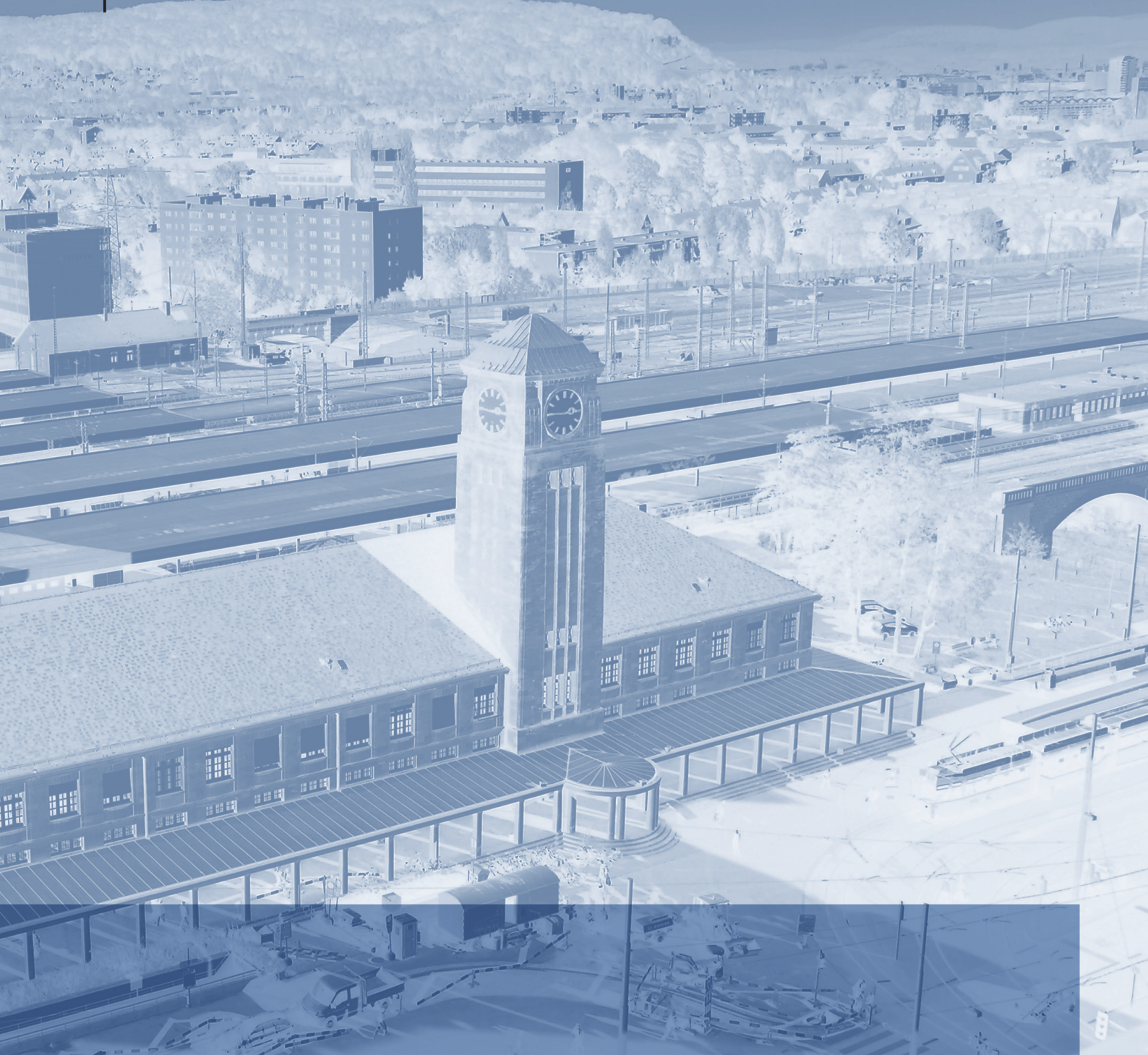




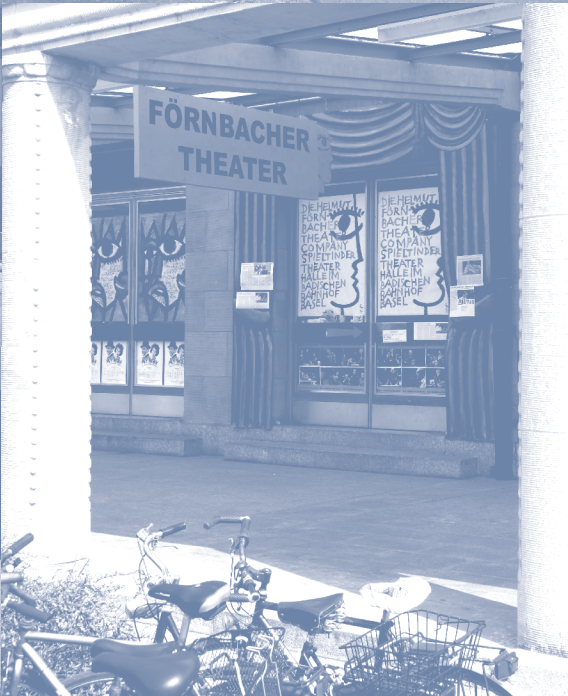
Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



ENTWICKLUNGSKONZEPT BADISCHER BAHNHOF

Massnahmen

Februar 2014

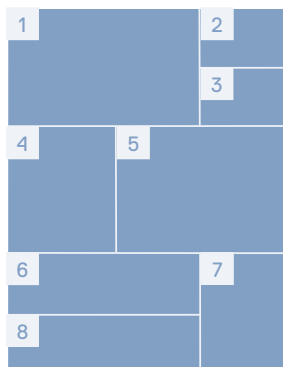


Inhalt Massnahmen

TITELBILD

Bahnhofplatz Badischer Bahnhof

BILDER LINKS



- 1 Sauter AG
- 2 Strassentunnel Maulbeerstrasse
- 3 Brückenlandschaft Wiese
- 4 Perron Badischer Bahnhof
- 5 Strasse im Hirzbrunnen
- 6 Bahnhofplatz
- 7 ICE im Badischen Bahnhof
- 8 Förnbacher Theater

EINLEITUNG

MASSNAHMENPAKETE BAHNHOF

A	Bahnhofplatz und Nutzungen	10
B	Bahnhofsgebäude	12
C	Zugang Bahnhofplatz–südlicher Personentunnel	14
D	Zugang Riehenstrasse / Im Surinam	16
E	Zugang Maulbeerstrasse / Im Surinam	18
F	Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse	20
G	Querungen Bahnareal	22

MASSNAHMENPAKET ROSENTALSTRASSE

H	Rosentalstrasse	26
---	-----------------	----

MASSNAHMENPAKETE NORD-SÜD-KORRIDOR

I	Fuss- und Veloverkehrsachse nördlich Rosentalstrasse	30
J	Fuss- und Veloverkehrsachse südlich Rosentalstrasse	32
K	Fuss- und Veloverkehrsachse Ost	34
L	Transitkorridor	36

MASSNAHMENPAKETE PROZESS UND CONTROLLING

M	Gebietsmanagement	40
N	Vollzug und Controlling	42

Inhalt Konzept

(separates Dokument)

AUSGANGSLAGE

- Auftrag und Verfahren
- Perimeter und Themen
- Siedlungsgeschichte
- Rahmenbedingungen, Planungen und Projekte

HANDLUNGSBEDARF

- Siedlung
- Verkehr
- Grün- und Freiräume

ZIELE

- Ziele und Stossrichtungen

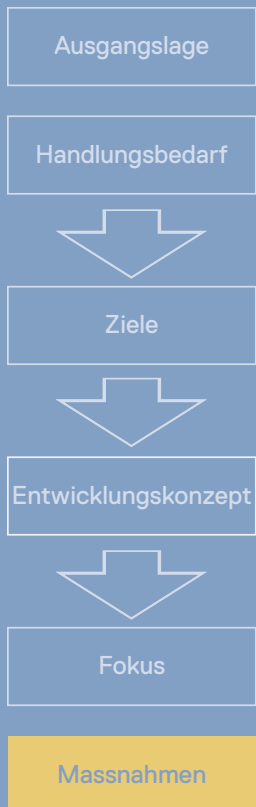
ENTWICKLUNGSKONZEPT

- Städtebauliche Potentiale
- Konzeptkarte

FOKUS

- Fokus 1: Badischer Bahnhof und Umfeld (BB)
- Fokus 2: Rosentalstrasse-Bahnhofplatz (RB)
- Fokus 3: Korridore Fuss- und Veloverkehr / Grünräume (FV)

Im Interesse der leichteren Lesbarkeit schliesst die männliche Form in dieser Publikation auch die weibliche Form mit ein.



Bahnhof

Rosentalstrasse

Nord-Süd-Korridor

Controlling

EINLEITUNG

Struktur und Aufbau der Massnahmen

Struktur

Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof besteht aus zwei Teilen: dem «Konzept» und den «Massnahmen».

Das Dokument «Konzept» beschreibt die Ausgangslage, benennt den Handlungsbedarf und formuliert die Ziele. Daraus wird das Entwicklungskonzept für den Badischen Bahnhof und seine Umgebung in Form der Konzeptkarte entwickelt. Mit dem Fokus auf drei Schlüsselräume wird eine breite Palette unterschiedlicher Massnahmen zusammengestellt.

Der vorliegende Teil «Massnahmen» konkretisiert die Umsetzung des Konzepts. Ausgehend von den Fokussen bündeln zwölf Massnahmenpakete die einzelnen Massnahmen nach ihrem funktional-räumlichen Zusammenhang und stellen die jeweils verfügbaren Informationen dar. Hinzu kommen zwei Massnahmenpakete zum Thema Prozess und Controlling. Folgende Massnahmenpakete liegen vor:

Bahnhof

- A Bahnhofplatz und Nutzungen
- B Bahnhofsgebäude
- C Zugang Bahnhofplatz-südlicher Personentunnel
- D Zugang Riehenstrasse / Im Surinam
- E Zugang Maulbeerstrasse / Im Surinam
- F Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse
- G Querungen Bahnareal

Rosentalstrasse


- H Rosentalstrasse

Nord-Süd-Korridor

- I Fuss- und Veloverkehrsachse nördlich Rosentalstrasse
- J Fuss- und Veloverkehrsachse südlich Rosentalstrasse
- K Fuss- und Veloverkehrsachse Ost
- L Transitkorridor

Prozess und Controlling

- M Gebietsmanagement
- N Vollzug und Controlling

Diese Liste, wie auch die einzelnen Massnahmenpakete stellen eine Momentaufnahme dar. Sie sollen in regelmässigen Abständen überprüft, mit neuen Erkenntnissen abgeglichen, geänderten Rahmenbedingungen angepasst und um neue Entwicklungen ergänzt werden. Details dazu sind im Massnahmenpaket Gebietsmanagement  dargestellt.

Aufbau

Die Massnahmenpakete A bis L sind nach einem einheitlichem Schema aufgebaut. Die folgende Doppelseite zeigt diesen Aufbau. Darin sind Fragen aufgeführt, die in den verschiedenen Rubriken zu beantworten sind und die verwendeten Begriffe der Antwortkategorien erläutern.

Abkürzungen der beteiligten Stellen

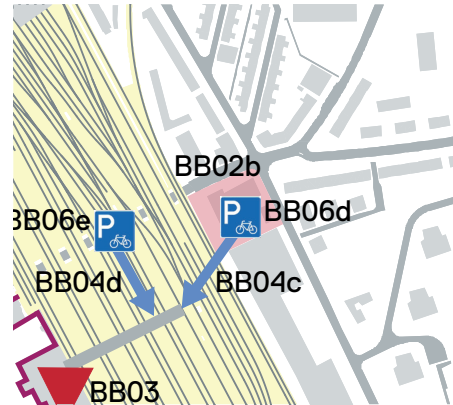
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AV	Allmendverwaltung (BVD)
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BGI	Bau- und Gastgewerbeinspektorat (BVD)
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement BS
BEV	Bundeseisenbahnvermögen (Deutsche Bahn AG)
ED	Erziehungsdepartement
GD	Gesundheitsdepartement
GMI	Geschäftsmodell Infrastruktur
IGK	Interessengemeinschaft Kleinbasel
IWB	Industrielle Werke Basel
KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (GD)
MOB	Amt für Mobilität (BVD)
PD	Präsidialdepartement
S&A	Städtebau & Architektur (BVD)
S&A-D	Kantonale Denkmalpflege (BVD)
S&A-H	Hochbauamt (BVD)
S&A-P	Planungsamt (BVD)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBB-R	SBB Deutschland GmbH
RuA	Schulen, Raum und Anlagen (ED)
SF	Stadtgärtnerei (BVD)
SR	Stadtreinigung (BVD)
SM	Standortmarketing (PD)
STATA	Statistisches Amt Basel-Stadt (PD)
STS KB	Stadtteilsekretariat Kleinbasel
TBA	Tiefbauamt (BVD)

X Musterseite

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Welches sind die Ziele, die mit dem Massnahmenpaket verfolgt werden?
 Aus welchen einzelnen Massnahmen besteht das Massnahmenpaket und wie greifen diese ineinander?

Kartenausschnitt Fokus



Massnahmen

BB01 Beschreibung und Verortung der einzelnen Massnahmen.

Beurteilung

- Wirkung:** – Welches sind die erwarteten Wirkungen des Massnahmenpakets?
- Pendenzen:** – Was ist noch zu tun, um das Massnahmenpaket zu definieren?
- Abhängigkeiten / Annahmen:** – Welche Abhängigkeiten bestehen mit anderen Massnahmenpaketen MP X, Planungen oder Projekten?
 – Welche wichtigen Annahmen wurden getroffen?
- Risiken / Konflikte:** – Bestehen Konflikte mit anderen Massnahmenpaketen MP X, Planungen oder Projekten?
 – Gibt es Risiken für das Massnahmenpaket?
 – Führt der Ausfall einzelner Massnahmen zum Scheitern des Massnahmenpakets?

<i>Massnahmen</i>	<i>Massnahme 1</i>	<i>Massnahme 2</i>	<i>Massnahme 3</i>	<i>Massnahme 4</i>
-------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Zuständigkeiten

Federführung: Welche Stelle hat die Federführung für die einzelnen Massnahmen?

Beteiligte Stellen: Welche weiteren Stellen sind an den einzelnen Massnahmen beteiligt?

Realisierung

Koordinationsstand: Welche Reife hat die Massnahme?

Festsetzung Projekte mit diesem Koordinationsstand sind schon fortgeschritten. Die wesentlichen Festlegungen und Vereinbarungen sind verbindlich und können umgesetzt werden. Vorbehalten bleiben allenfalls Finanzbeschlüsse der Beteiligten.

Zwischenergebnis Die Koordination ist angelaufen, Ergebnisse liegen bereits vor. Die Beteiligten sind sich über das Vorgehen und die Ziele einig. Das bereits Erreichte und die noch ausstehenden Schritte und Entscheidungen können transparent offengelegt werden.

Massnahmen	Massnahme 1	Massnahme 2	Massnahme 3	Massnahme 4
Vororientierung	Eine Idee und erste Abklärungen zur Massnahme liegen vor, sind jedoch noch nicht konsolidiert. Der Koordinationsprozess mit allen Beteiligten kann eingeleitet und weitere Abklärungen (Machbarkeit, Variantenstudien) durchgeführt werden.			
Priorität:	Welches Gewicht hat die Massnahme aus Sicht des Entwicklungskonzeptes?			
hoch	Die Massnahme ist für die Lösung der drängenden Probleme, die Umsetzung des Konzepts und die künftige Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds von zentraler Bedeutung.			
mittel	Die Massnahme ist für die Umsetzung des Konzepts wichtig und weiterzuverfolgen.			
tief	Die Massnahme ist wünschenswert. Die Umsetzung erfolgt, wenn die Rahmenbedingungen oder die Umsetzung anderer Massnahmen dazu Gelegenheit geben.			
Realisierungshorizont:	In welcher Frist erfolgt die Umsetzung der Rahmenbedingungen?			
kurzfristig	Die Umsetzung der Massnahme läuft bereits oder ist für die kommenden Jahre angestrebt.			
mittelfristig	Die Umsetzung ist in einigen Jahren absehbar. Vorarbeiten sind noch notwendig oder es bestehen Abhängigkeiten zu anderen Projekten, die abgewartet werden müssen.			
langfristig	Die Umsetzung ist nicht terminierbar. Wesentliche Grundlagen oder Rahmenbedingungen sind noch nicht gegeben, der zeitliche Rahmen ist nicht bekannt.			
Relevanz:	Welche räumliche und funktionale Reichweite hat die Massnahme?			
Stadt	Stadtweite Bedeutung und Auswirkungen			
Perimeter	Bedeutung für wesentliche Teile des Perimeters des Entwicklungskonzepts			
lokal	Bedeutung in erster Linie für die direkte Umgebung oder einen Teil des Perimeters			
Instrument zur Umsetzung:	Welche Instrumente sind notwendig, um die Massnahmen umzusetzen?			
Kantonaler Richtplan	Es sind Anpassungen im kantonalen Richtplan erforderlich.			
Zonenplan	Es sind Anpassungen in der Zonenplanung erforderlich.			
Investitionsplanung	Die Massnahme hat Auswirkungen auf die Investitionsplanung.			
Bebauungsplan	Es ist ein Bebauungsplan zu erarbeiten.			
GMI	Die Massnahme ist in das Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI) aufzunehmen.			
Vereinbarung	Für die Umsetzung der Massnahme sind privatrechtliche Vereinbarungen nötig.			
Wettbewerb etc.	Für die Massnahme ist ein qualitätssicherndes Verfahren notwendig.			
Vorgehen:	Welche Schritte sind für die Umsetzung des Massnahmenpakets einzuleiten?			
Nächster Schritt	– Als erster Schritt ist zu tun ... (kurzfristig; Zeitraum, soweit bekannt)?			
Weitere Schritte	– Danach ist als zweiter Schritt zu tun ... (mittelfristig; Zeitraum, soweit bekannt)? – Als weiterer Schritt ist zu tun ... (mittelfristig; Zeitraum, soweit bekannt)?			
Finanzierung				
Kosten:	Mit welchen Kosten ist für das Massnahmenpaket zu rechnen (Quelle)?			
Kostenteiler:	Wie werden die Kosten auf die Beteiligten verteilt?			
Grundlagen				
Planungsinstrumente:	– Welche Planungsinstrumente enthalten Aussagen zum Massnahmenpaket?			
Studien und Konzepte:	– Welche Studien und Konzepte wurden zum Massnahmenpaket verfasst?			
Beteiligungsverfahren:	– In welchen Gremien wurde das Thema des Massnahmenpakets eingebracht?			

Grundlagenverzeichnis

Kürzel	Autor / Herausgeber	Jahr	Titel / Untertitel	Thema
Planungsinstrumente				
ARP	Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel	2012	Agglomerationsprogramm	Siedlung, Verkehr, Landschaft
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2013	Teilrichtplan (TRP) Velo, Entwurf	Verkehr
BS	Kanton Basel-Stadt	2011	Naturinventar	Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt	2010	Kantonaler Richtplan	Siedlung, Verkehr, Landschaft
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2010	Hochhauskonzept	Siedlung
BS	Kanton Basel-Stadt	2013	Zonenplan	Siedlung, Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt	2012	Wohnanteilplan	Siedlung
BS	Kanton Basel-Stadt		div. Bebauungspläne (Nr. 24, 64, 97, 97a, 131, 157, 172, 182, 184, 190)	Siedlung
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Gestaltungskonzept Innenstadt, Entwurf	Siedlung, Verkehr
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2013	Entwicklungsrichtplan Innenstadt, Entwurf	Siedlung, Verkehr
BVD / Roche	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt / Roche	2010	Grün- und Freiraumkonzept Roche	Siedlung, Landschaft
Grundlagendokumente				
Bayer	Beatrice Bayer Architekten	2012	Testplanungsbericht Syngenta	Siedlung
STATA/BVD	Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt/ Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Nutzerbefragung Badischer Bahnhof	Verkehr
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Ratschlag Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof	Verkehr
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Tram Erlenmatt, technischer Bericht	Verkehr
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2010	Herzstück Regio-S-Bahn, technischer Bericht zur Variantenwahl	Verkehr
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2013	ÖV-Programm 2014–2017	Verkehr
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Stadtplätze Erlenmatt	Siedlung, Landschaft
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2011	Vision Unterlauf der Wiese, Testplanung Synthesebericht	Landschaft
BVD / Roche	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt / Roche	2011	Solitude-Promenade: Machbarkeitsstudie zur Optimierung, Schlussbericht	Verkehr

Kürzel	Autor / Herausgeber	Jahr	Titel / Untertitel	Thema
BVD/BUD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt / Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft	2012	Studienauftrag strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020 (Tramnetzstudie 2020)	Verkehr
BVD GS	Recht	2011	Gutachten zum Staatsvertrag von 1852	Verkehr
ebp	Ernst Basler + Partner	2011	Nutzungsstudie Badischer Bahnhof Basel	Siedlung
ebp	Ernst Basler + Partner	2010	Vorstudie Stadtentwicklungskonzept	Siedlung, Verkehr, Landschaft
Fierz	Fierz Architekten AG	2011	Studie Zugänglichkeit	Siedlung, Verkehr
ETH	R. Scholz et al.	2004	Bahnhöfe in der Stadt Basel (Fallstudie)	Verkehr
UniBa	Universität Basel	2011	Rosental Campusplan	Siedlung
Wehrlin	Atelier Wehrlin	2012	Schlussbericht Expertenpanel Städtebau	Siedlung, Landschaft

Beteiligungsverfahren

BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2010	Auswertung Quartieranhörnung (Quartierveranstaltung I, Protokoll inkl. Beilagen)
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2011	Quartierveranstaltung II, Protokoll inkl. Beilagen
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Quartierveranstaltung III, Protokoll inkl. Beilagen
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Quartierveranstaltung IV, Protokoll inkl. Beilagen
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2011	Akteursbeirat I, Protokoll inkl. Beilagen
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Akteursbeirat II, Protokoll inkl. Beilagen
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Akteursbeirat III, Protokoll inkl. Beilagen
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	2012	Protokolle der Begleitgruppe inkl. Beilagen

Massnahmen

Bahnhof

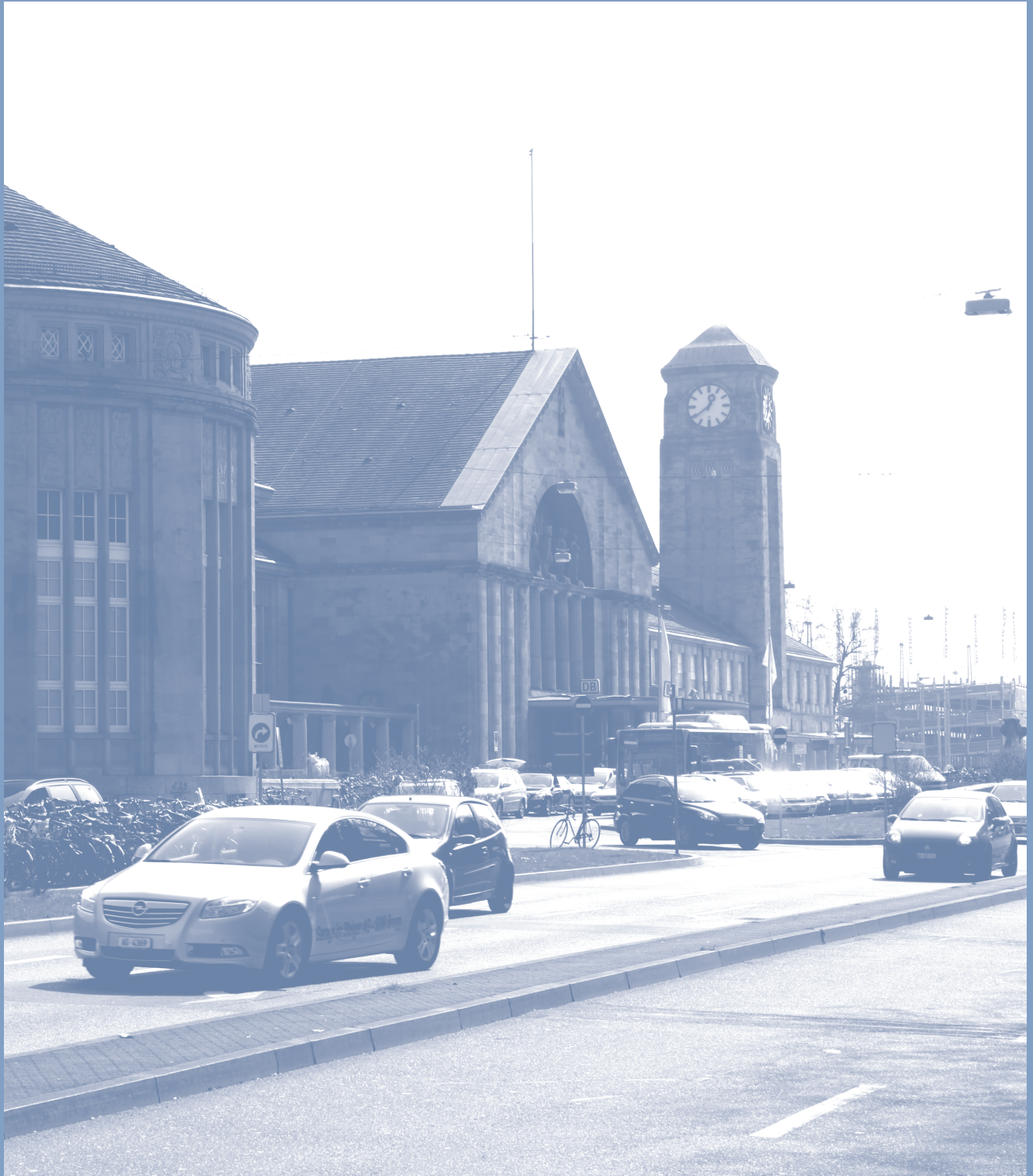
Rosentalstrasse

Nord-Süd-Korridor

Controlling

MASSNAHMENPAKETE BAHNHOF

- A Bahnhofplatz und Nutzungen
- B Bahnhofsgebäude
- C Zugang Bahnhofplatz–südlicher Personentunnel
- D Zugang Riehenstrasse / Im Surinam
- E Zugang Maulbeerstrasse / Im Surinam
- F Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse
- G Querungen Bahnareal



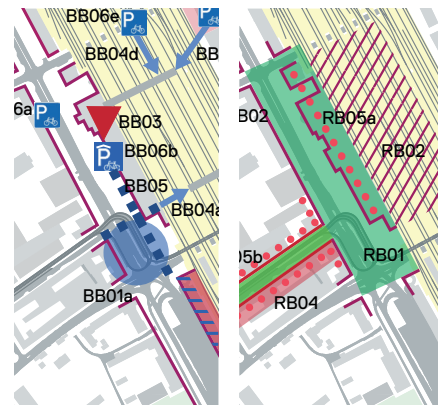
A Bahnhofplatz und Nutzungen

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets








Mit der Neugestaltung soll der Bahnhofplatz als Empfangs- und Aufenthaltsraum aufgewertet und die Verbindung zur Rosentalstrasse gestärkt werden. Kurze hindernisfreie Wege und gezielte Information sollen das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern vereinfachen. Die Bildung städtebaulich klarer Strukturen soll den Bahnhofplatz fassen und erkennbar machen. Die Verpflegungs- und Dienstleistungsangebote rund um den Platz sollen durch die Koordination der verschiedenen Anbieter für die Nachfrage optimiert werden.

Kernelement ist die Neugestaltung des Bahnhofplatzes als Empfangs- und Aufenthaltsraum (RB01), insbesondere im Zusammenhang mit der neuen Linie Tram Erlenmatt als Bestandteil des Tramnetzes 2020. Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger erfolgt mit kurzen Wegen und Informationsmanagement (BB05), wobei auch das Parkhaus gut angebunden wird (BB09). Der Platz wird mit klaren städtebaulichen Kanten gefasst (RB02). Gespräche mit den Grundeigentümern und Nutzern ermöglichen es, die Erdgeschossnutzungen mit Verpflegungs- und Dienstleistungsangeboten zu koordinieren und zu optimieren (RB05a).










Kartenausschnitte Fokus 1 und 2



Massnahmen

RB01		Neugestaltung des Bahnhofplatzes als Empfangs- und Aufenthaltsraum. Dabei die bestehende Grünfläche an der Riehenstrasse aufwerten (FV11a ) und insbesondere die Anlieferungen Bahnhof (Ver- und Entsorgung der Mieter im Bahnhofsgebäude) und Syngenta berücksichtigen (FV10a, b, c )
RB02		Mit städtebaulichen Kanten den Bahnhofplatz als städtischen Platz fassen.
RB05a		Dialog mit den Grundeigentümern / Mietern über Nutzungspotentiale im Erdgeschoss führen und bei Bedarf die Rahmenbedingungen anpassen. Gleichzeitig nahe liegende Verpflegungs- und Versorgungsangebote für Reisende etc. koordinieren und verbessern.
BB05		Für die Umsteigebeziehungen kurze Wege zwischen den Verkehrsträgern und Informationsmanagement sicherstellen. Dazu auch die Organisation des Parkhauses optimieren und attraktive Zugänge zu den ÖV-Haltestellen schaffen (BB09 )

Beurteilung

Wirkung:	– Die Kombination von Neugestaltung, besserer Lesbarkeit, kurzen Wegen und abgestimmten Angeboten ermöglicht es dem Bahnhofplatz, die Funktion als Schnittstelle zwischen dem Bahnhof, der Verbindung durch die Rosentalstrasse zur Messe und zu den umliegenden Quartieren wahrzunehmen.
Pendenzen:	– Dialog mit Grundeigentümern und Anbietern über die Nutzungspotentiale führen.
Abhängigkeiten / Annahmen:	– RB01: Tram Erlenmatt als erstes Teilstück im Tramnetz Basel 2020 (später: Tram zur Roche), Gestaltungskonzept und Entwicklungsrichtplan Innenstadt  MP B,  MP C,  MPH, Öffnung Rosentalareal  MP I – BB05: Veloparking  MP B und Zugang südlicher Personentunnel  MP C – RB05a: Koordiniert mit Angeboten im Bahnhofsgebäude  MP B und Aufwertung Rosentalstrasse  MPH – RB02:  MPL

Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> – Die starke Belastung des Bahnhofplatzes durch die verschiedenen Verkehrsmittel wird bestehen bleiben. – Auch die Randbereiche und exponierten Ecken des Platzes müssen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden (insbes. Abschnitt Hotel Royal bis Riehenstrasse). – Die neue Platzgestaltung hängt von der Realisierung der Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof ab. – Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.
----------------------	--

Massnahmen	RB01	RB02	RB05a	BB05
Zuständigkeiten				
Federführung:	– S&A-P	– S&A-P	– S&A-P	– MOB
Beteiligte Stellen:	– MOB, BVB, Astra, BVD, S&A-D, SF	– S&A-D, BEV, GD / KCB	– S&A-D, Eigentümer, Mieter, Anbieter, BGI, STS KB, Unternehmen, Organisationen, GD/KCB	– Polizei, BVB, S&A-P, Parkhausbetreiberin

Realisierung				
Koordinationsstand:	Festsetzung	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
Priorität:	hoch	mittel	mittel	hoch
Realisierungshorizont:	kurzfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Relevanz:	Stadt	Perimeter	Perimeter	Stadt
Instrument zur Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> – Investitionsplanung – GMI – Vereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> – Bebauungsplan – Wettbewerb etc. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vereinbarung – evtl. Zonenplan – evtl. Bebauungsplan 	– Vereinbarung

Vorgehen:	
Nächster Schritt	– Gespräche mit Eigentümern / Nutzern über Erdgeschossnutzungen und Angebote
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Beschluss und Realisierung Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof (bis 2019) – Erarbeitung eines Verkehrsleitkonzepts und Definition städtebaulicher Rahmenbedingungen für an den Platz grenzende Areale

Finanzierung	
Kosten:	Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

Grundlagen	
Planungsinstrumente:	– BS: Kantonaler Richtplan, BS: Naturinventar, BVD: Gestaltungskonzept Innenstadt, BVD: Entwicklungsrichtplan Innenstadt
Studien und Konzepte:	– BVD: Technischer Bericht Tram Erlenmatt (3. Entwurf), ebp: Nutzungsstudie,
Beteiligungsverfahren:	– Akteursbeirat, Quartierveranstaltungen I und II

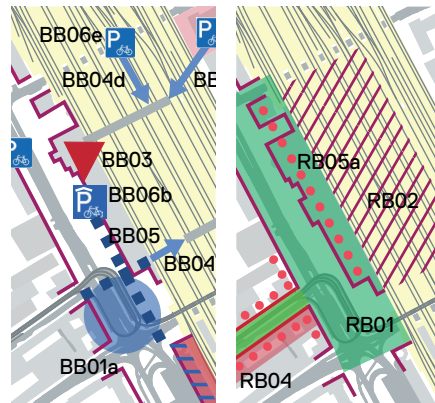
B Bahnhofsgebäude

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Mit der Stärkung des «Kulturbahnhofs» und der attraktiveren Gestaltung des Perronbereichs (Witterungs- und Substanzschutz) sollen die Zentrumsfunktion gestärkt und die Trennwirkung zwischen den Quartieren reduziert werden. Die neue Veloparkierung soll die intermodale Verkehrsdrehscheibe aufwerten und die Erreichbarkeit der Angebote erleichtern. Neue Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sollen es erlauben, wichtige Ziele schneller zu erreichen.

Kernelemente sind das attraktive und identitätsbildende Kultur- und Nutzungsangebot des Bahnhofs (BB03) und die Lösung der Veloparkierung (BB06a, b). Die Bedeutung des Bahnhofs wird durch die bessere Integration des S-Bahn-Netzes mit neuen Durchmesserlinien über das Herzstück gesteigert, ebenso wie mit den guten Anbindungen wichtiger Arbeitsplatzgebiete (BB07 / 08) und des Flughafens. Eine Überdachung der Gleisanlagen gibt dem Stadtbahnhof einen würdigen Auftritt (RB02).

Kartenausschnitte Fokus 1 und 2



Massnahmen

BB03		Kulturangebot im Bahnhof: Detailhandel und Gastronomie mit dem Kulturangebot abstimmen. Bau- und zonenrechtliche Grundlagen für kulturelle Schlüsselangebote schaffen und Freiräume für Kreativschaffende fördern.
BB06a, b		Veloabstellmöglichkeiten: Veloparking Badischer Bahnhof als zentrales automatisiertes Veloparking unter der Bahnhofshalle (BB06b) sowie weitere Abstellplätze an der Schwarzwaldallee (BB06a) erstellen.
RB02		Überdachung Gleisanlagen: Die Gleisanlagen als städtebauliches Element überdachen. Mit Bahnbetrieb und Naturschutz auf dem Bahnareal koordinieren (BB10, nicht im Plan dargestellt).
BB07 / 08		ÖV-Verbindungen: Zusätzliche direkte Tram- und Busverbindungen ab dem Bahnhof Richtung Industrie Klybeck (BB07a), Erlenmatt als erstes Teilstück im Tramnetz Basel 2020 (BB07b) und Industrie Roche (BB07c) sowie zusätzliche S-Bahn-Direktverbindungen zum Herzstück (BB08a) und zur Solitude (BB08b).

Beurteilung

Wirkung:	– Das ausgebaute Kultur- und Kreativangebot verleiht dem Bahnhof ein Image und trägt so zur Identifikation mit dem Bahnhof bei. Der Bahnhof wird durch die städtebauliche Aufwertung und die verbesserte Erreichbarkeit besser in den städtischen Kontext eingebunden.
Pendenzen:	– Die Machbarkeit der S-Bahn-Station Solitude ist noch offen. Die Projekte Tram zur Roche und S-Bahn Solitude müssen aufeinander abgestimmt werden.
Abhängigkeiten / Annahmen:	– BB03: Koordination der Nutzungen an Bahnhofplatz ➔MP A und Rosentalstrasse ➔MP H – BB06a: Veloparkplätze im Rahmen Ersatzneubau / Umnutzung Kantinegebäude DB AG, Bahnhofplatzgestaltung ➔MP A – RB02: Koordination mit Bahnbetrieb und Naturschutz sowie mit ➔MP L – BB07 / 08: Tram Erlenmatt als erstes Teilstück im Tramnetz Basel 2020, Tram zur Roche, Herzstück, S-Bahn Solitude, Bahnhofplatzgestaltung ➔MP A
Risiken / Konflikte:	– Die Realisierung des Herzstücks ist für attraktive Durchmesserlinien am Badischen Bahnhof entscheidend. – Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Massnahmen	BB03	BB06a, b	RB02	BB07/08
Zuständigkeiten				
Federführung:	– BEV	– S&A-P	– BEV	– MOB
Beteiligte Stellen:	– S&A-P, S&A-D, Mieter, Anbieter, GD / KCB	– BEV, S&A-D	– S&A-H, SF, S&A-D, GD / KCB	– BEV, SBB-R, BVB, S&A-P, GD / KCB
Realisierung				
Koordinationsstand:	Festsetzung	Festsetzung	Vororientierung	Vororientierung
Priorität:	hoch	hoch	tief	mittel
Realisierungshorizont:	kurzfristig	kurzfristig	langfristig	langfristig
Relevanz:	Stadt	Stadt	Perimeter	Stadt
Instrument zur Umsetzung:	– Vereinbarung – evtl. Zonenplan	– Investitionspla- nung – GMI	– Vereinbarung – Wettbewerb etc. – evtl. Bebauungs- plan	– Kantonaler Richtplan – Investitionspla- nung – Vereinbarung – GMI
Vorgehen:				
Nächster Schritt	– Beschluss und Projektierung Veloparking			
Weitere Schritte	– Laufende Prüfung der Nutzungs- und Vermietungsmöglichkeiten im Bahnhof – Diskussion über Kosten / Nutzen Überdachung Perrons			
Finanzierung				
Kosten:	Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.			
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.			
Grundlagen				
Planungsinstrumente: Studien und Konzepte:	– BS: Kantonaler Richtplan, BS: Zonenplan, BVD / BUD: Tramnetzstudie 2020 – ebp: Nutzungsstudie, STATA: Nutzerbefragung, Wehrlin: Schlussbericht Experten- panel Städtebau			
Beteiligungsverfahren:	– Quartierveranstaltung I			

C Zugang Bahnhofplatz–südlicher Personentunnel

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Mit der Öffnung des bereits bestehenden südlichen Personentunnels für den Publikumsverkehr soll ein direkter, attraktiver Zugang vom Bahnhofplatz zu allen Bahnsteigen geschaffen werden. Dieser Zugang soll zum öffentlichen Verkehr auf dem Bahnhofplatz führen und damit die Funktion des Bahnhofs als intermodale Verkehrsdrehscheibe stärken. Dazu soll auch die optimierte Führung des Veloverkehrs aus der Schwarzwaldallee und der Rosentalstrasse zum neuen Veloparking Badischer Bahnhof beitragen. Mit neuen Zugängen sollen die Zentrumsfunktion des Bahnhofs sowie seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt und seine Trennwirkung verringert werden.

Kernelement ist die Öffnung des südlichen Personentunnels zur Rosentalstrasse (BB04a) mit Anschlüssen an alle Perrons. Die neue Veloverkehrsführung trägt zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Veloverkehr bei (FV04a).

Kartenausschnitte Fokus 1 und 3



Massnahmen

BB04a		Zugang südlicher Personentunnel Rosentalstrasse: Der bestehende südliche Personentunnel wird zur Rosentalstrasse geöffnet und bietet direkte Zugänge zu allen Perrons.
FV04a		Veloverkehrszubringer: Der Veloverkehr aus Schwarzwaldallee und Rosentalstrasse wird klar und attraktiv zum Bahnhof geführt.

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Der geöffnete Zugang verbessert die Verknüpfung des Bahnverkehrs mit dem städtischen öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Die Wege zwischen den Verkehrsträgern werden deutlich verkürzt und das Umsteigen bequemer.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Klärung der baulichen Anforderungen des Büros für die Grenzorgane und der Mieter im Bahnhof
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Die Öffnung des zweiten Zugangs wird die Personenströme im Bahnhof verändern. Dies ist bei der Gestaltung und der Nutzung (Dienstleistungsangebot) des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes zu berücksichtigen →MP A / B. – FV04a: Realisierung mit Veloparking →MP B koordinieren. – Koordination mit den Fuss- und Veloverkehrsachsen West →MP I / J.
Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> – Für den Zugang ist ein neues Büro für die Grenzorgane einzurichten.

Massnahmen	BB04a	FV04a
Zuständigkeiten		
Federführung:	– BEV	– MOB
Beteiligte Stellen:	– Grenzorgane, MOB, S&A-P, S&A-D	– STS KB, S&A-P, BEV
Realisierung		
Koordinationsstand:	Festsetzung	Zwischenergebnis
Priorität:	hoch	mittel
Realisierungshorizont:	kurzfristig	mittelfristig
Relevanz:	Stadt	lokal
Instrument zur Umsetzung:	– Vereinbarung	– GMI
Vorgehen:		
Nächster Schritt	– Koordination der Ansprüche der verschiedenen Nutzer/Betroffenen	
Weitere Schritte	– Ausarbeiten Projekt für bauliche Massnahmen – Umsetzung (bis 2013)	
Finanzierung		
Kosten:	BB04a: ca. CHF 750 000.– (Quelle: Fierz, Zugänglichkeitsstudie)	
Kostenteiler:	BB04a: BEV	
Grundlagen		
Planungsinstrumente:	– BVD: TRP Velo	
Studien und Konzepte:	– Fierz: Zugänglichkeitsstudie	
Beteiligungsverfahren:	– Quartierveranstaltungen I, II und III	

D Zugang Riehenstrasse / Im Surinam

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets








Mit dem Zugang Riehenstrasse soll die Verknüpfung des Bahnhofs mit dem Hirzbrunnen geschaffen werden. Insbesondere der südliche Quartierteil und das Claraspital sollen durch einen attraktiven, direkten und barrierearmen Zugang mit dem Bahnhof verbunden werden. Für Velofahrer soll eine gute Umsteigemöglichkeit entstehen. Das bisher ungenutzte städtebauliche und gestalterische Potential an zentraler Lage soll aktiviert und auf die umliegenden Nutzungsangebote abgestimmt werden. Mit neuen Zugängen sollen die Zentrumsfunktion des Bahnhofs sowie seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt und seine Trennwirkung verringert werden.

Kernelement ist eine Verbindung zum Zugang südlicher Personentunnel Rosentalstrasse (BB04b) mit einem städtebaulich attraktiven Zugang (BB02a), mit Abstellplätzen für Velos (BB06c) sowie einer aufgewerteten Platzgestaltung (FV06e). Im Rahmen des Zugangs erfolgt auch die Anbindung an den neuen Fuss- und Veloweg auf dem Bahndamm **→MP K**. Zudem ist das Ostportal Teil der Aufwertung der West-Ost-Querung Riehenstrasse **→MP G**.

Kartenausschnitte Fokus 1 und 3



Massnahmen

BB04b		Zugang Riehenstrasse: Realisierung des Personentunnels Riehenstrasse / Im Surinam mit Anschluss an den südlichen Personentunnel des Bahnhofs.
BB02b		Städtebauliche Aufwertung Zugänge: Städtebauliche Aufwertung des Zugangs mit einem neuen Gebäude; Koordination mit den betrieblichen Bedürfnissen und der Anlieferung (FV10e  der Liegenschaft Im Surinam 55.
BB06c		Ausreichend Veloabstellmöglichkeiten im Bereich des Zugangs schaffen und eine gute Anbindung an den Veloverkehrszubringer (FV04b ) sicherstellen.
FV06e		Attraktive und sichere Platzgestaltung in Abstimmung mit den angrenzenden Nutzungen realisieren und die Strassenquerung für Fussgänger verbessern (FV05d ).

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Der Zugang und die gestalterische sowie nutzungsmässige Aufwertung des Umfelds sind im Hinblick auf die Anbindung des südlichen Hirzbrunnens von grosser Bedeutung. Mit einer guten Anbindung →MP K kann der Zugang auch für das nördliche Hirzbrunnen und die Langen Erlen eine Verbesserung bieten.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Technische und städtebauliche Machbarkeit und Etappierung sind im Hinblick auf die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer zu prüfen.
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Die Realisierung bedingt eine teilweise Anpassung der gewerblichen Nutzung (Liegenschaft Im Surinam 55), insbesondere der Anlieferung. – Für eine attraktive Anbindung an das südliche Hirzbrunnen und an die Langen Erlen an den neuen Fuss- und Veloweg auf dem Bahndamm anbinden →MP K. – Wenn möglich sind zwei Zugänge von Osten zu realisieren →MP E / F.
Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> – Für den Zugang ist ein neues Büro für die Grenzorgane einzurichten. – Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Massnahmen	BB04b	BB02b	BB06c	FV06e
Zuständigkeiten				
Federführung:	– S&A-P	– S&A-P	– MOB	– S&A-P
Beteiligte Stellen:	– Grenzorgane, BEV, Eigentümer, MOB, GD / KCB	– Eigentümer, S&A-H, S&A-D, MOB, GD / KCB	– BEV, Eigentümer, GD / KCB	– MOB, BVB, Eigentümer
Realisierung				
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis	Vororientierung	Zwischenergebnis	Zwischenergebnis
Priorität:	hoch	hoch	hoch	mittel
Realisierungshorizont:	mittelfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Relevanz:	Perimeter	Perimeter	Perimeter	lokal
Instrument zur Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> – Investitionsplanung – Bebauungsplan – GMI – Vereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> – Zonenplan – Investitionsplanung – Bebauungsplan – Wettbewerb etc. 	<ul style="list-style-type: none"> – Investitionsplanung – Bebauungsplan – GMI – Vereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> – Investitionsplanung – GMI – Vereinbarung – Wettbewerb etc.
Vorgehen:				
Nächster Schritt	– Klären der Entwicklungsmöglichkeiten Liegenschaft Im Surinam 55 (Betrieb, Städtebau)			
Weitere Schritte	– Schaffen der planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung			
Finanzierung				
Kosten:	BB04b: ca. CHF 950 000.– bis 2 100 000.– (Quelle: Fierz, Zugänglichkeitsstudie) BB06c: ca. CHF 3 325 000.– bis 6 650 000.– (Quelle: Fierz, Zugänglichkeitsstudie)			
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.			
Grundlagen				
Planungsinstrumente:	– BS: Kantonaler Richtplan, BS: Zonenplan, BVD: TRP Velo, BS: Wohnanteilplan			
Studien und Konzepte:	– Fierz: Zugänglichkeitsstudie			
Beteiligungsverfahren:	– Akteursbeirat, Quartierveranstaltungen I und II			

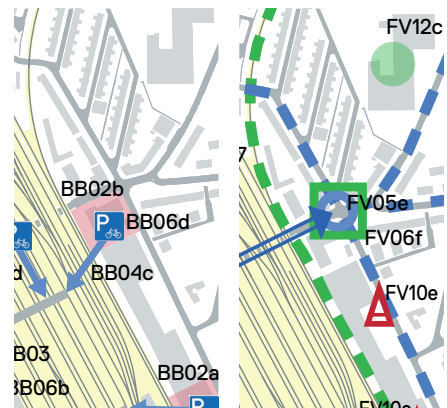
E Zugang Maulbeerstrasse / Im Surinam

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Mit dem Zugang Maulbeerstrasse soll die Verknüpfung des Bahnhofs mit dem Hirzbrunnenquartier geschaffen werden. Insbesondere soll ein attraktiver, direkter und barrierearmer Zugang aus dem nördlichen Quartierteil, insbesondere dem Entwicklungsgebiet Schoren und den Langen Erlen, geschaffen werden. Für Velofahrer aus Osten soll eine gute Umsteigemöglichkeit entstehen. Das bisher ungenutzte städtebauliche und gestalterische Potential an zentraler Lage soll aktiviert und auf die umliegenden Nutzungsangebote abgestimmt werden. Mit neuen Zugängen sollen die Zentrumsfunktion des Bahnhofs sowie seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt und seine Trennwirkung verringert werden.

Kernelement ist eine Verbindung zum nördlichen Personentunnel des Bahnhofs (BB04c) mit einem städtebaulich attraktiven Zugang (BB02b), mit Abstellplätzen für Velos (BB06d) sowie mit einer aufgewerteten Platzgestaltung (FV06b). Im Rahmen des Zugangs erfolgt auch die Anbindung an den neuen Fuss- und Veloweg auf dem Bahndamm [➔MP K](#). Zudem ist das Ostportal Teil der Aufwertung der West-Ost-Querung Maulbeerstrasse [➔MP G](#).

Kartenausschnitte Fokus 1 und 3



Massnahmen

BB04c		Zugang Maulbeerstrasse: Realisierung des Personentunnels Maulbeerstrasse / Im Surinam mit Anschluss an den nördlichen Personentunnel des Bahnhofs.
BB02a		Städtebauliche Aufwertung des Bahnhofportals mit einem neuen Zugangsgebäude (insbesondere Liegenschaft Im Surinam 73, südlich Maulbeerstrasse).
BB06d		Veloabstellmöglichkeiten: Ausreichend Veloabstellplätze im Bereich des Zugangs schaffen und eine gute Anbindung an den Veloverkehrszubringer (FV04c) sicherstellen.
FV06f		Platznutzungen: Platz in Abstimmung mit den angrenzenden Nutzungen attraktiv und sicher gestalten und die Strassenquerung für Fussgänger verbessern (FV05e)

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Der Zugang und die gestalterische sowie nutzungsmässige Aufwertung des Umfelds sind im Hinblick auf die Entwicklung des Schoren-Areals sowie eine spätere Erneuerung des nördlichen Hirzbrunnenquartiers von grosser Bedeutung. Mit einer guten Anbindung ➔MP K kann der Zugang auch für das südliche Hirzbrunnen eine Verbesserung bieten.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Technische und städtebauliche Machbarkeit und Etappierung sind im Hinblick auf die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer zu prüfen.
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Die Realisierung bedingt eine Anpassung oder Verlagerung der bisherigen gewerblichen Nutzung (Liegenschaft Im Surinam 73). Erhalt des Wohnhauses von 1750. – Für eine attraktive Anbindung an das südliche Hirzbrunnen und an die Langen Erlen an den neuen Fuss- und Veloweg auf dem Bahndamm anbinden ➔MP K. – Wenn möglich sind zwei Zugänge von Osten zu realisieren ➔MP D.

Risiken / Konflikte:

- Die Zugänge Maulbeerstrasse und Strassentunnel Maulbeerstrasse →MPF decken das gleiche Einzugsgebiet ab. Es soll daher nur einer der beiden realisiert werden. Allenfalls sind provisorische Massnahmen zu prüfen.
- Für den Zugang ist ein neues Büro für die Grenzorgane einzurichten.
- Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Massnahmen

BB04c

BB02a

BB06d

FV06f

Zuständigkeiten

Federführung:

– S&A-P

– S&A-P

– MOB

– S&A-P

Beteiligte Stellen:

– Grenzorgane,
BEV, Eigentümer,
MOB, GD / KCB

– Eigentümer,
S&A-D, MOB,
GD / KCB

– BEV, S&A-P,
Eigentümer

– MOB, BVB,
Anrainer

Realisierung

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Vororientierung

Zwischenergebnis

Zwischenergebnis

Priorität:

hoch

hoch

hoch

mittel

Realisierungshorizont:

mittelfristig

langfristig

mittelfristig

mittelfristig

Relevanz:

Perimeter

Perimeter

Perimeter

lokal

Instrument zur Umsetzung:

– Investitionspla-
nung
– Vereinbarung
– GMI

– Zonenplan
– Investitionspla-
nung
– Bebauungsplan
– Wettbewerb etc.

– Investitionspla-
nung
– GMI
– Vereinbarung

– Investitionspla-
nung
– GMI
– Vereinbarung
– Wettbewerb etc.

Vorgehen:

Nächster Schritt

– Klären der Entwicklungsmöglichkeiten Liegenschaft Im Surinam 73 (Betrieb, Städtebau) mit Eigentümer

Weitere Schritte

– Abstimmung mit Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse →MPF
– Schaffen der städtebaulichen und planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung

Finanzierung

Kosten:

BB04c: ca. CHF 900 000.– bis 2 100 000.– (Quelle: Fierz, Zugänglichkeitsstudie)
BB06d: ca. CHF 2 680 000.– bis 5 360 000.– (Quelle: Fierz, Zugänglichkeitsstudie)

Kostenteiler:

Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

Grundlagen

Planungsinstrumente:

– BS: Kantonaler Richtplan, BS: Zonenplan, BVD: TRP Velo, BS: Wohnanteilplan

Studien und Konzepte:

– Fierz: Zugänglichkeitsstudie, Wehrlin: Grundlagenpapier Städtebau

Beteiligungsverfahren:

– Akteursbeirat, Quartierveranstaltungen I, II und IV

F Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse

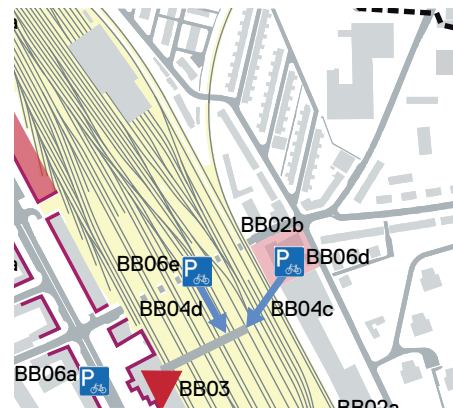
Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Mit dem Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse soll die Maulbeerstrasse direkt mit dem Bahnhof und allen Bahnsteigen verbunden werden. Insbesondere für das Hirzbrunnen, aber auch das Rosental-Areal soll hier ein attraktiver, direkter Bahnhofzugang entstehen. Durch Kombination mit einem neuen Veloparking soll auch für Velofahrer eine gute Umsteigemöglichkeit entstehen.

Mit neuen Zugängen sollen die Zentrumsfunktion des Bahnhofs sowie seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt und seine Trennwirkung verringert werden.

Kernelement ist eine direkte Verbindung von der Maulbeerstrasse zum nördlichen Personentunnel des Bahnhofs (BB04d) mit Abstellplätzen für Velos (BB06e). Zudem ist der neue Zugang Teil der Aufwertung des West-Ost-Korridors ➔MP G.

Kartenausschnitt Fokus 1



Massnahmen

BB04d	➔	Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse: Realisierung des Personentunnels vom Strassentunnel Maulbeerstrasse zum nördlichen Personentunnel des Bahnhofs.
BB06e	P	Veloabstellmöglichkeiten: Ausreichend Veloabstellplätze im Bereich des Zugangs schaffen und eine gute Anbindung an den Veloverkehrszubringer (FV04a, c ■■■) sicherstellen.

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Der Zugang schafft eine Verbindung des Bahnhofs mit dem nördlichen Hirzbrunnen und dem Rosental. Er ist v.a. im Hinblick auf die Entwicklung des Schoren-Areals sowie für die Entwicklung der Erlenmatt von Bedeutung.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Technische Machbarkeit ist zu prüfen.
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Die Attraktivität des Zugangs hängt stark von der Schaffung von genügend Veloabstellplätzen ab. Deren Schaffung erfordert jedoch die Anpassung des Strassenprofils und die Aufhebung von bestehenden Parkplätzen, um das Trottoir entsprechend zu verbreitern. – Wenn möglich sind zwei Zugänge von Osten zu realisieren ➔MP D.
Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> – Die Zugänge Maulbeerstrasse ➔MPE und Strassentunnel Maulbeerstrasse decken das gleiche Einzugsgebiet ab. Es soll daher nur einer der beiden realisiert werden. Allenfalls sind provisorische Massnahmen zu prüfen. – Für den Zugang ist ein neues Büro für die Grenzorgane einzurichten. – Für die Zufahrt von Osten müssen die Velofahrenden die Maulbeerstrasse queren. – Um einen attraktiven Ausgang zu schaffen, ist die Aufwertung des Strassentunnels Maulbeerstrasse ➔MP G notwendig. Die Flächenaufteilung zwischen den Verkehrsteilnehmern im Strassentunnel ist zu prüfen. – Eine Anbindung an den neuen Fuss- und Veloweg auf dem Bahndamm ➔MP K ist nur indirekt möglich. – Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Massnahmen	BB04d	BB06e
Zuständigkeiten		
Federführung:	– S&A-P	– S&A-P
Beteiligte Stellen:	– S&A-D, Grenzorgane, BEV, MOB, GD / KCB	– MOB, BEV, GD / KCB
Realisierung		
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis	Zwischenergebnis
Priorität:	hoch	hoch
Realisierungshorizont:	mittelfristig	mittelfristig
Relevanz:	Perimeter	Perimeter
Instrument zur Umsetzung:	– Investitionsplanung – Bebauungsplan – GMI – Vereinbarung	– Investitionsplanung – Bebauungsplan – GMI – Vereinbarung
Vorgehen:		
Nächster Schritt	– Abstimmung mit Zugang Strassentunnel Maulbeerstrasse ►MPE	
Weitere Schritte	– Schaffen der planungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung	
Finanzierung		
Kosten:	BB04d: ca. CHF 600 000.– bis 1 400 000.– (Quelle: Fierz, Zugänglichkeitsstudie)	
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.	
Grundlagen		
Planungsinstrumente: Studien und Konzepte:	– BS: Kantonaler Richtplan, BS: Zonenplan, TRP Velo – Fierz: Zugänglichkeitsstudie	

G Querungen Bahnareal

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Durch die gestalterische und bauliche Aufwertung der drei dominanten West-Ost-Querungen sollen diese für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver werden und eine einfache Querung des Bahnareals sicherstellen. Der Bahnhof soll so an Trennwirkung verlieren und das Quartier Hirzbrunnen besser mit den Quartieren Rosental und Wettstein verbunden werden.

Kernelement ist die Umgestaltung der Strassentunnels und Querungen, um mehr Platz und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen (FV03a, b, c). Dabei sind insbesondere Aspekte der Fahrbahngestaltung und der Beleuchtung zu verbessern. Die Querungen sind gut an die Nord-Süd-Richtung verlaufenden Transit- sowie Fuss- und Veloverkehrsachsen anzubinden.

Kartenausschnitt Fokus 3



Massnahmen

FV03a	↔	Strassentunnel: Strassentunnels Maulbeerstrasse zu einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung umbauen.
FV03b	↔	Strassentunnel: Im Strassentunnel Riehenstrasse bessere Platzverhältnisse für den Veloverkehr schaffen.
FV03c	↔	Strassentunnel: In der Querung Wettsteinallee-Bäumlihofstrasse bessere Platzverhältnisse schaffen, um die Achse für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv zu machen.

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Die verbesserten Querungsmöglichkeiten des Bahnareals für den Fuss- und Veloverkehr tragen erheblich zur besseren Verbindung der westlich und östlich des Bahnhofs gelegenen Stadtteile bei.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Ideen erarbeiten für die Verbesserung der Situation für Velofahrer in der Querung Riehenstrasse (FV03b). – Sanierung der Eisenbahnbrücken (Damm) Maulbeerstrasse
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – FV03a: Abhängig von Wahl und Lage neuer Zugänge → MPE / F. – FV03b: Abhängig von Realisierung und Lage des neuen Zugangs → MP D. – FV03c: Die Aufwertung ist vom Entscheid Projekt Strukturverbesserung Osttangente (STOT) abhängig → MPL. – Anbindung an die Nord-Süd verlaufenden Achsen sicherstellen → MPI / J / K.
Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> – Für die Verbesserung der Platzverhältnisse im Strassentunnel Maulbeerstrasse sind die Aufhebung von Parkplätzen und flankierende Massnahmen zu prüfen.

Massnahmen	FV03a	FV03b	FV03c
Zuständigkeiten			
Federführung:	– BEV	– MOB	– MOB
Beteiligte Stellen:	– S&A-P, S&A-D, MOB, IWB	– BEV, S&A-P, S&A-D	– BEV, S&A-P
Realisierung			
Koordinationsstand:	Festsetzung	Vororientierung	Vororientierung
Priorität:	hoch	hoch	mittel
Realisierungshorizont:	kurzfristig	langfristig	langfristig
Relevanz:	Perimeter	Stadt	Stadt
Instrument zur Umsetzung:	– GMI – Vereinbarung	– Investitionspla- nung – GMI	– Investitionspla- nung – GMI
Vorgehen:			
Nächster Schritt	– Koordination der vorgesehenen Bauwerkssanierung Bahnbrücken Maulbeerstrasse mit den Anliegen der Aufwertung (2013)		
Weitere Schritte	– Projekt FV03a zur Aufwertung der Querung Maulbeerstrasse – Koordination FV03c mit Projekt STOT		
Finanzierung			
Kosten:	Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.		
Kostenteiler:	Sanierung Bahnbrücken BEV, Fahrbahn BS, Beleuchtung IWB.		
Grundlagen			
Planungsinstrumente:	– BVD: TRP Velo		
Studien und Konzepte:	– Fierz: Zugänglichkeitsstudie		
Beteiligungsverfahren:	– Begleitgruppe, Quartierveranstaltungen I, II und III		

Massnahmen

Bahnhof

Rosentalstrasse

Nord-Süd-Korridor

Controlling

MASSNAHMENPAKET ROSENALSTRASSE

H Rosentalstrasse



H Rosentalstrasse

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets





Die Rosentalstrasse soll umgestaltet und aufgewertet werden, um sie zu einer attraktiven und direkten Fuss- und Veloverkehrsachse mit Aufenthaltsqualität vom Bahnhof zur Messe in die Innenstadt zu entwickeln. Teil dieser Aufwertung soll die bessere, publikumswirksame Nutzung des städtebaulichen und wirtschaftlichen Potentials der Rosentalstrasse sein. Dazu soll die Bebauung erneuert und die Nutzung, insbesondere der Erdgeschosse, optimiert werden.

Kernelement ist die Umgestaltung der Rosentalstrasse als Tor zur Stadt und Verbindung zur Messe analog der Vorgaben des Gestaltungskonzepts Innenstadt (RB03). Die Gestaltung des öffentlichen Raumes wird begleitet von städtebaulichen Klärungen und Akzentuierungen bei der Gebäudeerneuerung (RB04). Dies erfolgt im Dialog mit Grundeigentümern und Mietern, mit welchen auch das Verpflegungs- und Versorgungsangebot für Firmen und Schulen koordiniert und verbessert wird (RB05b, FV06c).





Kartenausschnitt Fokus 2



Massnahmen

RB03		Stadtachse Rosentalstrasse: Rosentalstrasse als attraktiven Auftakt zur Stadtachse, die den Bahnhof mit Messe und Innenstadt verbindet, für Fussgänger und Trams umgestalten und aufwerten.
RB04		Städtebauliche Kante / neue Bebauung: Rosentalstrasse mit einer klaren städtebaulichen Kante als städtischen Raum fassen (insbes. ehemalige Tankstellen), mit Renovationen, neuer Bebauung und städtebaulichen Akzenten aufwerten und die Nutzung verdichten (insbes. Ecksituationen).
RB05b		Dialog mit Eigentümern: Mit den Grundeigentümern / Mietern Dialog über Nutzungspotentiale im Erdgeschoss führen und bei Bedarf die Rahmenbedingungen sowie nahe liegende Verpflegungs- und Versorgungsangebote für Quartierbevölkerung etc. anpassen (inkl. Platznutzungen FV06c ).

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Die koordinierte Verbesserung von öffentlichem Raum, Nutzungsangeboten und Baukörpern führt dazu, dass die Rosentalstrasse als Tor zur Stadt Teil des internationalen Images ist und vermehrt als Fussgängerachse Bahnhof–Messe / Innenstadt genutzt wird.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Dialog mit Grundeigentümern und Mietern über Potentiale und Koordination der Erdgeschossnutzungen sowie über die bauliche Entwicklung führen. – Prüfen der städtebaulichen Massnahmen
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Der öffentliche Verkehr führt weiterhin mit Tram und Bus durch die Strasse, der MIV nur für Anwohner und Anlieferung kleiner Geschäfte. – RB03: Gestaltungskonzept und Entwicklungsrichtplan Innenstadt. – RB04: Bauliche Massnahmen an Gebäuden oder Ersatzbauten sind erst nach Ablauf der Lebensdauer realistisch. – RB05b: Synergien durch Koordination mit Aufwertung Bahnhofplatz  MP A und Angeboten im Bahnhofsgebäude  MP B sowie mit den Fuss- und Veloverkehrsachsen nördlich und südlich Rosentalstrasse  MP I / J. – Für eine attraktive Verbindung die Fuss- und Velowege an den neu gestalteten Bahnhofplatz (Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof) anbinden  MP A.

Risiken / Konflikte:

- Die Erneuerung der Bausubstanz ist mit Kosten verbunden, sodass vorzeitige Eingriffe nicht finanzierbar sind.
- Ohne bauliche Erneuerung besteht nur geringes Potential für neue Nutzungen.
- Um eine erfolgreiche Aufwertung zu schaffen, müssen die Teile Aussenraum, Bebauung und Nutzung gemeinsam bearbeitet werden.
- Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Massnahmen

RB03

RB04

RB05b

Zuständigkeiten

Federführung:

– S&A-P

– S&A-P

– S&A-P

Beteiligte Stellen:

- MOB, Anrainer, Polizei, Eigentümer

- S&A-D, BGI, Eigentümer, Mieter, GD / KCB

- Eigentümer, Anbieter, STS KB, BGI, IGK

Realisierung

Koordinationsstand:

Zwischenergebnis

Vororientierung

Festsetzung

Priorität:

hoch

mittel

hoch

Realisierungshorizont:

kurzfristig

langfristig

kurzfristig

Relevanz:

Stadt

Stadt

Perimeter

Instrument zur Umsetzung:

- Investitionsplanung
- GMI
- Wettbewerb etc.

- Zonenplan
- Bebauungsplan
- Wettbewerb etc.

– Vereinbarung

Vorgehen:

Nächster Schritt

– Gespräche mit Eigentümern, Mietern und Anbietern über die Aufwertung

Weitere Schritte

- Umgestaltung Rosentalstrasse im Rahmen des Gestaltungskonzepts Innenstadt
- Koordinationsplattform für Eigentümer und Nutzer

Finanzierung

Kosten:

Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.

Kostenteiler:

Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

Grundlagen

Planungsinstrumente:

- BS: Zonenplan, BS: Wohnanteilplan, BVD: Gestaltungskonzept Innenstadt, BVD: Entwicklungsrichtplan Innenstadt

Studien und Konzepte:

- Bayer Architekten: Testplanungsbericht Syngenta, ebp: Nutzungsstudie, Fierz: Zugänglichkeitsstudie

Beteiligungsverfahren:

- Akteursbeirat, Begleitgruppe, Quartierveranstaltungen I, II und IV

Massnahmen

Bahnhof

Rosentalstrasse

Nord-Süd-Korridor

Controlling

MASSNAHMENPAKETE NORD-SÜD-KORRIDOR

- I Fuss- und Veloverkehrsachse nördlich
Rosentalstrasse
- J Fuss- und Veloverkehrsachse südlich
Rosentalstrasse
- K Fuss- und Veloverkehrsachse Ost
- L Transitkorridor



I Fuss- und Veloverkehrsachse nördlich Rosentalstrasse

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Durch die Schliessung von Lücken im Fuss- und Velowegnetz soll die Wiese über das Erlenmatt- und das Rosental-Areal mit der Rosentalstrasse verbunden werden. Um die Attraktivität der Verbindung sowie die Aufenthaltsqualität zu steigern, sollen Fussgängerquerungen sicher gestaltet, Plätze aufgewertet und neuer Grünraum geschaffen werden. Für die lokale Nahversorgung soll ein attraktives Verpflegungs- und Versorgungsangebot angestrebt werden.

Kernelement ist die Öffnung der heute geschlossenen Verbindung durch das Rosental-Areal (FV01a). Die Fuss- und Veloverkehrsachse wird nach Norden in die Erlenmatt weitergeführt (FV02a). Zur Optimierung dieser Verbindungen tragen sichere Strassenquerungen (FV05a) und die Aufwertung der Kreuzungen mit Angeboten für Verpflegung und Nahversorgung (FV06b) bei. Mit einer neuen Grünfläche oder Platzsituation (FV12a) kann das Rosental-Areal in den städtischen Kontext und die übergeordnete Grünverbindung einbezogen werden.

Kartenausschnitt Fokus 3



Massnahmen

FV01a		Verbindungen: Durch die Öffnung der Verbindung Jägerstrasse/Sandgrubenstrasse wird das Fuss- und Velowegnetz vervollständigt. Die Verbindung Mattenstrasse/Schwarzwaldallee (FV01d) wird langfristig auch angestrebt, inkl. Fussgängerquerung zum Bahnhof (FV05f) . Zu berücksichtigen sind die Anlieferungen von Syngenta und Messe (FV10d) sowie die betrieblichen Bedürfnisse und Entwicklungsabsichten im Areal. Die Fortsetzung der Verbindung zur Wiese wird attraktiv gestaltet und gut signalisiert (u.a. Richtung Arealentwicklung Erlenmatt, FV02a) .
FV05a		Strassenquerungen: Sichere Querung der Schönaustrasse für Fussgänger sicherstellen.
FV06a, b		Platznutzungen: Attraktive und sichere Platznutzungen in Abstimmung mit den angrenzenden Nutzungen an den Kreuzungen Jägerstrasse / Erlenstrasse (FV06a) und Jägerstrasse / Maulbeerstrasse (FV06b) sowie Koordination und Verbesserung des Nahversorgungsangebotes für Anwohner, Schulen und Firmen
FV12a		Neue Grünflächen: Schaffen einer attraktiven, öffentlich nutzbaren Grünfläche oder Platzsituation auf dem Rosental-Areal.

Beurteilung

Wirkung:	– Durch die neue Verbindung wird die Erlenmatt attraktiv und sicher mit der Rosentalstrasse und dem Sandgruben-Areal verbunden. Ebenso entsteht eine Verbindung des Arbeitsplatzgebietes Rosental-Areal mit den neuen Parks der Erlenmatt und mit der Wiese.
Pendenzen:	– Kontakt zur Eigentümerschaft Rosental-Areal herstellen.
Abhängigkeiten / Annahmen:	– Koordination mit der Führung des Veloverkehrs an den Bahnhof MPC I. – Synergien durch Einbezug in die Aufwertung der Rosentalstrasse MPH I und Weiterführung der Verbindung nach Süden bis zum Rhein MP J I. – Anbindung an die Querungen des Bahnareals sicherstellen MP G I.

- Risiken / Konflikte:
- FV01d mit der Gestaltung Bahnhofplatz **→MPA** koordinieren.
 - Keine Öffnung der Verbindung für den motorisierten Verkehr.
 - Die Wegverbindung bedingt die Öffnung des Rosental-Areals
 - Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Massnahmen	FV01a	FV05a	FV06a, b	FV12a
Zuständigkeiten				
Federführung:	- S&A-P	- S&A-P	- S&A-P	- SF
Beteiligte Stellen:	- S&A-D, Eigentümer, Mieter, Anwohner, Uni, IGK, MOB, Polizei, STS KB, GD / KCB	- Polizei, MOB	- MOB, Anrainer, Eigentümer,	- Eigentümer, S&A-P, STS KB

Realisierung				
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis	Zwischenergebnis	Zwischenergebnis	Vororientierung
Priorität:	hoch	mittel	mittel	tief
Realisierungshorizont:	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Relevanz:	Stadt	lokal	lokal	lokal
Instrument zur Umsetzung:	- Kantonaler Richtplan - Zonenplan - Investitionsplanung - GMI - Vereinbarung	- GMI	- GMI - Vereinbarung	- Investitionsplanung - Bebauungsplan - Wettbewerb etc.

- Vorgehen:
- Nächster Schritt
 - Diskussion der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Öffnung der Verbindung mit dem Grundeigentümer und Mietern
 - Weitere Schritte
 - Projekterarbeitung
 - Diskussion der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Platznutzungen mit Grundeigentümern, Mietern und Anbietern

Finanzierung	
Kosten:	Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

Grundlagen	
Planungsinstrumente:	- BS: Kantonaler Richtplan, BS: Zonenplan
Studien und Konzepte:	- ebp: Nutzungsstudie, Uni Basel: Campusplan Rosental
Beteiligungsverfahren:	- Akteursbeirat, Begleitgruppe, Quartierveranstaltungen I, II und III

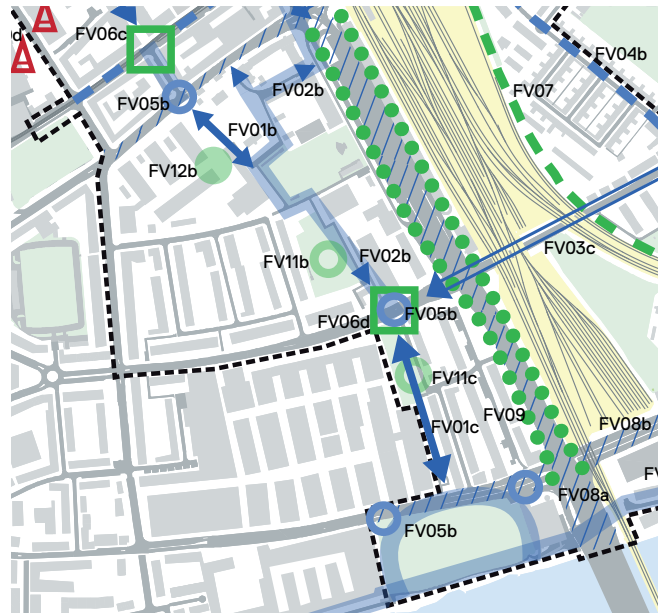
J Fuss- und Veloverkehrsachse südlich Rosentalstrasse

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Mit der Schliessung bestehender Lücken im Fusswegnetz soll die Fuss- und Veloverkehrsverbindung südlich der Rosentalstrasse durch das Sandgruben- und des Roche-Areal bis zum Rhein aufgewertet werden. Um die Attraktivität der Verbindung sowie die Aufenthaltsqualität zu steigern, sollen Fussgängerquerungen sicher gestaltet, Plätze aufgewertet und neuer Grünraum geschaffen werden. Für die Sicherstellung der lokalen Nahversorgung soll ein attraktives Verpflegungs- und Versorgungsangebot eingerichtet werden.

Kernelement ist die Schliessung von Lücken im Fusswegnetz durch das Sandgruben- (FV01b) und das Roche-Areal (FV01c). Die Fusswegachse wird nach Süden zum Rhein weitergeführt (FV02b). Zur Optimierung dieser Verbindungen tragen sichere Strassenquerungen (FV05b), neue (FV12b) und aufgewertete Grünflächen (FV11b, c) sowie attraktive Platznutzungen (FV06d) mit Angeboten für Verpflegung und Nahversorgung bei.

Kartenausschnitt Fokus 3



Massnahmen

FV01b, c	↔	Verbindungen: Durch das Schliessen von Lücken wird das Fusswegnetz im Sandgruben-Areal (FV01b) und Roche-Areal (FV01c) vervollständigt. Zu berücksichtigen sind die betrieblichen Bedürfnisse in den Arealen. Die Fortsetzung der Verbindung zum Rhein wird attraktiv gestaltet und gut signalisiert (FV02b →).
FV05b	○	Strassenquerungen: Sichere Querungen für Fussgänger über Riehenstrasse, Wettsteinallee und Grenzacherstrasse (Projekt Umgestaltung Grenzacherstrasse) schaffen.
FV06d	□	Platznutzungen: Attraktive und sichere Platznutzungen in Abstimmung mit den angrenzenden Nutzungen an Kreuzung Wettsteinallee sowie Koordination und Verbesserung des Nahversorgungsangebotes für Anwohner, Schulen und Firmen
FV11b, c / FV12b	○/●	Aufwertung / neue Grünfläche: Gestalterische und funktionale Aufwertung der Grünflächen im Sandgruben-Areal (FV11b) und an der Schwörstädterstrasse (FV11c) sowie Schaffung zusätzlicher Grünflächen auf dem Sandgruben-Areal (FV12b).

Beurteilung

Wirkung:	– Durch die neue Verbindung wird die Solitude attraktiv und sicher mit der Rosentalstrasse und der Erlenmatt verbunden. Ebenso entsteht eine Verbindung des Arbeitsplatzgebietes Roche mit dem Bahnhof und der Rosentalstrasse.
Pendenzen:	– Machbarkeit und Etappierbarkeit im Hinblick auf die betrieblichen Anforderungen der Grundeigentümer prüfen.
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit der Führung des Veloverkehrs an den Bahnhof →MP C. – Synergien durch Einbezug in die Aufwertung der Rosentalstrasse →MP H und Weiterführung der Verbindung nach Norden bis zur Wiese →MP I. – Anbindung an die Querungen des Bahnareals sicherstellen →MP G. – Keine Öffnung der Verbindung für den motorisierten Verkehr. – FV05b: Koordinieren mit Projekt Umgestaltung Grenzacherstrasse.

Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> – Die Wegverbindung bedingt die Nutzung des Schulareals und von Randbereichen des Roche-Areals. – Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.
----------------------	--

Massnahmen	FV01b, c	FV05b	FV06d	FV11b, c / FV12b
Zuständigkeiten				
Federführung:	– S&A-P	– MOB	– S&A-P	– SF
Beteiligte Stellen:	– Eigentümer, Mieter, Anwohner, Schulen, ED, IGK, S&A-H, MOB, Polizei, STS KB, SF, GD / KCB	– Polizei, S&A-P	– MOB, Anrainer, Eigentümer	– Schulen, ED, S&A-P, STS KB, Eigentümer

Realisierung				
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis	Zwischenergebnis	Zwischenergebnis	Vororientierung
Priorität:	hoch	mittel	mittel	tief
Realisierungshorizont:	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig	langfristig
Relevanz:	Stadt	lokal	lokal	lokal
Instrument zur Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonaler Richtplan – Zonenplan – Bebauungsplan – GMI – Vereinbarung 	– GMI	<ul style="list-style-type: none"> – GMI – Vereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> – Bebauungsplan – Wettbewerb etc.

Vorgehen:	
Nächster Schritt	– Diskussion der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Öffnung der Verbindung mit dem Grundeigentümer und Nutzern / Schulen
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Projekterarbeitung – Diskussion der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Platznutzungen mit Grundeigentümern, Mietern und Anbietern

Finanzierung	
Kosten:	Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

Grundlagen	
Planungsinstrumente:	– BS: Kantonaler Richtplan, BS: BP Nr. 193 «Roche-Areal»
Studien und Konzepte:	– Wettbewerbsbericht Sandgruben, Neubau Sandgrubenschulhaus

K Fuss- und Veloverkehrsachse Ost

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Mit der Realisierung eines Fuss- und Velowegs auf dem Bahndamm soll eine durchgehende, kreuzungsfreie, attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindung von den Langen Erlen und dem Schoren-Areal über die Ostportale des Bahnhofs bis in das südliche Hirzbrunnen und mit Weiterführung Richtung Bahnweg / Käferholz und Grenzacherstrasse / Rhein geschaffen werden. Durch Anschlüsse an die neuen Zugänge zum Bahnhof soll die Trennwirkung des Bahnhofs reduziert werden.

Kernelement ist der Fuss- und Veloweg (FV07) entlang des Bahnareals auf Höhe der Gleise oder im Bahndamm, der an die neuen Zugänge zum Bahnhof angeschlossen ist. Der Weg überquert die Strassenachsen **MP G** kreuzungsfrei. An der Kreuzung mit der Grenzacherstrasse entsteht eine sichere Querungsmöglichkeit in Richtung Rheinufer (FV05e).

Kartenausschnitte Fokus 3



Massnahmen

FV07		Bahnerlebnisweg: Realisierung eines Fuss- und Velowegs auf dem Bahndamm entlang des östlichen Rands des Bahnareals.
FV05c		Strassenquerungen: Sichere Querungsmöglichkeiten an der Grenzacherstrasse ermöglichen.

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Die zusätzliche, kreuzungsfreie Fuss- und Veloverkehrsachse am Ostrand des Bahnareals verbessert die Verbindung zwischen Langen Erlen, Bahnhof, Hirzbrunnen, Rhein und Käferholz und schafft bessere sowie attraktivere Zubringer zu den neuen Bahnhofszugängen.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Machbarkeit der Wegverbindung prüfen.
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Die Anbindung an die neuen Bahnhofszugänge des Hirzbrunnenquartiers MP D / E ist in die Projektierung einzubeziehen. – Für eine Verminderung der Trennwirkung des Bahnhofs den Fuss- und Veloweg an die West-Ost-Querungen anbinden MP G. – FV05c: Je nach Variantenentscheid STOT kann sich die Verkehrssituation Grenzacherstrasse ändern. – Bei der Realisierung des Bahnerlebniswegs sollen Massnahmen im Sinne des Biotopverbunds realisiert werden.

Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> - Das Bahnareal ist, auch wenn es zurzeit nicht genutzt wird, Vorhaltefläche für den Bahnbetrieb. Massnahmen sind so auszugestalten, dass ein Wiedereinbezug in den Bahnbetrieb möglich ist. - Im Abschnitt Lange Erlen ist eine Führung im Damm zu prüfen, damit die Störungswirkungen auf den Tierpark minimiert sind. - Die Wegführung und die Bauweise müssen die Ansprüche des Naturschutzes berücksichtigen. Eingriffe in die Bahnböschung oder das Gleisareal sind ersatzpflichtig. - Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen. 	
----------------------	---	--

Massnahmen	FV07	FV05c
Zuständigkeiten		
Federführung:	- S&A-P	- MOB
Beteiligte Stellen:	- S&A-D, BEV, GD / KCB, MOB, SF, Anrainer	- S&A-P, BVB, Polizei

Realisierung		
Koordinationsstand:	Vororientierung	Zwischenergebnis
Priorität:	mittel	mittel
Realisierungshorizont:	mittelfristig	kurzfristig
Relevanz:	Stadt	Perimeter
Instrument zur Umsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan - Investitionsplanung - GMI - Vereinbarung - Wettbewerb etc. 	- GMI

Vorgehen:	
Nächster Schritt	- Abklären der Möglichkeiten und Bedürfnisse mit BEV und Anrainern
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeit und Etappierung Wegverbindung prüfen - Verbesserung der Querung Grenzacherstrasse prüfen

Finanzierung	
Kosten:	Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

Grundlagen	
Planungsinstrumente:	- BS : Kantonaler Richtplan, Naturinventar, Staatsvertrag
Studien und Konzepte:	- Wehrlin: Grundlagenpapier Städtebau
Beteiligungsverfahren:	- Akteursbeirat, Begleitgruppe, Quartierveranstaltung IV

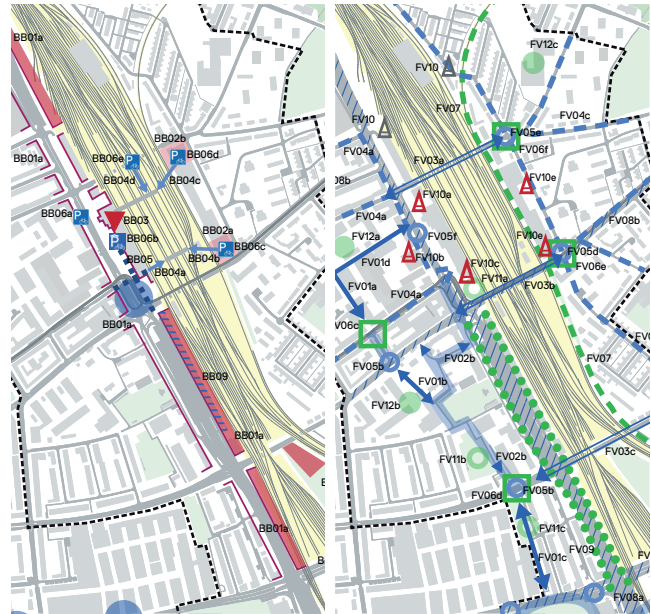
L Transitkorridor

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Die Neugestaltung der Osttangente resp. der Bau des Trams zur Roche soll als Anstoss für die Optimierung der Verkehrsströme und die Gestaltung der Schwarzwaldallee als urbaner Strassenraum genutzt werden. Der Strassenraum soll neu auch auf der Bahnseite mit Bebauung gefasst werden, was neue Nutzungspotentiale eröffnet. Die Entflechtung der Verkehre soll die Konzentration des Durchgangsverkehrs auf wenige Achsen ermöglichen. So sollen Verbesserungen für die Quartiere sowie den Fuss- und Veloverkehr möglich sein. Die Transitachse soll als Schaufenster zur Stadt genutzt werden können.

Kernelement ist die Neuorganisation und Neugestaltung der Schwarzwaldallee (FV09), flankierend definiert neue bauliche Nutzung den Strassenraum (BB01). Die Optimierung der Verkehrsflüsse entlastet die Quartiere (BB08). An der Transitachse wird ein «Schaufenster» gestaltet, welches die Stadt den Reisenden präsentiert (BB11).

Kartenausschnitte Fokus 1 und 3



Massnahmen

FV09	●●●●	Urbaner Strassenraum: Schwarzwaldallee im Rahmen der Projekte Strukturverbesserung Osttangente (STOT) / Tram zur Roche zur städtischen Strasse umgestalten.
BB01a, b	■	Städtebauliche Aufwertung: Bahnhof mit neuer Bebauung und städtebaulichen Akzenten in den Kontext der Stadt eingliedern und die Nutzung im Umfeld verdichten. Die Schwarzwaldallee mit städtebaulichen Kanten als städtischen Raum fassen.
FV08a, b	////	Konzentration Durchgangsverkehr: Durchführende Verkehrsströme auf die Schwarzwaldallee (FV08a) und wenige querende Achsen (FV08b) konzentrieren, um Schleich- und Suchverkehr bzw. Umweg- / Ausweichverkehr zu vermeiden.
BB11	*	Ausblicke auf die Stadt: Ausblicke auf die Stadt von den Transitverkehrsachsen aufwerten und bespielen (*nicht im Plan dargestellt).

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> – Es können ein städtischer, attraktiver Strassenraum und neue Nutzungspotentiale geschaffen werden. Die Ansiedlung internationaler Firmen und die Präsentation der Stadt an der Transitachse schärfen die Identität des Bahnhofs und des Umfelds. Die Quartiere können vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> – Variantenentscheid Ausbau Osttangente
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Die durchgängige bauliche Verdichtung zwischen Bahnanlagen und Autobahn ist nur mit Tieferlegung der Autobahn sinnvoll, bei einer oberirdischen Strassenführung wäre die Setzung punktueller baulicher Akzente weiterzuverfolgen. – Strassenraumgestaltung in Koordination mit Aufwertung der Querachsen →MPG. – Koordination mit dem Raumbedarf Güterverkehrskorridor Bahn. – Tram zur Roche resp. S-Bahn-Station Solitude berücksichtigen. – Die Verkehrsbelastung durch den Stadtverkehr wird auch künftig hoch bleiben. – Koordination mit den Fuss- und Veloverkehrsachsen West →MPI / J, der Bahnhofplatzgestaltung →MPA sowie dem neuen Bahnhofzugang →MPD. – Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Risiken / Konflikte:

- Ohne die Tieflage der Autobahn sind die Aufwertung des Aussenraums und die bauliche Nutzung zwischen Strasse und Bahn stark erschwert.
- Auch mit einer Tieflage der Autobahn bleibt die Schwarzwaldallee ein verkehrsbelasteter urbaner Strassenraum. Die Komplexität setzt Grenzen für die Optimierung des Verkehrs.
- BB01a steht langfristig nicht zur Verfügung (Installationsplatz Bahnausbauten).
- BB01b ist Vorhaltefläche des BEV für Depot. Es ist Realersatz für wegfallende Gärten zu schaffen und Auswirkungen auf den Biotopverbund sind zu prüfen.
- Die Koordinationspflicht von Störfallvorsorge und Raumplanung ist zu berücksichtigen.

Massnahmen

FV09 BB01a-d FV08a, b BB11

Zuständigkeiten

Federführung:	- S&A-P	- S&A-P	- MOB	- SM
Beteiligte Stellen:	- MOB, Astra, Anrainer	- S&A-D, BEV, MOB, S&A-H, GSZ, Eigentümer, Anrainer, GD/KCB	- S&A-P, BVB, Polizei, GD / KCB	- BEV, S&A-P, S&A-D, SF, Astra, MOB

Realisierung

Koordinationsstand:	Festsetzung	Vororientierung	Zwischenergebnis	Zwischenergebnis
Priorität:	hoch	hoch	mittel	tief
Realisierungshorizont:	langfristig	langfristig	mittelfristig	mittelfristig
Relevanz:	Stadt	Stadt	Perimeter	Stadt
Instrument zur Umsetzung:	- Kantonaler Richtplan - Zonenplan - GMI - Wettbewerb etc.	- Zonenplan - Bebauungsplan - Vereinbarung - Wettbewerb etc.	- Kantonaler Richtplan - Investitionsplanung	- Vereinbarung - Wettbewerb etc.

Vorgehen:

- Nächster Schritt
 - Einbringen der Anliegen des Entwicklungskonzepts in die Entscheidungsfindung Projekt Strukturverbesserung Osttangente (STOT)
- Weitere Schritte
 - Klären der Möglichkeiten für BB11
 - Abstimmen der weiteren Massnahmen mit dem Projekt STOT

Finanzierung

Kosten:	Die Kosten für die Massnahmen sind noch zu erheben.
Kostenteiler:	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

Grundlagen

Planungsinstrumente:	- BS: Kantonaler Richtplan, BS: BP Nr. 64 «Schwarzwaldallee»
Studien und Konzepte:	- STOT, Ratschlag Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof
Beteiligungsverfahren:	- Begleitgruppe, Quartierveranstaltungen III und IV

Massnahmen

Bahnhof

Rosentalstrasse

Nord-Süd-Korridor

Controlling

MASSNAHMENPAKETE PROZESS UND CONTROLLING

M Gebietsmanagement
N Vollzug und Controlling



M Gebietsmanagement

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Das Gebietsmanagement soll Umsetzung und Fortschreibung des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof sicherstellen. Ziel ist die koordinierte Entwicklung des Gebiets um den Badischen Bahnhof. Dazu sollen verschiedene Gremien aus einer Gesamtsicht koordinieren und übergreifende Anliegen in die einzelnen Teilprojekte einbringen.

Träger der Umsetzung ist die Koordinationsstelle Badischer Bahnhof (GM01). Sie begleitet laufend Projekte und bringt die Anliegen aus dem Entwicklungskonzept ein. Die verwaltungsinterne operative und strategische Gesamtkoordination liegt bei der Projektorganisation (GM02). Als verwaltungsexterne Plattform wird zum einen ein Akteursbeirat mit Vertretern von Eigentümern und Betrieben im Perimeter eingesetzt. Zum anderen setzt die Begleitgruppe, bestehend aus Quartierbewohnern, die operative Projektbegleitung fort (GM03). Periodisch finden öffentliche Quartierveranstaltungen statt (GM04). Hier können sich Bevölkerung, Firmen und Verwaltung über aktuelle Entwicklungen austauschen und Fragestellungen diskutieren. Diese Anlässe dienen als Plattform zur Netzwerkbildung im Perimeter und mit der Stadt.

Massnahmen

GM01	Koordinationsstelle Badischer Bahnhof als verwaltungsinterne und -externe Anlaufstelle, welche die Umsetzung des Entwicklungskonzepts begleitet und steuert. Die Koordinationsstelle ist im Planungsamt angesiedelt und bringt die Anliegen des Entwicklungskonzepts in den verschiedenen Projekten ein (→MP N Aktionsplanung VC01). Sie erstattet verschiedenen Gremien regelmässig Bericht (→MP N Berichterstattung VC02) und sorgt für die Fortschreibung des Entwicklungskonzepts (→MP N VC03). Sie ist für die Kommunikation in der Verwaltung und nach aussen sowie für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Dazu erarbeitet sie ein Kommunikationskonzept. Zudem begleitet sie Mitwirkungsverfahren und führt diese teilweise auch selbst durch. Die Koordinationsstelle ist eine Daueraufgabe.
GM02	Projektorganisation Badischer Bahnhof als verwaltungsinternes und -externes Koordinationsgremium, welches die Umsetzung des Entwicklungskonzepts begleitet, Informationen austauscht und auf Antrag der Koordinationsstelle (GM01) über den Start neuer Massnahmen entscheidet. Die Projektorganisation ist zuständig für die strategische Ausrichtung der Arbeiten.
GM03	Akteursbeirat und Begleitgruppe als Gremien aus Vertretern von Quartierbewohnern, ansässigen Firmen, Ankermietern, Grundeigentümern und weiteren Interessengruppen und Schlüsselakteuren, welche konzeptrelevante Anliegen aus dem Quartier einbringen und zu den Projekten und Vorschlägen der Koordinationsstelle (GM01) und der Projektorganisation (GM02) Stellung nehmen können. Der Akteursbeirat tagt in der Regel periodisch ca. 1 Mal pro Jahr, die Begleitgruppe halbjährlich.
GM04	Öffentliche Quartierveranstaltungen für alle Interessengruppen, an welchen über den aktuellen Stand der Umsetzung sowie laufende Massnahmen informiert und jeweils über ein Schwerpunktthema diskutiert wird. Die Veranstaltung findet jährlich statt.

Beurteilung	
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> - Mit einer dauernden Koordinationsstelle und regelmässigen, projektbezogenen Veranstaltungen wird sichergestellt, dass die Inhalte des Entwicklungskonzepts im Rahmen einzelner Projekte einfließen und zugleich die Information der Öffentlichkeit gewährleistet ist. Im Wesentlichen wird die Organisation, welche das Entwicklungskonzept erarbeitete, weitergeführt. Die Organisationsstruktur erlaubt es, in die einzelnen Projekte die Anliegen aus der Gesamtsicht des Entwicklungskonzepts einzubringen.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none"> - Festlegung Pflichtenheft und Umfang der Koordinationsstelle (GM01) - Aktualisieren der Pflichtenhefte für die verschiedenen Gremien
Abhängigkeiten / Annahmen:	<ul style="list-style-type: none"> - Nach Bedarf können zusätzliche Veranstaltungen der Gremien einberufen werden. - Für die einzelnen Teilprojekte erfolgen die Kommunikation und die Partizipation im Rahmen der ordentlichen, gesetzlich vorgegebenen Verfahren. Dabei sollen möglichst auch der Stellenwert im und der Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept thematisiert werden. - Die betroffenen Interessengruppen werden bei der Umsetzung miteinbezogen.
Risiken / Konflikte:	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu beachten, dass keine Doppelspurigkeiten zu bestehenden Institutionen (z.B. Stadtteilsekretariat Kleinbasel) oder Verfahren (z.B. ordentliche Mitwirkungen) entstehen. Mit der Verknüpfung von Institutionen, Projekten und Verfahren sollen Synergieeffekte genutzt werden.
Realisierung	
Vorgehen:	
Nächster Schritt	<ul style="list-style-type: none"> - Operationalisierung der Koordinationsstelle (2013)
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenstellen der verschiedenen Gremien (2013) - Organisation der ersten Veranstaltungen (2014)
Finanzierung	
Kosten:	GM01: ca. 30-40 Stellenprozente
Kostenteiler:	Koordinationsstelle: S&A-P

N Vollzug und Controlling

Ziele und Beschrieb des Massnahmenpakets

Das Controlling soll prüfen und sicherstellen, dass die angestrebte und die laufende Entwicklung übereinstimmen. Ziel ist die koordinierte Entwicklung des Gebiets um den Badischen Bahnhof und die Unterstützung des Gebietsmanagements.

Das Aktionsprogramm (VC01) zeigt auf, welche Schritte in welcher Reihenfolge für das Gesamtkonzept und die einzelnen Massnahmen erforderlich sind. Es benennt Abhängigkeiten und notwendige Entscheide. Die Berichterstattung (VC02) zeigt anhand von Indikatoren auf, wie sich das Gesamtareal entwickelt und wie die einzelnen Projekte den Anforderungen des Konzepts entsprechen. Mit der Fortschreibung des Entwicklungskonzepts wird dies periodisch den zwischenzeitlichen Entwicklungen und dem aktuellen Stand der Projekte angepasst.

Massnahmen

VC 01	<p>Ein Aktionsprogramm wird als Steuerungsinstrument für die Umsetzung des Entwicklungskonzepts implementiert. Das Aktionsprogramm zeigt für das Gesamtkonzept und die einzelnen Massnahmen auf,</p> <ul style="list-style-type: none">– welche Schritte als Nächstes anstehen,– in welcher Priorität und mit welchen Folgen dies geschehen soll,– wer dafür zuständig ist und– welche Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen und Entscheiden bestehen. <p>Das Aktionsprogramm ist Daueraufgabe der Koordinationsstelle (→MP M GM01).</p>
VC 02	<p>Die Berichterstattung zeigt auf, welche der Ziele und Massnahmen des Entwicklungskonzepts wie umgesetzt werden. Die Berichterstattung gibt einen Überblick über die Tätigkeiten im Perimeter während der Berichtsperiode und beobachtet die Raumentwicklung anhand folgender Fragestellungen zur Zielerreichung:</p> <ul style="list-style-type: none">– Werden die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen optimiert?– Wird die intermodale Verkehrsdrehscheibe entwickelt?– Wird ein attraktives Mobilitätsangebot gefördert?– Werden die wirtschaftlichen Impulsgeber genutzt?– Wird das städtebauliche Potential genutzt?– Wird die Trennwirkung vermindert?– Wird die Aufenthaltsqualität verbessert? <p>Die Berichterstattung ist eine ein- bis zweijährlich zu erfüllende Aufgabe der Koordinationsstelle (→MP M GM01).</p>
VC 03	<p>Mit der Fortschreibung des Entwicklungskonzepts werden aktuelle Entwicklungen und der Stand laufender Projekte aufgenommen und integriert. Fortgeschrieben werden in erster Linie die Fokusse und die Massnahmenpakete. Darauf basierend wird überprüft, ob die Einschätzung der Ausgangslage und das angestrebte Zukunftsbild angepasst werden müssen. Das Entwicklungskonzept soll alle 2 Jahre durch die Koordinationsstelle fortgeschrieben werden. Die Fortschreibungen werden vom Regierungsrat beschlossen und weiteren Projektbeteiligten sowie der Öffentlichkeit kommuniziert.</p>

Beurteilung

Wirkung:	<ul style="list-style-type: none">– Mit den mehrstufigen Vollzugs- und Controllinginstrumenten kann die Erreichung der im Entwicklungskonzept definierten Ziele und Wirkungen begleitet, beobachtet und beurteilt werden. Die Fortschreibung stellt die Aktualität und die Flexibilität des Konzepts sicher.
Pendenzen:	<ul style="list-style-type: none">– Instrumente des Controllings entwickeln.

Realisierung

Vorgehen:

- | | |
|------------------|---|
| Nächster Schritt | – Aktionsprogramm implementieren. |
| Weitere Schritte | – Indikatoren für die Berichterstattung definieren. |

Finanzierung

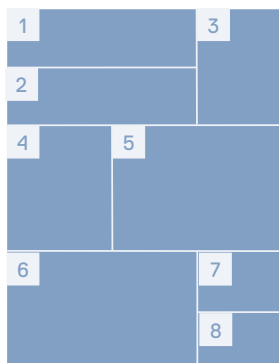
Kosten:

Die Kosten für die Massnahme sind noch zu erheben.

Kostenteiler:

Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahme ist noch zwischen den Beteiligten auszuhandeln.

BILDER RECHTS



- 1 Bahnviadukt
- 2 Bahnhofplatz
- 3 Brückenlandschaft Wiese
- 4 Schönaustrasse
- 5 Strassentunnel Riehenerstrasse
- 6 Rosentalstrasse
- 7 Perron Badischer Bahnhof
- 8 Erlenmatt

© 2014

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Herausgeber

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

im Auftrag des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt

Staatskanzlei

Marktplatz 9

CH-4001 Basel

Koordination und Bezug

Planungsamt Basel-Stadt

Rittergasse 4

CH-4001 Basel

Telefon +41 (0)61 267 92 25

Bearbeitung Entwicklungskonzept, Gestaltung und Redaktion

ecoptima ag, Bern, mit Atelier Wehrlin, Wünnewil

ecoptima

RAUM · VERKEHR · UMWELT · RECHT

Gestaltungskonzept

Porto Libro, Basel

Druck

Werner Druck & Medien AG, Basel

Schutzgebühr CHF 10.–

Basel, im Februar 2014

www.bs.ch

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





Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 94 36
www.bvd.bs.ch