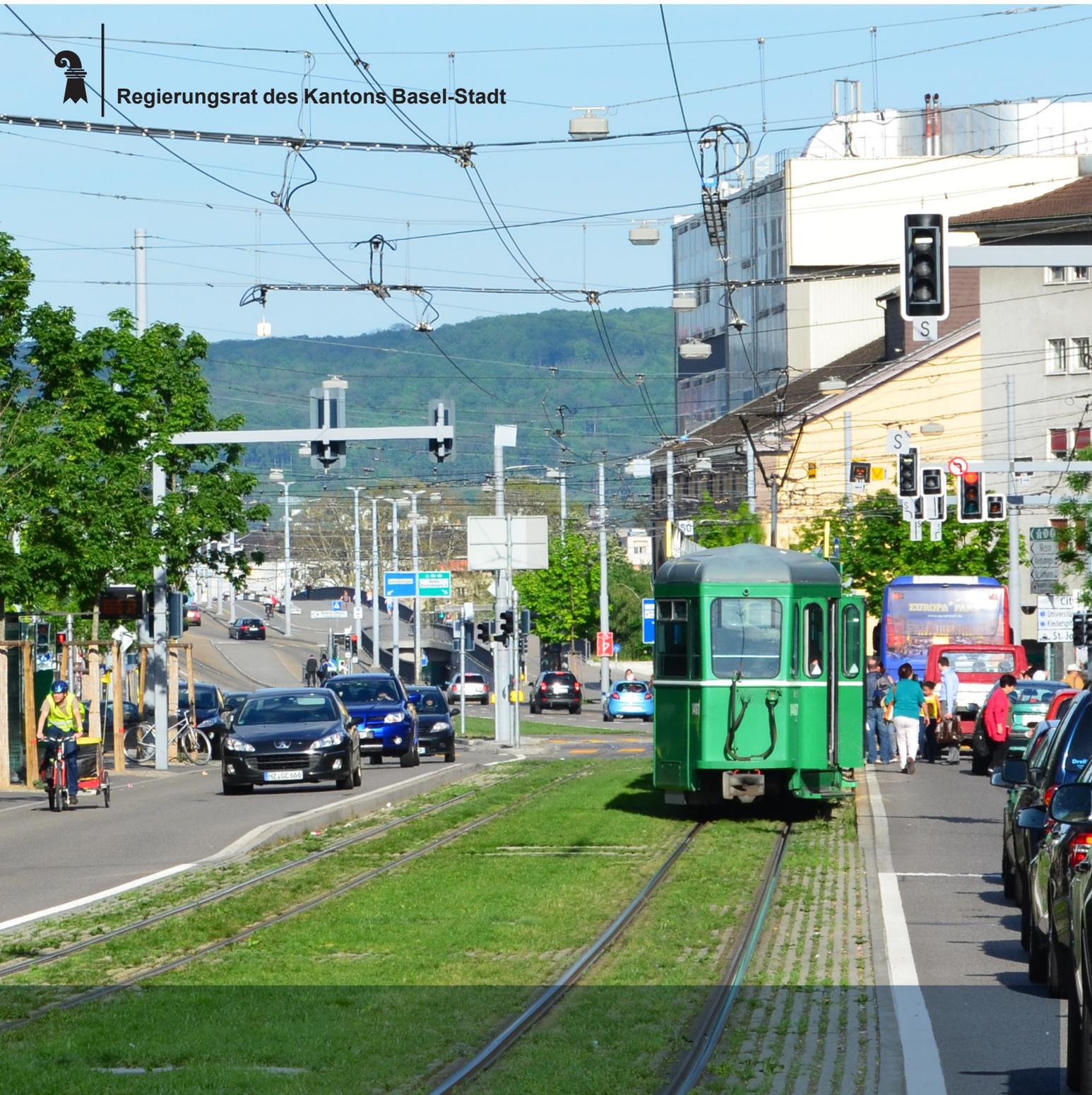




Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



KANTONALER RICHTPLAN

Anpassung Mobilität
Oktober 2019

Kantonaler Richtplan Anpassung Mobilität INHALT

ANPASSUNGEN

ST	Strategie	1
A	Agglomeration	3
M	Mobilität	9
VE	Ver- und Entsorgung	54

Gesamtrevision

Vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.

Vom Bundesrat am 5. März 2010 genehmigt.

Anpassung 2012

Vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen.

Vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.

Anpassung Siedlungsentwicklung

Vom Regierungsrat am 18. September 2018 erlassen.

Vom UVEK am 16. September 2019 genehmigt.

Anpassung Mobilität

Vom Regierungsrat am 22. Oktober 2019 erlassen.

Vom [Bund] am [Datum] genehmigt.

www.richtplan.bs.ch/aktuell



Querschnittsthemen

ST1 REGIONALE SICHTWEISE EINNEHMEN

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

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

Strategischer Entscheid

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

Mobilität

ST11 STADTGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN UND ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN

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

Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, klima- und umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen zu erreichen. Vordringlich ist es zudem, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Personenverkehr zu erhöhen, damit der knappe Verkehrsraum optimal ausgenutzt, die Belastungen der Wohnquartiere gering gehalten, die Umwelt geschont und negative Auswirkungen auf das Klima reduziert werden. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.

Im Bereich Güterverkehr geniessen Schiff und Schiene Priorität. Die u.a. durch die Eröffnung der NEAT sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden international, national und regional abgestimmt gelöst. Beim städtischen Güterverkehr, der einen Anteil von ca. 25% am Motorfahrzeugverkehr in Basel hat, strebt der Kanton eine Fahrtenreduktion und eine Feinverteilung durch emissionsarme Fahrzeuge an.

Strategischer Entscheid

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

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

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

Die Infrastrukturen des Güterverkehrs werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) in Basel Nord ausgebaut. Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsverbänden eine konsequentere Bündelung von Lieferungen und den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen.

A1 Agglomerationsprogramm

Ausgangslage

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

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Voraussetzungen, so beteiligt sich der Bund an der Finanzierung mit maximal 50% der Kosten. Die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten erfolgt über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Der Fonds ist zeitlich unbefristet und auf Verfassungsstufe verankert. Somit sind Beiträge an Agglomerationsprogramme langfristig gesichert.

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

Die Massnahmen der 1. Generation (Periode 2011 – 2014) sowie der 2. Generation (Periode 2015 – 2018) befinden sich in der Umsetzung. Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.

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

Zielsetzungen

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

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

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

Strategie/ST

1, 2, 4, 6, 9, 11

Leitsätze

1, 40, 42, 43, 45, 48

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Richtplanrelevante Massnahmen der 1. Generation des Agglomerationsprogramms

Aggl.-Nr.	Massnahme	Objektblatt / Massnahme-Nr.
1. Gen.	ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Ö47)	M1.2 m)
1. Gen.	Veloparking Badischer Bahnhof (LV1)	M3.2 x1)
1. Gen.	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF (Zollibrücke) (LV2)	M3.2 g)

Richtplanrelevante Massnahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms

Aggl.-Nr.	Massnahme	Objektblatt / Massnahme-Nr.
2. Gen.		
M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Basel SBB – Gundeldinger Quartier (M1a)	M2.2 c)
M2	Basel-Dreispez: Knotenanpassungen (M2.1-M2.3)	M2.2 b)

Hinweis: weitere Massnahmen aus der 2. Generation sind in die 3. Generation des Agglomerationsprogramms (siehe Tabelle unten) übernommen worden. Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs sind neu in LV-Korridorpaketen in der 3. Generation enthalten und werden hier nicht einzeln aufgelistet.

Richtplanrelevante Massnahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms:

Aggl.-Nr.	Massnahme	Objektblatt / Massnahme-Nr.	Agglo-Nr. in 2. Gen.
3. Gen.			
A-Horizont			
LVA1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1 / M3.2	
Ö3	Tram Claragraben	M1.2 c)	Ö23
Ö15	Verkehrs-/Gestaltungsprojekt Burgfelderstr-Missionsstr-Spalenvorstadt	M2.2 f)	
M7	Heuwaage-Binningerstrasse	M2.2 d)	
M8	Freiburgerstrasse	M2.2 e)	
B-Horizont			
LVB1	LV-Korridorpaket Kern	M3.1 / M3.2	
Ö1	Tram Klybeck	M1.2 a)	
Ö2	Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	M1.2 b)	Ö26
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	M1.1 s)	
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann	M1.2 n)	
Ö26	Linien-Fernbus-Terminal	M1.3	
M19	Aeschenplatz	M2.2 g)	
C-Horizont			
LVC1	LV-Korridorpaket Kern.....	M3.1 / M3.2	
Ö23	Tram 30	M1.2 e)/f)	
Ö29	Tram Hafen – Huningue Sud (mit Rheinbrücke)	M1.2 g)	Ö22
Ö30	Tram Dreispitz – St. Jakob	M1.2 j)	Ö35
Ö32	Tram Dreispitz	M1.2 k)	Ö17
Ö33	Tram St. Johann - Huningue	M1.2 h)	
Ö35	Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)	M1.2 e)	Ö27
Ö36	Tram Allschwil-Letten	M1.2 l)	
Ö37	Tram Hafen	M1.2 g)	
Ö38	Tram Schützenmattstrasse	gestrichen	
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	M2.2 j)	
M22	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	M2.2 h)	M3

Übergeordnete Massnahmen

Aggl.-Nr. 3. Gen.	Massnahme	Objektblatt Massnahme-Nr.	/	Agglo-Nr. in 2. Gen.
A-Horizont				
Ü1	Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	M1.1 b)		Ü1
Ü2	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)	M1.1 a)		Ü4
Ü6	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	M1.1 d)		Ü7
Ü7	Neubaustrecke EuroAirport	M1.1 m)		Ü5
Ü8	Elektrifizierung Basel Bad Bhf – Erzingen (Baden)	M1.1 j)		Ö1
Ü10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	M1.1 o)		Ö5
Ü19	Sanierung Osttangente	M2.1 b)		Ü10
Ü20	Trimodaler Terminal (Basel-Nord)	M6.1		G2
B-Horizont				
Ü22	Neubaustrecke Basel SBB – St. Johann / Bad Bf. (Herzstück Basel)	M1.1 h)		Ö2
Ü23	Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bf. (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)	M1.1 k)		Ö3
Ü24	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport	M1.1 n)		Ü5
Ü25	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)	M1.1 c)		Ü3
Ü28	Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg	M1.1 l)		Ö3
Ü29	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	M1.1 r)		Ö4
Ü30	S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Zollweg	M1.1 s)		Ö6
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	M2.1 a)		Ü10
C-Horizont				
Ü35	S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf	M1.1 t)		
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	M2.1 c)		M1a

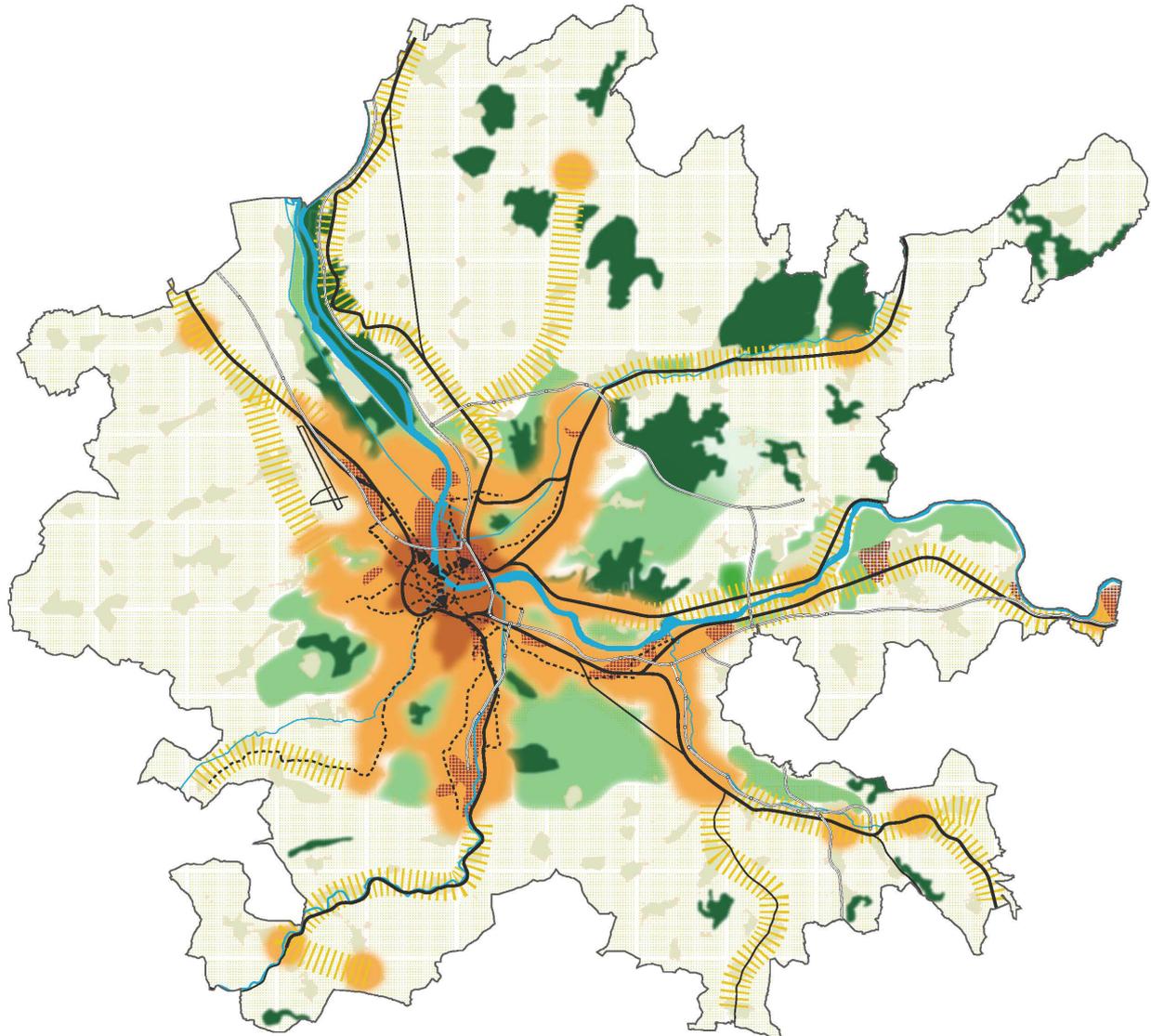
Durch Eigenmittel finanzierte Projekte

Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	M1.2 d)		Ö24
-----	-----------------------------------	---------	--	-----

Massnahmen Landschaft und Siedlung

L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung Wiese	NL3.2 L01		
L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt	NL1.1		
S2.1	Hafen-und Stadtentwicklung	S2.2 e) und f)		
S2.2	Industrie Klybeck	S2.2 d)		
S2.6	Campus Novartis	S2.1 a)		
S3.1	Felix-Platter-Spital	S2.3 b)		
S3.2	VoltaNord	S2.2 c)		
S3.3	Stadtabschluss Nordwest	S2.3 a)		
S3.4	Unicampus Schällemätteli	S4.1 a)		
S3.5	Universitätsspital Basel	S4.3 a)		
S4.1	Dreispitz	S2.2 a)		
S4.2	Bernoulli / Walkeweg	S2.2 b)		
S4.3	Wolf-Nord	S2.1 g)		
S4.4	Umfeld Bahnhof SBB	S2.5 a1)		
S8.1	Erlenmatt	(umgesetzt)		
S8.2	Messe Basel	S2.1 c)		
S8.3	Areal Roche	S2.1 b)		
S8.4	Areal Rosental	S2.1 f)		
S8.5	Areal Schoren	(umgesetzt)		

Zukunftsbild 2030



Perimeter Agglomerationsprogramm

Landschaft

- Landschaftsräume
- Grün- und Freiräume im engeren Einzugsgebiet der Agglomeration
- Naturschutzgebiete

Siedlung

- Kernstadt
- Regionalzentrum (im äusseren Korridor)
- Innere Korridore
- Schwerpunktgebiete Siedlung
- Äussere Korridore
- Ländlicher Raum

Verkehr

- Vorgesehene Bahnverbindung
- Bahnliesen
- Tramlinie
- Autobahn

40–51 **Leitsätze Mobilität**

Viaduktstrasse (Elsässertor)



S-Bahn-Haltstelle Dreispitz

Übergeordnete Aspekte**Fördern der stadtgerechten Mobilität und Sicherstellung der Erreichbarkeit**

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

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

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

Öffentlicher Verkehr**Vorrang für den öffentlichen Verkehr**

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



Carsharing-Angebot



EuroAirport (EAP), Basel/Mulhouse/Freiburg

Motorisierter Individualverkehr Kapazitäten sicherstellen und negative Auswirkungen reduzieren

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

Luftverkehr

EuroAirport unter Berücksichtigung der Umweltaspekte bedarfsgerecht weiterentwickeln

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

Schifffahrt

Standorte durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit nachhaltig optimieren und entwickeln

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

Güterverkehr

Güterverkehr nachhaltig steuern

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

M1 Öffentlicher Verkehr

M1.1 Eisenbahn

Ausgangslage

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

Der Bund ist seit 2016 für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastrukturen (FABI) zuständig. In 2013 wurde der Ausbauschnitt 2025 und Mitte 2019 der Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur durch das eidgenössische Parlament genehmigt. Mit den Ausbauschnitten können Engpässe im Eisenbahnsystem behoben und Kapazitäten erweitert werden. Die Kantone haben sich zur Angebotsplanung im regionalen Personenverkehr zu Planungsregionen zusammengeschlossen. Der Kanton Basel-Stadt gehört zur Planungsregion Nordwestschweiz. Diese hat Ende 2014 ihr gemeinsames, trinational abgestimmtes Angebotskonzept 2030 beim Bund eingereicht.

Die S-Bahn mit einem Liniennetz gemäss Angebotskonzept 2030, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, soll das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel bilden. Zumeist verkehrt sie auf Strecken, die auch dem Personenfern- und dem Güterverkehr dienen. Angesichts der kontinuierlich steigenden Nachfrage sind Angebotsverbesserungen notwendig.

Beim Güterverkehr ist von einer Zunahme im überregionalen Nord-Süd-Verkehr sowohl auf der Schiene als auch über den Umschlag vom Schiff auszugehen. Bestehende Verkehrsinfrastrukturanlagen, insbesondere auch des Güterverkehrs, beanspruchen grosse Flächen im Kanton. Die Anforderungen an diese Anlagen haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Bestehende Anlagen werden weniger genutzt, neue sind geplant. Aufgrund der Siedlungsentwicklung nach innen steigt der Druck auch auf diese Flächen. Bei Planungen sind das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes sowie das Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTG) zu berücksichtigen.

Zielsetzungen

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

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

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

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

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

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

Strategie/ST

6, 8, 11

Leitsätze

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)			
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo-Nr. 3. Gen.
a)	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)*	Festsetzung	Ü2
b)	Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	Festsetzung	Ü1
c)	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)	Zwischenergebnis	Ü25
d)	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Abschnitt Landesgrenze – Basel Bad. Bf.	Festsetzung	Ü6
e)	Verlegung DB-Güterstrecke Badischer Rangierbahnhof (Weil am Rhein) – Basel Bad. Bf.	Festsetzung	
f)	Bahnanbindung Trimodaler Terminal	Festsetzung	
g)	Weiterentwicklung des Hafengebäudes mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altrheinweg	Zwischenergebnis	
h)	Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB – Basel Bad. Bf. / Basel St. Johann (Herzstück Basel)	Zwischenergebnis	Ü22
i)	Strecke Bahnhof Basel-SBB – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof Basel SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück	Zwischenergebnis	
j)	Elektrifizierung Basel Bad. Bf. – Erzingen (Baden)*	Festsetzung	Ü8
k)	Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad. Bf. (Entflechtung Wiesental / Hochrhein)	Zwischenergebnis	Ü23
l)	Doppelspurausbau Basel Bad Bf. – Riehen – Lörrach	Zwischenergebnis	Ü28
m)	Neue Bahnanbindung EuroAirport	Festsetzung	Ü7
n)	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis	Zwischenergebnis	Ü24
o)	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	Festsetzung	Ü10
p)	S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte (Grossbasel)	Zwischenergebnis	Ü22
q)	S-Bahn-Haltestelle Klybeck (Kleinbasel)	Zwischenergebnis	Ü22
r)	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	Zwischenergebnis	Ü29
s)	S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Zollweg	Zwischenergebnis	Ü30
t)	S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf	Vororientierung	Ü35
*nicht in Richtplankarte			

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)

Der östliche Zulauf zum Bahnhof Basel SBB stösst kapazitätsmässig an seine Grenzen. Um den Viertelstundentakt in Richtung Ergolzthal, den zweiten Schnellzug (RE) aus dem Laufental und zwei Regionalzüge pro Stunde aus Deutschland einführen zu können, braucht es Ausbauten im Bahnhof Basel SBB. Für eine erste Etappe sind an der heutigen Güterverkehrsstrecke Frankreich – Schweiz zwei zusätzliche Perronkanten zusammen mit einem weiteren Gleis auf der Südseite unter Berücksichtigung von Massnahmen zur Störfallvorsorge vorgesehen, wobei soweit möglich eine Trennung von Güter- und Personenverkehr im Vordergrund steht. Ausserdem sind die Passerelle, speziell die Auf- und Abgänge, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angeht. Mit dem erhöhten S-Bahn-Angebot, der generellen Nachfragesteigerung und dem zu erwartenden Einsatz von Fernverkehrs-Doppelstocktriebwagen wird sich der Fahrgaststrom zusätzlich massieren und in Form von Staus vor den Aufgängen noch mehr akzentuieren. Hinzu kommt, dass die heutigen Perronbreiten die geltenden Anforderungen an Publikumsanlagen nur noch teilweise erfüllen. Bei Realisierung des Herzstücks nimmt die Anzahl Züge und niveaugleichen Fahrwegkonflikte zu. Das Gleisfeld im unmittelbaren Bereich des Ostkopfes muss entsprechend in einer Folgephase erweitert werden.

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

b) Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Für eine weitere Leistungssteigerung, insbesondere für die Verdichtung der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel, muss der S-Bahn-Verkehr vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden.

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

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

c) Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots muss die Infrastruktur zwischen Muttenz und Basel ausgebaut werden. In Ergänzung zur 1. Etappe (s. Massnahme b) sollen auch in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB weitere Gleisbauwerke erstellt werden, um die Kapazitäten insgesamt zu erhöhen (s. Massnahmen a und h).

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

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

Dieses Vorhaben betrifft eine der wichtigsten transeuropäischen Bahnachsen (EU-Korridor 1 Rhein-Alpen Rotterdam – Genua) und Zulaufstrecken für die Alpentunnel in der Schweiz. Es dient der Kapazitätserhöhung und der Entflechtung von Personen- und Güterverkehr.

Das Raumordnungsverfahren in Deutschland ist weitgehend abgeschlossen. Auf den meisten Abschnitten läuft das Planfeststellungsverfahren. Der Katzenbergtunnel (Abschnitt 9.1) ist seit Ende 2012 in Betrieb, und der folgende Abschnitt 9.2 (bis zur Landesgrenze) ist im Bau und geht voraussichtlich 2025 in Betrieb. Für den letzten, vollständig im Kanton Basel-Stadt gelegenen Vierspurausbau im Abschnitt 9.3 (Landesgrenze – Basel Bad. Bf.) laufen die Projektierung und seit Februar 2016 das Plangenehmigungsverfahren. Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Gateways Basel Nord, einem Ausbau und südliche Bahnanbindung des bestehenden Umschlagbahnhofs Basel – Weil am Rhein sowie der optional vorgesehenen Verlagerung des Hafenbahnhofs geboten (vgl. Objektblätter M 5.1 und M 6.1). Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

e) Verlegung DB-Güterstrecke Badischer Rangierbahnhof (Weil am Rhein) – Basel Bad. Bf.

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

f) Bahnanbindung trimodaler Terminal

Der trimodale Terminal Basel Nord ist auf eine ausreichende Bahnanbindung (drei Zuführungsgleise) angewiesen, um seine Funktion erfüllen zu können. Dazu bedarf es

einer Anbindung von Norden auf deutschem Boden und die Terminalgleise sind südlich an die DB-Güterstrecke in Richtung Bad. Bhf. anzubinden. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

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

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

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

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

Die genaue Linienführung dieser Neubaustrecke, die notwendige Gleistopologie sowie die Auswirkungen auf Betrieb und Ausgestaltung der Anschlussbahnhöfe sind in einem nächsten Planungsschritt zu validieren.

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

Die im Rahmenplan der SBB (vgl. a) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB) definierte Interessenlinie umfasst den Ausbau der Elsässerbahn Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann inklusive den Ausbau des Westkopfs Bahnhof Basel SBB und eine S-Bahn Haltestelle Morgartenring. Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie könnte erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, TER 200, S-Bahn und Güterzügen zu erhöhen. Bei der vorgesehenen Linienführung des Herzstücks via Elsässerbahn kann der Streckenausbau voraussichtlich auf die Teilstrecke Westkopf Bahnhof Basel SBB – Dorenbach beschränkt werden. Die Gleistopologie ist im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten des Bundes festzulegen.

Ein Ausbau auf mehrere Gleise wäre mit erheblichen Eingriffen in die Wohn- und Erholungsgebiete (Zolli) verbunden. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

j) Elektrifizierung Basel Bad Bf – Erzingen (Baden)

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

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke ist Voraussetzung für eine vollständige Integration der Strecke in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel sowie für bessere Verbindungen zwischen Nordwest- und Ostschweiz. Unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr sowie des Landes Baden-Württemberg suchen die Kantone Schaffhausen und Basel-Stadt sowie die Landkreise Lörrach und Waldshut eine Lösung für Angebotsverbesserungen und für die Finanzierung der hierfür erforderlichen Infrastruktur. In der Absichtserklärung zur Finanzierung der Elektrifizierung der Bahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D) vom März 2016 vereinbarten die beteiligten Partner die gemeinsame Finanzierung des Bauvorhabens. Für die Elektrifizierung hat der Bund im Ausbauschrift 2035 einen Beitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen beschlossen.

k) Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bf. (Entflechtung Wiesental / Hochrhein)

Im Rahmen des Doppelspurausbaus Basel Bad Bf. - Riehen – Lörrach (s. Massnahme I), der S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Zollweg (s. Massnahme s) und der Elektrifizierung Basel Bad Bf. – Erzingen (Baden) (s. Massnahme j) können sich im östlichen, niveaugleichen Einfahrbereich des Badischen Bahnhofs Abkreuzungskonflikte ergeben. Um

diesen entgegenzuwirken ist eventuell ein derzeit ausser Betrieb stehendes Entflechtungsbauwerk auf der Höhe Allmendstrasse zu reaktivieren und ggf. den neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

l) Doppelspurausbau Basel Bad Bf. – Riehen – Lörrach

Die Wiesentalstrecke ist abgesehen vom Abschnitt Lörrach Stetten – Haagen nur eingleisig. Für eine Taktverdichtung zwischen Basel und Lörrach (gemäss dem künftigen Fahrplanangebot auf der S-Bahn) braucht es allenfalls Doppelspurausbauten zwischen Basel Bad. Bf. und Lörrach Stetten, vor allem dann, wenn eine Zugkreuzung im Bahnhof Riehen betrieblich nicht mehr möglich sein sollte. Für den genauen Standort der allfälligen Ausbauten, der auch ausserhalb dieses Abschnitts liegen kann, sind vertiefte Untersuchungen notwendig. Auch ist ein allfälliger neuer Doppelspurabschnitt zwischen Basel Bad. Bf. und Riehen Niederholz erforderlich. Dies ist Gegenstand vertiefter Untersuchungen im Rahmen von STEP Ausbauschnitt 2035 und der Knotenprüfung für den Badischen Bahnhof. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

m) Neue Bahnanbindung EuroAirport (EAP)

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

Gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt ist der Flughafen Basel-Mulhouse ans Schienennetz anzubinden; der Bund sieht langfristig, sofern aus Kostengründen verhältnismässig, auch einen Anschluss mit direkten Fernverkehrsverbindungen vor.

Der geplante Anschluss des EuroAirports führt die bestehenden S-Bahn-Züge auf der Strecke Mulhouse – Basel über den neuen Flughafenbahnhof. Wobei das Angebot zwischen EAP und Basel (inkl. TER-Züge) auf einen 10 Minutentakt verdichtet und Direktverbindungen über den Bahnhof Basel SBB hinaus nach Aesch und Liestal geplant sind. Neben der Bedienung des EuroAirports durch S-Bahnen ermöglicht der geplante Halt der TER200-Züge Strasbourg – Basel zudem rasche Direktverbindungen von Strasbourg, Sélestat, Colmar und Mulhouse zum EuroAirport. Auch ist die Durchbindung der TER200 als IR nach

Zürich Gegenstand von Untersuchungen. Für die neue Bahnanbindung EAP hat der Bund im Ausbauschnitt 2035 einen Beitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen beschlossen.

n) Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis

Im Zusammenhang mit dem Infrastrukturprojekt Schienenanschluss des EuroAirports (s. Massnahme m) und der Neubaustrecke bis Basel St. Johann (s. Massnahme h) ergibt sich für den verdichteten S-Bahn-Verkehr ein Kapazitätsengpass von den Bahnhöfen Basel St. Johann bis Saint-Louis (F). Um diesem entgegenzuwirken, ist die derzeit 2-gleisige Strecke seitlich auf vier Spuren auszubauen. Ebenfalls ist eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs EuroAirport von zwei auf vier Gleise vorgesehen. Ein Teil der Massnahmen liegt auf französischem Territorium. Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen. Die weiteren Planungen sind auch mit den Nationalstrassenplanungen abzustimmen.

o) S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude

Die Haltestelle Basel Solitude weist ein für innerstädtische Verhältnisse gutes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen auf, letzteres vor allem auch wegen der Nähe zum Entwicklungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt der Roche. Zudem bietet er sich als Umsteigepunkt S-Bahn-Bus an, wobei allerdings wegen der relativ kürzeren Fahrzeiten mit einer Fahrgastverlagerung vom gesamten Tram- und Busnetz zur S-Bahn zu rechnen sein wird. Die Haltestelle wurde auch im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten/Nutzen-Analyse untersucht. Das Vorhaben weist ein gutes Kosten-/Nutzen-Verhältnis auf. Die Haltestelle ist als Massnahme in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen worden. Da der Standort dieser Haltestelle auf dem Areal des deutschen Schienennetzes (Bundeseisenbahnvermögen) liegt, ist für die Machbarkeitsuntersuchungen die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin (DB Netz AG) einzubeziehen. Die Realisierung ist zu koordinieren mit dem Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel (s. Massnahme d). Die Belange des Naturschutzes gilt es zu berücksichtigen.

p) S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte (Grossbasel)

Die Tiefhaltestelle wird so ausgerichtet, dass sie einerseits die Universität, das Universitätsspital und den Tram-/Busknoten Schiffflände erschliesst und andererseits der Y-Ast Richtung Bahnhof St. Johann angeschlossen werden kann (s. Massnahme h). Die genaue Lage der Haltestellen und der Ausgänge muss in einem nächsten Planungsschritt festgelegt werden.

q) S-Bahn-Haltestelle Klybeck (Kleinbasel)

Die Tiefhaltestelle Klybeck liegt im Bereich der Querung der Nordtangente. Im Einzugsbereich der Haltestelle liegen die Entwicklungsgebiete Klybeck und Hafen.

r) S-Bahn-Haltestelle Morgartenring

Die S-Bahn Haltestelle Morgartenring wird im Einschnitt der Strecke vom Bahnhof Basel SBB nach Saint-Louis – Mulhouse erstellt (s. Massnahmen i und m). Im Einzugsbereich der Haltestelle (innerhalb eines Umkreises von 1 km) besteht ein relativ hohes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Umsteigebeziehungen mit sehr kurzen Wegen wären zur Tramlinie 6 (Verbesserung der Anbindung von Allschwil an den Bahnhof Basel SBB) und zur Businglinie 36 möglich. Voraussetzung für eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring ist ein attraktives Angebot (Bedienung mindestens im 1/4h-Takt, Direktverbindungen in die Nordwestschweiz). Solange zwischen Bahnhof Basel SBB und Basel St. Johann nur zwei Gleise vorhanden sind, schränkt eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring die Streckenkapazität ein und ist daher kritisch. Im Hinblick auf eine allfällige Realisierung des Ypsilon-Asts des Herzstücks ist der Bau dieser Haltestelle aus Marktsicht (Bedienungshäufigkeit) neu zu prüfen. Die Haltestelle wurde im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten/Nutzen-Analyse untersucht. Die Massnahme ist nicht im Ausbauschnitt 2035 enthalten aber gemäss Angebotskonzept 2035 ist sie Bestandteil der neuen Bahnanbindung zum EuroAirport (s. Massnahme m). Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

s) S-Bahn-Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lössrach-Zollweg

Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle könnte das geplante Wohnquartier Stettenfeld in Riehen sowie das Zollquartier

in Lössrach besser erschlossen werden. Das Potenzial ist vergleichbar mit demjenigen benachbarter Haltestellen (Riehen Niederholz, Lössrach Stetten). Für Lössrach hat eine neue Haltestelle Zentralklinikum oberste Priorität. Die Haltestelle Zollweg ist in der Priorität nachgestellt. Für die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle und die Entwicklung des Bahnhofsgebiets müssen neben der bautechnischen auch die fahrplantechnische Machbarkeit sowie die Kapazitäten noch geprüft werden (s. auch Massnahme l) Doppelspurausbau Basel Bad. Bf. – Riehen / Lössrach. Zudem braucht es die Zustimmung der Zoll- und Grenzpolizeibehörden sowie evtl. Anpassungen an den entsprechenden Staatsverträgen.

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

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

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

M1.2 Tram

Ausgangslage

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

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

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

Im Juli 2015 hat der Regierungsrat den Grosse Rat ein erstes Mal über die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung zu den einzelnen Tramprojekten informiert und die nächsten Ausbaustufen im Tramnetz beschlossen. Der Grosse Rat hat auf Ende 2015 den nachgeführten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt. Im Januar 2019 hat der Regierungsrat den Grosse Rat ein zweites Mal zum Stand der Umsetzung über den Ausbau des Tramstreckennetzes informiert.

Zielsetzungen

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

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

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

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

Strategie/ST

6, 8, 11

Leitsätze

1, 40, 43, 44

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Tram Klybeck

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

b) Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse

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

c) Tram Claragraben

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

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

d) Tram Petersgraben

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

e) Tram 30 – Grossbasel

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

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

f) Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)

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

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

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

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

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

h) Tram St. Johann – Huningue

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

i) Tram Klybeck – Westquai

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

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

j) Tram Dreispitz – St. Jakob

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

k) Tram Dreispitz

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

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

l) Tram Allschwil-Letten

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

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

m) Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West

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

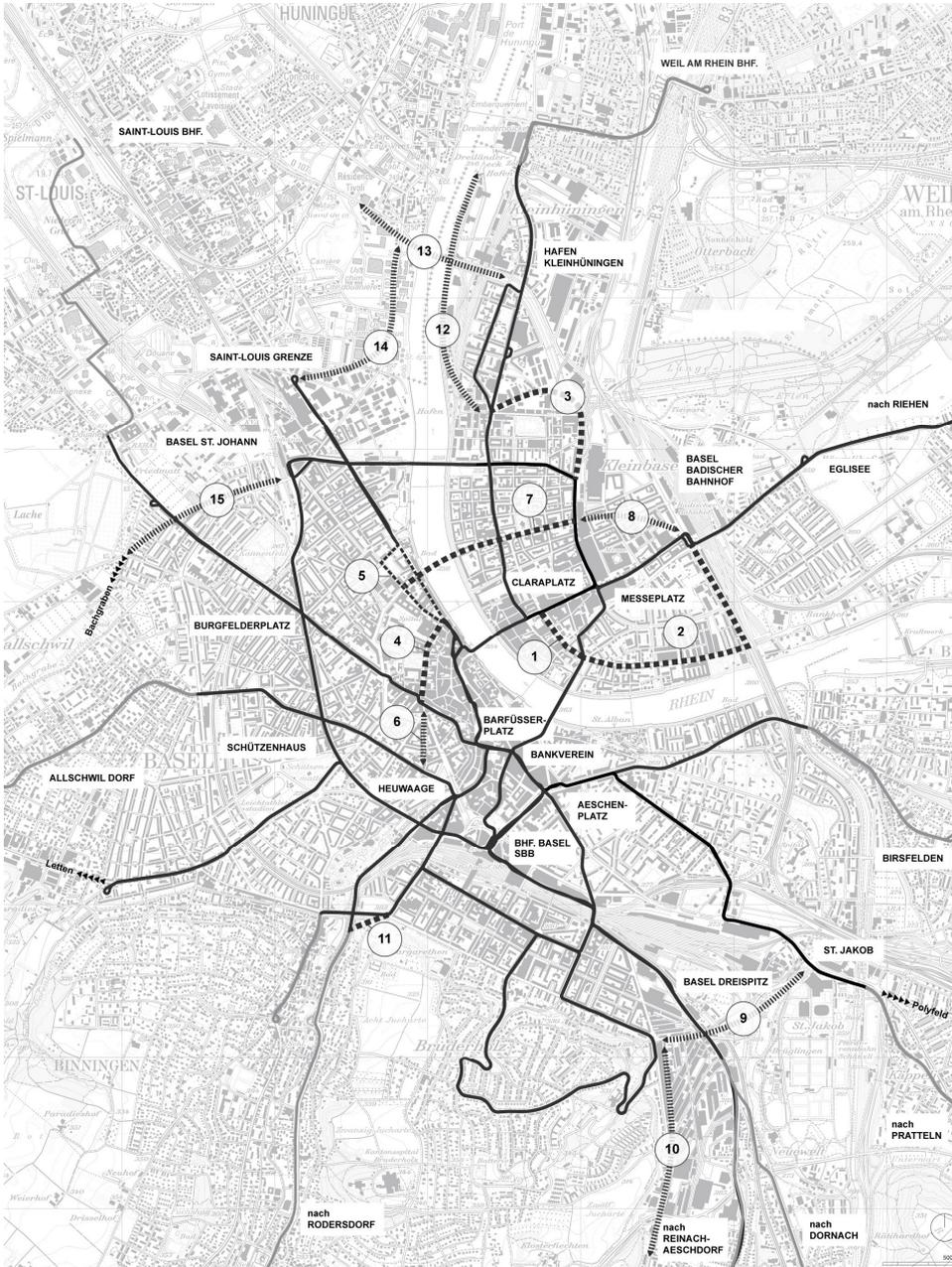
Realisierungskredits für den Margarethenstich in der basel-landschaftlichen Volksabstimmung wird eine für das Leimental attraktive und schnelle Tramverbindung zum Bahnhof Basel SBB vorerst nicht umgesetzt. Für den Kanton Basel-Stadt bleibt eine leistungsfähigere ÖV-Anbindung des Leimentals nach Basel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

n) Tram Bachgraben – St. Johann

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

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

Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes



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

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

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

M1.3 Car-Terminal

Ausgangslage

Der europäische Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. In Basel gibt es heute ein Angebot von bis zu 100 Direktverbindungen pro Tag.

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

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

Zielsetzungen

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

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

Interessenskonflikte im dichtbesiedelten städtischen Raum gilt es zu berücksichtigen.

Strategie/ST

11

Leitsätze

40, 42, 43

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Amt für Mobilität ermittelt bis zum Jahr 2020 ein bis zwei geeignete Standorte für Car-Terminals und stimmt die Planung mit dem Bund, der Branche und anderen Organisationen ab.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Car-Terminal Meret Oppenheim-Strasse

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

b) Car-Terminal Erdbeergraben

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

c) Car-Terminal Badischer Bahnhof

Ein Standort beim Badischen Bahnhof steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein.

d) Car-Terminal Wolf

Ein Standort beim Wolf steht zur Diskussion. Dies wird Gegenstand einer Zweckmässigkeitsstudie sein.

M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

M2.1 Nationalstrassen

Ausgangslage

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

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

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

Zielsetzungen

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

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

Strategie/ST

8, 11

Leitsätze

21, 40, 43, 45, 46

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

* nicht in Richtplankarte

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel

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

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

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

b) Sanierung Osttangente

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

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

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

d) Westring

Als „Westring“ wird eine Autobahnverbindung skizziert, die die Autobahn-Stammlinie aus dem Raum Hagnau mit der Nordtangente und damit mit der A35 verknüpft. Ziel dieser Ringlösung ist, die Verfügbarkeit, die räumliche Verträglichkeit und die Sicherheit des Nationalstrassensystems rund um Basel zu gewährleisten. Ein Westring würde sowohl die Baselbieter Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen als auch Basel West und das Basler Gundeldinger-Quartier deutlich vom motorisierten Individualverkehr entlasten.

Die Zweckmässigkeit eines Westrings ist noch nicht nachgewiesen und eine Streckenführung noch nicht definiert. Das ASTRA wird beides in weiteren Untersuchungen zusammen mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt erarbeiten. Im weiteren Planungsverlauf ist zu klären, ob die Massnahmen c) ABAC, Autobahnanschluss Basel City („Gundelitunnel“) fallen gelassen wird und somit aus dem Richtplan herauszunehmen ist.

Bei den Planungen zum Westring sind flankierende Massnahmen hinsichtlich Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs sowie für den Ausbau der Infrastruktur für Velofahrende und für Fussgängerinnen und Fussgänger aufzuzeigen und zu prüfen. Ebenfalls muss die Entlastungswirkung der Nationalstrasse auf das Lokalstrassennetz mit flankierenden Massnahmen nachhaltig gesichert werden.

M2.2 Kantonsstrassen

Ausgangslage

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

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

Zielsetzungen

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

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

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

Strategie/ST

5, 8, 11

Leitsätze

21, 40, 43, 45, 46, 47

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)			
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo-Nr. 3. Gen.
a)	Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Zwischenergebnis	
b)	Basel-Dreispez: Knotenanpassungen*	Festsetzung	
c)	Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen	Zwischenergebnis	
d)	Verbesserungsmassnahme Heuwaage-Binningerstrasse	Festsetzung	M7
e)	Verbesserungsmassnahme Freiburgerstrasse	Festsetzung	M8
f)	Verbesserungsmassnahme Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	Festsetzung	Ö15
g)	Verbesserungsmassnahme Aeschenplatz*	Zwischenergebnis	M19
h)	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen*	Zwischenergebnis	M22
i)	Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)	Vororientierung	
j)	Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)	Zwischenergebnis	M13
*nicht in Richtplankarte			

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen

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

b) Basel-Dreispietz: Knotenanpassungen

Im Rahmen der Entwicklung Dreispitz werden an mehreren, vom MIV zum Teil stark belasteten Knoten, Anpassungen unterschiedlicher Grössenordnung erforderlich, welche in erster Linie der Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Fuss- und Veloverkehr dienen. Die Ausgestaltung der Knoten ist unter anderem auch von den geplanten neuen Tramstrecken sowie den Entwicklungen im Gebiet Dreispitz abhängig. Der Baustart für den Viertelkreis erfolgt im 2019. Für den Knoten Dreispitz liegt ein Vorprojekt vor und für den Knoten Münchensteiner-/Reinacherstrasse ist eine Vorstudie in Erarbeitung.

c) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen

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

d) Verbesserungsmassnahme Heuwaage – Binningerstrasse

Die Nutzung des Bereichs Heuwaage ist nach der Ablehnung des Projekts „Ozeanium“ zu klären. Gemäss der Erhaltungsplanung sind Erneuerungen der unterirdischen Leitungen sowie der Tramgleise notwendig. Die zukünftige Nutzung ist mit der Erhaltungsplanung abzustimmen. Das räumliche Nebeneinander von öffentlichem und privatem Strassenverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr ist zu optimieren.

e) Verbesserungsmassnahme Freiburgerstrasse

In der Freiburgerstrasse stehen von der Hochbergerstrasse bis zum Zoll Otterbach umfangreiche Erhaltungsarbeiten

des Strassenkoffers und der Werkleitungen an. Die Stadt Basel möchte die Freiburgerstrasse bei dieser Gelegenheit auch funktional verbessern und gestalterisch aufwerten. Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zugunsten eines störungsfreien Busbetriebs sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Massnahme ist mit dem Nationalstrassenausbau (s. M2.1 a) Rheintunnel), der Hafentwicklung (s. M5.1 und M6.1) sowie mit den Infrastrukturen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens zu koordinieren.

f) Verbesserungsmassnahme Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt

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

g) Verbesserungsmassnahme Aeschenplatz

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

h) Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen

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

i) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)

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

der Gemeinde Riehen und mit Deutschland. Naturschutzanliegen und Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

j) Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)

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

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

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

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

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

M3.1 Fussverkehr

Ausgangslage

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

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

Zielsetzungen

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

Um die Bedingungen für den Freizeitverkehr zu Fuss zu verbessern sind die Zugänglichkeit und die Qualität des Wanderwegnetzes zu erhöhen, die Freizeitrouten verlässlich zu signalisieren und die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen zu erfüllen. Die Wanderwegeninfrastruktur ausserhalb des Siedlungsgebiets zeichnet sich allgemein durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

Strategie/ST

3, 5, 11

Leitsätze

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet. Ein Umsetzungsprogramm wird bis 2021 erstellt und danach laufend bewirtschaftet.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

* nicht in Richtplankarte

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

b) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

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

c) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»

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

d) Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»

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

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

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

f) Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»

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

g) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

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

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

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

i) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

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

j) Fussverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)

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

k) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob

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

l) Fuss- und Veloverbindung

Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)

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

m) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse

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

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

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

o) Fussverbindung Milchsuppe (UPK – Burgfelderstrasse)

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

p) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB

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

q) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud

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

Verbindung der Entwicklungsgebiete des 3Lands beidseits des Rheins. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen.

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

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

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

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

t) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bf. (Süd)

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

u) Verbesserte Zugänglichkeit Bahnhof St. Johann

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

M3.2 Veloverkehr

Ausgangslage

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

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

Zielsetzungen

Der Veloverkehr wird konsequent gefördert und trägt somit zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs bei. Um die Bedingungen für den Veloverkehr zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Durchlässigkeit des Strassennetzes zu verbessern. Dies beinhaltet auch verkehrsberuhigte Wohnquartiere.

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

Strategie/ST

3, 5, 11

Leitsätze

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Teilrichtplan Velo wird vom Bau- und Verkehrsdepartement laufend bewirtschaftet. Ein Umsetzungsprogramm wird bis 2021 erstellt und danach laufend bewirtschaftet.

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

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

b) Arealquerung Klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)

Neue Veloverbindung Ost-West, die auch das städtische Fusswegnetz ergänzt. Direkte und sichere Verbindung zwischen Mauerstrasse und Uferstrasse. Anbindung des Quartiers an das Rheinufer und zur Erschliessung des Areals Klybeck. Eine Koordination mit der Weiterentwicklung des Hafenhofbahnhofs ist notwendig (s. M1.1 Massnahme g). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

c) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

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

d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»

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

e) Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»

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

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

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

g) Fuss- und Velobrücke «Zollbrücke»

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

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

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

i) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

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

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

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

k) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

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

l) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse

Verbesserung der Veloverbindung und Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes durch das südliche Dreispitz-Areal entlang der Frankfurt-Strasse. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

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

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

n) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob

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

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

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

p) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel

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

q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus

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

r) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes zwischen der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof und dem Lachenweg als direkte Verbindung zum Zugang der Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg / Basel West. Sie erschliesst sowohl die Freizeitgartenareale Lacheweg / Reibertweg als auch den Landschaftspark Parc des Carrières mit dem ÖV ab der Tramhaltestelle Burgfelderhof. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren.

s) Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB

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

t) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen

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

u) Rheinbrücke Hafen – Huningue Süd

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

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

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

w) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg

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

x1) Velostation Badischer Bahnhof

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

x2) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB

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

x3) Velostation West am Bahnhof Basel SBB

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

x4) Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB

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

x5) Velostationen Innenstadt

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

M4 Luftverkehr

M4.1 Landesflughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport)

Ausgangslage

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

In seinen heutigen Dimensionen und mit einem Heimmarkt von rund zwei Mio. Menschen innerhalb eines Einzugsgebiets von 45 Minuten Fahrzeit generiert der Landesflughafen Basel-Mulhouse einen Arbeitmarkteffekt von etwa 15'000 bis 20'000 induzierten Stellen. Es kann von einer entsprechend hohen Wertschöpfung ausgegangen werden. Ohne Flughafen würde Basel-Stadt zweifelsohne bedeutend an Attraktivität einbüßen, sei es als Standort für die ansässigen internationalen Unternehmen, sei es als Standort für Tourismus und Messeaktivitäten.

Zielsetzungen

Als einer der drei Landesflughäfen der Schweiz ist der Flughafen Basel-Mulhouse für die trinationale Region von hoher wirtschaftlicher Bedeutung und ist insbesondere im Europaverkehr konkurrenzfähig.

Für den Kanton Basel-Stadt gelten die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) (15.05.2013) und des Berichts 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016). Danach soll sich der Landesflughafen Basel-Mulhouse in erster Linie auf den Europaluftverkehr und die regional erforderlichen Interkontinentalflüge ausrichten. Er soll sich nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen.

Entsprechend den Festlegungen des SIL sollen die Landesflughäfen optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern verknüpft und mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Der Flughafen Basel-Mulhouse ist daher an das Schienennetz anzuschliessen. Aus Sicht des Bundes sollen langfristig auch Fernverkehrsanschlüsse möglich sein.

Die Entwicklung des EuroAirport muss in Zusammenarbeit und Partnerschaft mit den staatlichen Trägern des Flughafens (Frankreich, Schweiz) sowie den Nachbarn des Flughafens in Deutschland, im Kanton Basel-Landschaft und im Kanton Solothurn erfolgen.

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

Strategie/ST

8, 11

Leitsätze

1, 21, 40, 42, 48

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt des Bundes (Objektblatt Landesflughafen Basel-Mulhouse) bildet den Rahmen für die raumplanerische Entwicklung in Bezug auf den Flughafen Basel-Mulhouse.
- B. Stadtentwicklungs- / Siedlungsplanung sind mit der Entwicklungsplanung des Flughafens Basel-Mulhouse abzustimmen.
- C. Bei der Umsetzung der Nutzungsplanung sind die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) für die Landesflughäfen zu berücksichtigen.
- D. Die Anbindung des Flughafens Basel-Mulhouse an den Schienenverkehr wird unterstützt und aktiv vorangetrieben.

M5 Schifffahrt

M5.1 Hafenanlagen

Ausgangslage

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

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

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

Zielsetzungen

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

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

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

Strategie/ST

3, 7, 8, 11

Leitsätze

1, 21, 40, 49, 50

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Erweiterung Hafenanlage mit Hafenbecken 3	Festsetzung

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Hafenbecken 3

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

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

M6 Güterverkehr

M6.1 Umschlagsanlagen

Ausgangslage

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

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

In Basel gibt es zwei Standorte mit bedeutenden Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr. Dies ist zum einen der Basler Hafen mit den Hafenbecken 1 und 2 und zum anderen der Güterbahnhof Wolf. Die Umschlagsanlagen in Basel unterstützen die Bemühungen des Bundes, den Gütertransport auf Schiene und Wasser zu fördern (vgl. Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, 2017). An der Grenze zu Basel in Weil am Rhein betreibt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (DUSS) GmbH den Umschlagbahnhof Basel-Weil als weitere bedeutende Umschlagsanlage mit verkehrlicher Anbindung in die Schweiz.

Zielsetzungen

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

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

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

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

Strategie/ST

3, 7, 11

Leitsätze

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Trimodaler Terminal Basel Nord	Festsetzung
b)	Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf-Nord)	Zwischenergebnis

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Trimodaler Terminal Basel Nord

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

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

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

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

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

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

Das Neubauprojekt tangiert wertvolle Naturschutzflächen, die im Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden in der Liste der «nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung» (Objekt Nr. 232 «Badischer Bahnhof»), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 359+362+363+369 + 371 Alter Badischer Rangierbahnhof, südlich und nördlich Neuhausstrasse) sowie im aktuellen Richtplan (siehe NL3.1. Naturschutzobjekt NBa02 Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof) erfasst sind. Ferner handelt es sich hierbei um eine wichtige, länderübergreifende Biotopverbundachse. Die Eingriffsvoraussetzungen sowie die erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive der rechtlichen Sicherung sind abzustimmen.

b) Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf-Nord)

Der Güterbahnhof Wolf wird zurzeit ausschliesslich bahnbetrieblich genutzt. Die Flächen für Logistik werden insgesamt flächenmässig optimiert, so dass das Quartier zukünftig neben den Logistiktutzungen auch Raum für Büros, Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen bieten soll (s. auch S2.1 Schwerpunkte Arbeiten). Anliegen des Naturschutzes und der Störfallvorsorge gilt es zu berücksichtigen.

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

VE1.2 Energie

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

Der Bund hat die Baubewilligungspflicht für Solaranlagen im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) deutlich gelockert und gewichtet die Interessen an der Nutzung von Solarenergie auf bestehenden und neuen Bauten grundsätzlich höher als ästhetische Anliegen. Davon ausgenommen sind Kulturdenkmäler von kantonaler oder nationaler Bedeutung – für diese wurde die Baubewilligungspflicht beibehalten. Solaranlagen dürfen solche Denkmäler nicht wesentlich beeinträchtigen (Art. 18a Abs. 3 RPG). Als Kulturdenkmäler von nationaler und regionaler Bedeutung gelten die durch Bundesinventare bezeichneten Denkmäler; als Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung die im kantonalen Richtplan als solche zu bezeichnenden (Art. 32b RPV).

Zielsetzungen

Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit. Im Fokus steht neben einer ausreichenden Grundversorgung die Förderung erneuerbarer Energien. Der sparsame und rationelle Energieverbrauch, die Nutzung neuer Technologien und die dezentrale Energieversorgung werden gefördert. Im Zusammenhang mit der Stromversorgung wendet sich der Kanton gegen die Nutzung von Kernenergie und will keine Beteiligungen an Kernkraftwerken.

Strategie/ST

–

Leitsätze

50, 57, 58

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit; der Energieverbrauch ist u.a. durch Effizienzverbesserungen zu senken.
- B. Der Kanton prüft den Ausbau, die Verdichtung und Modernisierung (Temperaturabsenkung) des Fernwärmenetzes sowie Anlagenkonzepte für die vermehrte Nutzung der überschüssigen Wärme im Sommer.
- C. Der Kanton prüft die Förderung
- von innovativen Massnahmen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie (u.a. den Bau von Wärmekraftkopplungen, Sonnenenergie-, Biogas- und Windkraftanlagen sowie Biomassekraftwerke und Energiespeichersysteme);
 - wärmetechnischer Sanierungen von Altbauten;
 - einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Wärmedämmung bei Neubauten durch einen Bonus bei der Ausnutzungsziffer;
 - fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungsplänen (mindestens Orientierung an den Zielen der «2000-Watt-Gesellschaft»);
 - einer Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude;
 - der periodischen Optimierung des Energiegesetzes nach dem Stand der Technik und mit Blick zumindest auf die Ziele der «2000-Watt-Gesellschaft».
- D. Als Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung im Sinne von Art. 18a Abs. 3 RPG in Verbindung mit Art. 23b lit. f RPV gelten die im kantonalen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingezeichneten Objekte.

Massnahmen/Erläuterungen

a) Verdichtung des Fernwärmenetzes und Ausbau von Wärmespeichern

Zur Nutzung der Wärme aus der Kehrriech- und Klärschlammverwertung verfügt der Kanton über ein weit angelegtes Fernwärmenetz. Während der kalten Jahreszeit reicht die Wärmemenge indessen nicht, um die angeschlossenen Verbrauchenden mit Warmwasser und Heizenergie zu versorgen. Saisonal werden darum ein Holzkraftwerk und ein Gaskombikraftwerk zugeschaltet, um zusätzlich nachhaltige Fernwärme zu produzieren. Eine weitere Wärmekraftkopplung ging 2012 in Betrieb. Zur Deckung des Spitzenbedarfs werden zusätzlich erdgasbeheizte Kessel betrieben. Mit Ausnahme der Klärschlammverbrennung wird die Wärme der Anlagen auch zur Stromproduktion verwendet.

Grundsätzlich soll die Fernwärme zu 80% aus erneuerbarer Energie oder industrieller Abwärme produziert werden. Kehrriech und Holz decken schon heute durch Grundlast mehr als die Hälfte der jährlichen Wärmeproduktion ab. Um den Anteil wesentlich zu steigern, braucht es mindestens noch ein weiteres leistungsstarkes Holzkraftwerk in Basel, um auch Spitzenlast bereitstellen zu können. Diese weiteren, mit erneuerbaren Brennstoffen betriebenen Anlagen sollen die Anforderungen an den Energienutzungsgrad gemäss der Energieverordnung (EnV) einhalten.

Weiter wird der Ausbau von Wärmespeichern vorangetrieben mit dem Ziel, grosse Leistungsschwankungen zu glätten. Nachhaltig produzierende Wärmeerzeugungsanlagen können dann effizienter betrieben werden.

Das Fernwärmenetz in Basel wird aus historischen Gründen noch mit extrem hohen Temperaturen betrieben. Die Zukunft der Fernwärmetechnik geht aber, parallel mit der Gebäudetechnik, eher Richtung Niedertemperaturanwendungen. Die IWB prüfen daher eine Umstellung der Betriebsweise von aktuell fester Vorlauftemperatur auf eine gleitende Fahrweise und langfristig auf ein generell tieferes Temperaturniveau.

Vor diesem Hintergrund sind eine Verdichtung und/oder ein Ausbau des Fernwärmenetzes zu prüfen. Zu berücksichtigen ist dabei die Nutzung von fossilen Brennstoffen zur Deckung der Spitzenbelastung im Winter und die Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte (Vermeidung «grauer Energie»).

b) Innovative Massnahmen zur Energiegewinnung (Sonne, Biogas, Geothermie, Wind)

Im Kanton Basel-Stadt bestehen gute Bedingungen für den Bau von Sonnenenergieanlagen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie. Mit Hilfe des Solarkatasters lässt sich die Eignung des Daches und der geschätzte Ertrag einer Solaranlage direkt ablesen.

Ein weiterer alternativer Energieträger sind die vergärbaren Abfälle, mit denen in Vergärungsanlagen Biogas produziert wird. In Basel-Stadt gibt es bis jetzt keine Anlage.

Über die Zukunft von «Deep Heat Mining Basel» und damit über die kantonale Geothermie hat die Regierung auf der Basis der Risikoanalyse über das Geothermie-Projekt in Kleinhüningen entschieden und die Arbeiten endgültig eingestellt.

Im Jahr 2009 wurde eine Windpotenzialstudie für den Kanton Basel-Stadt erstellt. Auf den Chrischonahöhen wäre eine Windenergieanlage technisch möglich, doch die Windverhältnisse lassen einen wirtschaftlichen Betrieb im Moment nicht zu.

c) Energieeffizienz durch wärmetechnische Sanierung von Altbauten

Der Wärmebedarf bei bestehenden Bauten beträgt derzeit mehr als 50% des gesamten Energieverbrauchs. Da über 80% der Gebäudesubstanz vor 1970 erstellt wurde, ist das Sparpotenzial durch die Realisierung von wärmetechnischen Massnahmen an Altbauten entsprechend gross. Solche Massnahmen sollten einen Schwerpunkt bei der Förderung von Energiesparmassnahmen bilden. Hindernisse sind die zu leistenden Investitionen sowie die Anliegen des Denkmalschutzes.

d) Wärmedämmende Massnahmen bei Neubauten / Prüfung eines Bonus

Der Energieverbrauch bei Neubauten ist im Vergleich zur technischen Entwicklung (z.B. Nullenergiehäuser) immer noch viel zu hoch. Ein ungenügender Dämmstandard wirkt sich – in Anbetracht des Sanierungszyklus – über eine lange Zeitdauer in wiederkehrender Folge aus. Eine fortschrittliche Wärmedämmung erfordert dicke Wandstärken. Der dafür notwendige Platzbedarf geht zu Lasten der Aus-

nutzungsziffer. Eine Kompensation für Massnahmen zur Wärmedämmung in Form eines Bonus bei der Ausnutzungsziffer wurde im Jahr 2009 in die Baugesetzgebung aufgenommen.

e) Fortschrittliche Energiestandards in Bebauungsplänen

Für Arealentwicklungen sind wegen der Langfristigkeit entsprechender baulicher Massnahmen (Sanierungszyklen von 30 bis 50 Jahren) Konzepte zu entwickeln, mit denen die Zukunftsfähigkeit von Bebauungen bezüglich Energiefragen nachgewiesen wird (mindestens Orientierung an den Zielen der «2000-Watt-Gesellschaft»). In Bebauungsplänen sollten die wesentlichen Resultate der Energiekonzepte festgesetzt werden, insofern sie über gesetzliche Standardanforderungen hinausgehen.

f) Glasanteil für klimatisierte Gebäude

Die Tendenz zur Glasarchitektur und die zunehmende Klimatisierung in Kombination mit technisch unausgereiften Lösungen führen zu einem sehr hohen Energieverbrauch im Sommer. Eine Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude wäre bedenkenswert (Überprüfung des Bau- und Planungsgesetzes).

g) Neue Zielwerte für Pro-Kopf-Energieverbrauch

Die Sparbemühungen werden heute durch die erhöhten Ansprüche an Wohnraumfläche und Luxuseinrichtungen mehr als kompensiert. Die bestehenden Energievorschriften bezüglich Wärmedämmung legen jedoch lediglich einen Zielwert pro Quadratmeter beheizter Fläche fest, unabhängig davon, wie gross die Fläche ist. Als wirksame Energiesparmassnahme muss ein Zielwert für den maximalen Pro-Kopf-Verbrauch – analog zu den Maximen der «2000-Watt-Gesellschaft» – definiert werden.



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