiteres prägendes Element ist die Tramachse, die Hauptdurchfahrtsachse durch die Innenstadt.

#### Rhein

Der Rhein ist die offene Lebensader und prägendes Identitätsmerkmal der Stadt Basel.

Entlang des Wassers findet eine Vielzahl von Nutzungen statt: Freizeit verbringen, Sport betreiben, sich erholen, Flanieren, gastronomische Angebote nutzen, historisches Wohnen und vieles mehr. Der Rhein zieht sich als blaues Band durch die Stadt, abwechselnd durch grüne und steinerne Abschnitte begleitet. Geprägt werden die linearen Promenaden durch unterschiedliche Niveaus. Der Fuss- und Veloverkehr dominiert den verkehrsberuhigten oder nicht zugänglichen Bereich.

#### Historische Altstadt und Vorstädte

Die historische Altstadt und die Vorstädte repräsentieren das historische Erbe der Stadt und fungieren als ruhige und vielfältige Räume.

Die dominierenden Nutzungen sind historisches Wohnen, kleine Einkaufsläden, Gastronomie, handwerkliches Gewerbe, Dienstleistungen und kulturelle Nutzungen. Die Gestaltung ist geprägt durch die historische Bebauung, von mittelalterlich kleinteilig bis herrschaftlich, die Präsenz von historischen Fragmenten wie den alten Stadttoren und engen Gassen. Der Charakter ist hauptsächlich steinern, mit wenigen Grünelementen. Die Altstadt ist grossenteils motorfahrzeugfrei, die Vorstädte sind verkehrsberuhigt, es dominieren die Fussgänger.



#### Moderne Gürtel

Der moderne Gürtel ist das geschäftige Dienstleistungs-, Bildungs- und Gesundheitszentrum der Stadt und markiert die Grenze zu den umliegenden Stadtteilen.

In diesem Teilgebiet dominiert als Nutzung das Arbeiten, Dienstleistungen erbringen und in Anspruch nehmen, sich in Schulen oder an der Universität bilden, für seine Gesundheit sorgen, modernes Wohnen und Einkaufen. Die Gestaltung ist durch moderne, grossmassstäbliche Bebauungen geprägt, entlang der ehemaligen Stadtbefestigung ergänzt durch grüne Elemente. Es dominiert der motorisierte Verkehr, welcher auf der Grossbasler Seite entlang der Ringstruktur eine schnelle Durchfahrt und Verbindung sucht.

#### K 4.2

##### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG DER TEILGEBIETE

Ausgehend von den Aussagen in den 3 Konzeptteilen Nutzung, Gestaltung und Verkehr können die Grundzüge der räumlichen Entwicklung der Teilgebiete und ihre Atmosphäre folgendermassen beschrieben werden.

#### Stadtmitte

Die Stadtmitte wird als lebendiges Zentrum der Innenstadt gestärkt.

Um weiterhin Platz für die vielfältigen Nutzungen bieten zu können, werden der nutzbare Raum, z. B. bei der Umgestaltung des Claraplatzes oder der seitlichen Öffnung des Kasernenareals zur Kasernenstrasse, und die Stadtmitte an sich vergrössert, z. B. kleinräumig an der Rheingasse oder grossräumiger im Bereich Aeschenvorstadt und Kirschgarten. Orte mit Potenzial, wie der Theaterplatz oder der Marktplatz, bieten Raum für unterschiedliche Nutzungen zu unterschiedlichen Zeiten und können intensiv genutzte Plätze, wie den Barfüsserplatz, ergänzen. Eine Umgestaltung des Birsig-Parkplatzes eröffnet im Herzen der Stadtmitte neue Möglichkeiten. Weitere Themen innerhalb der Stadtmitte sind die Steigerung der Aufenthaltsqualität und das Schaffen von Verbindungen, sei es vom Claraplatz zum Badischen Bahnhof, von der Heuwaage zum Zoo und über die Mittlere Brücke zwischen Gross- und Kleinbasel. Die Stadtmitte präsentiert sich mit individuell gestalteten Plätzen, zusammengehalten durch ein Netz aus homogenen Strassen, welche die Bedeutung der Stadtmitte hervorheben und zur Orientierung beitragen. Die Stadtmitte gehört den Fussgängern. Die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wird beibehalten, die negativen Beeinträchtigungen durch eine ausgewogene Linienführung und zusätzliche Tramverbindungen reduziert.

#### Rhein

Der Rhein wird als verbindendes Element der Innenstadt weiter aufgewertet.

Um die Aufwertung für die Anwohner verträglicher zu gestalten, wird eine Verteilung der Nutzung auf der ganzen

Länge der beiden Rheinufer angestrebt. Für die intensive alltägliche Nutzung wird die nötige Infrastruktur bereitgestellt und die Aufenthaltsqualität weiter verbessert. Das Rheinufer wird stärker mit den angrenzenden Quartieren und Freiräumen, wie der Kaserne, dem St. Johannis-Park oder der Theodorsgrabenanlage, verknüpft. Entlang des Rheins werden die Längsverbindungen gestärkt und z. B. auf Grossbasler Seite Richtung Frankreich fortgesetzt. Damit wird die Anbindung der Innenstadt mit dem Fuss- und Veloverkehr attraktiviert. Ausserdem wird geprüft, ob der Rhein durch eine Linienschiffahrt vermehrt für die Fortbewegung genutzt werden kann.

#### Historische Altstadt und Vorstädte

Die historische Altstadt und die Vorstädte werden als ruhige und vielfältige Räume bewahrt.

Sie bieten einen reizvollen Kontrast zur lebendigen Stadtmitte. Die kleinteilige Vielfalt gilt es auch in Zukunft zu erhalten und zu stärken, z. B. entlang des Spalenbergs oder in der St. Alban-Vorstadt und in der St. Johannis-Vorstadt. Als historische Zeugen wirken diese Gebiete identitätsstiftend. Die historischen Elemente werden vermehrt sichtbar und die Geschichte damit erlebbar gemacht. Sowohl die Nutzung als auch die Gestaltung orientieren sich an der historischen Atmosphäre, z. B. am Münsterplatz, am Rümelinsplatz oder am Letzipplatz. Es gilt, einen Ausgleich zwischen einem rein bewahrenden Umgang und einer verträglichen Belegung zu finden.

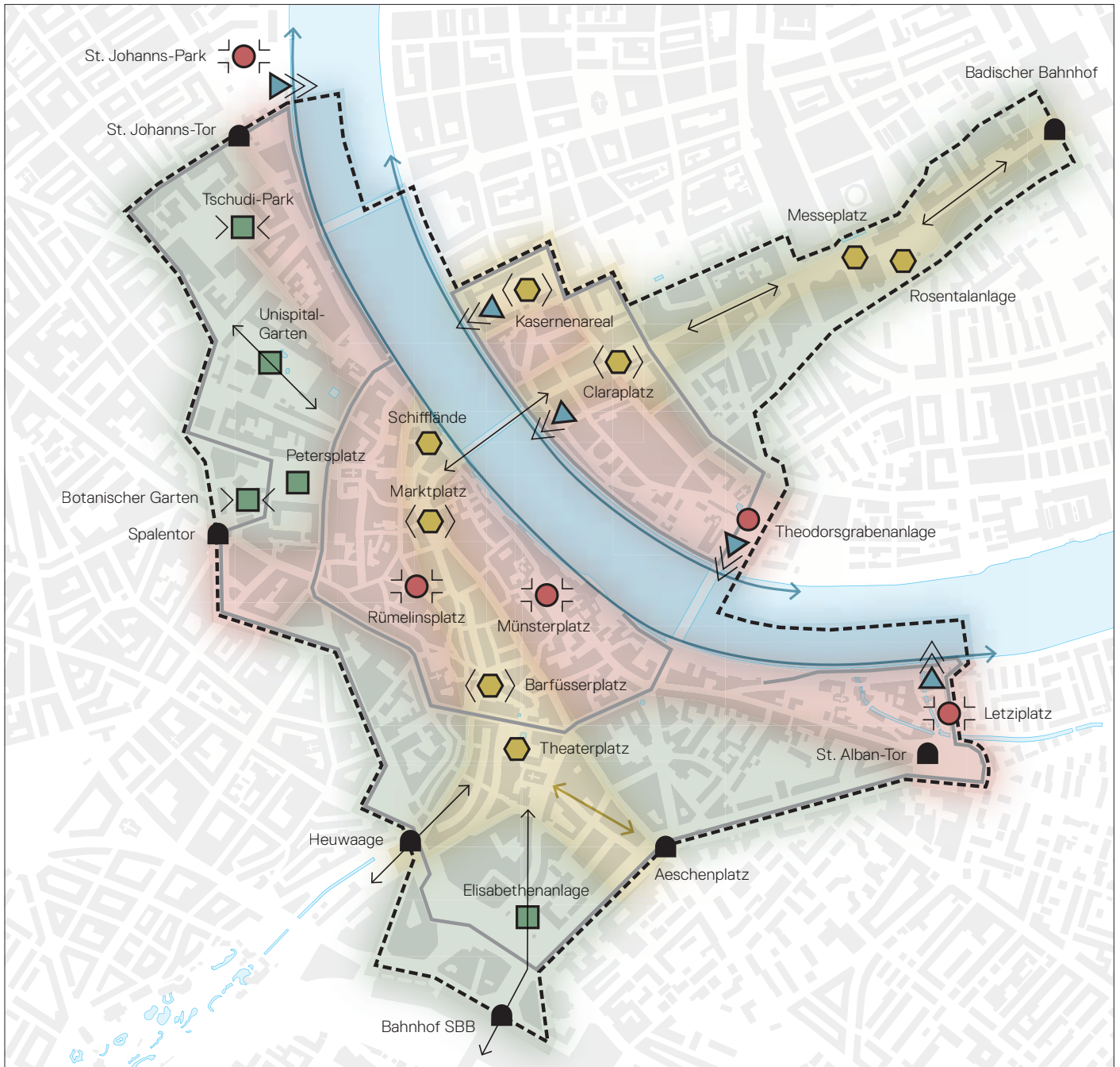
#### Moderner Gürtel

Der moderne Gürtel wird als Dienstleistungs-, Bildungs- und Gesundheitsstandort gestärkt.

Die Raumannsprüche der grossen Dienstleistungs-, Bildungs- und Gesundheitsinstitutionen werden an zentraler Lage möglichst verträglich befriedigt. Als Arbeits- und Aufenthaltsort innerhalb eines geschäftigen Umfelds sind gut angebundene erholsame Oasen von grosser Bedeutung, wie die Elisabethenanlage, der Petersplatz, der Botanische Garten oder der Spitalgarten. Die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit solcher Freiräume wird verstärkt. Entlang der Ringstrukturen steht der rollende Verkehr weiterhin im Zentrum, Querungsmöglichkeiten sorgen für eine verbesserte Anbindung zwischen der Innenstadt und den restlichen Stadtquartieren. Die entlang des äusseren Rings vorhandenen Grünstrukturen werden vervollständigt und aufgewertet.



Teilräume der Innenstadt



⊕ 100m

--- Perimeter Innenstadt  
— Stadtmauer

Übergeordnete Teilgebiete  
 ■ Stadtmitte  
 ■ Rhein  
 ■ Historische Altstadt und Vorstädte  
 ■ Moderner Gürtel

Angestrebte Entwicklung  
 ● Vielfältige Nutzungen  
 <> Nutzbaren Raum vergrössern/Nutzung verteilen  
 <> Stadtachse erweitern  
 ▲ Freiräume am Wasser  
 <<< Verbindung zum Wasser stärken  
 <> Längsverbinding stärken/Nutzung verteilen  
 ● Historische Orte  
 ⊕ Identität stärken  
 ■ Erholsame Oasen  
 <> Anbindung stärken  
 ■ Eingangstor  
 <> Verbindungen stärken



# OBJEKTBLÄTTER

## Grossbasel

GB1	Barfüsserplatz .....	68
GB2	Theaterplatz .....	70
GB3	Marktplatz .....	72
GB4	Freie Strasse .....	74
GB5	Münsterplatz .....	76
GB6	Raum Schiffflände und Fischmarkt .....	78
GB7	Petersplatz und Petersgraben .....	80
GB8	Rümelinsplatz und Umgebung .....	82
GB9	Steinenvorstadt .....	84
GB10	Birsig-Parkplatz .....	86
GB11	Heuwaage .....	88
GB12	Elisabethenanlage .....	90
GB13	Elisabethenstrasse und Kirschgartengeviert (Kirschgarten) .....	92
GB14	Aeschenvorstadt und St. Alban-Graben (Bankverein) .....	94
GB15	Aeschenplatz .....	96
GB16	Letziplatz/St. Alban-Tor .....	98
GB17	St. Johanns-Park .....	100
GB18	Tschudi-Park .....	102



## GB 1 Barfüsserplatz

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Barfüsserplatz ist Basels zentraler Platz mit überregionaler Ausstrahlung. Er ist ein sehr vielfältiger und pulsierender Platz, sowohl bei der alltäglichen als auch bei der bewilligungspflichtigen Nutzung. Im Alltag dient er der Begegnung, dem Verweilen und der Verpflegung und ist ein wichtiger Durchgangsort. Bewilligungspflichtige Nutzungen aus den Bereichen Kultur, Sport, Promotion, Information, Märkte (Neuwaren-, Floh- und Weihnachtsmarkt), Basler Herbstmesse und diverse Feste finden statt. Der Platz ist in 3 Ebenen aufgeteilt. Die untere Ebene ist geprägt durch den Verkehr, die Tramhaltestelle und die Taxistandplätze. Vor den Restaurants auf der Seite Lohnhof befinden sich Boulevardsflächen. Der gepflasterte Hauptteil ist in 2 Niveaus unterteilt und dient dem Aufenthalt und als Veranstaltungs- und Marktfläche. Zurzeit wird der Barfüsserplatz von 7 Tramlinien und einer Einsatzlinie bedient, von denen eine Linie vom Steinenberg in den Kohlenberg führt. Die restlichen durchqueren den Platz Richtung Marktplatz.

Bezüglich der bewilligungspflichtigen Nutzung ist der Barfüsserplatz momentan ausgelastet und es gehen mehr Anfragen ein als platziert werden können. Als der zentrale Treffpunkt wird der Barfüsserplatz gerade an Wochenenden bis spät nachts intensiv genutzt. Daraus ergeben sich Konflikte mit der Wohnbevölkerung in der Umgebung.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Barfüsserplatz ist Teil der Stadtmittte. Er soll konsequent als zentraler, multifunktionaler Platz von überregionaler Bedeutung weiterentwickelt werden. Durch Optimierungen des Nutzungsmanagements, der Platzgestaltung und der Organisation des Verkehrs sollen möglichst viele Ansprüche an diesen öffentlichen Raum gesichert und Nutzungskonflikte minimiert werden.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Als zentraler Veranstaltungsort soll der Barfüsserplatz weiterhin der Ort für vielfältige Veranstaltungen und Nutzungen mit überregionaler Ausstrahlung sein. Die bewilligungspflichtige Nutzung soll auf heutigem Niveau stabilisiert werden. Durch die Aufwertung der Heuwaage als Treffpunkt im innenstädtischen Nachtleben kann der Barfüsserplatz eventuell etwas entlastet werden. Zudem soll geprüft werden, ob der Marktplatz nach einer Umgestaltung vermehrt mit Veranstaltungen bespielt werden kann und so gemeinsam mit dem Theaterplatz zu einer Entlastung des Barfüsserplatzes und einer besseren Verteilung der lärmintensiven Veranstaltungen in der Innenstadt beitragen kann. Die Treffpunktfunktion soll auch bei einer Belegung durch eine Veranstaltung erhalten bleiben.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Barfüsserplatz gehört zum Raumtyp Zentrumsplatz. Der Barfüsserplatz wird aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs nach 2021 mit einem Varianzverfahren umgestaltet. Die Neugestaltung soll dazu beitragen, dass der Platz wieder mehr als Ganzes wahrgenommen wird, auch wenn die untere Ebene des Platzes nach der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt weiterhin vom Tramverkehr und von der Taxizufahrt beansprucht wird. Der Barfüsserplatz soll funktional den Ansprüchen der Veranstalter genügen, aber auch die notwendige Infrastruktur für die alltägliche Nutzung bereitstellen. Die Aufenthaltsqualität soll gesteigert werden.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt der Barfüsserplatz in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr. Die Taxistandplätze werden jedoch weiterhin ganztags in Betrieb sein, weshalb eine Zu- respektive Wegfahrt um die Traminsel jederzeit gewährleistet sein muss. Im Rahmen eines noch zu erarbeitenden Gesamtkonzepts ist die Verlegung der Taxistandplätze denkbar.

Teilrichtplan Velo  
Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Der Barfüsserplatz ist ein wichtiger Teil des kantonalen Veloroutennetzes. Sowohl das Basisnetz als auch die Pendlerroute führen über den Platz. Diese Funktion wird auch weiterhin gewährleistet.

Mit einer Velostation im Bereich Barfüsserplatz/Theater werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte (z.B. Herzstück) oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

## Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 werden noch 4 Linien direkt über den Barfüsserplatz geführt, 2 Linien führen vom Steinenberg in den Kohlenberg. Die Einsatzlinie fällt weg und wird durch eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten ersetzt. So wird der Barfüsserplatz merklich vom Tramverkehr entlastet.

## BehiG

Die Tramhaltestellen im Bereich des Barfüsserplatzes müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

## Herzstück Regio-S-Bahn

Beim Barfüsserplatz wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Grossbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

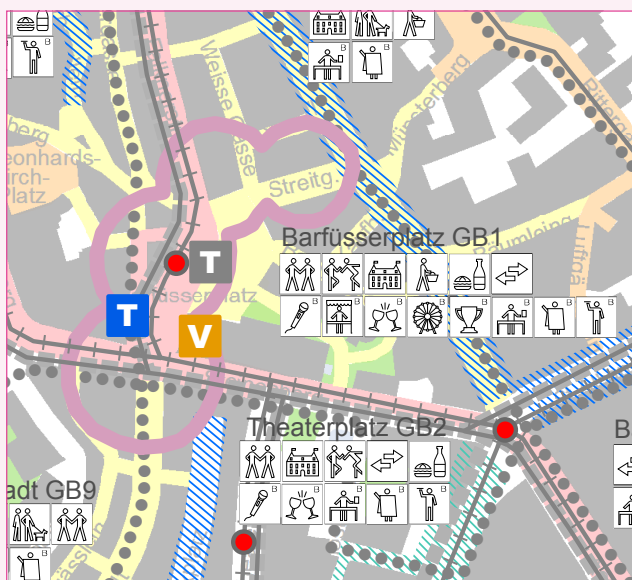
## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Begegnung, des Handels, der Unterhaltung, der Verpflegung und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Märkte, Informationsstände, Promotio- nen, die Basler Herbstmesse, Kulturveranstaltungen und Sportveranstaltungen fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen auf dem Barfüsserplatz auf bestehendem Niveau. Die Verlegung von gewissen Veranstaltungen auf den Marktplatz oder den Theaterplatz wird geprüft.
2. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt den Barfüsserplatz nach 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um. Die Neugestaltung wird im Rahmen eines Varianzverfahrens konkretisiert.
3. Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes prüft das Amt für Mobilität die verkehrlichen Anforderungen an den Platz vertieft (z.B. Standort Taxistandplätze).

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. **Bauliche Anpassung Tramhaltestellen nach den Anforderungen des BehiG** *Festsetzung*
- b. **Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: ÖV-Achse** *Festsetzung*
- c. **Velostation Innenstadt – Barfüsserplatz/Theaterplatz\*** *Vororientierung*
- d. **Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn** *Zwischenergebnis*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 2 Theaterplatz

### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Vorplatz des Theaters ist geprägt durch seine unterschiedlichen Niveaus. Der Tinguely-Brunnen ist ein Touristenmagnet und der gesamte Platz ein beliebter Aufenthaltsort. Im untersten Bereich befinden sich Flächen zur Aussenbewirtung. Der Theaterplatz wird von 3 Tramlinien und 2 Einsatzlinien bedient. Zudem ist er an den Wochenenden Ausgangspunkt des Nachtbusnetzes.

Auf dem Theaterplatz finden kaum bewilligungspflichtige Veranstaltungen statt. Deshalb soll sein Potenzial für Nutzungen besser ausgeschöpft werden, ohne dabei die Aufenthaltsqualität sowie den Theaterbetrieb einzuschränken.

### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Theaterplatz liegt in der Stadtmitte. Er soll in Zukunft sein Potenzial für passende Veranstaltungen und Nutzungen besser ausschöpfen.

#### Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Durch den geringen Wohnanteil in der Umgebung eignet sich der Theaterplatz auch für lärmintensivere Veranstaltungen, jedoch bestehen gewisse Einschränkungen durch den Theaterbetrieb. Durch die Anlage des Platzes ohne grössere zusammenhängende Flächen sind Grossveranstaltungen kaum möglich. Die Nutzungen sollen sich thematisch an die den Platz umgebenden Institutionen anpassen. Einen Ausbau und eine zeitliche Ausdehnung der Aussenbewirtung im unteren Bereich wäre erwünscht.

#### Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Theaterplatz gehört zu den Raumtypen Zentrumsplatz und Grüner Platz. Auf dem Platz besteht aktuell kein Bedarf für eine Umgestaltung, mit Ausnahme des Baumhains, welcher jedoch nur sanft verändert werden soll.

#### Verkehr

Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Der Grossteil des Theaterplatzes ist für den fahrenden Verkehr nicht zugänglich. Die Fussgängerbindung vom Barfüsserplatz über den Theaterplatz in die verkehrsberuhigte Elisabethenstrasse und zum Bahnhof SBB soll gefördert werden.

Teilrichtplan Velo

Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Mit einer Velostation im Bereich Barfüsserplatz/Theater werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte (z.B. Herzstück) oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

Tramnetz 2020

Der Theaterplatz wird nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 weiterhin von 3 Linien bedient. Die beiden Einsatzlinien fallen weg.

BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich des Theaterplatzes müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.



PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,

- dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Begegnung, der Repräsentation, der Unterhaltung, des Durchgangs und der Verpflegung gewährleistet und geschärft wird.
- dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Kulturveranstaltungen, Feste, Informationsstände, Promotionen und Boulevardgastro- nomie fokussiert wird.
- dass der Theaterplatz vermehrt als Veranstaltungs- platz genutzt wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

-

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. **Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG** *Festsetzung*
- b. **Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: ÖV-Achse (Steinberg)** *Festsetzung*
- c. **Velostation Innenstadt – Barfüsserplatz/Theaterplatz\*** *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 3 Marktplatz

### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Marktplatz ist einer der zentralen Orte Basels und repräsentiert mit dem Rathaus das politische Zentrum. Er ist geprägt durch den täglichen Stadtmarkt. Daneben finden Informations- und politische Anlässe statt. Der Marktplatz ist in eine Einkaufs- und Geschäftsumgebung eingebettet und stark durch die umliegende Bebauung geprägt. Der Platz ist mit dem Tram durch 6 Linien und eine Einsatzlinie direkt erschlossen.

Der Marktplatz ist abends und an den Wochenenden wenig belebt. Durch den Platzbedarf des täglichen Marktes und des Verkehrs sind in der jetzigen Situation kaum zusätzliche Nutzungen möglich.

### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Marktplatz ist Teil der Stadtmitte. Die Nutzungen auf dem Marktplatz sollen betreffend Qualität und Erscheinungsbild dem repräsentativen Charakter des Ortes besser gerecht werden. Zudem soll der Platz durch attraktive Gestaltung und Angebote abends und an den Wochenenden deutlich belebt und langfristig als Veranstaltungsort gestärkt werden. Durch die Reduktion der Tramlinien soll die Überquerbarkeit der Tramachsen verbessert werden.

### Nutzung

#### Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Als repräsentativer und zentraler Platz von gesamtstädtischer Bedeutung soll der Marktplatz vermehrt und breiter genutzt werden. Der Marktplatz soll zukünftig als Marktstandort gestärkt werden. Dabei sollen das Erscheinungsbild und das Angebot des Wochenmarktes qualitativ verbessert werden und gesamthaft zu einer verbesserten Marktatmosphäre beitragen. Zu prüfen ist die Durchführung von zusätzlichen, ergänzenden Marktangeboten, die zum Teil auch schon auf anderen Zentrumsplätzen stattfinden und auf den Marktplatz verlegt werden könnten. Zudem sollen Potenziale für zusätzliche Nutzungen geschaffen werden. Ein kompaktes Stellen der Marktstände soll Platz für temporäre Infrastrukturbauten für Veranstaltungen schaffen, die nach den Marktzeiten den gesamten Marktplatz beanspruchen. Eine sanfte und permanente Belebung an Wochenenden und Abenden soll durch zusätzliche Boulevardangebote erreicht werden.

Nach der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt und einer Umgestaltung des Platzes liesse sich die nutzbare Fläche des Marktplatzes deutlich vergrössern. Zudem könnten zusätzliche Boulevardflächen vor dem Rathaus und den umliegenden privaten Liegenschaften geschaffen werden, da sich der Platzanspruch des Verkehrs verringert. Bei Veranstaltungen müssen jedoch Einschränkungen durch den Trambetrieb berücksichtigt werden. Langfristig soll darauf hingearbeitet werden, den Marktplatz als weiteren zentralen Veranstaltungsort zu etablieren, um insgesamt mehr Kapazität für Veranstaltungen zu schaffen und diese besser in der Innenstadt zu verteilen respektive gewisse Plätze zu entlasten.

### Gestaltung

#### Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Marktplatz gehört zum Raumtyp Zentrumsplatz. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs wird der Marktplatz nach 2021 umgestaltet. Nach der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt ergeben sich vermehrt Gestaltungsmöglichkeiten, da der Platz tagsüber stark von seiner Verkehrsfunktion entlastet wird. Eine Umgestaltung soll einerseits der repräsentativen Funktion des Platzes vor dem Rathaus als auch dem Nutzungsschwerpunkt Märkte gerecht werden. Die neue Platzgestaltung soll ausserdem bessere Bedingungen für Veranstaltungen und Boulevardflächen schaffen.

### Verkehr

#### Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt der Marktplatz in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr. Im Bereich der Tramachse gilt ein allgemeines Fahrverbot, mit Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr. Velos verkehren in der Eisengasse und vor dem Rathaus in beiden Richtungen. In diesem Abschnitt sind auch explizit Mofas erlaubt. Die Taxistandplätze werden in einem ersten Schritt belassen. Sollten die Busse der Eisengasse in den Raum Spiegelgasse verlegt werden können, dann werden die Taxistandplätze zu diesem Zeitpunkt ebenfalls in den Raum Schiffflände/Fischmarkt verlegt.

#### Tramnetz 2020

Mit dem Tramnetz 2020 wird der Marktplatz nur noch von 4 Tramlinien bedient, die Einsatzlinie fällt weg und wird durch eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten ersetzt. Somit wird der Marktplatz merklich vom Tramverkehr entlastet. Zudem besteht die Möglichkeit zur kompletten Umfahrung des Marktplatzes via Petersgraben im Falle von für die Stadt bedeutenden Veranstaltungen.

#### BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich des Marktplatzes müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

#### Herzstück Regio-S-Bahn

Beim Marktplatz wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Grossbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Handels, der Repräsentation, der Unterhaltung, der Begegnung, der Verpflegung und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Märkte, Boulevardgastronomie, Informationsstände, Kulturveranstaltungen, Sportveranstaltungen und Feste fokussiert wird.
  - dass der Marktplatz an Abenden und Wochenenden mit zusätzlichen Nutzungen belebt wird.
  - dass auf dem Marktplatz seitens Gestaltung und Nutzungsmanagement grösstmögliche Qualität und Flexibilität gewährleistet ist, damit zukünftig vermehrt Veranstaltungen stattfinden können.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Abteilung Aussenbeziehungen & Standortmarketing erarbeitet ein neues Marktkonzept für den Marktplatz.
2. Die Abteilung Aussenbeziehungen & Standortmarketing prüft die Möglichkeiten der vermehrten Nutzung des Marktplatzes als Veranstaltungsort.
3. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt den Marktplatz nach 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- b. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: ÖV-Achse und Begegnungszone mit Mofazulassung *Festsetzung*
- c. Verlegung der Taxistandplätze in den Raum Schiffflände/Fischmarkt (Eisengasse Schritt 2) *Zwischenergebnis*
- d. Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn *Zwischenergebnis*

## GB 4 Freie Strasse

### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Freie Strasse ist Basels Einkaufsstrasse im hohen bis mittleren Preissegment mit vielen Filialen grosser Ketten. Sie hat hohen Publikumsverkehr und einzelne Gastrobetriebe mit Boulevardnutzung. Ausserdem wird sie für Informationsstände genutzt und ist Teil der Strecke diverser Laufveranstaltungen und Paraden. Die Freie Strasse ist indirekt durch den Bankverein, den Barfüsserplatz und den Marktplatz mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Die Werkleitungen in der Strasse haben hohen Sanierungsbedarf. In diesem Zusammenhang steht auch eine Neugestaltung der Freien Strasse an. Die Strasse wird in der jetzigen Situation nicht als Fussgängerzone wahrgenommen und entspricht in ihrer Gestaltung nicht dem hohen Preissegment des Detailhandels.

### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Freie Strasse ist Teil der Stadtmitte. Als wichtigste Einkaufsstrasse Basels soll sie gestalterisch so aufgewertet werden, dass sie ihrem repräsentativen Charakter gerecht wird.

#### Nutzung

#### Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die bewilligungspflichtigen Nutzungen der Freien Strasse sollen auf dem bestehenden Niveau stabilisiert werden. Durch die hohe alltägliche Nutzung besteht wenig Spielraum für Veranstaltungen. Eine Förderung der Aussenbewirtung wäre wünschenswert, da so die Strasse nach Ladenschluss belebter wäre. Der Einfluss darauf ist jedoch beschränkt.

#### Gestaltung

#### Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Freie Strasse gehört zum Raumtyp Zentrumsstrasse. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs wird die Freie Strasse im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Funktion des Flanierens und des Einkaufens. Dem repräsentativen Charakter der Strasse soll dabei Rechnung getragen werden.

#### Verkehr

#### Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt gehört die Freie Strasse weiterhin der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr an. Die Zufahrt (ohne Ausnahmegewilligung) ist nur noch zwischen 5.00 Uhr und 11.00 Uhr für den Güterumschlag gestattet. Die Nachtparkplätze werden aufgehoben.

#### Herzstück Regio-S-Bahn

In der Freien Strasse wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Grossbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

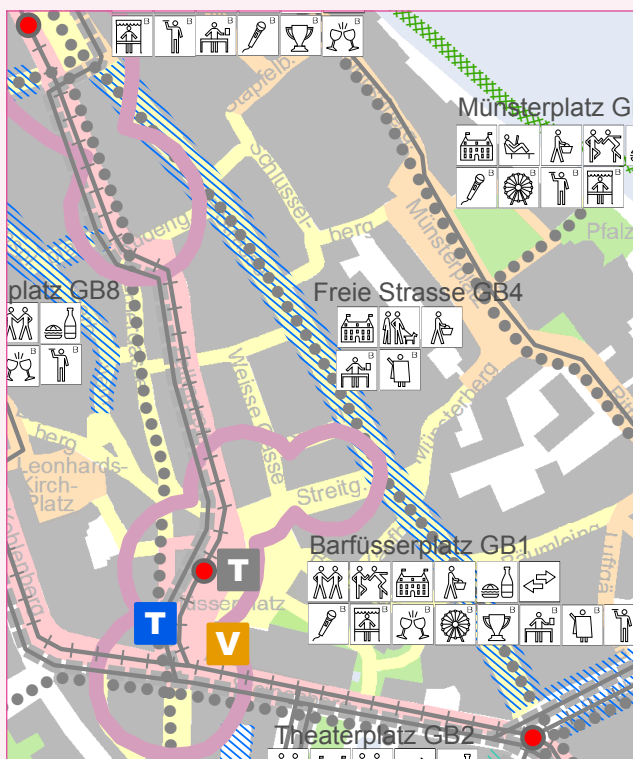
PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Repräsentation, des Flanierens und des Handels gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Informationsstände und Promotionen fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt die Freie Strasse im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Freie Strasse: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- b. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Fussgängerzone *Festsetzung*
- c. Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn *Zwischenergebnis*

## GB 5 Münsterplatz

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Münsterplatz ist der historische, gediegene Vorzeigepplatz Basels. Der Platz ist geteilt in eine grosse gepflästerte Fläche und eine chaussierte Fläche unter dem Baumhain (kleiner Münsterplatz). Das Münster und die Pfalz sind beliebte Touristenziele. Im Alltag dient der Münsterplatz dem Flanieren und Verweilen sowie für Picknick, hauptsächlich auf der Pfalz. Auf dem Platz finden Anlässe aus den Bereichen Kultur (Open-Air-Kino) sowie die Basler Herbstmesse und seit 2011 der Weihnachtsmarkt statt. Da der Platz nicht durch den Verkehr beeinträchtigt ist und eine grosse nutzbare Fläche bietet, ist er beliebt für Grossveranstaltungen. Die chaussierte Fläche bietet unter anderem einer lebendigen Boule-Szene Raum.

Momentan ist der Münsterplatz durch mehrere grosse und lang andauernde Veranstaltungen belegt, deren Infrastruktur den Platz zunehmend verstellt. Dies und die Schallemissionen führen zu Konflikten mit den Anwohnenden und den Bedürfnissen der Kirche. Die zunehmende Nutzung und die damit verbundene Bodenverdichtung auf dem kleinen Münsterplatz führen zudem zu einer übermässigen Belastung des Baumhains, der bei der Beibehaltung der gegenwärtigen Nutzung in ein paar Jahren ersetzt werden müsste.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Münsterplatz liegt in der historischen Altstadt. Nutzungen auf dem Münsterplatz sollen sich vermehrt dem repräsentativen Charakter, der touristischen Relevanz und den Bedürfnissen des Umfelds anpassen. Angebote, die zu einer konstanten, aber sanften Belebung des Platzes beitragen, sind zu fördern.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die Nutzung soll sich vermehrt am Charakter des Platzes orientieren. Um die Qualitäten des Münsterplatzes erfahren zu können, soll er eher kleinere, ruhigere und punktuelle Veranstaltungen beherbergen, die zur Atmosphäre des Platzes passen. Veranstaltungen mit Eintritt und Abspernung, welche den Platz auch tagsüber lange belegen, sind weniger geeignet und sollen deshalb die Ausnahme bleiben. Eine sanfte Belebung durch mehr Aussenbewirtung wäre erwünscht, wenn möglich aufgrund des Stadtbildes jedoch durch ein Restaurant/Café im Erdgeschoss und nicht durch eine Buvette. Der Baumhain auf dem kleinen Münsterplatz soll vor einer zu starken Belastung durch Befahren mit schweren Fahrzeugen und Stellen von schweren Lasten geschützt werden.

## Kantonaler Richtplan: S 4.5 «Aktionsraum Rhein»

Das Rheinufer dient sowohl als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Wirtschafts- und Verkehrsraum als auch als Lebensraum für Flora und Fauna. Diese Vielzahl an Nutzungen muss untereinander koordiniert und abgestimmt werden.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Münsterplatz gehört zu den Raumtypen Zentrumsplatz und Grüner Platz. Kombiniert mit umfangreichen Werkleittungssanierungen wurde 2007–2014 ein Grossteil des Münsterhügels inkl. Münsterplatz neu gestaltet. Weitere Umgestaltungsmassnahmen für den Münsterplatz sind nicht vorgesehen.

Kantonaler Richtplan: NL 3.1  
«Naturschutz und ökologische Korridore»

Das Naturschutzgebiet Pfalz ist zu berücksichtigen.

## GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Der Münsterplatz liegt in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr. Durch die Begegnungszone führt jedoch eine kantonale Veloroute (Basisnetz) vom St. Alban-Graben durch die Rittergasse und die Augustiner-gasse an die Schiffflände.

## PLANUNGSRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Repräsentation, der Ruhe, des Handels, der Unterhaltung, der Begegnung, des Flanierens und der Verpflegung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Kulturveranstaltungen, Basler Herbstmesse, Boulevardgastronomie und Märkte fokussiert wird.
  - dass sich die Nutzungen des Münsterplatzes vermehrt am Charakter des Platzes orientieren sollen.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung führt Gespräche mit den Verantwortlichen bestehender Veranstaltungen auf dem Münsterplatz zur Anpassung ihres Konzepts und ihres Erscheinungsbildes.
2. Die Abteilung Aussenbeziehungen & Standortmarketing erarbeitet unter Einbezug der Stadtgärtnerei und der Allmendverwaltung ein für den Baumhain des kleinen Münsterplatzes verträgliches Konzept für die Basler Herbstmesse, den Weihnachtsmarkt und das Open-Air-Kino.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Naturschutzgebiet Pfalz\* *Zwischenergebnis*
- b. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: *Begegnungszone Festsetzung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 6 Raum Schiffflände und Fischmarkt

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Schiffflände ist der Grossbasler Brückenkopf der Mittleren Brücke und auf der Höhe des Rheins Anlegestelle der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft. Der Strassenraum ist stark durch den öffentlichen Verkehr dominiert. Der Fischmarkt ist ein von der Wendeschleife des Trams und den modernen Zweckbauten des Spiegelhofs geprägter Platz mit einem historisch bedeutenden Brunnen. Die Eisengasse ist die Verlängerung der Mittleren Brücke und damit Teil der Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel. Sie weist eine überdurchschnittliche hohe Frequentierung durch Fussgänger auf. Der heutige Charakter der Eisengasse wird durch schmale Trottoirs und Busse im Endhalt geprägt. Die Marktgasse ist durch die Tramhaltestellen beansprucht, daher besteht ein generelles Fahrverbot. Die Spiegelgasse ist wegen der Zufahrt zum Parkhaus Storch stark vom motorisierten Individualverkehr beansprucht. Insgesamt wird der Raum Schiffflände von 6 Tramlinien und einer Einsatzlinie bedient, für eine Linie ist er der Endhalt in der Spiegelgasse. Zusätzlich verkehren 6 Buslinien, von denen 5 ihren Endhalt im Raum Schiffflände haben. Da viel Raum für den Verkehr beansprucht wird, finden ausser einigen Informations- und Promotionsanlässen am Brückenkopf der Mittleren Brücke und wenigen Laufveranstaltungen keine bewilligungspflichtigen Nutzungen statt.

Die Schiffflände und speziell der Fischmarkt könnten nach einer Neuorganisation der ÖV-Haltestellen vermehrt andere Nutzungen beherbergen.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Schiffflände ist Teil der Stadtmitte. Durch eine Neuorganisation der ÖV-Haltestellen und der Verkehrsführung soll der Strassenraum um die Schiffflände vielseitiger genutzt werden können. Möglich wird dies durch die Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt und des Tramnetzes 2020. Mit Durchmesserlinien sollen Warteräume für Tram und Busse verkleinert werden. Die Eisengasse soll in erster Linie als Fussgänger- und Veloverbindung umgestaltet werden.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die hohe alltägliche Nutzung und der beschränkte Platz lassen nur bedingt bewilligungspflichtige Nutzungen zu. Denkbar sind Informations- und Promotionsaktionen sowie kleine Boulevardflächen.

## Kantonaler Richtplan: S 4.5 «Aktionsraum Rhein»

Das Rheinufer dient sowohl als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Wirtschafts- und Verkehrsraum als auch als Lebensraum für Flora und Fauna. Diese Vielzahl an Nutzungen muss untereinander koordiniert und abgestimmt werden.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Schiffflände gehört zum Raumtyp Stadtnische, der Fischmarkt zum Typ Stadtplätze. Die Marktgasse und die Eisengasse gehören zum Raumtyp Zentrumsstrassen, die Spiegelgasse zu den Stadtstrassen. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs und der Neuorganisation der ÖV-Haltestellen werden die Schiffflände und die Eisengasse nach 2021 umgestaltet.

## GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt die Eisengasse in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie ÖV-Achse mit Velo- und Mofazulassung. Velos sind dabei im Gegenverkehr zugelassen. Eine Verlegung der Busse in den Bereich Spiegelgasse wird geprüft und soll falls möglich rasch umgesetzt werden. Nach der Verlegung der Busse wird die Eisengasse als Begegnungszone mit Mofazulassung ausgemarkiert.

Teilrichtplan Velo  
Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Die Schiffflände ist ein wichtiger Teil des kantonalen Veloroutennetzes. Sowohl das Basisnetz als auch die Pendlerroute führen über den Platz. Diese Funktion wird auch weiterhin gewährleistet.

Mit einer Velostation im Bereich Schiffflände werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt, andererseits auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte (z.B. Herzstück) oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

## Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 werden noch 4 Linien durch die Marktgasse über die Schiffflände geführt, davon führen 3 Linien weiter über die Mittlere Brücke und eine biegt in den Blumenrain ein. Die Einsatzlinie fällt weg und wird durch eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten ersetzt. Der Endhalt der heutigen Linie 16 entfällt. Somit kann eine merkliche Entlastung vom Tramverkehr erreicht werden. Die Wendeschleife muss aus betrieblichen Gründen aber erhalten bleiben.

## BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Raum Schiffflände, Marktgasse, Spiegelgasse und Fischmarkt müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.



Herzstück Regio-S-Bahn

Im Bereich der Schifflände werden Zugänge zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Grossbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

Kantonaler Richtplan: M 1.3 «Linienschiff»

Im Rahmen der Studie für eine Linienschiffahrt auf dem Rhein wird eine Haltestelle an der Schifflände geprüft.

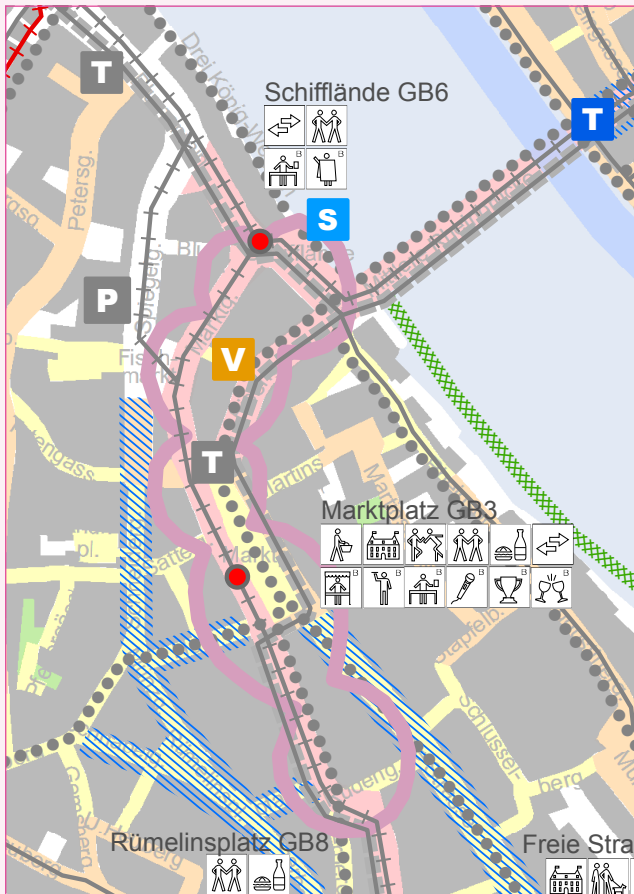
PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs und der Begegnung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Informationsstände und Promotionen fokussiert wird.
  - dass nach einer Umgestaltung der Raum Schifflände und Fischmarkt für ein breiteres Nutzungsspektrum abgedeckt wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs und abgestimmt auf die Neuorganisation der ÖV-Haltestellen gestaltet das Planungsamt die Schifflände und die Markt-, die Eisen- und die Stadthausgasse nach 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.
2. Das Amt für Mobilität prüft die Verlegung der Bushaltestellen aus der Eisengasse.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. **Bauliche Anpassung der Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG** *Festsetzung*
- b. **Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: ÖV-Achse (Eisengasse Schritt 1)** *Festsetzung*
- c. **Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Begegnungszone mit Mofa (Eisengasse Schritt 2)** *Zwischenergebnis*
- d. **Velostation Innenstadt – Schifflände\*** *Vororientierung*
- e. **Stationseingang Herzstück Regio-S-Bahn** *Zwischenergebnis*
- f. **Haltestelle Schiffahrtlinie Palmrainbrücke-Birsfelden\*** *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 7 Petersplatz und Petersgraben

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Petersplatz ist eine historische, ruhige Grünanlage und Vorplatz des Kollegiengebäudes der Universität. Auf ihm finden ein wöchentlicher Flohmarkt und die Basler Herbstmesse statt. Der Petersgraben verbindet die Lyss mit dem Totentanz und führt entlang des Kollegiengebäudes und des Universitätsspitals. Der Petersplatz ist indirekt durch 2 Tramlinien erschlossen (Haltestellen Universität und Universitätsspital), dem Petersgraben entlang fährt eine Buslinie.

Die heutige Nutzung des Petersplatzes führt zu einer starken Belastung der Rasenfläche und des Wurzelraums der Bäume. Die Anbindung der Universität und des Universitätsspitals an den öffentlichen Verkehr könnte noch verbessert werden.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Petersplatz liegt im modernen Gürtel. Er soll seinen Charakter betreffend Nutzung und Gestaltung behalten. Um die Qualitäten der Anlage langfristig zu sichern, müssen die Nutzungen für den Rasen und den Baumbestand verträglich sein. Durch die unmittelbare Nähe zu Universität und Universitätsspital soll das Gebiet um den Petersplatz möglichst gut an den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Die Universität und das Universitätsspital sollen innerhalb ihrer Areale genügend Raum für eine langfristige Entwicklung erhalten.

## Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Auch wenn die Nutzungsintensität grundsätzlich auf dem heutigen Stand stabilisiert werden soll, muss die Rasenfläche entlastet werden, um die Qualität der Grünanlage zu sichern. Die heutige Nutzung des Petersplatzes führt zu einer starken Belastung der Grünfläche. Die Basler Herbstmesse breitet sich immer mehr auf den Rasenflächen aus und der Flohmarkt stellt eine kontinuierliche Belastung der Rasenfläche und des Wurzelraums dar. Aufgrund der grossen Akzeptanz soll der Flohmarkt auch in Zukunft auf dem Petersplatz stattfinden, jedoch auf eine für die Grünflächen verträgliche Weise. Die Durchführung von kleineren und punktuellen Veranstaltungen vorwiegend auf den Hartflächen ist möglich. Die Nutzung übers Wochenende ist durch die Belegung des Flohmarktes jedoch eingeschränkt.

Masterplan Campus Gesundheit  
Kantonaler Richtplan: S 5.3 «Spitalbauten»

Das Universitätsspital benötigt aus medizinischen und betrieblichen Gründen mehr Raum. Der Masterplan Campus Gesundheit definiert die städtebaulichen Zielsetzungen, den Umgang mit den denkmalgeschützten Bauten, die Aufwertung des Freiraums, die verkehrliche Erschliessung und die etappierte Umsetzung der Arealentwicklung. Für das Klinikum 2 ist ein Neubauprojekt vorgesehen. Als für den öffentlichen Raum um den Petersplatz bedeutend ist die Verbindungsfunktion des Spitalgartens hervorzuheben, welche durch öffentliche und halböffentliche Fussgänger-

verbindungen gestärkt werden soll. Zudem stellt der Campus Gesundheit das Scharnier zwischen dem Campus Petersplatz und dem Campus Schällemätteli dar.

Kantonaler Richtplan: S 5.1  
«Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität»

Die Universität möchte ihr Raumangebot erhöhen und optimieren. Dazu sollen die benötigten Räume an möglichst wenigen Standorten konzentriert werden. Auf dem Campus Petersplatz soll eine Arealentwicklung die Konzentration der Geistes- und Kulturwissenschaften um den Petersplatz herum (Kollegiengebäude) ermöglichen.

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Petersplatz gehört zum Raumtyp Grüner Platz, der Petersgraben zum Raumtyp Stadtring. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs und abgestimmt auf die geplante Trammerschliessung wird der Petersgraben nach 2021 umgestaltet. In diesem Zusammenhang ist eine gestalterische Neuausrichtung des Petersplatzes mit Rücksicht auf die historische Gestaltung sinnvoll. Die historische Anordnung der Grünanlage soll dabei erhalten bleiben. Im Zuge der Sanierungen der Schanzenanlagen wird die Hebel-schanze bereits zwischen 2015 und 2021 umgestaltet.

## Verkehr

Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt der Petersplatz in der Tempo-30-Zone an der Grenze zur Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr. Der Petersplatz selbst ist für den motorisierten Verkehr nicht befahrbar, die Überquerung für Velos entlang des Kollegiengebäudes ist gestattet.

Tramnetz 2020  
Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»  
Ratschlag Traminitiative

Die Tramnetzstudie 2020 sieht vor, den Petersgraben für das Tram zu erschliessen. Diese Tramstrecke von der Universität zum Totentanz durch den Petersgraben (Eingang zum Universitätsspital) bietet eine bessere Erschliessung der Universität, eine Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr und im Störfall bisher fehlende Umleitungsmöglichkeiten. Der Grosse Rat hat im Streckenplan Tramnetz 2020 eine zusätzliche Tramstrecke via Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss beschlossen. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

Teilrichtplan Velo  
Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Der Petersplatz und der Petersgraben sind wichtige Teile des kantonalen Veloroutennetzes (Basis- und Pendlernetz). Diese Funktion wird auch weiterhin gewährleistet. Mit einer Velostation im Bereich Petersgraben/Universitätsquartier werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt, andererseits auch stadtgestalte-

rische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte (z.B. Herzstück) oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

#### Herzstück Regio-S-Bahn

Beim Petersplatz wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Grossbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

#### BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich Petersplatz müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

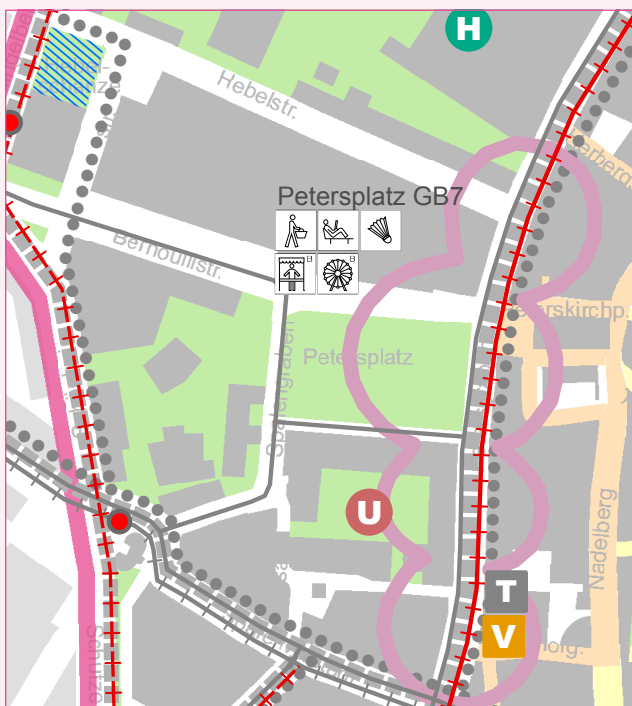
### PLANUNGSRUNDSÄTZE

- Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Handels, der Ruhe und des Spiels gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Märkte und die Basler Herbstmesse fokussiert wird.

### PLANUNGSANWEISUNGEN

- Die Abteilung Aussenbeziehungen & Standortmarketing erarbeitet unter Einbezug der Stadtgärtnerei ein für die Grünflächen verträgliches Marktconcept für den Flohmarkt und die Basler Herbstmesse auf dem Petersplatz.
- Die Stadtgärtnerei gestaltet die Hebelschance im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.
- Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs und in Abstimmung mit der geplanten Trammerschliessung gestaltet das Planungsamt den Petersgraben nach 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.
- Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Petersgrabens wird der Petersplatz unter Federführung der Stadtgärtnerei auf der Grundlage eines Parkpflegewerks saniert.

### Ausschnitt Richtplankarte



### ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- Arealentwicklung Universität – Campus Petersplatz\* *Zwischenergebnis*
- Arealentwicklung Spital\* *Zwischenergebnis*
- Umgestaltung Hebelschance: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- Neue Tramverbindung Petersgraben\* *Zwischenergebnis*
- Neue Tramstrecke Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss\* *Vororientierung*
- Velostation Innenstadt – Petersgraben/Universitätsquartier\* *Vororientierung*
- Stationseingang Herzstück Regio-S-Bahn *Zwischenergebnis*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 8 Rümelinsplatz und Umgebung

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Rümelinsplatz liegt im Herzen der Altstadt Grossbasels zwischen der Talachse und dem höher gelegenen Stadtring der ersten Stadtmauer. Der dreieckige Platz spannt sich via Schneidergasse zum Fischmarkt, via Schnabelgasse und Spalenberg zur Lyss und via Gerbergässlein, Gerbergasse zum Barfüsserplatz auf. Der Platz wird unter dem Jahr hauptsächlich als Durchgangsort und für Boulevardgastronomie genutzt, während einzelner Veranstaltungen (Fasnacht, Em Bebbi si Jazz) steht er im Zentrum des Geschehens. Der Rümelinsplatz ist indirekt mit dem öffentlichen Verkehr via Marktplatz erschlossen.

Der Rümelinsplatz hat einen hohen Sanierungsbedarf. Er wird seiner Rolle als identitätsstiftender Platz in der historischen Altstadt nur an wenigen Tagen im Jahr gerecht.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Rümelinsplatz liegt in der historischen Altstadt. Als ruhiger, aber dennoch lebendiger Ort nimmt er die identitätsstiftende Umgebung auf. Die dringend notwendige Sanierung ermöglicht eine Gestaltung, welche die Aufenthaltsqualität und die Nutzung des komplett verkehrsfreien Platzes stärkt.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Nach der Umgestaltung und der Elimination des nicht mehr benötigten Niveauunterschieds der Fahrbahn kann der Rümelinsplatz als komplett verkehrsfreier Platz vermehrt zum Ort der Begegnung und des Aufenthalts werden. Die bereits bestehende Boulevardgastronomie soll weitergeführt und gestärkt werden. Es sind weitere bewilligungspflichtige Nutzungen, vor allem im Bereich Feste, vorstellbar.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Rümelinsplatz gehört zum Raumtyp Stadtplätze, die Schneider-/ die Münz-/ die Hut- und die Schnabelgasse zum Raumtyp Gassen. Der Rümelinsplatz weist einen hohen Sanierungsbedarf auf und soll im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 mithilfe eines Varianzverfahrens umgestaltet werden (inkl. Münz- und Schnabelgasse). Im Zentrum der Neugestaltung steht die Stärkung der Aufenthaltsqualität.

Die Schneidergasse wird aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 neugestaltet. Ihre Gestaltung knüpft an den bereits umgebauten Spalenberg an und vervollständigt den Bereich der Neugestaltung bis zum Marktplatz. Grünfahlgasse und Gerbergässlein sollen ebenfalls im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet werden.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt der Rümelinsplatz weiterhin in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie Fussgängerzone. Er ist als einziger mittlerer Platz der Grossbasler Innenstadt komplett verkehrsfrei. Die Schneidergasse ist bis zum Totengässlein Begegnungszone.

## Herzstück Regio-S-Bahn

Im Bereich Rümelinsplatz und Umgebung wird ein Zugang zur unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Grossbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

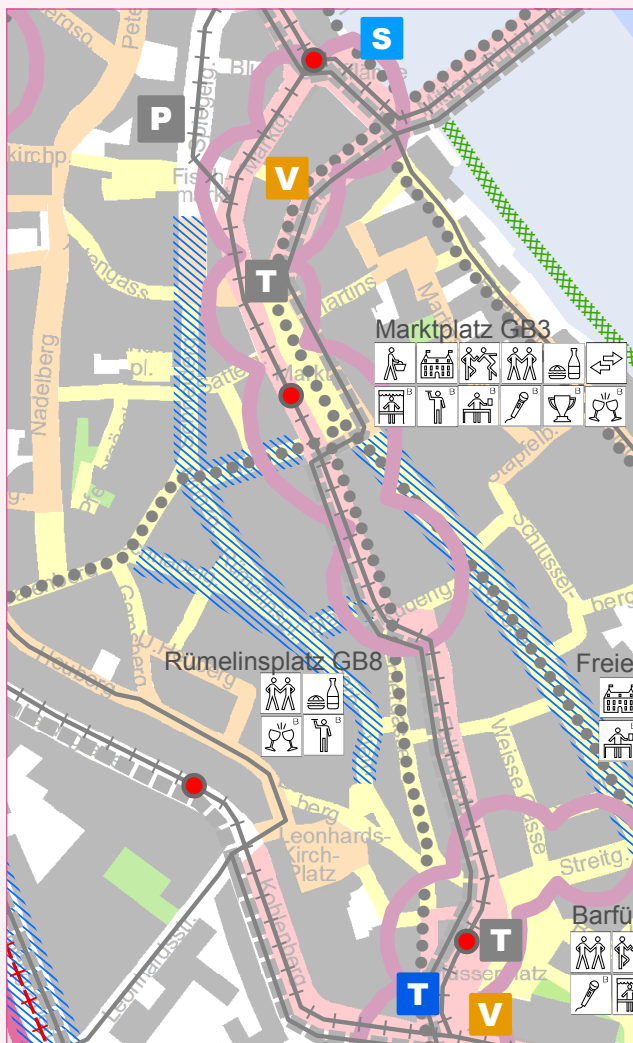
PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Begegnung und der Verpflegung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Feste und Boulevardgastronomie fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt den Rümelinsplatz (inkl. Münz- und Schnabelgasse) im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um. Die Neugestaltung wird im Rahmen eines Varianzverfahrens konkretisiert.
2. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt die Schneidergasse im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.
3. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarf gestaltet das Planungsamt die Grünpfahlgasse und das Gerbergässlein im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Rümelinsplatz (inkl. Münz- und Schnabelgasse): Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- b. Umgestaltung Schneidergasse: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- c. Umgestaltung Grünpfahlgasse/Gerbergässlein: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- d. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Fussgängerzone, Schneidergasse bis Totengässlein *Begegnungszone Festsetzung*
- e. Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn *Zwischenergebnis*

## GB 9 Steinenvorstadt

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Steinenvorstadt ist tagsüber eine Einkaufsstrasse im mittleren bis unteren Preissegment. Sie ist ein wichtiges Bindeglied der Innenstadt zum Zoo und zum Bahnhof SBB. Abends und nachts werden die Strasse und ihre Umgebung zum Zentrum des Basler Nachtlebens mit Kinos, Bars, Restaurants, Clubs und Boulevardgastronomie. Die bewilligungspflichtige Nutzung beschränkt sich hauptsächlich auf Promotionen. Die Strasse ist mit dem öffentlichen Verkehr indirekt via Heuwaage, Theater und Barfüsserplatz erreichbar.

Die hohe alltägliche Nutzung bis spät in die Nacht führt zu Reklamationen seitens des Gewerbes und der Hotellerie in der Umgebung.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Steinenvorstadt ist Teil der Stadtmitte. Sie soll weiterhin Zentrum des Basler Nachtlebens sein. Die daraus resultierenden Konflikte sollen möglichst minimiert werden.

## Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung  
Objektblätter Heuwaage, und Birsig-Parkplatz

Generell soll die Steinenvorstadt wie die ganze unmittelbare Umgebung als Basels Ausgehviertel weiter bestehen können und auch als lärmintensiverer Ort bespielt werden können. Künftige Veränderungen innerhalb der Steinenvorstadt sollen insbesondere mit der Steinentorstrasse, dem Steinenbachgässlein, dem Birsig-Parkplatz und der Heuwaage koordiniert werden. Eine Aufwertung des Steinenbachgässleins ist erwünscht.

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Steinenvorstadt gehört zum Raumtyp Zentrumsstrasse. Zurzeit ist kein Sanierungsbedarf bekannt.

## Verkehr

Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt gehört die Steinenvorstadt weiterhin der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie Fussgängerzone, an.

Teilrichtplan Velo  
Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Mit einer Velostation im Bereich Heuwaage/Steinenvorstadt werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt, andererseits auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

Herzstück Regio-S-Bahn

In der Steinenvorstadt wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Grossbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Verpflegung, des Handels, des Flanierens und der Begegnung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Boulevardgastronomie, Informationsstände und Promotionen fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

–

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr:  
Fussgängerzone *Festsetzung*
- b. Velostation Innenstadt – Heuwaage\* *Vororientierung*
- c. Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn  
*Zwischenergebnis*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 10 Birsig-Parkplatz

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Birsig-Parkplatz entspricht heute einer Hinterhofatmosphäre. Der gebogene Strassenraum wird durch die Rückseite der umliegenden Häuserzeilen gefasst. Die Strasse ist geprägt durch die zahlreich vorhandenen Parkplätze und die Sackgasse im untersten Abschnitt. Der öffentliche Raum des Birsig-Parkplatzes wird mit Ausnahme weniger Boulevardbetriebe im unteren Bereich und der Parkplätze bisher kaum genutzt. Der Birsig-Parkplatz ist indirekt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen via Heuwaage, Theater und Barfüsserplatz. Er hat sich in den letzten Jahren zu einem neuralgischen Punkt in der Innenstadt entwickelt.

Den Strassenzug gilt es besser mit den umliegenden öffentlichen Räumen zu verbinden. Durch die geplanten Gestaltungs- und Belebungsmaßnahmen soll nicht nur das subjektive Sicherheitsempfinden erhöht werden, durch Belebung und neue Nutzungen soll eine erhöhte Sozialraumkontrolle erlangt werden.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Birsig-Parkplatz ist Teil der Stadtmitte. Durch eine Umgestaltung soll sich der Birsig-Parkplatz in die ihn umgebenden öffentlichen Räume und Nutzungen auf privatem Grund eingliedern und mit zusätzlichen Angeboten die Attraktivität der gesamten Umgebung steigern. Ein attraktiver öffentlicher Raum soll sich positiv auf die umliegenden Liegenschaften und Erdgeschossnutzungen auswirken.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Nach der Umgestaltung des Birsig-Parkplatzes ergeben sich neue Möglichkeiten für Nutzungen auf öffentlichem Grund und für Veranstaltungen. Der Schwerpunkt der zukünftigen Funktionen soll im Bereich Restauration, Einkaufen und Aufenthalt liegen. So soll sich der Platz stärker in die umliegenden Nutzungen eingliedern, jedoch auch zu einem Pausenort in der Innenstadt entwickeln. Dazu soll der Birsig-Parkplatz vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Unter Umständen wäre tagsüber auch Spiel möglich. Durch die Umgebung und die verfügbare Fläche sind unterschiedlichste Veranstaltungen denkbar.

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt  
Ausgabenbericht «Neugestaltung Birsig-Parkplatz»

Der Birsig-Parkplatz gehört zum Raumtyp Stadtnischen. Als Gegenvorschlag der Volksinitiative für die Öffnung des Birsig wurde ein Projektierungskredit für die Umgestaltung des Birsig-Parkplatzes gesprochen. Zeitnah soll dazu ein Varianzverfahren ausgeschrieben werden. Dabei soll der heutige Birsig-Parkplatz zu einem attraktiven Aufenthaltsort umgestaltet werden. Die Gestaltung soll zugunsten des Fussverkehrs erfolgen, der Platz zum Verweilen und Flanieren erhalten soll. Das Gestaltungselement Wasser soll als zentrales Element zur Geltung kommen. Als Rahmenbedingung für das Varianzverfahren gilt die Notwendigkeit einer sicheren Veloführung vom Auberg in die Steinentorstrasse, via Birsig-Parkplatz bis zur Kreuzung Stänzlergasse.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Der Birsig-Parkplatz liegt im Perimeter des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt in der Tempo-30-Zone. Im Zuge der Aufwertung sollen die Parkplätze aufgehoben und die Strasse vom Verkehr befreit werden (Ausnahmen bilden Güterumschlag und Sonderbewilligungen). Eine Erweiterung der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr auf den Birsig-Parkplatz ist zu prüfen.



PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Verpflegung, der Begegnung, der Unterhaltung und des Spiels gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Boulevardgastronomie und Feste fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Nach der Umgestaltung und bei gegebener Nachfrage ermöglicht die Allmendverwaltung zusätzliche bewilligungspflichtige Nutzungen auf dem Birsig-Parkplatz
2. Das Planungsamt führt einen Gestaltungswettbewerb im Varianzverfahren zur Aufwertung des Birsig-Parkplatzes im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 durch.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Birsig-Parkplatz im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Festsetzung*
- b. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: (2. Schritt) *Zwischenergebnis*

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Heuwaage ist das Tor zur Innenstadt für das Leimental und verbindet das Zentrum mit dem Bahnhof SBB und dem Zoo. Der Ort ist geprägt durch den motorisierten Individualverkehr und hat die Funktion eines ÖV-Knotenpunkts, mit 3 Tramlinien und 2 Einsatzlinien. Zurzeit finden keine bewilligungspflichtigen Nutzungen statt. Um die Heuwaage gibt es zahlreiche Nutzungen im öffentlichen Interesse.

Diese Nutzung und das gestalterische Umfeld führten dazu, dass sich der Platz zu einem neuralgischen Punkt entwickelt hat.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Ratschlag Nachtigallenwäldeli, Heuwaage, Zoo

Die Heuwaage ist Teil der Stadtmitte. Mit der Neugestaltung des Nachtigallenwäldeli, der Erweiterung des Zoos Richtung Innenstadt und dem geplanten Bau des Ozeaniums mit öffentlicher Mantelnutzung (Gastronomie) sind positive Impulse für die Heuwaage zu erwarten.

## Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Der sehr zentrale Stadtraum soll in Zukunft weitere Funktionen als nur jene des Verkehrs erfüllen. Die Verkehrsinfrastruktur (Tramwendeschlaufe und Viadukt) und die geplante Überbauung der Heuwaage limitieren den Spielraum für bewilligungspflichtige Nutzungen im öffentlichen Raum. Durch die Neugestaltung soll die Treffpunktfunktion an dieser zentralen Lage gefördert werden.

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt  
Ratschlag Nachtigallenwäldeli, Heuwaage, Zoo  
Kantonaler Richtplan: NL 1.1 «Fließgewässer»

Die Heuwaage gehört zum Raumtyp Ringplatz. Im Bereich zwischen der Munimattbrücke und dem Auberg soll der Birsig geöffnet und renaturiert werden, um den Grünraum Zoo/Nachtigallenwäldeli zur Innenstadt hin zu verlängern. Im Bereich der jetzigen Tramwendeschlaufe ist ein Baufeld in der Zone für Nutzung im öffentlichen Interesse ausgewiesen. Der Zoo plant darauf den Bau eines Ozeaniums. Die Wendeschlaufe wird verlegt oder durch einen Gleisbogen ersetzt. Der Teil des Gaswerks, welcher die Kontakt- und Anlaufstelle beherbergt hat, wird abgerissen. Der andere Teil soll in Form einer Umnutzung oder eines Neubaus eine Nutzung im öffentlichen Interesse beherbergen.

Im Zuge der Sanierungen der Schanzenanlagen wird die Steinenschanze im Umsetzungshorizont 2015–2021 umgestaltet. Zudem wird der Steinengraben aufgrund seines hohen Sanierungsbedarfs ebenfalls bis 2021 umgestaltet.

GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Die Heuwaage liegt direkt auf der Grenze des Perimeters des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt. Dadurch verändert sich die Bedeutung der verschiedenen Zufahrten, was bei einer Umgestaltung zu berücksichtigen ist.

Aufgrund der Planungen zum Bau des Ozeaniums wird eine Machbarkeitsstudie zur Verkehrssituation Heuwaage/Binneringerstrasse durchgeführt. Diese soll aufzeigen, wie künftig der Verkehr in diesem Raum optimal geführt werden kann. Insbesondere sollen die Verlegung bzw. der Ersatz der Tramwendeschlaufe durch einen Gleisbogen in die Innere Margarethenstrasse und die Optimierung des Knotens Heuwaage untersucht werden. Gleichzeitig soll in der Binneringerstrasse trotz Doppelspurausbau für das Tram genügend Platz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden.

Teilrichtplan Velo  
Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Die Heuwaage ist ein wichtiger Teil des kantonalen Veloroutennetzes. Sowohl das Basisnetz als auch die Pendlerroute führen über den Platz. Diese Funktion wird auch weiterhin gewährleistet.

Mit einer Velostation im Bereich Heuwaage werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»  
Tramnetz 2020  
Ratschlag Traminitiative

Der Grosse Rat hat im Streckenplan Tramnetz 2020 eine zusätzliche Tramstrecke via Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss beschlossen. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 ist die Heuwaage weiterhin von drei Tramlinien erschlossen. Die beiden Einsatzlinien fallen weg.

BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich der Heuwaage müssen baulich an die Anforderungen des Behinderten-gleichstellungsgesetzes angepasst werden.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs und der Begegnung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Informationsstände und Promotionen fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt den Steinengraben im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.
2. Die Stadtgärtnerei gestaltet die Steinenschanze im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.
3. Das Amt für Mobilität erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt eine Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Verkehrssituation Heuwaage/Binningerstrasse.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Aufwertung Fließgewässer: Ausdolung Birsig und Zugänglichkeit ans Wasser bei Parkplatz Lohweg\* *Festsetzung*
- b. Aufwertung Fließgewässer: Revitalisierung Birsig bei Nachtigallenwäldli\* *Festsetzung*
- c. Umgestaltung Steinengraben: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- d. Umgestaltung Steinenschanze: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- e. Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- f. Tramstrecke Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss\* *Vororientierung*
- g. Velostation Innenstadt – Heuwaage\* *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 12 Elisabethenanlage

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Elisabethenanlage ist ein kleiner Stadtpark an zentraler Lage am Centralbahnplatz. Trotz des hohen Verkehrsaufkommens bietet sie Möglichkeiten für Aufenthalt und Erholung. Die Anlage verbindet über die Achse Elisabethenstrasse den Bahnhof SBB mit der Innenstadt. Abgesehen von ganz wenigen Nutzungen im Musikpavillon der Anlage finden keine bewilligungspflichtigen Nutzungen statt. Die Anlage ist indirekt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Anlage entlang verkehren eine Tramlinie und eine Einsatzlinie. Am Centralbahnplatz halten 4 Tramlinien und eine Einsatzlinie.

Die kürzlich umgestaltete und mit einem gastronomischen Angebot ergänzte Grünanlage hat den ehemals neургischen Punkt positiv beeinflusst. Die Verbindungsfunktion zwischen Bahnhof SBB und Innenstadt wird zu wenig wahrgenommen und genutzt.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Elisabethenanlage liegt im modernen Gürtel. Die Entwicklung der Grünanlage soll in der jetzigen Form weitergeführt werden. Die Verbindungsfunktion soll im Rahmen der Umgestaltung der Elisabethenstrasse weiter gestärkt werden.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

In der Elisabethenanlage besteht Potenzial für bewilligungspflichtige Nutzungen. Der Musikpavillon wird vermehrt vom Kulturcafé «Zum Kuss» für Veranstaltungen genutzt. Einzelne grössere Veranstaltungen sind denkbar, wenn die Hartfläche vor dem De Wette-Schulhaus (De Wette-Strasse) einbezogen werden kann.

Kantonaler Richtplan: S 1.2  
«Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung»  
und S 1.5 «Hochhäuser»

Durch die Nähe zum Umsteigeknoten Bahnhof SBB befindet sich die Elisabethenanlage an einem siedlungsstrukturellen Schwerpunkt.

Die Elisabethenanlage liegt in einem für den Hochhausbau geeigneten Gebiet. Mit der damit möglichen Verdichtung gewinnt die Wahrung von hochwertigem Freiraum zusätzlich an Bedeutung.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Elisabethenanlage gehört dem Raumtyp Grün- und Parkanlagen an. Es besteht kein Bedarf, die Grünanlage umzugestalten. Die Elisabethenstrasse wird im Zuge der notwendigen Sanierung umgestaltet. Das entsprechende Projekt befindet sich im Bau. Im Zuge der Sanierungen der Schanzenanlagen wird die Elisabethenschanze im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet.

## Verkehr

Die Elisabethenanlage selbst ist für den motorisierten Verkehr nicht zugänglich. Velos verkehren nur am Rand der Anlage.

## Ratschlag Erneuerung Elisabethenstrasse

Die Elisabethenstrasse wird 2014 – 2018 saniert, umgestaltet und für den motorisierten Individualverkehr in einer Fahrtrichtung gesperrt. Sie wird gemäss Neuem Verkehrskonzept Innenstadt neu Tempo 30 signalisiert.

Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»  
Tramnetz 2020  
Ratschlag Traminitiative

Der Grosse Rat hat im Streckenplan Tramnetz 2020 eine zusätzliche Tramstrecke via Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss beschlossen. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

Mit der Umsetzung des Tramnetz 2020 werden neu 3 Tramlinien der Anlage entlang verkehren. Am Centralbahnplatz halten insgesamt 6 Tramlinien. Die Einsatzlinie entfällt und wird durch eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten ersetzt.

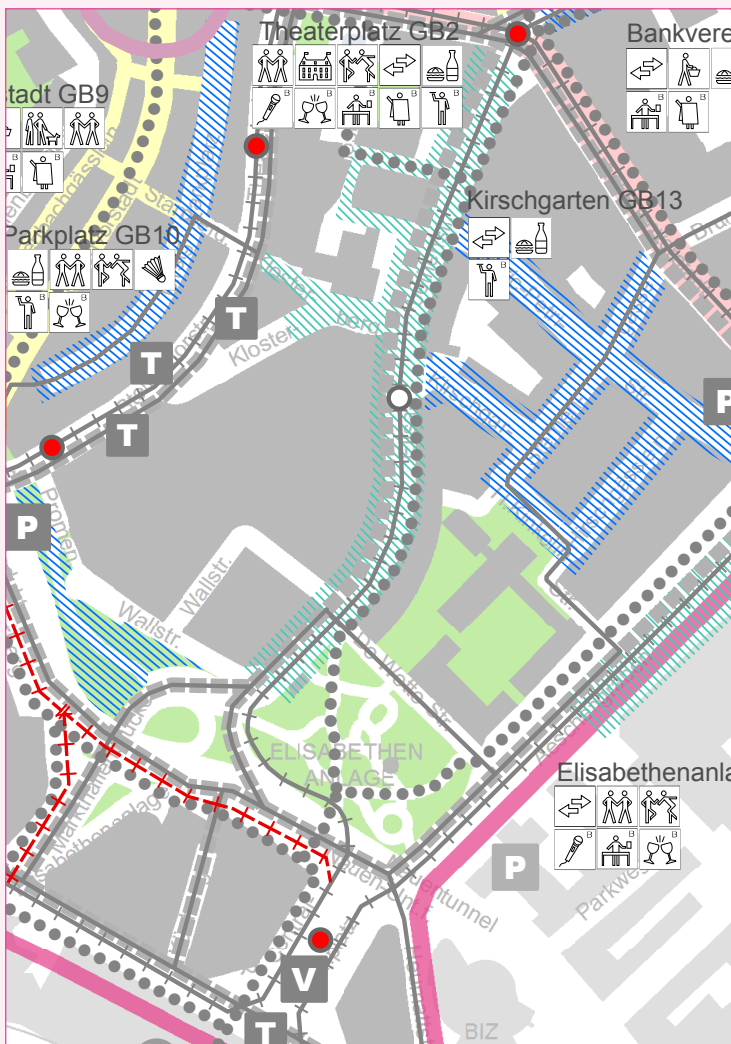
PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs, der Begegnung und der Unterhaltung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung Kulturveranstaltungen, Informationsstände und Feste fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung erhöht die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen auf der Elisabethenanlage.
2. Die Stadtgärtnerei gestaltet die Elisabethenschanze im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Elisabethenstrasse mit bestehendem Projekt *Festsetzung*
- b. Umgestaltung der Elisabethenschanze: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- c. Tramstrecke Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss\* *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 13 Elisabethenstrasse und Kirschgartengeviert (Kirschgarten)

### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Elisabethenstrasse verbindet den Bahnhof SBB mit der Innenstadt via Bankverein oder direkt über die Treppen des Theaterplatzes. Das Kirschgartengeviert spannt sich zwischen der Elisabethenanlage, dem Aeschenplatz und dem Bankverein auf. Als Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Dienstleistungsgebiet zieht es viel Fussverkehr an. Am Mittag ist die Boulevardgastronomie sehr präsent. Entlang der Elisabethenstrasse verkehren eine Tramlinie und eine Einsatzlinie. Das Kirschgartengeviert ist indirekt durch die Haltestellen Kirschgarten, Aeschenplatz und Bankverein erschlossen.

Die Verbindung des Bahnhofs mit der Innenstadt via die Elisabethenanlage wird zu wenig wahrgenommen und könnte noch verstärkt werden. Die beschränkte Breite der Elisabethenstrasse führt häufig zu Verkehrsbehinderungen zwischen dem motorisierten und dem öffentlichen Verkehr. Der Platz für den Fuss- und Veloverkehr ist ebenfalls limitiert.

### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Elisabethenstrasse liegt im modernen Gürtel. Ihre Verbindungsfunktion zum Bahnhof SBB soll für den Velo- und Fussverkehr gestärkt werden. Der öffentliche Verkehr wird zur Entlastung der Achse Barfüsserplatz – Schiffände – Messeplatz verstärkt durch die Elisabethenstrasse und über die Wettsteinbrücke geführt. Das Kirschgartengeviert als lebendiges Arbeits-, Einkaufs- und Dienstleistungsgebiet soll als Erweiterung der Stadtmitte entwickelt werden.

### Nutzung

#### Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die Elisabethenstrasse wird in ihrer Durchgangsfunktion gestärkt. Weitere Nutzungen sind zurzeit nicht vorgesehen. Das Kirschgartengeviert und der Raum rund um die Elisabethenkirche werden weiterhin durch Boulevardgastronomie genutzt.

### Gestaltung

#### Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Elisabethenstrasse gehört zum Raumtyp Zentrumsstrassen, das Kirschgartengeviert zu den Stadtstrassen. Die Elisabethenstrasse wird im Zuge der notwendigen Sanierung umgestaltet; das entsprechende Projekt befindet sich im Bau. Dabei wird die Verbindungsfunktion für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt. Das Kirschgartengeviert wird aufgrund des Sanierungsbedarfs voraussichtlich im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet.

### Verkehr

#### Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts liegen die Elisabethenstrasse und das Kirschgartengeviert in der Tempo-30-Zone.

#### Ratschlag Erneuerung Elisabethenstrasse BehiG

Mit der Erneuerung der Elisabethenstrasse wird die Strasse für den Durchgangsverkehr vom Bahnhof SBB Richtung Wettsteinbrücke gesperrt. Der übrige motorisierte Verkehr wird auf der Tramspur geführt. Die Tramhaltestellen Kirschgarten und Bankverein werden gemäss Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes hindernisfrei gestaltet. Die Haltestelle Bankverein wird als Kaphaltestelle mit direktem Zugang für Fussgänger gestaltet. Vom Bankverein in Richtung Bahnhof SBB ist der Durchgangsverkehr weiterhin zugelassen.

#### Teilrichtplan Velo

Die Elisabethenstrasse ist Teil des kantonalen Veloroutennetzes (Pendleroute). Ebenso die Herman Kinkelin-Strasse und die Sternengasse (Basisroute). Diese Funktion wird auch weiterhin gewährleistet.

#### Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 werden 3 Linien entlang der Elisabethenstrasse verkehren. Die Einsatzlinie fällt weg.

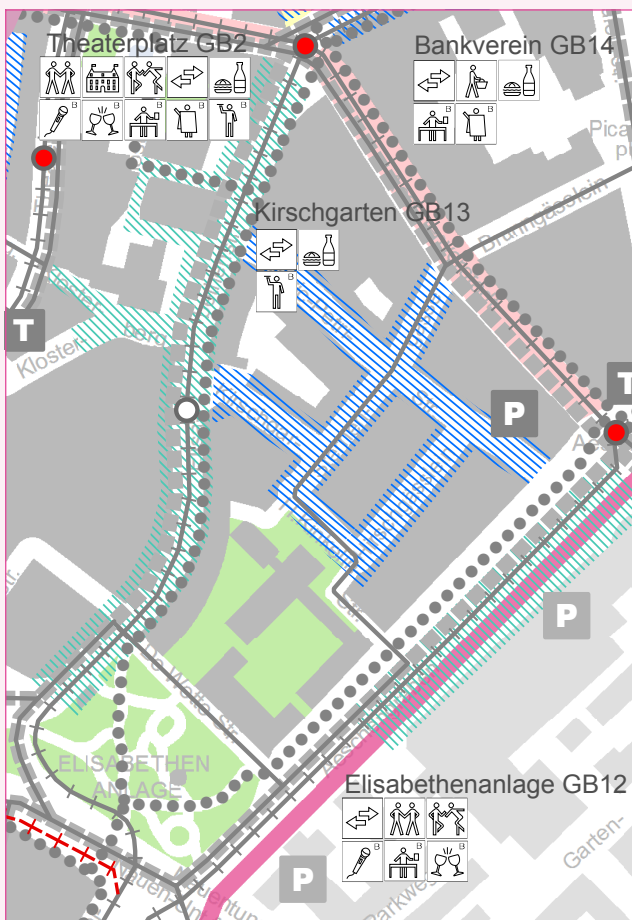
PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs und der Verpflegung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Boulevardgastronomie fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Aufgrund des Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt das Kirschgartengeviert voraussichtlich im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Elisabethenstrasse: mit bestehendem Projekt *Festsetzung*
- b. Umgestaltung Kirschgartengeviert: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*

## GB 14 Aeschenvorstadt und St. Alban-Graben (Bankverein)

### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Aeschenvorstadt verbindet den wichtigen Verkehrsknotenpunkt Aeschenplatz mit der Innenstadt. Der St. Alban-Graben verbindet den Bankverein mit der Wettsteinbrücke. Die Aeschenvorstadt weist auf beiden Seiten Ländengeschäfte auf und wird insbesondere von Fussgängern stark frequentiert. Am St. Alban-Graben befindet sich mit dem Kunstmuseum ein wichtiger Publikumsmagnet. Bewilligungspflichtige Nutzungen finden hauptsächlich bei der Kreuzung am Bankverein aus den Bereichen Information und Promotion statt. Die Aeschenvorstadt wird von 6 Tramlinien und einer Einsatzlinie bedient, der St. Alban-Graben von 2 Tramlinien und einer Einsatzlinie.

Die Aeschenvorstadt wird bereits intensiv von Fussgängern frequentiert. Die Gestaltung und die Verkehrsführung sind jedoch noch nicht darauf ausgerichtet. Der St. Alban-Graben wird zurzeit stark durch den Verkehr dominiert, die Tramhaltestellen sind zu schmal und unterirdisch soll ein Parkhaus entstehen.

### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Aeschenvorstadt soll in die Stadtmitte integriert werden. Das «Innenstadterlebnis» soll schon am Aeschenplatz beginnen. Eine Beruhigung vom motorisierten Verkehr ist mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt vorgesehen. Bei einer Umgestaltung sollen die Flächen für den Fussverkehr vergrössert und die Haltestelle Bankverein deutlich aufgewertet werden. Nach der Umgestaltung der Elisabethenstrasse und der dadurch entstehenden teilweisen Entlastung des St. Alban-Grabens vom Durchgangsverkehr soll der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden. Das Parking unter dem St. Alban-Graben schliesst die Lücke im Ring der Parkhäuser um die Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr.

### Nutzung

#### Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Der Spielraum für zusätzliche bewilligungspflichtige Nutzungen in der Aeschenvorstadt und im St. Alban-Graben ist durch die hohe alltägliche Nutzung und den Tramverkehr gering. Denkbar ist ein leichter Ausbau der Informations- und Promotionsaktionen sowie Boulevardflächen.

### Gestaltung

#### Gestaltungskonzept Innenstadt Kantonaler Richtplan: M 3.1 «Fussverkehr» Ratschlag Erweiterung Kunstmuseum

Die Aeschenvorstadt gehört zum Raumtyp Zentrumsstrassen, der St. Alban-Graben zum Raumtyp Stadtring. Der St. Alban-Graben wird aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs und in Abstimmung mit dem Bau des unterirdischen Parkings und des Erweiterungsbaus des Kunstmuseums im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet. Dabei steht die Verbindungsfunktion mit dem Fuss- und Veloverkehr im Zentrum. Bei der Umgestaltung der Aeschenvorstadt sollen Aufwertungsmassnahmen für Fussgänger umgesetzt werden.

Die St. Alban-Vorstadt soll ebenfalls im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet werden.

### Verkehr

#### Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt die Aeschenvorstadt in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie ÖV-Achse. Der St. Alban-Graben liegt in der Tempo-30-Zone, die angrenzenden Strassen in Richtung Münsterplatz sind Teil der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr.

#### Teilrichtplan Velo

Der St. Alban-Graben ist Teil des kantonalen Veloroutennetzes (Basis- und Pendlerroute). Diese Verbindung soll aufgewertet werden.

#### Ratschlag Erneuerung Elisabethenstrasse

Nach der Umgestaltung der Elisabethenstrasse wird der St. Alban-Graben zwischen Bankverein und Kunstmuseum in Richtung Wettsteinbrücke für den Durchgangsverkehr gesperrt und via Aeschenplatz – Dufourstrasse zur Wettsteinbrücke gelenkt. Die Gegenrichtung Kunstmuseum – Bankverein ist weiterhin für den Durchgangsverkehr offen.

#### Ratschlag Parking im Raum Aeschen

Unter dem St. Alban-Graben ist der Bau eines Parkings geplant. Die Ein- und Ausfahrten des favorisierten Projekts sollen mit den bestehenden Parkings von Credit Suisse und UBS kombiniert werden. Das Parking Kunstmuseum schliesst die Lücke der Parkhäuser entlang des Stadtrings an der Grenze zur Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr. In einem Umkreis von 500m werden 60% der unterirdisch neu erstellten Parkplätze an der Oberfläche kompensiert und aufgehoben, zum Beispiel am St. Alban-Rheinweg oder in der St. Alban-Vorstadt.

#### Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 werden noch 5 Linien durch die Aeschenvorstadt fahren. 3 Linien werden durch die Elisabethenstrasse geführt. Die Einsatzlinie fällt weg und wird durch eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten ersetzt. Durch den St. Alban-Graben verkehren neu 3 Tramlinien. Die Einsatzlinie entfällt.

#### BehiG

Die Tramhaltestellen im Bereich der Aeschenvorstadt und des St. Alban-Grabens müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs und des Handels gewährleistet und geschärft wird sowie als Ort der Verpflegung ermöglicht wird
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Informationsstände und Promotionen fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs und in Abstimmung mit dem geplanten Neubau des Parkings gestaltet das Planungsamt den St. Alban-Graben im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.
2. Das Planungsamt gestaltet die St. Alban-Vorstadt aufgrund des Sanierungsbedarfs im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung St. Alban-Graben: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- b. Umgestaltung St. Alban-Vorstadt: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- c. Vervollständigung des Fussgänger-Y zwischen dem Aeschenplatz und dem Bankverein\* *Festsetzung*
- d. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: ÖV-Achse (Aeschenvorstadt) *Festsetzung*
- e. Bauliche Anpassung der Tramhaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- f. Parking Kunstmuseum *Zwischenergebnis*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 15 Aeschenplatz

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Aeschenplatz liegt am Rand der Innenstadt und stellt für sämtliche Verkehrsteilnehmenden einen zentralen Knotenpunkt dar. Er bildet die Kreuzung zwischen Bahnhof SBB – Bahnverein – Wettsteinbrücke – St. Alban-Tor und Denkmal. Am Aeschenplatz vereinigen sich heute 7 Tramlinien aus 3 Richtungen (St. Alban-Anlage, St. Jakobs-Strasse, Aeschengraben) zu einer Fortsetzung in Richtung Aeschenvorstadt/Bankverein. Zudem ist der Aeschenplatz Endstation von 3 Buslinien. Er fungiert somit als wichtiger, zentraler Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr und auch als Eingangstor zur Innenstadt. Aufgrund seiner intensiven verkehrlichen Nutzung finden kaum andere Nutzungen statt, ausser einigen Informations- und Promotionsständen.

Die Dominanz des motorisierten und öffentlichen Verkehrs auf dem Aeschenplatz führt zu einer unbefriedigenden Situation für den Fuss- und Veloverkehr. Zum Umsteigen müssen Gleise und Fahrspuren überquert, zum Teil muss vom Strassenniveau her eingestiegen werden oder die Haltestellen befinden sich auf zu schmalen Inseln. Mit der Umstellung auf das neue Rollmaterial der BVB (Flexity-Tram) ist zudem die Haltestelle der Linie 15 in der Platzmitte zu kurz.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Aeschenplatz ist Teil des modernen Gürtels und bleibt zentraler Verkehrs- und Umsteigeknoten. Aus diesem Grund sollen die Passierbarkeit für die verschiedenen Verkehrsmittel und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Umsteigebeziehungen für Fahrgäste sollen attraktiv, die Haltestellen genügend lang für das neue Rollmaterial und nach Möglichkeit behindertengerecht sein. Der motorisierte Verkehr soll möglichst wenig beeinträchtigt werden, damit er die nötige Leistung auch nach der Teilspernung der Elisabethenstrasse erbringen kann. Die Veloverbindungen sollen aufgewertet werden.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die starke Verkehrsfunktion des Aeschenplatzes limitiert die Möglichkeiten einer anderweitigen Nutzung. Denkbar ist ein leichter Ausbau der Informations- und Promotionsstände.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Aeschenplatz gehört zum Raumtyp Ringplätze. Zurzeit werden in einem Varianzverfahren die verschiedenen Möglichkeiten zu der Optimierung des Verkehrs und der Gestaltung des Aeschenplatzes geprüft. Der Platz sollte eine gewisse Aufenthaltsfunktion gewährleisten, zumindest für die Dauer des Umsteigens oder Überquerens. Eine umfassende Umgestaltung ist aufgrund der sehr hohen Kosten erst in einem zweiten Schritt vorgesehen.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Der Aeschenplatz liegt direkt an der Grenze des Perimeters des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt. Mit dessen Umsetzung wird die Aeschenvorstadt Teil der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, was sich ebenfalls auf den Aeschenplatz auswirkt.

## Kantonaler Richtplan: M 3.1 «Fussverkehr»

Um die Verbindungsfunktion zwischen dem Aeschenplatz und der Innenstadt zu fördern, sollen bei der nächsten Umgestaltung der Aeschenvorstadt Aufwertungsmassnahmen für Fussgänger umgesetzt werden.

## Ratschlag Erneuerung Elisabethenstrasse

Die Teilspernung der Elisabethenstrasse führt am Aeschenplatz als Teil der Ausweichroute Aeschengraben – Aeschenplatz – Brunnegässlein – Kunstmuseum – Wettsteinbrücke zu einer Verkehrszunahme.

Die Leitungen unter dem Aeschengraben sowie die Gleise der BVB sind sanierungsbedürftig. Mit der Umgestaltung werden ein durchgehender Velostreifen und eine behindertengerechte Haltestelle des Aeschenplatzes für die vom Bahnhof SBB kommenden Trams ermöglicht.

Die Dufourstrasse wurde im Abschnitt Brunnegässlein bis Aeschenplatz im Jahr 2013 saniert. In diesem Rahmen wurden bereits Verbesserungen für den Veloverkehr vorgenommen.

## Ratschlag Parking im Raum Aeschen

Dank dem geplanten Parkhaus im Raum Kunstmuseum können die heutigen Parkplätze rund um den Aeschenplatz zugunsten einer neuen Strassenraumgestaltung mindestens teilweise aufgehoben werden.

Im Bereich Aeschenplatz sind verschiedene Erhaltungs- und Umgestaltungsmassnahmen geplant. Zur Verhinderung eines Verkehrskollapses während der Bauarbeiten werden die verschiedenen Projekte laufend untereinander koordiniert. Zentral ist das Aufrechterhalten einer der beiden Tramachsen (Elisabethenstrasse oder Aeschenplatz) sowie die Verbindung in Richtung Wettsteinbrücke für den motorisierten Verkehr.

## Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 führen neu noch 5 Linien über den Aeschenplatz. Eine Linie wird neu durch die Elisabethenstrasse zum Bahnhof SBB geführt und nicht mehr über den Aeschenplatz. Die Einsatzlinie fällt weg und wird durch eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten ersetzt.

## Teilrichtplan Velo

## Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Der Aeschenplatz ist für das kantonale Veloroutennetz von grosser Bedeutung: 3 Pendlerlinien queren den Aeschenplatz und eine Basisroute führt am Rand des Aeschenplatzes vorbei. Die Velofahrenden sollen mittels geeigneter Massnahmen klar geführt werden.

Mit einer Velostation im Bereich Aeschenplatz werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt, andererseits auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich des Aeschenplatzes müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

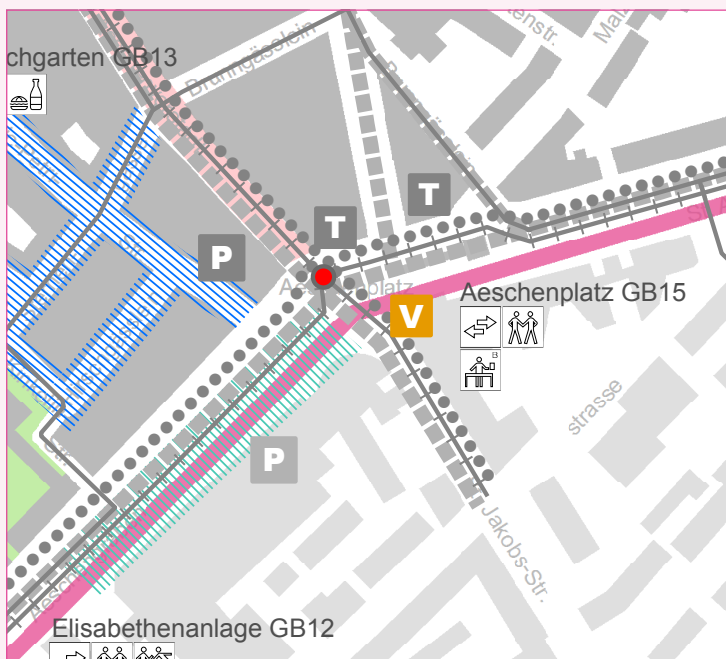
#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs und der Begegnung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Informationsstände fokussiert wird.

#### PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Aufgrund des bestehenden Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt den Aeschengraben entsprechend dem vorhandenen Projekt um.
2. Das Tiefbauamt aktualisiert den Bericht «Verkehrsmanagement Baustellenkoordination Aeschenplatz» wenn nötig.
3. Das Amt für Mobilität erarbeitet unter Einbezug des Planungsamts ein Varianzverfahren zur Optimierung der Verkehrssituation am Aeschenplatz.

#### Ausschnitt Richtplankarte



#### ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Aeschengraben mit vorhandenem Projekt *Festsetzung*
- b. Vervollständigung des Fussgänger-Y zwischen Aeschenplatz und Bankverein\* *Festsetzung*
- c. Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- d. Velostation Innenstadt – Aeschenplatz\* *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Letziplatz ist eine ausgeräumt chaussierte Fläche, geprägt durch die historische Stadtmauer. Die Nähe zum Rhein macht den Ort attraktiv. Im Alltag dient der Platz dem Spiel und Verweilen. Im Sommer findet unter anderem die Kinderferienstadt statt. Der Platz ist nicht direkt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Nach der Schleifung der Befestigungsanlagen wurde ab 1860 ein grüner Ring um die Basler Altstadt realisiert. Als ein Teil von diesem wurde 1871 die St. Albantor-Anlage auf einer ehemaligen Schanze erstellt. Ihr kommt als altstadtnaher Grünraum im Übergang zu den sich anschliessenden Wohnquartieren St. Alban und Breite eine besondere Bedeutung zu.

Der Letziplatz erfüllt hauptsächlich Funktionen für das Quartier. Dennoch besteht Potenzial, da der Platz durch seine jetzige Nutzung nicht ausgelastet ist.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Letziplatz liegt in den Vorstädten. Sein Potenzial für zusätzliche Nutzungen soll besser genutzt werden.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Der Letziplatz eignet sich aufgrund der geschützten Lage durch die Stadtmauer und die vorhandene befestigte Fläche für Veranstaltungen, die entweder zum historischen Ambiente passen oder Bezug zum Quartier haben. Denkbar wäre eine Ausrichtung auf die bereits stattfindenden Boules-Turniere. Jedoch soll die Anzahl und Art der Nutzungen auf die Wohnumgebung Rücksicht nehmen. Die Parzelle 0426 (Basler Papiermühle) gehört im Baurecht der Christoph Merian Stiftung und reicht bis auf die nutzbare chaussierte Fläche. Dies gilt es bei Belegung des Letziplatzes zu berücksichtigen.

## Buvettenkonzept

Am St. Alban-Rheinweg beim Mühlengraben ist ein Buvettenstandort vorgesehen.

## Kantonaler Richtplan: S 4.5 «Aktionsraum Rhein»

Das Rheinufer dient sowohl als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Wirtschafts- und Verkehrsraum als auch als Lebensraum für Flora und Fauna. Diese Vielzahl an Nutzungen muss untereinander koordiniert und abgestimmt werden.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Letziplatz gehört zum Raumtyp Stadtnische. Eine Umgestaltung ist zurzeit nicht vorgesehen. Im Zuge der Sanierungen der Schanzenanlagen wird die St. Alban-Tor-Anlage im Umsetzungshorizont 2015–2021 umgestaltet. Die St. Alban-Vorstadt wird ebenfalls im Umsetzungshorizont 2015–2021 umgestaltet.

## Kantonaler Richtplan: NL 1.1 «Fließgewässer»

Entlang des Grossbasler Rheinufer sind wo möglich naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg vorgesehen (Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.). Der St. Alban-Teich soll auf der ganzen Länge revitalisiert werden und seine historische Verbauungsweise gefördert werden.

Kantonaler Richtplan: NL 3.1  
«Naturschutz und ökologische Korridore»

Das Naturschutzgebiet St. Alban ist zu berücksichtigen.

## GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

Der Letziplatz liegt ausserhalb des Perimeters des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt und ist für den Fahrverkehr nicht zugänglich.

Teilrichtplan Velo  
Kantonaler Richtplan: M 3.1 «Fussverkehr»  
und M 3.2 «Veloverkehr»

Zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier wird eine Fuss- und Veloverbindung über den Rhein geprüft.

## BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich des St. Alban-Tors müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

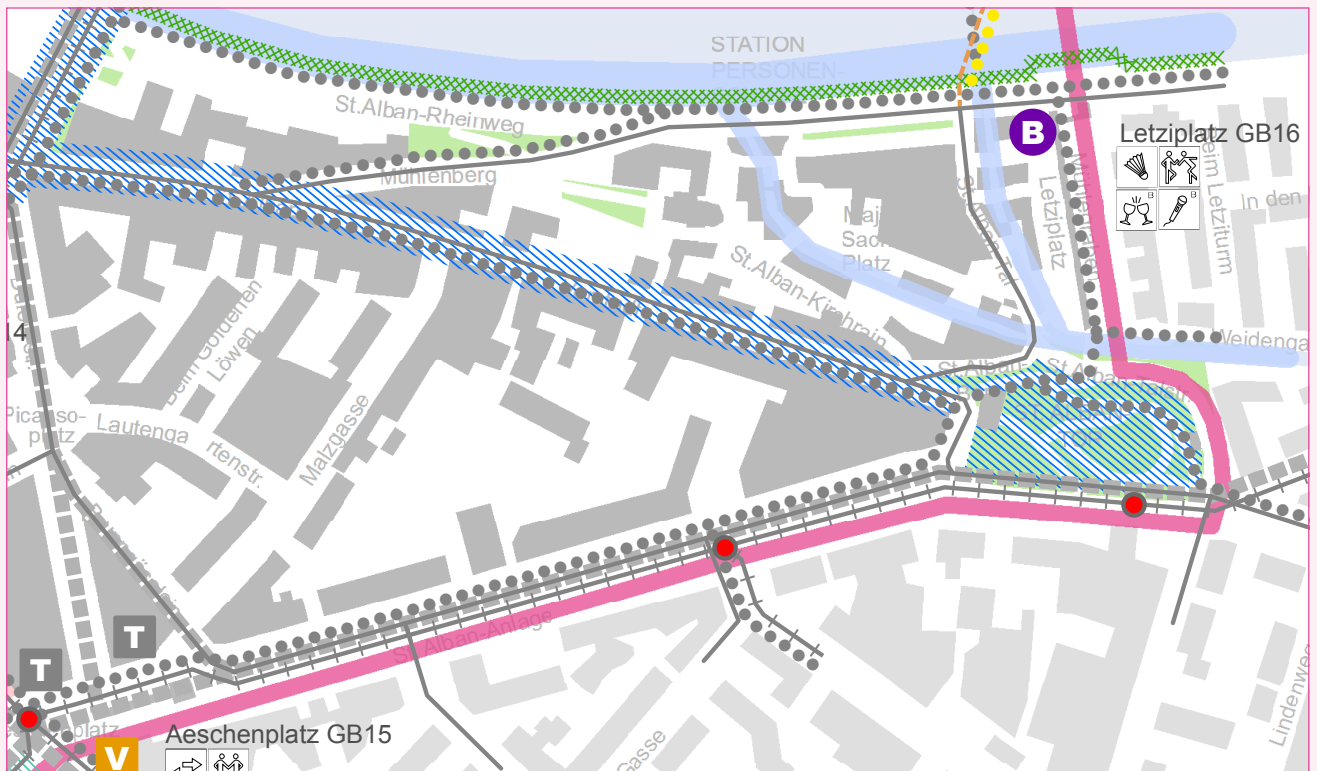
## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Spiels und der Unterhaltung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Feste und Kulturveranstaltungen fokussiert wird.
  - dass das Potenzial des Letziplatzes für Veranstaltungen besser genutzt wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Stadtgärtnerei gestaltet die St. Alban-Tor-Anlage im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Naturschutzgebiet St. Alban\* *Festsetzung*
- b. Aufwertung Fließgewässer: naturnahe Ufersanierungen Rhein bis zum Bermenweg\* *Zwischenergebnis*
- c. Aufwertung Fließgewässer: Revitalisierung St. Alban-Teich\* *Zwischenergebnis*
- d. Buvettenstandort St. Alban-Rheinweg/Mühlgraben *Zwischenergebnis*
- e. Umgestaltung St. Alban-Tor-Anlage: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- f. Umgestaltung St. Alban-Vorstadt: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- g. Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- h. Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein\* *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Park ist in 2 Bereiche geteilt: Den neu gestalteten oberen Bereich mit Baumbestand, den Pavillon und unterschiedlichen Spielmöglichkeiten sowie den unteren Bereich mit der zum Rhein hin ausgerichteten Wiese. Die grosse Grünanlage bietet für alle Altersgruppen ein Angebot und ist beliebt für Spiel, Sport und Verweilen. Durch die Schiffszusteiger am St. Johannis-Rheinweg ist der Park auch touristisch relevant. Im St. Johannis-Park finden Angebote von «Gsünder Basel» sowie kleinere Kulturveranstaltungen statt. Im ehemaligen «Badhüsli» ist heute ein Jugendtreff untergebracht und in der ehemaligen Veterinärvilla eine Kinderkrippe. Im Pavillon befinden sich ein Parkcafé und Angebote für Kinder. Der Park ist durch die Wendeschleife des St. Johannis-Rheinwegs gut mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar und durch die Haltestelle St. Johannis-Tor mit einer Tramlinie erschlossen.

Durch die Umgestaltung des oberen Bereichs konnte der Park besser an das Quartier angebunden werden. Der neu gebaute Pavillon mit Café erweitert das gastronomische Angebot. Die Entwicklung der Nutzung soll nun abgewartet werden.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der St. Johannis-Park liegt im Teilgebiet der Vorstädte. Er wird aufgrund der hohen Einwohnerdichte des umliegenden Quartiers intensiv genutzt. Aus diesem Grund soll die aktuelle Situation stabilisiert werden. Durch die Aufwertung der Rheinuferpromenade wird die Verbindungsfunktion in die Innenstadt gestärkt.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Der St. Johannis-Park hat seine Funktion als Quartiersgrünanlage, welcher auch in Zukunft Rechnung getragen werden soll. Die hohe Anwohnerdichte (inkl. Altersheim) und der Rhein als tragende Fläche machen den Ort für laute Nutzungen ungeeignet und solche sollen daher nur punktuell stattfinden. Der Bereich der Schanzenanlage bei der Stadtmauer und die Mergelfläche bei der Tramhaltestelle stellen ein Potenzial für neue Nutzungen dar.

## Buvettenkonzept

Neben dem gastronomischen Angebot im Pavillon wird im unteren Bereich in Ufernähe ein Buvettenstandort geprüft.

## Kantonaler Richtplan: S 4.5 «Aktionsraum Rhein»

Das Rheinufer dient sowohl als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Wirtschafts- und Verkehrsraum als auch als Lebensraum für Flora und Fauna. Diese Vielzahl an Nutzungen muss untereinander koordiniert und abgestimmt werden.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der St. Johannis-Park gehört zum Raumtyp Grün- und Parkanlagen. Zurzeit ist keine weitere Umgestaltung des Parks vorgesehen. Der St. Johannis-Platz wird im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 mit einem Varianzverfahren umgestaltet. Die Neugestaltung soll dazu beitragen, dass der Platz vermehrt als Einheit wahrgenommen und genutzt wird. Im Zuge der Sanierungen der Schanzenanlagen wird die Rheinschanze ebenfalls 2015 – 2021 umgestaltet.

Studienauftrag Rheinuferpromenade  
St. Johannis – Park – Huningue

Durch den Rückbau der Hafenanlagen und den Bau des Novartis Campus wird das Rheinufer im Bereich des ehemaligen Hafens St. Johann aufgewertet, öffentlich zugänglich und für den Langsamverkehr erschlossen.

Kantonaler Richtplan: NL 1.1 «Fließgewässer»  
und NL 3.1 «Naturschutz und ökologische Korridore»

Entlang des Grossbasler Rheinufers sind wo möglich naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg vorgesehen (Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.).

Das Naturschutzgebiet Elsässerrheinweg/St. Johannis-Rheinweg ist zu berücksichtigen.

## GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Der St. Johannis-Park liegt ausserhalb des Perimeters des Neuen Verkehrsregimes Innenstadt. Abgesehen von der Elsässerstrasse/St. Johannis-Vorstadt liegt der Park in einer bestehenden Tempo-30-Zone.

Tramnetz 2020  
Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 wird die Haltestelle St. Johannis-Tor von 2 Linien erschlossen. Eine Verlegung der Tramlinie aus der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse ist vorgesehen. Die neue Linienführung führt im Bereich des St. Johannis-Platzes wieder wie bisher in die Elsässerstrasse. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrassen des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

## BehiG

Die Tramhaltestellen im Bereich St. Johannis-Tor müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

Teilrichtplan Velo  
Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege  
Kantonaler Richtplan: M 3.1 «Fussverkehr»  
und M 3.2 «Veloverkehr»

Durch die Umgestaltung der Rheinuferpromenade wird der St. Johannis-Park Ausgangspunkt einer neuen durchgängigen Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins von Huningue bis zur Schifflande.

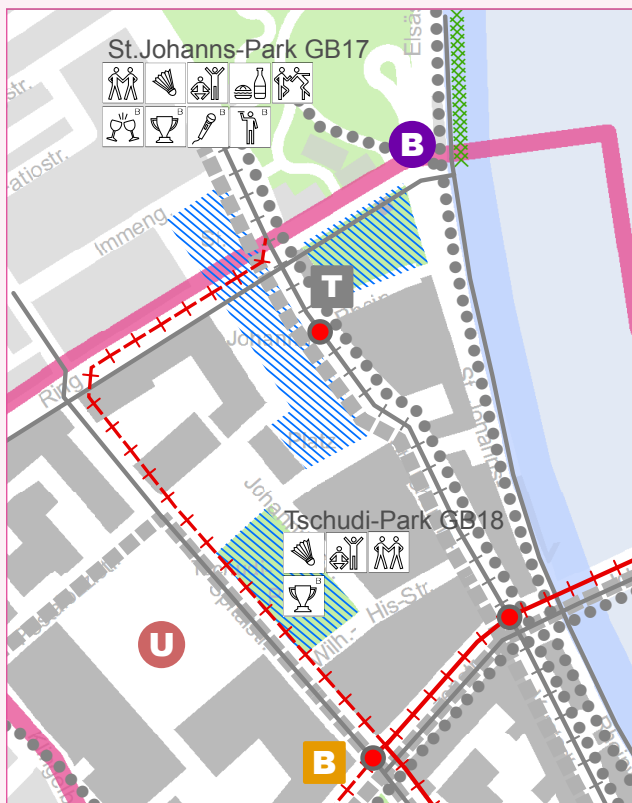
## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Begegnung, des Spiels, der Bewegung, der Verpflegung und der Unterhaltung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Feste, Sportveranstaltungen, Kulturveranstaltungen und Boulevardgastronomie fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen im St. Johanns-Park auf bestehendem Niveau. Der Bereich der Schanzenanlage und die Mergelfläche sind ausbaufähig.
2. Die Stadtgärtnerei gestaltet den St. Johanns-Platz im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um. Die Neugestaltung wird im Rahmen eines Varianzverfahrens konkretisiert.
3. Die Stadtgärtnerei gestaltet die Rheinschanze im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Naturschutzgebiet Elsässerrheinweg/St. Johanns-Rheinweg\* *Festsetzung*
- b. Aufwertung Fliessgewässer: Naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg\* *Zwischenergebnis*
- c. Buvettenstandort St. Johanns-Park *Zwischenergebnis*
- d. Umgestaltung des St. Johanns-Platz: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- e. Umgestaltung der Rheinschanze: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- f. Fuss- und Veloweg St. Johanns-Park – Huningue (linkes Rheinufer)\* *Festsetzung*
- g. Bauliche Anpassung Tramhaltestelle nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- h. Tram Spitalstrasse (Verlegung aus der St. Johanns-Vorstadt)\* *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## GB 18 Tschudi-Park

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die ursprünglich zum Schulhaus gehörende Turnmatte wurde 2010 in Tschudi-Park umbenannt. Diese mit Bäumen gesäumte Wiese ist bei Kindern und Jugendlichen zum Fussballspielen beliebt. Momentan finden kaum bewilligungspflichtige Nutzungen statt.

Die Nutzung und Gestaltung des Tschudi-Parks soll im Rahmen der Entwicklung des Life-Sciences-Campus auf dem Areal Schällemätteli neu definiert werden. Die Quartierfunktion soll dabei gewährleistet bleiben.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Tschudi-Park liegt im modernen Gürtel. Er soll langfristig im Zusammenhang mit der Entwicklung des Life-Sciences-Campus Schällemätteli zu einer attraktiven Grünanlage für das Quartier, aber auch für die Angestellten und Studierenden im Campus aufgewertet werden. Bis zur Umgestaltung sind durchaus mit dem sensiblen Umfeld und den Grünflächen konforme Nutzungen denkbar.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Grundsätzlich besteht das Potenzial, kleine und ruhige bewilligungspflichtige Nutzungen zu ermöglichen. Der hohe Wohnanteil und die Nähe zum Kinderspital müssen jederzeit berücksichtigt werden.

Kantonaler Richtplan: S 5.1  
«Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität»  
Ratschlag Hochschulareal St. Johann  
«Campus Schällemätteli»

Die Universität möchte ihr Raumangebot erhöhen und optimieren. Dazu sollen die benötigten Räume an möglichst wenigen Standorten konzentriert werden. Auf dem Campus Schällemätteli sollen durch die Arealentwicklung im südlichen Arealteil ein Neubauprojekt für das Biozentrum und das ETH-Institut sowie die Instandsetzung oder ein Neubauprojekt für den jetzigen Standort des Biozentrums und des Pharmazentrums realisiert werden. Im nördlichen Arealteil ist ein Neubauprojekt in 3 Etappen bis 2029 vorgesehen.

Kantonaler Richtplan: S 1.5 «Hochhäuser»

Der Tschudi-Park liegt direkt neben einem für den Hochhausbau geeigneten Gebiet. Mit der damit möglichen Verdichtung gewinnt die Schaffung von hochwertigem Freiraum zusätzlich an Bedeutung.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Tschudi-Park gehört zum Raumtyp Grüner Platz. Eine Umgestaltung ist im Zuge des Baus des benachbarten Life-Sciences-Campus vorgesehen.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Der Tschudi-Park ist für den motorisierten Verkehr nicht zugänglich. Die umliegenden Strassen liegen ausserhalb des Perimeters des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt und sind als Tempo 30 ausgeschildert, abgesehen von der Spitalstrasse.

Tramnetz 2020  
Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»  
Ratschlag Traminitiative

Das Tramnetz 2020 sieht eine Verlegung der Tramtrasse aus der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse vor. Bei einer Verlegung muss unter Umständen mit einer Veränderung der Umgebung oder des Tschudi-Parks selbst gerechnet werden. Der Grosse Rat hat im Streckenplan Tramnetz 2020 eine zusätzliche Tramstrecke via Spitalstrasse – Johanniterbrücke – Feldbergstrasse – Riehenring beschlossen. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit, der Zweckmässigkeit und der mögliche Linienführungen unterzogen.

## BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich Johanniterbrücke müssen baulich an die Anforderungen des Behinderten-gleichstellungsgesetzes angepasst werden.

## Teilrichtplan Velo

Im Bereich der Kreuzung Spitalstrasse/Schanzenstrasse soll eine Bike & Ride-Station die Kombination von Velo- und öffentlichem Verkehr fördern.



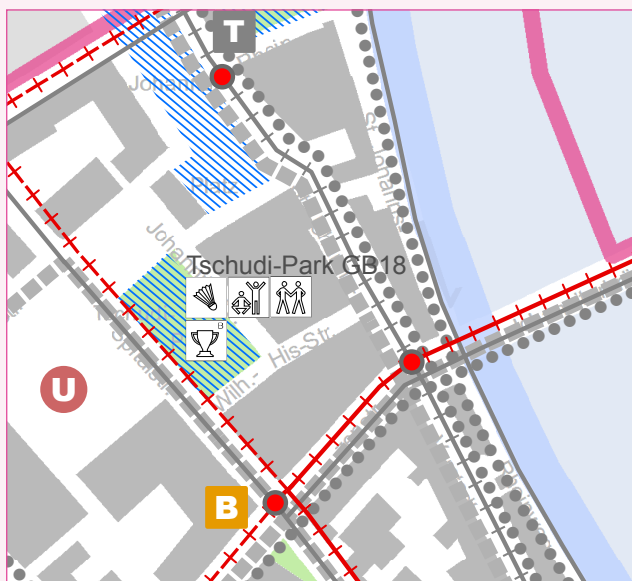
## PLANUNGSRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Spiels, der Bewegung und der Begegnung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Sportveranstaltungen fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Tschudi-Park wird unter Federführung der Stadtgärtnerei im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 neu gestaltet. Dabei sind sowohl die Bedürfnisse des in direkter Nachbarschaft neu entstehenden Campus Schällemätteli als auch des bestehenden Wohnquartiers zu berücksichtigen. Die Neugestaltung wird im Rahmen eines Varianzverfahrens konkretisiert.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Arealentwicklung Universität – Campus Schällemätteli\* *Festsetzung*
- b. Umgestaltung des Tschudi-Parks: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- c. Bike & Ride-Station Frauenspital *Festsetzung*
- d. Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- e. Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannsvorstadt)\* *Vororientierung*
- f. Tramstrecke Spitalstrasse – Johanniterbrücke – Riehenring\* *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan



# OBJEKTBLÄTTER

## Kleinbasel

KB1	Claraplatz und Clarastrasse .....	106
KB2	Claramatte .....	108
KB3	Greifengasse .....	110
KB4	Rheingasse .....	112
KB5	Kasernenareal .....	114
KB6	Kasernenstrasse und angrenzende Plätze .....	116
KB7	Unterer Rheinweg .....	118
KB8	Oberer Rheinweg .....	120
KB9	Theodorsgrabenanlage und Wettsteinplatz .....	122
KB10	Messeplatz .....	124
KB11	Rosentalanlage .....	126
KB12	Badischer Bahnhof, Rosentalstrasse und Rosentalareal .....	128



## KB 1 Claraplatz und Clarastrasse

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Claraplatz ist das Zentrum Kleinbasels und aufgrund der vielen Geschäfte und des ÖV-Umsteigeknotens stark frequentiert. Die bewilligungspflichtigen Nutzungen sind vorwiegend Informationsanlässe sowie die Basler Herbstmesse und ein Weihnachtsmarkt. Der Platz ist in seiner heutigen Gestaltung durch Aufbauten und Rabatten verstellt. Zudem ist er stark durch den Verkehr geprägt, da die ÖV-Haltestellen viel Platz beanspruchen. Momentan führen 4 Tramlinien, eine Einsatzlinie sowie 4 Buslinien über den Platz. Die Clarastrasse ist Teil der übergeordneten Fussgängerverbindung, welche die Basler Innenstadt durchzieht und den Bahnhof SBB mit dem Badischen Bahnhof verbindet.

Der Claraplatz lässt in seiner heutigen Gestaltung kaum öffentliche Nutzungen und Veranstaltungen zu. Zukünftig sollen der Claraplatz und die Clarastrasse der verbindenden Funktion auf der Achse Messeplatz – Mittlere Brücke besser gerecht werden.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Claraplatz ist Teil der Stadtmitte. Er wird mit dem Tramnetz 2020 als Umsteigeknoten an Wichtigkeit gewinnen und daher weiterhin stark vom Tramverkehr geprägt sein. Durch eine optimale Organisation der Haltestellen und eine Umgestaltung soll mehr Platz für alltägliche und bewilligungspflichtige Nutzungen geschaffen und der Platz als Kleinbasler Zentrumsplatz aufgewertet werden. Die Clarastrasse wird als wichtige Verbindungsachse vom Claraplatz zur Messe gestalterisch aufgewertet.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Bis zu einer Umgestaltung soll der Status quo des Claraplatzes beibehalten werden. Nach einer Umgestaltung und besserer Aufteilung des Platzes besteht Potenzial für vermehrte Nutzungen und Veranstaltungen. Der Claraplatz soll als weiterer zentraler und multifunktionaler Veranstaltungsort etabliert werden. Die verfügbare Fläche macht jedoch nur kleine bis mittlere Veranstaltungen möglich. Die Clarastrasse dient weiterhin als Einkaufsstrasse und soll durch weitere Gestaltungsaufwertungen in ihrer Funktion gestärkt werden.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Claraplatz gehört zum Raumtyp Zentrumsplatz. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs wird der Claraplatz inkl. angrenzende Strassenräume im Umsetzungshorizont 2015–2021 mithilfe eines Varianzverfahrens umgestaltet. Die Aufenthaltsqualität auf dem Platz soll erhöht werden, um die bereits bestehende Treffpunktfunktion zu steigern. Die Clarastrasse gehört zum Raumtyp Zentrumsstrassen. Aufgrund von eventuellen Leitungssanierungen wird sie voraussichtlich im Umsetzungshorizont 2015–2021 umgestaltet und die Tramhaltestellen behindertengerecht umgebaut.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt der Claraplatz in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr. Bei einer Umgestaltung des Claraplatzes soll die Anordnung der Haltestellen überprüft und der Platzbedarf des öffentlichen Verkehrs optimiert werden.

## Tramnetz 2020

## Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»

Im Zuge des Tramnetzes 2020 ist eine Tramverbindung zwischen dem Wettsteinplatz durch den Claragraben zum Claraplatz geplant. Damit kann die Grossbasler Innenstadt entlastet und der Raum Claraplatz besser und schneller mit dem Grossbasel (insbesondere mit dem Bahnhof SBB und dem Aeschenplatz) verbunden werden. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

Zukünftig führen 3 Linien von der Greifengasse über den Platz in die Clarastrasse und eine Linie kreuzt den Platz aus der Klybeckstrasse in den Claragraben. Die Einsatzlinie fällt weg.

## Teilrichtplan Velo

## Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Der Claraplatz ist ein wichtiger Teil des kantonalen Veloroutennetzes. Sowohl das Basisnetz als auch die Pendlerroute führen über den Platz. Diese Funktion wird auch weiterhin gewährleistet.

Mit einer Velostation im Bereich Claraplatz/Greifengasse werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt, andererseits auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte (z.B. Herzstück) oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

## BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich des Claraplatzes müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

## Herzstück Regio-S-Bahn

Beim Claraplatz wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Kleinbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

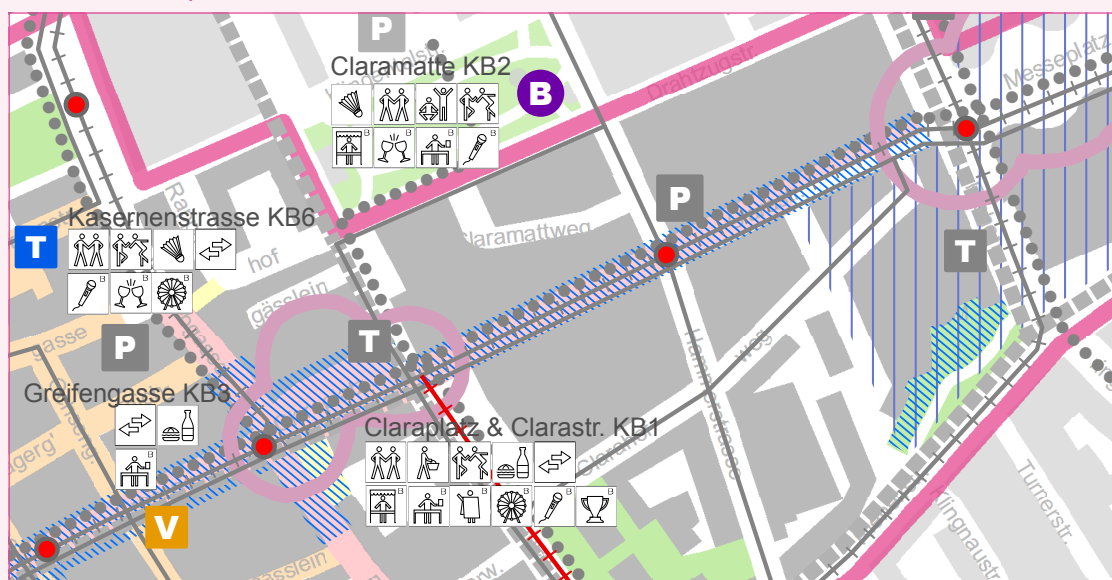
## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Begegnung, des Handels, der Unterhaltung, der Verpflegung und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Märkte, Informationsstände, Promotions, die Basler Herbstmesse, Kulturveranstaltungen und Sportveranstaltungen fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen auf dem Claraplatz auf bestehendem Niveau. Nach einer Umgestaltung kann ein Ausbau erfolgen.
2. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt den Claraplatz und angrenzende Strassenräume im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um. Die Neugestaltung wird im Rahmen eines Varianzverfahrens konkretisiert.
3. Das Planungsamt gestaltet die Clarastrasse gemäss Sanierungsbedarf voraussichtlich 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Claraplatz und angrenzende Strassenräume: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- b. Umgestaltung Clarastrasse: voraussichtlich Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Vororientierung*
- c. Bauliche Anpassung der Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- d. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: *Festsetzung*
- e. Neue Tramverbindung Claragraben\* *Zwischenergebnis*
- f. Velostation Innenstadt – Claraplatz\* *Vororientierung*
- g. Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn *Zwischenergebnis*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## KB 2 Claramatte

### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Claramatte ist eine squareartige, baumbestandene Quartiersgrünanlage und ein sehr beliebter Aufenthaltsort für Kinder, Eltern und Jugendliche, sowie ein multikultureller Begegnungsort. Hauptattraktion ist der Kinderspielplatz, der in Form von offenen Spielbereichen den Randbereich der Anlage bildet. Ein runder Musikpavillon wird als überdachter Treffpunkt genutzt. Die «Kindertankstelle» der Robi-Spiel-Aktionen ist die ganze Woche präsent und bietet Spielanimation und ein einfaches Verpflegungsangebot. Auf der Claramatte finden im Verlauf des Jahres mehrere Quartiersfeste und Kulturveranstaltungen statt.

In den Abendstunden sind unterschiedliche Bevölkerungsgruppen auf der Claramatte anzutreffen. Diese nutzen die Claramatte teilweise intensiv. Zu späten Abendstunden respektive frühen Morgenstunden, wird das Umfeld der Claramatte teilweise als unsicher wahrgenommen.

### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Claramatte ist Teil des Stadtrings entlang der ehemaligen Stadtmauern. Ihre heutige sehr wichtige Funktion für das Quartier soll beibehalten und gestärkt werden. Eine Belebung durch quartierverträgliche Nutzungen in den Abendstunden wäre gewünscht.

### Nutzung

#### Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die Claramatte ist mit den bisherigen Quartiernutzungen tagsüber ausgelastet. Eine Bewirtschaftung von Aussensitzplätzen als Erweiterung der bestehenden «Kindertankstelle» durch einen Betreiber innerhalb eines definierten Perimeters (beispielsweise durch eine Buvette oder einen Restaurationsbetrieb) soll insbesondere in den frühen Abendzeiten zu einer zusätzlichen Aufwertung führen. Die bisherigen Nutzungen entsprechen dem Charakter der Anlage. Bei Belegungen der Kaserne soll die Claramatte wenn möglich frei von Sondernutzungen bleiben.

### Gestaltung

#### Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Claramatte gehört zum Raumtyp Grün- und Parkanlagen. Sie wurde 2004 neu gestaltet und weist keinen ausgeprägten Umgestaltungsbedarf auf. Allerdings wird die Grünanlage sehr intensiv genutzt und dadurch müssen in einem engen Turnus Bepflanzung, Beläge, Bänke und Spielgeräte erneuert werden.

### Verkehr

#### Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Die umgebenden Strassen sind gemäss Neuem Verkehrskonzept Innenstadt verkehrsberuhigt (Tempo-30-Zone).

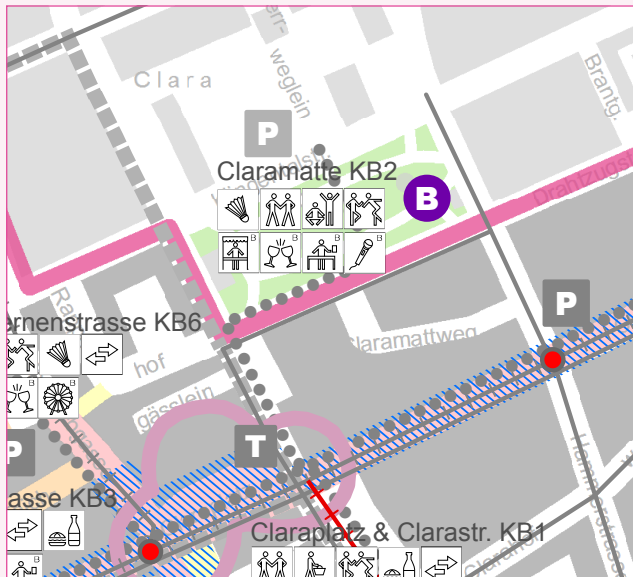
PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Spiels, Begegnung, Bewegung und der Unterhaltung gewährleistet wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Märkte, Feste, Anlässe zur Information und Kollekte und Kulturveranstaltungen fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen auf der Claramatte auf bestehendem Niveau.
2. Die Stadtgärtnerei saniert und erneuert die Grünanlage auf Grund der intensiven Nutzung in regelmässigen Abständen.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

a. Buvettenstandort Claramatte *Zwischenergebnis*

## KB 3 Greifengasse

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Greifengasse verbindet als Teil der Stadtachse die Mittlere Brücke mit dem Claraplatz. Durch die Vielfalt an Einkaufsläden und Restaurants und die Verbindungsfunktion zwischen Gross- und Kleinbasel herrscht die höchste Fussgängerdichte in der ganzen Stadt. Bewilligungspflichtige Nutzungen beschränken sich auf die Terrasse bei der Helvetia aus dem Bereich Information und Promotion. Es verkehren 4 Tramlinien und eine Einsatzlinie sowie 3 Buslinien durch die Greifengasse.

Die Greifengasse weist einen hohen Sanierungsbedarf auf. Der Plattenbelag wurde nur zur Überbrückung durch Asphalt ersetzt. Die hohe Fussgängerdichte in Kombination mit der Vielzahl an Linien des öffentlichen Verkehrs sorgt für enge Platzverhältnisse.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Greifengasse ist Teil der Stadtmitte. Sie ist ein wichtiges Bindeglied zwischen Gross- und Kleinbasel und soll aufgrund der intensiven Nutzung durch den Fuss- und den öffentlichen Verkehr optimiert und attraktiv gestaltet werden. Die Terrasse bei der Helvetia stellt ein Potenzial zur vermehrten Nutzung dar.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Aufgrund der hohen alltäglichen Nutzung als Durchgangsort sind nur beschränkt weitere Nutzungen möglich. Die Terrasse bei der Helvetia kann vermehrt genutzt werden, sei es für die alltägliche Verpflegung, für Informations- und Promotionsstände oder auch für Feste.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Greifengasse gehört zum Raumtyp Stadtachse. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs wird die Greifengasse im Umsetzungshorizont 2015–2021 umgestaltet. Dabei stehen die Verbindungsfunktion und die Optimierung des Fussgängerflusses im Vordergrund.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt die Greifengasse in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie ÖV-Achse. Velos und Mofas sind zugelassen.

## Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 führen neu 3 Tramlinien durch die Greifengasse. Die Einsatzlinie fällt weg. Somit wird die Greifengasse merklich vom Tramverkehr entlastet.

## Teilrichtplan Velo

Die Greifengasse ist ein wichtiger Teil des kantonalen Veloroutennetzes. Sowohl das Basisnetz als auch die Pendlerroute führen durch die Achse. Diese Funktion soll auch weiterhin gewährleistet werden.

Mit einer Velostation im Bereich Claraplatz/Greifengasse werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt, andererseits auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die Velostation wird nach Möglichkeit mit der Umsetzung grosser Projekte oder Umgestaltungen koordiniert und realisiert. Der genaue Standort ist noch zu klären.

## BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen im Bereich der Greifengasse müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

## Herzstück Regio-S-Bahn

Beim Claraplatz wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Kleinbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.



## PLANUNGSRUNDSÄTZE

- Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs und der Verpflegung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Informationsstände fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

- Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt die Greifengasse im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- Umgestaltung Greifengasse: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: ÖV-Achse *Festsetzung*
- Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- Velostation Innenstadt – Claraplatz\* *Vororientierung*
- Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn *Zwischenergebnis*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## KB 4 Rheingasse

### AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Rheingasse war bisher geprägt durch den Durchgangsverkehr und die beidseitig parkierten Autos. In der Gasse hat es zahlreiche Gastronomiebetriebe, jedoch noch wenige mit Boulevardflächen. Abgesehen von den Boulevardflächen gibt es keine bewilligungspflichtigen Nutzungen in der Rheingasse. Die Rheingasse ist indirekt mit dem öffentlichen Verkehr via Greifengasse erschlossen.

Die Rheingasse ist sanierungsbedürftig und weist aufgrund der Bebauungsstruktur und der Lage ein hohes, weitgehend ungenutztes Potenzial für Boulevardgastronomie auf.

### ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Rheingasse liegt in der historischen Altstadt. Sie wird durch das neue Verkehrsregime Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit. Eine Neuverteilung der Verkehrsflächen und die Förderung von Verkaufs- und Gastronomienutzungen ziehen vermehrt Publikum in diesen Bereich an.

#### Nutzung

##### Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die Umsetzung des neuen Verkehrsregimes ermöglicht in der Rheingasse grössere Boulevardflächen sowie andere bewilligungspflichtige Nutzungen. Denkbar wären zum Beispiel Strassenfeste.

##### Boulevardplan

Durch die angestrebte Intensivierung der Nutzung im öffentlichen Raum kann es aufgrund des hohen Wohnanteils zu Konflikten kommen. Diese sollen durch Regelungen im Boulevardplan gelöst werden.

#### Gestaltung

##### Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Rheingasse gehört zum Raumtyp Gassen. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs und nach der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt soll die Rheingasse im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet werden. Dabei soll mehr Platz für Boulevardflächen geschaffen werden.

#### Verkehr

##### Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt die Rheingasse in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie Begegnungszone. Die Durchfahrt für Velos ist in beide Richtungen gestattet.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Verpflegung und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Boulevardgastronomie und Feste fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung erhöht die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen in der Rheingasse nach der Umsetzung des neuen Verkehrsregimes Innenstadt.
2. Das Amt für Umwelt und Energie passt die Regelung der Rheingasse im Boulevardplan der neuen erwünschten Entwicklung an.
3. Aufgrund des bestehenden Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt die Rheingasse gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung Rheingasse: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- b. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Begegnungszone *Festsetzung*
- c. Verlegung Taxistandplatz *Festsetzung*

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Das Areal ist im unteren Teil ein gefasster und durch die Bauten der Kaserne geprägter Platz. Der obere Teil besteht aus einer grossen Wiese. Die Kaserne ist einerseits ein Freiraum für das angrenzende Quartier und dient als Treffpunkt sowie für Spiel und Bewegung. Das Areal ist andererseits auch ein bedeutender Veranstaltungsort, hauptsächlich mit Nutzungen aus dem Bereich Kultur (Basel Tattoo, Open Air Basel, Theaterfestival, Wildwuchs) und der Basler Herbstmesse. Durch die Haltestelle Kaserne ist das Areal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und wird von einer Linie und einer Einsatzlinie bedient.

Da das Areal gesamtstädtische und quartierbezogene Interessen erfüllen muss, sind Konflikte mit Anwohnern nicht ausgeschlossen. Die Hochschule für Gestaltung und Kunst ist per September 2014 aus dem Kopfbau der Kaserne ausgezogen. Die verbliebenen schulischen Nutzungen sollen bis Ende 2016 ausziehen. Unterschiedliche Nachnutzungen und architektonische Veränderungen am und im Gebäude werden derzeit diskutiert. Diese noch nicht definitiven Veränderungen wirken sich auch auf die Ansprüche an den Aussenraum der Kaserne aus.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Das Kasernenareal ist Teil der Stadtmitte. Durch den Umbau und die Sanierung des Kopfbaus der Kaserne soll das Areal eine Umgestaltung erleben und für das Quartier aufgewertet werden. Je nach neuer Nutzung und Umgestaltung des Kasernenkopfbaus steigt jedoch auch die Bedeutung für die gesamte Stadt. Zukünftig gilt es, einen Ausgleich der beiden Ansprüche anzustreben.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die lange Belegung des Kasernenareals durch Grossveranstaltungen soll stabilisiert werden. Das Areal liegt am Rand des Innenstadtperimeters und hat wichtige Funktionen für das angrenzende, dicht bewohnte Quartier für Begegnung und Spiel. Es sollen eher Veranstaltungen stattfinden, die mit der Quartiersnutzung weitmöglichst verträglich sind. Offen zugängliche Veranstaltungen sind solchen mit Eintritt und Absperrung wenn möglich vorzuziehen. Zudem soll während der warmen Jahreszeit auf die Belegung der Rasenfläche zugunsten der alltäglichen Nutzung verzichtet werden. Es sollen Veranstaltungen bevorzugt werden, die einen Bezug zu den Aktivitäten in der Kaserne oder ihrer Geschichte haben. Zudem soll unterschieden werden, ob eine Veranstaltung die Kulisse atmosphärisch braucht oder auch an einem anderen Ort stattfinden könnte.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Das Kasernenareal gehört zu den Raumtypen Zentrumsplatz und Grüner Platz. Eine Umgestaltung des Areals ist im Zusammenhang mit dem Umbau und der Sanierung des Kopfbaus geplant. Dabei soll es für die Quartiersnutzung aufgewertet werden, aber auch mit der neuen Nutzung des Kasernenkopfbaus korrespondieren.

## Ratschlag Öffnung des Kasernenareals

Der Grosse Rat genehmigte 2012 eine Ausgabenbewilligung zum Abbruch des Zwischenbaus der Kaserne und somit für eine seitliche Öffnung. Das Gebäude wird durch eine öffentliche Toilettenanlage und ein gastronomisches Angebot ergänzt. Das Klingentalweglein wird als Verbindung zur Rheinpromenade aufgewertet.

## Ratschlag Gesamtsanierung Kasernenhauptbau

Zudem legte der Regierungsrat Mitte 2012 eine Ausgabenbewilligung für die Durchführung eines Architekturwettbewerbs zum Umbau des Kasernenhauptbaus sowie für die Ausarbeitung eines entsprechenden Bauprojekts vor. Als Gegenstand der Wettbewerbsaufgabe ist die Prüfung grosszügiger Öffnungen und Durchgänge zur Verbindung des Kasernenhofs mit der Rheinpromenade vorzugeben, wobei diese Öffnungen auf die strukturellen Bedingungen des Kasernenhauptbaus und auf dessen zukünftige Nutzung abzustimmen sind.

## Objektblatt Kasernenstrasse

Ausserdem wird die Öffnung des Areals seitlich in Richtung Kasernenstrasse geprüft.

## Arealzuständigkeit

Das Kasernenareal ist eine Privatparzelle im Eigentum des Kantons und befindet sich zurzeit vollständig in der Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse. Somit ist es rechtlich gesehen kein öffentlicher Grund oder keine Allmendfläche, was für den Unterhalt gewisse Nachteile mit sich bringt. Aus diesem Grund soll eine Verallmendierung durchgeführt werden. In der Zwischenzeit wurde durch den Grossen Rat zur Nutzungsregelung der temporären Gebäude, welche für Veranstaltungen auf dem Hartplatz aufgebaut werden, eine Erweiterung des bestehenden Bebauungsplans beschlossen. Zudem wird durch die Kantons- und Stadtentwicklung seit Januar 2014 ein Arealmanagement eingeführt, das als Ansprechpartner für die Belange der Gebäudenutzer und Besucher dienen soll.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Das Kasernenareal ist für den motorisierten Verkehr nur sehr beschränkt zugänglich. Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt werden die umliegenden Strassen mit Tempo 30 signalisiert. Die Kasernenstrasse wird Teil der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr (Begegnungszone ohne Zulassung von motorisiertem Verkehr). Das Areal selbst dient nicht als Parkplatz, lediglich die zwingend notwendige Anlieferung ist gestattet.

## Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 wird die Haltestelle Kaserne weiterhin von einer Tramlinie bedient. Die Einsatzlinie fällt weg.

## BehiG

Die Tramhaltestelle Kaserne muss baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Begegnung, der Unterhaltung, des Spiels, der Repräsentation, der Verpflegung und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Kulturveranstaltungen, Feste, die Basler Herbstmesse und Boulevardgastronomie fokussiert wird.
  - dass bei der Belegung des Kasernenareals mit Veranstaltungen sowohl die Bedürfnisse der Gesamtstadt als auch der Quartierbewohner berücksichtigt werden. Auf die Belegung der Rasenfläche wird während der warmen Jahreszeit zugunsten der alltäglichen Nutzung verzichtet.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

- Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen sowie die Belegung durch Grossveranstaltungen auf dem Kasernenareal auf bestehendem Niveau.
- Die Abteilung Aussenbeziehungen & Standortmarketing erarbeitet unter Einbezug der Stadtgärtnerei ein für die Grünflächen verträgliches Belegungskonzept für das Kasernenareal anlässlich der Basler Herbstmesse.
- Der Bau zwischen Klingentalkirche und Kasernenhauptgebäude wird unter Federführung des Hochbauamts durchbrochen und eine seitliche Öffnung des Areals geschaffen. Die Stadtgärtnerei wertet das Klingentalweglein auf.
- Nach dem Auszug der schulischen Nutzungen aus dem Kopfbau der Kaserne gestaltet die Kantons- und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit der Abteilung Kultur, dem Hochbauamt und der Stadtgärtnerei das Kasernenareal entsprechend den Bedürfnissen der Veranstalter und des Quartiers um.
- Das Planungsamt veranlasst eine Verallmendingung des Kasernenareals.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- Arealentwicklung Kaserne *Zwischenergebnis*
- Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Begegnungszone (Kasernenstrasse) *Festsetzung*
- Bauliche Anpassung Tramhaltestelle nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*

## KB 6 Kasernenstrasse und angrenzende Plätze

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Kasernenstrasse war bisher die Hauptzufahrt vom Kleinbasel in Richtung Mittlere Brücke. In der kurzen Strasse hat es auf der einen Strassenseite mit der Turnhalle, dem Kindergarten und dem Museum Kleines Klingental ausschliesslich öffentliche Nutzungen. Auf der anderen Seite gibt es im Erdgeschoss Gewerbeflächen und im Bereich des chaussierten Platzes Gastronomiebetriebe, welche den Platz als Boulevardflächen nutzen. Die Kasernenstrasse liegt am Rande des Kleinbasler Rotlichtviertels, welches sich auch in der Strasse bemerkbar macht. Strassenprostitution ist jedoch nicht toleriert. Die Kasernenstrasse ist indirekt durch den öffentlichen Verkehr via das Kasernenareal erschlossen.

Die Kasernenstrasse und die beiden unmittelbar angrenzenden kleinen Plätze weisen aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Kaserne Potenzial auf, welches heute bis auf vereinzelte Veranstaltungen ungenutzt bleibt.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Kasernenstrasse ist Teil der Stadtmitte. Sie soll aufgewertet, vom Verkehr befreit und in direktem Zusammenhang mit dem Kasernenareal genutzt werden.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Durch eine bessere Verbindung des Strassenraums der Kasernenstrasse, des Klingentalwegleins und dem Klingental mit dem Kasernenareal sollen die Möglichkeiten für die Nutzung beider Stadträume erhöht werden. Die Kasernenstrasse hat Potenzial für kleine Veranstaltungen oder Feste. Durch die bessere Verbindung werden in der Kasernenstrasse auch Nutzungen im Zusammenhang mit Veranstaltungen im Kasernenareal ermöglicht.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Kasernenstrasse gehört zum Raumtyp Gassen. Durch das mögliche Abreissen der Mauer zwischen der Sporthalle und dem Quartiertreffpunkt Kaserne würde die Kasernenstrasse grosszügig mit dem Kasernenareal verbunden. Dies bedingt jedoch eine Umplatzierung des Pavillons des Quartiertreffpunkts. Dieser wurde in modularer Bauweise errichtet.

## Verkehr

## Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Gemäss dem ursprünglichen Ausgabenbericht zum Neuen Verkehrskonzept Innenstadt liegt die Kasernenstrasse in der Tempo-30-Zone. Im Hinblick auf eine intensivere Nutzung des Strassenraumes wurde die Kasernenstrasse in die Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie Begegnungszone, aufgenommen. Die Durchfahrt für Velos ist in beide Richtungen gestattet.

## PLANUNGSRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Begegnung, der Unterhaltung, des Spiels und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Kulturveranstaltungen, Feste und die Basler Herbstmesse fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Planungsamt prüft gemeinsam mit Immobilien Basel den Abriss der Mauer zwischen Kasernenstrasse und Kasernenareal.
2. Nach dem Umzug des Quartiertreffpunkts in den Hauptbau der Kaserne versetzt die Allmendverwaltung den Pavillon an einen anderen Ort.
3. Das Erziehungsdepartement prüft die Verlegung des Kindergartens, damit die Fläche des Spielbereichs zur Allmend dazugeschlagen werden kann.
4. Nach der Verkehrsberuhigung und einer besseren Anbindung an das Kasernenareal und bei gegebener Nachfrage ermöglicht die Allmendverwaltung zusätzliche bewilligungspflichtige Nutzungen an der Kasernenstrasse.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Begegnungszone *Festsetzung*
- b. Verlegung des Taxistandplatzes *Zwischenergebnis*

## KB 7 Unterer Rheinweg

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Untere Rheinweg ist Teil der Flaniermeile Basels mit starker alltäglicher Nutzung (Treffpunkt, Verpflegung, Bewegung) und ist bei Einheimischen und Touristen äusserst beliebt. Es finden Veranstaltungen aus dem Bereich Sport sowie die Bundesfeier statt. Der Untere Rheinweg ist indirekt via Greifengasse und Erasmusplatz mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Der Untere Rheinweg wird gerade im Sommer stark im Alltag genutzt und die Emissionen in Form von Lärm und Abfall führen immer wieder zu Konflikten mit den Anwohnern.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Untere Rheinweg liegt im Teilgebiet Rhein. Die Rheinpromenaden sollen als wichtiger öffentlicher Raum für die Stadt weiter an Attraktivität gewinnen. Um die Nutzungskonflikte nicht weiter zu verschärfen, soll das Mass an bewilligungspflichtiger Nutzung auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden und eine bessere Verteilung der alltäglichen Nutzung angestrebt werden.

## Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung  
Buvettenkonzept

Nach der Sanierung der Berme muss abgewartet werden, wie sich die alltägliche Nutzung am Rheinbord entwickelt. Aufgrund der hohen alltäglichen Nutzung soll der Untere Rheinweg betreffend Veranstaltungen stabilisiert werden. Die Rheinpromenade wird durchgängig bis zum Dreiländereck zugänglich. Dadurch wird eine bessere Verteilung der alltäglichen Nutzung auf der ganzen Länge des Rheinufer gefördert. Durch die insgesamt 4 Buvetten am Unteren Rheinweg soll zudem eine höhere soziale Kontrolle erreicht werden. Weitere geeignete Massnahmen zur Verringerung der Emissionen in Form von Lärm und Abfall sollen geprüft werden.

Kantonaler Richtplan: S 4.5 «Aktionsraum Rhein»

Das Rheinufer dient sowohl als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Wirtschafts- und Verkehrsraum als auch als Lebensraum für Flora und Fauna. Diese Vielzahl an Nutzungen muss untereinander koordiniert und abgestimmt werden.

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt  
Wettbewerb Rheinpromenade Kleinbasel

Der Untere Rheinweg gehört zum Raumtyp Promenaden. Er wird aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs nach 2021 umgestaltet.

Kantonaler Richtplan: NL 1.1 «Fließgewässer»

Entlang des Kleinbasler Rheinufer sind wo möglich naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg vorgesehen (Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.).

GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt wird der Abschnitt Mittlere Brücke bis Klingentalgraben zur Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie Begegnungszone. Der Abschnitt unterhalb des Klingentalgrabens bleibt vorerst eine Tempo-30-Zone. Die gesamte Rheinpromenade ist für den Veloverkehr von übergeordneter Bedeutung.



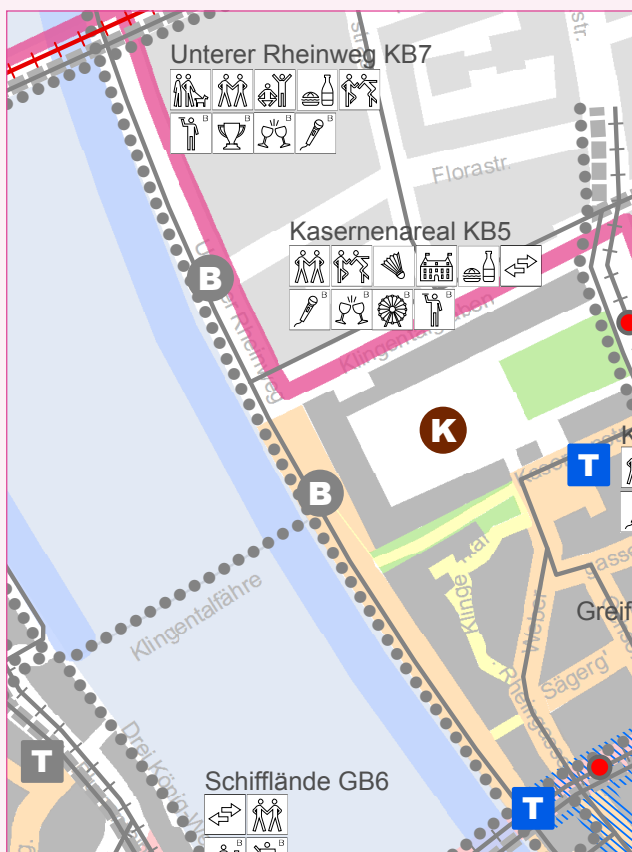
## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Flanierens, der Begegnung, der Bewegung, der Verpflegung und der Unterhaltung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Boulevardgastronomie, Sportveranstaltungen, Feste und Kulturveranstaltungen fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen am Unteren Rheinweg.
2. Das Amt für Umwelt und Energie und das Tiefbauamt prüfen weitere Massnahmen zur Verringerung der Emissionen in Form von Lärm und Abfall.
3. Aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs gestaltet das Planungsamt den Unteren Rheinweg nach 2021 gemäss dem vorliegenden Projektwettbewerb «Rheinpromenade Kleinbasel» um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Aufwertung Fließgewässer: naturnahe Ufersanierung Rhein bis zum Bermenweg\* *Zwischenergebnis*
- b. Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Begegnungszone (Abschnitt Kaserne – Mittlere Brücke) *Festsetzung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## KB 8 Oberer Rheinweg

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Obere Rheinweg ist Teil der Flaniermeile Basels mit starker alltäglicher Nutzung (Treffpunkt, Verpflegung, Bewegung) und ist bei Einheimischen und Touristen äusserst beliebt. Es finden Veranstaltungen aus den Bereichen Kultur und Sport statt sowie die Bundesfeier und einige kleinere Feste. Die weitgehend motorfahrzeugfreie Promenade wird im Bereich der Mittleren Brücke fast ganzjährig für Boulevardgastronomie verwendet. Die Strasse ist indirekt mit dem öffentlichen Verkehr via Greifengasse und Wettsteinplatz erschlossen.

Der Obere Rheinweg wird gerade im Sommer stark im Alltag genutzt und die Emissionen in Form von Lärm und Abfall führen immer wieder zu Konflikten mit den Anwohnern.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Obere Rheinweg liegt im Teilgebiet Rhein. Die Rheinpromenaden sollen als wichtiger öffentlicher Raum für die Stadt weiter an Attraktivität gewinnen. Um die Nutzungskonflikte nicht weiter zu verschärfen, soll das Mass an bewilligungspflichtiger Nutzung auf dem heutigen Niveau stabilisiert und eine bessere Verteilung der alltäglichen Nutzung angestrebt werden.

## Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung  
Buvettenkonzept

Aufgrund der hohen alltäglichen Nutzung soll der Obere Rheinweg im Abschnitt Mittlere Brücke – Reverenzgässlein betreffend Veranstaltungen stabilisiert werden. Der Abschnitt Reverenzgässlein – Wettsteinbrücke bietet einen kleinen Spielraum für eine massvolle Steigerung der Nutzung. Ein weiterer Buvettenstandort am Oberen Rheinweg zwischen der Münsterfähre und der Wettsteinbrücke wird geprüft, jedoch erst im Zuge der Umgestaltung der Promenade. Die Rheinpromenade wird bis zum Dreiländereck durchgängig zugänglich. Dadurch wird eine bessere Verteilung der alltäglichen Nutzung auf der ganzen Länge des Rheinufer gefördert und die Buvetten verstärken die soziale Kontrolle. Weitere geeignete Massnahmen zur Verringerung der Emissionen in Form von Lärm und Abfall sollen geprüft werden.

Kantonaler Richtplan: S 4.5 «Aktionsraum Rhein»

Das Rheinufer dient sowohl als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Wirtschafts- und Verkehrsraum als auch als Lebensraum für Flora und Fauna. Diese Vielzahl an Nutzungen muss untereinander koordiniert und abgestimmt werden.

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt  
Wettbewerb Rheinpromenade Kleinbasel

Der Obere Rheinweg gehört zum Raumtyp Promenaden. Der Obere Rheinweg wird aufgrund des heute bekannten Sanierungsbedarfs nach 2021 gemäss dem vorliegenden Ergebnis des Ideen- und Projektwettbewerbs «Rheinpromenade Kleinbasel» umgestaltet. Zusätzlich ist die Berme sanierungsbedürftig. Ein Projekt wird in naher Zukunft ausgearbeitet.

Kantonaler Richtplan: NL 1.1 «Fließgewässer»

Entlang des Kleinbasler Rheinufer sind wo möglich naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg vorgesehen (Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.).

GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

Neues Verkehrskonzept Innenstadt

Mit der Umsetzung des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt liegt der Obere Rheinweg in der Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr, Kategorie Begegnungszone. Die gesamte Rheinpromenade ist für den Veloverkehr von übergeordneter Bedeutung.

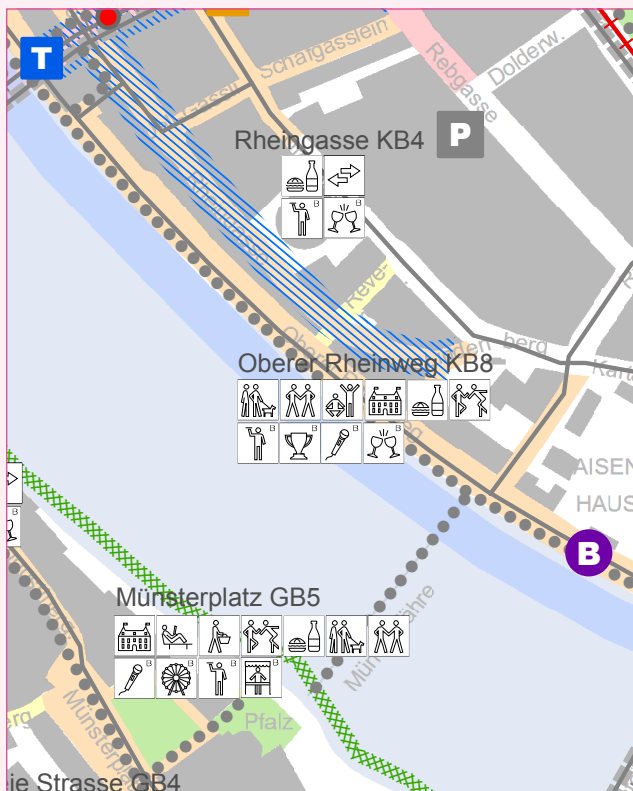
PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Flanierens, der Begegnung, der Bewegung, der Repräsentation, der Verpflegung und der Unterhaltung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Boulevardgastronomie, Sportveranstaltungen, Kulturveranstaltungen und Feste fokussiert wird.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen am Oberen Rheinweg im Abschnitt Mittlere Brücke – Reverenzgässlein. Der Abschnitt Reverenzgässlein – Wettsteinbrücke kann leicht ausgebaut werden.
2. Das Amt für Umwelt und Energie und das Tiefbauamt prüfen weitere Massnahmen zur Verringerung der Emissionen in Form von Lärm und Abfall.
3. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs saniert das Tiefbauamt die Berme des Oberen Rheinwegs.

Ausschnitt Richtplankarte



ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. **Buvettenstandort Oberer Rheinweg/Waisenhaus**  
*Zwischenergebnis*
- b. **Aufwertung Fließgewässer: naturnahe Ufersanierung Rhein bis zum Bermenweg\***  
*Zwischenergebnis*
- c. **Kernzone mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr: Begegnungszone**  
*Festsetzung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## KB 9 Theodorsgrabenanlage und Wettsteinplatz

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Theodorsgrabenanlage ist als schattiger Park zum Rhein hin an Sommertagen zum Verweilen sehr attraktiv. Mit dem Spielplatz besteht ein Angebot für Kinder. Im oberen Bereich gibt es eine Rasenfläche für Sport und Spiel und eine chaussierte Fläche mit Sitzgelegenheiten. Der Wettsteinplatz ist ein Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs mit 2 Tramlinien, einer Einsatzlinie und 3 Buslinien. Die Wettsteinanlage an der Ecke Claragraben/Riehenstrasse ist ein wichtiger Grün- und Freiraum für die angrenzenden Schulhäuser (Thomas Platter/Wettstein).

Sowohl die Theodorsgrabenanlage als auch der Wettsteinplatz wurden kürzlich umgestaltet. Es besteht deshalb gegenwärtig wenig Veränderungsbedarf.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Theodorsgrabenanlage und der Wettsteinplatz liegen am Rande der historischen Altstadt. Der Wettsteinplatz wird durch das Tramnetz 2020 als Tramknotenpunkt gestärkt, mit neuen Verbindungen zum Claraplatz und zur Roche.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die Theodorsgrabenanlage ist in ihrer Funktion gut ausgelastet. Auf der oberen Rasenfläche besteht Potenzial für kleine und eher ruhige Nutzungen. Der obere Bereich mit der chaussierten Fläche wird für Boulevardgastronomie genutzt. Momentan finden sehr wenige Veranstaltungen in der Anlage statt. Das soll auch in Zukunft im unteren Bereich zum Rhein hin beibehalten werden, da die Anlage dadurch ihre Qualität als Ruhe- und Rückzugsort hat.

## Buvettenkonzept

Das Buvettenkonzept sieht bei der Theodorsgrabenanlage einen Buvettenstandort vor. Es bestehen verschiedene Möglichkeiten, z. B. unter der Wettsteinbrücke.

## Kantonaler Richtplan: S 4.5 «Aktionsraum Rhein»

Das Rheinufer dient sowohl als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Wirtschafts- und Verkehrsraum als auch als Lebensraum für Flora und Fauna. Diese Vielzahl an Nutzungen muss untereinander koordiniert und abgestimmt werden.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Theodorsgrabenanlage gehört zum Raumtyp Schanzenanlage, der Wettsteinplatz zum Typ Ringplätze und die Wettsteinanlage zum Typ Grüne Plätze. Grundsätzlich besteht kein Bedarf für eine Umgestaltung, ausser für die Wettsteinanlage beim Thomas Platter-Schulhaus, welche aufgrund ihres hohen Sanierungsbedarfs im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 umgestaltet wird.

Kantonaler Richtplan: NL 1.1 «Fließgewässer»  
und NL 3.1 «Naturschutz und ökologische Korridore»

Entlang des Kleinbasler Rheinufer sind wo möglich naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg vorgesehen (Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.).

Das Naturschutzgebiet Rheinufer am Schaffhauser Rheinweg ist zu berücksichtigen.

## GSchV

Die Definition des Gewässerraumes nach neuen Gewässerschutzbestimmungen wird zurzeit diskutiert. Dieser Raum ist von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.

## Verkehr

Die Theodorsgrabenanlage liegt nicht im Perimeter des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt. Die umgebenden Strassen sind jedoch mit Ausnahme der Wettsteinbrücke verkehrsberuhigt (Tempo-30-Zone).

## Tramnetz 2020

## Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»

Im Zuge des Tramnetzes 2020 ist eine Tramverbindung zwischen dem Wettsteinplatz durch den Claragraben zum Claraplatz geplant. Damit kann die Grossbasler Innenstadt entlastet und der Raum Claraplatz besser und schneller mit dem Grossbasel (insbesondere mit dem Bahnhof SBB und dem Aeschenplatz) verbunden werden. Zur besseren Anbindung des Roche-Areals und des Wettstein-Quartiers an den öffentlichen Verkehr ist eine Tramverbindung vom Wettsteinplatz durch die Grenzacherstrasse zur Roche und weiter über die Schwarzwaldstrasse zum Badischen Bahnhof geplant. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetzes 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer vertieften Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

Zukünftig führen 3 Tramlinien von der Wettsteinbrücke über den Wettsteinplatz. Eine Linie führt in den Claragraben zum Claraplatz, eine Linie in die Hammerstrasse zum Messeplatz und eine Linie in die Grenzacherstrasse zur Roche. Die Einsatzlinie fällt weg.

## BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen Wettsteinplatz müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

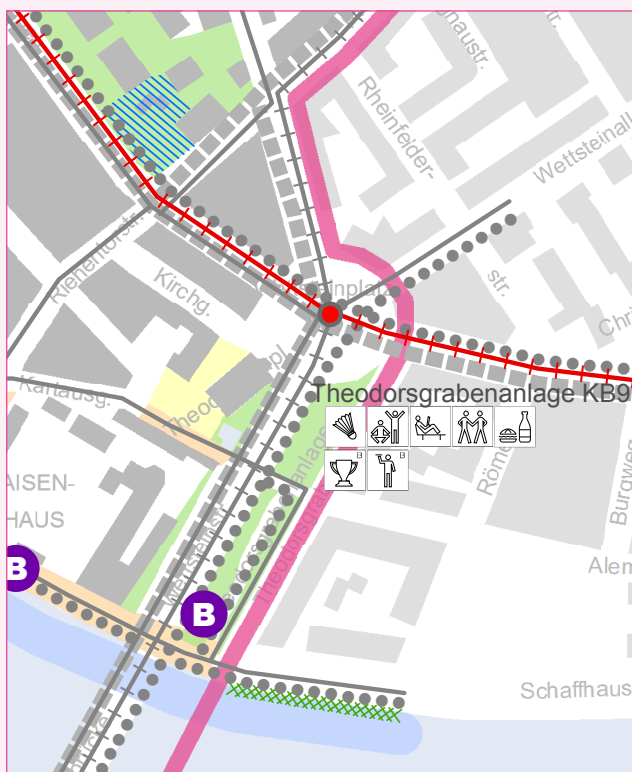
## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Spiels, der Bewegung, der Ruhe, der Begegnung und der Verpflegung gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Sportveranstaltungen und Boulevardgastronomie fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Allmendverwaltung stabilisiert die Intensität der bewilligungspflichtigen Nutzungen in der Theodorsgrabenanlage auf bestehendem Niveau.
2. Die Stadtgärtnerei gestaltet die Wettsteinanlage im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Naturschutzgebiet Rheinufer – Schaffhauser Rheinweg\* *Festsetzung*
- b. Aufwertung Fließgewässer: naturnahe Ufersanierung Rhein bis Bermenweg\* *Zwischenergebnis*
- c. Buvettenstandort Oberer Rheinweg/Theodorsgrabenanlage *Zwischenergebnis*
- d. Umgestaltung Wettsteinanlage: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- e. Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- f. Neue Tramverbindung Claragraben\* *Zwischenergebnis*
- g. Tram Roche\* *Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Messeplatz liegt auf der städtebaulich prägnanten Achse Badischer Bahnhof – Innenstadt. Der Platz ist als Aussenraum der Messe wichtig für das internationale Image der Stadt und wird rege durch die Messe genutzt. Der grosse, nüchterne Platz bietet durch seine spärliche Möblierung viele Möglichkeiten und ist ein wichtiger Standort der Basler Herbstmesse. Bisher wurde der Messeplatz auch zum Skaten oder Schachspielen genutzt. Er ist ein Bindeglied zwischen dem Badischen Bahnhof und der Innenstadt. Der Platz ist mit 4 Traminien und 2 Einsatzlinien erschlossen, von denen jedoch nur 2 den Platz in Richtung Badischen Bahnhof überqueren.

Mit der Überdachung der Hälfte des Platzes (City-Lounge) hat sich der Charakter des Messeplatzes stark verändert und damit einhergehend auch das Spektrum an möglichen Nutzungen auf der Allmend.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Der Messeplatz ist Teil der Stadtmitte. Trotz der intensiven Nutzung des Platzes durch die Messe und der Überdachung soll versucht werden, Veranstaltungen auf dem Messeplatz anzusiedeln. Jedoch soll gerade die spontane Aneignung der überdachten Fläche abgewartet und bei der Belegung mit bewilligungspflichtiger Nutzung berücksichtigt werden. Die Messe plant den Neubau des Parkings am Messeplatz.

Kantonaler Richtplan S 2.1  
«Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete»

Die Messe konzentriert mit dem Neubau das Flächenangebot am heutigen Standort, um den gesteigerten Ansprüchen der Aussteller gerecht zu werden. Durch zusätzliche Angebote wie Gastronomie sollen die Verbindung der Messe zum Quartier und der Messeplatz als Zentrum gestärkt werden.

## Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die Nutzung des Messeplatzes soll grundsätzlich auf heutigem Niveau stabilisiert werden. Abgesehen von der Belegung durch die Messe muss die Entwicklung der weiteren Nutzungen durch die starken baulichen Massnahmen abgewartet werden. Als Vorplatz der Messe stehen die Qualitäten und Funktionen für die Messebesucher im Vordergrund. Ausserhalb der Belegung durch die Messe besteht Potenzial für Veranstaltungen. Der Platz ist grundsätzlich geeignet für grosse, lärmintensive Veranstaltungen. Nach Fertigstellung der Überdachung ist dieser jedoch eingeschränkt nutzbar (Höhe und Fläche). Unter der Überdachung wurde eine Aussenbewirtung eingerichtet (City-Lounge). Die überdachte Fläche steht für alltägliche Nutzung und für die Basler Herbstmesse zur Verfügung und kann auch kleinere Veranstaltungen aufnehmen. Auf der anderen Hälfte können weiterhin Veranstaltungen verschiedenster Art stattfinden, im Speziellen solche mit einem eher modernen Charakter, die nicht auf eine historische Kulisse angewiesen sind. Für die wegfallenden Angebote sollen auf

anderen Plätzen in der Umgebung Ersatzstandorte gefunden werden (z.B. Schach in der Rosentalanlage oder auf dem Landhof, Skaten in der Erlenmatt).

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Messeplatz gehört zum Raumtyp Zentrumsplatz. Die Umgestaltung des südwestlichen Teils ist erfolgt. Die Riehenteichanlage hinter dem Kongresszentrum wird aufgrund ihres Sanierungsbedarfs im Umsetzungshorizont 2015–2021 umgestaltet.

## Verkehr

Kantonaler Richtplan: M 3.1 «Fussverkehr»  
Teilrichtplan Velo

Der Messeplatz liegt ausserhalb des Perimeters des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt. Als Teil des Fussgänger-Ypsilons soll der Messeplatz die Anbindung des Badischen Bahnhofs durch die Rosentalstrasse in Richtung Claraplatz akzentuieren. Die Verbindung zwischen Clarastrasse und Rosentalstrasse ist Teil des kantonalen Veloroutennetzes (Basisnetz) und muss erhalten bleiben.

Tramnetz 2020

Mit dem Tramnetz 2020 wird der Messeplatz weiterhin von 4 Linien erschlossen, wobei insgesamt 3 direkt über den Platz fahren. Zu den Hauptverkehrszeiten wird die Linie von der Roche kommend via Badischer Bahnhof, Messeplatz, Riehenring zum Bahnhof St. Johann verlängert. Die zweite Einsatzlinie entfällt.

Herzstück Regio-S-Bahn

Die Tramhaltestellen im Bereich des Messeplatzes müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

BehiG

Beim Messeplatz wird ein Zugang zu der unterirdischen Station des Herzstücks Regio-S-Bahn im Bereich Kleinbasel geprüft. Die genauen Standorte der Station und der Zugänge sind noch zu klären.

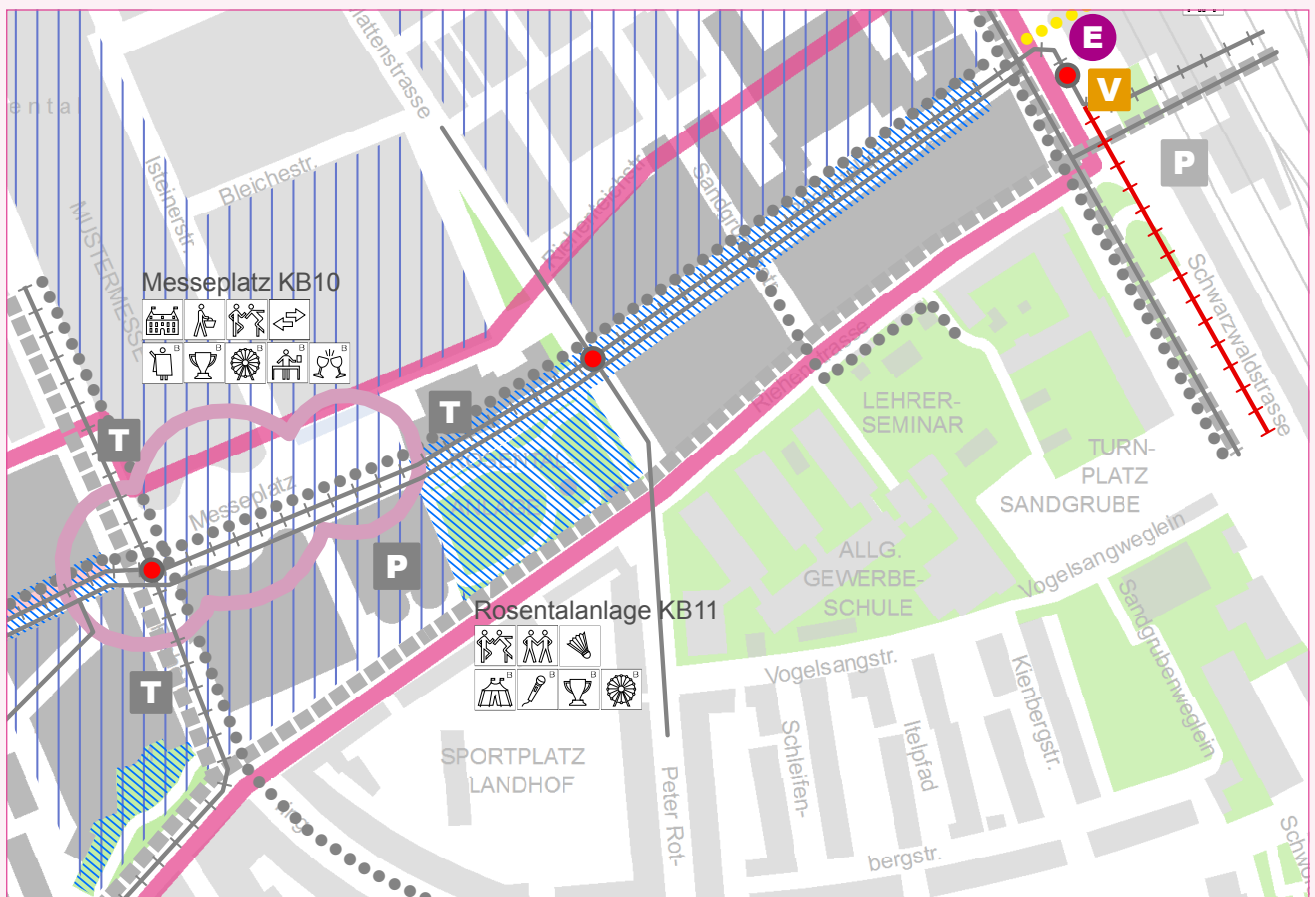
## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Repräsentation, des Handels, der Unterhaltung und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Promotionen, Sportveranstaltungen, die Basler Herbstmesse, Informationsstände und Feste fokussiert wird.
  - dass neben der Messenutzung zusätzliche Veranstaltungen auf dem Messeplatz angesiedelt werden.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Stadtgärtnerei gestaltet die Riehenteichanlage im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet – Messe Schweiz\* *Festsetzung*
- b. Umgestaltung Riehenteichanlage: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- c. Vervollständigung des Fussgänger-Ypsilons zwischen dem Messeplatz und dem Badischen Bahnhof\* *Festsetzung*

- d. Bauliche Anpassung Tramhaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*
- e. Stationszugang Herzstück Regio-S-Bahn *Zwischenergebnis*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## KB 11 Rosentalanlage

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Die Rosentalanlage ist heute der Zirkusstandort Basels. Die Grünanlage ist geprägt durch meist geschlossene Veranstaltungen mit Eintritt. Ausserdem ist sie ein Standort der Basler Herbstmesse. Die Rosentalanlage ist in der heutigen Gestaltung eher nüchtern, da die ursprüngliche Rasenfläche aufgrund der intensiven Nutzung in einen Kiesplatz umgewandelt wurde. Dadurch bietet sie in Zeiten, in denen sie nicht belegt ist, wenig Aufenthaltsqualität. Die Rosentalanlage ist mit 2 Tramlinien und 2 Einsatzlinien mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar und bietet zudem grosszügige Parkiermöglichkeiten im benachbarten Parkhaus der Messe.

Die Grosszirkusse stossen mit ihrer immer grösser werdenden Infrastruktur in der Rosentalanlage an ihre Grenzen, daher soll ein Ersatzstandort gefunden werden. Anschliessend an die Verlegung muss die Rosentalanlage saniert werden. Dies soll für eine Umgestaltung genutzt werden.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Die Rosentalanlage ist Teil der Stadtmitte. Die Anlage soll durch ihre gute Lage weiterhin Veranstaltungsort sein. Dabei soll die Aufenthaltsqualität erhöht werden für die Perioden, in denen die Anlage nicht belegt ist. Durch die Verlegung der Grosszirkusse kann die Rosentalanlage in der einen Hälfte Platz für neue Veranstaltungen bieten.

## Nutzung

## Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Die Intensität der Bespielung der Rosentalanlage soll, abgesehen von den Veranstaltungen der Grosszirkusse, im jetzigen Mass weiterhin möglich sein. Die Rosentalanlage ist weiterhin ein geeigneter Ort für Veranstaltungen mit Eintritt und Absperrung (z.B. Zelte). Veranstaltungen mit einer ähnlichen Lärmintensität wie heute sind auch in Zukunft möglich. Die Aufenthaltsqualität der Anlage könnte durch ein gastronomisches Angebot in Form eines Parkcafés im bestehenden Pavillon erhöht werden und zu einer sanften Belebung beitragen.

## Gestaltung

## Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Rosentalanlage gehört zum Raumtyp Grüner Platz. Sobald ein Ersatzstandort für Grosszirkusse gefunden ist, wird die Anlage im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 mithilfe eines Varianzverfahrens umgestaltet. Die Umgestaltung geschieht in enger Beziehung zur Neugestaltung des benachbarten Landhof-Areals, welches nach einer Volksentscheid als Grünraum fürs Quartier erhalten bleiben soll. Da der Landhof durch die ihn umgebende Wohnnutzung eher dem Schwerpunkt Spiel und Sport für Kinder und Jugendliche vorbehalten sein wird, soll die Rosentalanlage ein eher städtischer und multifunktionaler Grüner Platz werden.

## Verkehr

Die Rosentalanlage ist für den fahrenden Verkehr nicht zugänglich. Die umliegenden Strassen liegen ausserhalb des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt und sind mit Tempo 50 ausgeschildert. Der Einbezug der Rosentalstrasse in Tempo 30 wird geprüft.

Kantonaler Richtplan: M 3.1 «Fussverkehr»  
Teilrichtplan Velo

Als Teil des Fussgänger-Ypsilons soll der Messeplatz die Anbindung des Badischen Bahnhofs durch die Rosentalstrasse in Richtung Claraplatz akzentuieren. Die Verbindung zwischen Clarastrasse und Rosentalstrasse ist Teil des kantonalen Veloroutennetzes (Basisnetz) und muss erhalten bleiben.

## Tramnetz 2020

Nach der Umsetzung des Tramnetzes 2020 wird die Tramhaltestelle Gewerbeschule von 3 Linien bedient. Zu den Hauptverkehrszeiten wird die Linie von der Roche kommend via Badischer Bahnhof, Messeplatz, Riehenring zum Bahnhof St. Johann verlängert. Die zweite Einsatzlinie entfällt.

## BehiG

Die Tramhaltestellen im Bereich der Gewerbeschule müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.



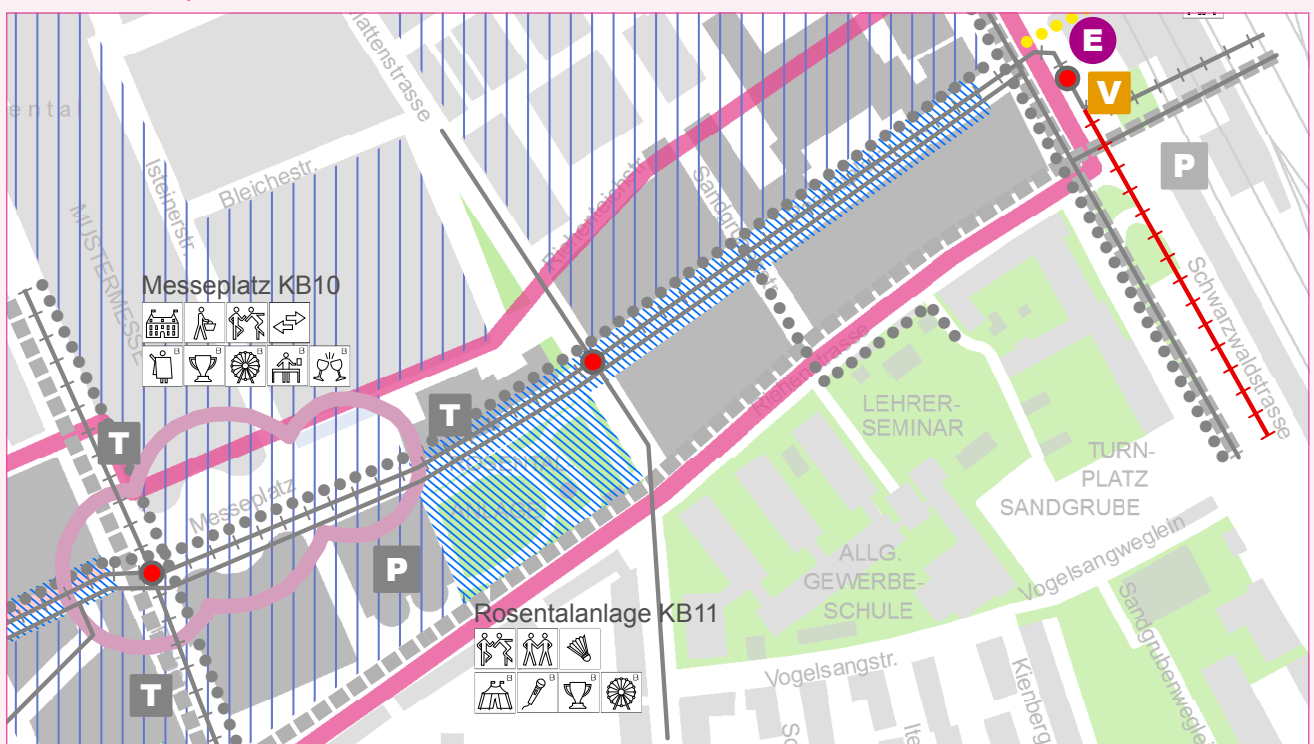
## PLANUNGSRUNDSÄTZE

1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass der Funktionsschwerpunkt Ort der Unterhaltung, der Begegnung und des Spiels gewährleistet und geschärft wird.
  - dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Zirkusse, Kulturveranstaltungen, Sportveranstaltungen und die Basler Herbstmesse fokussiert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Abteilung Aussenbeziehungen & Standortmarketing erarbeitet unter Einbezug der Stadtgärtnerei ein für die Grünflächen verträgliches Veranstaltungskonzept für die Rosentalanlage anlässlich der Basler Herbstmesse.
2. Das Planungsamt sucht einen Ersatzstandort für Grosszirkusse.
3. Anschliessend erarbeitet die Stadtgärtnerei gemeinsam mit dem Planungsamt ein neues Umgestaltungsprojekt, welches die Rosentalanlage nicht nur als Ort für Veranstaltungen in der Grössenordnung von 5000 m<sup>2</sup> vorsieht, sondern auch die Aufenthaltsqualität in den Perioden ohne Nutzung erhöht. Die Neugestaltung wird im Rahmen eines Varianzverfahrens konkretisiert.

## Ausschnitt Richtplankarte

ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Umgestaltung der Rosentalanlage: Umsetzungshorizont 2015 – 2021 *Zwischenergebnis*
- b. Vervollständigung des Fussgänger-Ypsilons zwischen dem Messeplatz und dem Badischen Bahnhof\*  
*Festsetzung*
- c. Bauliche Anpassung Tramhaltestellen nach den Anforderungen des BehiG *Festsetzung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan

## KB 12 Badischer Bahnhof, Rosentalstrasse und Rosentalareal

## AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNG

Der Badische Bahnhof ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in Basel und dank seiner Lage unweit der Messe ein Portal zur Innenstadt. Der heutige Bahnhofsvorplatz ist durch sehr viel Verkehr geprägt, der Raum für Reisende ist dadurch sehr eingeschränkt. Zentrale Flächen sind zudem durch Velos besetzt, unter anderem auch die historische Brunnenanlage vor dem Haupteingang. Im nördlichen Teil gibt es einen Veloabstellplatz und Parkplätze. Der südliche Teil wird von einer Tramwendschleife besetzt. Am Badischen Bahnhof verkehren 2 Traminien sowie 2 Einsatzlinien. Vereinzelt sind kleine Flächen mit öffentlichen Nutzungen bespielt, so zum Beispiel die Terrasse des Restaurants Les Gareçons. Die Rosentalstrasse ist das zentrale Verbindungsstück zwischen dem Badischen Bahnhof und der Innenstadt. Daran angrenzend liegt das Rosentalareal, als ehemaliger Chemiestandort heute vorwiegend für Verwaltungs- und Forschungszwecke im Bereich Life-Sciences genutzt.

Der Platz wird schon heute dem zunehmenden Nutzungsdruck nicht mehr gerecht und soll an die künftigen Bedürfnisse angepasst und aufgewertet werden. Die Rosentalstrasse wird zurzeit ihrer Funktion als Scharnier zwischen Bahnhof und Innenstadt sowohl bezüglich Gestaltung als auch Nutzungen im öffentlichen Raum nicht gerecht. Das Rosentalareal ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und stellt ein Hindernis im Wegnetz des Quartiers dar. Durch die Konzentration der Firmennutzung in Teilgebieten des Rosentalareals und den Kauf einzelner Liegenschaften durch die Universität Basel könnten sich Chancen für eine teilweise Öffnung des bisher geschlossenen Areals bieten.

## ANGESTREBTE ENTWICKLUNG

Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof formuliert übergeordnete Ziele zur zukünftigen Entwicklung des Badischen Bahnhofs und seines Umfeldes (Quartiere Hirzbrunnen, Rosental und Wettstein). Für den Vorplatz des Badischen Bahnhofs stehen die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Fuss- und Veloverbindungen, des Mobilitätsangebotes sowie der Verkehrsbeziehungen im Zentrum.

Die Rosentalstrasse soll durch eine gestalterische Aufwertung und das Ausschöpfen von Nutzungspotenzialen den Badischen Bahnhof stärker an die Innenstadt und die Messe anbinden.

Wo betrieblich möglich und stadtstrukturell sinnvoll soll das Rosentalareal durchgängig gemacht und die Lücken im bestehenden Fuss- und Velowegnetz geschlossen werden. Die dadurch entstehenden öffentlichen Räume sollen attraktiv gestaltet und mit zusätzlichen Nutzungen aufgewertet werden.

## Nutzung

Strategie- und Konzeptteil Nutzung

Kantonaler Richtplan: S 1.2

«Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung»

Der Badische Bahnhof ist im kantonalen Richtplan als siedlungsstruktureller Schwerpunkt eingetragen. Dabei ist seine Zentrumsfunktion zu stärken. Insbesondere sollen Nutzungen gefördert werden, welche das bestehende Kulturangebot (Gare du Nord, Förbacher Theater) sinnvoll ergänzen. Temporäre Nutzungen können geprüft werden.

Kantonaler Richtplan: S 1.5 «Hochhäuser»

Der Badische Bahnhof liegt in einem potenziell geeigneten Gebiet für Hochhäuser. Durch Hochhäuser soll die Zentrumsbildung unterstützt und die Gleisräume sollen räumlich neu akzentuiert werden.

Kantonaler Richtplan: S 2.1

«Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete»

Das Rosentalareal liegt in einem geeigneten Gebiet für Hochhäuser und ist ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet. Damit soll der Spielraum für die räumliche Entwicklung für die dort angesiedelten Firmen erhalten werden. Das Areal dient als Verwaltungs- und Forschungsstandort für die Chemie und als weiterer Standort der Universität. Weitere Nutzungen, die sowohl für das Quartier als auch für die Firmen verträglich sind, sollen geprüft werden.

## Gestaltung

Gestaltungskonzept Innenstadt

Der Vorplatz des Badischen Bahnhofs gehört zum Raumtyp Bahnhofsplatz. Die Rosentalstrasse gehört zum Raumtyp Zentrumsstrasse und wird aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs im Umsetzungshorizont 2015–2021 umgestaltet. Dabei steht die Verbindungsfunktion zwischen Badischem Bahnhof und Innenstadt im Vordergrund. Im Rahmen der Umgestaltung wird der Einbezug der Rosentalstrasse in Tempo 30 geprüft.

## Verkehr

Kantonaler Richtplan: M 3.1 «Fussverkehr»

Die Anbindung des Badischen Bahnhofs an die Innenstadt durch die Rosentalstrasse wird gestärkt, insbesondere die Querung der Schwarzwaldallee.

Kantonaler Richtplan: S 3.1

«Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen»

Aufgrund der sehr guten verkehrlichen Erschliessung durch umweltfreundliche Verkehrsträger ist der Badische Bahnhof im kantonalen Richtplan als potenzieller Standort für verkehrsentensive Einrichtungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) festgehalten.

Kantonaler Richtplan: S 4.8 «Störfallvorsorge»

Verkehrswege, auf denen in relevanten Mengen gefährliche Güter transportiert werden, gelten als risikorelevante Transportachsen. Aufgrund der Eisenbahn-Transitgüterstrecke entlang des Badischen Bahnhofs und der Schwarzwaldallee als Auffahrt zur Nationalstrasse A2/A3 ist das Gebiet um den Badischen Bahnhof störfallrelevant. Dies gilt es bei sämtlichen Planungen zu berücksichtigen. Eine entsprechende raumplanerische Interessenabwägung fin-

det im Rahmen der Umsetzung des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof statt.

Teilrichtplan Velo  
Kantonaler Richtplan: M 3.2 «Veloverkehr»

Eine Basis- und Pendleroute führt entlang der Riehenstrasse und der Schwarzwaldallee. Der Badische Bahnhof ist als Standort für ein Veloparking vorgesehen.

Tramnetz 2020  
Kantonaler Richtplan: M 1.2 «Tram»

Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof via Spitäler und Johanniterbrücke soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Auslastung der Linie ist bereits heute hoch. Am dem Riehenring verkehrt die Tramlinie zum Badischen Bahnhof. Die genaue Streckenführung ist offen und über bestehende Strecken eingeschränkt möglich.

Zur besseren Anbindung des Roche-Areals und des Wettstein-Quartiers an den öffentlichen Verkehr ist eine Tramverbindung vom Wettsteinplatz durch die Grenzacherstrasse zur Roche und weiter über die Schwarzwaldstrasse

zum Badischen Bahnhof geplant. Als nächster Schritt werden alle Neubaustrecken des Tramnetz 2020, für welche dies noch nicht erfolgt ist, einer Prüfung der technischen Machbarkeit und Zweckmässigkeit unterzogen.

Nach der Umsetzung des Tramnetz 2020 führen 4 Tramlinien zum Badischen Bahnhof. Zwei davon werden nach Eglisee und Riehen weitergeführt, 1 Linie führt zur Roche und 1 Linie endet am Badischen Bahnhof. Zu den Hauptverkehrszeiten wird die Linie von der Roche her kommend via Messeplatz, Riehenring zum Bahnhof St. Johann verlängert. Die zweite Einsatzlinien entfällt.

BehiG

Die Tram- und Bushaltestellen Badischer Bahnhof müssen baulich an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

Herzstück Regio-S-Bahn

Im Badischen Bahnhof wird das Herzstück an das bestehende S-Bahn-Netz angebunden.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

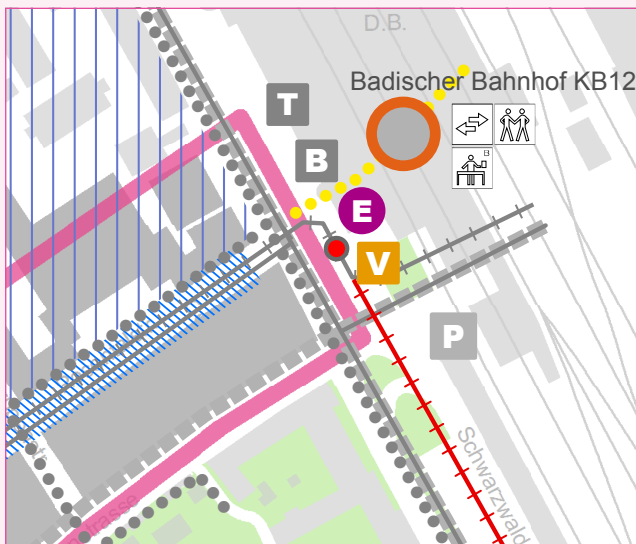
1. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,

- dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Durchgangs und der Begegnung gewährleistet und geschärft wird.
- dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Informationsstände und Gastronomie fokussiert wird.
- dass die Anbindung des Badischen Bahnhofs an die Innenstadt vor allem für den Fuss- und Veloverkehr gefördert wird.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Planungsamt gestaltet die Rosentalstrasse aufgrund des bestehenden Sanierungsbedarfs gemäss den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen im Umsetzungshorizont 2015 – 2021 um.

## Ausschnitt Richtplankarte



## ÖRTLICHE FESTLEGUNG *Koordinationsstand*

- a. Siedlungsstruktureller Schwerpunkt (Bahnhof)\*  
*Festsetzung*
- b. Verkehrsintensive Einrichtung – Gebiet Badischer Bahnhof\*  
*Vororientierung*
- c. Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet – Rosentalareal\*  
*Vororientierung*
- d. Umgestaltung Rosentalstrasse: Umsetzungshorizont 2015 – 2021  
*Zwischenergebnis*
- e. Vervollständigung des Fussgänger-Ypsilons zwischen dem Messeplatz und dem Badischen Bahnhof\*  
*Festsetzung*
- f. Bauliche Anpassung Tram- und Bushaltestellen nach den Anforderungen des BehiG  
*Festsetzung*
- g. Velostation Badischer Bahnhof\*  
*Festsetzung*
- h. Tram Roche\*  
*Vororientierung*

\* Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan



# ANHANG

AN1	Verwendete Abkürzungen .....	130
AN2	Rechtsgrundlagen .....	131
AN3	Verwendete Dokumente .....	132



AN1 **Verwendete Abkürzungen**

A	Ausgangslage
AN	Anhang
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BehiV	Behindertengleichstellungsverordnung
BP	Spezielle Bauvorschriften/Bebauungspläne
BPG	Bau- und Planungsgesetz Kanton Basel-Stadt
BPV	Bau- und Planungsverordnung Kanton Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
E	Einleitung
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
GB	Grossbasel
GRB	Grossratsbeschluss
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz)
GSchV	Gewässerschutzverordnung
K	Konzept
KB	Kleinbasel
LHV	Verordnung über die Lufthygiene
LRV	Luftreinhalte-Verordnung
LSV	Lärmschutz-Verordnung
LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
NHV	Verordnung über den Natur- und Heimatschutz
NöRG	Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums Kanton Basel-Stadt
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PPV	Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung)
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
RPV	Raumplanungsverordnung
RRB	Regierungsratsbeschluss
S	Strategie
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
TrEm	Tramerweiterung Erlenmatt
USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPV BS	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt
VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
WRFG	Wohnraumförderungsgesetz Kanton Basel-Stadt
Y	Fussgänger-Ypsilon (verkehrsberuhigte Achse vom Badischen Bahnhof bis zur Heuwaage und zum Aeschenplatz)

## AN2 Rechtsgrundlagen

## BUND

Der Bund definiert mit dem Raumplanungsgesetz und der zugehörigen Verordnung die Grundlagen der Raumplanung in der Schweiz, auf denen die planerischen Rechtsinstrumente beruhen. Ergänzt werden diese um etliche, für den Bereich der Raumordnung relevante Gesetze. Insbesondere gehören hierzu die Gesetzgebung zum Umweltschutz (Gewässerschutz, Luftreinhaltung, Lärmschutz, Störfallvorsorge etc.) sowie zum Natur- und Heimatschutz (Schutz der Natur, des Orts- und Landschaftsbilds, der Kulturdenkmäler etc.). Für den Entwicklungsrichtplan Innenstadt sind zudem die Bestimmungen zur Behindertengleichstellung relevant (> A5 Querbezüge).

Nr. / Abk.	Titel
151.3 / BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) vom 13. Dezember 2002
151.31 / BehiV	Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung) vom 19. November 2003
451 / NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966
451.1 / NHV	Verordnung über den Natur- und Heimatschutz vom 16. Januar 1991
451.12 / VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz vom 9. September 1981
700 / RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979
700.1 / RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000
704 / FWG	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985
814.01 / USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz) vom 7. Oktober 1983
814.011 / UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988
814.012 / StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung) vom 27. Februar 1991
814.20GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz) vom 24. Januar 1991
814.201 / GSchV	Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998
814.318.142.1 / LRV	Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985
814.41 / LSV	Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986

Die Gesetzesgrundlagen des Bundes können im Internet abgerufen werden unter

<http://www.admin.ch/ch/d/sr/sr.html>

## KANTON BASEL-STADT

Auf der Grundlage der Bundesgesetzgebung definieren das Bau- und Planungsgesetz und die zugehörigen Verordnungen die rechtlichen Grundlagen für die Planung mit ihren einzelnen Instrumenten. Analog zum Bund besteht auch hier die Ergänzung durch die Gesetzgebung zum Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie zum Denkmalschutz. Für den Entwicklungsrichtplan Innenstadt ist des Weiteren das Allmendgesetz mit den entsprechenden Verordnungen relevant (> A5 Querbezüge).

Nr. / Abk.	Titel
497.100	Gesetz über den Denkmalschutz vom 20. März 1980
497.110	Verordnung betreffend die Denkmalpflege vom 9. Dezember 2008
724.100 / NöRG	Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums vom 16. Oktober 2013
724.140	Verordnung über die Inanspruchnahme der Allmend (Allmendverordnung) vom 4. August 2009
730.100 / BPG	Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999
730.110 / BPV	Bau- und Planungsverordnung vom 19. Dezember 2000
730.150 / BP	Spezielle Bauvorschriften/Bebauungspläne vom 23. Oktober 1930
730.310 / PPV	Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung) vom 22. Dezember 1992
780.100 / USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991
780.200 / UVPV BS	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt vom 12. Februar 1991
781.200 / LHV	Verordnung über die Lufthygiene vom 22. Dezember 1992
782.100 / LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt vom 29. Januar 2002
789.100	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 25. Januar 1995
789.110	Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz vom 8. September 1998
861.250	Verordnung betreffend den Wohnflächenanteil vom 20. Juni 1995
861.500 / WRFG	Gesetz über die Wohnraumförderung (Wohnraumfördergesetz) vom 5. Juni 2013

Die Gesetzesgrundlagen des Kantons Basel-Stadt können im Internet abgerufen werden unter

<http://www.gesetzessammlung.bs.ch>

AN 3 **Verwendete Dokumente****Im Entwicklungsrichtplan Innenstadt zitierte oder verwendete Dokumente**

**Bericht** Atmosphäre-Clusterbildung und Soll-Atmosphären, **Pfister Marketing & Kommunikation, August 2009**

**Bericht Beurteilungsgremium** Studienauftrag Neue Rheinuferspromenade vom St. Johannis-Park bis nach Huningue (F), **September 2007**

**Bericht des Preisgerichts** Ideen- und Projektwettbewerb Rheinpromenade Kleinbasel, **Dezember 2010**

**Bericht zur Volksinitiative** betreffend «Öffnung des Birsig – eine Rivietta für Basel» und Ausgabenbericht über einen Gegenvorschlag für einen Projektierungskredit zur «Neugestaltung Birsigparkplatz» (GRB 12.1.2011)

Boulevardplan Innenstadt (Stand 17.2.2011, **Beschluss der Geschäftsleitung des Baudepartementes 18.12.2006**)

Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof (RRB 25.2.2014)  
Herzstück Regio-S-Bahn Basel: **Zweckmässigkeitsprüfung, Juli 2004**

Herzstück Regio-S-Bahn Basel: **Technischer Bericht zur Variantenwahl, August 2010**

Innenstadt – Qualität im Zentrum: **Ausgabenbericht 2. Projektierungskredit zur Weiterführung des Projekts (GRB 16.12.2010)**

Herzstück Regio-S-Bahn Basel: **Ratschlag zur Erstellung eines Vorprojektes (GRB 17.9.2014)**

Innenstadt – Qualität im Zentrum: **Ausgabenbericht Neues Verkehrskonzept Innenstadt – Grundkonzept und Erweiterung Kleinbasel (GRB 12.1.2011)**

Innenstadt – Qualität im Zentrum: **Bericht des Beurteilungsgremiums** Studienauftrag Gestaltungskonzept Innenstadt, **August 2011**

Innenstadt – Qualität im Zentrum: Ergebnisse aus dem Mitwirkungsprozess zur Zukunft der Basler Innenstadt, **Mai 2011**

Innenstadt – Qualität im Zentrum: Nutzerstudie Innenstadt, **Schlussbericht, Mai 2012**

Innenstadt – Qualität im Zentrum: **Ratschlag betreffend Finanzierung des Vorhabens** Innenstadt – Qualität im Zentrum zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts (GRB 9.4.2008)

Innenstadt – Qualität im Zentrum: Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt (RRB 13.8.2013)

Innenstadt – Qualität im Zentrum: Zwischenbericht, Stand des Projekts und weiteres Vorgehen (RRB 18.5.2010)

Kantonaler Richtplan 2009 (RRB 20.1.2009)

Kantonaler Richtplan Anpassung 2012 (RRB 10.6.2014)

**Konzept** Buvetten und Verkaufsstände in Basel, **Oktober 2011 (RRB 21.6.2011)**

**Konzept zur** Steigerung der Lebensqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum, **Juni 2012 (RRB 14.2.2012)**

**Masterplan** Campus Gesundheit Universitätsspital Basel, **Mai 2011 (RRB 7.6.2011)**

Nutzerstudie Innenstadt, **Schlussbericht Mai 2012**

**Ratschlag und Bericht betreffend** kantonale Initiative «Bezahlbares und sicheres Wohnen für alle!» und Gegenvorschlag für ein Gesetz über die Wohnraumförderung (Wohnraumförderungsgesetz, WRFG) und für eine Rahmenausgabenbewilligung für den Erwerb von Arealen und Liegenschaften zugunsten des gemeinnützigen Wohnraumangebots (GRB 5.6.2013)

**Ratschlag und Bericht betreffend** Volksinitiative «Ja zur Tramstadt Basel» (Traminitiative) und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und die Bereitstellung von Finanzmitteln und personellen Ressourcen für den Ausbau des Tramnetzes (GRB 19.9.2012)

**Ratschlag** Erneuerung Elisabethenstrasse in 2 Etappen (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche) (GRB 19.1.2011)

**Ratschlag** Gesamtсанierung Kasernenhauptbau und Bericht zur kantonalen Initiative «Öffnung zum Rhein» (GRB 20.3.2013)

**Ratschlag zum** Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG)/Totalrevision Allmendgesetz (GRB 16.10.2013)

**Ratschlag** «Gestaltungskonzept Innenstadt» (RRB 13.1.2015)

**Ratschlag** Hochschulareal St. Johann «Campus Schällemätteli» (Geviert zwischen Schanzen-, Spital-, Pestalozzi- und Klingelbergstrasse) (GRB 9.1.2013)

**Ratschlag** Kunstmuseum Basel Erweiterung (GRB 17.11.2010)

**Ratschlag** Nachtigallenwäldeli, Heuwaage, Zoo (GRB 16.2.2011)

**Ratschlag** Öffnung des Kasernenareals (GRB 8.2.2012)

**Ratschlag** Standortentscheid und Festsetzung eines Bebauungsplanes für ein Parking im Raum Aeschen (GRB 13.3.2013)

**Ratschlag** Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt (GRB 14.11.2012)

**Studienauftrag** Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020 – **Kurzbericht, März 2012**

**Teilrichtplan** Velo des Kantons Basel-Stadt (RRB 28.10.2014)

**Teilrichtplan** Fuss- und Wanderwege Kanton Basel-Stadt (durch kantonalen Richtplan 09 genehmigt)





UMSCHLAGBILDER

AUSSEN

**Titelseite:** Blick auf die Elisabethenanlage

**Rückseite:** Blick zur Greifengasse

INNEN

**Blick über Basel aus Südosten**

© VBS

© 2015

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

Redaktion

**Planungsamt/Raumentwicklung**

Gestaltung und Realisation Bericht

**Porto Libro, Beat Roth, Basel**

Gestaltung und Realisation Karte

**Planungsamt/Raumentwicklung**

Fotos

**Porto Libro, Basel (soweit nicht anders erwähnt)**

Druck Bericht

**Stuedler Press AG, Basel**

Druck Karte

**Kreis Druck AG, Basel**

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](mailto:planungsamt@bs.ch)

[www.planungsamt.bs.ch](http://www.planungsamt.bs.ch)

Schutzgebühr CHF 10.–  
Basel, im Januar 2015

Papier 100% Recycling,  
FSC-zertifiziert und CO<sub>2</sub>-neutral





Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Münsterplatz 11, 4001 Basel  
Telefon +41 (0)61 267 92 25  
[www.bvd.bs.ch](http://www.bvd.bs.ch)