



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



KANTONALER RICHTPLAN

Vom Regierungsrat am 29. April 2025 erlassen.

Kantonaler Richtplan

INHALT

E	Einleitung.....	3
ST	Strategie	13
K	Konzeptkarten	25
S	Siedlung	33
NL	Natur und Landschaft	99
A	Agglomeration	139
M	Mobilität	151
VE	Ver- und Entsorgung	197
AH	Anhang	215

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 Tram Claragraben

Vom Regierungsrat am 2. Juli 2019 erlassen.

Vom UVEK am 16. September 2019 genehmigt.

Anpassung Mobilität

Vom Regierungsrat am 22. Oktober 2019 erlassen.

Vom Bund am 21. Juli 2020 genehmigt.

Anpassung Klima und Umwelt

Vom Regierungsrat am 29. April 2025 erlassen.



EINLEITUNG

E1	Zweck des kantonalen Richtplans	5
E2	Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans.....	6
E3	Form des kantonalen Richtplans	7
E4	Verbindlichkeit	8
E5	Stand der Koordination.....	8
E6	Änderung des kantonalen Richtplans	9
E7	Zusammenarbeit	10
E8	Mitwirkung	11
E9	Finanzierung.....	11
E10	Monitoring und Controlling.....	12





E1 Zweck des kantonalen Richtplans

Die Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Art. 75 Bundesverfassung). Der Bund legt mit dem Raumplanungsgesetz (RPG) die Grundsätze der Raumplanung fest und erlegt den Kantonen eine Planungspflicht (Art. 2 und 5 RPG) auf. Diese Planungspflicht beinhaltet unter anderem die Erarbeitung eines kantonalen Richtplans als Planungsinstrument zur Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten aller mit Planungsaufgaben beauftragten Hoheitsträger des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Im Kanton Basel-Stadt erlässt der Regierungsrat den kantonalen Richtplan (§94 Bau- und Planungsgesetz BS). Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich (s. E4 Verbindlichkeit)

Der Bund gibt den Kantonen Mindestangaben zu Inhalt und Gliederung des kantonalen Richtplans vor. So haben die Kantone in ihrer Richtplanung neben den Richtplänen der Nachbarkantone sowie den regionalen Entwicklungskonzepten und -plänen auch die Sachpläne und Konzepte des Bundes zu berücksichtigen (Art. 6 RPG). Umgekehrt vertritt der Kanton mit dem Richtplan seine räumlichen Interessen gegenüber dem Bund, den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland. Er setzt dabei Prioritäten und sorgt für die mittel- und langfristige räumliche Sicherung kantonaler Vorhaben. Dabei ist er an seiner Verfassung gebunden, die unter anderem verlangt, dass der «...Staat ...für die zweckmässige und umweltschonende Nutzung des Bodens im Rahmen einer auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmten Siedlungsentwicklung» sorgt (s. Verfassung des Kantons Basel-Stadt §34 Abs. 1).

Gegenüber seinen Gemeinden macht der Kanton, soweit möglich in Übereinstimmung mit den kommunalen Entwicklungszielen, räumliche Vorgaben.

Richtpläne zeigen mindestens auf, wie sich der Kanton räumlich entwickeln soll, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Reihenfolge und mit welchen Mitteln die Aufgaben zu erfüllen sind (Art. 8 RPG). Neben den oberirdischen Nutzungen und Planungen sind auch die unterirdischen, insbesondere die Nutzungen von Grundwasser, Energien, Infrastrukturbauten sowie von baulich nutzbaren Räumen, frühzeitig aufeinander abzustimmen.

Die erwünschte räumliche Entwicklung des Kantons Basel-Stadt wird im Richtplan in Form von strategischen Aussagen mit behördenverbindlichen Entscheiden (s. ST Strategie) und erläuterten Konzeptkarten (s. K Konzeptkarten) dargestellt; auch die thematisch in die Sachthemen einführenden Leitsätze (s. Objektblätter) umschreiben die Entwicklungsabsichten.

Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Gegenstand des Richtplans. Der kantonale Richtplan muss im nachgeordneten Verfahren (Ortsplanung, grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanung, generelle Projekte) konkretisiert werden. Der Regierungsrat stimmt raumwirksame Vorhaben, Planungen und Genehmigungen mit dem kantonalen Richtplan ab und erläutert bei Vorhaben mit wesentlichen räumlichen Auswirkungen, ob und wie sie mit den Zielen und Inhalten des Richtplans übereinstimmen (s. E7 Zusammenarbeit).

Soweit Verordnungen und Weisungen durch Änderungen des Richtplans aufgehoben oder angepasst werden müssen, erfolgt dies im Nachgang zum Erlass des Regierungsrates bzw. zur Genehmigung durch den Bundesrat.

E2 Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

Das Bundesrecht schreibt den Kantonen keine detaillierten Richtplaninhalte vor. Die Aufzählung der wichtigen Grundlagen für die Richtplanung in Art. 6 RPG, die Angabe des Mindestinhalts der Richtpläne in Art. 8 RPG sowie die Ziele und Planungsgrundsätze von Art. 1 und 3 RPG geben den Rahmen für die zu behandelnden Themen vor. Dazu kann auch auf die vom Bund erarbeiteten Leitfäden, Arbeitshilfen und Wegleitungen zu verschiedenen Themen wie Naturgefahren, Störfallvorsorge usw. zurückgegriffen werden.

Die eigentlichen Inhalte ergeben sich aus der jeweils vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 8 Abs. 1 RPG) und den damit einhergehenden Abstimmungsbedürfnissen. Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen jetzt einer Grundlage im Richtplan (Art. 8 Abs. 2 RPG). Sowohl diese neue Vorschrift des revidierten Raumplanungsgesetzes als u.a. auch die neuen Inhaltsvorgaben im Bereich Siedlung betreffend Siedlungsfläche (Grösse, Verteilung und regionale Abstimmung der Erweiterung), Abstimmung von Siedlung und Verkehr, flächensparende Erschliessung, hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen, Bauzonenbedarf und Siedlungserneuerung sind am 1. Mai 2014 in Kraft getreten.

Von Bundesrechts wegen muss der Richtplan mindestens jenen Inhalt aufweisen, den er für die Sicherstellung der ihm vom RPG zugesprochenen Steuerungs- und Koordinierungsfunktionen in allen raumwirksamen Sachbereichen benötigt. Das heisst, der Richtplan muss zum einen die wesentlichen Ergebnisse der Nutzungs- und Koordinationsplanung festhalten und zum anderen muss jeder Planeintrag sowohl eine konzeptionelle als auch eine programmatische Aussage enthalten.

Für die Aufnahme eines Vorhabens in den Richtplan sind folgende Kriterien zu erfüllen:

- übergeordnetes Interesse
- raumwirksame Bedeutung
- überörtlicher Koordinationsbedarf

Es gibt Themen, die keinen Objektblatt-Status haben, aber im Richtplan querschnittsorientiert enthalten sind.

Die Auswirkungen des durch den Menschen verursachten Klimawandels zeigen sich auch im Kanton Basel-Stadt immer deutlicher und betreffen zunehmend alle Bereiche von Natur, Gesellschaft und Wirtschaft. Um einen Beitrag zur raschen Begrenzung des Klimawandels und dessen Folgen wie trockene Sommer, stärkere Niederschläge, mehr Hitzetage und schneearme Winter zu leisten, haben die Basler Stimmberechtigten im November 2022 den Gegenvorschlag zur Klimagerechtigkeitsinitiative angenommen. Mit grosser Mehrheit wurde das Netto-Null-Ziel bis 2037 beschlossen und das Konzept der Klimagerechtigkeit in der basel-städtischen Verfassung verankert. Im Herbst 2023 hat der Regierungsrat die kantonale Klimaschutzstrategie «Netto-Null 2037» verabschiedet. Damit zeigt er auf wie er seinen verfassungsmässigen Auftrag, bis 2037 Netto-Null zu erreichen, erfüllen und einen Beitrag zur Klimapolitik des Bundes leisten will. Des Weiteren hat der Regierungsrat im Juli 2021 das Stadtklimakonzept beschlossen, in dem er aufzeigt, wie er den Kanton an den Klimawandel räumlich anpassen will.

Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel werden im kantonalen Richtplan querschnittsorientiert behandelt. Mit zwei Strategien zeigt er die räumliche Stossrichtung auf. Des Weiteren ist das Thema Klima in die Sachgebiete integriert. Neben einer querschnittsorientierten Berücksichtigung in den Sachgebieten, ist im Rahmen der Anpassung Klima und Umwelt zudem das Objektblatt S5.4 Hitze hinzugekommen, da dieses Thema im städtischen Kanton Basel-Stadt von hoher Relevanz ist.

Das Thema der *integralen Stadtentwicklung* hat vielfache Berührungspunkte mit dem kantonalen Richtplan und reicht aufgrund des in Basel verfolgten integralen Stadtentwicklungsansatzes über den räumlichen Aspekt hinaus. So behandelt die Stadtentwicklung in Basel ein breites Spektrum an weiteren Themen wie z.B. Bildung Integration oder Kultur und verknüpft querschnittsorientiert bauliche Entwicklungen mit sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen oder ökologischen Prozessen.

Das Thema *Nutzung im Untergrund* gewinnt aufgrund des Nutzungsdrucks im Untergrund an Bedeutung und ist ebenfalls ein Querschnittsthema. Unter- und oberirdische Planungen sind aufeinander frühzeitig abzustimmen. Grosse Infrastrukturbauten wie z.B. das Herzstück bedingen eine Koordination mit weiteren Nutzungen im Untergrund (Grundwasser, Energiegewinnung).

E3 Form des kantonalen Richtplans

Der Richtplan weist gemäss den Anforderungen von Art. 6 RPV folgende Gliederung auf:

BERICHT

E Einleitung

Überblick über Auftrag, Form, Inhalt, Funktion und Verbindlichkeiten des kantonalen Richtplans

ST Strategie

Essenz der Richtplanaussagen

Zusammenfassung der Ziele des Regierungsrats, die mit dem Richtplan verfolgt und in den Objektblättern und Karten entfaltet werden

[Strategische Entscheide*](#)

K Konzeptkarten mit Erläuterungen

Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung¹

Objektblätter² für die Sachgebiete:

S Siedlung

NL Natur und Landschaft

A Agglomerationsprogramm

M Mobilität

VE Ver- und Entsorgung

[Planungsgrundsätze*](#)

[Planungsanweisungen*](#)

[Örtliche Festlegungen*](#)

AH Anhang

Glossar

Rechtliche Grundlagen

Weitere Grundlagen

Abkürzungen

Fotodokumentation

KARTE

Richtplankarte mit Legende

Richtplan-Gesamtkarte²

[Richtplanaussagen*](#)

* Behördenverbindliche Richtplanteile sind **farbig gekennzeichnet**.

1 Grundlagen gemäss Art. 6 Raumplanungsgesetz.

2 Für Vorhaben, die in der Richtplankarte (Massstab 1:20'000) eingetragen sind, bestehen Verweise zu den Objektblättern, in diesen wiederum finden sich Verweise zu der Richtplankarte (gegenseitige Verweisung).

E4 Verbindlichkeit

Mit dem Erlass des Regierungsrates ist der kantonale Richtplan für alle kantonalen und kommunalen Behörden, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen, verbindlich.

Der Regierungsrat ist ebenfalls gebunden; sein Handlungsspielraum besteht, nach Durchführung von Mitwirkungsverfahren in der Änderung des Richtplans – unter der Voraussetzung der Genehmigung der Vorhaben durch die zuständigen Instanzen des Bundes.

Für Private und für die Wirtschaft ist der Richtplan nicht verbindlich. Er dient der Information über die raumwirksamen Absichten und Interessen des Kantons und beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen raumwirksamen Vorhaben.

Mit der Genehmigung durch den Bund wird der Richtplan für die Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden, aber auch für Zweckverbände, regionale Körperschaften und ähnliche Gebilde verbindlich. Für die Behörden verbindlich sind die Beschlussinhalte des Richtplans:

- Die *Richtplanaussagen* in der Richtplan-Gesamtkarte, die die verbindlichen Aussagen des kantonalen Richtplans in ihrem räumlichen Zusammenhang darstellen und
- die farbig markierten Abschnitte in den Richtplantexten:
 - a) Strategie: [strategische Entscheide](#),
 - b) Objektblätter: [Planungsgrundsätze/-anweisungen](#) sowie [Örtliche Festlegungen](#).

Die übrigen Bestandteile des Richtplans sowie die Ausgangslage in der Richtplankarte gelten als Erläuterungen. Wo nötig, wird in den Objektblättern auf den Koordinationsbedarf und auf die zu erfolgenden Schritte hingewiesen. In verschiedenen Objektblättern folgen Massnahmen den behördenverbindlichen Beschlüssen (Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen). Diese konkretisieren die Vorhaben, verweisen auf konkrete Projekte oder skizzieren das weitere Vorgehen.

E5 Stand der Koordination

Der kantonale Richtplan berücksichtigt den Stand der Planung von raumwirksamen Vorhaben. Die heutige Situation stellt die Ausgangslage dar, dazu gehören die bestehenden oder die sich in Ausführung befindenden Bauten und Anlagen.

Die Richtplanvorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien eingeteilt:

1 Festsetzung

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

Voraussetzung:

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

2 Zwischenergebnis

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

Voraussetzung:

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

3 Vororientierung

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

Voraussetzung:

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

E6 Änderung des kantonalen Richtplans

Der Richtplan wird hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten als ein strategisches und handlungsorientiertes Planungsinstrument des Regierungsrates eingesetzt. Zu diesem Zweck muss der Richtplan anpassungsfähig sein. Alle durch den Richtplan gebundenen Behörden können jederzeit eine Überprüfung oder Änderung des Richtplans beantragen. Auch Private können beim Regierungsrat eine Überprüfung des Richtplans beantragen.

Neue Vorhaben sind der zuständigen Fachstelle im Bau- und Verkehrsdepartement (Städtebau & Architektur) zu melden. Das Bau- und Verkehrsdepartement entscheidet über die Richtplanrelevanz und schlägt dem Regierungsrat das Vorgehen vor. Der Regierungsrat entscheidet.

Sowohl Überarbeitungen als auch Anpassungen des Richtplans nimmt der Regierungsrat unter Abwägung aller raumrelevanten Interessen vor. Er sorgt dafür, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise mitwirken kann. Überarbeitungen und Anpassungen des Richtplans bedürfen der Genehmigung durch den Bund.

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

Überarbeitung des Richtplans

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

Anpassung des Richtplans

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

Fortschreiben/Nachführen des Richtplans

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

E7 Zusammenarbeit

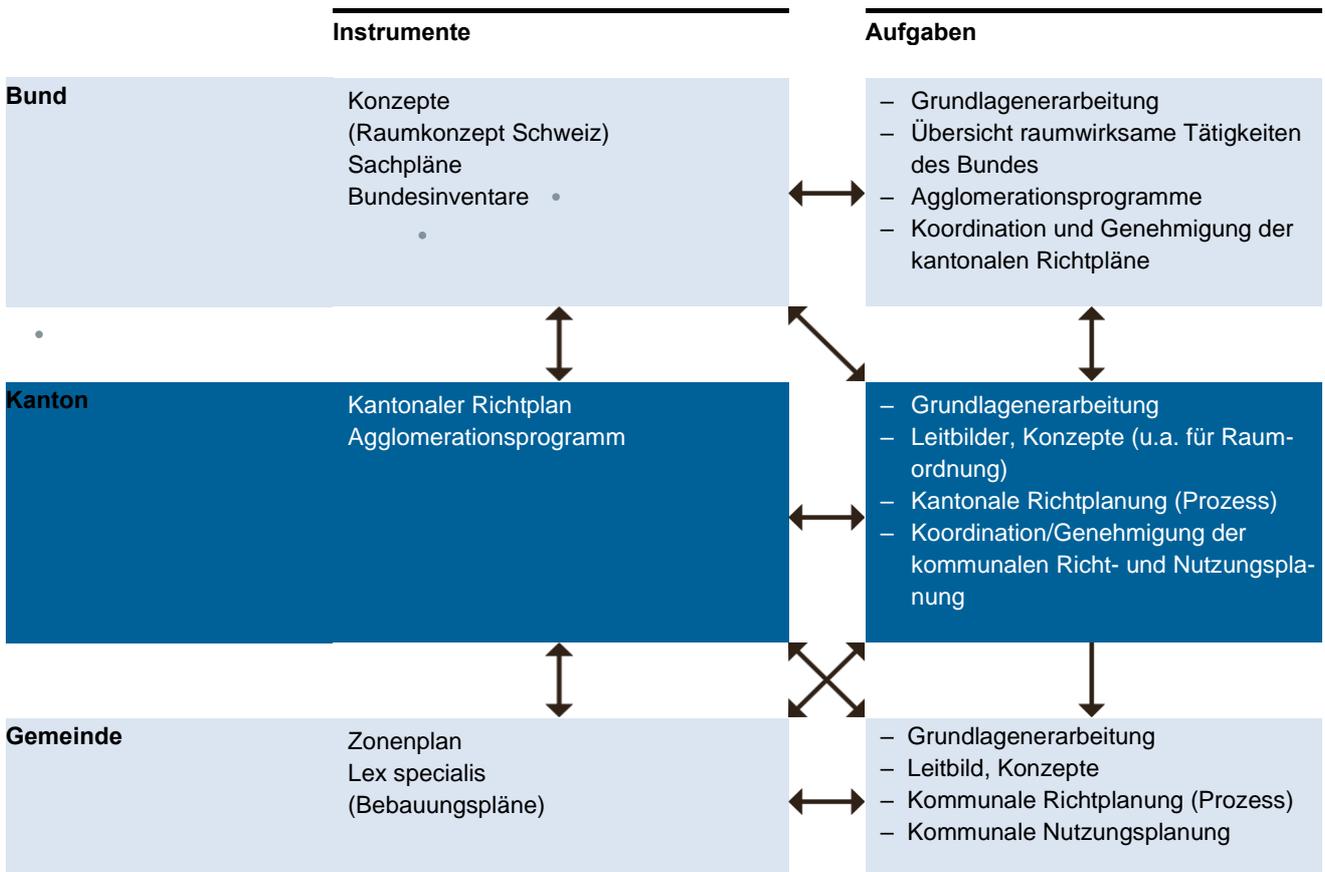
Das Zusammenwirken der Konzepte, Sachpläne und Inventare des Bundes mit den kantonalen Richtplänen bedingt eine Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen des Bundes und der Kantone. Die sich aus den Planungen des Bundes für die Kantone ergebenden Verpflichtungen sind zu berücksichtigen.

Sie berücksichtigt die rechtskräftigen Planungen des Kantons und der Gemeinden – dazu gehören namentlich die rechtskräftigen kommunalen Zonenpläne –, auch wenn deren Umsetzung noch ansteht. Die Zusammenarbeit umfasst verwaltungsintern die sach-, ämter- und departementsübergreifende Koordination. Die übrigen Partner werden gemäss den Verordnungen und Vereinbarungen in die Planungen einbezogen. Die Grenzlage des Kantons erfordert bei allen raumwirksamen Vorhaben eine partnerschaftliche, grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Wo dies von besonderer Bedeutung ist, wird die Zusammenarbeit und Koordination im Richtplan explizit erwähnt, ansonsten wird sie vorausgesetzt.

Es liegt in der Natur der Richtplanung, dass sich Ziele widersprechen können. Hier gilt im Einzelfall eine Interessenabwägung vorzunehmen. Die Interessenkonflikte werden benannt. Die Interessenabwägung erfolgt gemäss Art. 3 RPV.

Auf die Übernahme von Richtplanaussagen des Nachbarkantons Basel-Landschaft sowie entsprechender Aussagen des angrenzenden Auslandes wurde mit wenigen Ausnahmen verzichtet.

Der kantonale Richtplan und der Legislaturplan sind aufeinander abgestimmt. Der Regierungsrat informiert den Grossen Rat periodisch und bei Bedarf über den Richtplan. Änderungen werden frühzeitig bekannt gegeben.



Schema (Aufzählung nicht abschliessend)

E8 Mitwirkung

Gemäss Art. 4 Abs. 2 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise bei Planungen mitwirken kann. Die Mitwirkung bezieht sich auf alle Änderungen des Richtplans, nicht aber auf Fortschreibungen und Nachführungen. Die Ergebnisse (Medienmitteilung, Mitwirkungsbericht) der Mitwirkungsverfahren nach §74 der Bau- und Planungsverordnung sind im Internet abrufbar (s. www.richtplan.bs.ch).

E9 Finanzierung

Aus dem Richtplan resultieren wenig Kosten, allenfalls aufgrund einer Empfehlung, ein Konzept zu erarbeiten oder eine Studie durchzuführen. Die entsprechenden Aufwendungen werden in der Regel über das ordentliche Budget finanziert.

Indem der Richtplan die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten transparent macht, in einen Zusammenhang stellt und soweit möglich aufeinander abstimmt, dient er dazu, die finanziellen Aufwendungen der öffentlichen Hand für raumwirksame Vorhaben besser zu erfassen und mittels Präferenzen steuern zu können.

Wie ein kantonales Projekt finanziert wird, ist nicht Sache des Richtplans. Entscheide dazu werden im Rahmen der Projekte mit entsprechenden Beschlüssen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung gefällt (s. E7 Zusammenarbeit). Der Richtplan enthält deshalb – abgesehen von allgemeinen Hinweisen – keine Finanzierungsangaben.

E10 Monitoring und Controlling

Der Erfolg des kantonalen Richtplans ist periodisch zu überprüfen. Dies bedingt eine effiziente Bewirtschaftung und ein nachvollziehbares Controlling der Ziele und Aussagen des Richtplans. Das Richtplan-Controlling zeigt auf, in welchem Umfang und in welchen Bereichen ein allfälliger Anpassungsbedarf des Richtplans besteht.

Alle vier Jahre wird in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Amt ein Indikatorenbericht mit raumrelevanten Indikatoren erstellt. Die Indikatoren treffen Aussagen für den gesamten Kanton und umfassen aufgrund der längerfristigen Perspektive des Richtplans nach Möglichkeit längere Zeitreihen von bis zu 20 Jahren. Die Erkenntnisse aus dem Richtplan-Controlling fliessen in die Lagebeurteilung des Regierungsrates im Rahmen der kantonalen Legislaturplanung ein.

Darüber hinaus wird alle vier Jahre ein Vollzugscontrolling durchgeführt. Dabei wird der Umsetzungsstand der Planungsvorgaben mittels Fragebögen bei den federführenden Stellen abgefragt und ausgewertet.

STRATEGIE

Querschnittsthemen

ST1	Regionale Sichtweise einnehmen	15
ST2	Das Klima schützen	15
ST3	Dem Klimawandel begegnen	16
ST4	Rhein und Ufer aufwerten.....	16

Siedlung – Wohnen

ST5	Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen	17
ST6	Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten steigern	17
ST7	Die Siedlungsentwicklung und stadtgerechte Mobilität aufeinander abstimmen	18

Siedlung – Wirtschaft

ST8	Das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössern	19
ST9	Bedingungen für Wirtschaft und Bildung verbessern	19

Natur und Landschaft

ST10	Landschaftsräume sichern und vernetzen	20
ST11	Wertvolle Naturräume schützen und Biodiversität stärken	20
ST12	Kulturland nachhaltig gestalten.....	21

Mobilität

ST13	Stadtgerechte Mobilität fördern und Erreichbarkeit gewährleisten	22
------	---	----

Ver- und Entsorgung

ST14	Die Trinkwasserversorgung sicherstellen	23
ST15	Das Regenwasser nachhaltig bewirtschaften.....	23

ST

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 Einwohnern. Dies wirkt sich auf die Siedlungsentwicklung und auf den Flächenverbrauch aus. Die Platzierung von neuen Wohnungen und Arbeitsplätzen in der Kernstadt Basel erfolgt 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.

ST 2 DAS KLIMA SCHÜTZEN

Im Kanton Basel-Stadt stammen die direkten Treibhausgas-Emissionen hauptsächlich aus der Verbrennung fossiler Energieträger. Der Pro-Kopf-Verbrauch lag 2020 bei 3,3 Tonnen. Im November 2022 hat sich das Basler Stimmvolk für ein Netto-Null-Ziel bis 2037 ausgesprochen. Dementsprechend soll der Kanton Basel-Stadt bis 2037 seine direkten Treibhausgasemissionen auf ein Minimum senken und die restlichen Emissionen durch natürliche und technische Speicher kompensieren.

In der kantonalen Klimaschutzstrategie werden die Handlungsfelder und die notwendigen Aktionen zur Erreichung des Netto-Null-Ziels dargestellt. Zu dieser Zielsetzung trägt die räumliche Planung querschnittsorientiert in allen Sachbereichen bei: Siedlung (inklusive Bau und Betrieb von Gebäuden), Natur und Landschaft, Mobilität sowie Ver- und Entsorgung.

Strategischer Entscheid

Durch eine nutzungsdurchmischte, kompakte Siedlungsentwicklung der kurzen Wege in der Agglomeration Basel und besonders in ihrem Kern wird Zersiedelung vermieden und Verkehr reduziert. Der Um- und Neubau im Siedlungsgebiet erfolgt klimaschonend und der Betrieb klimaneutral.

Um den Flächenbedarf des Verkehrs zu reduzieren, wird die aktive Mobilität priorisiert und ausgebaut, die kollektiven Mobilitätsangebote werden erweitert. Ein effizienter städtischer Güterverkehr wird gefördert.

Flächen für eine erneuerbare Energieproduktion und -speicherung werden vorgehalten. Eine Kreislaufwirtschaft insbesondere in den Bereichen Wasser und Abfall wird gefördert.

Die Landschaft, die Siedlungsvegetation und insbesondere der Wald und der Boden als natürliche Kohlenstoffsenken werden geschützt.

ST3 DEM KLIMAWANDEL BEGEGNEN

Die globale Klimaerwärmung beeinträchtigt durch zunehmende Hitze- und Trockenperioden und Starkniederschlägen die städtische Lebensqualität. Aufgrund der hohen Bebauungsdichte im Kanton Basel-Stadt ist insbesondere der Hitzeinseleffekt eine Herausforderung. Er führt zu Temperaturunterschieden zwischen dem städtischen Kern und der ländlichen Umgebung von bis zu 10°C. Die Bevölkerung und die Naturräume in der Stadt sind folglich einer grossen thermischen Belastung ausgesetzt.

Ziel ist es, die hohe Lebensqualität im Kanton langfristig zu sichern und zu verbessern. Hierfür werden räumliche Massnahmen zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels auf Kantonsgebiet entwickelt und umgesetzt. Aufgrund der städtischen Prägung des Kantons sind dies insbesondere Massnahmen zur Reduktion von Hitzeinseln, zur Reduktion von Schäden infolge von extremen Wetterereignissen und zum Erhalt und zur Förderung der Biodiversität.

Strategischer Entscheid

Im Siedlungsgebiet werden zusätzliche, klimaangepasste Grün- und Freiflächen geschaffen, um eine nächtliche Abkühlung zu gewährleisten und zu begünstigen. Bestehende Grün- und Freiflächen werden geschützt und hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität und Resilienz während Hitzeperioden sowie im Sinne der Biodiversitätsförderung aufgewertet.

Der Anteil an begrüntem, entsiegeltem und wasserdurchlässigen Flächen wird im gesamten Siedlungsraum erhöht, ein naturnahes Regenwassermanagement angestrebt und der Wurzelraum für Vegetation im Untergrund vergrössert.

Aspekte der Durchlüftung werden frühzeitig berücksichtigt. Kaltluftkorridore aus dem Umland und grossflächige Grünräume werden erhalten, so dass nachts die Luft bodennah abkühlt und in den Siedlungsraum einfließen kann.

ST4 RHEIN UND UFER AUFWERTEN

Der Rhein und seine Ufer sind ein wesentliches Identifikationsmerkmal von Basel. Sie sind heute auf dem Kantonsgebiet nicht überall öffentlich zugänglich. Die Hafengebiete in Basel Nord werden durch die Hafenwirtschaft genutzt, besonders intensiv im Bereich der Hafenbecken 1 und 2 in Kleinhüningen. Durch die Vergrösserung des Novartis Campus und die Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins anstelle des Hafens St. Johann ist dort eine vielfältigere Nutzung bereits eingeleitet. Basierend auf einer gemeinsamen Strategie zur Stadt- und Hafenentwicklung öffnet der Entscheid, im Bereich Klybeck keine neue Hafennutzung anzusiedeln und die Hafenbahn ins Hafenkerngebiet nördlich der Wiese zu verlegen, mittel- bis langfristige Möglichkeiten unter Berücksichtigung des Natur- und Gewässerschutzes zur Nutzungsmischung und -intensivierung.

Einbettung in TEB-Strategie

Die grossräumige Aufwertung des Rheins mit seinen Ufern (Kembs bis Rheinfelden) ist ein strategisches Ziel des TEB, ebenso die trinationale Entwicklung der Häfen bis einschliesslich Ottmarsheim. Der Richtplan konkretisiert diese Strategie auf dem Gebiet von Basel-Stadt.

Strategischer Entscheid

Der Rhein und seine Ufer sind als prägende Elemente des Stadt- und Landschaftsbilds wie auch als überregionale Biotopverbundachsen zu erhalten, zu pflegen und zu verbessern. Die Rheinufer werden vermehrt zugänglich gemacht sowie einer vielfältigeren und nachhaltigeren Nutzung zugeführt. Dabei wird die ökologische und nachhaltige Hafenwirtschaft in Basel-Stadt an den Hafenbecken 1 und 2 räumlich konzentriert, zudem ist ein drittes Hafenbecken im Bereich des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes zur Sicherung der Trimodalität des geplanten Umschlagsterminals festgelegt. Für die Zeit nach 2029 wird der Westquai des Hafenbeckens 1 in die laufenden Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung der rheinseitigen Hafenareale einbezogen. Möglichkeiten für langfristige trinationale Hafenentwicklungen sind zu beobachten und im Rahmen des politischen Austauschs mit den deutschen und französischen Nachbarn zu evaluieren. Auf beiden Seiten des Rheins werden auf dem Gebiet von Basel-Stadt unter Berücksichtigung der Anliegen des Natur- und Gewässerschutzes sowie der Sicherheitsanforderungen der Hafenareale durchgängige Fussgänger- und Veloverbindungen eingerichtet.

Siedlung – Wohnen

ST5 MEHR WOHNRAUM FÜR EINE WACHSENDE BEVÖLKERUNG SCHAFFEN

Der Wohnraum im Kanton Basel-Stadt ist seit mehreren Jahren knapp. Eine anhaltend positive Bevölkerungsentwicklung bedingt durch eine starke Wirtschaft, anhaltende Zuwanderung und steigende Geburtenraten führen zu einer hohen Nachfrage nach Wohnraum.

Ziel des Regierungsrats ist, dass die Wohnraumnachfrage möglichst im Kanton befriedigt werden kann und die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2035 auf rund 220'000 gesteigert wird. Bei der Schaffung von neuem Wohnraum verfolgt er eine Siedlungsentwicklung nach innen mit höheren Wohndichten bei möglichst hoher Lebensqualität. Für den Regierungsrat ist das Thema «Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen» im Richtplan zentral. Dabei strebt er an, dass der Anteil an preisgünstigem Wohnraum bis 2050 mindestens 25% erreicht.

Strategischer Entscheid

Zur Schaffung von mehr Wohnraum setzt der Regierungsrat auf die Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung» bei der Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden. Das heisst, neuer Wohnraum soll auf geeigneten Arealen, die sich in Transformation befinden und deren Nutzung intensiviert werden kann, durch Um- und Aufzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets und durch punktuell Wachstum in die Höhe geschaffen werden.

Zudem wird die Flächeninanspruchnahme für Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie Freizeitgärten möglichst optimiert.

ST6 DIE WOHN- UND WOHNUMFELDQUALITÄTEN STEIGERN

Die Wohn- und Wohnumfeldqualität ist für das Wohlbefinden der Bevölkerung von hoher Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus Wohnungsangeboten für alle Bedürfnisse, vielfältigen Erholungs- und Versorgungsangeboten, qualitätsvollen Grün- und Freiräumen, geringen Umweltimmissionen und guter verkehrlicher Erreichbarkeit.

Ziel ist eine möglichst hohe Wohn- und Wohnumfeldqualität bei insgesamt zunehmender Bevölkerungsdichte, um die Attraktivität des Kantons als Lebensort weiter zu steigern.

Strategischer Entscheid

Bei der Entwicklung neuer Wohngebiete wird eine optimale Nutzungsmischung angestrebt. Dabei werden hohe Standards für Klimaschutz und -anpassung wie auch für Biodiversitätsförderung eingehalten. Dies gilt insbesondere bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung, dem naturnahen Regenwassermanagement sowie bezüglich Vorgaben zu autoarmen Arealen und einem stadtverträglichen Mobilitätsangebot.

Das baukulturelle Erbe wird berücksichtigt. Grundlage bilden qualitätssichernde Verfahren und eine sorgfältige Nutzungsplanung. In Transformationsarealen ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel der neu für Wohnen geplanten Bruttogeschossfläche als dauerhaft gemeinnützig vermieteter Wohnraum zu sichern.

Bei der weiteren Verdichtung des Kantons wird darauf geachtet, dass der Bevölkerung in ihrem Wohnumfeld genügende und abwechslungsreiche, klimaangepasste und biodiverse Grün- und Freiräume zur Verfügung gestellt werden. Der öffentliche Raum und insbesondere Orte mit zentralen Funktionen werden in Basel, Riehen und Bettingen aufgewertet.

Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch verkehrsberuhigende Massnahmen und eine konsequente Förderung stadtgerechter Mobilität wohnlicher gemacht.

ST7 DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND STADTGE- RECHTE MOBILITÄT AUFEINANDER ABSTIMMEN

Die optimale Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsgebieten mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr ist ein wesentlicher Faktor für hohe Siedlungsqualität und fördert eine flächensparende, stadt- und umweltgerechte Mobilität. Eine angemessene Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr wird gewährleistet.

Um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen besteht wegen der guten Erschliessung Potenzial für dichteres Bauen und eine vielseitigere Nutzung.

Strategischer Entscheid

Die Siedlungsentwicklung einerseits sowie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr und dem motorisierten Individualverkehr andererseits werden aufeinander abgestimmt. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird zu Siedlungsschwerpunkten mit erhöhten Bebauungsdichten entwickelt.

Siedlung – Wirtschaft

ST8 DAS NUTZUNGSPOTENZIAL DER WIRTSCHAFTSFLÄCHEN VERGRÖSSERN

Der Kanton Basel-Stadt wies in den vergangenen zehn Jahren eine positive Wirtschaftsentwicklung auf. Die Zahl der Beschäftigten ist in dieser Zeit kontinuierlich gestiegen. Für Ansiedlungen, Gründungen und Expansionen von Unternehmen ist das Flächenangebot knapp.

Der Regierungsrat ist bestrebt, das Angebot an Flächen für wirtschaftliche Aktivitäten möglichst zu erweitern. Dazu sollen die Potenziale der verfügbaren Areale vergrößert und besser ausgenutzt werden.

Ziel des Regierungsrats ist eine weiterhin dynamische Wirtschaftsentwicklung mit einer Zielgrösse von 220'000 Beschäftigten im Jahr 2035.

Strategischer Entscheid

In den Schwerpunkten Arbeiten werden höhere bauliche Ausnutzungen und Nutzungsintensivierungen unterstützt, um qualitative und quantitative Expansion von Industrie und Gewerbe zu ermöglichen. Damit sich eine Vielfalt an Unternehmen unterschiedlicher Grösse und Branche entwickeln kann, werden in den verschiedenen Schwerpunkten Arbeiten unterschiedliche Rahmenbedingungen bezüglich Emissionen, Nutzungsmischung, verkehrlicher Erschliessung sowie städtebaulichen Massstabs der Gebäude geschaffen.

ST9 BEDINGUNGEN FÜR WIRTSCHAFT UND BILDUNG VERBESSERN

Internationale, nationale und regionale Erreichbarkeit, eine gut ausgebildete Bevölkerung sowie Arbeits- und Wohngebiete in ausreichender Quantität und guter Qualität sind wesentliche Standortfaktoren für die Wirtschaft.

Um das hohe Niveau des Ausbildungsangebots halten und ausbauen zu können, benötigen die Bildungseinrichtungen räumliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Strategischer Entscheid

Optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsanbindungen für den Personen- und Güterverkehr werden gefördert. Ein Schwerpunkt wird auf den Ausbau des S-Bahn-Netzes gelegt. Die Infrastrukturen für die Güterlogistik ermöglichen optimale und umweltschonende Transportflüsse. Den Bildungseinrichtungen, besonders der Universität und den Fachhochschulen, werden gut erschlossene Entwicklungsräume bereitgestellt.

Natur und Landschaft

ST 10 LANDSCHAFTSRÄUME SICHERN UND VERNETZEN

Basel-Stadt liegt in der oberrheinischen Tiefebene und ist in eine vielfältige Landschaft eingebettet. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte in der trinationalen Agglomeration dienen die Landschaftsräume des Kantons (Wieseebene, Dinkelbergabhang sowie der Bruderholzrücken) der Naherholung und dem Naturerlebnis. Gleichzeitig sind sie klimatisch für die Zufuhr nächtlicher Kaltluft in die Stadt und als Entlastungsraum am Tag sehr wichtig. Allerdings schwächen höhere Temperaturen und häufigere Dürreperioden zunehmend die Vitalität der Waldflächen.

Ziel sind der Erhalt und die Förderung der Landschaftsräume, deren Vielfalt und deren Verbindung untereinander. Hierbei gilt es, die Funktionsvielfalt der Landschaft und der Gewässer als Lebensraum für Fauna und Flora, als Erholungsraum für den Menschen (Aufenthalt, Naturerleben und Bewegung) sowie als Wirtschaftsfaktor (Landwirtschaft) aufeinander abzustimmen.

Strategischer Entscheid

Die Vernetzung der Landschaftsräume innerhalb von Basel-Stadt und in die umgebende Landschaft wird gesichert und verbessert. Das kulturelle und natürliche Erbe der Landschaft ist anzuerkennen, zu bewahren, wo sinnvoll wiederherzustellen und weiterzuentwickeln.

Die Gewässerräume mit Gewässersohle, Uferbereich und Umland sind als Ökosysteme zu erhalten und wiederherzustellen, so dass sie soweit wie möglich naturnahen Verhältnissen entsprechen.

Der Wald bleibt in seiner Gesamtheit ein ökologisch wertvolles Gebiet. Wertvolle Bereiche des Lebensraums Wald sind aufzuwerten und zu schützen.

Die Sicherung und Entwicklung der Landschaft wird mit den Nachbargemeinden im Agglomerationsprogramm Basel und im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) koordiniert und weiter verbessert.

ST 11 WERTVOLLE NATURRÄUME SCHÜTZEN UND BIODIVERSITÄT STÄRKEN

Die Räume ausserhalb des Siedlungsgebietes weisen hohe landschaftliche und ökologische Qualitäten auf und sind für die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Basel entscheidend. Auch innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen ökologisch wertvolle Naturräume, die eine naturbezogene Erholung erlauben. Es herrschen trockenwarme Lebensräume vor, zudem Wiesen, Gehölze, Gewässer und strukturreiches Kulturland. Durch eine zunehmende Verdichtung des Siedlungsgebiets, einen erhöhten Nutzungsdruck auf naturnahen Flächen, zunehmende Lärmbelastung und Lichtverschmutzung sowie den Klimawandel gerät die Biodiversität immer stärker unter Druck.

Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Biodiversität, d.h. der Vielfalt der Ökosysteme, der Vielfalt der einheimischen, standortgerechten Pflanzen- und Tierarten sowie der genetischen Vielfalt innerhalb der Arten. Räumlich sind daher bestehende Naturwerte zu schützen, schützenswerte Naturflächen aufzuwerten und zu entwickeln sowie neue Flächen mit hohem Naturwertpotenzial zu fördern und zu schaffen.

Strategischer Entscheid

Die typische Vielfalt der naturnahen Lebensräume innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets ist zu erhalten und wird gefördert, auch im Hinblick auf die Ziele der Anpassung an den Klimawandel. Bedrohte Arten und deren Lebensräume sind zu schützen.

Die Vernetzung zwischen den Lebensräumen erfolgt über Verbundachsen. Beeinträchtigungen oder Engstellen bei Verbundachsen sind, wo möglich, zu beheben.

Der Erhalt und die Förderung der Lebensräume sowie ihre Nutzung (z.B. Erholung) sind aufeinander abzustimmen.

ST 12 KULTURLAND NACHHALTIG GESTALTEN

Im Kanton Basel-Stadt ist der Anteil an landwirtschaftlicher Fläche seit Jahren stabil. Im Vergleich zu anderen Kantonen ist der Anteil an der Gesamtfläche gering.

Der Klimawandel stellt für die Landwirtschaft eine immer grössere Herausforderung dar. Extreme Wetterereignisse, insbesondere Dürreperioden, stellen ein zunehmendes Problem in der Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen dar.

Ziel ist, das Kulturland zu erhalten, zu pflegen und ökologisch aufzuwerten. Das Nebeneinander von Naturschutz, Erholung und Trinkwasserschutz bleibt gewährleistet. Eine nachhaltige Nutzung stärkt die Biodiversität.

Strategischer Entscheid

Eine nachhaltige, auf landschaftliche Qualitäten ausgerichtete Bewirtschaftung des Kulturlands ist zu fördern und berücksichtigt die sich verändernden klimatischen Bedingungen.

Die landwirtschaftliche Nutzung ist mit den Anforderungen an den Naturschutz insbesondere zur Förderung der Biodiversität, dem Bodenschutz sowie mit Erholungsnutzungen abzustimmen.

Mobilität

ST 13 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 den 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 privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen soll auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigungszahl nicht zunehmen. In seiner Klimaschutzstrategie hat der Regierungsrat beschlossen, dass die Fahrleistung auf den Strassen ausserhalb des Autobahnnetzes bis 2037 gegenüber 2020 um einen Drittel und auf allen Strassen um einen Sechstel sinkt (vgl. RRB vom 26.09.2023, P231171).

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 den 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 consequentere Bündelung von Lieferungen und den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen.

Ver- und Entsorgung

ST 14 DIE TRINKWASSERVERSORGUNG SICHERSTELLEN

Sauberes Trinkwasser ist die wichtigste Voraussetzung für ein gesundes Leben. Das Trinkwasser für Basel-Stadt wird je etwa zur Hälfte in den Langen Erlen und – auf dem Gebiet der Gemeinde Muttenz – in der Hard gewonnen, wobei das Grundwasser mit vorgereinigtem Rheinwasser angereichert wird. Eine Verunreinigung des angereicherten Grundwasserstroms muss unbedingt vermieden werden.

Strategischer Entscheid

Die nachhaltige Form der Trinkwassergewinnung in den Langen Erlen und in der Hard wird langfristig sichergestellt (regionale Versorgungsplanung).

Lange Erlen

Die Produktion qualitativ hochwertigen Trinkwassers in ausreichender Quantität hat Vorrang vor anderen Nutzungen und wird gegebenenfalls durch Hochwasserschutzmassnahmen gesichert. Revitalisierungen von Fliessgewässern, ökologische Aufwertungen, Freizeit-, Erholungs-, wald- und landwirtschaftliche Nutzungen werden daher auf die Nutzung des Grundwassers zur Trinkwassergewinnung abgestimmt.

Hard

Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten – z.B. im Verwaltungsrat der Hardwasser AG – darauf hin, dass eine hochwertige Trinkwasserproduktion gesichert bleibt.

ST15 DAS REGENWASSER NACHHALTIG BEWIRTSCHAFTEN

Das Regenwasser wird vielerorts auf versiegelten Flächen gesammelt und konzentriert in die Kanalisation eingeleitet. Durch die Zunahme von Starkregenfällen steigt hierdurch das Risiko von Schadensereignissen infolge des hohen Oberflächenabflusses. Die in die Kanalisation geleiteten Regenwasserabflüsse bringen die Kanalisationen an ihre Kapazitätsgrenze und mindern die Reinigungsleistung der Abwasserreinigungsanlage. Parallel fehlt dieses abgeleitete Niederschlagswasser der grünen Infrastruktur, welche vermehrt unter Trockenheit leidet.

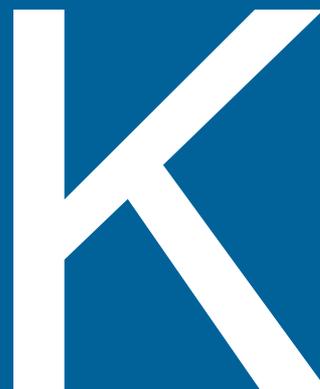
Ziel ist eine Minderung der Schadensereignisse durch Starkregen, eine Entlastung des Kanalnetzes und der Abwasserreinigungsanlage sowie eine bessere Verfügbarkeit des Niederschlagswassers für ein vitales Stadtgrün und zur Grundwasserbildung.

Strategischer Entscheid

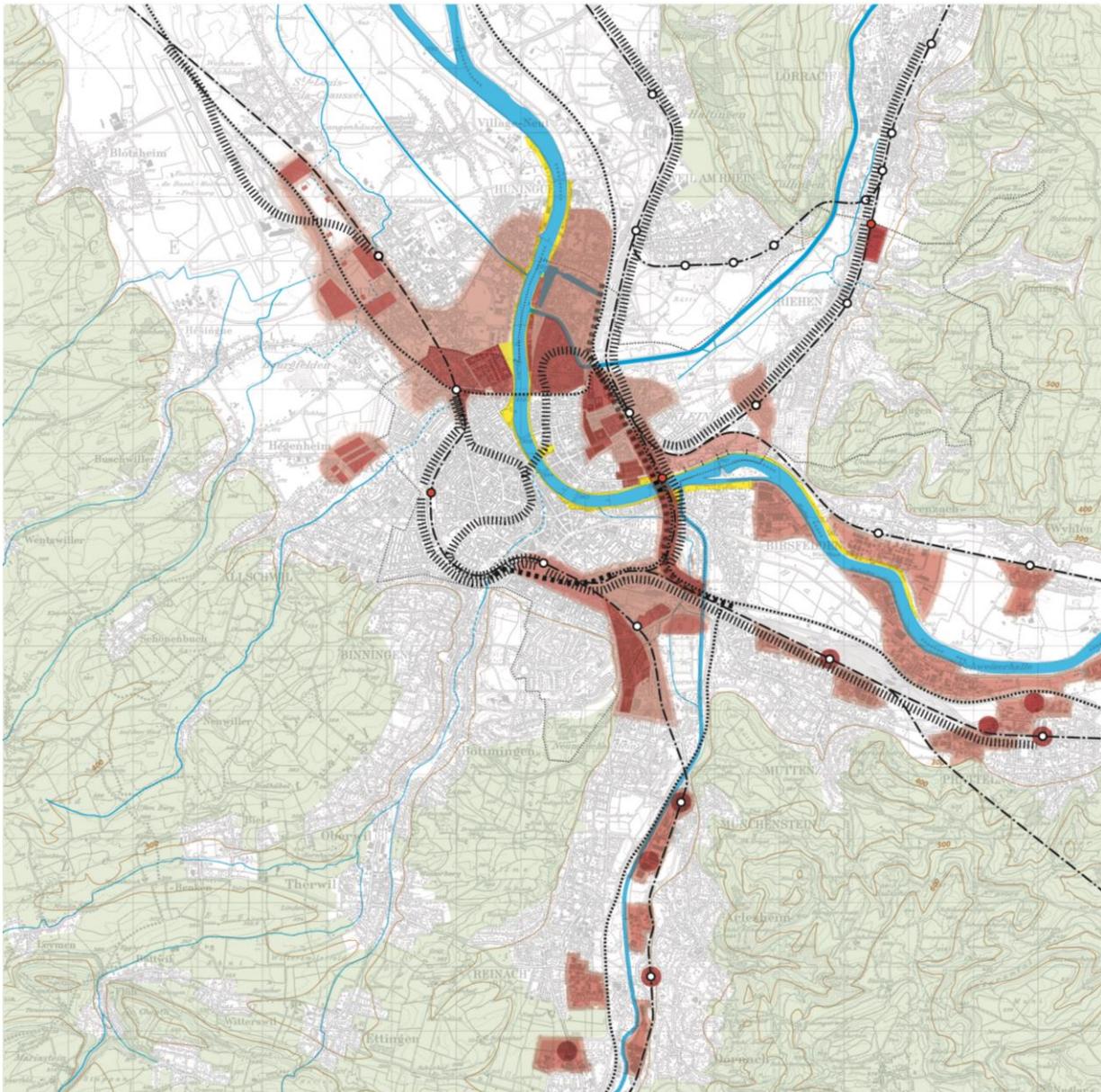
Ein dezentrales, naturnahes und parzellenübergreifendes Regenwassermanagement nach dem Schwammstadtprinzip wird angestrebt. Hierbei wird Regenwasser im naturnahen Kreislauf gehalten. Dies erfolgt durch Versickerung in den Untergrund, Speicherung im Boden und Nutzung durch die Pflanzen für die Verdunstung. Nicht verschmutztes Regenwasser soll möglichst nicht in die Kanalisation abgeleitet werden. Wo möglich werden Abflussspitzen durch die Retention von Regenabwasser vermindert. Regenwasser wird vermehrt zur Bewässerung des Stadtgrüns genutzt.

KONZEPTKARTEN

	Karte 1	26
K1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	27
	Karte 2	28
K2	Freiraumentwicklung und -vernetzung	29
	Karte 3	30
K3	Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	31



Karte 1



Kartendaten PK50 © 2004 Bundesamt für Landestopografie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)
 Kartenentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Gebiete mit Entwicklungspotenzial Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung Rheinufer, teilweise mit Entwicklungspotenzial umliegende, äussere Landschaft | <ul style="list-style-type: none"> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben) öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung Autobahnen Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe | <ul style="list-style-type: none"> Grenze des Kantons Basel-Stadt Gewässer |
|---|---|--|

Karte 1

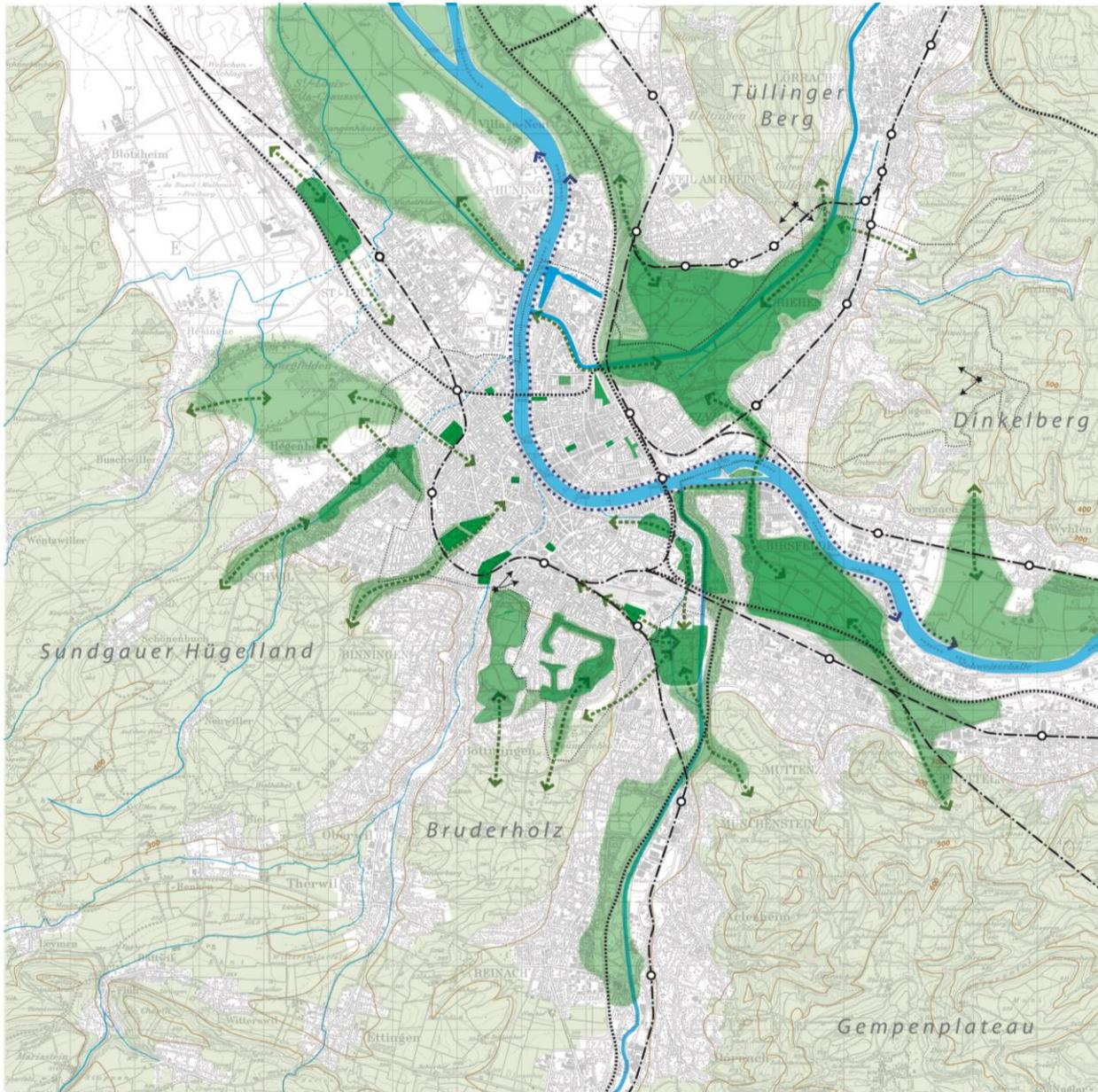
K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Basel-Stadt als Zentrum einer trinationalen Agglomeration mit über 700'000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat nur noch sehr wenige Baulandreserven. Auch die nähere Umgebung des Stadtkantons ist bereits stark überbaut. Während also Flächen für eine Expansion der Siedlung nur noch in sehr beschränktem Umfang vorhanden sind, besteht andererseits ein grosses Potenzial für Nutzungsänderungen und -intensivierungen innerhalb des Siedlungsgebietes. Die Mobilisierung dieses Potenzials im Kern der Agglomeration und an weiteren zentralen Lagen bedeutet die Umsetzung der Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen und trägt dazu bei, die weitere Inanspruchnahme von Freiflächen an der Peripherie der Stadtregion einzudämmen. Diese Strategie wird sowohl für Basel-Stadt als auch, im Rahmen der Zusammenarbeit im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) und im Rahmen der Planungen zum Agglomerationsprogramm Basel, für die gesamte Stadtregion verfolgt.

Die roten Flächen zeigen Räume mit Potenzial, die mittelfristig erhebliche Entwicklungen erfahren werden. Die dunkelroten Flächen markieren dabei die Pole von städtebaulichen Entwicklungen, die helleren bezeichnen Gebiete, in welchen mit einer städtebaulichen Dynamik unterschiedlicher Intensität zu rechnen ist. Diese Flächen liegen entlang der grossen Erschliessungsachsen. Das Kartenbild zeigt einen Bogen von Basel Nord und den nördlich angrenzenden Gebieten in Frankreich und Deutschland über das östliche Kleinbasel bis zum Dreispitzareal und zum Bahnhof SBB. In den Tälern der Birs und des Hochrheins findet diese Achse mit hohem Entwicklungspotenzial ihre Fortsetzung. Ebenfalls hohes Entwicklungspotenzial haben das Stettenfeld nahe der deutschen Grenze in Riehen, das Bachgrabengebiet in Allschwil sowie anschliessende Areale jenseits der Staatsgrenze auf Hegenheimmer Boden. Diese räumliche Schwerpunktsetzung bedeutet nicht, dass in den übrigen Gebieten Stillstand herrscht. Erhaltung und Modernisierung baulich stabiler Stadtgebiete zur Sicherung und Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität wie auch der Standortattraktivität sind Daueraufgaben von hoher Wichtigkeit.

Ein Kernelement der Raumentwicklungsstrategie von Basel-Stadt und der Region ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Karte zeigt, dass die Entwicklungsgebiete grossteils günstig zum bestehenden S-Bahn-Netz liegen. Um einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen sicherzustellen, muss die Schieneninfrastruktur in und um Basel ausgebaut werden. Wo das übergeordnete Strassennetz an seine Kapazitätsgrenzen stösst, sind Ausbauten nötig, um den Verkehrsfluss zu erhalten und Belastungen von den Wohnquartieren fernzuhalten. Auch die Qualitäten, die die Rheinufer für die Stadt und die Nachbargemeinden bieten, sind noch nicht an allen Orten in Wert gesetzt; die gelben Flächen deuten dieses Potenzial an.

Karte 2



Kartendaten PK50 © 2004 Bundesamt für Landestopografie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)
 Kartenentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft umliegende, äussere Landschaft | <ul style="list-style-type: none"> Korridor zur Freiraumvernetzung Vernetzungskorridor entlang des Rheins Aussichtspunkt mit Sichtachsen | <ul style="list-style-type: none"> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben) Autobahnen Grenze des Kantons Basel-Stadt Gewässer |
|--|--|---|

Karte 2

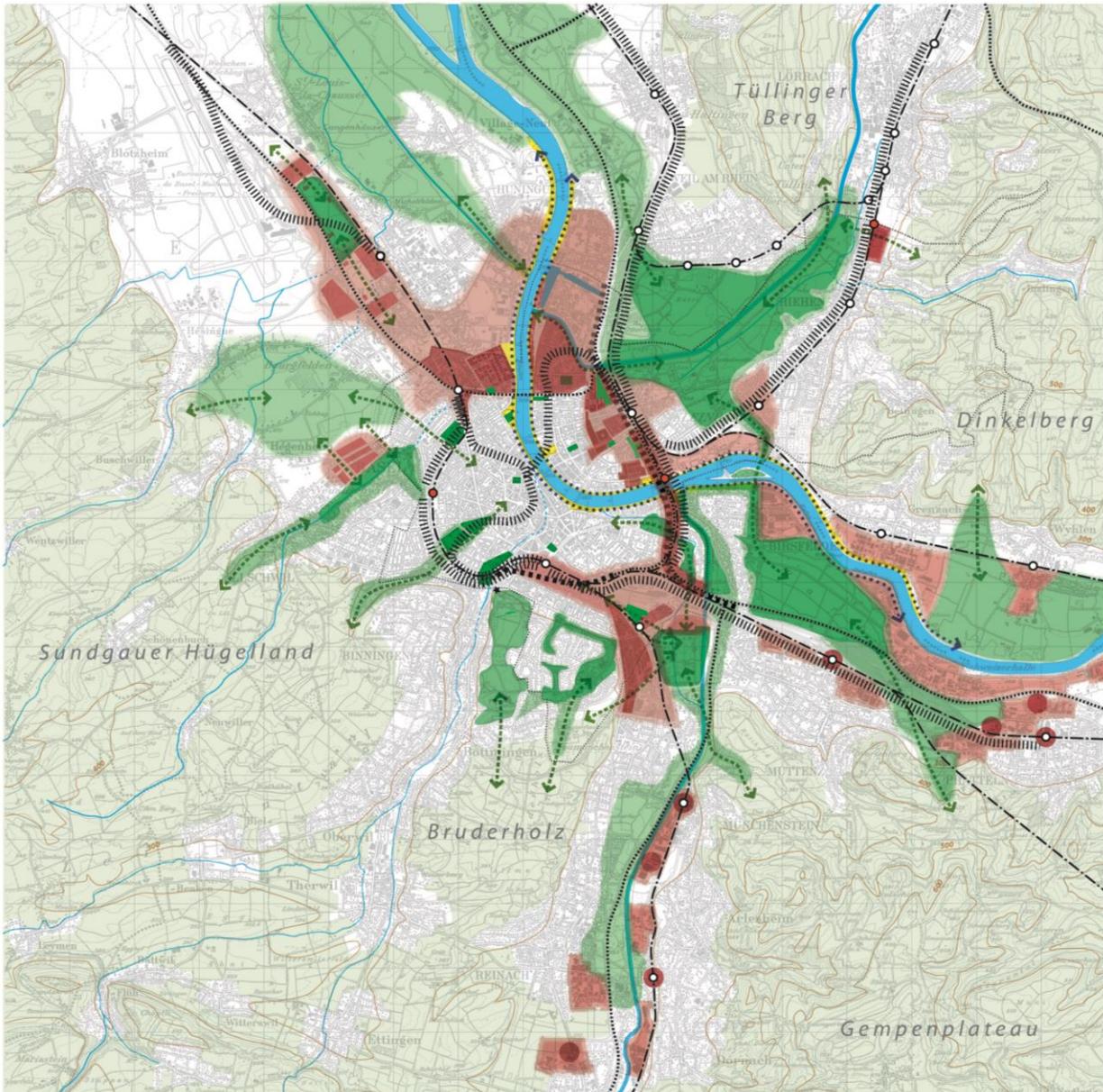
K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung

Basel liegt am Schnittpunkt mehrerer Landschaftsräume: Die Ketten und Plateaus des Jura im Süden, der Schwarzwald mit seinen Vorbergen im Nordosten und die Tiefebene des Oberrheins mit begleitenden Hügelländern im Norden sorgen für eine ausserordentliche Vielfalt an Naturräumen im Umland der Stadt. Durch das bewegte Relief und die weitgehende Konzentration der Bebauung auf die Talachsen reichen auf den Höhenzügen grosse zusammenhängende Freiräume bis nahe an die Stadt, wodurch der Begriff der «Grünen Finger» geprägt wurde. Die Verbindung dieser Elemente der «äusseren», der umgebenden Landschaft mit Grünflächen innerhalb des Siedlungskörpers ist ein wichtiges Ziel des Richtplans Basel-Stadt wie auch der gemeinsamen Raumplanung in der Region. Denn Grün- und Freiräume in ausreichender Quantität und guter Qualität sind aufgrund ihrer Erholungsfunktion ganz wesentlich für die hohe Lebensqualität in der Stadt; und untereinander vernetzte unbebaute Areale sind lebenswichtig für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Dabei reichen «Grüne Finger», die in der Stadt enden, nicht aus; es müssen v.a. für Trockenheit und Wärme liebende Arten durchgehende Korridore durch das Stadtgebiet bestehen («Grüne Adern»). Der Rhein mit seinen Ufern spielt als Vernetzungskorridor wie auch als Lebensader Basels eine besonders wichtige Rolle.

Die Karte zeigt Freiräume im Kanton Basel-Stadt und in der Umgebung sowie ihre Vernetzung untereinander. Dabei sind, etwa auf der Erlenmatt oder im Gebiet südlich und östlich des Flughafens, auch Potenziale für die zukünftige Entwicklung von Grün- und Freiräumen dargestellt. Die Stärke des Grüntons zeigt die Intensität der Nutzung an: Während in den städtischen und stadtnahen Grün- und Freiräumen («innere» Landschaft, dunkles Grün) die urbanen Funktionen als Erholungs- und Aufenthaltsort für die Bevölkerung dominieren, ist die umliegende «äussere» Landschaft durch Land-, Forstwirtschaft oder Naturschutzgebiete wie Petite Camargue geprägt. Die Nutzungsintensität durch die städtische Bevölkerung nimmt von innen nach aussen ab. Die Pfeile deuten Korridore an, die sowohl als ökologische Vernetzungsachsen als auch als Zugänge für die Stadtbevölkerung in die umliegende Landschaft von hohem Wert sind. Die durchgehenden Pfeile beidseits des Rheins verdeutlichen die wichtige Vernetzungsfunktion des Flusslaufs.

Von den umliegenden Hügeln bestehen wichtige Sichtbeziehungen, die interessante Blicke auf die Stadtlandschaft und einen guten Überblick bieten. Stellvertretend für zahlreiche exponierte Punkte sind die drei Kirchlein St. Margarethen, St. Chrischona sowie St. Ottilien in Obertüllingen und deren Sichtachsen zueinander in der Karte markiert (Lage und Orientierung prähistorischer Siedlungen und Kultstätten im Oberrheingebiet).

Karte 3



Kartendaten PK50 © 2004 Bundesamt für Landestopografie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)
 Kartentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Gebiete mit Entwicklungspotenzial Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung Rheinufer, teilweise mit Entwicklungspotenzial städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume | <ul style="list-style-type: none"> Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft umliegende, äussere Landschaft Korridor zur Freiraumvernetzung Vernetzungskorridor entlang des Rheins Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben) | <ul style="list-style-type: none"> öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung Autobahnen Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe Grenze des Kantons Basel-Stadt Gewässer |
|---|---|---|

Karte 3

K3 Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)

Die Überlagerung der Karten zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie zur Freiraumentwicklung zu einer Darstellung der Grundzüge der räumlichen Entwicklung zeigt die Vereinbarkeit der Mobilisierung städtebaulicher Potenziale mit der Erhaltung und Verbesserung von Freiraumqualitäten. Durch die Konzentration der Nutzungsintensivierung auf bereits bestehende und gut ausgebaute Erschliessungsachsen sowie die Etablierung von Entwicklungsschwerpunkten an leistungsstarken Knoten des öffentlichen Verkehrs wird eine Expansion der baulichen Entwicklung in die Fläche verhindert. Es bleibt Freiraum für Grünflächen und Vernetzungskorridore – für Mensch und Natur lebenswichtige Elemente der Stadtlandschaft. So können auch von zukünftigen Generationen die urbanen wie die landschaftsräumlichen Qualitäten erlebt werden; die Region Basel bleibt ein attraktiver Lebensraum.

Diese Grundzüge der räumlichen Entwicklung, die Ausdruck der übergeordneten Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen sind, werden vom Kanton Basel-Stadt in Kooperation und Koordination mit den planenden Behörden der Nachbarn verfolgt. Die Strategieentwicklung für die gesamte Stadtregion und die gegenseitige Abstimmung der Planungsinstrumente findet im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) und im Rahmen der Planungen zum Agglomerationsprogramm Basel statt. Ebenso wichtig ist die bilaterale Zusammenarbeit mit Gemeinden und übergeordneten Planungsinstanzen in allen Teilen der trinationalen Stadtregion.

Objektblätter SIEDLUNG

	Leitsätze Siedlung	35
S1	Siedlungsgebiet	37
S1.1	Entwicklung des Siedlungsgebiets	37
S1.2	Siedlungsgliedernde Freiräume	41
S1.3	Vertikale Verdichtung	44
S1.4	Hochhäuser	46
S1.5	Siedlungsfreiraum	48
S1.6	Ortsbildschutz	51
S2	Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung	53
S2.1	Schwerpunkte Arbeiten	53
S2.2	Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen	57
S2.3	Schwerpunkte Wohnen	61
S2.4	Ortszentren	64
S2.5	Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn- Haltestellen	67
S3	Verkehr-intensive Einrichtungen	70
S3.1	Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen	70
S4	Öffentliche Bauten und Anlagen	72
S4.1	Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität	72
S4.2	Schulbauten und -anlagen	74
S4.3	Spitalbauten	76
S4.4	Sport- und Freizeitanlagen	78
S4.5	Fahrendenplatz	81
S4.6	Freizeitgärten	83
S5	Umwelteinwirkungen	
S5.1	Lärmschutz	85
S5.2	Licht	88
S5.3	Luftschadstoffe	90
S5.4	Hitze	92
S5.5	Störfallvorsorge	94
S5.6	Naturgefahren	96

S

Leitsätze Siedlung

Siedlungsgebiet

- s1 Die Siedlungsentwicklung, ausgerichtet insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, ist auf die trinationale Zentrenstruktur sowie auf die Verkehrsnetze mit ihren Kapazitäten abzustimmen.
- s2 Erneuerungen und Veränderungen des Siedlungsraumes erfolgen insbesondere unter Beachtung optimaler baulicher Dichten, einer ausgewogenen Sozialstruktur sowie Anforderungen zum Klimaschutz und zu Anpassungen an den Klimawandel sowie Förderung der Biodiversität.
- s3 Der Anteil an preisgünstigem Wohnraum soll gesamtkantonal bis 2050 bei mindestens 25% liegen.
- s4 Soweit möglich und städtebaulich sinnvoll sind Stadt und umliegende Gemeinden als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper erkennbar zu halten; siedlungsgliedernde Freiräume sollen neben ihrer Funktion für Landwirtschaft, ökologische Vernetzung und nächstlicher Kaltluftzufuhr, die Naherholung unterstützen.
- s5 Die Entwicklung der Gemeinden Bettingen und Riehen sowie der Stadtteile Basels hat unter Berücksichtigung des historischen Charakters und hinsichtlich der Stärkung der eigenen Identität zu erfolgen.
- s6 Bebauung und Freiraum müssen unter Beachtung historischer Gefüge hohe urbane und landschaftliche Ansprüche erfüllen.
- s7 Die Nutzungen des Rheinraums sind unter Beachtung seiner gesamstädtischen Bedeutung zu fördern; die Konflikte sind zu entschärfen.
- s8 Das Freiraum- und Grünflächenangebot ist unter Beachtung der übrigen städtebaulichen Anforderungen bedarfsgerechter zu verteilen, naturnah auszugestalten und, wo möglich, zu erweitern.
- s9 Der öffentliche Raum ist sowohl als Verkehrs-, Kultur- und Naturraum als auch als Aufenthalts-, Erlebnis- und Bewegungsraum zu planen und zu gestalten.
- s10 Die Wohnumfeldaufwertung ist konsequent weiterzuführen. Es sind Massnahmen zur Hitzeminderung umzusetzen.
- s11 Im Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sind Räume für die Bewegungsaktivität in Abstimmung mit anderen Nutzungsansprüchen zur Verfügung zu stellen.

Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

- s12 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung sind unter Beachtung der verschiedenen Nutzungsansprüche als klimaangepasste und nachhaltige Quartiere auszubilden. Der Um- und Neubau erfolgt klimaschonend und der Betrieb klimaneutral.
- s13 Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen sollen insbesondere neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zugutekommen.
- s14 Die raumplanerischen Massnahmen für die Wirtschaft werden in regionaler Zusammenarbeit angegangen.
- s15 In Transformationsarealen, die einen Planungsperimeter von mehr als 15'000 m² umfassen, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel der neu für Wohnen geplanten Bruttogeschossfläche als dauerhaft gemeinnützig vermieteter Wohnraum zu sichern.
- s16 Die verträgliche Mischung von Arbeiten, Wohnen und anderen Nutzungen ist in geeigneten Gebieten zu fördern.
- s17 Für innovative Neugründungen sind ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.
- s18 Strukturwandel und Nutzungsintensivierungen auf Arbeitsgebieten sind zu unterstützen und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau, die der Nachhaltigkeit und insbesondere dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel verpflichtet sind, zu begleiten.
- s19 Gebiete für Produktions- und Forschungsbetriebe mit Störfallrisiken oder anderen Emissionen sind festzusetzen und langfristig vor Konflikten mit empfindlichen Nutzungen zu sichern.
- s20 Für die Infrastruktur der Güterlogistik sind die Räume unter regionalem Gesichtswinkel zu konzentrieren; Auslegung und Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen sind zu optimieren.

Verkehrsentensive Einrichtungen

- s21 Die Ansiedlung von verkehrsentensiven Einrichtungen ist unter Anwendung von Kriterien, die die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung fördern, zu steuern.

Öffentliche Bauten und Anlagen

- s22 Die öffentlichen und die privat betriebenen Einrichtungen mit überlokaler Bedeutung sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut zu erschliessen und infrastrukturell zu koordinieren.
- s23 Für die Universität und die Fachhochschulen werden geeignete Entwicklungsräume geprüft und bei Bedarf entwickelt.
- s24 Die Schulraumplanung als integrierender Bestandteil der Siedlungsentwicklung stellt die Räume bereit und sichert die Standorte für die Weiterentwicklung der Schulen in Basel-Stadt.
- s25 Für Spitäler, Kliniken und für Einrichtungen zur Betreuung betagter und pflegebedürftiger Personen werden Räume bereitgestellt und Standorte für ihre Weiterentwicklung gesichert. Im Hinblick auf die Vulnerabilität dieser Personengruppen ist eine klimaangepasste Umgebungsgestaltung besonders zu gewichten.
- s26 Sportanlagen unterschiedlicher Grösse werden gefördert, um den natürlichen Bewegungsbedarf der Bevölkerung zu decken und um den Kanton weiterhin als attraktiven Standort für Anlässe des Hochleistungsportes zu vermarkten.
- s27 Die Ausübung des Schul- und Breitensports ist durch die Bereitstellung der notwendigen Sportanlagen zu gewährleisten.
- s28 Sportanlagen und ihre Infrastruktur sind den aktuellen Gegebenheiten anzupassen.
- s29 Bauten und Anlagen der öffentlichen Hand haben eine Vorbildfunktion. Sie zeigen möglichst exemplarisch Massnahmen zum Schutz des Klimas und zur Anpassung an den Klimawandel auf.
- s30 Bestehende Freizeitgartenareale sind qualitativ aufzuwerten indem sie mit öffentlichen Grünflächen und Freizeitangeboten verbunden werden. Ein hinreichendes Angebot an Freizeitgärten ist langfristig zu sichern.

Umwelteinwirkungen

- s31 Einwirkungen auf die Umwelt durch Lärm- und Lichtemissionen, Luftschadstoffen, ausgeprägter Hitze, Hochwasser oder aufgrund von Störfällen sind möglichst zu vermeiden.
- s32 Wo der Lärm nicht an seiner Quelle verringert werden kann, sind seine Auswirkungen zu minimieren.
- s33 Der Entstehung von Hitzeinseln ist zu vermeiden und frühzeitig entgegenzuwirken. Die Effekte erkannter Hitzeinseln sind mit angemessenen Massnahmen zu reduzieren.
- s34 Leitbahnen zur nächtlichen Kaltluftzufuhr der Siedlungsgebiete sind möglichst zu erhalten und zu verbessern.
- s35 Schädliche und lästige Immissionen und Gefahren sind durch planerische und technische Massnahmen zunehmend zu reduzieren.

S1 Siedlungsgebiet

S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets

Ausgangslage

Der Richtplan definiert das Siedlungsgebiet für die nächsten 15 bis 20 Jahre. Zum Siedlungsgebiet gehören die rechtskräftig festgelegten Bauzonen, die Siedlung strukturierenden Grün- und Freiräume sowie Infrastrukturanlagen. Nicht zum Siedlungsgebiet gehören zusammenhängende Natur- und Landschaftsräume, Landwirtschaftsräume und Waldgebiete.

Die mit der Gesamtrevision des Richtplans (2010) definierten Erweiterungen des Siedlungsgebiets sind mit den Zonenplanrevisionen in Basel und Riehen überprüft und teilweise neu festgelegt worden. Durch Hinzunahme der Bereiche Rheinacker Basel und Riehen sowie Im Landauer Riehen ist das Siedlungsgebiet um 15 ha erweitert worden. Das Siedlungsgebiet wird in der Richtplankarte grau dargestellt.

Die gute wirtschaftliche Entwicklung lässt eine positive Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung bis 2035 erwarten. Im mittleren und im hohen Bevölkerungsszenario geht das Statistische Amt Basel-Stadt bis 2035 jeweils von einer deutlichen Steigerung der Einwohnerzahl aus. Die Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten verläuft noch positiver als die der Bevölkerung. Bei gleichbleibender Entwicklung gibt es in Zukunft mehr Beschäftigte als Einwohner in Basel-Stadt. In der Folge ist eine Zunahme an Berufseinpendlenden und somit eine steigende Auslastung der Verkehrswege und -mittel festzustellen.

In den letzten Jahren überstieg die Nachfrage nach Wohnraum das Angebot. Dies führte zu einer Verknappung von Wohnraum und zu einer Preissteigerung. Einwohnerinnen und Einwohner mit tiefen Einkommen haben Mühe, eine bedarfsgerechte Wohnung zu finden. Zudem nimmt das Angebot an verfügbaren Wirtschaftsflächen auf dem Markt ab. Gemäss §101 Abs. 2 BPG sollen in Bebauungsplänen Massnahmen festgelegt werden, um einen Zielwert von mindestens 25% preisgünstigen Wohnraum bis 2050 zu erreichen.

Aufgrund des Klimawandels nehmen die Hitzebelastung, Trockenheit aber auch die Gefahr von Überschwemmungen aufgrund von Starkregenereignissen zu. Ebenfalls ist ein höherer Nutzungsdruck auf die öffentlichen Grün- und Freiräume festzustellen, welcher sich teilweise in Nutzungskonflikten äussert.

Zielsetzungen

Der Regierungsrat strebt als Entwicklungsziel bis 2035 eine Einwohner- und Beschäftigtenzahl von je 220'000 an. Das hierfür benötigte zusätzliche Angebot an Wohn- und Arbeitsplätzen wird ausschliesslich im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen (s. ST4 und ST7). Erweiterungen des Siedlungsgebiets sind nicht geplant.

Gemäss der Strategie der urbanen Qualitätsmaximierung findet eine Entwicklung nach innen zu einem Teil durch flächige Aufzonungen und punktuelles Wachstum in die Höhe statt. Das grösste Potenzial liegt in den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung (s. Abb. 1; vgl. S2 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung). Die Entwicklung dieser Gebiete trägt zur Standortattraktivität, Entwicklungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit von Basel(-Stadt) als Kernstadt des Metropolitanraumes bei.

Zur nachhaltigen Qualitätssicherung sowie zur Berücksichtigung der Anforderungen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel wird bei Planungen für grossräumige und funktional zusammenhängende Teilräume das Instrument Teilrichtplan gemäss §94 (2) BPG genutzt. Diese Teilrichtpläne dienen der Koordination raumwirksamer Massnahmen und Projekte und legen die nachhaltige räumliche Entwicklung des Gebiets fest. Dieses Instrument wird genutzt, um den gesteigerten Ansprüchen an den Raum, z.B. hinsichtlich der Herausforderungen aufgrund des Klimawandels, bei einer stärkeren Verdichtung nach innen bestmöglich zu entsprechen (s. Abb. 2).

Bei allen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen wird ein Anteil an preisgünstigem Wohnraum, eine stadtgerechte Mobilität, die Ausdehnung und Verbesserung des Angebots an öffentlichen Grün- und Freiräumen und Möglichkeiten zur Entsiegelung und Begrünung geeigneter Flächen im bestehenden Siedlungsraum angestrebt.

Gemäss dem Raumkonzept Schweiz sowie dem Raumentwicklungskonzept Nordwest+ ist eine Entwicklung auf die bestehenden Zentren und insbesondere auf die Kernstadt Basel zu fokussieren. Ziel ist, durch eine Verdichtung nach innen den regionalen Siedlungsflächenverbrauch zu reduzieren und durch einen Ausgleich zwischen der Arbeitsplatz- und der Einwohnerentwicklung eine Zunahme des Pendlerverkehrs zu begrenzen. Weiträumige Landschaften mit ihren Funktionen für die Landwirtschaft, die Ökologie, die nächtliche Kaltluftproduktion und die Erholung der Bevölkerung bleiben erhalten.

Strategie/ST

1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10

Leitsätze

s1-5, s10, s15, nl1, nl5, m7

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Stadt Basel und die Gemeinden übernehmen in ihren Zonenplänen die Siedlungsgebietsgrenze gemäss dem Siedlungsgebiet auf der Richtplankarte.
- B. Das Siedlungsgebiet wird in dafür geeigneten Räumen qualitativ hochwertig nach innen verdichtet, um bis 2035 Platz für bis zu 220'000 Einwohnende und 220'000 Arbeitsplätze zu ermöglichen. Die Innenentwicklung erfolgt nachhaltig und berücksichtigt insbesondere den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel.
- C. In Transformationsarealen, die einen Planungspereimeter von mehr als 15'000 m² umfassen, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel der neu für Wohnen geplanten Bruttogeschossfläche als dauerhaft gemeinnützig vermieteter Wohnraum zu sichern.
- D. Für grossräumige, funktional zusammenhängende Teilräume der Stadt Basel und der Gemeinden können Teilrichtpläne erstellt werden. Diese dienen der Koordination raumwirksamer Tätigkeiten in einem räumlich definierten Teilgebiet der Stadt oder der Gemeinden. Die Teilrichtpläne müssen mit dem Kantonalen Richtplan abgestimmt werden.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erarbeitet das BVD bis 2025 auf der Grundlage von §94 Abs. 2 BPG einen behördenverbindlichen Teilrichtplan.
2. Die Gemeinden Riehen und Bettingen überprüfen in regelmässigen Abständen ihre kommunalen Richtpläne sowie weitere Richtpläne und passen diese gegebenenfalls an.

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Klybeck/Kleinhüningen (in Erarbeitung)

Die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, und mit ihnen grosse Teile der dortigen Industrie- und Logistikareale, stehen vor tiefgreifenden strukturellen Veränderungen. Mehrere Grossprojekte und Arealentwicklungen werden die räumliche Entwicklung des Gebiets prägen.

Im Rahmen der Hafен- und Stadtentwicklung schaffen Bund und Kanton die planerischen und finanziellen Voraussetzungen für ein neues trimodales Containerterminal inkl. dem neuen Hafенbecken 3 auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof, welche das Güterverkehrswachstum auf der Nord-Süd-Achse auffangen und den Anteil am Schiffs- und Bahntransport erhöhen soll (s. M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen).

Durch diese neue Infrastruktur wird der einzige Hafен der Schweiz für die Zukunft gesichert und die Kapazitäten auf das prognostizierte Wachstum des Containerumschlags angepasst. Zusammen mit der Verlagerung des bestehenden Hafенbahnhofs entsteht zudem die Möglichkeit, bisherige Hafенareale umzunutzen (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, Massnahme e) sowie M1.2 Tram, Massnahmen g) und i)). Für die Veränderung des Hafengebiets in Klybeck/Kleinhüningen sind die Festlegungen in der gemeinsamen Absichtserklärung vom 25. September 2017 zwischen dem Bund (BAV), den Kantonen BS und BL sowie den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen eine wichtige Grundlage.

Die Hafен- und Stadtentwicklung umfasst den baselstädtischen Teil der trinationalen Entwicklung 3Land (s. A2 3Land). Die heute nur teilweise geöffneten, ehemaligen Werkareale von BASF und Novartis im Klybeck sollen gemeinsam mit den Grundeigentümern/-innen einer neuen Nutzung zugeführt und zugänglich gemacht werden. Es soll ein neues Quartier mit Nutzungen für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur entwickelt werden (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, Massnahme d)). Die Entwicklung wird in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern/-innen, den benachbarten Entwicklungsgebieten sowie den umliegenden Quartieren stattfinden.

Der Stadtteil Klybeck-Kleinhüningen beheimatet heute eine grosse biologische Vielfalt. Diese gedeiht überwiegend auf den weitläufigen, teilweise extensiv gepflegten Flächen der Industrie- und Hafенareale, welche sich in den Jahrzehnten seit ihrer Anlage zu wertvollen schützenswerten Lebensräumen entwickelt haben. Diese Naturwerte gilt es zu berücksichtigen.

Der Stadtteilrichtplan umfasst das Gebiet der beiden heutigen Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck, die Areale der oben genannten Projekte, das künftige Hafenkerngebiet, den Bereich des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs sowie die Flächen städtischer Infrastruktur (ARA, IWB).

Es ist die Aufgabe des Stadtteilrichtplans Klybeck-Kleinhüningen, die Strategie der Raumentwicklung für den Stadtteil zu erarbeiten und festzuhalten. Für jeden Teilbereich (klybeckplus, Hafен- und Stadtentwicklung, bestehende Quartiere Kleinhüningen und Klybeck etc.) bestehen unterschiedliche Anforderungen, Akteure, Themen und Zeithorizonte, so ist die Planung klybeckplus fortgeschritten und bereitet bereits die Nutzungsplanung vor. Den komplexen Rahmenbedingungen und vielfältigen Projektbestandteilen ist Rechnung zu tragen. Die Planungen in den einzelnen Teilbereichen sind integral zu betrachten, aufeinander abzustimmen und die wechselseitigen Auswirkungen aufzuzeigen. Übergeordnete Planungen wie etwa die Verkehrs- und Freiraumentwicklung sowie die Siedlungsentwicklung (Nutzungen) werden im Gesamtkontext betrachtet. Dabei sind die strategischen und räumlichen Planungsziele auf eine klimagerechte Stadt(-teil)-entwicklung auszurichten und die notwendigen Massnahmen zum Erreichen des Netto-Null-Ziels bis 2037 vorzusehen.

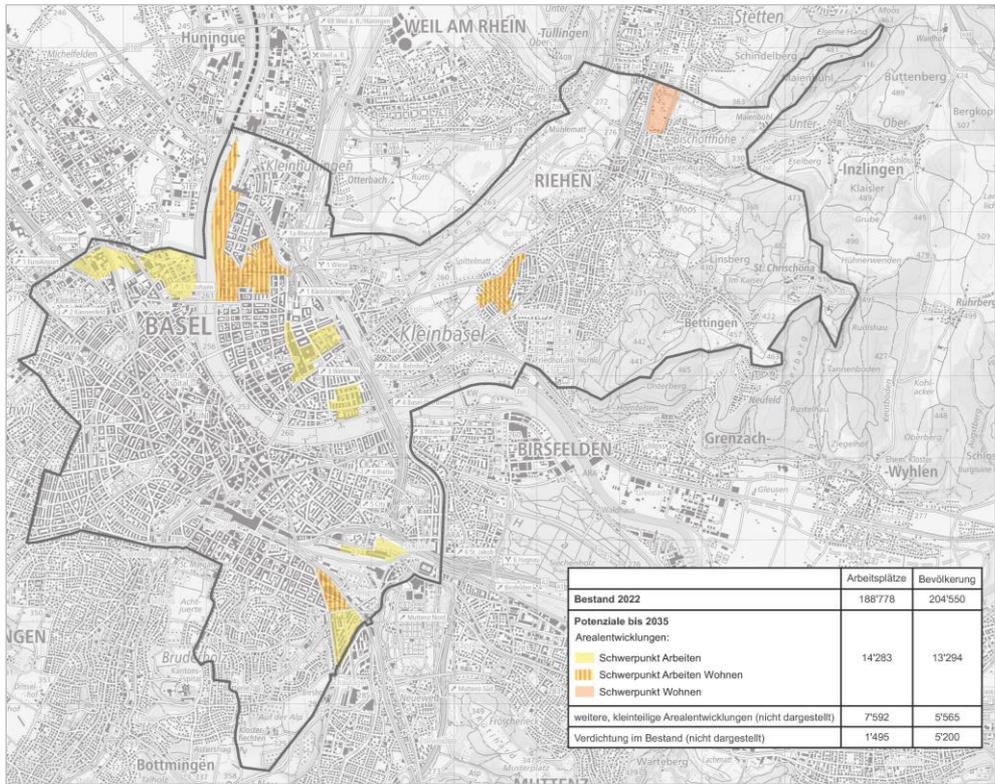
Dabei soll die Identität der bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erhalten bleiben. Mit der Schaffung von zusätzlichem bezahlbarem Wohnraum sollen Verdrängungseffekte abgemildert und die bestehenden Einrichtungen/Infrastrukturen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt und behutsam weiterentwickelt werden. Die Erschliessung, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr soll auf Basis der Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt verbessert werden.

Der Stadtteilrichtplan wird durch einen umfangreichen informellen und formellen Mitwirkungsprozess begleitet und im Rahmen dessen zur Diskussion gestellt. Er bildet die behördenverbindliche Basis für die eigentümerverbindliche Nutzungsplanung.

b) Gemeinden Riehen und Bettingen

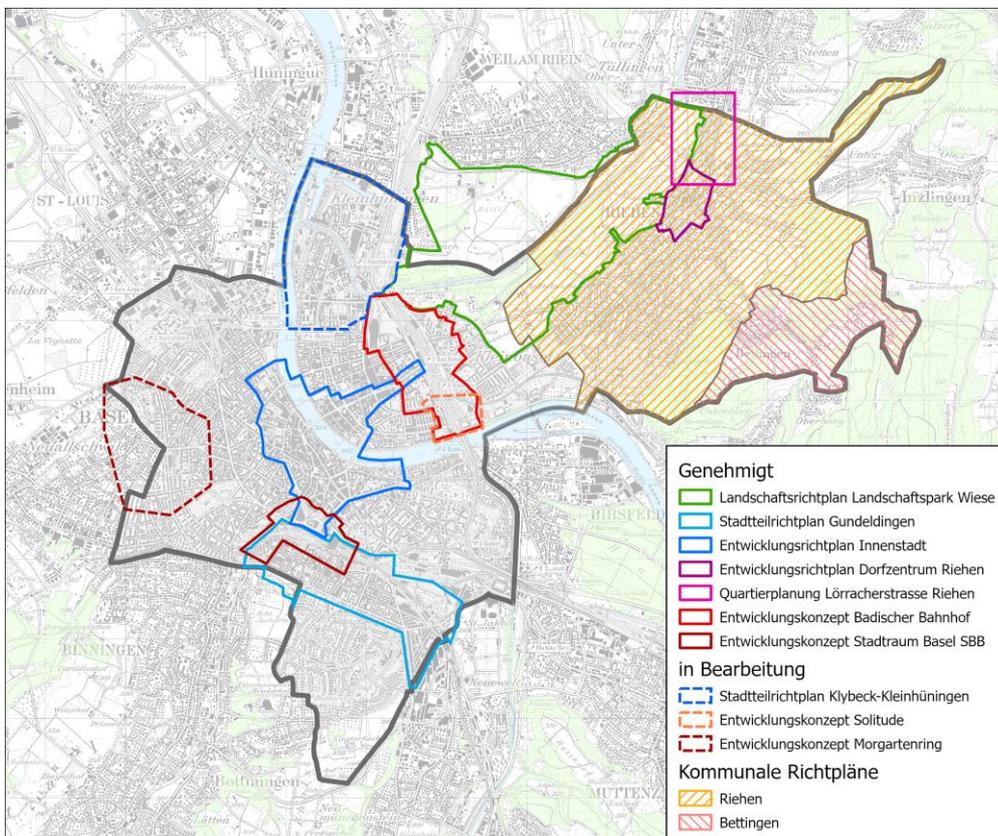
Die Gemeinden Riehen und Bettingen passen ihren jeweiligen kommunalen Richtplan bei Bedarf an. Es können weitere Richtpläne erlassen werden.

In Riehen gibt es neben dem kommunalen Richtplan noch den Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum sowie die Quartierplanung Lörcherstrasse. Beide Instrumente sollen bei der anstehenden Anpassung des kommunalen Richtplans geprüft und ihre Inhalte nach Bedarf in diesen übertragen werden.



Quelle: Kartendaten: LK50 WMS BGD, swisstopo; Darstellung: Städtebau & Architektur

Abb. 1: Entwicklungspotenziale im Siedlungsgebiet



Quelle: Kartendaten: LK50 2011, swisstopo; Darstellung: Städtebau & Architektur

Abb. 2: Teilrichtpläne und Konzepte

S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume

Ausgangslage

Siedlungsgliedernde Freiräume betonen den Siedlungsrand und gestalten das Landschaftsbild. Sie tragen dazu bei, dass Übergänge zwischen Gemeinden visuell wahrnehmbar bleiben. Sie übernehmen wie Siedlungsfreiräume diverse Funktionen: Sie sind bedeutend für die Naherholung, leisten einen Beitrag zum Frischluftaustausch und zur Wärmeregulation und erfüllen eine wichtige Funktion als Lebensraum, Wildtierkorridor, Trittsteinbiotop und Teil des Biotopverbundes. Trotz ihrer gliedernden Funktion sind sie keine Grenzräume, sondern vielmehr Verbindungsräume zwischen Städten und Gemeinden.

Der siedlungsgliedernde Freiraum im Gebiet Bäumlhof/Im Landauer/Rheinacker teilt das Siedlungsgebiet zwischen Basel und Riehen. Der siedlungsgliedernde Freiraum Riehen/Stetten an der Landesgrenze zu Deutschland verhindert das Verschmelzen der Siedlungsentwicklung von Lössrath und Riehen. Und der siedlungsgliedernde Freiraum im Gebiet Riehen/Bettingen trennt die beiden Gemeinden räumlich voneinander.

Zielsetzungen

Siedlungsgliedernde Freiräume bleiben erhalten und werden in ihren Funktionen gestärkt. Ziel dabei ist es, Siedlungsränder zu betonen und heute noch erlebbare Freiräume zwischen Siedlungsgebietsteilen vom Siedlungsdruck zu entlasten. Darüber hinaus erfüllen sie landschaftsästhetische, ökologische, lufthygienische und klimaregulierende Funktionen.

Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche innerhalb der siedlungsgliedernden Freiräume gilt es zu koordinieren.

Strategie/ST

10, 11, 12

Leitsätze

s4, s6, s11, s31-32, n11, n15-6

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die siedlungsgliedernden Freiräume dienen der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung, der landschaftlichen Entwicklung, der Frisch- und Kaltluftzirkulation, der ökologischen Vernetzung sowie als Lebensräume für Tiere und Pflanzen.
- B. Bauten und Anlagen und damit einhergehende Nutzungen müssen diese Zielsetzungen berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Im Gebiet Rheinäcker Basel (Basel Ost), welches ein Teilgebiet des siedlungsgliedernden Freiraumes Bäumlhof/Im Landauer/Rheinäcker ist, koordiniert Städtebau & Architektur die raumrelevanten Interessen und Nutzungen zur Sicherung des Entwicklungspotenzials für künftige Planungen.
2. Für den siedlungsgliedernden Freiraum Riehen/Stetten ist im Rahmen der Nutzungsplanung durch die Gemeinde Riehen aufzuzeigen, wie eine mögliche S-Bahn-Haltestelle, Bebauung und siedlungsgliedernde Funktion aufeinander abgestimmt werden. Dabei koordiniert sie sich mit der Stadt Lössach.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Siedlungsgliedernder Freiraum Bäumlhof/ Im Landauer/Rheinäcker	Festsetzung
b)	Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Bettingen	Festsetzung
c)	Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Stetten	Zwischenergebnis

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Siedlungsgliedernder Freiraum Bäumlhof/ Im Landauer/Rheinacker

Eingebettet zwischen dem Landschaftspark Wiese und dem Rhein liegt der siedlungsgliedernde Freiraum zwischen der Stadt Basel und der Gemeinde Riehen. Ausgestattet mit Sportplätzen, Familiengärten und grosszügigen Grünflächen ist der Raum ein beliebter Naherholungsort im Kanton Basel-Stadt. Trotz bestehender Siedlungsstrukturen ist der Raum durchlässig und übernimmt eine siedlungsgliedernde Funktion.

Im Jahr 2014 wurde mittels Volksabstimmung ein Entwicklungsprojekt abgelehnt. Aktuell werden aufgrund politischer Aufträge und auch aufgrund des Auslaufens der Freizeitgärtenverträge im Jahr 2025 die Planungen zum Stadtraum Ost mit langfristiger Perspektive wiederaufgenommen. Es gilt, das Potenzial für eine siedlungs- sowie freiraumplanerische Entwicklung in diesem Gebiet zu sichern. Die verschiedenen Nutzungsansprüche innerhalb des siedlungsgliedernden Freiraums sind untereinander zu koordinieren und der Verlauf der Grenze des Siedlungsgebiets zu überprüfen. Dabei

ist auch das Inventar der schützenswerten Naturobjekte und das Biotopverbundkonzept des Kantons Basel-Stadt zu beachten.

b) Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Bettingen

Der weitgehend unverbaute Korridor ist eine wichtige ökologische Verbindungsachse und Kaltluftkorridor zwischen dem Waldgebiet auf dem Ausserberg, dem Landwirtschaftsgebiet Mittelberg und dem Erholungsraum Wenkenpark. Diese Vernetzungsfunktion soll erhalten und gestärkt werden. Dazu sind die Massnahmen des Biotopverbundkonzeptes Kanton Basel-Stadt zu beachten.

c) Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen/Stetten

Der Korridor zwischen Stettenfeld, Oberfeld und Maienbühl erlangt durch die Siedlungsentwicklung und nahe Grenzbebauung auf Lörracher Seite zusätzliche Bedeutung. Der siedlungsgliedernde Freiraum soll ein siedlungsverbindender Freiraum werden, der sowohl Raum bietet für Freizeitanlagen, wie auch als Kaltluftkorridor fungiert und ökologische Funktionen erfüllt. Es gilt, die Überlegungen zum siedlungsgliedernden Freiraum Riehen/Stetten mit der Stadt Lörrach abzustimmen.

S1.3 Vertikale Verdichtung

Ausgangslage

Vertikale Verdichtung ist eine Form baulicher Verdichtung, die über die jeweils historisch gewachsenen städtebaulichen Strukturen hinausgeht. In Abgrenzung zu den im Objektblatt S1.4 thematisierten Hochhäusern widmet sich dieses Objektblatt Gebäuden, die zwar von den in den Grundzonen definierten Höhenbeschränkungen abweichen, die Hochhausgrenze von 30 Metern jedoch nicht erreichen. Bei den Gebieten der vertikalen Verdichtung handelt es sich demnach nicht um Hochhausgebiete im Sinne des Hochhauskonzeptes, sondern um Orte in Basel, an denen zugunsten der Erweiterung des städtischen Wohnraumangebotes sowie zur Erweiterung des Angebotes an Arbeitsflächen von der Regelbauweise abgewichen werden kann.

Möglichkeiten für solche baulichen Verdichtungen, die über die grossen Arealentwicklungsplanungen und die im Hochhauskonzept bezeichneten Eignungsräume hinausgehen, bestehen insbesondere dort, wo zum einen eine geeignete städtebauliche Grunddisposition besteht, zum anderen aber auch Eigentümerinnen oder Eigentümer oder Landnutzerinnen und Landnutzer die Bereitschaft und die Ressourcen für eine städtebauliche Neuausrichtung haben. Abweichungen von den gewachsenen städtebaulichen Strukturen erfordern in jedem Einzelfall massgeschneiderte planerische Vorgaben, um die Quartierstrukturen und die Siedlungsentwicklung aufeinander und auf die Verkehrsentwicklung abzustimmen.

Zielsetzungen

Um im Sinne der Richtplanstrategie der urbanen Qualitätsmaximierung eine hochwertige und stadtverträgliche Verdichtung zu gewährleisten, sind im Zusammenhang mit Massnahmen der vertikalen Verdichtung qualitätssichernde Verfahren durchzuführen.

Durch qualitätssichernde Verfahren soll die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gesichert werden. Innerhalb dieser Verfahren ist eine nachhaltige Entwicklung und insbesondere Massnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel darzulegen. Die Nutzung der Potenziale erfolgt in der Regel durch die Festsetzung von Bebauungsplänen, die den übergeordneten städtebaulichen Kontext berücksichtigen.

Strategie/ST

1, 5, 8

Leitsätze

s1-2, s5-6, s8, s13, s17-18, s32, s34

Grundlagen:

Das Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt (BPG) regelt Gebäudehöhen via Zonenvorschriften. Von der Regelbauweise abweichende Gebäudehöhen werden über Bebauungspläne festgelegt.

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Um im Kanton Basel-Stadt mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, mittels Bebauungsplänen von der Regelbauweise abzuweichen.
- B. Damit eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung gewährleistet ist, erfolgen Massnahmen der vertikalen baulichen Verdichtung, die über die prägenden städtebaulichen Strukturen hinausgehen, nur in geeigneten und mit dem ÖV und Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossenen Gebieten und auf der Grundlage qualitätssichernder Verfahren.
- C. Diese Verfahren sollen insbesondere
- die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gewährleisten;
 - Anforderungen an den Klimaschutz gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie erfüllen;
 - Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel darlegen;
 - den nötigen Grün- und Freiraum sichern;
 - Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigen.
- Die städtebaulichen Anliegen sind in der Regel über Bebauungspläne zu sichern.

S1.4 Hochhäuser

Ausgangslage

Der Richtplan definiert Hochhäuser – in Übereinstimmung mit der Brandschutznorm (Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen, 2015) – als Gebäude mit einer Gesamthöhe von mehr als 30 Metern. Durch ihre sichtbare Mehrhöhe prägen Hochhäuser zusammen mit Industrie- und Sakralbauten den Basler Stadthorizont. Ihre deutliche Mehrhöhe und Präsenz im Stadtbild grenzen Hochhäuser von der im Objektblatt S1.3 thematisierten vertikalen Verdichtung ab.

Hochhäuser üben wichtige städtebauliche, ästhetische und symbolische Funktionen aus: In Gebieten, die als Schwerpunkte der Raumentwicklung (s. S2.1 bis S2.4) gelten, können Hochhäuser in gesteigertem Mass die Zentrumsbildung und dadurch die Strukturierung des Siedlungsgebietes unterstützen. Mit ihnen können Räume, speziell die Gleis-, Fluss- und Strassenverläufe, neu akzentuiert werden. Bei überzeugender Gestaltung und integrierter Funktionalität tragen Hochhäuser zur Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Wohnort bei und erhöhen als Wahrzeichen die Attraktivität der Stadt für Besucher.

Angesichts des erwarteten Wachstums des Kantons Basel-Stadt und des regierungsrätlichen Ziels, mehr Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, werden Hochhäuser zunehmend ein Thema bei Entwicklungen von Transformationsarealen. Durch ihre oftmals besondere Lage in der Stadt und ihre überragende Höhe erweitern Hochhäuser das städtische Angebot an differenzierten Wohn- und Arbeitsflächen.

Im Zusammenhang mit der Konzentration und Standortoptimierung von global tätigen Firmen wie beispielsweise Novartis, Hoffmann-La Roche und Messe Schweiz geben Hochhäuser expandierenden Firmen den nötigen Spielraum. Die Hochhausbauten der Roche und der Novartis sind dafür exemplarisch. Hochhäuser sind Symbole einer dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung.

Aufgrund der besonderen räumlichen Wirkung von Hochhäusern wurde im Jahr 2010 ein Hochhauskonzept für Basel erarbeitet (s. Hochhäuser in Basel, 2010). Es dient der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklungsziele und der übergeordneten kantonalen Interessen. Neben den gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen gilt das Konzept als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben. Ein darin enthaltener Konzeptplan ist eine orientierende Grundlage für die Planung von Hochhäusern.

Zum Schutz vor übermässiger Beschattung benachbarter Liegenschaften durch Bauten ist die Regelung des Lichteinfallswinkels (§§ 23 und 63 f. BPG) und des 2-Stunden-Schattens bei mittlerem Sonnenstand (BGE 99 Ia 143; BGE 1C_539/2011) zu beachten.

Für die Sicherstellung einer tragfähigen Fundation und einer erdbebengerechten Bauweise benötigen Hochhäuser Tragelemente, die tief in den Untergrund reichen. Für solche Tragelemente der Hochhäuser wie z.B. Spundwände, Anker, Pfähle und dergleichen ist eine Dokumentation gemäss §46a BPG vorgeschrieben.

Zielsetzungen

Hochhäuser tragen an geeigneten städtischen Lagen zum Ziel der Verdichtung des Siedlungsgebiets bei. Sie akzentuieren besondere städtebauliche Lagen, dienen der Zentrumsbildung an gut erschlossenen und stark frequentierten Orten und unterstützen Transformationsprozesse. Hochhäuser bieten Expansionspotenzial auf bestehenden Arealen und können repräsentative Wirkung entfalten. Darüber hinaus erweitern sie das Spektrum an urbanem Wohnraum mit teilweise guten Aussichtslagen.

Da Hochhäuser städtebaulich sehr stark prägende Elemente sind, müssen diese sorgfältig in den Stadtkontext integriert werden. Daher werden an Hochhäuser im Vergleich zur Regelbauweise erhöhte Anforderungen gestellt und Varianzverfahren zur Qualitätssicherung eingefordert. Im Rahmen der Varianzverfahren ist der Einfluss der Durchlüftungssituation hinsichtlich thermischer Überlastung zu klären und die Kaltluftzufuhr, insbesondere in Bodennähe, zu erhalten und wenn möglich zu verbessern.

Strategie/ST

1, 5, 8

Leitsätze

s1-2, s5-6, s8, s13, s17-18, s32, s34

Grundlagen:

Das Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt (BPG) regelt Gebäudehöhen via Zonenvorschriften. Von der Regelbauweise abweichende Gebäudehöhen werden über Bebauungspläne geregelt. §46a BPG Dokumentation unterirdischer Anlagen

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Als Hochhäuser gelten Gebäude, deren Gesamthöhe 30 Meter überschreitet.
- B. Hochhäuser bedingen einen Bebauungsplan. Ausgenommen sind Gebäude bis zu einer Höhe von 40 Meter in der Industrie- und Gewerbezone.
- C. Die Baubewilligung eines Hochhauses setzt ein Varianzverfahren unter Beteiligung der zuständigen Instanzen des Kantons voraus.
- D. Bei der Planung von Hochhäusern ist der Umgang mit der städtebaulichen Situation zu klären und darzulegen. Bei Planungen in der Stadt Basel ist das Hochhauskonzept zu berücksichtigen.
- E. Neben der Eignung des Standortes in städtebaulicher Hinsicht, der hohen Qualität der Baute in ihrer Erscheinungsform und neben der Minimierung des Schattenwurfs auf Nachbarliegenschaften durch gute Positionierung ist darauf zu achten, dass Hochhäuser
 - mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erreichbar und mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen sind;
 - im Einzugsbereich von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen liegen;
 - den historischen, geschützten Gebäudebestand berücksichtigen;
 - klimaneutral betrieben werden sowie bei deren Erstellung möglichst geringe Treibhausgasemissionen gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie verursachen;
 - innovative technologische Lösungen integrieren (Energieeffizienz/-produktion, Bauökologie, dezentrales Regenwassermanagement);
 - keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen (indem u.a. die Belange des Vogelschutzes beachtet werden);
 - gegebenenfalls zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglichen, die naturräumliche Vernetzung unterstützen und die Kaltluftzirkulation möglichst nicht behindern und ggf. Kaltluftproduktion ermöglichen.
- F. Standorte für Hochhäuser inklusive deren tief in den Untergrund reichende Tragelemente sind frühzeitig mit weiteren unterirdischen Nutzungen (Infrastruktur-tunnel M1.1, M2.1, M2.2, S5,6, Grundwasser VE1.1) zu koordinieren.
- G. Bei der Bewilligung von Hochhausbauten sind die Hindernisbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirport von 1989 zu beachten. Insbesondere sind die Horizontalebene und die konische Fläche zu berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Hochhauskonzept (2010) wird bis 2027 vom BVD angepasst.

S1.5 Siedlungsfreiraum

Ausgangslage

Sowohl urbane als auch landschaftliche Freiräume in ausreichender Quantität, hoher Qualität und mit geeignetem Gebrauchswert sind für die Lebensqualität zentral. Unabhängig von Eigentum, Benutzbarkeit und Zugänglichkeit erfüllen Freiräume verschiedene Funktionen und haben dementsprechend unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht zu werden. Freiräume sind Begegnungsräume und somit Orte des Austausches und der Integration. Sie bieten die Möglichkeit zu Bewegung, Sport und Spiel und dienen der Ruhe und Erholung. Je nach Versiegelungsgrad sind Freiräume bedeutende Lebensräume für Flora und Fauna und dienen als Retentionsflächen bei Starkniederschlägen. Sie erfüllen eine ökologische Vernetzungsfunktion, üben einen positiven Einfluss aufs Stadtklima aus und sind mit ihren schattigen, baumbestandenen Bereichen Entlastungsräume bei Hitze.

Die Freiräume in Basel-Stadt umfassen Parks, Plätze, Quartierstrassen, Freizeitgärten, Friedhöfe, Spiel- und Sportanlagen, private Innenhöfe und Gärten, den Zoo und den Tierpark Lange Erlen sowie den Rheinraum und die Erholungsräume der Landschaft. Die Bevölkerungsbefragung aus dem Jahr 2015 zeigt, dass Grünanlagen und Parks der Basler Bevölkerung sehr wichtig sind. Ihre Zufriedenheit mit den Parks und Grünanlagen nimmt seit Anfang 2000 zu. Die in den letzten Jahren erneuerten Grünanlagen wie Claramatte, St. Johanns-Park und Voltamatte erfreuen sich grosser Beliebtheit und werden sehr intensiv genutzt.

Das Freiraumkonzept (2004) für die Stadt Basel formuliert – unter Beachtung der grenzüberschreitenden Erholungs-, Bewegungs- und ökologischen Funktionen – Massnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Neuschaffung von Grün- und Freiräumen und benennt den Koordinationsbedarf für die erwünschte städtebauliche Entwicklung. Das Freiraumkonzept ist mittlerweile 20 Jahre alt und wird bis 2026 inhaltlich überarbeitet. Bei der Überarbeitung werden die Erkenntnisse aus der Stadtklimaanalyse (2019) sowie des Stadtklimakonzepts (2021) integriert.

Zielsetzungen

In Abstimmung mit den Anforderungen für die städtebauliche Entwicklung, für Wirtschaft und Verkehr gilt es, bestehende Freiräume möglichst zu erhalten und bei Bedarf klimaangepasst und ökologisch aufzuwerten. Neue Freiräume werden, wenn möglich, geschaffen und unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes klimaangepasst gestaltet.

Die klimaangepassten öffentlichen Freiräume bilden mit möglichst beschatteten Fuss- und Veloverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Freiraumsystem.

In Gebieten mit einer ungenügenden Freiraumversorgung sowie einer hohen Betroffenheit durch sommerliche Hitze wird eine Verbesserung angestrebt. Der Kanton und die Gemeinden berücksichtigen veränderte Bedürfnisse bei der Neu- und Umgestaltung von öffentlichen Freiräumen. Die vielfältigen Freiraumangebote sollen die Bevölkerung zu mehr Bewegung animieren und als Entlastungsräume bei Hitzeperioden dienen.

Bei Arealentwicklungen, die zu Nutzungsverdichtungen führen, ist der Bedarf nach zusätzlichen, klimaangepassten Freiräumen und der Erhalt, Ersatz und Förderung bestehender ökologischer Qualitäten in die Planungen einzubeziehen.

Die Rheinufer sind als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume zu erhalten und weiter aufzuwerten. Ihre Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr aus den umliegenden Gebieten gilt es zu fördern.

Die Zugänglichkeit zu grösseren, auch ausserkantonalen Naherholungsgebieten ist zu erweitern. Anbindungen mittels Fuss- und Veloverkehr sind hierbei zu bevorzugen.

Strategie/ST

2, 3, 4, 6, 10

Leitsätze

S4, s6-10, s11, s30, s32, s34, n15

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton wirkt darauf hin, dass bei baulichen Veränderungen eine bedarfs- und standortgerechte, klimaangepasste Freiraumentwicklung gesichert ist bzw. das Freiraumangebot erhöht wird.
- B. Für eine bessere Nutzbarkeit werden öffentliche Freiräume qualitativ und klimaangepasst aufgewertet und optimal mit den umliegenden Siedlungsgebieten sowie mit möglichst beschatteten Fuss- und Veloverkehrsrouten verknüpft.
- C. Aufgrund des Klimawandels wird bei der weiteren Entwicklung der Siedlungsfreiräume folgendes berücksichtigt:
- standort- und klimagerechte Pflanzenwahl unter Berücksichtigung der Biodiversität;
 - Schaffung kühler, beschatteter Orte zur Entlastung der Bevölkerung von Hitze;
 - Förderung nächtlicher Kaltluftentstehungsgebiete;
 - Schaffung von Retentionsflächen für Niederschlagswasser.
- D. Bei sich bietender Gelegenheit sollen im ganzen Stadtgebiet von Basel, aber vor allem in Vorzugsgebieten zur Verbesserung der Freiraumversorgung geeignete Grundstücke in Parkanlagen oder Pocketparks umgewandelt werden. Die Grundstücke können dazu aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und in öffentliche Parkanlagen umgewandelt werden. Alternativ dazu können private Grundstücke oder Teilbereiche davon durch eine Dienstbarkeit öffentlich zugänglich gemacht werden.
- E. Der Rhein und seine Ufer sind unter Berücksichtigung der Personen- und Güterschifffahrt als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume zu stärken. Massnahmen, die der Aufwertung der Rheinufer dienen, sind in Rücksicht auf Wohnen, Arbeiten, Natur- und Gewässerschutz und Stadt- und Landschaftsbild auszuführen und berücksichtigen die Sicherheitsanforderungen der Rheinschifffahrt.
- F. Im Rahmen von Planungen, die den öffentlichen Raum betreffen, der Nutzungsplanungen und bei allen sich bietenden Gelegenheiten ist die Förderung von Bewegung und Sport zu berücksichtigen. Ansprüche für Sport und niederschwellige Bewegung sind mit dem Bedürfnis nach Ruhezeiten unter Beteiligung von Interessengruppen gleichgewichtig zu berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das BVD passt das Freiraumkonzept Basel (2004) bis ca. 2026 unter Berücksichtigung des Stadtklimakonzepts an.
2. Bei Vorlage des überarbeiteten Freiraumkonzepts werden die örtlichen Festlegungen entsprechend aktualisiert.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung	
a1)	Gundeldingen	Zwischenergebnis
a2)	Matthäus	Zwischenergebnis
a3)	St. Johann	Zwischenergebnis
b)	Freiraumerweiterung/ Naherholungsgebiete	
b1)	Riehen Stettenfeld	Festsetzung

MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung

Die Freiraumversorgung in den Quartieren Gundeldingen, Matthäus und St. Johann ist vergleichsweise mit anderen baselstädtischen Quartieren gering. Im Sinne einer verbesserten Freiraumversorgung sollen mit gezielten Massnahmen vor allem in diesen Gebieten die Defizite ausgeglichen werden. Im Rahmen der Überarbeitung des Freiraumkonzepts werden die Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung überprüft. Bei Vorlage des neuen Freiraumkonzepts sind die folgenden Details zu den örtlichen Festlegungen entsprechend zu aktualisieren.

a1) Gundeldingen

Das dicht bebaute Quartier weist einen hohen Anteil an Mischnutzungen auf. Strassenzüge mit wenigen kleinen Platzanlagen prägen das Quartier und haben grosse Bedeutung als Bewegungs- und Freizeiträume. Es gilt, das Gebiet insgesamt aufzuwerten und die Potenziale zu nutzen. Die notwendigen Planungsprozesse und Massnahmen im Raum Gundeldingen/Basel Süd werden in Form einer integralen Stadtteilentwicklungsplanung koordiniert (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets). Mittels des Grün- und Freiraumkonzepts soll der öffentliche Raum gezielt aufgewertet und auch private Initiativen für mehr Grün unterstützt werden. Das Quartier soll besser an die Naherholungsgebiete Bruderholz und Brüglinger Ebene angeschlossen werden.

a2) Matthäus

Trotz Rheinufer, Erasmusplatz und Matthäuskirchplatz sind vergleichsweise wenig öffentliche Freiräume vorhanden. Viele private und halböffentliche Freiräume sind nicht oder nur schlecht nutzbar (Gewerbeinnenhöfe); es besteht ein Mangel an Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Verbessert

wurde die Situation durch die Fertigstellung des Quartierparks auf der Erlenmatt. Über die Erlenmatt konnte auch die Wegeverbindung in Richtung des Landschaftsparks Wiese aufgewertet werden. Wenig attraktiv sind die Hauptfussgänger Routen entlang der Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen.

a3) St. Johann

Das durch den Durchgangsverkehr geprägte Quartier weist trotz einigen ruhigen Spazierstrassen Lücken im Wegenetz zu Grünanlagen auf. Im Bereich der städtischen Wohn- und Gewerbegebiete sind die Grün- und Freiräume sowie die Freiraumvernetzung intern und in die Nachbarsräume zu verbessern.

b) Freiraumerweiterung/Naherholungsgebiete

b1) Riehen Stettenfeld

Das Gebiet Stettenfeld befindet sich grossmehrheitlich in der Wohnzone. Das Gebiet soll in einem zweistufigen Planungsverfahren entwickelt werden. Im Rahmen der ersten Stufe, der Zonenplanrevision, wurde festgelegt, dass 35% des Perimeters als öffentliche Grünfläche ausgewiesen werden. Die Fläche dient der Naherholung sowie dem ökologischen Ausgleich und der ökologischen Vernetzung. Weitere 10% stehen für Freizeit- und Sportanlagen zur Verfügung.

S1.6 Ortsbildschutz

ISOS – Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung

Das Ortsbild trägt zur Identität der Bevölkerung mit ihrem Lebensraum bei. Mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) hat der Bund auf der Basis untereinander vergleichbarer Ortsaufnahmen mithilfe von systematischen Beurteilungskriterien – im Kontakt mit den kantonalen Denkmalpflege- und Planungsfachleuten – Grundlagen erarbeitet, die Aussagen über die Bedeutung der Ortsbilder machen.

Das ISOS unterscheidet zwischen Ortsbildern von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung, dies betrifft u.a. Weiler, Städte, Dörfer, Industrie- und Klosteranlagen.

Das ISOS dient als Grundlage für Planungen des Bundes, in Kantonen oder Gemeinden; Denkmal- und Ortsbildpflege ziehen das ISOS als Planungs- und Entscheidungshilfe bei. Direkte Rechtswirksamkeit entfaltet das ISOS bei der Erfüllung von Bundesaufgaben. Bei der Erfüllung delegierter Bundesaufgaben nach Art. 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) – wie Ausnahmegewilligungen für das Bauen ausserhalb der Bauzone, Erteilung von Rodungsbewilligungen, Bewilligungen von Mobilfunkanlagen – ist die in Art. 7 NHG festgelegte Begutachtungspflicht durch die Eidgenössische Kommission für Natur- und Heimatschutz (ENHK) und/oder durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) zu beachten sowie auf die durch die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege vorzunehmende Triage zu achten.

Für die Erfüllung kantonaler Aufgaben hat das ISOS in Basel-Stadt zwar keine direkte rechtliche Wirkung, weil der Kanton – im Gegensatz zu anderen Kantonen – den Inhalt des ISOS nicht in die kantonale Gesetzgebung aufgenommen hat. Den Schutzanliegen des ISOS ist aber auch bei der Erfüllung kantonaler Aufgaben, die das Ortsbild betreffen, Rechnung zu tragen (z.B. Zonenplan, Bebauungsplan). Die Schutzanliegen müssen im Rahmen von Interessenabwägungen bei kantonalen Planungen miteinfließen; ein Abweichen von den Schutzanliegen muss durch überwiegende entgegenstehende Interessen begründet sein.

Die Liste der Ortsbilder von nationaler Bedeutung im Kanton Basel-Stadt wurde vom Bundesrat Ende Oktober 2005 festgesetzt. Sie umfasst Basel als «Stadt», Riehen als «verstädtertes Dorf» und St. Chrischona (Bettingen) als «Spezialfall».

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS

Das Inventar der historischen Verkehrswege IVS wurde zum Schutz der historischen Verkehrswege in der Schweiz ins Leben gerufen. Das Herzstück des IVS bildet das Bundesinventar, ein Inventar nach Art. 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG. Im Bundesinventar sind Wege erfasst, die von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Diese Wege stehen unter besonderem Schutz. Auch Basel-Stadt weist solche Wege auf (Mittlere Brücke, Basel; Weilstrasse, Riehen).

Weitere historische Wege im IVS ausserhalb des Bundesinventars

Im IVS sind aber auch historische Wege erfasst, die nicht gemäss §3 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege (VIVS) unter Schutz stehen. Hier handelt es sich um Wege, die aus verkehrshistorischer Sicht zwar ebenfalls nationale Bedeutung aufweisen, von denen jedoch nur noch der historische Verlauf sichtbar ist, sowie Wege von regionaler oder lokaler Bedeutung, für die die Kantone zuständig sind.

In Basel-Stadt bleiben die kantonalen gesetzlichen Grundlagen für Denkmalschutz (inkl. Denkmalverzeichnis) und die Zonenvorschriften gemäss Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999 prioritär.

Strategie/ST

6

Leitsätze

s5-6, s9

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Kanton und Gemeinden pflegen und erhalten die typischen Ortsbilder, die Denkmäler und Kulturgüter sowie die historischen Verkehrswege.
- B. Kanton und Gemeinden ziehen die Bundesinventare ISOS und IVS als Planungshilfe bei, so unter anderem beim Umgang mit Baudenkmalern, schützens- oder erhaltenswerten Bauten, Gevierten und Anlagen, bei der Ausscheidung von Zonen, beim Denkmal- und Kulturgüterschutz (inkl. Archäologie) sowie bei der Freiraumplanung (Plätze, Parks, Gartendenkmäler und schutzwürdige Objekte in der Landschaft).
- C. Vor der Festsetzung von Richtplanvorhaben, die in Konflikt mit den Bundesinventaren ISOS oder IVS stehen, ist bei der Lösungssuche oder bei der Bestimmung von Massnahmen die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege einzubeziehen.
- D. Die Bundesinventare ISOS und IVS sind bei der Überarbeitung von Gesetzen und Verordnungen im unter A genannten Zusammenhang zu beachten.

S2 **Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung**

S2.1 **Schwerpunkte Arbeiten**

Ausgangslage

Die hohe Standortqualität macht Basel-Stadt zu einem international führenden Wirtschafts- und Messestandort und zum gefragten Lebensmittelpunkt für beruflich Hochqualifizierte aus dem In- und Ausland. Der Kanton ist ein gesuchter Standort für international agierende Unternehmen der Life Sciences Wirtschaft (Pharmaindustrie inkl. Zulieferer, Biotechnologie, Agrochemie, Medizinaltechnik), der Finanzdienstleistungen, der Logistik sowie für Unternehmen, die in neuen Technologien tätig sind.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung in Basel-Stadt führt zu einer erhöhten Nachfrage, die durch das vorhandene Angebot an Wirtschaftsflächen nicht mehr gedeckt werden kann. Die Leerstände bei Industrie- und Gewerbeflächen nehmen seit 2011 tendenziell ab. Um ein angemessenes Angebot an Wirtschaftsflächen sicherzustellen und damit die Standortattraktivität und Konkurrenzfähigkeit von Basel-Stadt zu stärken, bezeichnet der Richtplan Schwerpunkte Arbeiten, deren Entwicklung nicht nur für den Kanton, sondern auch für den Metropolitanraum Basel von wesentlicher Bedeutung ist.

Im Rahmen seiner Innovationsstrategie fördert der Kanton Basel-Stadt räumliche Angebote wie den Tech Park Basel im Stücki Park oder den Switzerland Innovation Park Basel Area mit einem Teilstandort auf dem Novartis Campus in Basel. Der Kanton fördert Anschlusslösungen für wachsende Unternehmen, die aus diesen Immobilienangeboten herauswachsen.

Zielsetzungen

In den Schwerpunkten Arbeiten sind Transformationsprozesse, Nutzungsintensivierungen und Standortkonzentrationen zu unterstützen. Bei der Transformation werden gesellschaftliche sowie Klima- und Umweltansprüche berücksichtigt. Städtebauliche Anliegen und die Integration in den städtischen Kontext sind zu gewährleisten. Die Weiterentwicklung der Unternehmen konzentriert sich auf diese Schwerpunktgebiete sowie auf weitere, derzeit wirtschaftlich genutzte Standorte.

Für angemessene Gesamtentwicklungen sind Rahmenbedingungen und geeignete Planungsmassnahmen zu formulieren. So ist der Kanton unter anderem bestrebt, dass an strategisch wichtigen Orten eine städtebauliche Durchlässigkeit möglich ist.

Die Entwicklungen sind auf leistungsfähige, stadtgerechte Verkehrsnetze abzustimmen. Dabei sind Lösungen zu suchen, bei denen die Verkehrsauswirkungen nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Lebensraumqualität führen.

Strategie/ST

1, 2, 4, 6, 8, 9, 13

Leitsätze

s2, s7, s12-20, s31-35, m4, m8

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.
- B. Zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten werden Nutzungsintensivierungen in den Schwerpunkten Arbeiten unterstützt. Die Nutzungsintensivierungen tragen dazu bei, dass die Zielgrösse von 220'000 Arbeitsplätzen bis 2035 erreicht werden kann.
- C. Bei Transformationsprozessen sind Qualitätsverbesserungen im Städtebau unter Anwendung von qualifizierenden Verfahren anzustreben, die auch eine zügige Flächenmobilisierung gewährleisten. Zu diesen Verbesserungen gehören
 - die Integration der Schwerpunkte Arbeiten in den städtischen Kontext;
 - klimaangepasste Siedlungsentwicklung mit einer Erhöhung des Grünanteils, Reduktion des Versiegelungsgrads, einem dezentralen, naturnahen Regenwassermanagement und unter Berücksichtigung der sommerlichen Nachtauskühlung;
 - Energieeffizienter und klimaneutraler Betrieb von Bauten und Infrastrukturen sowie bei deren Erstellung möglichst geringe Treibhausgasemissionen gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie;
 - Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr;
 - Berücksichtigung des baukulturellen Erbes.
- D. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- E. Das durch die Entwicklungen hervorgerufene Verkehrsaufkommen ist so zu steuern, dass Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt minimal bleiben. Zudem sind die Gebiete angemessen für den MIV und den Lieferverkehr sowie sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr anzubinden.
- F. Zur Optimierung von Planungsprozessen ist – wo sinnvoll – die Bildung von Trägerschaften, an denen der Kanton partizipiert, anzustreben. Gemeinsam beschlossene Zielsetzungen sind durch nutzungs-planerische Massnahmen und Projekträgervereinbarungen zu sichern.

- G. Als Trägerkanton der Aktiengesellschaft Switzerland Innovation Park Basel Area (SIP) setzt sich der Kanton Basel-Stadt für einen zukünftigen Standort SIP Basel Area auf Kantonsgebiet ein.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit konzipiert und betreibt in Zusammenarbeit mit Städtebau & Architektur eine Arbeitszonenbewirtschaftung im Sinne von Artikel 30a Absatz 2 der Raumplanungsverordnung.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Novartis Campus	Festsetzung
b)	Hoffmann-La Roche	Festsetzung
c)	Messe Schweiz	Festsetzung
d)	Äusseres St. Johann	Festsetzung
e)	Dreispietz (südl. Teil)	Festsetzung
f)	Rosental-Areal	Festsetzung
g)	Wolf	Festsetzung

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Novartis Campus

Novartis setzt mit dem Novartis Campus sowohl die Konzentration ihrer Tätigkeiten im Werkareal St. Johann als auch die Transformation des heutigen Produktionsstandortes zu einem Forschungs- und Dienstleistungsstandort um. Der baulichen Qualität und Gestaltung wird Priorität eingeräumt, um den hohen Anforderungen auf dem globalen Arbeitsmarkt zu entsprechen.

Im Bereich der Elsässerstrasse gilt es, den Charakter einer städtischen Achse baulich zu betonen, um die Attraktivität dieses Bereichs zu erhöhen.

b) Hoffmann-La Roche

Hoffmann-La Roche vollzieht eine verstärkte Nutzungsverdichtung auf ihrem Stammareal, um die in der Stadt auf einzelne Standorte verteilten Arbeitsplätze an einem Standort zu konzentrieren. Die Konzernfunktionen finden in den Hochhäusern (Bau 1 und 2) Platz, Arbeitsplätze für Produktion und Forschung werden auf dem Nordareal konzentriert.

Die Sicherung der städtebaulichen Qualität erfolgt durch begleitende planerische Massnahmen.

c) Messe Schweiz

Die Messe Schweiz konzentriert ihr Flächenangebot am heutigen Standort und wird damit den gestiegenen Ansprüchen der Aussteller gerecht. Der 2013 fertiggestellte Neubau der Messehalle prägt das städtische Gesamtbild. Das bestehende oberirdische Parkhaus beim Messeplatz wird durch ein Hochhaus mit mehrheitlich Wohn- und Dienstleistungsflächen ersetzt. Die bislang oberirdischen Parkplätze werden neu unterirdisch angeboten.

d) Äusseres St. Johann

In den Gewerbearealen am nördlichen Rand des Quartiers St. Johann in unmittelbarer Nähe zur französischen Grenze stehen mehrere Entwicklungen an. Im westlichen Bereich an der Neudorfstrasse liegt ein Gewerbehaus, die sogenannte Werkarena, mit einem Potenzial für 200 bis 400 Arbeitsplätze. Daran schliesst sich im Osten das Areal des Unternehmens Bell an, auf dem durch Neu- und Umbauten eine Nutzungsintensivierung angestrebt wird.

Im Bereich des sogenannten Lysbüchel (VoltaNord) sind ebenfalls Nutzungsintensivierungen vorgesehen. Das Gebiet ist eines der sechs nutzungs-offenen Areale, für die der Regierungsrat im Februar 2016 einen aggregierten Nutzungsmix von Arbeiten und Wohnen beschlossen hat. Gemäss dem in 2016 erarbeiteten Bebauungsplan verbleibt der nördliche Bereich in der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) und soll Platz für emissionsintensives Gewerbe und weitere gewerbliche Nutzungen sowie die dafür notwendige Erschliessung mit Schwerlastverkehr bieten. Die Planung VoltaNord ermöglicht eine Verdichtung der heutigen Wirtschaftsflächen und schafft Potenzial für bis zu 2'100 Arbeitsplätze.

Durch ruhiges Gewerbe und Dienstleistungen abgetrennt, liegt im Süden des Areals der Schwerpunkt auf der Wohnnutzung.

Die MIV-Erschliessung ist aufgrund des Vollanschlusses an die Nordtangente (Direktanbindung an die A2/A3 Richtung Schweiz/Deutschland und die A35 Richtung Frankreich) sehr gut. Mittels ÖV ist das Gebiet mit S-Bahn-Linien am Bahnhof St. Johann, mit mehreren Tramlinien und den Buslinien nach Frankreich sehr gut erschlossen.

e) Dreispitz (südl. Teil)

Das Dreispitzareal liegt hälftig auf baselstädtischem und basellandschaftlichem Boden. Grundeigentümerin des gesamten Areals ist die Christoph Merian Stiftung, welche das Land im Baurecht an rund 100 Baurechtnehmer abgibt. Nutzungsplanungen für das Dreispitzareal sollen jeweils in Teilgebieten erfolgen, wobei die Fristigkeit der Umsetzung offen ist.

Im nördlichen Bereich des Dreispitz sollen neben wirtschaftlichen Nutzungen durch Gewerbe und Dienstleistungen auch Wohnnutzungen ermöglicht werden. Ziel ist eine Ausdehnung des Gundeldinger Quartiers in den Dreispitz, sodass ein neues städtisches Quartier (Erweiterung Gundeli Ost) entsteht. Durch einen hohen Grad der Verdichtung können die vom Quartier gewünschten Freiflächen und ein hoher Wohnanteil ermöglicht werden.

Der südliche Bereich wird als Schwerpunkt Arbeiten festgesetzt, welcher insbesondere gewerblichen Nutzungen Raum

bietet und in welchem weitere Verdichtungen und Nutzungsintensivierungen möglich sind. Im gut erschlossenen Gebiet im Nord-Osten gegen die Haltestelle Dreispitz ist die Integration von Wohnnutzung zu prüfen.

Für die zusätzlichen Arbeitsplätze und Wohnungen sollen die ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs-Erschliessung verbessert sowie Grün- und Freiräume geschaffen und aufgewertet werden. Eine verbesserte Anbindung an das Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene wird angestrebt. Gleichzeitig ist die ökologische Qualität zu steigern.

f) Rosental-Areal

Der zentral gelegene, hervorragend erschlossene ehemalige Chemiestandort hat sich zum Verwaltungs- und Forschungsstandort gewandelt. Mit dem Erwerb des Areals durch den Kanton 2016 konnte der Wirtschaftsschwerpunkt langfristig sichergestellt werden. Im Fokus stehen weiterhin wertschöpfungsintensive Branchen und Funktionen wie z.B. die Headquarters international tätiger Firmen, hochwertige Unternehmensdienstleistungen oder auch Forschungsnutzungen.

Um die Attraktivität des Areals für Firmen und für das bestehende Rosental-Quartier zu steigern, sollen die Potenziale für zusätzliche Nutzflächen ausgeschöpft und das Areal zu einem integralen Stadtteil mit einem einzigartigen Charakter

entwickelt werden. Dazu gehört, dass das heute geschlossene Areal stufenweise geöffnet wird und auch Wohnnutzungen und Dienstleistungsangebote ihren Platz finden. Durch die neuen Verbindungen und Nutzungen wird eine Stadtrenaturierung des räumlich geteilten Rosental-Quartiers ermöglicht.

Basierend auf dem städtebaulichen Leitbild von 2020 wird das Areal in Teilschritten weiterentwickelt. Die dafür erforderliche Nutzungsplanung wird ebenfalls bedarfsgerecht und etappenweise angepasst.

g) Wolf

Mit dem Beschluss des Grossen Rats von 2023 wird der westliche Teil des Areals Wolf zu einem gemischt genutzten Stadtteil entwickelt. Die auf dem Areal Wolf verbleibenden Logistiktutzungen werden im nordöstlichen Arealteil auf der heutigen Gleisinfrastruktur räumlich zusammengefasst und mittels eines Tunnels direkt von der St. Jakobs-Strasse erschlossen. Zudem wurde das Areal als City-Logistik Standort definiert.

In der baulichen Umsetzung und Entwicklung des Areals ist die Abstimmung zwischen den Infrastrukturprojekten zu vertiefen. Insbesondere mit dem Ausbau der St. Jakobs-Strasse, der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf», dem Nationalstrassenkorridor sowie den Anpassungen an der Bahninfrastruktur, die mit dem Bund abzustimmen und zu koordinieren sind.

S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen

Ausgangslage

Im engen Stadtkanton Basel hat das Neben- und Miteinander verschiedener Nutzungsformen eine hohe Bedeutung. Für den Grossteil der städtischen Gebiete gehört die Durchmischung seit jeher zur besonderen Identität. Das vielfältige Angebot in den Bereichen Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur, Bildung und Freizeit macht die Attraktivität des Kantons als Arbeits- und Wohnstandort aus. Bezüglich der Zukunftsfähigkeit des Kantons kommt den Schwerpunktgebieten für Arbeiten und Wohnen als vielfältig ausgestalteten Stadtteilen daher eine wichtige Rolle zu.

Diese Schwerpunkte sind bereits bebaut. Aufgrund geringer Ausnutzung bestehen meist erhebliche Potenziale für Mehrnutzung. Aufgrund ihrer Lage an grösstenteils gut erschlossenen Bereichen im Umfeld übergeordneter städtischer Erschliessungsachsen und in Nachbarschaft zu bereits bestehenden Gebieten mit Nutzungsmischungen weisen diese Gebiete ein hohes Potenzial für Nutzungsergänzungen und -verdichtungen auf. Gleichzeitig bietet sich in diesen Schwerpunkten die Möglichkeit an, den Stadtraum an den Klimawandel und an das Netto Null-Ziel 2037 anzupassen.

Zielsetzungen

In den Schwerpunkten Arbeiten und Wohnen werden Flächenpotenziale durch Nutzungsintensivierungen ausgeschöpft. Damit tragen diese Gebiete dazu bei, dass im bestehenden Siedlungsgebiet mehr nutzbare Fläche für die Nutzungen Arbeiten und Wohnen zur Verfügung steht.

Bei der Entwicklung der Schwerpunkte für Arbeiten und Wohnen wird eine optimale Nutzungsmischung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten angestrebt. Hierbei werden hohe Anforderungen bezüglich Städtebau, Architektur, Nachhaltigkeit und besonders zum Klimaschutz und zur klimaangepassten Grün- und Freiraumgestaltung eingefordert. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen. Insbesondere werden Massnahmen geprüft, die zur Erreichung des Zielwerts von mindestens 25% preisgünstigem Wohnraum bis 2050 beitragen.

Die Gebiete werden unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Nutzungsausprägung mit möglichst stadtgerechten Verkehrsmitteln erschlossen. Dabei werden der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr bevorzugt.

Strategie/ST

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 13

Leitsätze

s2, s3, s7, s12-20, s31-35, m4, m7-8

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.
- B. Die Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen werden zu hochwertigen, integralen Lebensräumen entwickelt, in denen sich Arbeiten, Wohnen, Natur, Kultur, Bildung, Freizeit und Erholen gegenseitig unterstützen.
- C. In den Schwerpunkten werden Nutzungsintensivierungen unterstützt. Die nutzungsoffenen Areale haben das grösste Entwicklungspotenzial und bieten vergleichsweise grosse Gestaltungsmöglichkeiten. Deshalb leisten sie einen wichtigen Beitrag dazu, dass die Zielgrössen von jeweils 220'000 Einwohnenden und Arbeitsplätzen bis 2035 erreicht werden.
- D. Die städtebauliche Qualität ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei berücksichtigt die städtebauliche Anordnung die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Nutzungsarten. Folgende Anforderungen gilt es zu berücksichtigen:
- Schaffung vielfältigen Wohnraums (betreffend Wohnungsgrösse und Anzahl Zimmer, flexible Nutzung und Ausbaustandard der Wohnungen, barrierefreiem Wohnen, Eigentumsform und preisgünstigen Vermietungsmodellen);
 - klimaangepasste Siedlungsentwicklung mit einer Erhöhung des Grünanteils, Reduktion des Versiegelungsgrads, einem dezentralen naturnahen Regenwassermanagement und unter Berücksichtigung der sommerlichen Nachtauskühlung;
 - energieeffizienter und klimaneutraler Betrieb von Bauten und Infrastrukturen sowie bei deren Erstellung möglichst geringe Treibhausgasemissionen gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie;
 - stadtgerechtes Mobilitätsangebot, insbesondere Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr für kurze Wege;
 - Berücksichtigung des baukulturellen Erbes.
- E. In Transformationsarealen, die einen Planungssperimeter von mehr als 15'000 m² umfassen, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel der neu für Wohnen geplanten Bruttogeschossfläche als dauerhaft gemeinnützig vermieteter Wohnraum zu sichern.
- F. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern geprüft und

nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.

- G. Die Gebiete sind sozial einzubetten, indem ihre Auswirkungen auf bestehende Strukturen berücksichtigt werden, sie die Integration in die Nachbarschaften aufzeigen und sie zu einer sozialen Durchmischung beitragen.
- H. Die Gebiete sind sehr gut mit dem ÖV, mit dem Fuss- und Veloverkehr und angemessen mit dem motorisierten Individualverkehr zu erschliessen.
- I. Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das PD überprüft alle vier Jahre in Zusammenarbeit mit dem BVD, dem WSU und dem FD die Analyse der Entwicklung von Wirtschafts- und Wohnflächen, der Wohnbevölkerung und den Arbeitsplätzen auf den Arealen in Transformation (Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen, Walkeweg, klybeckplus, VoltaNord, Dreispitz Nord und Güterbahnhof Wolf Nord) gemäss strategischer Stossrichtung vom Februar 2016.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Dreispietz (nördl. Teil)	Festsetzung
b)	klybeckplus	Festsetzung
c)	Klybeckquai - Westquai	Zwischenergebnis
d)	Niederholz (Riehen)	Zwischenergebnis

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Dreispitz (nördl. Teil)

Das Dreispitzareal liegt hälftig auf baselstädtischem und basellandschaftlichem Boden. Grundeigentümerin des gesamten Areals ist die Christoph Merian Stiftung, welche das Land im Baurecht an rund 100 Baurechtnehmer abgibt.

Gemäss der strategischen Stossrichtung des Regierungsrats zur Nutzungsverteilung zwischen Arbeiten und Wohnen auf nutzungsoffenen Arealen ist für den Dreispitz insgesamt eine Verdichtung anzustreben und im nördlichen Areal die Möglichkeit für Wohnnutzungen zu prüfen.

Nutzungsplanungen für das Dreispitzareal sollen jeweils in Teilgebieten erfolgen, wobei die Fristigkeit der Umsetzung offen ist. Für die zusätzlichen Arbeitsplätze und Wohnungen sollen die ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs-Erschliessung verbessert sowie Grün- und Freiräume geschaffen werden. Eine verbesserte Anbindung an das Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene wird angestrebt. Gleichzeitig ist die ökologische Qualität zu steigern.

d) klybeckplus

Nach der vorrausgehenden Ankündigung der Firmen BASF und Novartis ihre Produktionsstätten im Klybeckareal zu schliessen, schlossen im Mai 2016 die Grundeigentümer gemeinsam mit dem Kanton eine Planungsvereinbarung zur weiteren Entwicklung des Gebiets ab. Diese sah in einem ersten Schritt eine Testplanung vor. Gestützt auf die Ergebnisse der Testplanung und der Hinweise aus den Beteiligungsveranstaltungen entwickelten die Planungspartner erste Grundsätze zu Struktur, Freiraum, Nutzungen, Verkehr und Identität. Diese wurden im «Synthesebericht klybeckplus» 2018 zusammengestellt und bildet die Grundlage für den nächsten Planungsschritt. Nach dem Verkauf des Areals 2019 an die neuen Grundeigentümer/-innen folgte eine Vertiefung u.a. der Themen Bebauungsstruktur und Dichte, Bestandsbauten, klimafreundliches Bauen, Nutzungsverteilung, Frei- und Grünräume und Mobilität. Das städtebauliche Leitbild wurde 2022 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ergebnisse fliessen in den Stadtteilrichtplan Klybeck – Kleinhüningen (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets) ein.

Diese Entwicklung zu einem neuen lebendigen Stadtteil findet in Abstimmung mit der Hafenenwicklung sowie den umliegenden Quartieren statt, deren Identität neben der Entwicklung klybeckplus erhalten und die bestehenden Einrichtungen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt werden soll.

Der neue Stadtteil soll optimal an die bestehende Stadtstruktur angebunden sein und wird als autoarm mit dem Fokus auf Fuss- und Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr geplant. Eine neue zusätzliche Tramlinie ist geplant. Die neue Tramerschliessung kann hier mit einer Streckenführung durch den neuen Stadtteil die Potenziale aufnehmen und als Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung Richtung Hafenaerial dienen. Zudem ist gemäss der strategischen Planung zum Bahnknoten Basel im Planungsgebiet ein S-Bahn-Halt vorgesehen.

Die vereinbarte Nutzungsverteilung Wohnen und Arbeiten für klybeckplus steht im Verhältnis 60 zu 40 Prozent. Gemäss BPG §101a lit. a wird ein Anteil von mindestens einem Drittel des Wohnraums dauerhaft gemeinnützig vermietet.

Gemäss dem städtebaulichen Leitbild werden insgesamt rund 110'000 m² öffentlich zugänglicher Frei- und Grünraum geschaffen. Grosszügige neue Parkanlagen an Rhein und Wiese sollen zukünftig die zwei Wasserräume verbinden. Des Weiteren sind Nutzungsergänzungen im Bereich Bildung und Betreuung, Kultur und Sport sowie weiterer Nutzungen geplant.

Aufgrund seiner Standortgunst bietet sich das Gebiet weiter für wirtschaftliche Nutzungen durch innovative Unternehmen in den Bereichen Forschung, Entwicklung, Verwaltung und Produktion an. Daher werden Teilbereiche für die wirtschaftliche Nutzung weiterhin in der Industrie- und Gewerbezone beibehalten.

e) Klybeckquai - Westquai

Die Areale am Klybeckquai und an der Westquai-Insel sollen qualitativ und nutzungsintensiv für ca. 8'000 Personen entwickelt werden (Einwohnende und Arbeitsplätze). Die Planungen sollen die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen sowie die sozio-ökonomische Struktur der bestehenden Quartiere berücksichtigen. Es ist ein Wohn- und Arbeitsgebiet vorgesehen, das mit grosszügigen Grün- und Freiräumen einen Mehrwert für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen bietet. Grundvoraussetzung dafür sind infrastrukturelle Anpassungen, insbesondere die Weiterentwicklung der Hafenanlagen und der Logistikeinrichtungen und die damit mögliche Optimierung des Hafenerimeters (s. M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen).

Die baselstädtische Hafen- und Stadtentwicklung wird trinationally mit den Nachbarstädten und Gebietskörperschaften im Rahmen des Projekts 3Land abgestimmt (s. A2 3Land). Dabei stehen Überlegungen zu Grün- und Freiräumen, dem Naturschutz sowie zur Nutzungsprogrammation im Vordergrund. Des Weiteren sind frei zugängliche, durchgängige Rheinufer und neue Verbindungen über und entlang des Rheins vorgesehen. Die Planungen sind im Rahmen des Stadtteilrichtplans (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebietes) mit den anderen Planungen in Kleinhüningen/Klybeck zu koordinieren und auf die Bedürfnisse der bestehenden Quartiere abzustimmen. Die Bevölkerung ist in den Entwicklungsprozess einzubeziehen.

Die Transformation erfolgt schrittweise, angepasst an die Verfügbarkeit einzelner Parzellen und erstreckt sich über einen Zeitraum bis 2040. Am Klybeckquai landseitig bestehen ausserhalb des Hafenbahnperimeters bereits heute keine Nutzungen mehr, die direkt mit dem Hafen verbunden sind. Der Kanton hat alle Baurechte erworben, um eine Transformation rasch umsetzen zu können. Die Wasserflächen werden grösstenteils weiterhin hafenauffin genutzt. Auf der Westquai-Insel bestehen weiterhin Hafennutzungen mit laufenden Baurechten bis 2029. Die Planungen des Kantons sind darauf ausgerichtet, dass zum Auslaufen der Baurechtsverträge die eigentümerverschrieblichen Vorgaben festgesetzt sind.

Neue Nutzungen (Wohnen, Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit etc.) sollen in Abstimmung mit dem Hafenbetrieb sowie mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen angeordnet werden und von Störungen und Immissionen möglichst unbeeinträchtigt sein. Auf der Westquai-Insel unmittelbar am Hafenbecken 1 sind Nutzungen vorzusehen, die mit den Hafennutzungen vereinbar sind. Zur Rheinseite hin können auch lärmempfindlichere Nutzungen wie z.B. Wohnen vorgesehen werden. In Abhängigkeit von der Einwohnerzahl ist das Schul- und Betreuungsangebot auszubauen. Die Ansprüche an die Freiräume (insbesondere Freiraumversorgung, Naturschutz, Sport und Bewegung, Schwammstadt, Stadtklima, Erschliessung, Schiff-

fahrt) gilt es ausgewogen zu berücksichtigen. Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Quartiere sind in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Den Anliegen des Naturschutzes ist Rechnung zu tragen.

Zu einer angemessenen Erschliessung und zur optimalen Integration und Inwertsetzung der frei werdenden Areale ist eine vollständige Verlagerung des Hafenbahnhofs (Hafenbahnanlagen südlich der Wiese) unter Gewährleistung einer bahnbetrieblich effizienten Erschliessung der Hafenkerngebiete am Hafenbecken 2 und 1 (Ostquai) das Ziel. Die Möglichkeit zur Entwicklung neuer Wohn- und Arbeitsflächen am Klybeckquai ist von der Verlagerung des Hafenbahnhofs abhängig. Weiter ist der Erfolg davon abhängig, ob die wasserseitigen mit den landseitigen Nutzungen optimal aufeinander abgestimmt werden können.

Der Grosse Rat hat im Jahr 2023 einen unformulierten Gegenvorschlag zur kantonalen Volksinitiative «Hafen für alle – Freiräume statt Luxusprojekte» beschlossen. Die Initiative wurde auf der Basis des Gegenvorschlags zurückgezogen. Die Ausformulierung des Gegenvorschlags erfolgt im Rahmen der Nutzungsplanung.

g) Niederholz (Riehen)

Das bereits optimal an den ÖV angeschlossene Quartier verfügt über eine eigene Infrastruktur (Verkaufsflächen), die mit der hohen Wohnqualität das Quartier insbesondere für Familien attraktiv macht. Nebst Räumen für die Zentrumsnutzung sollen auch qualitätsvolle Grün- und Freiräume zu Erholungs- und Hitzeminderungszwecken gesichert werden. Die neue S-Bahn-Haltestelle Niederholz Riehen soll gut an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden werden. Um das Quartierbild zu wahren, soll eine ortsbezogene Differenzierung der Geschosshöhen und der angestrebten Wohntypen (Eigentums-/Mietwohnungsbau) gesichert werden. Im Zusammenhang mit der Planung sind langfristig die Gebiete Im Landauer und Rheinacker als strategische Reserve (Richtplan Riehen) für eine moderate Bebauung im Blick zu behalten. Die Anliegen des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

S2.3 Schwerpunkte Wohnen

Ausgangslage

Seit 2008 wächst die Bevölkerung in Basel-Stadt kontinuierlich an. Nach einer längeren Phase der Bevölkerungsabwanderung seit den 1970er-Jahren, konnte in Basel eine Trendwende herbeigeführt werden. Basel-Stadt ist als Wohnstandort sehr gefragt. Davon zeugt auch die tiefe Leerwohnungsquote von 1.17% (Stand 2022).

Der Nutzungsdruck auf das bestehende Siedlungsgebiet nimmt aufgrund der wachsenden Wirtschaft und Bevölkerung kontinuierlich zu. Als Beitrag zur Stärkung der Wohnfunktion ergänzen die Schwerpunkte Wohnen die bestehenden Wohnquartiere. Mit ihnen soll mit angemessenen Bebauungsdichten das ungenügende Angebot an Wohnungen verbessert werden.

Zielsetzungen

Die bestehende und künftige Nachfrage nach Wohnraum soll möglichst im Kanton befriedigt werden können. Hierzu wird das Angebot an geeignetem Wohnraum erhöht. Dies trägt dazu bei, die strategische Zielgrösse von 220'000 Einwohnenden bis 2035 im bestehenden Siedlungsgebiet zu erreichen.

Auf geeigneten Arealen werden durch Nutzungsintensivierungen Wohnraumpotenziale geschaffen. Es werden hohe Wohndichten bei möglichst hoher Lebensqualität angestrebt. Hierbei werden hohe Anforderungen bezüglich Nachhaltigkeit und insbesondere zum Klimaschutz und zur klimaanangepassten Grün- und Freiraumgestaltung sowie bezüglich Funktionalität, Städtebau und Architektur eingefordert. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen. Insbesondere werden Massnahmen geprüft, die zur Erreichung des Zielwerts von mindestens 25% preisgünstigem Wohnraum bis 2050 beitragen.

Bei der Erschliessung von Wohngebieten werden stadtrechte Verkehrsarten gefördert. Dabei werden der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr prioritär behandelt.

Strategie/ST

1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13

Leitsätze

s2, s3, s7, s12-20, s31-35, m4, m7-8

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.
- B. Die Schwerpunkte Wohnen sind unter Beachtung angemessener Bebauungsdichten und Freiraumqualitäten vorab für neuen Wohnraum zu nutzen. Sie tragen dazu bei, dass die Zielgrösse von 220'000 Einwohnenden bis 2035 erreicht wird.
- C. Bei der Planung wird eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität angestrebt. Diese ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei sind die Wohngebiete zu hochwertigen Lebensräumen zu entwickeln. Folgende Anforderungen gilt es zu berücksichtigen:
- Schaffung vielfältigen Wohnraums (betreffend Wohnungsgrösse und Anzahl Zimmer, flexible Nutzung und Ausbaustandard der Wohnungen, barrierefreiem Wohnen, Eigentumsform und preisgünstigen Vermietungsmodellen);
 - klimaangepasste Siedlungsentwicklung mit einer Erhöhung des Grünanteils, Reduktion des Versiegelungsgrads, einem dezentralen naturnahen Regenwassermanagement und unter Berücksichtigung der sommerlichen Nachtauskühlung;
 - energieeffizienter und klimaneutraler Betrieb von Bauten und Infrastrukturen sowie bei deren Erstellung möglichst geringe Treibhausgasemissionen gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie;
 - stadtgerechtes Mobilitätsangebot, insbesondere Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr für kurze Wege;
 - Berücksichtigung des baukulturellen Erbes.
- D. In Transformationsarealen, die einen Planungsperimeter von mehr als 15'000 m² umfassen, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel der neu für Wohnen geplanten Bruttogeschossfläche als dauerhaft gemeinnützig vermieteter Wohnraum zu sichern.
- E. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- F. Die Schwerpunkte Wohnen sind sozial einzubetten, indem ihre Auswirkungen auf bestehende Strukturen be-

rücksichtigt werden, sie die Integration in die Nachbarschaften aufzeigen und sie zu einer sozialen Durchmischung beitragen.

- G. Die Schwerpunkte Wohnen sind sehr gut mit dem ÖV und mit dem Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen.
- H. Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Stettenfeld (Riehen)	Zwischenergebnis
b)	Im Landauer (Riehen)	Vororientierung

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Stettenfeld (Riehen)

Das an die deutsche Stadt Lörrach angrenzende 17,6 ha grosse Gebiet Stettenfeld ist seit Jahrzehnten grösstenteils der Wohnzone zugewiesen, aber nicht baureif. Gemäss dem kommunalen Leitbild sowie dem kommunalen Richtplan ist das Gebiet ein Entwicklungsgebiet, welches nicht nur dem Wohnen, sondern im geringeren Umfang auch der Arbeitsplatzentwicklung sowie Freizeitnutzungen dienen soll.

Für die Entwicklung wird ein zweistufiges Nutzungsplanverfahren verwendet. In der ersten Stufe wurden im Rahmen der Zonenplanrevision die Grundsätze der zukünftigen Entwicklung für das Gebiet festgelegt. Demnach sollen 35% des Perimeters als öffentliche Grünfläche ausgewiesen werden. Weitere 10% stehen für Freizeit- und Sportanlagen zur Verfügung. Entsprechend verbleiben 55% des Perimeters in Bauzone.

Als Grundlage für die 2. Nutzungsplanstufe ist über den ganzen Perimeter ein Gesamtkonzept für ein attraktives und familienfreundliches Quartier, gestützt auf nachhaltige

Grundsätze, zu erarbeiten. Das Gesamtkonzept enthält Aussagen zu den Themen Bauen/Gebäude, Mobilität, Ressourcen/Energie, Nutzungen, Umgebung/Freiraum/Freizeit soziale Nachhaltigkeit. Das Gesamtkonzept ist über die Landesgrenze hinweg zu koordinieren; insbesondere bei den Freizeit- und Sportanlagen und einer möglichen S-Bahn-Haltestelle sollen Synergien genutzt werden

b) Im Landauer (Riehen)

Der Bereich Im Landauer ist laut kommunalem Richtplan der Gemeinde Riehen als Wohnerverweiterungsgebiet im Sinne einer langfristigen Reserve unter Berücksichtigung des Siedlungstrenngürtels vorgesehen. Zurzeit ist das Gebiet noch geprägt von Freizeitgärten.

Eine Entwicklung zum Wohngebiet entspricht der Zielsetzung, im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen erhöhte Bebauungsdichten anzustreben (ST6 und S2.4 Ortszentren). Die Entwicklung kann langfristig die Entwicklung des Zentrums Niederholz stärken. Eine Entwicklung des Gebiets muss die siedlungsgliedernde Funktion des Teilraums Bäumlhof/Rheinacker (s. S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume) berücksichtigen. Eine bessere Zugänglichkeit zum Rhein wird angestrebt.

S2.4 Ortszentren

Ausgangslage

Ortszentren zeichnen sich durch vielfältige Nutzungen auf engem Raum aus. Sie sind Orte der Begegnung und Versorgung, kulturelles Zentrum, bieten hochwertigen Wohnraum an und sind wichtige Wirtschaftsstandorte. Durch ihre siedlungsgeschichtliche Vergangenheit sind Stadt- und Dorfzentren gut erschlossen und verdanken ihren Charme erhaltenen Bau- und Kulturdenkmälern.

Ortskerne sind einem stetigen Wandel unterworfen. Wachsende Mobilität (Einkaufstourismus) und konkurrenzierende Angebote am Stadt- und Dorfrand sowie Entwicklungen im Online-Handel beeinflussen das Kaufverhalten der Konsumenten. Diese Trends beeinflussen die Ortszentren in ihrer Funktion als zentralen Ort der Versorgung. Durch die Präsenz internationaler Ketten entsteht der Eindruck einer Vereinheitlichung des Angebots und der Angleichung der Ortskerne. Gleichzeitig zeigt sich, dass das Angebot und die Vielfalt des Detailhandels beim Betrachten der gesamten Stadt weiterhin hoch ist: An vielen Orten entstehen dezentral innovative Läden mit neuen Konzepten. Zudem ist feststellbar, dass frei werdende Ladenflächen in den Ortszentren rasch wieder vermietet sind. Auch wird der öffentliche Raum in den Ortszentren vermehrt genutzt, dies durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Akteuren.

Die Basler Innenstadt übernimmt durch ihre Grösse, Angebotsvielfalt und Anziehungskraft eine Zentrumsfunktion für die Agglomeration Basel. Sie dient als sozialer Treffpunkt und als Erlebnis- und Freizeitraum, bietet hochwertigen Wohnraum, beheimatet zahlreiche Arbeitsplätze, ist Anziehungspunkt für Touristinnen und Touristen und trägt zentrale Versorgungsfunktionen.

Das Ortszentrum Riehen dient vorrangig der lokalen Versorgung und beheimatet ein umfangreiches kulturelles Angebot. Das Bettinger Dorfzentrum hat kleinere lokale Versorgungsangebote.

Zielsetzungen

Die Basler Innenstadt und die Ortszentren von Riehen und Bettingen sind zu stärken. Unter Wahrung einer hohen städtebaulichen Qualität und der historischen Bausubstanz wird eine Erhaltung, Erweiterung und Neuansiedelung von zentrumsbildenden Nutzungen angestrebt.

Die attraktiven und belebten Zentren sind Voraussetzung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen. Daher gilt es, die Funktionsvielfalt der Zentren – eines ihrer Hauptmerkmale – zu erhalten. Neben Einrichtungen der Versorgung, Freizeit und Kultur steht die Förderung von einer dichten Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten im Vordergrund. Hierbei soll das verträgliche Nebeneinander von verschiedenen Zentrumsnutzungen gewährleistet sein.

Ortszentren müssen gut erschlossen sein. Der Fokus liegt auf der Förderung einer stadtgerechten Mobilität, namentlich öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr.

Strategie/ST

4, 6, 13

Leitsätze

s5, s7, s9-10, s32, s17, m1-2, m8

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Erhaltung, langfristige Sicherung sowie bedarfsgerechte, nachhaltige Weiterentwicklung der Qualitäten der Basler Innenstadt sowie des Riehener Dorfzentrums als auch des Bettinger Dorfzentrums sind von kantonalem Interesse.
- B. Die Zentren sollen weiterhin anziehend auf Bewohner/-innen sowie Besucher/-innen wirken. Durch eine anregende Mischung aus Läden, Gastronomie sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen soll ihre Attraktivität die regionale Ausstrahlung fördern. Gleichzeitig ist die Wohnfunktion zu sichern und aufzuwerten. Eine stadtgerechte Mobilität, namentlich öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr, ist vorrangig zu fördern.
- C. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt (2015) ist ein Richtplan gemäss §94 Abs. 2 BPG und stellt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung der Basler Innenstadt dar. Bei Planungen und Vorhaben zur Basler Innenstadt ist dieser zu berücksichtigen.
- D. Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum (2011) ist ein Richtplan gemäss §94 Abs. 2 BPG und stellt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Riehener Dorfzentrums dar. Bei Planungen und Vorhaben zum Riehener Dorfzentrum ist dieser zu berücksichtigen.
- E. Die Gemeinde Bettingen schöpft das Potenzial ihrer öffentlichen Räume und Einrichtungen aus und entwickelt sie weiter. Die Attraktivität des Dorfkerns wird gesteigert und ein reges kulturelles Leben gefördert.

PLANUNGSANWEISUNGEN

- 1. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt wird von Städtebau & Architektur des Kantons Basel-Stadt bei Bedarf angepasst und ca. 2025 gesamthaft überprüft.
- 2. Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum wird von der Gemeinde Riehen bei Bedarf angepasst und alle zehn Jahre, erstmals ca. 2021, gesamthaft überprüft.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Gemäss Abgrenzungen in Richtplankarte.

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Basel

Die Basler Innenstadt ist ein wichtiger Standortfaktor für den Kanton. Es gilt, die Qualitäten der Innenstadt zu sichern und weiterzuentwickeln. Die Basler Innenstadt soll als Aushängeschild der gesamten Region gestärkt werden. Dabei ist die Basler Innenstadt weit mehr als ein Verkaufsplatz. Sie ist ein urbaner Erlebnisraum, der höchst vielfältig genutzt wird, diversen Ansprüchen gerecht werden muss und gleichzeitig vom Aufeinandertreffen verschiedener Nutzungen lebt.

Ziel ist es, die Zentrumsfunktion, Funktionsvielfalt und internationale Ausstrahlung der Innenstadt zu stärken. Damit wird auch die Finanzkraft des gesamten Kantons gestärkt. Voraussetzung dafür ist eine hohe Aufenthaltsqualität. Diese kann nur durch eine koordinierte Entwicklung der Gestaltung des öffentlichen Raums, der massvollen Steuerung der Nutzungen und einer optimalen Mobilität erreicht werden.

Für planerische Vorgaben zur Gestaltung gibt das Gestaltungskonzept Innenstadt die Rahmenbedingungen vor. Mittels spezieller Nutzungspläne kann die Nutzung des öffentlichen Raums gesteuert werden. Das Verkehrskonzept und die dazugehörige Verordnung definieren die verkehrlichen Rahmenbedingungen. Alle drei Themen werden im Entwicklungsrichtplan integral betrachtet.

Riehen

Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum von 2011 zeigt auf, wie der öffentliche Raum des Dorfkerns mit gezielten Massnahmen verbessert und wo die Bebauung ergänzt werden soll. Der Entwicklungsrichtplan dient zudem der Koordination der verschiedenen Massnahmen, welche in weiteren Planungsschritten konkretisiert werden müssen.

Bettingen

In der Strategie 2015–2019 der Gemeinde Bettingen ist das Thema «Attraktiver Dorfkern» eines der drei Schwerpunktthemen. Das Potenzial der bestehenden öffentlichen Räume und Einrichtungen, wie z.B. der sanierten Baslerhofscheune, wird weiterentwickelt. Durch den Einbezug der Bevölkerung, der Vereine und des Gewerbes wird die Attraktivität des Dorfkerns gesteigert und ein reges kulturelles Leben gefördert. Die Rahmenbedingungen für die Bewahrung und Weiterentwicklung des Nahversorgungsangebots werden gefördert. Die Weiterentwicklung der ÖV-Linien gewährleistet eine optimale Anbindung an Zentren und Schulen.

S2.5 Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen

Ausgangslage

Durch ihre Funktionsdichte sind Bahnhöfe und S-Bahn-Halte wichtige wirtschaftliche Impulsgeber für die Umgebung. Zudem kann durch Unternehmensansiedlungen im Umfeld von Bahnhaltepunkten der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Pendlerverkehr nachweislich verringert werden. Darüber hinaus sind die Bahnhöfe für die Stadt mit ihren zumeist markanten Gebäuden und der hohen Nutzungsdichte identitätsstiftend. Bahnhofsgebäude und das nähere Umfeld bieten öffentlichen Raum, der Treffpunkt und Aufenthaltsraum ist.

Den Bahnhöfen und S-Bahn-Haltestellen kommt siedlungsstrukturell eine hohe Bedeutung zu. Sie sind die Mobilitätsdrehscheiben im Stadtkörper und erhalten dadurch eine zentrale Funktion. Aufgrund ihrer Primärfunktion als Verkehrsknotenpunkt sind diese Orte stark frequentiert und eignen sich daher besonders gut für Nutzungsmischungen und Nutzungsintensivierungen.

Der Bahnhof Basel SBB ist als Verkehrsdrehscheibe und als Dienstleistungszentrum von überregionaler Bedeutung. Anfang der 1990er-Jahre wurde der Masterplan Bahnhof Basel SBB erstellt, der bauliche Umnutzungen und Verdichtungen, Nutzungsintensivierungen und Neugestaltungen des Umfelds umfasste. Im Rahmen des Ausbaus des Bahnknotens Basel, dessen wichtigster Teil das Herzstück darstellt, werden zukünftig neue Bahninfrastrukturen gebaut sowie weitere Verdichtungen und Umgestaltungen der Bahnhofsumgebung angestrebt.

Der Badische Bahnhof fungiert vor allem als Umsteigebahnhof. Das 2014 erarbeitete Entwicklungskonzept zielt darauf ab, die Zentrumsfunktion sowie das Umfeld zu stärken.

Im Kanton gibt es vier S-Bahn-Haltestellen, die das Quartier St. Johann, das Zentrum Niederholz (Riehen), die Dorfmitte Riehens sowie das Gebiet Dreispitz bedienen. In allen Gebieten besteht die Möglichkeit von angemessenen Nachverdichtungen.

Zielsetzungen

Damit die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen ihrer Primärfunktion als Verkehrsknotenpunkte gerecht werden können, werden die verschiedenen Verkehrsträger möglichst direkt und übersichtlich miteinander verknüpft. Zur Optimierung der Verkehrs- und Umsteigebeziehungen werden erforderliche Flächen für Bike and Rail (B+R) sowie ein Grundangebot für Park and Ride (P+R) gesichert sowie Flächen für Bus, Taxi und Carsharing vorgesehen.

Durch eine gute Integration in das städtische Umfeld und attraktive Querungen wird die Trennwirkung von den Bahnhöfen zwischen den Stadtteilen gemindert. Ein breites Versorgungsangebot gewährleistet, dass die Bahnhöfe Quartierfunktionen übernehmen. Durch die Zentrumsbildung kann ihre Drehscheibenfunktion wiederum gestärkt werden. Im Umfeld von Bahnhaltepunkten besteht zumeist hohes Verdichtungspotenzial.

Um den Aufenthalt zu fördern, wird das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen attraktiv gestaltet. Gute Verbindungswege sind zwischen den Quartieren und den Bahnhaltepunkten sicherzustellen. Der Fuss- und Veloverkehr wird prioritär betrachtet. Die Abstellssituation für Velos ist optimal.

Die bessere Verbindung der Bahnhaltepunkte durch den Ausbau der S-Bahn und die Schaffung von Durchmesserlinien durch das Herzstück sind wichtige Voraussetzungen, damit die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen ihre Funktion als Mobilitätsdrehscheibe und attraktive Siedlungsschwerpunkte optimal wahrnehmen können.

Strategie/ST

5, 6, 7

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Bahnhöfe werden als Drehscheiben mit wichtigen Verkehrsbeziehungen und attraktiven Mobilitätsangeboten gefördert und die Aufenthaltsqualitäten verbessert.
- B. Durch Stärkung ihrer Zentrumsfunktionen werden die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wirtschaftliche Impulsgeber für die Stadt.
- C. Die Trennwirkung durch Bahnhofsgebäude und Gleisanlagen zwischen den Quartieren wird durch attraktivere, fussgänger- und velofreundliche Querungen bestmöglich gemindert.
- D. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird baulich verdichtet und eine funktionale Nutzungsmischung angestrebt.
- E. Die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen sind optimal mit stadtgerechter Mobilität, d.h. Tram- und Busverbindungen, aber auch zu Fuss und mit dem Velo, zu erreichen. Die Abstellsituation für Velos ist optimal und attraktiv.
- F. Bei Vorhaben und Planungen im Bereich des Badischen Bahnhofs ist das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof zu berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

- 1. Für den Bahnhof Basel SBB und seine Umgebung erarbeitet das Planungsamt bis 2019 in einer Studie die Entwicklungspotenziale.
- 2. Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof (2014) wird vom Planungsamt alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und bei Bedarf angepasst.
- 3. Beim geplanten S-Bahn-Halt Am Zoll Lörrach Riehen gilt es, die städtebauliche Situation im Zusammenhang mit der Entwicklung des Stettenfelds darzustellen.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Gebiete um Bahnhöfe	
a1)	Bahnhof Basel SBB	Ausgangslage
a2)	Badischer Bahnhof	Festsetzung
b)	Gebiete um S-Bahn-Haltestellen	
b1)	Bahnhof St. Johann	Festsetzung
b2)	Dreispietz	Festsetzung
b3)	Niederholz Riehen	Festsetzung
b4)	Riehen Dorf	Festsetzung
b5)	Am Zoll Lörrach Riehen	Zwischenergebnis

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Bahnhöfe

a1) Bahnhof Basel SBB

Die Vielzahl an Nutzungen, Funktionen und Besucherinnen und Besuchern bedingt die Zusammenarbeit von Bahnbetreibenden, Gewerbe und Wirtschaft.

Mit den Ausbauten im Rahmen des Bahnknotens Basel wird der Bahnhof SBB eine noch wichtigere Rolle als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsarten übernehmen. Um den Bahnhof SBB zukünftig optimal in die Stadt einzubinden, erarbeitet das Planungsamt die Studie Stadtraum Bahnhof SBB, in der die Entwicklungspotenziale des Gebiets im Umfeld des Bahnhofs eruiert und analysiert werden; hierbei wird die laufende Masterplanung «Zielbild Basel» der SBB berücksichtigt. Ebenfalls wird die Überlegung eines neuen Bahnhofszugangs via Margarethenbrücke integriert, der eine schnelle ÖV-Erschliessung zwischen Bahnhof und Innenstadt ermöglicht. Mit der Realisierung des Nautentors am östlichen Rand des Bahnhofsareals wird nicht nur eine neue zentral gelegene Adresse für Wohn- und Büronutzungen geschaffen, sondern auch eine direkte Verbindung für Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Gundeldinger Quartier und der Innenstadt ermöglicht. Mit neuen Veloabstellplätzen wird auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs SBB für Velofahrende zukünftig verbessert.

a2) Badischer Bahnhof

Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof zeigt Massnahmen auf, die eine integrale Entwicklung des Badischen Bahnhofs und der umliegenden Quartiere ermöglichen (s. S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, Gebiet Rosental). Für die Entwicklung des Gebietes sind folgende Aspekte wichtig: Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof, die Gestaltung und Neuorganisation des Bahnhofvorplatzes, die Schaffung von Veloabstellflächen, die Anbindung an die Innenstadt, die Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie die Nutzung des städtebaulichen Potenzials.

b) S-Bahn-Haltestellen

b1) Bahnhof St. Johann

Der Bahnhof weist durch die Lage im Quartier und die Nähe zu hochverdichteten Arbeitsplatzgebieten ein grosses Einzugsgebiet auf. Damit der Bahnhof seine Bedeutung im Stadtraum besser übernehmen kann, gilt es, die Zugverbindungen zu verbessern. Die Zentrumsbildung wird mit Nutzungsintensivierungen und -erweiterungen in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Kultur (Neubau des Naturhistorischen Museums und Staatsarchiv) gefördert (s. S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, Äusseres St. Johann; S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, VoltaNord [südl. Teil]).

b2) Dreispitz, S-Bahn-Haltestelle

Das zu entwickelnde Gebiet Dreispitz soll optimal an die S-Bahn-Haltestelle angeschlossen werden und Dienstleistungsunternehmen, Gewerbebetrieben und Anwohnerinnen und Anwohnern die Möglichkeit geben, sich in nächster Nähe zum ÖV anzusiedeln (s. S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, Dreispitz [südl. Teil]; S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, Dreispitz [nördl. Teil]).

b3) Niederholz Riehen, S-Bahn-Haltestelle

Das Gesamtkonzept Niederholz koordiniert unter Einbezug der umliegenden Baugebiete – Zusammenwirken von Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe – die angestrebte und durch die S-Bahn-Haltestelle Niederholz verstärkte Zentrumsentwicklung – unter Wahrung des Quartierbildes (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, Niederholz).

b4) Riehen Dorf, S-Bahn-Haltestelle

Neben der Verbesserung der Aufenthaltssituation an der S-Bahn-Haltestelle (mit guter Verknüpfung an den Bahnhof SBB) soll mit einem Entwicklungsrichtplan die langfristige Entwicklung des Dorfzentrums Riehens vorgesehen werden (s. S2.4 Ortszentren, Ortszentrum Riehen).

b5) Am Zoll Lössrach Riehen, S-Bahn-Haltestelle

Gedacht wird an eine Mobilitätsdrehscheibe inklusive einer neuen S-Bahn-Haltestelle im Bereich Am Zoll Lössrach Riehen. Diese Überlegungen sind eingebettet in eine städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Neuordnung des grenznahen Bereichs beiderseits der Landesgrenze, die im Rahmen des Projekts «Am Zoll Lössrach Riehen» zwischen den Projektpartnern Stadt Lössrach, Gemeinde Riehen, Kanton Basel-Stadt, Agglomerationsprogramm Basel und IBA Basel 2020 abgestimmt werden. Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung sollen Wohnen, Dienstleistungen und eine massvolle Ergänzung der gewerblichen und öffentlichen Angebote in Form eines Subzentrums sein, ohne dabei die Ortskerne von Riehen und Lössrach zu konkurrenzieren (s. S2.3 Schwerpunkte Wohnen, Stettenfeld Riehen). Hinsichtlich der Freiräume ist es Ziel, den Zugang zu und die Verknüpfung der Landschaftsräume Tüllinger/Wiese und Maienbühl zu ermöglichen sowie den vom Durchgangsverkehr geprägten Stadtraum für das Verweilen attraktiver zu gestalten. Verkehrliche Ziele gelten der Ermöglichung des Angebotsausbaus der S-Bahn und deren Verknüpfung mit einer Mobilitätsdrehscheibe sowie der Optimierung der Situation des Fuss- und Veloverkehrs, der Umsteigebeziehungen und der verkehrlichen Belange der Zollabfertigung.

S3 Verkehrsintensive Einrichtungen

S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen

Ausgangslage

Als verkehrsintensive Einrichtungen werden im Richtplan Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen bezeichnet, die in Form von Einzelobjekten oder als Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen ausgebildet sind und die mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen.

Als verkehrsintensive Einrichtungen auf Kantonsgebiet gelten zurzeit folgende vier Standorte, die in der Richtplankarte als Ausgangslage eingetragen sind:

- Dreispitz Nord; Einkaufszentrum
- St. Jakob; Freizeiteinrichtungen (Stadien) und Einkaufszentrum
- Stücki; Einkaufs- und Freizeitzentrum
- Bahnhof Basel SBB; Spezialfall: Einkaufszentrum in Form von Sekundärnutzungen des Bahnhofsgebäudes mitsamt Einzugsbereich

Die grossflächigen wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete wie Novartis und Roche sowie der Campus Gesundheit USB und die universitären Einrichtungen im Umfeld erzeugen zu Spitzenzeiten ebenfalls viel Verkehr. Die mit diesen Gebieten verbundene Belastung des Stadtgebietes durch den motorisierten Individualverkehr wird via Parkplatzverordnung und/oder Bebauungspläne geregelt. Vorgaben an die Nutzungsplanung sind unter S2.1 Schwerpunkte Arbeiten und S4.3 Spitalbauten formuliert.

In den letzten Jahren sind vor allem Shoppingcenter und Fachmärkte an der städtischen Peripherie entstanden, weitere sind bereits beschlossen. Die Entwicklung in diesem Bereich ist sehr dynamisch. Verkehrsintensive Einrichtungen lösen (über-)regionale Verkehrsströme aus, die – ähnlich wie der Pendler- und Freizeitverkehr – die Umwelt belasten.

In Basel-Stadt ist die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen nicht losgelöst von der Expansion des Detailhandels aus dem Zentrum heraus zu verstehen. Es droht ein Strukturwandel, der die Attraktivität vieler Städte unter Druck setzt («Dezentralisierung der Zentralität»). Das Verschwinden von vor allem kleinen Läden schädigt die Anziehungskraft der Innenstadt als lebendiges Zentrum (vgl. S2.4 Ortszentren).

Zielsetzungen

Bei dieser auch für das lokale Gewerbe wesentlichen Entwicklung muss der Stadtkanton vor allem darauf achten, dass sowohl günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt bleiben (s. RPG Art. 3 Abs. 3) als auch sämtliche Entwicklungen gefördert werden, die die Qualität im Zentrum erhöhen.

Da verkehrsintensive Einrichtungen in verschiedenen Zonen zugelassen sind, sind – vor allem zur Aufrechterhaltung des Verkehrssystems, zur Sicherung der Lufthygiene und zur Vermeidung der Lärmbelastung – Standortkriterien zu definieren.

Das «periphere Einkaufen» wird nicht unterstützt, damit die einhergehende Belastung durch den motorisierten Individualverkehr die erwünschte hohe Qualität für das Wohnen und Arbeiten nicht massgeblich beeinträchtigt. Entsprechend sind Standortkriterien unter den Planungsgrundsätzen formuliert.

Die raum- und umweltrelevanten Belange sind durch Integration von Fahrtenmodellen (Fahrtenbeschränkungen) in die Bebauungspläne sicherzustellen (BPG §75a). In den Bebauungsplänen ist unter anderem auch aufzuzeigen, wie die Einrichtungen mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut und attraktiv erschlossen werden. Wo gesetzlich notwendig, sind diese in Verbindung mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufzustellen (s. USG Art. 9f, UVPV, USG BS §47 und UVPV BS). Weitere Bedingungen sind die Ausbildung guter städtebaulicher Qualität und die Integration in den städtischen Kontext.

Aufgrund der Standortkriterien können zum aktuellen Zeitpunkt im Richtplan zwei Standorte, an denen neue Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen entstehen können, bezeichnet werden:

- Gebiet Bahnhof St. Johann
- Gebiet Badischer Bahnhof

Strategie/ST

6, 13

Leitsätze

s17, s21, s26, s32, m4, m7-8

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Richtplan Dienstleistungs-, Verkaufs- oder Freizeitanlagen, die in Form von Einzelobjekten oder als Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen ausgebildet sind und die mehr als 2'000 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag erzeugen.
- B. Verkehrsintensive Einrichtungen finden ihren Standort
- im Siedlungsgebiet (Baugebiet); bis auf 50 m Nähe zu Wohngebieten (reine Wohngebiete und Wohngebiete mit Anteil 1 Geschoss Arbeiten);
 - im ÖV-Einzugsgebiet der Güteklasse A;
 - im Einzugsgebiet von Knoten der Hochleistungsstrassen, Radius 750 m;
 - an Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen); jeweils 50 m in Seitenstrassen erweitert (Einzugsgebiet);
 - wenn gesichert ist, dass Gefahren von benachbarten Anlagen und Betrieben, die ein Störfallrisiko aufweisen, gebannt sind;
 - in Gebieten, welche sehr gut für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Massnahme	Koordinationsstand
Gebiet Bahnhof St. Johann	Vororientierung
Gebiet Badischer Bahnhof	Vororientierung

S4 Öffentliche Bauten und Anlagen

S4.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität

Ausgangslage

Der Lehr- und Forschungsstandort Basel, mit den Eckpfeilern Universität inkl. universitäre Spitäler und Kliniken sowie assoziierte Forschungsinstitute, Fachhochschule Nordwestschweiz und ETH-Departement für Biosysteme, gehört zu den führenden Wissenszentren Europas.

Die Zahl der Studierenden an der Universität Basel ist im Zeitraum von 2005 bis 2015 um ca. 30% gestiegen. Die gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft getragene Universität gehört mit zurzeit rund 13'000 Studierenden und Doktorierenden zu den 100 besten Hochschulen der Welt.

Die derzeitige Vielzahl der universitären Standorte erschwert eine effiziente Raumnutzung. Die Universität Basel ist deshalb bestrebt, Standorte zu bündeln, um einerseits den Studierenden kurze Wege zu bieten und andererseits in der Forschung die Interdisziplinarität zu unterstützen.

Zielsetzungen

Der Lehr- und Forschungsstandort Basel ist national und international wettbewerbsfähig und zählt insbesondere in den Bereichen Naturwissenschaften und Life Sciences zu den weltweit führenden Innovationszentren.

Diese Zielsetzungen erfordern auf die Bedürfnisse der Universität zugeschnittenen Räume. Mit modernen und in das urbane Umfeld eingebundenen Campusarealen sollen Synergien gefördert und das universitäre Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt werden.

Die räumlichen Entwicklungsszenarien zur Unterstützung der universitären Entwicklungsstrategie können weiterverfolgt, differenziert und umgesetzt werden. Für die Deckung des zunehmenden Raumbedarfs der Hochschulen aufgrund höherer Studierendenzahlen müssen die Partnerkantone neue attraktive Standorte definieren, um den für die Stärkung des Lehr- und Forschungsstandorts notwendigen Raum anbieten zu können.

Strategie/ST

5, 9

Leitsätze

S22-23, s29, s32-33

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Entsprechend dem prognostizierten Wachstum der Studierendenzahlen und der Strategie der Universität ist mit dem Kanton Basel-Landschaft das Raumangebot für die Universität zu optimieren.
- B. Die Universität ist an möglichst wenigen Standorten zu konzentrieren.
- C. Es sind in Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft Standorte zu entwickeln, welche über die kritische Mindestgrösse und damit über genügend standortinternes Synergiepotenzial verfügen, um einen optimalen Betrieb der Universität und Anpassungen an künftige Bedürfnisse zu garantieren.
- D. Universitäre Einrichtungen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Gemäss dem universitären Strategiepapier entsprechen die Einrichtungen dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung.
- E. Es wird ein energieeffizienter und klimaneutraler Betrieb von Bauten und Infrastrukturen angestrebt sowie bei deren Erstellung möglichst geringe Treibhausgasemissionen gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie emittiert. Mit klimaangepassten Massnahmen wie u.a. Gebäude- und Aussenraumbegrünungen wird ein angenehmes Mikroklima angestrebt.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Campus Schällemätteli	Festsetzung

**MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN**

a) Campus Schällemätteli

Die Universität Basel rechnet bis 2030 mit einem Wachstum von ca. 11 % und dafür sollen genügend Flächen bereitgestellt werden können. Insbesondere die Life Science besitzen eine hohe Dynamik und einen hohen Anspruch an die Infrastruktur. Die zentrale Herausforderung besteht darin, die räumlich verteilten Nutzungen zusammenzuführen und damit die Voraussetzungen für die bestmögliche Nutzung hoher Infrastrukturinvestitionen zu schaffen.

Grundlage ist der Bebauungsplan Nr. 203 vom Januar 2013 für das Hochschulareal St. Johann «Campus Schällemätteli» aufgeteilt in Teil I (Baufelder 1, 2 und 3) und Teil II (Baufeld 4). Die Neubauprojekte Biozentrum, Biomedizin der Universität Basel und D-BSSE der ETH sind realisiert bzw. im Bau. Für die Entwicklung des Baufeldes 4 benötigt es einen Bebauungsplan.

S4.2 Schulbauten und -anlagen

Ausgangslage

Die Sachplanung Schulraum ermöglicht einen genauen Überblick über den Bestand und über die Entwicklung des Bedarfs aufgrund der Siedlungsentwicklung. Private Schulen sind nicht Gegenstand der Schulraumplanung.

Die bestehenden Schulanlagen decken den Bedarf an Schulraum zum heutigen Zeitpunkt und müssen deshalb in dieser Anzahl erhalten werden. Sinkende Schülerzahlen in der Vergangenheit haben es ermöglicht, den Nachholbedarf an Schulraum abzudecken sowie auf Standortveränderungen und Auswirkungen neuer pädagogischer Konzepte an diversen Schulstandorten zu reagieren. Durch die Einführung von Tagesstrukturen auf der Primar- und Sekundarstufe I sowie der Teilautonomie der Schulen mit lokalen Schulhausleitungen wurden alle vorhandenen räumlichen Reserven aufgebraucht. Aufgrund steigender Schülerzahlen muss in einigen Quartieren das Schulraumangebot erweitert werden.

Die Schule ist und bleibt ein sehr lebendiger Bereich. Die Änderungen im Schulsystem sind auch Antworten auf gesellschaftliche Veränderungen. Die baulichen Massnahmen sind deshalb immer zeitlich verschobene Reaktionen und machen die Planung umso schwieriger. Die Planung von Schulraum und Schulstandorten hängt von der Entwicklung im direkten Umfeld ab (Münsterplatz, Klybeck, Klybeckquai, Walkeweg, Lysbüchel, Stettenfeld etc.). Die in den Wohnquartieren lokalisierten Schulen müssen der geänderten Nachfrage nachkommen. Die Auswirkungen des Wechsels auf 6 Jahre Primar-, 3 Jahre Sekundarschule und 4 Jahre Gymnasium sind in der aktuellen Sachplanung Schulraum enthalten.

Zielsetzungen

Es wird laufend überprüft, ob gegebenenfalls neue Schulräume benötigt werden. Da bis 2035 eine signifikante Bevölkerungszunahme (s. Objektblatt S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets) angestrebt wird, ist mit einem zunehmenden Schulraumbedarf zu rechnen.

Schulräume müssen zu Fuss und mit dem Velo leicht und auf sicherem Wege erreichbar sein.

Strategie/ST

9

Leitsätze

s22, s24, s28-29, s32-33, m2

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Schulraumplanung erfolgt in enger Abstimmung mit der Siedlungs- und Nutzungsplanung.
- B. Schulen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein.
- C. Es wird ein energieeffizienter und klimaneutraler Betrieb von Bauten und Infrastrukturen angestrebt sowie bei deren Erstellung möglichst geringe Treibhausgasemissionen gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie emittiert. Mit klimaangepassten Massnahmen wie u.a. Gebäude- und Aussenraumbegrünungen wird ein angenehmes Mikroklima angestrebt.
- D. Die Gemeinden koordinieren die Schulraumplanung für Primarschulen mit dem Kanton.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Schulraumplanung wird von den Gemeinden mindestens alle zwei Jahre überprüft und nachgeführt.

S4.3 Spitalbauten

Ausgangslage

Der Kanton Basel-Stadt weist ein umfangreiches Angebot mit überregionaler Bedeutung im Gesundheitswesen auf.

Er betreibt drei öffentliche Spitäler, die seit 2012 als selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelagert sind:

- Universitätsspital Basel
- Universitäre Psychiatrische Kliniken
- Felix-Platter-Spital

Von Privaten und von der Bürgergemeinde Basel betrieben werden:

- St. Clara-Spital
- Merian-Iselin-Spital
- Bethesda-Spital
- Adullam-Kliniken in Basel und Riehen
- Psychiatrische Klinik Sonnenhalde, Riehen
- Chrischonaklinik Bettingen (bis März 2019)
- Schmerzklinik
- REHAB Basel Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
- Hildegard-Hospiz

Der Kanton Basel-Stadt ist zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft Träger des Universitäts-Kinderspitals beider Basel.

Der Kanton Basel-Stadt betreibt öffentliche Zahnkliniken, die seit 2016 zusammen mit den Universitätskliniken für Zahnmedizin der Universität Basel als selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelagert sind: Universitäres Zentrum für Zahnmedizin Basel.

Zielsetzungen

Der Kanton ist bestrebt, die Spitäler auf möglichst wenige Standorte zu konzentrieren. Im Rahmen des Masterplans Campus Gesundheit (2011) für das Universitätsspital Basel wird u.a. geprüft, die Universitätsaugenklinik räumlich in das Gelände des Universitätsspitals zu integrieren. Das Areal der Augenklinik könnte so für Wohnzwecke genutzt werden.

Die weiteren Spitäler bleiben an ihren Standorten erhalten. Sie haben genügend Potenzial für die Weiterentwicklung.

Strategie/ST

1

Leitsätze

s25, s29, s32-33

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die kantonale Spitalplanung wird vom Gesundheitsdepartement gemäss den gesetzlichen Grundlagen durchgeführt. Interkantonale und regionale Zusammenarbeit wird angestrebt.
- B. Die bestehenden Standorte der universitären Kliniken sind – abgestimmt mit der strategischen Raumplanung der Universität Basel – qualitativ und quantitativ zu entwickeln.
- C. Eine Konzentration auf möglichst wenige Standorte ist anzustreben.
- D. Spitäler müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut als auch mit dem motorisierten Individualverkehr angemessen erreichbar sein. Sie decken ihren eigenen Parkplatzbedarf mit geeigneten Parkierungsmöglichkeiten ab.
- E. Es wird ein energieeffizienter und klimaneutraler Betrieb von Bauten und Infrastrukturen angestrebt sowie bei deren Erstellung möglichst geringe Treibhausgasemissionen gemäss der kantonalen Klimaschutzstrategie emittiert. Mit klimaangepassten Massnahmen wie u.a. Gebäude- und Aussenraumbegrünungen wird ein angenehmes Mikroklima angestrebt.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Campus Gesundheit USB	Festsetzung

**MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN**

a) Campus Gesundheit USB

Der Masterplan Campus Gesundheit aus dem Jahr 2011 ist ein Koordinationsinstrument mit einem langfristigen Planungshorizont. Zur Umsetzung des medizinisch und betrieblich nachgewiesenen Erweiterungsbedarfs des Universitätsospitals (USB) und im Hinblick auf die Konzentration und Koordination der hochspezialisierten Medizin ist das Raumangebot des USB auf der Basis des Masterplans Campus Gesundheit zu erweitern. Auf dem Areal des USB finden daher bis 2038 markante städtebauliche Veränderungen (Erneuerungsbau Klinikum 2 und Neubau Klinikum 3) statt.

S4.4 Sport- und Bewegungsanlagen

Ausgangslage

Der Kanton Basel-Stadt weist ein umfangreiches Angebot an Sport- und Freizeitanlagen auf. Die gesetzlichen Grundlagen für die Unterstützung sowie Förderung von Sport und Bewegung im Kanton sind im Sportgesetz des Kantons Basel-Stadt (SG 371.100) festgehalten. Die Aufgabe des Kantons ist die Förderung von Sport und Bewegung für die gesamte Bevölkerung sowie die Erstellung und den Betrieb von Sport- und Bewegungsanlagen. Die Anlagen von kantonaler Bedeutung sind:

- Sportanlage St. Jakob (BL)
- Gartenbad St. Jakob (BL)
- Eishalle St. Jakob-Arena (BL)
- Sportanlage Bachgraben (BL)
- Gartenbad Bachgraben (teilw. BL)
- Sportzentrum Schützenmatte
- Sportzentrum Rankhof
- Sportzentrum Pfaffenholz (F)
- Gartenbad, Hallenbad und Kunsteisbahn Eglisee
- Kunsteisbahn Margarethen (BL)
- Hallenbad Rialto
- Sportanlage Grendelmatte Riehen
- Naturbad Riehen.

Daneben gibt es zahlreiche Quartiersportanlagen, Schulsportanlagen, Wintersportanlagen, Spezialsportanlagen und Sport- und Bewegungsangebote auf öffentlichen Grund. Mit diesen Anlagen schafft der Kanton geeignete Voraussetzungen für die Breiten- wie auch die Leistungssportförderung.

Das im Jahr 2019 aktualisierte Sportkonzept dient als übergeordnete Orientierung für die Weiterentwicklung der Sport- und Bewegungsförderung im Kanton Basel-Stadt und gibt die grundsätzliche strategische Richtung mit Visionen, Wirkungen und kantonalen Handlungsebenen vor, die jeweils einem der Cluster «Bildungs- und Berufsalltag», «ungebundener Sport» oder «organisierter Sport» zugeordnet werden können. Basierend auf dem Sportkonzept wurden im Jahr 2022 ein Sportanlagenkonzept Basel sowie ein Aktionsplan Sport- und Bewegungsförderung veröffentlicht. Damit sind weitere Grundlagen zur Planung und Umsetzung der Sportinfrastruktur sowie der Sport- und Bewegungsförderung geschaffen.

Die Gemeinde Riehen hat ebenfalls ein Sportanlagenkonzept erstellt, mit denen die Sportanlagen an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Anspruchsgruppen aus Sport und Bewegung angepasst werden und damit für den organisierten Sport, den Leistungssport wie auch für den ungebundenen Sport bessere Bedingungen schaffen.

Zielsetzungen

Alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Basel-Stadt haben ein Leben lang Zugang zu Sport und Bewegung.

Angebote und Anlagen vermitteln den Einwohnerinnen und Einwohnern Freude und Lust an Sport und Bewegung.

Trends und Anforderungen aus dem ungebundenen Sport finden Eingang in das Raum- und Infrastrukturangebot der Stadt Basel und des Kantons Basel-Stadt.

Breiten- und Leistungssportler/innen aus lokalen Vereinen verfügen über eine bedarfsgerechte Infrastruktur.

Die verantwortlichen kantonalen und kommunalen Verwaltungsstellen stimmen ihre Massnahmen ab und tragen zu einem sport- und bewegungsfreundlichen Kanton bei.

Strategie/ST

9

Leitsätze

s11, s26-29, s35, m2

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Bei Arealentwicklungen in der Stadt Basel soll ein optimaler Versorgungsgrad an Flächen für Sport und Bewegung gemäss Sportanlagenkonzept Basel erreicht werden, um die Bedürfnisse von Bewegung und Sport frühzeitig in den Planungen berücksichtigen zu können. Dazu dienen situative Beurteilungen oder zukünftig auch die Verwendung von Orientierungswerten.
- B. Um eine möglichst hohe Nutzungsintensität zu erreichen, soll die Anzahl an allwettertauglichen Spielfeldern erhöht werden.
- C. Sportausseranlagen sollen zu generationsübergreifenden, multifunktionalen Sport- und Bewegungsflächen entwickelt werden, die möglichst ganzjährig genutzt werden können.
- D. Die Sporthallenkapazitäten entsprechen dem Bedarf von Schul- und Vereinssport und werden entsprechend ausgebaut.
- E. Im ganzen Kantonsgebiet sollen unterschiedlich grosse Flächen dauerhaft für den ungebundenen Sport gesichert werden. Es ist eine möglichst gute geographische Verteilung anzustreben.
- F. Die Erstellung und freie Nutzung von witterungsgeschützten Bewegungs- und Tummelflächen für Kinder und Jugendliche an Schulen und Kindergärten ist zu fördern («gedeckter Pausenhof»).
- G. Die Sport- und Bewegungsflächen sowie -Bauten werden klimaangepasst weiterentwickelt, hierbei werden Möglichkeiten zur Begrünung und zur Entsiegelung genutzt.
- H. Sport- und Bewegungsanlagen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Die Abstellung für Velos muss optimal und attraktiv sein. Insbesondere die verkehrliche Anbindung des Freizeit- und Sportgebiets St. Jakob ist mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren, wobei der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr den Hauptanteil des Verkehrs bewältigen sollen.
- I. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner partnerschaftlichen Möglichkeiten in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und den betroffenen Gemeinden darauf hin, dass das Sportgebiet St. Jakob ein attraktives, vorwiegend mit dem ÖV erreichbares

Sportzentrum von nationaler und internationaler Bedeutung bleibt; die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet ist dabei zu wahren, die Natur- und Landschaftswerte sind zu sichern.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das ED überprüft regelmässig das Sportkonzept des Kantons Basel-Stadt und passt es bei Bedarf an.
2. Die Sportanlagenkonzepte der Stadt Basel und der Gemeinde Riehen werden regelmässig überprüft und bei Bedarf angepasst.
3. Das ED sucht in Zusammenarbeit mit dem FD und dem BVD nach einem Standort für ein wettkampftaugliches Hallenbad (50m-Becken).
4. Das ED sucht in Zusammenarbeit mit dem FD und dem BVD nach einem Standort für eine zusätzliche Publikumssporthalle.
5. Das ED sucht in Zusammenarbeit mit dem FD und dem BVD nach einem Standort für eine neue Eissporthalle.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob	Ausgangslage
b)	Hallenbad (50m-Becken)*	Vororientierung
c)	Publikumssporthalle*	Vororientierung
d)	Eissporthalle*	Vororientierung
e)	Sportanlage Grendelmatte Riehen	Festsetzung

* nicht in der Richtplankarte

MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob

Das Gebiet Parklandschaft St. Jakob entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten auf einer Fläche von ca. 95 ha (mehrheitlich in Basel-Landschaft) zu einer der grössten Sport- und Freizeitanlagen Europas (Campus Sport). Die Sportanlagen umfassen im Kanton Basel-Stadt das Fussballstadion St. Jakob-Park (40'000 Sitzplätze), im Kanton Basel-Landschaft die St. Jakobshalle (12'000 Sitzplätze), die Eishalle St. Jakob-Arena (6'000 Sitzplätze), das Gartenbad St. Jakob sowie die Sportanlagen St. Jakob mit unter anderem 19 Fussballfeldern und einem Leichtathletikstadion. Das Stadion St. Jakob-Park ist im Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) aufgeführt; es hat damit nationale und internationale Bedeutung.

b) Hallenbad (50m-Becken)

In Basel soll mindestens ein neues Hallenbad, insbesondere für eine öffentliche Nutzung durch die Bevölkerung, gebaut werden. Dieses Bad soll neben dem ungebundenen Sport auch für den organisierten Schwimmsport der Sportvereine, des Leistungssports und des Hochschulsports zur Verfügung stehen. Das Hallenbad soll daher wettkampftauglich sein und ein 50m-Becken umfassen. Darüber hinaus sollen Elemente eines Freizeitbades integriert werden, um so eine Multifunktionalität zu erreichen und verschiedene Nutzergruppen anzusprechen. Die zusätzlichen gedeckten Wasserflächen sollen an einem zentralen Standort errichtet werden, der mit dem ÖV, zu Fuss und dem Velo gut erreichbar ist.

c) Publikumssporthalle

Insbesondere für den Leistungssport und für grössere (Sport-)Veranstaltungen soll eine weitere Publikumssporthalle mit einer Zuschauerkapazität von 2'000 bis 4'000 errichtet werden. Die Halle soll multifunktional durch mehrere Sportarten nutzbar sein (z.B. variabel anzeigbare Linierungen, Tausch des Hallenbodens) und auch andere Veranstaltungen ermöglichen.

d) Eissporthalle

Es soll eine zusätzliche, ganzjährig nutzbare Eissporthalle mit Schwerpunkt auf dem Vereinssport (Breiten- und Leistungssport) errichtet werden. Aus energetischen Gründen und aus Gründen der Minimierung der Betriebskosten ist zu prüfen, ob diese Eissporthalle im Verbund mit einer anderen Sportanlage errichtet werden kann.

e) Sportanlage Grendelmatte Riehen

Seit 1929 ist die Sportanlage Grendelmatte für die Sportvereine und die Bevölkerung von Riehen ein wichtiger Austragungsort für sportliche regionale, überregionale und nationale Wettkämpfe, Trainings, die individuelle sportliche Betätigung und das Vereinsleben. Sie ist mit dem vielfältigen Infrastrukturangebot u.a. für die Leichtathletik, den Fussball, Beachvolleyball und Tennis die Schwerpunktanlage im Gemeindegebiet. Sie muss auch zukünftig den vielfältigen und sich wandelnden sportlichen Bedürfnissen Rechnung tragen. Gemäss dem Sportanlagenkonzept der Gemeinde Riehen (GESAK) besteht im Gebiet der Grendelmatte der Bedarf an zusätzlichen Trainingsplätzen, Sanierung und Anpassung der bestehenden Infrastruktur (u.a. Kunstrasenfelder), Neubau Tribünengebäude inkl. Sporthalle oder einer Skateanlage. Die Entwicklung geschieht in frühzeitiger Koordination mit dem Gewässerschutz und dem Landschaftsrichtplan Wiese.

S4.5 Fahrendenplatz

Ausgangslage

Gemäss Bundesgerichtsentscheid vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321) sind die Behörden aller staatlichen Ebenen verpflichtet, die Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung zu berücksichtigen und angemessene Stand- und Durchgangsplätze vorzusehen und zu sichern.

Gemäss Entwurf des Berichts des Bundesrates über die «Situation der Fahrenden in der Schweiz» ist die quantitative und qualitative Situation für die Fahrenden im Kanton Basel-Stadt nicht genügend. Sowohl aus gesamtschweizerischer wie auch aus kantonaler Sicht fehlt es an Fahrendenplätzen. Der Bedarf für Basel-Stadt wird mit einem Standplatz angegeben (total 2'000 m² = 10 Stellplätze). Basierend darauf ist an der Friedrich Miescher-Strasse ein Fahrendenplatz in entsprechender Grösse erstellt worden.

Zielsetzungen

Um den Bedürfnissen der Fahrenden Rechnung zu tragen, stellt der Kanton Basel-Stadt auf Kantonsgebiet einen planungsrechtlich gesicherten, ausreichend ausgestatteten und ganzjährig zugänglichen Platz für Fahrende zur Verfügung. Der Platz erlaubt eine duale Nutzung (Durchgangsplatz in der Sommersaison, Standplatz in der Wintersaison) und steht Fahrenden aller Nationalitäten offen.

Strategie/ST

–

Leitsätze

s9

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton Basel-Stadt stellt den Fahrenden einen 2'000 m² grossen, zehn Stellplätze bietenden und hinreichend ausgestatteten Fahrendenplatz zur Verfügung.
- B. Der Platz für Fahrende dient in der Sommersaison als Durchgangsplatz und in der Wintersaison als Standplatz.

PLANUNGSANWEISUNGEN

- 1. Das Planungsamt führt unter Einbeziehung der Allmendverwaltung, der Immobilien Basel-Stadt und der Universitären Psychiatrischen Kliniken Basel im Jahr 2026 eine erneute Prüfung und Abwägung des dauerhaften Betriebes des Standortes an der Friedrich Miescher-Strasse mit allfälliger erneuter Standort-evaluation für einen Alternativstandort durch.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Fahrendenplatz Friedrich Miescher-Strasse	Festsetzung

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Fahrendenplatz Friedrich Miescher-Strasse

Der Fahrendenplatz an der Friedrich Miescher-Strasse grenzt unmittelbar an das Gelände der Universitären Psychiatrischen Kliniken Basels (UPK). Die Parzelle stellt die einzige im Gebiet zur Verfügung stehende Flächenreserve für die UPK dar. Vor dem Hintergrund der Zentralisierungs-bemühungen der UPK, als Teil des öffentlichen Gesundheitswesens, soll daher 2026 der dauerhafte Betrieb des Fahrendenplatzes erneut überprüft und mit dem Flächenbedarf der UPK abgestimmt werden.

Der Standort des Fahrendenplatzes an der Friedrich Miescher-Strasse liegt gemäss Zonenplan des Kantons Basel-Stadt in der Bauzone 4. Im Falle einer erneuten Standortsuche und -evaluation sind grundsätzlich die Bauzonen 2 bis 6 sowie Zonen für Nutzungen im öffentlichen Interesse für einen Fahrendenplatz geeignet.

S4.6 Freizeitgärten

Ausgangslage

Der Schutz der Freizeitgärten, deren Verpachtung innerhalb und ausserhalb des Kantons und durch die Gemeinden wird im Gesetz über Freizeitgärten geregelt.

Die Grundlage für die Entwicklung der Freizeitgärten bildet die Strategie für die Entwicklung der Freizeitgärten (Freizeitgartenstrategie), in der festgehalten ist, wie mit den gesetzlichen Vorgaben, zukünftigen Veränderungen durch Siedlungsentwicklungen und gesellschaftliche Trends bei der Entwicklung der Gartenareale umgegangen werden soll.

Der Basler Bevölkerung stehen rund 148 ha Freizeitgartenareale zur Verfügung. Davon befinden sich rund 48 ha auf Basler Gemeindegebiet, rund 29 ha in Riehen und die restlichen 71 ha im Umland ausserhalb des Kantons.

Freizeitgärten erfüllen als sehr strukturreiche Lebensräume vielfältige Funktionen und sind Teil des städtischen Erholungs- und Freizeitangebotes. Sie stärken den familiären und generationenübergreifenden Zusammenhalt und die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund. Sie bieten Möglichkeiten zum Lebensmittelanbau und zum Umweltlernen im Allgemeinen. Entsprechend hat die Nachfrage nach Freizeitgärten in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Freizeitgärten gehören zum Grünraum und fördern die ökologische Vernetzung. Als Lebensraum beherbergen sie zum Teil seltene und geschützte Tiere. Innerhalb von Wohnquartieren entfachen sie kühlende Wirkung.

Diese «grünen Oasen» sind zum einen ein Element der Stadtstruktur und zum anderen ein Teil der Kulturlandschaft. Als «privatisierte» Räume grösstenteils in öffentlicher Hand, sind Freizeitgartenareale allerdings nur partiell für die Öffentlichkeit zugänglich.

Zielsetzungen

Für die im Kanton wohnhafte Bevölkerung wird gemäss dem Gesetz über Freizeitgärten ein genügendes Angebot an Freizeitgärten innerhalb und ausserhalb des Kantonsgebiets von insgesamt 82 ha bereitgestellt und langfristig gesichert. Davon werden mindestens 40 ha in der Stadt Basel bereitgestellt.

Darüber hinaus wird eine ausreichende Menge an Freizeitgärten im nahen Umland, z.B. über Landeigentum und Nutzungsverträge, gesichert.

Bestehende Freizeitgartenareale sollen gemäss dem Gesetz über Freizeitgärten mit geeigneten Massnahmen qualitativ aufgewertet werden, insbesondere dadurch, dass sie mit öffentlichen Grünflächen und Freizeitangeboten verbunden werden. Ausserdem sind gemäss Freizeitgartenstrategie die vielfältigen Lebensräume zu erhalten und aufzuwerten und die ökologische Korridor- und Trittsteinwirkung in den Freizeitgartenarealen zu stärken.

Die Freizeitgartenareale erfüllen wichtige Klimafunktionen, die bei der Gestaltung der Areale noch stärker berücksichtigt werden sollen: Das Regenwasser kann in den Gartenarealen fast vollständig versickern, durch Verdunstung tragen sie zur nächtlichen Kühlung bei, die Vegetation spendet Schatten und sorgt in den Gärten im Sommer für ein angenehmes Klima.

Strategie/ST

3, 5, 6, 10, 11

Leitsätze

s8, s22, s30, n1, n5, n17,

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Freizeitgartenareale werden auf nutzungsplanerischer und/oder vertraglicher Ebene vom Kanton und von den Gemeinden unter Berücksichtigung des Gesetzes für Freizeitgärten gesichert.
- B. Der Kanton wirkt betreffend die im Kanton Basel-Stadt gelegenen Freizeitgartenareale auf Basis der Freizeitgartenstrategie darauf hin,
- eine gute Erreichbarkeit mit Fuss- und Veloverkehr sowie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicherzustellen;
 - die öffentliche Zugänglichkeit, die Durchgängigkeit und die Benutzbarkeit der Freizeitgartenareale für die Bevölkerung entsprechend dem Gesetz über Freizeitgärten zu verbessern;
 - die ökologischen Funktionen der Areale zu verstärken;
 - die für die Stadt wichtigen ausgleichenden Klimafunktionen der Gartenareale zu erhöhen.
- C. Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit denen von Riehen und Bettingen sowie mit seinen Nachbargemeinden ab.
- D. Die Anliegen der Freizeitgärten sind frühzeitig mit weiteren Nutzungen (wie z.B. dem Grundwasserschutz) zu koordinieren.

S5 Umwelteinwirkungen

S5.1 Lärmschutz

Ausgangslage

Die zunehmende innerstädtische Verdichtung und das steigende Bedürfnis nach Nutzung des öffentlichen Raums führen zu einem vermehrten Aufeinandertreffen lärmiger und lärmempfindlicher Nutzungen. Unterschiedliche Quellen belasten das Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Stadt mit Lärm. Hierzu zählen Verkehrslärm, Lärm aus Industrie- und Gewerbeanlagen sowie Alltags- und Freizeitlärm. Die Vollzugskompetenz liegt nicht für alle Lärmarten beim Kanton. Flug- und Bahnlärm sowie Lärm von Nationalstrassen liegen im Verantwortungsbereich des Bundes (Art. 45 LSV).

Massgebend für den Lärmschutz sind das Umweltschutzgesetz (USG) und die sich darauf stützende Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes. Bei der Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen gilt, dass primär Massnahmen an der Quelle realisiert werden. Erst wenn dies nicht möglich ist, sind Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg bzw. am Gebäude umzusetzen.

Um lärmempfindliche Nutzungsarten vor Lärmimmissionen zu schützen, steht ein System mit Grenzwerten zur Verfügung. Demnach können neue Bauzonen für Wohnnutzungen ausgeschieden sowie noch nicht erschlossene Bauzonen überbaut werden, wenn die Lärmimmissionen die Planungswerte (PW) nicht überschreiten (Art. 24 USG). Bei Umzonungen von bereits erschlossenen Gebieten oder Bau von neuen Gebäuden innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW) (Art. 22 USG, Art. 31 LSV). Der Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP) legt für Lärm aus ortsfesten Anlagen (wie Strassen- und Bahnlärm oder Industrie- und Gewerbelärm) fest, welches Mass an Lärmimmissionen an welchen Orten erlaubt ist.

Für den Alltags- und Freizeitlärm gibt die Gesetzgebung keine Grenzwerte vor. Lärmschutzmassnahmen müssen via Einzelfallbeurteilungen direkt auf das USG abgestützt werden. Zur Interessenabwägung werden in diesen Fällen Einschätzungen der realen Verhältnisse vor Ort sowie planerische Grundlagen wie z.B. der Lärmempfindlichkeitsstufenplan oder der Entwicklungsrichtplan Innenstadt (vgl. S2.4 Ortszentren) herangezogen.

Als Planungs- und Beurteilungsinstrument von Alltags- und Freizeitlärm in Gebieten des öffentlichen Raums mit besonders hohem Nutzungsdruck sieht das kantonale Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums (NöRG) die speziellen Nutzungspläne (SNUP) vor. Die SNUPs übernehmen inskünftig u.a. die Funktionen der bisherigen Beispielungspläne und des Boulevardplans.

Zielsetzungen

Zur Reduzierung des Strassenverkehrslärms werden Geschwindigkeitsreduktionen, der Einbau lärmarmen Strassenbeläge sowie eine Beschränkung der Verkehrsmenge unter Erwägung von ökonomischen Instrumenten wie Fahrtenmodelle geprüft. Darüber hinaus werden Standorte für Nutzungen mit grosser Verkehrserzeugung auf die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet (vgl. S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen).

Bei Lärm durch Industrie- und Gewerbeanlagen können Emissionen an der Quelle durch den Einbau von Schalldämpfern, Einhausungen sowie einer lokalen Quellenverlagerung reduziert werden. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg wie Lärmschutzwände, Überdeckungen und Tunnel sind aufgrund ihrer einschneidenden Wirkung im innerstädtischen Bereich nur selten geeignet. Diese Massnahmen werden nur im Bereich von Hochleistungsstrassen und Eisenbahnlinien einzelfallbezogen geprüft. Werden trotz Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg die massgebenden Grenzwerte überschritten, so sind Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster) zu ergreifen.

Bei städtebaulichen Entwicklungsprojekten wird geprüft, ob die massgebenden Grenzwerte eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, so ist deren Einhaltung durch die Anordnung unterschiedlich empfindlicher Nutzungen sowie durch städtebauliche (Anordnung von Gebäudekörpern) oder architektonische (baulich, gestalterisch) Massnahmen zu prüfen. Hierbei ist auf die Qualität der Wohnungen sowie die Schaffung ruhiger Aussenräume im Lärmschatten der Gebäude zu achten.

Kulturelle Interessen sollen in Abwägung mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch in zentrumsnahen Lagen Platz finden. Gleichzeitig wird mit der Schaffung ruhiger Aussenräume eine Verbesserung der akustischen Aufenthaltsqualität angestrebt. Zur Vereinbarkeit von Alltags- und Freizeitlärm und lärmempfindlichen Nutzungen können Partizipationsprozesse zu tragfähigen Lösungen führen. Mit einer sorgfältigen Abwägung zwischen den unterschiedlichen Interessen soll eine Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt erreicht werden.

Im Kanton Basel-Stadt sollen bezüglich Fluglärm auch in Zukunft Planungswertüberschreitungen vermieden werden. Der Kanton nimmt dazu auf die Betriebsregeln des EuroAirport (EAP) entsprechenden Einfluss. Zur Überprüfung der Lärmbelastung aus dem Flugverkehr muss der Bund in regelmässigen Abständen einen aktuellen Fluglärmkataster zur Verfügung stellen.

Strategie/ST

6, 13

Leitsätze

s7, s16, s18, s32, s35, m3, m7, m9

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu vermindern, sind primär Massnahmen an der Quelle zu treffen. Durch planerische, bauliche und verkehrssteuernde Massnahmen ist eine Reduktion des Verkehrslärms anzustreben. Insbesondere sollen verkehrsintensive Anlagen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden.
- B. Bei Infrastrukturvorhaben des Bundes setzt sich der Kanton bereits in der Planungsphase für lärmverträgliche Lösungen ein.
- C. An Lagen mit IGW-Überschreitungen aus dem Strassenverkehr wird durch den Kanton eine finanzielle Beteiligung an den Einbau von Schallschutzfenstern geleistet.
- D. Der mit der angestrebten innerstädtischen Verdichtung einhergehenden Herausforderung an die räumliche Abstimmung zwischen lärmiger und lärmempfindlicher Nutzung wird mit sinnvollen raumplanerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen begegnet.
- E. Die Schaffung akustisch angenehmer und auch ruhiger Aussenräume ist anzustreben.
- F. Lärmintensives Gewerbe soll in geeigneten Gebieten einen Standort finden.
- G. Kulturelle Interessen sollen in Abwägung mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch in zentrumsnahen Lagen Platz finden; die Regelung erfolgt via Gesetzgebung über den öffentlichen Raum.
- H. Der Kanton Basel-Stadt wirkt auf die Betriebsregeln des EuroAirport dahingehend ein, dass Planungswertüberschreitungen aus dem Fluglärm vermieden werden.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Lärmschutz Osttangente	Zwischenergebnis
b)	Lärmschutz Elsässerbahn	Vororientierung
c)	Lärmschutz Neubau-/ Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	Zwischenergebnis

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Lärmschutz Osttangente

Die Osttangente entspricht heute nicht mehr an allen Orten den Vorgaben der Lärmschutzgesetzgebung. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat dementsprechend zwei Projekte zur Reduktion der Lärmbelastung auf der Osttangente gestartet: Mit dem Bau des Rheintunnels soll generell eine Entlastung vom Verkehr als Lärmverursacher erreicht werden. Dieses Projekt wird aber erst ab ca. 2035 wirksam sein. Das generelle Lärmsanierungsprojekt für die Osttangente wurde vom ASTRA zusammen mit dem Kanton bereits gestartet. In diesem Rahmen werden die Lärmmissionen berechnet und mögliche Massnahmen wie der Einbau eines lärmindernden Belages sowie die Erweiterung und Erhöhung bestehender Lärmschutzwände zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte geprüft. Sobald das definitive Lärmsanierungsprojekt vorliegt (voraussichtlich 2019), erfolgt die öffentliche Planaufgabe. Mit der Umsetzung kann ab 2021 begonnen werden. Des Weiteren werden mit Regierungsratsbeschluss vom 13. September 2016 zusätzliche Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente umgesetzt, welche über das gesetzlich vorgeschriebene Niveau hinausgehen und vom Kanton finanziert werden.

b) Lärmschutz Elsässerbahn

Bei Grenzwertüberschreitungen entlang von Bahnstrecken werden auf Kosten des Bundes (bei AW-Überschreitung) und mit einem Kostenteiler (50% Bund, 50% Hauseigentümer) Schallschutzfenster eingebaut. Der Kanton übernimmt im Auftrag des Bundes den Einbau der Schallschutzfenster. Die Option eines 4-Gleis-Ausbaus der Elsässerbahn im Abschnitt von Basel SBB bis Basel St. Johann ist im Objektblatt M1.1 Eisenbahn enthalten. Die Dimensionierung der Elsässerbahn hängt von den weiteren Entwicklungen des S-Bahn-Projekts Herzstück ab. Sollte ein Ausbau erfolgen, sind Lärmschutzmassnahmen zu prüfen.

c) Lärmschutz Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel

Das Gesamtprojekt Aus- und Neubau (ABS/NBS) Karlsruhe – Basel umfasst den durchgehenden viergleisigen Aus- und teilweise Neubau der bestehenden Rheintalbahn der Deutschen Bahn (DB) mit dem Ziel umfassender Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen. Mit den zwei zusätzlichen Gleisen für Güterverkehr, überwiegend in Parallelführung zur bestehenden zweigleisigen Rheintalbahn, wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Verkehrszunahme, insbesondere durch die Neuen Alpentransversalen (NEAT), sichergestellt. Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens werden Lärmschutzmassnahmen geprüft und umgesetzt.

S5.2 Licht

Ausgangslage

Dank des elektrischen Lichts sind Aktivitäten zu jeder Tages- und Nachtzeit und an fast jedem Ort möglich. Dies führte nach und nach zu einer grossräumigen Beleuchtung von Siedlungen und entlang von Verkehrswegen. Licht schafft bessere Orientierung im Aussenraum und erhöht die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsgefühl in der Nacht. Es dient auch der Werbung oder der gestalterischen Betonung von öffentlichen Plätzen und Gebäuden.

Zu viel Licht am falschen Ort und zur falschen Zeit stört aber Menschen in ihrem Wohlbefinden, beeinträchtigt nachtaktive Tiere, verändert die natürlich dunkle Nachtlandschaft und erschwert die Beobachtung des Sternenhimmels. Als potenziell schädliche oder lästige Einwirkung im Geltungsbereich des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) gilt neben künstlicher Beleuchtung in der Nacht auch Sonnenlicht, das durch den Bau oder Betrieb von Anlagen verändert wird. Hierzu zählen etwa Reflexionen von Sonnenlicht an Fassaden, Fensterflächen oder Solaranlagen.

Es gilt, Lichtemissionen im Sinne des Umweltschutzgesetzes (USG), des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und weiterer Erlasse zu begrenzen. Für die Beurteilung der Schädlichkeit oder Lästigkeit von Lichteinwirkungen hat der Bundesrat bislang keine Immissionsgrenzwerte festgelegt. Daher hat die rechtsanwendende Behörde im Einzelfall, direkt gestützt auf das USG, zu beurteilen, wann Lichtimmissionen als schädlich oder lästig einzustufen sind, d. h. Menschen, Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume gefährden oder die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stören. Bei der Interessenabwägung werden in diesen Fällen die örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Der Vollzug folgt den Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen des Bundesamts für Umwelt. Für die Stadt Basel liegt ein Beleuchtungskonzept 'B-leuchtet' vor.

LED ermöglichen es, Licht bedarfsgerechter und gezielter zu nutzen als früher. Sie können somit dazu beitragen, unerwünschte Lichtemissionen zu vermindern und Energie zu sparen. Angesichts der hohen Energieeffizienz von LED gilt es aber zu vermeiden, dass es zu einem zusätzlichen Ausbau von Beleuchtungen kommt, was dem Grundsatz der Emissionsminderung zuwiderlaufen würde. Das geeignete Zusammenspiel von Beleuchtung und Dunkelheit ist ein komplexes Feld.

Zielsetzungen

Lichtemissionen sind zu vermeiden, die räumlich, zeitlich oder punkto Intensität über den reinen Beleuchtungszweck hinausgehen (unnötige Emissionen) oder aufgrund ihrer spektralen Zusammensetzung negative Auswirkungen haben. Auf diese Weise gilt es, Störungen für den Menschen, die Natur oder des Landschaftsbildes zu vermeiden.

Strategie/ST

2, 6, 11

Leitsätze

s31, s35

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Es gilt nur das zu beleuchten, was beleuchtet werden muss. Und nur so hell zu beleuchten, wie nötig, das heisst, die Bedürfnisse sind mit der geringstmöglichen Gesamtlichtmenge abzudecken.
- B. Es ist auf eine sorgfältige, auf den Beleuchtungszweck und den Beleuchtungsort (Umgebung berücksichtigen) abgestimmte Wahl des verwendeten Lichtspektrums zu achten.
- C. Grundsätzlich ist von oben nach unten zu beleuchten. Die Beleuchtung ist nach Möglichkeit bedarfsgerecht zu steuern und zeitweise auszuschalten oder zu reduzieren. Es gilt, den passenden Leuchtentyp zu wählen und die Leuchten so zu platzieren, dass die Beleuchtung möglichst präzise und ohne unnötige Abstrahlungen in die Umgebung erfolgt. Bei spezifischen Problemfällen sind zusätzliche Abschirmungen vorzunehmen.

S5.3 Luftschadstoffe

Ausgangslage

Der Kanton Basel-Stadt zählt zu den stark mit Luftschadstoffen belasteten Gebieten in der Schweiz. Bei übermässigen Luftschadstoffbelastungen sind die Kantone gemäss Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG, SR 814.01) und der Luftreinhalte-Verordnung (LRV, SR 814.318.142.1) dazu verpflichtet, Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität festzulegen und umzusetzen.

Seit Inkraftsetzung der LRV im Jahre 1986 und der Luftreinhaltepläne beider Basel, welche seit 1990 in regelmässigen Abständen aktualisiert und ergänzt werden, hat sich die Luftqualität im Kanton Basel-Stadt wesentlich verbessert.

Beim Feinstaub PM10 liegen die gemessenen Luftbelastungen seit 2016 fast an allen Standorten in der Region Basel unterhalb des gesetzlichen Jahresgrenzwerts von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter. Für Feinstaub PM2.5 wird der Jahresmittel-Grenzwert von 10 Mikrogramm pro Kubikmeter hauptsächlich an verkehrsreichen Standorten überschritten. An strassennahen Standorten wird der Jahresgrenzwert von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter für NO₂ immer noch überschritten; in weiten Gebieten der Stadt und der Agglomeration wird der NO₂-Grenzwert hingegen eingehalten.

Die Konzentration der Vorläuferschadstoffe zur Ozonbildung – Sickoxide (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) – hat sich seit Messbeginn halbiert. An allen gemessenen Standorten wird der Ozon-Grenzwert von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter dennoch überschritten.

Bei den Abgasemissionen von Fahrzeugen wurden in den letzten Jahren Fortschritte erzielt, und es werden weitere Verbesserungen erwartet. Die Abgasvorschriften für Fahrzeuge werden laufend verschärft. Öl-, Gas- und Holzfeuerungen tragen rund einen Drittel an den PM10- und einen Fünftel an den NO_x-Emissionen bei. Dabei stammen die PM10-Emissionen hauptsächlich aus den Holzfeuerungen.

Zielsetzungen

Das Ziel ist, die Luftverschmutzung so weit zu vermindern, dass von ihr keine negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt ausgehen.

Bei städtebaulichen Entwicklungsprojekten ist Sorge zu tragen, dass das Siedlungsgebiet vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen möglichst verschont wird.

Zur Reduzierung der Emissionen aus dem motorisierten Verkehr werden Massnahmen zu dessen Reduktion eingesetzt (siehe auch M2.1 Nationalstrassen und M2.2 Kantonsstrassen). Massnahmen zur Förderung eines emissionsfreien Verkehrs werden ergriffen. Bei Einrichtungen oder Nutzungen mit einer hohen Personenfrequenz ist auf eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr zu achten (siehe auch S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen).

Luftemissionen aus Industrie- und Gewerbeanlagen sollen durch geeignete Minderungsmassnahmen reduziert oder durch genügend ausgelegte Kamine wegtransportiert werden.

Strategie/ST

2, 6

Leitsätze

s19, s31, s35, m6

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Um die Luftbelastung der Bevölkerung zu vermindern, sind primär Massnahmen an der Quelle zu treffen.
- B. Durch planerische, bauliche und verkehrssteuernde Massnahmen ist eine Reduktion der Verkehrsemissionen anzustreben. Insbesondere sollen verkehrsintensive Anlagen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden.
- C. Bei Infrastrukturvorhaben des Bundes setzt sich der Kanton bereits in der Planungsphase für luftschadstoffarme Lösungen ein.
- D. Geruchs- und luftschadstoffintensives Gewerbe soll in geeigneten Gebieten innerhalb des Kantons einen Standort finden.
- E. An Lagen mit Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte der LRV aus dem Strassenverkehr werden verkehrsmindernde und -lenkende Massnahmen angestrebt.

S5.4 Hitze

Ausgangslage

Bewegte sich die durchschnittliche Jahrestemperatur im 18. und im 19. Jahrhundert noch zwischen 8 und 9 °C, so stieg sie seit Mitte des 19. Jahrhunderts bereits um gut 2 °C an. Die jüngsten Messungen, die im Umweltbericht 2020 aufgezeigt werden, bestätigen den Trend: Im Jahr 2019 lag die Jahresmitteltemperatur in Basel bei 11,7 °C. Auch die Anzahl von Hitzetagen, also Tagen über 30 °C, nehmen stetig zu. Sommer mit über 30 Hitzetagen treten immer häufiger auf. Ebenso nimmt die Anzahl an Tropennächten zu, die eine nächtliche Erholung erschweren. Hinzu kommt, dass Trockenphasen länger werden, welches aufgrund einer geringeren Verdunstungsleistung des Grüns wiederum zu höheren Temperaturen führt.

Basierend auf einer für den Kanton Basel-Stadt erstellten Klimaanalyse (2019) wurde 2021 ein Stadtklimakonzept beschlossen. Das behördenverbindliche Konzept zeigt auf, wo im Kanton Basel-Stadt die am stärksten von Hitze betroffenen Gebiete mit dem grössten Handlungsbedarf sind und welche Einflussmöglichkeiten dort bestehen. Es werden wirkungsvolle Massnahmen zur Verminderung der thermischen Überlastung dargelegt, die in stark betroffenen Gebieten, aber auch im gesamten Stadtraum Wirkung erzielen und angewendet werden sollen.

Zielsetzungen

Ziel ist es, die Betroffenheit der Bevölkerung durch sommerliche Hitzebelastung in den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten tagsüber massvoll zu halten. Nachts wird eine erholende Abkühlung angestrebt. Es gilt, insbesondere sensible Bevölkerungsgruppen und Einrichtungen vor Hitze zu schützen.

Grünräume und Schatten dienen der Hitzeminderung und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Klimaangepasste Freiräume und beschattete Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sollen ein zusammenhängendes Freiraumsystem bilden und kühle Aufenthaltsbereiche mit Schatten bieten.

Gute Durchlüftung sichert eine nächtliche Abkühlung. Kaltluft aus dem Umland und aus den grossflächigen Grünräumen soll nachts bodennah in den Siedlungsraum einfließen können. Ein optimaler Luftaustausch soll gewährleistet werden.

Bei Hitze und Trockenheit soll Wasser verfügbar bleiben. Es soll vielerorts zugänglich und erlebbar sein. Regenwasser soll bedarfsgerecht im Siedlungsraum gehalten werden, um bei Hitze und Trockenheit zu kühlen und das Stadtgrün zu bewässern.

Die Oberflächengestaltung der Bauten und der Freiräume soll dem Klimawandel Rechnung tragen. Klimaangepasste, begrünte Oberflächen speichern wenig Wärme und absorbieren den Niederschlag.

Bauliche Entwicklungen sollen als Chance zur Klimaanpassung genutzt werden, indem Flächen entsiegelt und begrünt werden.

Strategie/ST

2, 3, 6

Leitsätze

s2, s4, s10, s12, s18, s25, s29, s33-34

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Im Rahmen der Nutzungsplanung sind im Siedlungsgebiet und insbesondere in den Fokusgebieten Massnahmen zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation vorzusehen.
- B. Bei der Transformation von Arealen sind Klima- oder Wirkanalysen frühzeitig im Planungsprozess zu erstellen und zu berücksichtigen.
- C. Der Anteil an Grünflächen sowie der Grünanteil in Frei- und Verkehrsräumen ist zu erhöhen und klimangepasst auszugestalten. Die Vegetation wird auf die Klimaerwärmung und die Standortbedingungen ausgerichtet.
- D. Zur Erhöhung der Versickerung und Verdunstung von Wasser sind bislang befestigte Flächen, sofern deren Nutzung dies zulässt, zu entsiegeln. Regenwasserkreisläufe sollen möglichst geschlossen werden. Vermehrter Zugang zu Trinkwasser im öffentlichen Raum sowie Erfrischungsmöglichkeiten mit Wasserelementen sind umzusetzen.
- E. Bestehende Kaltluftflüsse sind zu beachten, zu erhalten und möglichst zu verbessern.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Fokusgebiet Hitze	Festsetzung
b)	Kaltluftfluss	Festsetzung

**MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN**

a) Fokusgebiet Hitze

Gemäss dem Stadtklimakonzept Basel-Stadt ist die Vulnerabilität der Bevölkerung in den bezeichneten Fokusgebieten Hitze besonders ausgeprägt. Die Gebiete weisen eine hohe Bevölkerungsdichte mit hoher baulicher Dichte und tiefem Grünanteil auf. Kritisch ist die Situation vor allem nachts, da dann in diesen Gebieten die nächtliche Erholung stark beeinträchtigt ist. Kranke und pflegebedürftige Menschen sowie ältere Menschen und Kleinkinder sind besonders stark von den Auswirkungen der Hitze betroffen.

b) Kaltluftfluss

Wälder und offene Landschaften, aber auch Freiräume im Siedlungsgebiet versorgen die Siedlungen mit kühlender Luft. Die kühle Luft fliesst in der Nacht flächig oder über Leitbahnen in die Siedlung. Die Klimaanalyse Basel-Stadt zeigt auf, dass die grossen Kaltluftentstehungsgebiete auf den bewaldeten Hügeln in Riehen und Bettingen liegen. Von dort fliesst kühle Luft in der Nacht flächig und teils über Kaltluftleitbahnen in die Siedlung ab. Dort wo die Baustruktur zu den grossen Freiräumen im Siedlungsgebiet noch offen ist, erfolgt eine kleinräumige Kühlung.

S5.5 Störfallvorsorge

Wer Anlagen betreibt oder betreiben will, die bei ausserordentlichen Ereignissen den Menschen oder seine natürliche Umwelt schwer schädigen können, hat zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt die notwendigen Massnahmen zu treffen (s. Art. 10 USG).

Zu diesen Anlagen gehören Betriebe, in denen bestimmte Mengen an gefährlichen Stoffen, Zubereitungen oder Sonderabfälle vorhanden sind oder die Tätigkeiten mit gentechnisch veränderten oder pathogenen Mikroorganismen der Klasse 3 und 4 durchführen (s. Art. 1 StFV).

In Basel-Stadt ist die Störfallvorsorge wegen der hohen Bevölkerungsdichte, der Nutzungsmischung und des Verlaufs der Transportachsen eine besondere Herausforderung. Da das Baugebiet mehrheitlich überbaut ist, die noch unbebauten Bauzonen als Wohn- oder Mischgebiet deklariert und die grenznahen Gebiete im Nachbarkanton sowie in den Nachbarländern intensiv genutzt sind, gibt es wenig Alternativstandorte für Betriebe oder Transportachsen mit einem Störfallrisiko. Eine Mehrzahl der in Umsetzung oder in Planung befindlichen Grossprojekte (mit oder ohne eigenes Störfallrisiko) liegt in nächster Nähe einer risikorelevanten Anlage oder Transportachse.

Im Kanton Basel-Stadt sind alle Betriebe im Geltungsbereich der Störfallverordnung im Verzeichnis der Gefahrenquellen erfasst (§5 USG BS). Dieses ist als Spezialkarte «Risikokataster» auch via Internet einsehbar.

Ebenfalls von der Störfallverordnung erfasst sind die Verkehrswege, auf denen in relevanten Mengen gefährliche Güter auf der Schiene, der Strasse sowie dem Rhein transportiert oder umgeschlagen werden. Im Kanton Basel-Stadt sind das beim Schienenverkehr die Eisenbahn-Transitgüterstrecken auf den Abschnitten Grenze Deutschland/Schweiz (Weil am Rhein) – Badischer Bahnhof – St. Jakob und Grenze Frankreich/Schweiz (Saint-Louis/St. Johann) – Bahnhof SBB/Basel SBB Güterbahnhof (Wolf) – St. Jakob sowie die Bahnstrecke Badischer Bahnhof – Grenze CH/D nach Grenzach. Auf dem Rhein ist die gesamte Flussstrecke auf dem Kantonsgebiet betroffen, da bis in die Schweizer Rheinhäfen im Kanton Basel-Landschaft relevante Mengen an gefährlichen Gütern transportiert werden. Im Strassenverkehr weisen in erster Linie die Nationalstrassen A2/A3 (Ost- und Nordtangente) relevante Mengen gefährlicher Güter auf. Die wichtigsten Umschlagsstellen für gefährliche Güter befinden sich im Basel SBB Güterbahnhof (Wolf), beim Rangierbahnhof der DB sowie im Hafen Kleinhüningen. Raumwirksame Störfallrisiken bestehen überdies im Zusammenhang mit Rohrleitungen. Im Kanton Basel-Stadt betrifft dies die Erdgashochdruckleitung Riehen/Kleinhüningen.

Störfallrisiken sind wie Naturgefahren wichtige Faktoren, die die räumliche Planung im dicht besiedelten Raum beeinflussen und deshalb bei allen raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen sind.

Es gehört zu den grundlegenden Aufgaben der Raumplanung, mit ihren Instrumenten zum Vollzug der Umweltschutznormen und der Störfallvorsorge beizutragen. Dies gilt insbesondere dort, wo das Störfallvorsorgerecht nicht selber greift, nämlich wenn

- eine neue Nutzungsplanung zusätzliche Nutzungen in der Nähe einer der Störfallverordnung unterstehenden Anlage zulässt oder
- eine bereits bestehende Nutzungsplanung solche zusätzlichen Nutzungen nicht verhindert, sodass in beiden Fällen das Risiko für Bevölkerung oder Umwelt über das tragbare Mass ansteigen könnte.

Während bei bestehenden Nutzungsplänen Einschränkungen schon aus enteignungsrechtlichen Gründen schwieriger zu realisieren sind, soll die raumplanerische Interessenabwägung im Sinne der Störfallvorsorge bei der Änderung oder der Erstellung von neuen Nutzungsplänen regelmässig und gezielt vorgenommen werden.

Die nachfolgenden Vorgaben dienen deshalb dem Ziel, der raumplanerischen Interessenabwägung im Sinne der Störfallverordnung eine konkrete und systematische Grundlage zu geben und die diesbezüglichen Tätigkeiten der kantonalen Nutzungsplanung und der Fachstelle für Störfallvorsorge miteinander abzustimmen.

Planungsziele

1. Mit einer geeigneten Kombination von Massnahmen an der Risikoquelle und planerischen Massnahmen (Nutzungs- und Verkehrsplanung) stellt der Kanton Basel-Stadt sicher, dass die Störfallrisiken für Bevölkerung und Umwelt jederzeit als tragbar beurteilt werden können.
2. Der Kanton Basel-Stadt engagiert sich für eine grenzüberschreitende Abstimmung bei der Störfallvorsorge und berücksichtigt die grenzüberschreitenden Aspekte der Störfallvorsorge auch in der Siedlungsentwicklung.
3. Den Betrieben mit Gefahrenpotenzial, die bestimmten Kriterien wie «sicher», «zukunftsgerichtet», «umweltgerecht» und «arbeitnehmerfreundlich» entsprechen, gewährt der Kanton mit sinnvollen raumplanerischen Massnahmen günstige Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten.

Strategie/ST

9, 13

Leitsätze

s35, s16, s19, nl7, m3, ve9, ve16

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Konflikte zwischen bestehenden Störfallrisiken und neuen Nutzungsplanungen sollen systematisch und frühzeitig erkannt und nach einem zwischen den Fachstellen für Raumplanung und Störfallvorsorge zu vereinbarenden Verfahren analysiert und entschieden werden. Methodische Grundlage dafür bildet der durch die Arbeitsgruppe «Planungshilfe Raumplanung und Störfallvorsorge» unter der Leitung des Bundesamts für Raumentwicklung ausgearbeitete Vorschlag zur Abwicklung der raumplanerischen Störfallvorsorge.
- B. Der Risikokataster muss bei Planungsentscheiden berücksichtigt werden. Kanton und Gemeinden prüfen bei der Nutzungsplanung die Einwirkungen von Störfällen. Die Ausscheidung neuer Wohnnutzungen bzw. von Nutzungen für empfindliche Personen oder von Nutzungen mit hoher Personendichte in der Nähe von raumwirk-samen Risikoanlagen ist zu vermeiden oder darf erst nach erfolgter raumplanerischer Risikobeurteilung und gegebenenfalls dem Erlass von Schutzmassnahmen bewilligt werden.

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Aufgabenverteilung

Das Planungsamt ist für die raumplanerische Störfallvorsorge verantwortlich. Es berücksichtigt bei seinen Planungsentscheiden den Risikokataster und konsultiert in relevanten Fällen die Fachstelle für die Störfallvorsorge. Bei schwierigen Entscheiden über die Tragbarkeit des Risikos konsultiert sie – analog zum kantonalen Verfahren bei der Beurteilung von bestehenden Störfallrisiken – die vom Regierungsrat gewählte Kommission für Risikobeurteilung (RISKO).

Die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB) ist die kantonale Fachstelle für Störfallvorsorge. Sie überwacht die Eigenverantwortlichkeit der Betriebe, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, und ordnet – im Falle der Verkehrswege von nationaler Bedeutung in Abstimmung mit den federführenden Bundesämtern – die angemessenen Vorsorgemassnahmen an, die zur Vermeidung oder Verminderung von Risiken für die Bevölkerung und die Umwelt nötig sind. Sie führt den kantonalen Risikokataster und berät das Planungsamt bei der raumplanerischen Störfallvorsorge.

S5.6 Naturgefahren

Ausgangslage

Der Bund verpflichtet die Kantone, festzustellen, welche Gebiete durch Naturgefahren oder schädliche Einwirkungen erheblich bedroht sind. Naturgefahren sind bei der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen (s. Art. 6 Abs. 2 lit. c RPG). Aus raumplanerischer Sicht sind primär diejenigen Gebiete zu betrachten, in denen sich ständig Menschen befinden, also Bauzonen und Verkehrslinien von übergeordneter Bedeutung.

Die Schutzziele richten sich einerseits nach der Menge potenziell gefährdeter Menschen oder Sachwerte, dem Naturwert und den Infrastrukturanlagen in den bedrohten Gebieten, andererseits nach der Wiederkehrperiode.

Naturereignisse, die eine Gefährdung menschlichen Lebens oder erheblicher Sachwerte bewirken, können im Kanton Basel-Stadt hauptsächlich in Form von Hochwasser, Oberflächenabfluss, Erdbeben und Hangrutschungen auftreten.

Beim Hochwasser handelt es sich um lokal begrenzte Überschwemmungen infolge kontinuierlicher Wasseraustritte (Damnbrüche, Verklausungen an Brücken und Wehren) oder infolge Überschreitung des Abflussvermögens eines Gewässers. Die Zuständigkeiten zwischen Kanton und Gemeinden betreffend Aufgaben im Bereich Hochwassermanagement und Unterhalt stehen im kantonalen Wassergesetz (s. Entwurf § 15 ff. WasG). Der Kanton hat die Gefahrenkarte Hochwasser erarbeitet. Ebenfalls wird eine Gefahrenhinweiskarte für den Prozess Oberflächenabfluss erstellt. Diese geben eine detaillierte Übersicht über die Gefährdung durch Hochwasser und Oberflächenabfluss des Kantons. Sie enthält Angaben über Ursachen, Ablauf, räumliche Ausdehnung, Intensität und Eintretenswahrscheinlichkeit.

Die Region Basel weist gemäss der nationalen Erdbebengefährdungs- und Erdbebenrisikokarten im nationalen Vergleich die zweithöchste Erdbebengefährdung und das höchste Erdbebenrisiko auf. Erdbeben treten grossräumig auf. Ihre Wirkung wird durch die örtlichen Boden- und Untergrundverhältnisse massgebend beeinflusst. Wirksame Schutzmassnahmen beschränken sich im Wesentlichen auf das erdbebengerechte Bauen. Dieses ist in den Tragwerknormen SIA 260 bis SIA 267, sowie SIA 269/8 festgeschrieben und in der kantonalen Baugesetzgebung (§ 36 ABPV) verankert. Zur Bestimmung der Erdbebeneinwirkungen auf Bauten wurde eine Mikrozonierungskarte erstellt. Darin ist das Verhalten des Baugrundes im Erdbebenfall kartiert. Die bereitgestellten Bemessungsgrundlagen der Mikrozonierung sind für die Bestimmung der Erdbebeneinwirkung bei Neu- und Umbauten zu verwenden (gemäss SIA 261).

Im Kantonsgebiet ist nur eine permanente Hangrutschung im Gebiet Schlipf in Riehen ausgewiesen. Da es sich bei permanenten Rutschungen um sehr langsam bewegende gesamte Hangpartien handelt sind bauliche Rückhaltmassnahmen oft nicht möglich. Ziel ist eine gezielte Entwässerung der Hangabschnitte. Über eine Überwachung der Bewegungen im Hang können frühzeitig organisatorische Massnahmen ergriffen werden.

Im Rahmen der Aufsichtspflicht werden Baubehörden beurteilt. Bauten und Anlagen müssen sicher sein. Sie müssen so konzipiert, erstellt, ausgestattet, betrieben und unterhalten werden, dass Menschen keinen vermeidbaren Gefahren ausgesetzt werden (s. § 59 BPG).

Zielsetzungen

Das Naturgefahrenrisiko ist mittels eines integralen Risikomanagements zu reduzieren. Insbesondere ist das Gefahrenpotenzial in Gebieten mit hoher Gefährdung zu reduzieren.

Die Gebäude und insbesondere die lebenswichtige Infrastruktur sind präventiv durch angepasste Bauweisen und Nutzungen so zu bauen, dass diese Naturgefahrenereignisse möglichst schadlos überstehen.

Mittels umsichtiger Planung werden die benötigten Freihalteräume pro Prozess gesichert. Beim Prozess Hochwasser erfolgt dies über die Sicherstellung eines ausreichenden Gewässerraums. Bei Starkregen kann dies über die temporäre Flutung von Flächen erfolgen, die im Normalfall anderen Nutzungen dienen.

Strategie/ST

2, 3, 6

Leitsätze

s31, s35, n13

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Schutz vor Naturgefahren erfolgt in unüberbauten Gebieten prioritär durch Anpassung der Nutzung, in weitgehend überbauten Gebieten prioritär durch bauliche Massnahmen.
- B. Alle Elemente des integralen Risikomanagements (Prävention, Vorsorge, Einsatz, Instandstellung und Wiederaufbau) müssen aufeinander abgestimmt sein. Die entsprechenden Akteure müssen, wenn nötig auch grenzübergreifend, zusammenarbeiten und ihre Vorhaben koordinieren.
- C. Die Gemeinden sind gemeinsam mit der Fachstelle Naturgefahren des Kantons zuständig für die Umsetzung der Vorgaben des Hochwasserschutzes. Dies erfolgt über Auflagen im Baubewilligungsverfahren bei Neu- und Umbauten und/oder über Massnahmen zum flächenhaften Schutz.

PLANUNGSANWEISUNGEN

- 1. Das BVD überprüft laufend und überarbeitet mindestens alle zehn Jahre die kantonalen Gefahrenkarten Hochwasser und Oberflächenabfluss sowie die dazugehörigen Risikoübersichten.
- 2. Das BVD erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden bis 2027 eine kantonale Hochwasserstrategie nach dem Ansatz des integralen Risikomanagements.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Naturgefahr Hochwasser Basel	
a1)	Birsig	Festsetzung
a2)	Rhein	Ausgangslage
b)	Naturgefahr Hochwasser Riehen	
b1)	Bettingerbach	Zwischenergebnis
b2)	Immenbach	Zwischenergebnis
b3)	Aubach*	Vororientierung
b4)	Hungerbach	Zwischenergebnis
c)	Naturgefahr Rutschung	
c1	Am Schlipf, Riehen	Ausgangslage
c2	Ausserberg, Bettingen*	Ausgangslage

*nicht in Richtplankarte

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Hochwasserschutz Basel

a1) Birsig

Um den Schutz vor Hochwasser am Birsig ab der Schutzmatte in Binningen bis zum Rhein gewährleisten zu können, wird das anfallende Hochwasser mittels eines Entlastungstollens bis in den Rhein abgeleitet. Dieser soll das Wasser ab der Schutzmatte in Binningen, unter der Innenstadt durch bis in den Rhein im Bereich der Wettsteinbrücke leiten.

a2) Rhein

Entlang des Rheins sind beide Uferbereiche und die Böschungen im Einflussbereich von Hochwasser. Während Hochwasserereignissen sind deren Nutzung und im Speziellen der Zugang zum Rhein nicht oder nur eingeschränkt möglich.

Im Bereich der Birmündung (Birköpfli) und bei der Kaserne besteht zudem die Gefahr von Überflutung bei grösseren Ereignissen. Die Hochwassersicherheit wird mittels organisatorischen Massnahmen (Sperrungen des Zugangs, Wassersperren, etc.) sichergestellt. Die notwendigen Massnahmen sowie Einschränkungen sind pro Rheinabschnitt und für die Privatparzellen in der Notfallplanung Hochwasser definiert.

b) Hochwasserschutz Riehen

Das Gemeindegebiet von Riehen ist durch Hochwasser der drei Bäche Bettinger-, Immen- und Aubach gefährdet. Am

Hungerbach besteht die Gefährdung durch Oberflächenabfluss. Bei allen vier Gebieten fliesst das anfallende Wasser von ausserhalb der Siedlung in bebautes Gebiet, was bereits mehrmals zu Schäden geführt hat. Da ein Ausbau oder ein Ableiten sehr aufwändig ist, soll der Schutz vor Hochwasser bis zum einem Schutzziel eines 100-jährlichen Abflusses an verschiedenen Standorten mittels Rückhaltebecken und abflussverzögernder Massnahmen oberhalb der Siedlung geschützt werden.

b1) Bettingerbach

Im Gebiet «Hellring» oberhalb des Wenkenparks soll ein Hochwasserrückhaltebecken HWRB erstellt werden. Dieses schützt die unterhalb liegende Siedlung.

b2) Immenbach

Um das Hochwasser und den anfallenden Oberflächenabfluss zentral zurückhalten zu können, ist ein Rückhaltebecken im Bereich «Dinkelbergen» geplant.

b3) Aubach

Das Einzugsgebiet des Aubachs erstreckt sich von Bettingen über Inzlingen (DE) nach Riehen. Gemeinsam mit Inzlingen wird eine Kombination von Massnahmen überprüft, welche die Siedlung von Inzlingen und Riehen schützen soll. Eine Verortung der Massnahmen liegt noch nicht vor.

b4) Hungerbach

Im Gebiet «Roter Graben» ist die Siedlung durch Oberflächenabfluss gefährdet. Regenwasser fliesst bei Starkniederschlägen über die Wiesen zur Strasse und in die Siedlung. Hier soll ein Rückhaltebecken mit einem Anschluss an die Kanalisation den geforderten Schutz gewährleisten.

c) Naturgefahr Rutschung

c1) Am Schlipf, Riehen

Beim Schlipf in Riehen zeigt der Hang andauernde, sehr langsame mittelgründige Bewegungen talwärts. Anfallendes Hangwasser, welches destabilisierend wirkt, wird aus dem Hang geleitet. Um die Bewegungen zu überwachen und die Gefährdung einschätzen zu können, wird der Hang laufend vermessen. Bauliche Massnahmen sind momentan nicht notwendig.

c2) Ausserberg, Bettingen

Im Gebiet Ausserberg besteht aufgrund der geologischen Situation das Risiko von spontanen Rutschungen bei länger andauernden Regenereignissen. Aufgrund der geringen Gefährdung sind keine Massnahmen im Siedlungsgebiet notwendig.

Objektblätter

NATUR UND LANDSCHAFT

	Leitsätze Natur und Landschaft	101
NL1	Landschaft	102
NL1.1	Landschaftsräume	102
NL1.2	Gewässer	106
NL1.3	Wald	114
NL2	Natur	116
NL2.1	Naturwerte	116
NL2.2	Biotopverbund	124
NL2.3	Wildtierkorridore	128
NL3	Kulturland	131
NL3.1	Landwirtschaftsflächen	131
NL3.2	Fruchtfolgeflächen.....	133
NL3.3	Boden.....	136

NL





Reiher, Park im Grünen



Riehen, Lange Erlen

Landschaft

- n11 Die Natur- und Landschaftsräume sind in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu erhalten und zu entwickeln; Schutz, Nutzung und Erholung sind aufeinander abzustimmen.
- n12 Den Fließgewässern ist – in Abstimmung mit den Nutzungsansprüchen im angrenzenden Gebiet sowie mit den stadtgesterischen Anliegen – genügend Raum zu geben, der möglichst naturnah gestaltet wird.
- n13 Der Wald soll für Holzproduktion, Naturschutz, Schutz vor Naturgefahren und Erholung nachhaltig genutzt werden.

Natur

- n14 Einheimische Tier- und Pflanzenarten sind mit entsprechenden Massnahmen zu schützen und zu fördern.
- n15 Durch Sicherung, ökologische Aufwertung und Erweiterung der öffentlichen und privaten Grünbereiche sollen die Naturwerte der Siedlung verbessert und zusammen mit den Landschaftsräumen verbunden werden.

Kulturland

- n16 Die zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsflächen ermöglichen eine ökologische und zukunftsfähige bäuerliche Landwirtschaft mit erfolgreichen Unternehmern.
- n17 Böden mit ihren Funktionen sind zu schützen; belastende Nutzungen und Stoffeinträge sind zu vermeiden. Die Bodenfruchtbarkeit ist langfristig zu erhalten.

NL1 Landschaft

NL1.1 Landschaftsräume

Ausgangslage

Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung die Bestrebungen, die Landschaft zu schützen (s. Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG). Das Landschaftskonzept Schweiz (LKS) legt als Planungsinstrument des Bundes den Rahmen für die kohärente, qualitätsorientierte Entwicklung der Landschaft als Wohn-, Arbeits-, Erholungs-, Bewegungs-, Kultur- und Wirtschaftsraum sowie als räumliche Basis für die Biodiversität fest.

Das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz (NLG) des Kantons Basel-Stadt bezeichnet «reich gegliederte sowie traditionelle Kulturlandschaften» und «Landschaften mit Hochstamm-Obstbäumen» als typische Landschaften (§ 4 Abs. 1 NLG). Dabei handelt es sich um schützenswerte Objekte (§ 3 NLG).

Bei den Landschaftsschutzgebieten handelt es sich um weitgehend unverbaute Landschaftsbereiche, die sich durch ortstypische Vielfalt, Eigenart und Schönheit auszeichnen und die in ihrem charakteristischen Nebeneinander verschiedener Lebensraumtypen zu erhalten und aufzuwerten sind. Teilräume sind als Landschaftsschutz- oder Landschaftsschonzone in den kommunalen Nutzungsplänen enthalten.

Obschon Basel-Stadt über wenig unbebautes Land verfügt, sind kleinflächig schöne Landschaften vorhanden. Es handelt sich um Gebiete, die trotz Eingriffen geomorphologisch prägnant wahrzunehmen sind und dadurch ein ästhetisch reizvolles Ganzes bilden. Hier finden sich Elemente traditioneller Landnutzung, die allerdings teils aufgewertet werden müssen (z.B. Wässermatten, Lössäcker mit Begleitflora, Blumenwiesen mit Hochstammobstbäumen) und teils gegen den Druck anderer Nutzungsansprüche zu sichern sind. Aufgrund der Lage der Landschaft in unmittelbarer Nähe zu den städtischen Bereichen ist der Druck durch Erholungssuchende auf die Landschaft hoch.

Zielsetzungen

Zur Förderung der Landschaftsqualität sowie zur Sicherung der Ökosystemfunktionen und der Artenvielfalt sind die wertvollen natürlichen und naturnahen Landschaften und Landschaftsformen zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen.

Das typische Nebeneinander der naturnahen Landschaftselemente wird erhalten und gefördert.

Landschaftlich verarmte Bereiche werden aufgewertet.

Nutzungen in der Landschaft und Erholungsaktivitäten sind aufeinander abgestimmt und fügen sich ins Landschaftsbild ein.

Die Leistungen der Landschaft für Wertschöpfung, Identität, Erholung, Gesundheit und ästhetischen Genuss sind anerkannt und gesichert.

Die Landschaftsschutzgebiete überlagern zum Teil Landwirtschaftsgebiet, Grundwasserschutzzonen, Grünanlagenzonen und Waldgebiete. Diese Grundnutzungen sind gewährleistet, sie sind aber mit Rücksicht auf die Besonderheiten der einzelnen Landschaften vorzunehmen.

Strategie/ST

10, 11, 12

Leitsätze

s4, n1

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die Landschaftsschutzgebiete sind in ihrer Charakteristik und ihrer Ausdehnung – wo nötig in grenzüberschreitender Abstimmung und mittels Landschaftsentwicklungs-konzepten – zu erhalten und, wo erforderlich, ökologisch aufzuwerten. Wo sie das Landwirtschaftsgebiet, die Grundwasserfassung und den Wald überlagern, sind diese Nutzungen zu gewährleisten. Diese Nutzungen sind mit Rücksicht auf die Besonderheiten der Land-schaft vorzunehmen. Zu gewährleisten sind im Weiteren die der Landschaft angepassten und die Wirtschaftsfor-men berücksichtigenden Erholungsnutzungen.

B. Kanton und Gemeinden setzen die Vorgaben für Land-schaftsschutzgebiete in ihren Zonenvorschriften um (Ausscheidung als Landschaftsschutzzone, Landschafts-schonzone).

Dabei sind folgende Grundsätze zu verankern:

- Die Eigenart und Vielfalt als Lebens- und Land-schaftsraum ist zu erhalten, zu fördern und aufzuwer-ten.
- Die natürliche Dynamik der Fließgewässer ist zu för-dern.
- Die Landschaft ist als Mosaik verschiedener Lebens-räume und Kulturelemente zu gestalten und zu pfl-e-gen.
- Typische Landschaftsbilder und naturnahe traditio-nelle Kulturfleichen und Strukturen sind zu erhalten, zu fördern und wieder instand zu stellen.
- Extensive Erholungsnutzungen sind so weit zuzulas-sen, als sie dem Schutz naturnaher Lebensräume nicht widersprechen.
- Für standortgebundene Bauten, Anlagen, Infrastruk-turen und Terrainveränderungen sind hohe Anforde-rungen zu stellen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das BVD erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Ge-meinden und dem WSU bis 2027 ein Landschaftsent-wicklungskonzept für den Kanton Basel-Stadt.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	L01 Basel, Riehen Landschaftspark Wiese	Festsetzung
b)	L02 Riehen Rotengraben/ Maienbühl/Eiserne Hand	Festsetzung
c)	L03 Riehen, Bettingen Mittel- berg/Mittelfeld/Im Kaiser	Festsetzung
d)	L04 Riehen, Bettingen Ausserberg/Im Tal	Festsetzung
e)	L05 Basel Bruderholz	Festsetzung

MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) L01 Basel, Riehen Landschaftspark Wiese

Mit dem für die kantonale und die Riehener Verwaltung verbindlichen Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese» wurde 2001 ein zusammenhängendes binationales Landschaftsschutzgebiet bezeichnet. Diese behördenverbindliche Planungsgrundlage wurde in ihren wesentlichen Aussagen in den kantonalen Richtplan «übersetzt». Bei dem rund 6 km² grossen Landschaftspark Wiese handelt es sich um einen stark genutzten, in den wesentlichen Funktionen intakten Landschafts- und Erholungsraum inmitten des Metropolitanraums Basel. Zwei Fünftel der Fläche befinden sich in Weil am Rhein, drei Fünftel in Riehen und Basel. Diese naturnahe Kulturlandschaft, die vom Fluss Wiese geprägt ist, wird seit 2001 grenzüberschreitend und nachhaltig entwickelt.

b) L02 Riehen Rotengraben/Maienbühl/Eiserne Hand

Ökotopgefüge des höheren Hügellandes. Agrarlandschaft mit hoher Struktur- und Nutzungsvielfalt und Aspekten der Obstwiesenlandschaft. Eine dauernde Bestockung durch geeignete Baumarten mit tiefer Durchwurzelung bietet den besten Schutz vor Boden-erosion und Rutschungen (WEP).

c) L03 Riehen, Bettingen Mittelberg/Mittelfeld/Im Kaiser

Ökotopgefüge des höheren Hügellandes. Agrarlandschaft mit hoher Struktur- und Nutzungsvielfalt und Aspekten der Obstwiesenlandschaft. Als störungsarmes Gebiet wird die Ruhekammer für Tiere und Wald am Mittelberg erhalten (WEP). Grossräumige Bereiche sind im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte.

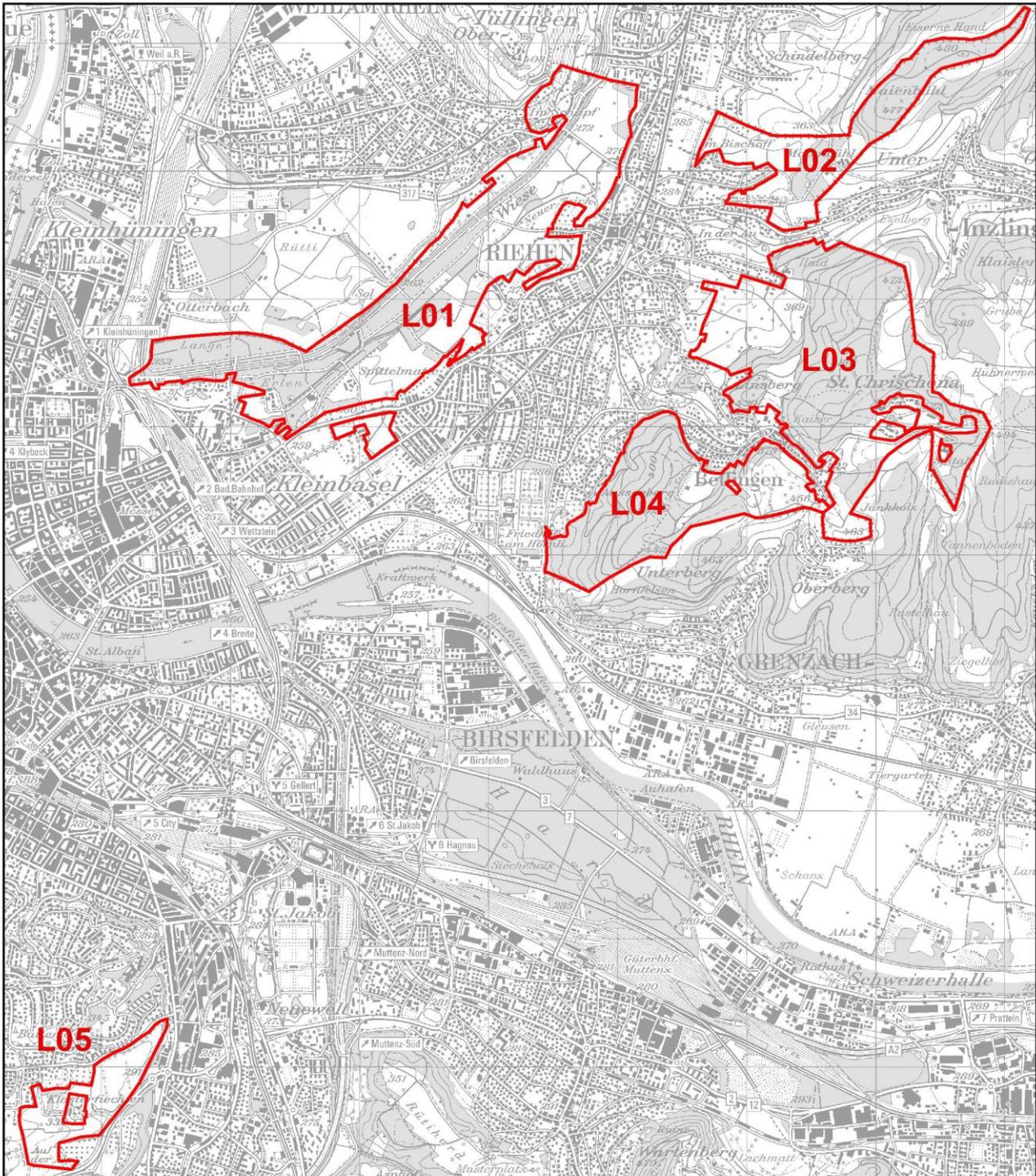
d) L04 Riehen, Bettingen Ausserberg/Im Tal

Ökotopgefüge des höheren Hügellandes. Agrarlandschaft mit hoher Struktur- und Nutzungsvielfalt und Aspekten der Obstwiesenlandschaft. Grossräumige Bereiche sind im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte.

e) L05 Basel Bruderholz

Ökotopgefüge des niedrigen Hügellandes. Agrarlandschaft mit hoher Struktur- und Nutzungsvielfalt und Aspekten der Obstwiesenlandschaft.

Landschaftsschutzgebiete



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt.
Karte: BVD, Städtebau & Architektur

NL1 Landschaft

NL1.2 Gewässer

Ausgangslage

Unter den Begriff «Gewässer» fallen sowohl fließende und stehende Oberflächengewässer als auch Grundwasser und deren Aufstösse, die Quellen, samt ihren Lebensgemeinschaften. Während naturnahe, ungefasste Quellen sowie oberirdische Gewässer ökologisch wertvolle Elemente unserer Kulturlandschaft sind, ist das Leben im Grundwasser eher unbekannt und unsichtbar. Quellen und Grundwasser sind wichtige Trinkwasser- und Brauchwasserressourcen. Oberflächengewässer erfüllen ökologische Funktionen und dienen der Erholung, der Energiegewinnung, der Schifffahrt sowie der Entwässerung von Siedlung und Kulturland.

In der Vergangenheit wurden die Fließgewässer stark verbaut und ihrer ursprünglichen Dynamik, Struktur- und Artenvielfalt beraubt. Im dicht besiedelten Stadtkanton war diese Entwicklung besonders ausgeprägt: Von den rund 47 Gewässerkilometern gelten heute nur noch 25% als naturnah oder wenig beeinträchtigt. Der Rest ist entweder eingedolt, naturfremd oder morphologisch stark beeinträchtigt.

Zur Erfüllung ihrer ökologischen Funktionen, zum Schutz vor Hochwasser und zur Gewährleistung verschiedener Nutzungen (z.B. Wasserkraft, Erholung) benötigen oberirdische Gewässer ausreichend Raum. Die Gewässerschutzgesetzgebung des Bundes fordert den dazu erforderlichen Gewässerraum an Fließgewässern und stehenden Gewässern ab einer gewissen Grösse grundeigentümerverbindlich festzulegen, extensiv zu bewirtschaften und zu gestalten. Des Weiteren sind die Kantone verpflichtet, eine behördenverbindliche Revitalisierungsplanung für einen Zeitraum von 20 Jahren zu erstellen und die wesentlichen Auswirkungen der Wasserkraftnutzung in den Bereichen Schwall und Sunk, Geschiebehalt und Fischgängigkeit bis zum Jahr 2030 zu beseitigen. Die Verbesserung der Wasserqualität durch die Verringerung / Vermeidung anthropogener Einträge ist eine weitere Zielsetzung des Gewässerschutzrechts ebenso wie die Revitalisierung gefasster Quellen.

Der kantonale Nutzungsplan Gewässerraum wurde 2023 vom Regierungsrat beschlossen. Er legt den Gewässerraum verbindlich fest. Die kantonale Revitalisierungsplanung und die Planung zur Wiederherstellung der Fischwanderung bei Wasserkraftanlagen liegen seit 2014 vor. Die Revitalisierungsplanung beinhaltet verschiedene Massnahmen sowie eine an Aufwand und Nutzen orientierte Priorisierung. Damit können Gewässer als naturnahe Lebensräume aufgewertet werden und einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität leisten.

Die Reaktivierung des Geschiebehaltungs ist nur im schiffbaren Rhein von Bedeutung. Aufgrund ihrer Komplexität wurde die Umsetzung vom Bund vorerst zurückgestellt.

Schwall und Sunk spielt bei den Kraftwerken auf baselstädtischem Gebiet keine Rolle.

Über die Lebenswelt des Grundwassers ist noch wenig bekannt. Der Schutz des Grundwassers als Ressource ist seit vielen Jahren in der Gewässerschutzgesetzgebung geregelt. Dementsprechende Angaben befinden sich im Objektblatt «Trink- und Brauchwasser».

Die Folgen der globalen Klimaveränderung mit abnehmenden Sommerniederschlägen und kontinuierlich steigenden Lufttemperaturen verschlechtern die Situation der Gewässer. Hitzesommer führen zur übermässigen Erwärmung oberirdischer Gewässer bis zur Austrocknung kleiner Bäche und Quellen. Bereits stark gefährdete und an kalte Wassertemperaturen angepasste Organismen geraten immer mehr unter Druck. Die trockene Witterung lässt auch die Grundwasserstände sinken. Zudem steigen auch im Grundwasser die Temperaturen. Die Grundwasserüberwachung gewinnt deshalb an Bedeutung. Aufgrund der Klimaerwärmung steigt der Nutzungsdruck für die Verwendung von Grundwasser zu Kühlzwecken.

Zielsetzungen

Innerhalb des Gewässerraums sind die Gewässersohle, die Uferbereiche und das Umland so zu gestalten, dass sie so weit als möglich naturnahen Verhältnissen entsprechen und den Temperatur- und Geschiebehalt sowie das Wasserstands- und Abflussregime positiv beeinflussen. Die Wasserqualität sowie die Selbstreinigungskraft der Fließgewässer sind laufend zu verbessern.

Dies schafft die Grundlage für naturnahe und standortgerechte Lebensgemeinschaften von Pflanzen, Tieren und Mikroorganismen, die sich selbst reproduzieren und regulieren können und eine Artenvielfalt und Häufigkeit aufweisen, die typisch ist für nicht oder nur schwach belastete Fließgewässer. Die Quellen sind mit ihrer hoch spezialisierten Kleintierwelt naturnah zu erhalten bzw. als solche wiederherzustellen. Die Wechselwirkungen zwischen ober- und unterirdischen Gewässern sind zu erhalten und wo möglich wiederherzustellen.

Fließgewässer sind als Teil der ökologischen Infrastruktur wichtige Vernetzungsachsen für aquatische und terrestrische Lebewesen und dienen gleichzeitig der extensiven Erholung sowie der Erlebbarkeit der Natur.

Den Folgen des Klimawandels ist mit der Minimierung des Wärmeeintrags in die Oberflächengewässer und ins Grundwasser und mit Nutzungseinschränkungen zu begegnen. Des Weiteren sind die bestehenden Rückzugsmöglichkeiten für die Fischfauna zu schützen und nach Möglichkeit zu fördern. Die vermehrte Versickerung von nicht verschmutztem

Regenabwasser hilft, die Wasserstände im Grundwasser anzureichern. Die Überwachung der Wasserqualität muss flächendeckend sichergestellt sein.

Strategie/ST

10, 11

Leitsätze

s7, nl2, ve1, ve5

- 1 Eidgenössische Gewässerschutzbestimmungen und verwandte Rechtsgrundlagen (Gewässerschutzgesetz [GschG], Gewässerschutzverordnung [GschV], Wasserbaugesetz [WBG])
- 2 Eidgenössisches Fischereigesetz (BGF und VBGF) und Eidgenössisches Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG].
- 3 Vollzugshilfen Renaturierung Fließgewässer des Bundes.

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Gewässer und der Gewässerraum sind im Biotopverbund als standorttypische Ökosysteme sowie als prägende Elemente der Kulturlandschaft zu erhalten und wo möglich wiederherzustellen.
- B. Die Durchgängigkeit der Fliessgewässer zur Vernetzung der Lebensräume in Quer- und Längsrichtung ist durch die Umsetzung der Revitalisierungsplanung und der strategischen Planung zur Wiederherstellung der Fischgängigkeit zu verbessern.
- C. Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche wie Trinkwasserversorgung, Rheinschifffahrt, Hochwasserschutz, Erholung, Wasserkraft und Landwirtschaft sind unter Abwägung der Interessen zu koordinieren.
- D. Die Hochwassersicherheit und ein funktionierender Geschiebehauhalt sind mit geeigneten baulichen Massnahmen zu gewährleisten.
- E. Der Kanton überwacht die Qualität der Gewässer. Er fördert Massnahmen zur Reduktion der Schadstoff- und Temperaturbelastung und zur Verhinderung anderer nachteiliger Einwirkungen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das BVD aktualisiert bei Bedarf in Zusammenarbeit mit dem WSU und den Gemeinden den kantonalen Nutzungsplan Gewässerraum. Die Anpassung des Gewässerraums ist auf der Grundlage von wasserbaulichen Projekten (Ausdolungen, Revitalisierungen und Hochwasserschutzprojekte etc.) durchzuführen. Das WSU vollzieht die Bestimmungen zur Nutzung des Gewässerraums.
2. Kanton und Gemeinden setzen, wo nötig in grenzübergreifender Zusammenarbeit und unter Einbezug von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die Revitalisierungsplanung um; sie berücksichtigen dabei die anderen raumrelevanten Interessen. Wirkungskontrollen orientieren über die Auswirkungen der Massnahmen.
3. Der Kanton sorgt bei den Kraftwerkbetreibern für die fristgerechte Umsetzung der Sanierungsmassnahmen betreffend Wiederherstellung der Fischwanderung.
4. Der Kanton aktualisiert die Revitalisierungsplanung gemäss den gesetzlichen Vorgaben.
5. Der Kanton und die Gemeinden prüfen Massnahmen zum Erhalt und zur Förderung der Wanderachsen sowie wichtiger Laich- und Entwicklungsgebiete national prioritärer Fischarten (Zielarten: Lachs, Nase und Äsche).
6. Der Kanton und die Gemeinden prüfen den Rückbau von Quellfassungen und die Wiederherstellung von Quell-Lebensräumen.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (nicht in Richtplankarte)

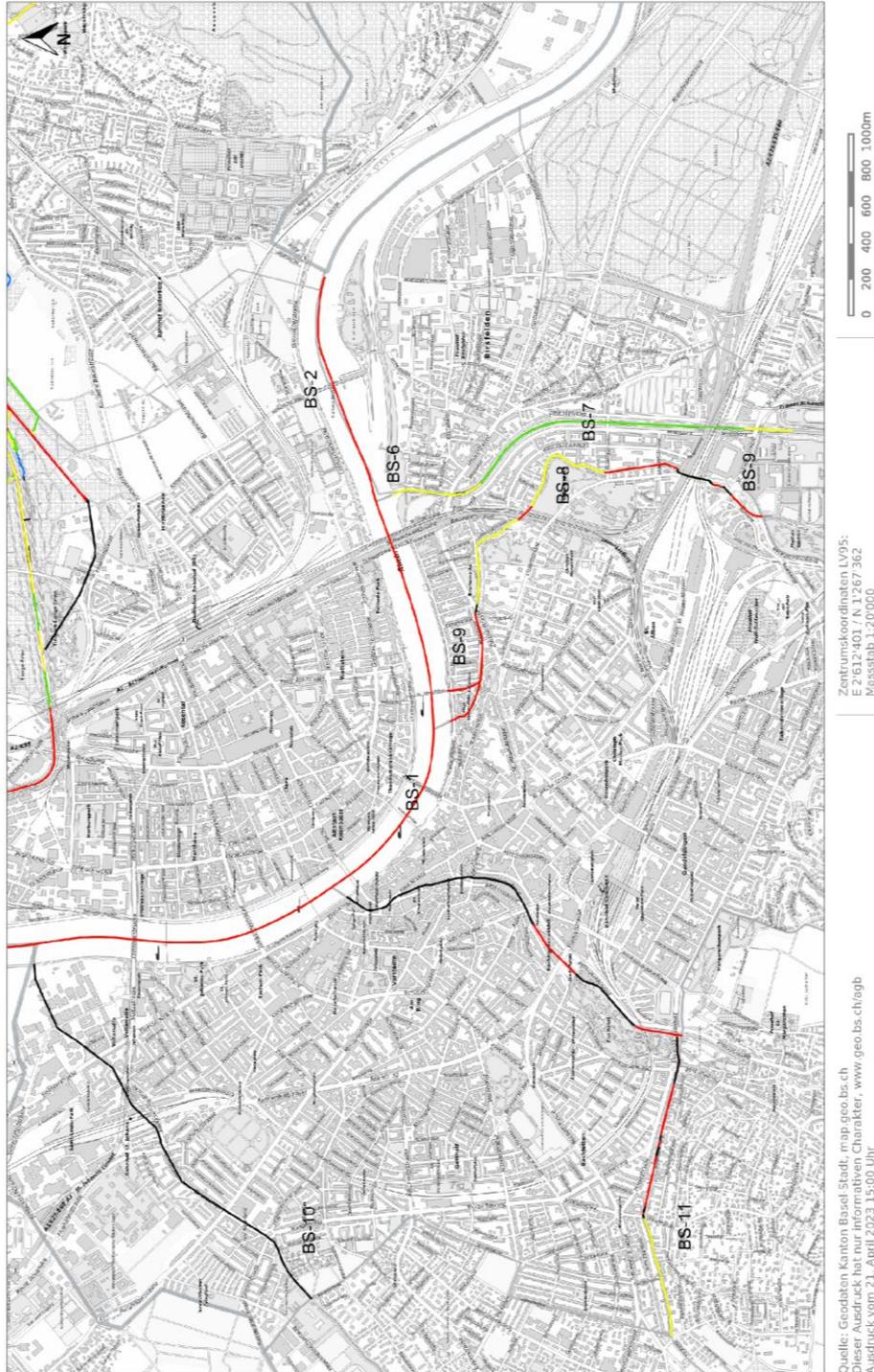
Kanton und Gemeinden werten folgende Fliessgewässerabschnitte auf der Basis der kantonalen Revitalisierungsplanung von 2014 und des Kantonalen Entwicklungskonzepts von 2002 auf.

Aufzuwertende Fliessgewässerabschnitte

Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
BS-1	Basel	Rhein, Ufer Klein- und Grossbasel	Möglichst naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg (Ingenieurbioologische Massnahmen, Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.)	Vororientierung / Zwischenergebnis
BS-2	Basel	Rhein, Kraftwerk Birsfelden	Wiederherstellung der Fischgängigkeit und des Fischschutzes durch den Bau von Auf- und Abstiegsmassnahmen gemäss Verfügung des Bundesamtes für Energie.	Festsetzung
BS-3	Basel	Rhein / Mündungsbereich Wiese	Wanderachse vor nachteiligen Nutzungen zonenrechtlich schützen; Gewährleistung der Lockströmung.	Vororientierung
BS/R-4a	Basel/Riehen	Wiese, Freiburgerhof bis Landesgrenze	Revitalisierung innerhalb Hochwasserdämme und der Grundwasserschutzzone. Aufheben von Wanderhindernissen, Vernetzung mit Seitengewässern, Niederwasserrinne etc. (vgl. Programm WieseVital). Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Festsetzung
BS/R-4b	Basel/Riehen	Wiese, Freiburgerhof bis Landesgrenze	Abschnittsweise Verbreiterung des Flusslaufs im Zuge der Revitalisierung (vgl. WieseVital Plus). Rechts- oder linksufrige Rückversetzung der Hochwasserdämme, Diversifizierung der Ufer-, Schwemm- und Überschwemmungsbereiche sowie Wiederherstellung eines naturnahen Hauptgerinnes. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Zwischenergebnis
BS-5	Basel	Wiese, Schliesse	Wiederherstellung der Fischdurchgängigkeit bei der Schliesse und am Wildschutzkanal. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Festsetzung
BS-6	Basel	Rhein /, Mündungsbereich 'Birkopf'	Revitalisierung Uferbereiche, Wanderachse vor nachteiligen Nutzungen zonenrechtlich schüt-	Vororientierung

Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
			zen; Gewährleistung der Lockströmung.	
BS-7	Basel	Birs, Zürcherstrasse bis St. Jakob	Revitalisierung innerhalb Hochwasserdämme erweitern durch Verlegen von Werkleitungen aus Vorland in Birsstrasse, wenn deren Sanierungsbedarf erreicht (ca. ab 2027).	Zwischenergebnis
BS-8	Basel	St. Alban-Teich, ganze Länge	Revitalisierung innerhalb Gerinne.	Zwischenergebnis
BS-9	Basel	St. Alban-Teich, Pumpwerk St. Jakob und Papiermuseum	Sanierung Fischgängigkeit am Wuhr 'Wullenerb' beim St. Jakob; Sanierung Fischschutz beim Wasserrad Papiermuseum.	Zwischenergebnis
BS-10	Basel	Bachgraben, Bereich Promenade	Ausdolung und naturnahe Gestaltung innerhalb Parkanlage.	Festsetzung
BS-11	Basel	Dorenbach, Allschwiler Weiher bis Mündung Birsig	Naturnahe Gestaltung und Verbreiterung des Gerinnes, Vernetzung mit Birsig im Mündungsbereich.	Festsetzung
BS-12	Basel	Otterbach, entlang Freiburgerstrasse	Offenlegung mit neuer Bachführung im Wald der Langen Erlen und Mündung in Wiese oberhalb Freiburgerhof.	Festsetzung

Gewässerzustand mit aufzuwertenden Fließgewässerabschnitten

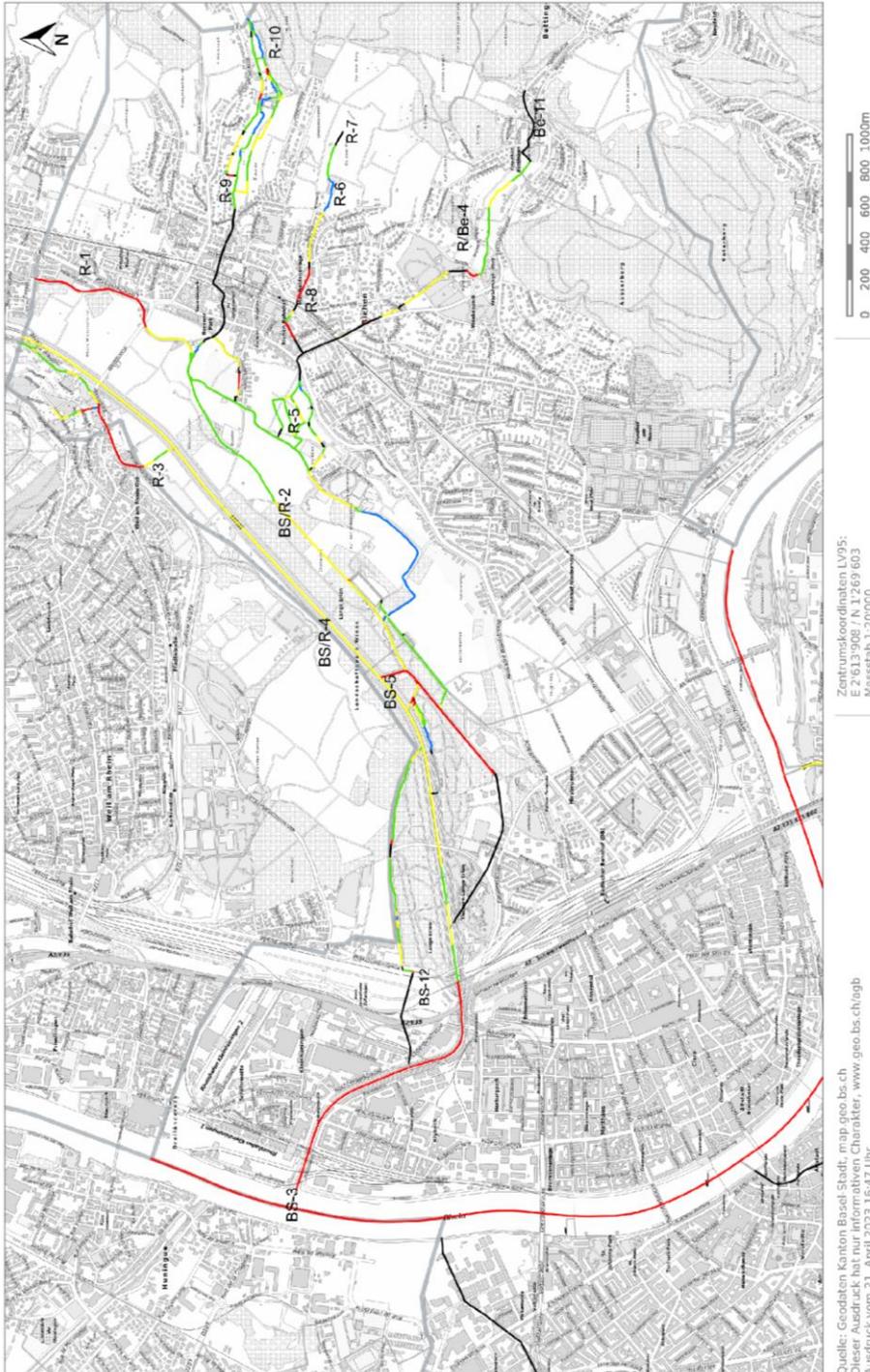


- Gewässerzustand (Ökomorphologie)
- natürlich/naturnah (I)
 - wenig beeinträchtigt (II)
 - stark beeinträchtigt (III)
 - künstlich/naturfremd (IV)
 - eingedolt (V)

Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte

Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
R-1	Riehen	Mühleleich, Grenze bis Weilstrasse	Strukturverbesserung, Uferabflachung. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Festsetzung
BS/R-2	Basel / Riehen	Neuer Teich, Höhe Schliesse bis Mündung Aubach	Ökologische Aufwertung innerhalb des ursprünglichen Gewerbekanal, Aufhebung Wanderhindernisse, Umlegung, Durchgängigkeit gewährleisten. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Zwischenergebnis / Festsetzung
R-3	Riehen	Weilmühleleich, ab Weilstrasse bis Mündung in die Wiese (CH Boden)	Ökologische Aufwertung innerhalb des ursprünglichen Gewerbekanal, Revitalisierung des Abschnitts zur Wiese i.R. WieseVital. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Festsetzung
R/Be-4	Riehen / Bettingen	Bettingerbach, Ausdolung und Revitalisierung	Naturnahe Gestaltung, Verbesserung der Durchgängigkeit, Hochwasserrückhaltmassnahmen.	Zwischenergebnis
R-5	Riehen	Wassergräben auf dem Brühl	Offenlegung von Verrohrungen. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Vororientierung
R-6	Riehen	Immenbach, bei Moostäli	Hochwasserrückhaltmassnahmen. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Zwischenergebnis
R-7	Riehen	Immenbach, ob Moos	Offenlegung des Bachs. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Zwischenergebnis
R-8	Riehen	Immenbach, im Siedlungsgebiet	Ökologische Aufwertung innerhalb Gerinne, Ersatz Verrohrungen, Uferabflachungen.	Vororientierung
R-9	Riehen	Aubach, Landesgrenze bis Schlossgasse	Naturnahe Gestaltung und Gerinneaufweitung, Durchgängigkeit, Rückbau und Schutz obere Auquelle. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Vororientierung
R-10	Riehen	Aubach, oberhalb Autäli	Hochwasserrückhaltmulde. Der Schutz des Grundwassers ist zu gewährleisten (s. VE1.1 Trink- und Brauchwasser).	Zwischenergebnis
Be-11	Bettingen	Bettingerbach, im Bereich Gartenbad	Umlegung und Ausdolung des Bachgerinnes im Siedlungsgebiet.	Vororientierung

Gewässerzustand mit aufzuwertenden Fließgewässerabschnitten



- Gewässerzustand (Ökomorphologie)
- natürlich/naturnah (I)
 - wenig beeinträchtigt (II)
 - stark beeinträchtigt (III)
 - künstlich/naturfremd (IV)
 - eingedolt (V)

NL1.3 Wald

Ausgangslage

Für die Umschreibung des Waldbegriffes, den Schutz des Waldes sowie für die Bewirtschaftung und Planung des Waldes gilt die Waldgesetzgebung¹ von Bund und Kanton.

Wälder sind nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit so zu bewirtschaften, dass sie ihre Funktionen dauernd und uneingeschränkt erfüllen können (vgl. Art. 20 Abs. 1 WaG). Ziel ist die Erhaltung von biologischer Vielfalt, Produktivität, Verjüngungsfähigkeit und Vitalität der Wälder. Die baselstädtischen Wälder sind nach den Grundsätzen des naturnahen Waldbaus zu pflegen (§ 19 WaG BS).

Das Waldareal ist keine Nutzungszone im Sinne des Planungsrechts. Der Waldentwicklungsplan (WEP) aus dem Jahr 2020 dient dazu, eine nachhaltige Erfüllung der einzelnen Waldfunktionen sicherzustellen (§ 20 ff. WaG BS und § 24 WaV BS). Für das Waldareal ist der Waldentwicklungsplan WEP das Planungsinstrument auf Richtplanebene.

Der WEP und der kantonale Richtplan sind aufeinander abgestimmt. Mit der Abstimmung wird einerseits ein zweckmässiges Vorgehen in den gegenseitigen Einflussbereichen sichergestellt, andererseits kann mit Massnahmen der Raumplanung die Erhaltung und Förderung der verschiedenen Waldfunktionen unterstützt werden.

Im Kanton Basel-Stadt bedeckt der Wald 12% der Kantonsfläche. Er gehört zu 21% privaten Eigentümern und zu 79% öffentlich-rechtlichen Eigentümern. Der Wald prägt unsere Landschaft. Er liefert den nachwachsenden Rohstoff Holz, bietet dem Menschen Raum für Erholung, ist Lebensraum für eine Vielfalt von Tieren und Pflanzen, übt einen starken, positiven Einfluss auf das Klima im Siedlungsraum aus (Kaltluftentstehungsgebiete) und sorgt nicht zuletzt für den Schutz von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen. Zudem leistet er im Bereich der Trinkwassergewinnung einen wesentlichen Beitrag zum Schutz des Grundwassers und zur Produktion sauberen Trinkwassers.

Der Klimawandel ist eine der grössten Herausforderungen für das Ökosystem Wald. Welche Konsequenzen dies für das Ökosystem Wald hat, ist schwierig vorhersehbar. Mit einer langfristig angelegten Strategie der Risikoverteilung kann der Aufwand zu einer anpassungsfähigen Bestockung über einen längeren Zeitraum verteilt und minimiert werden. Die Risikoverteilung erfolgt u.a. durch artenreiche Waldbestände, eine vielfältige Struktur der Wälder und die genetische Vielfalt der Bestände. Sie sind Grundvoraussetzung dafür, dass sich das Ökosystem Wald den ändernden Klimabedingungen anpassen kann.

Zielsetzungen

Der Basler Wald ist multifunktional und es findet ein ausgewogenes Nebeneinander von Naturschutz, Erholungsnutzung und Trinkwasserschutz statt. Er bleibt in seiner Gesamtheit ein ökologisch wertvolles Gebiet.

Der Wald erfüllt in den Gebieten mit Vorrang Erosionsschutz seine Funktion zum Schutz vor Bodenerosion.

Der Basler Wald leistet seinen Beitrag für hochwertiges Basler Trinkwasser.

Die Anpassung des Basler Waldes an den Klimawandel ist auf den neuesten Wissensstand gestützt. Die Neobiota-Strategie ist im Basler Wald umgesetzt.

Der Basler Wald bleibt ein attraktives Naherholungsgebiet. Die Erholungsnutzung wird in Gebieten mit Vorrang Erholung konzentriert.

Das Wegenetz, sein Unterhalt und seine Signalisation sind auf die Erholungsnutzung sowie die Waldbewirtschaftung abgestimmt.

Der Wildtierbestand wird durch ein adäquates Wildtiermanagement auf den Lebensraum des Basler Waldes abgestimmt.

Strategie/ST

10, 11

Leitsätze

nl1-3

¹ Waldgesetz (WaG), Waldverordnung (WaV), WaG BS, WaV BS, Waldentwicklungsplan BS (WEP)

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Lebensraum Wald ist so zu erhalten, dass er seine vielfältigen Funktionen erfüllen kann. Er dient der Holzproduktion, der Trinkwasserproduktion, der Erholung, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, der Klimaregulierung und als Schutz vor Naturgefahren.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Waldentwicklungsplan (WEP) wird alle 15 Jahre bzw. bei grundlegend veränderten Verhältnissen aktualisiert (siehe § 24 Abs. 4 Waldverordnung BS).

NL2 Natur

NL2.1 Naturwerte

Ausgangslage

Die Kantone sind verpflichtet, die einheimische Tier- und Pflanzenwelt durch Erhaltung und Aufwertung ihrer Lebensräume zu schützen (s. Art. 78 BV, NHG, Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt).

Trotz der grossen Siedlungsdichte beherbergt der Kanton Basel-Stadt Standorte spontaner Natur mit beträchtlicher Vielfalt an Pflanzen und Tieren. Lagebedingt weist Basel-Stadt spezielle Floren- und Faunenelemente auf und ist zudem Schlüsselstelle im Biotopverbund des Rheintals.

Im Kanton Basel-Stadt bezeichnet die kantonale Biodiversitätsstrategie (RRB vom 20. Juli 2023) die wesentlichen Massnahmen zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität. Die Strategie umfasst umfangreiche Ziele und Massnahmen, welche den Erhalt vorhandener und die Schaffung neuer Naturwerte innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets sicherstellen soll.

Als Erfolgskontrolle der Umsetzung des gesetzlichen Auftrags im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes und weiterer behördenverbindlicher Grundlagen führt der Kanton ein Inventar der schützenswerten Naturobjekte. Dieses wird regelmässig erneuert, um die Entwicklung der Naturwerte im Kanton überwachen und überprüfen zu können.

Auf dem Kantonsgebiet befinden sich zwei Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Bundesinventar-Nr. BS 4 «Eisweiher und Wiesenmatten» sowie Bundesinventar-Nr. BS 10 «Autal»). Zudem sind im Rahmen der Bundesverordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW, Trockenwiesenverordnung) acht Flächen enthalten. Für das TWW-Inventar wurden 2022 ausserdem neue Flächen vorgeschlagen.

Die Schutzobjekte des Inventars der geschützten Naturobjekte sind im Richtplan als relativ kleinflächige Lebensstätten von charakteristischen Pflanzen- und Tiergemeinschaften bezeichnet, die einen umfassenden Schutz erfordern und die aus kantonaler Sicht besonders wertvoll sind.

Darüber hinaus werden im Richtplan auch grosse Naturersatzflächen gemäss §9 NLG (ab 2 ha Fläche) dargestellt. Die Stadtgärtnerei führt eine vollständige Übersicht über die im Kanton vorhandenen Naturersatzflächen.

Neben den Naturschutzgebieten, die eine gewisse Ausdehnung benötigen, sind auch Naturobjekte als prägende Elemente der Landschaft (v.a. geologische Strukturen) sowie als Zeichen der Natur (u.a. Feldgehölzgruppen, markante Einzelbäume, kleinflächige wertvolle Pflanzenbestände, Brutplätze seltener Vögel) und der Geschichte zu erhalten und zu pflegen.

Zielsetzungen

Die bestehenden Naturwerte (genetische Vielfalt, Arten, Biotope) sind zu bewahren. Die Bestände und Vorkommen für die Mehrzahl der gefährdeten Arten sollen zunehmen.

Die aufgeführten Naturschutzgebiete und -objekte sind in ihrer Ausdehnung und Qualität zu erhalten, zu schützen und weiterzuentwickeln.

Die schützenswerten Naturflächen sowie deren Vernetzung, sind innerhalb von Landschaften und Landschaftsformen, in und an Gewässern sowie in Waldgebieten aufzuwerten und biodiversitätsfördernd zu entwickeln.

Eine Eigendynamik bei Fließgewässern sowie eine ungestörte natürliche Entwicklung (Sukzession) im Wald sind zuzulassen.

Neue Flächen mit hohem Naturwertpotenzial sind unter anderem durch Entsiegelung und unter Berücksichtigung des Biotopverbunds zu fördern und zu schaffen.

Die öffentlichen Freiräume sind so auszugestalten, dass sie zur Förderung der Biodiversität beitragen.

Strategie/ST

10, 11

Leitsätze

s4, s8-9, nl1, nl4-5

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Bei raumwirksamen Tätigkeiten sind die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes zu berücksichtigen.
- B. Bei Teilrichtplanungen und Nutzungsplanungen sind das kantonale Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) und die kantonale Biodiversitätsstrategie (RRB vom 20. Juni 2023) zu berücksichtigen.
- C. Naturschutzgebiete und -objekte erfordern umfassenden, ihrem Charakter entsprechenden Schutz und sind – unter der Prämisse der gesicherten Wasserversorgung und in Abstimmung mit den Vorhaben in Bahnarealen – in ihrer Ausdehnung zu erhalten, wo nötig und möglich zu erweitern, untereinander zu vernetzen und ökologisch aufzuwerten. Sie sind vor schädlichen Einwirkungen zu bewahren; der jeweils angemessene Umgebungsschutz ist einzubeziehen.
- D. Kanton (für Basel) und Gemeinden setzen die Vorgaben für Naturschutzgebiete in ihren Zonenvorschriften um (Ausscheidung als Naturschutz- oder Naturschonzone). Dabei sind folgende Grundsätze zu verankern:
 - seltene und gefährdete Arten und ihre Lebensgemeinschaften/Lebensräume sind zu erhalten und zu fördern;
 - Erholungs- und Freizeitnutzungen haben die Erfordernisse der Naturschutzbelange zu berücksichtigen;
 - zielfremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotope und in Lebensräume sind zu vermeiden.
- E. Der Kanton führt ein Inventar der geschützten Naturobjekte sowie ein Inventar, das die schützenswerten Naturobjekte von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung beschreibt.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das kantonale Naturschutzkonzept wird vom BVD in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem WSU bis 2025 aktualisiert.
2. Die Biodiversitätsstrategie wird vom BVD in der Regel alle zehn Jahre überarbeitet oder bei Bedarf aktualisiert.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

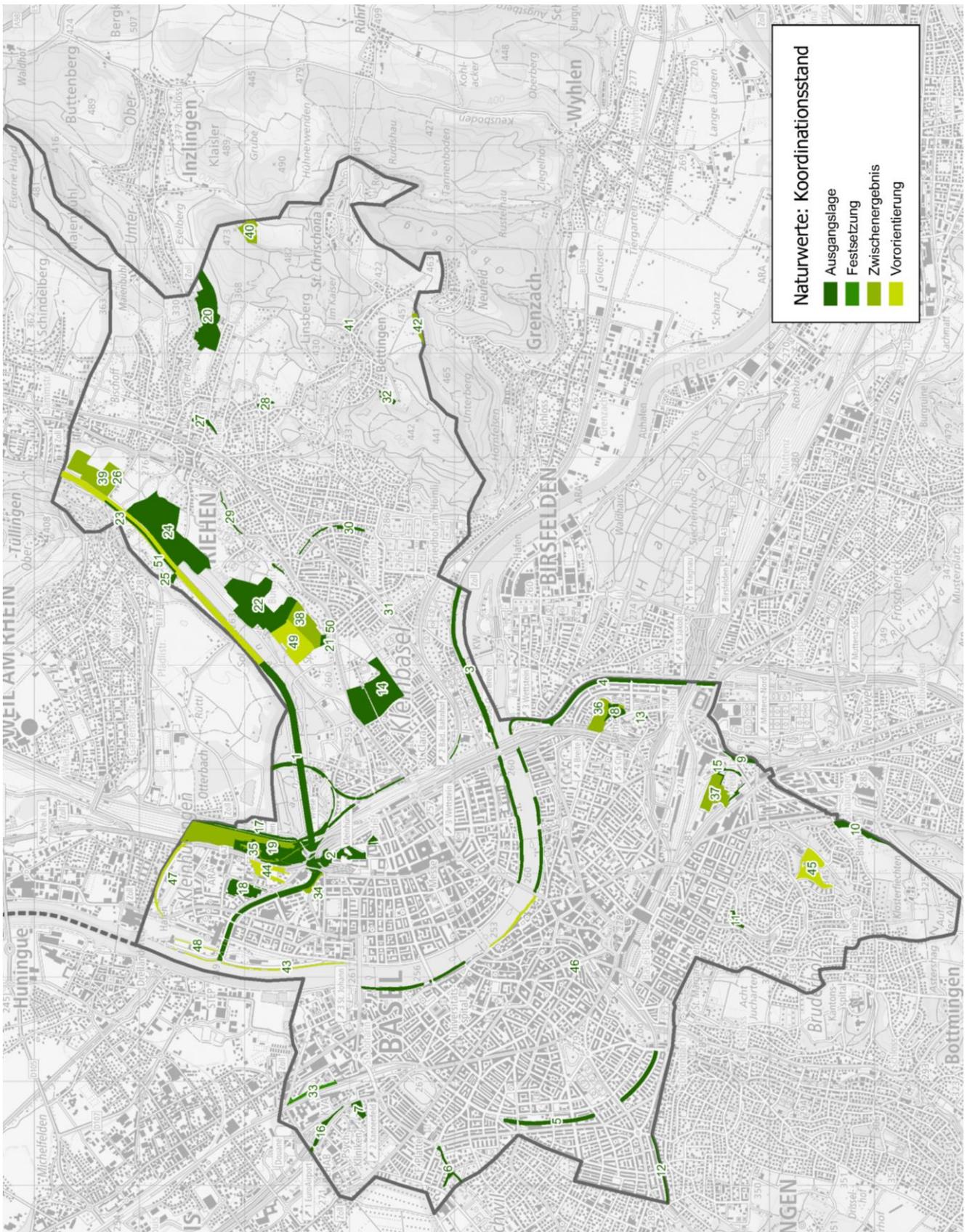
Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand	Vorherige Nummerierung
1	Basel	Wieseufer	Naturschonzone; vielfältige Vegetation und wichtige Vernetzungsachse	Ausgangslage	NBa01
2	Basel	Erlenmatt	Naturschutz- und schonzone sowie Naturersatzfläche; trockenwarme Vegetation und wichtiger Reptilien-Lebensraum	Ausgangslage	NBa03
3	Basel	Rheinufer	Kantonales Inventar der geschützten Naturobjekte: «Rheinhalde» und «St. Johann Rheinböschung» sowie weitere Naturschutz- und -schonzonen; wichtige internationale Vernetzungsachse	Ausgangslage	NBa07, NBa09, NBa10, NBa11, NBa12, NBa17
4	Basel	Birsufer	Naturschonzone; vielfältige Vegetation und wichtige Vernetzungsachse	Ausgangslage	NBa08
5	Basel	Elsässerbahn TWW 224 und TWW 226	Bundesinventar-Objekt der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung; hochwertige Trockenwiese an Bahnböschung	Ausgangslage	NBa13
6	Basel	Bachgrabenpromenade	Naturschonzone; ökologisch vielfältige urbane Grünanlage	Ausgangslage	NBa14
7	Basel	Wilhelm-Klein-Anlage	Naturschonzone; ökologisch vielfältige urbane Grünanlage	Ausgangslage	NBa16
8	Basel	Schwarzpark TWW 225	Naturschutzzone sowie Bundesinventar-Objekt der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung; Hochwertige Trockenwiesen und Halbtrockenrasen an Hanglage	Ausgangslage	NBa20
9	Basel	Brügglingen TWW 227	Bundesinventar-Objekt der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung; hochwertige Trockenwiesen und Halbtrockenrasen	Ausgangslage	NBa22
10	Basel	Zwölfjucharten TWW 228	Naturschutzzone sowie Bundesinventar-Objekt der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung; hochwertige Trockenwiesen und Halbtrockenrasen	Ausgangslage	NBa23
11	Basel	Gundeldingerrain	Naturschonzone; Weide mit bedeutenden Artvorkommen	Ausgangslage	NBa24
12	Basel	Dorenbach-Promenade	Naturschonzone; Ufer- und Ruderalvegetation mit grossem Entwicklungspotenzial, Biotopverbundachse	Ausgangslage	NBa25

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand	Vorherige Nummerierung
13	Basel	Bethesda Wäldchen	Kantonales Inventar der geschützten Naturobjekte; wertvoller standorttypischer Wald	Ausgangslage	NBa26
14	Basel	Bäumlihof	Naturschonzone; hochwertige Wiesenlebensräume	Ausgangslage	-
15	Basel	Areal Walkeweg	Naturschutz- und -schonzone sowie Naturersatzflächen; vielfältige Wiesen, Gehölze und trockenwarme Lebensräume	Ausgangslage	-
16	Basel	Rosenau	Naturschutzzone sowie Naturersatzfläche; hochwertiger Halbtrockenrasen	Ausgangslage	-
17	Basel	Gleisbogen DB	Naturersatzflächen; trockenwarme Lebensräume	Ausgangslage	-
18	Basel	Stückli Einkaufszentrum	Naturersatzflächen; vielfältige Ruderalfläche	Ausgangslage	-
19	Basel	DB Rangierbahnhof Süd, Gleisbogen, Bahndamm	Naturersatzflächen; vielfältige trockenwarme Vegetation und wichtiger Reptilien-Lebensraum	Ausgangslage	-
20	Riehen	Reservat Autal IANB BS10	Naturschutzzone, Kantonales Inventar der geschützten Naturobjekte sowie Bundesinventar-Objekt der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung; vielfältige Vegetation und wichtige Amphibienlaichgewässer	Ausgangslage	NRi09
21	Riehen	Biotopfläche Habermatten	Naturschutzzone; vielfältige trockenwarme Lebensräume und Gehölze	Ausgangslage	NRi16
22	Riehen	Entenweiher	Kantonales Inventar der geschützten Naturobjekte; wertvoller Lebensraum und Überwinterungsstätte für Wasservögel	Ausgangslage	NRi18
23	Riehen	Wiesengriener TWW 222	Naturschutzzone sowie Bundesinventar-Objekt der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung; hochwertiger Halbtrockenrasen im Wiesenvorland	Ausgangslage	NRi19
24	Riehen	Eisweiher INAB BS04	Kantonales Inventar der geschützten Naturobjekte sowie Bundesinventar-Objekt der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung; vielfältige Feucht- und Gehölzvegetation und wichtige Amphibienlaichgewässer	Ausgangslage	NRi21
25	Riehen	Amphibienlaichgebiet Weilmatten	Naturschutzzone sowie Kantonales Inventar der geschützten Naturobjekte; vielfältige Feucht- und Gehölzvegetation und	Ausgangslage	NRi23

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand	Vorherige Nummerierung
			wichtige Amphibienlaichgewässer		
26	Riehen	Biotopfläche Weilstrasse	Naturschutzzone; vielfältiges Lebensraummosaik mit bedeutenden Artvorkommen	Ausgangslage	-
27	Riehen	Geländekante Gänshaldenweg	Naturschutzzone; Landschafts- und Vernetzungselement mit naturnaher Vegetation und natürlichem Böschungsaufbau	Ausgangslage	-
28	Riehen	Stufenrain Rheintalweg	Naturschutzzone; Landschafts- und Vernetzungselement mit naturnaher Vegetation und natürlichem Böschungsaufbau	Ausgangslage	-
29	Riehen	Terrassenrand Auessere Baselstrasse	Naturschutzzone; strukturreiches Landschafts- und Vernetzungselement mit naturnaher Vegetation und natürlichem Böschungsaufbau	Ausgangslage	-
30	Riehen	Terrassenrand Rainallee - Morystrasse	Naturschutzzone; strukturreiches Landschafts- und Vernetzungselement mit naturnaher Vegetation und natürlichem Böschungsaufbau	Ausgangslage	-
31	Riehen	Wiesentalbahn	Naturschutzzone; kleinräumiges Lebensraummosaik mit bedeutenden Artvorkommen	Ausgangslage	-
32	Bettingen	Tal TWW 231	Bundesinventar-Objekt der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung; hochwertiger Halbtrockenrasen	Ausgangslage	NBe07
33	Basel	Volta Nord	Naturschutzzone und Naturersatzfläche; vielfältige trocken-warme Lebensräume, Biotopverbundachse und wichtiger Reptilien-Lebensraum	Festsetzung	-
34	Basel	Gleisharfe	Gleisanlage ausser Betrieb. Festlegung als Naturschutzzone wird geprüft; hochwertige Pionier- und Ruderalvegetation sowie wichtiger Reptilien-Lebensraum	Zwischenergebnis	-
35	Basel	Badischer Bahnhof TWW 232	Projektgebiet für einen trimodalen Terminal für den Güterumschlag zwischen Strasse, Bahn und Schiff. Das Bundesinventar-Objekt der Trockenwiesen und -weiden Nr. 232 ist im Anhang 2 der nicht bereinigten Inventar-Objekte. Ein Naturersatzkonzept ist vorliegend (siehe auch Massnahmen 38 und 49).	Zwischenergebnis	NBa02

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand	Vorherige Nummerierung
36	Basel	Schwarzpark	Aufnahme in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte wird geprüft; vielseitiges Mosaik aus Wiesen- und Gehölzlebensräumen	Zwischenergebnis	NBa20
37	Basel	Wolfgottesacker	Aufnahme in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte wird geprüft; strukturreiche, vielfältige und naturnahe Anlage mit bedeutenden Artvorkommen	Zwischenergebnis	-
38	Riehen	Spittelmatten	Naturersatzflächen geplant (Gateway Basel-Nord Baustufe 1.1); ein strukturreiches Kulturland mit Halbtrockenrasen und Hochstamm-Obstbäumen wird angestrebt	Zwischenergebnis	-
39	Riehen	Wiese Stellmatten, Oberer Wiesengriener	Aufnahme in das Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung wird geprüft; hochwertiger Halbtrockenrasen	Zwischenergebnis	NRi03, NRi04
40	Bettingen	Chrischonatal	Aufnahme in das Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung wird geprüft; hochwertiger Halbtrockenrasen	Zwischenergebnis	NBe02
41	Bettingen	Riesimatten	Aufnahme in das Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung wird geprüft; hochwertiger Halbtrockenrasen	Zwischenergebnis	-
42	Bettingen	Lenzen	Aufnahme in das Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung wird geprüft; hochwertiger Halbtrockenrasen	Zwischenergebnis	-
43	Basel	Rheinufer	Naturschutzzone wird geprüft; trockenwarme Ufervegetation und wichtige internationale Biotopverbundachse	Vororientierung	NBa12 (Teil)
44	Basel	DB Lagerbahnhof	Naturersatzfläche und ggf. Aufnahme in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte werden geprüft; hochwertige Pionier- und Ruderalvegetation und wichtiger Reptilien-Lebensraum	Vororientierung	-
45	Basel	Reservoir	Naturschutzzone wird geprüft; hochwertiger Wiesenlebensraum	Vororientierung	-

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand	Vorherige Nummerierung
46	Basel	Steinenschanze	Aufnahme in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte wird geprüft; hochwertiger Wiesenlebensraum	Vororientierung	-
47	Basel	Gleisbogen - Grenzweg	Naturersatzfläche geplant (Gateway Basel-Nord Baustufe 2.0), Aufnahme in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte wird geprüft; vielfältige Ruderalfläche und Reptilien-Lebensraum, wichtige Biotopverbundachse	Vororientierung	-
48	Basel	Uferböschung Hahnenbecken 1	Naturschutzzone wird geprüft; hochwertiger Wiesenlebensraum und Biotopverbundachse	Vororientierung	-
49	Riehen	Spittelmatten	Naturersatzflächen geplant (Gateway Basel-Nord Baustufe 2.0); ein strukturreiches Kulturland mit Halbtrockenrasen und Hochstamm-Obstbäumen wird angestrebt	Vororientierung	-
50	Riehen	Weiherr Habermatten	Ausweitung Naturschutzzone «Biotop Habermatten» wird geprüft; Ruderal- und Gehölzlebensraum sowie Amphibienlaichgewässer mit bedeutenden Artenvorkommen	Vororientierung	-
51	Riehen	Wieseufer	Naturschutzzone wird geprüft; vielfältige unterschiedliche Lebensräume und wichtige Biotopverbundachse	Vororientierung	NRi19



NL2.2 Biotopverbund

Ausgangslage

Siedlungen und Verkehrsachsen schränken die Lebensräume von Tieren und Pflanzen zunehmend ein und zerschneiden sie. Verlust und Fragmentierung von Lebensräumen gilt als Hauptursache für das Artensterben. Populationen wildlebender Organismen werden kleiner und ein genetischer Austausch zwischen Populationen wird zunehmend unterbunden. Das führt zur genetischen Verarmung und infolgedessen zum Aussterben von Arten. Eine gute Vernetzung der Biotope ist daher für das Überleben von Tier- und Pflanzenarten von zentraler Bedeutung. Für Tiere sind diese Wanderachsen neben dem Genfluss (Fortpflanzung) auch für die sichere Nahrungssuche unverzichtbar. Aufgrund seiner zentralen Rolle für den Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt fällt der Erhalt und die Förderung des Biotopverbunds unter die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen: Art. 78 BV, NHG, NLG, Berner Konvention.

Die Programmvereinbarung im Umweltbereich 2020-2024, die der Kanton mit dem Schweizer Bund eingegangen ist, verpflichtet den Kanton zur Fachplanung der Ökologischen Infrastruktur. Diese wird im Kanton Basel-Stadt in Form des Biotopverbundkonzepts bereits seit 2016 dargestellt. Dieses zeigt auf, wo im Kanton die wichtigen Vernetzungsachsen liegen, wo die Vernetzung aufrecht zu erhalten und wo sie zu verbessern ist. Im Rahmen der Fachplanung Ökologische Infrastruktur wird dieses Konzept überprüft und allenfalls an die Vorgaben des Bundes adaptiert.

Die wichtigsten Verbindungsachsen für Tiere und Pflanzen befinden sich im siedlungsgeprägten Stadtkanton entlang von Flüssen (Rhein, Birs, Wiese), an den Eisenbahnlinien und auf den nicht überbauten Flächen.

Zielsetzungen

Im Rahmen der Fachplanung Ökologische Infrastruktur wird der Biotopverbund im Kanton überprüft und, wo nötig, angepasst. Die wichtigsten Vernetzungsgebiete werden räumlich gesichert, damit sich die für einzelne Lebensräume charakteristischen Tier- und Pflanzenarten ausbreiten können und der genetische Austausch zwischen den Populationen erfolgen kann.

Die biologische Vernetzung der schützenswerten Lebensräume innerhalb des Kantons und zu den angrenzenden Gebieten wird dauerhaft sichergestellt.

Um die Vernetzungsgebiete innerhalb der Siedlung zu verbessern und die Verknüpfung mit den Landschaftsräumen zu ermöglichen, sind anlässlich der Aufwertung, Erweiterung und Sicherung der öffentlichen und privaten Grünbereiche ökologische Nischen und Standorte von Pionierpflanzen weiterzuentwickeln.

Strategie/ST

10, 11

Leitsätze

nl2, nl4-6

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Damit Tiere sich bewegen, Tiere und Pflanzen sich ausbreiten können sowie der genetische Austausch zwischen den einzelnen Populationen gewährleistet wird, sind Lebensräume mittels ökologischer Korridore und Verbundachsen zu vernetzen.
- B. Bestehende Lebensraumverbundsysteme werden erhalten, verbessert und durch weitere ergänzt. Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonaler Infrastruktur bleibt gewährleistet.
- C. Kanton und Gemeinden
- erhalten und verbessern bei Strassen, Trassen und Flussläufen die Durchgängigkeit der ökologischen Korridore und Bewegungsachsen, um die weitere Zerschneidung von naturnahen Lebensräumen und Wildtierkorridoren so weit wie möglich zu vermeiden;
 - prüfen bei Planungen und Vorhaben frühzeitig Massnahmen für die Durchgängigkeit;
 - wirken darauf hin, ökologische Korridore und Bewegungsachsen auch mit finanziellen Beiträgen des Bundes zu fördern.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	VA01 Elsässerbahn–Bahnhof SBB–Rangierbahnhof Muttenz	Festsetzung
b)	VA02 Birsufer	Festsetzung
c)	VA03 Rheinböschungen	Festsetzung
d)	VA04 Schützenmattpark–Kannenfeldpark	Festsetzung
e)	VA05 Alter Badischer Rangierbahnhof–Bahnhof SBB	Festsetzung
f)	VA06 Bruderholz	Festsetzung
g)	VA07 Gehölzkorridor am Fuss des Bruderholzes	Festsetzung
h)	VA08 Bahnböschung Grenzstrasse	Festsetzung
i)	VA09 Wiese-Ufer	Festsetzung
j)	VA10 Schlipf–Bäumlihof–Aual	Festsetzung
k)	VA11 Wiesentalbahn	Festsetzung
l)	VA12 Bahnlinie Hochrheinstrecke	Festsetzung
m)	VA13 Grüngürtel Grossbasel	Festsetzung
n)	VA14 Tüllinger Berg–Dinkelberg	Festsetzung
o)	VA15 Tüllinger Berg–Grenzacherhorn/St. Chrischona	Festsetzung

MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) VA01 - Vernetzungsachse 1 (VA01): Elsässerbahn–Bahnhof SBB–Rangierbahnhof Muttenz

Lebensräume

- Trockenwarme Lebensräume
- Wiesen

Besonders einschneidende Barrieren

- Überdeckung der Elsässerbahn zwischen Helvetiaplatz und Kannenfeldplatz
- Bahnhof SBB

Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonal bedeutender Infrastruktur bleibt gewährleistet.

b) VA02 - Vernetzungsachse 2: Birsufer

Lebensräume

- Trockenwarme Lebensräume
- Ebenfalls für Arten des Lebensraums Wiese wichtig

Besonders einschneidende Barrieren

- Keine

c) VA03 - Vernetzungsachse 3: Rheinböschungen

Lebensräume

- Trockenwarme Lebensräume

Besonders einschneidende Barrieren

- Rheinufer zwischen Münsterhügel und Drei-König-Weglein
- Rheinuferpromenade St. Johann

· Kleinbasler Rheinufer zwischen Mittlerer Brücke und Dreirosenbrücke

Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonal bedeutender Infrastruktur bleibt gewährleistet.

d) VA04 - Vernetzungsachse 4: Schützenmattpark–Kannenfeldpark

Lebensräume

- Gehölze

Besonders einschneidende Barrieren

- Stark befahrene Strassen sowie Gebäude und Mauern auf einem grossen Teil der Achse; nur für mobile Arten geeignet

e) VA05 - Alter Badischer Rangierbahnhof–Bahnhof SBB

Lebensräume

- Trockenwarme Lebensräume
- Wiesen

Besonders einschneidende Barrieren

- Rhein als natürliche Barriere für nicht flugfähige Arten

Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonal bedeutender Infrastruktur bleibt gewährleistet.

f) VA06 - Bruderholz

Lebensräume

- Weiher

Besonders einschneidende Barrieren

- Siedlungsgebiet mit Strassen
- Grosse, strukturarme Ackerflächen

g) VA07 - Gehölzkorridor am Fuss des Bruderholzes

Lebensräume

- Gehölze

Besonders einschneidende Barrieren

- Siedlungsgebiet mit Strassen; nur für mobile Arten geeignet

h) VA08 - Bahnböschung Grenzstrasse

Lebensräume

- Trockenwarme Lebensräume

Besonders einschneidende Barrieren

- Keine

Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonal bedeutender Infrastruktur bleibt gewährleistet.

i) VA09 - Wiese-Ufer

Lebensräume

- Wiesen
- Gehölze
- Enthält auch trockenwarme Lebensräume

Besonders einschneidende Barrieren

- Keine

Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonal bedeutender Infrastruktur bleibt gewährleistet.

j) VA10 - Schlipf-Bäumlihof-Autal

Lebensräume

- Wiesen
- Struktureiches Kulturland
- Weiher

Besonders einschneidende Barrieren

- Tramlinien und Strassen im Gebiet Bäumlihof
- Friedhof am Hörnli
- Siedlungsgebiete
- Strukturarme Landwirtschaftsflächen im Mittelfeld

k) VA11 - Wiesentalbahn

Lebensräume

- Trockenwarme Lebensräume
- Enthält auch viele Bereiche mit wiesenartigem Charakter

Besonders einschneidende Barrieren

- Barrierewirkung im nördlichen Bereich, wo der Vernetzungsbereich sehr schmal und damit ungenügend wird
- Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonal bedeutender Infrastruktur bleibt gewährleistet.

l) VA12 - Bahnlinie Hochrheinstrasse

Lebensräume

- Trockenwarme Lebensräume
- Wiesen

Besonders einschneidende Barrieren

- Keine

Der Aus-, Um- und Neubau von national und kantonal bedeutender Infrastruktur bleibt gewährleistet.

m) VA13 - Grüngürtel Grossbasel

Lebensräume

- Wiesen
- Gehölze

Besonders einschneidende Barrieren

- Stark befahrene Strassen sowie Gebäude und Mauern auf einem grossen Teil der Achse; nur für mobile Arten geeignet

n) VA14 - Tüllinger Berg-Dinkelberg

Lebensräume

- Struktureiches Kulturland

Besonders einschneidende Barrieren

- Siedlungsgebiete im Norden von Riehen und stark befahrene Strassen, vor allem Lössracherstrasse

o) VA15 - Tüllinger Berg-Grenzacherhorn/St. Chrischona

Lebensräume

- Struktureiches Kulturland
- Gehölze

Besonders einschneidende Barrieren

- Siedlungsgebiete und stark befahrene Strassen, vor allem im Norden von Riehen und in Bettingen
- Strukturarme Landwirtschaftsflächen

NL2.3 Wildtierkorridore

Ausgangslage

Gemäss dem Wildtier- und Jagdgesetz Basel-Stadt dienen Wildtierkorridore der Freihaltung der für die grossräumige Vernetzung von Wildtieren wichtigen noch offenen Flächen zwischen den Siedlungen. Darüber hinaus sind sie auch für den Erhalt der Tier- und Pflanzenwelt gemäss Natur- und Landschaftsschutzgesetz Basel-Stadt unverzichtbar und werden als Vernetzungsgebiete im Sinne der Fachplanung Ökologische Infrastruktur berücksichtigt. Sie sind in ihrer Funktion dauerhaft zu erhalten, um die natürlichen Wanderungen der wildlebenden Tiere sicherzustellen. Die Wildtierkorridore müssen im Rahmen der kantonalen Richtplanung festgelegt werden (s. §14 WJG). Für die Ausbreitung und den Austausch der Populationen sind die Wildtiere darauf angewiesen, dass solche Schlüsselstellen weiterhin passierbar bleiben.

In dem Bericht Wildtierkorridore wurden die im Kanton Basel-Stadt wichtigen Wildtierkorridore erhoben und beurteilt sowie Massnahmen zu deren Verbesserung aufgezeigt. Demnach gibt es im Kanton zehn Wildtierkorridore: sieben sind von regionaler und drei von lokaler Bedeutung. Im Kanton Basel-Stadt gibt es keine nationalen Korridore. Die regional bedeutenden Wildtierkorridore werden im Richtplan festgesetzt. Die Erkenntnisse des Berichts Wildtierkorridore werden in die Fachplanung der Ökologischen Infrastruktur eingepflegt.

Als Zielarten wurden sieben grössere Wildtiere (Baummarder, Dachs, Feldhase, Reh, Rotfuchs, Steinmarder und Wildschwein) definiert. Zudem wurden der Biber, der Fischotter und der Iltis als relevante Arten für die Gewässer aufgenommen. Die Wildtierkorridore entlang der Fliessgewässer werden im Richtplan als «Vernetzungssachse entlang Fliessgewässer» genannt.

Zielsetzungen

Die Wildtierkorridore werden erhalten und aufgewertet, um den Zielarten eine möglichst störungsfreie Verbindung zwischen den unterschiedlichen Lebensräumen zu ermöglichen.

Die kantonalen Wildtierkorridore werden in die Fachplanung Ökologische Infrastruktur übernommen. Die räumliche Sicherung dient dem Genaustausch zwischen bestehenden Populationen, ermöglicht aber auch Neuansiedlungen. Zudem gewährleisten sie die tägliche Mobilität der Arten beispielsweise zur Nahrungsaufnahme.

Strategie/ST

10, 11

Leitsätze

nl2, nl4-6

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Wildtierkorridore sind in ihrer Funktion zu erhalten. Beeinträchtigte oder unterbrochene Wildtierkorridore sind in ihrer Funktion zu verbessern.
- B. Kanton und Gemeinden berücksichtigen bei ihren Tätigkeiten die Wildtierkorridore. Beeinträchtigungen durch Bauten und Anlagen sind zu vermeiden.
- C. Bei standortgebundenen Bauten und Anlagen von übergeordnetem kantonalem Interesse innerhalb eines Wildtierkorridors sind Ersatzmassnahmen vorzunehmen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das WSU setzt die Massnahmen aus dem Bericht Wildtierkorridore um.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
Intakte Wildtierkorridore		
a)	Wildtierkorridor BS01 Weisser Rank	Festsetzung
b)	Wildtierkorridor BS02 Wenkenköpfl	Festsetzung
c)	Wildtierkorridor BS03 Zoll Riehen / Inzlingen	Festsetzung
d)	Wildtierkorridor BS04 Wiese Ost / Schlipf	Festsetzung
e)	Vernetzungssachse BS05 Wiese West	Festsetzung
f)	Vernetzungssachse BS06 Birs	Festsetzung
Vollständig unterbrochene Vernetzungssachse		
g)	Vernetzungssachse BS07 St. Alban-Teich	Festsetzung

MASSNAHMEN/DETAILS
 ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Wildtierkorridor BS01 Weisser Rank

Der Korridor ist intakt und mit Ausnahme der Strasse Chrischonarain für die Zielarten gut passierbar. Er wird rege genutzt und führt deswegen auch zu vielen Wildunfällen. Die Funktionalität ist zu erhalten und durch Massnahmen zu verbessern.

b) Wildtierkorridor BS02 Wenkenköpfl

Der Korridor ist intakt und verbindet die Waldlebensräume «Zwischen Bergen», «Wenkenköpfl» und «Auf dem Wenkenbuck» im Süden. Ein Hindernis ist der Übergang der Bet-

tingerstrasse mit deren Beleuchtung. Die Freizeitgärten werden in den Dämmerungs- und Nachtstunden wenig benutzt und stellen deswegen eine geringere Störung dar.

c) Wildtierkorridor BS03 Zoll Riehen / Inzlingen

Der Korridor ist aktuell intakt, auch wenn er durch den Bau einer neuen Häuserreihe empfindlich beeinträchtigt wird. Der Korridor hat eine grosse Bedeutung, da er grössere zusammenhängende Waldgebiete in und ausserhalb des Kantonsgebiets erschliesst und sollte deswegen unbedingt funktional erhalten werden.

d) Wildtierkorridor BS04 Wiese Ost / Schlipf

Der intakte Korridor führt über die Wiese durch die Wiesenmatten und verbindet den Lebensraum der Langen Erlen (CH) mit den Waldgebieten hinter dem Schlipf (D).

e) Vernetzungssachse entlang Fließsgewässer BS05 Wiese West

Der Korridor verbindet den Lebensraum um die Lange Erlen und weiter flussabwärts mit dem Rhein. Er führt durch dicht besiedeltes Wohn- und Industriegebiet im Bereich Klybeck, Kleinhüningen. Der Korridor ist für den Biber intakt und auch für den Fischotter durchwanderbar.

f) Vernetzungssachse entlang Fließsgewässer BS05 BS06 Birs

Der Korridor bildet die Kantonsgrenze zu Basel-Landschaft (Gemeinden Birsfelden, Münchenstein, Muttenz), befindet sich im Südosten des Kantons und führt durch das St. Alban Quartier. Das Gewässer ist stark begradigt, dient aber dem Biber als Durchgang.

g) Vernetzungssachse entlang Fließsgewässer BS05 BS07 St. Alban-Teich

Schmales, stark verbautes Gewässer, welches durch das St. Alban Quartier führt. Dieser Korridor ist aufgrund grosser Schwellen im Gewässer für den Biber nicht passierbar. Im oberen Abschnitt sind aber Biber Spuren vorhanden.

NL3 Kulturland

NL3.1 Landwirtschaftsflächen

Ausgangslage

Die Landwirtschaft dient der Erzeugung von Nahrungsmitteln, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Pflege der Kulturlandschaft, der ökologischen Vernetzung und – unter Gewährleistung der Produktionsfunktion – der Erholung in der offenen Landschaft (Naturerfahrungen, Bewegungsaktivität) (vgl. Art. 16 RPG).

Die Kantone stellen fest, welche Gebiete sich für die Landwirtschaft eignen (s. Art. 6 Abs. 2 lit. a RPG) (Festlegung von Fruchtfolgeflächen siehe NL3.2 Fruchtfolgeflächen). Landwirtschaftszonen sollen entsprechend ihren verschiedenen Funktionen von Überbauungen weitgehend freigehalten werden. Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird im Bauwilligungsverfahren nach den bundesrechtlichen Vorgaben – und ergänzend nach der kantonalen Gesetzgebung (insbesondere in Verbindung mit dem Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 25. Januar 1995) – geregelt. In Gebieten, welche im Zonenplan durch die Landschaftsschutzzone gemäss § 42 des kantonalen Bau- und Planungsgesetzes überlagert werden, sind landwirtschaftliche Bauten und Anlagen nicht zulässig.

Gemäss Art. 18b des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes sorgen die Kantone in intensiv genutzten Gebieten auch ausserhalb der Siedlungen für ökologischen Ausgleich, u.a. mit Hecken und anderen naturnahen Elementen standortgemässer Vegetation. Dabei sind die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung zu berücksichtigen. Das Vernetzungskonzept gemäss Direktzahlungsvereinbarung (DZV) des Kantons Basel-Stadt, welches 2014 erstellt wurde, ist Voraussetzung zur Erlangung der Beiträge für die Vernetzung von Biodiversitätsförderflächen im Sinne der DZV Art. 61 und Art. 62.

Im Kanton Basel-Stadt wurden die Landwirtschaftsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebietes zonenrechtlich festgesetzt¹ und gelten als gesichert. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche (inkl. Rebbau) umfasst 345 ha (rund 9% des Kantonsgebiets).

Die Landwirtschaftsgebiete als mehrheitlich wertvolle Kulturlandschaften grenzen vor allem an das Siedlungsgebiet und an den Wald und werden teilweise von weiteren Nutzungen überlagert (z.B. Wassergewinnung im Bereich der Langen Erlen). Im Bereich Landschaftspark Wiese werden die Nutzungskonflikte mit einem Landschaftsrichtplan² geregelt.

Das Landwirtschaftsgebiet als Kulturlandschaft ist auch ein wichtiger Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Aufgrund der mehrheitlich intensiv betriebenen Landwirtschaft in den tieferen Lagen der Schweiz gelten viele «Kulturfolger» als bedroht. Die Fragmentierung und Eintönigkeit des Lebensraums, intensive Erholungsnutzung sowie

Schadstoff- und Nährstoffbelastung in den Böden setzen der Artenvielfalt im Kulturland stark zu. Die Folgen der globalen Klimaveränderung wie abnehmende Sommerniederschläge und längere Trockenperioden erfordern eine Anpassung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung.

Zielsetzungen

Die Landwirtschaftsfläche soll in ihrem Umfang erhalten bleiben und unter Sicherung und Weiterentwicklung der Landschaftsqualitäten eine zukunftsfähige, klimaangepasste und nachhaltige Landwirtschaft gewährleisten. Die Bodenfruchtbarkeit soll erhalten und verbessert werden.

Die strukturreiche Kulturlandschaft als Lebensraum für Flora und Fauna soll erhalten und unter Berücksichtigung weiterer Nutzungen und Funktionen aufgewertet werden. Dies erfolgt z.B. durch Aufwertung und Neuanlage von Biodiversitätsförderflächen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Vernetzung der verschiedenen Lebensräume soll gesichert werden (siehe auch NL2.2 Biotopverbund und NL2.3 Wildtierkorridore).

Unter Berücksichtigung weiterer Funktionen und um die landwirtschaftliche Nahrungsmittelproduktion erlebbar zu machen, sollen Freiräume im Landwirtschaftsgebiet für die verträgliche Extensiverholung massvoll weiterentwickelt werden.

Strategie/ST

12

Leitsätze

nl1, nl6-7

1 Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend die Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone).

Beschluss Einwohnerrat Riehen vom 27. November 2014 sowie vom 24. September 2015 betreffend Zonenplanrevision Riehen.

2 Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», RRB vom 16. Januar 2001.

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Das Landwirtschaftsgebiet dient primär der Erzeugung von Nahrungsmitteln sowie der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Pflege der strukturreichen Kulturlandschaft, als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten, der ökologischen Vernetzung und – unter Gewährleistung der Produktionsfunktion – der extensiven Erholung in der offenen Landschaft.
- B. Das Landwirtschaftsgebiet ist zonenrechtlich zu sichern.
- C. Der Flächenbestand zum Zeitpunkt dieses Beschlusses ist grundsätzlich zu sichern. Für aus gesamtplanerischer Sicht zweckmässige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche landwirtschaftlich genutztes Landwirtschaftsgebiet beansprucht wird, sind soweit möglich Ersatzangebote zu schaffen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das WSU aktualisiert bis 2027 in Zusammenarbeit mit dem BVD und den Gemeinden sowie in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft das Vernetzungskonzept DZV des Kantons Basel-Stadt für den flächendeckenden Erhalt von Vernetzungsbeiträgen des Bundes.

NL3.2 Fruchtfolgeflächen

Ausgangslage

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind bezüglich Produktion von Nahrungsmitteln der wertvollste Bestandteil der Landwirtschaftsfläche. Sie umfassen gemäss Art. 26 Abs. 1 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) vorab das Ackerland und die Kunstwiesen in Rotation sowie die ackerfähigen Naturwiesen. Ein Mindestumfang an FFF wird benötigt, damit in Zeiten gestörter Zufuhr die ausreichende Versorgungsbasis des Landes im Sinne der Ernährungsplanung gewährt werden kann (Art. 26 Abs. 3 RPV). Gemäss Art. 30 RPV sorgen die Kantone dafür, dass die FFF den Landwirtschaftszonen zugeteilt werden, zeigen in ihren Richtplänen die dazu erforderlichen Massnahmen auf und stellen sicher, dass ihr Anteil am Mindestumfang der FFF gemäss Sachplan des Bundes (Sachplan FFF) dauernd erhalten bleibt. Gemäss Art. 15 Abs. 3 RPG sind bei der Festlegung von Bauzonen die FFF zu erhalten sowie Natur und Landschaft zu schonen.

Der Mindestumfang der FFF und deren Aufteilung auf die Kantone sind im Sachplan FFF verbindlich festgelegt. Der Sachplan hat zum Ziel, die besten Landwirtschaftsböden der Schweiz langfristig in ihrer Qualität und Quantität zu sichern.

Der Kanton Basel-Stadt muss gemäss Sachplan mindestens 240 ha FFF sichern. Die FFF wurden am 8. Juni 1994 erstmals ausgeschieden. Anlässlich des neu überarbeiteten Sachplans wurden die FFF im Kanton 2023 aktualisiert und auf verlässliche Bodenkarten abgestützt (FFF-Inventar). Der Kanton Basel-Stadt verfügt heute über insgesamt 270.4 ha anrechenbare FFF. Hiervon liegen 5.8 ha innerhalb des Gewässerraums. In Bezug auf das festgesetzte Mindestkontingent von 240 ha beträgt der Saldo dementsprechend +30.4 ha. Die FFF im Kanton sind grundsätzlich der Landwirtschaftszone zugewiesen (siehe § 41 BPG).

Gemäss Grundsatz 7 des Sachplans FFF bezeichnen die Kantone Böden, welche für eine Aufwertung oder Rekultivierung in Frage kommen. Aufgenommen wurden anthropogen veränderte Bodenpolygone, welche aktuell die FFF-Qualitätsbedingungen, insbesondere aufgrund der pflanzennutzbaren Gründigkeit, nicht erfüllen, jedoch von der Lage (Hangneigung, Zone) her für eine FFF-Aufwertung in Frage kommen. Dies betrifft aktuell sechs Polygone mit einer Gesamtfläche von ca. 2.3 ha. Diese Flächen grenzen an bereits inventarisierte FFF.

Zielsetzungen

Die landwirtschaftlich besten Böden im Sinne des Sachplans FFF sind gestützt auf verlässliche Bodenkarten (FFF-Inventar) raumplanerisch langfristig zu sichern.

Das Mindestkontingent von 240 ha FFF darf nicht unterschritten werden. Der Verbrauch von FFF ist möglichst zu minimieren.

Strategie/ST

12

Leitsätze

nl6-7

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Fruchtfolgeflächen (FFF) sind vollumfänglich zu schonen. Der Verbrauch von FFF, beispielsweise durch Versiegelung, Bodenabtrag oder andere Eingriffe, ist zu minimieren.
- B. Einem allfälligen Verbrauch geht eine Interessensabwägung inkl. einer Prüfung von Standortalternativen voraus.
- C. Das kantonale Kontingent von 240 ha ist vollumfänglich zu sichern.
- D. Grundsätzlich ist der Verbrauch von FFF ab einer Grösse von 0.25 ha durch gleichwertige Böden im gleichen Umfang zu kompensieren. Davon ausgenommen sind durch Planungen beanspruchte FFF, wenn die Planung kantonal wichtige Ziele verfolgt, welche ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden können – dies unter der Prämisse des Erhalts des kantonalen Kontingents (Planungsgrundsatz C). Wichtige Ziele können je nach Einzelfall insbesondere sein:
 - Planungen und Vorhaben, die im kantonalen Richtplan festgesetzt sind;
 - Verwirklichung von übergeordneten öffentlicher Infrastrukturvorhaben;
 - Verwirklichung von Vorhaben für die Erfüllung von öffentlichen Aufgaben, wie die Trinkwassergewinnung, Trinkwasserversorgung, Energiegewinnung, Schutz vor Naturgefahren, Aufwertung von Gewässern.
- E. Mit der Ausweisung der potenziellen Aufwertungsflächen lässt sich kein Anspruch auf Kompensation verbrauchter FFF ableiten. Die Eignung für eine FFF-Kompensation respektive die Bewilligungsfähigkeit eines entsprechenden Projekts muss im Rahmen eines Planungs- und Baubewilligungsverfahrens abschliessend geprüft werden.
- F. Gesuchstellende von Vorhaben, welche FFF beanspruchen, melden sich frühzeitig bei der zuständigen Dienststelle des BVD.
- G. Die FFF sind in der Nutzungsplanung der Landwirtschaftszone, ggf. einer anderen Zone mit entsprechendem Schutz (z.B. Grünzone) zuzuweisen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das BVD erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem WSU bis 2026 ein Merkblatt zum Umgang mit FFF und klärt darin das Vorgehen und die Zuständigkeiten bei Kompensationsmassnahmen.
2. Das BVD aktualisiert mit Unterstützung der Gemeinden die Geodaten zu den FFF-Inventaren im Sinne einer Fortschreibung und publiziert diese öffentlich auf dem nationalen Geoportal.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Fruchtfolgeflächen (FFF)	Festsetzung

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Fruchtfolgeflächen (FFF)

Die FFF im Kanton sind grundsätzlich der Landwirtschaftszone zugewiesen. Teilweise sind sie auch als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone ausgewiesen. Damit werden Gebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets bezeichnet, in denen neben der landwirtschaftlichen Produktion auch die Funktionen der naturbezogenen Naherholung und der naturräumlichen Aufwertung eine hohe Gewichtung erfahren sollen. Infolge der strengen Beschränkungen für bauliche Massnahmen in der Grünzone unterliegt in diesen Gebieten die Ressource Boden auch künftig einem besonderen Schutz, womit das landwirtschaftliche Produktionspotenzial deshalb dauerhaft erhalten bleibt.

In Gebieten mit Kleingärten, die den Grünzonen mit überlagerten speziellen Nutzungsvorschriften zugewiesen sind, ist die Erhaltung nicht sichergestellt. Deshalb werden diese analog den Flächen mit Freizeitgärten nicht dem FFF-Kontingent angerechnet.

NL3.3 Boden

Ausgangslage

Der Boden stellt eine ökologisch und ökonomisch höchst wertvolle, in menschlichen Zeiträumen nicht erneuerbare Ressource dar und ist zusammen mit Wasser und Luft eine zentrale Grundlage für das Leben. Die Bodenstrategie Schweiz¹ zeigt Wege zum nachhaltigen Umgang mit dem Boden auf.

Der Boden erfüllt vielfältige Funktionen: er ist Lebensraum für viele Arten (Lebensraumfunktion), er hat die Fähigkeit Wasser-, Stoff- und Energiekreisläufe zu regulieren (Regulierungsfunktion), mit ihm ist es uns möglich Nahrungs- und Futtermittel zu produzieren (Produktionsfunktion), er dient als Baugrund (Trägerfunktion), in ihm stecken Rohstoffe (Rohstofffunktion) und die Informationen zur geschichtlichen Vergangenheit (Archivfunktion). Aufgrund dieser vielfältigen Funktionen ist der Boden ein Querschnittsthema und betrifft alle Sachbereiche.

Der Boden nimmt auch für das Klima eine wichtige Rolle ein. Er ist nach den Ozeanen der zweitgrösste Kohlenstoffspeicher. In Zukunft kann voraussichtlich zusätzlicher Kohlenstoff in ihm gespeichert werden.

Sämtliche Bodennutzungen haben Auswirkungen auf die Bodeneigenschaften und beeinflussen damit die Funktionen, die der Boden erfüllen kann. Negative Auswirkungen auf den Boden haben die Bodenversiegelung für Siedlung und Infrastruktur, die Bodenerosion, die Bodenverdichtung sowie der Eintrag von Schadstoffen.

Zielsetzungen

Der Boden soll geschont und vor dauerhaften Verdichtungen, Erosion und schädlichen Belastungen zur Gewährleistung der Bodenfunktionen geschützt werden. Deshalb erfolgt die landwirtschaftliche Nutzung bodenschonend.

Im Siedlungsgebiet sollen die Böden die für den jeweiligen Standort bedeutsamen Bodenfunktionen möglichst gut erfüllen können und einen Beitrag für die Lebensqualität, die Klimaanpassung und die Biodiversität leisten.

Strategie/ST

12

Leitsätze

nl7

1 Bodenstrategie Schweiz, BAFU 2020

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Zur Gewährleistung der Bodenfunktionen ist der Boden als nicht erneuerbare Ressource zu schonen und vor negativen Einflüssen und Belastungen zu schützen.
- B. Bei Planungen im Siedlungsgebiet werden Grundlagen und Daten zur Bodenqualität berücksichtigt, mit dem Ziel, möglichst viele Bodenfunktionen langfristig zu erhalten.
- C. Der Versiegelungsgrad ist zu minimieren. Unterbautungen von unversiegelten Freiräumen sind möglichst zu vermeiden.

Objektblätter

AGGLOMERATION

A	Agglomeration	141
A1	Agglomerationsprogramm	141
A2	3Land	147





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 die 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, was 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, 5, 7, 10, 13

Leitsätze

s1, m1, m3, m4, m6, m9

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

Agglo.-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 (Zollbrücke) (LV2)	M3.2 g)

Richtplanrelevante Massnahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms

Agglo.-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 Dreispitz: 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

Agglo.-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

Agglo.-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. Bf. – 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

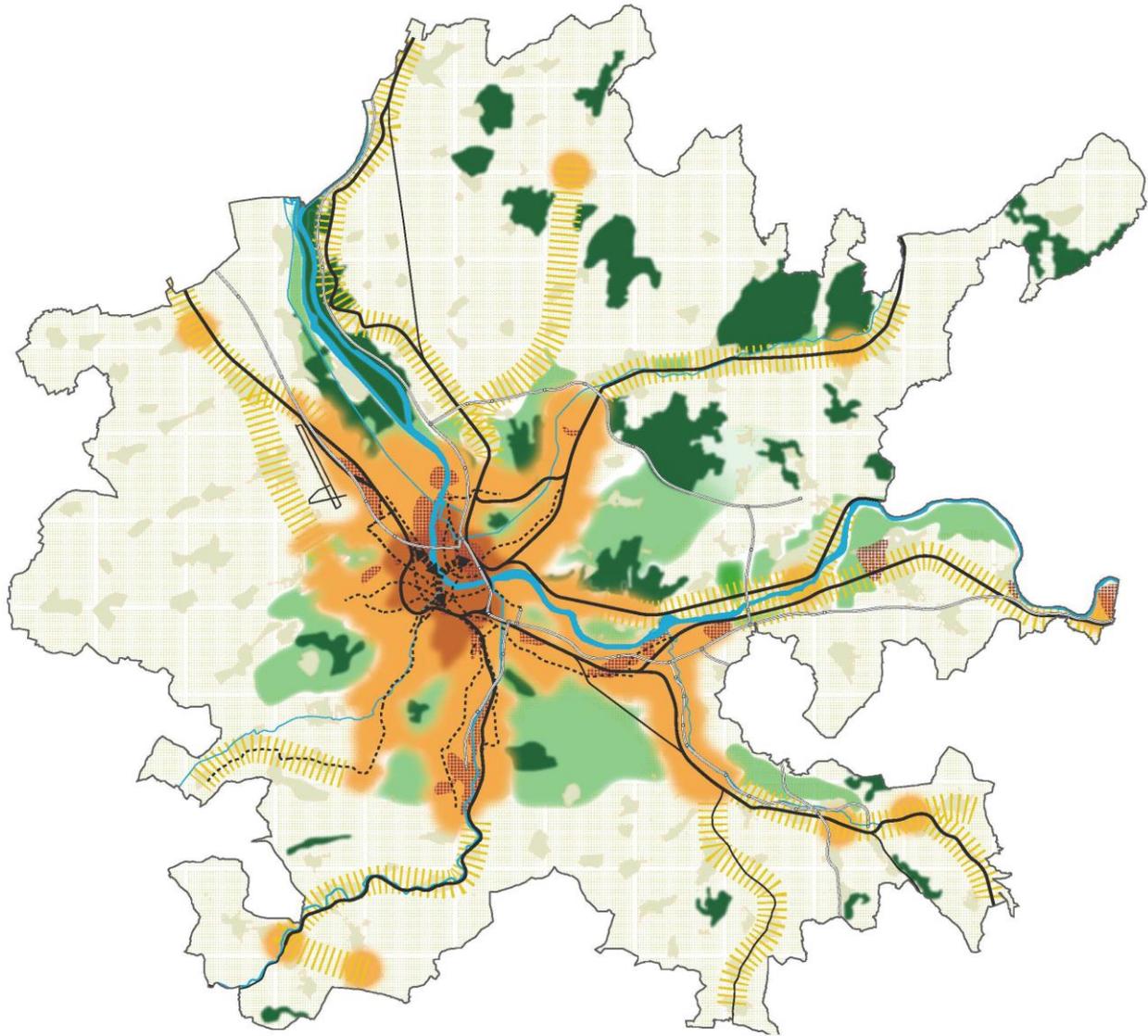
Durch Eigenmittel finanzierte Projekte

Agglo.-Nr. 3. Gen.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.	Agglo.-Nr. in 2. Gen.
Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	M1.2 d)	Ö24

Massnahmen Landschaft und Siedlung

Agglo.-Nr. 3. Gen.	Massnahme	Objektblatt/ Massnahme-Nr.
L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung Wiese	NL1.1 a)
L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt	NL1.2
S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	S2.2 c)
S2.2	Industrie Klybeck	S2.2 b)
S2.6	Campus Novartis	S2.1 a)
S3.1	Felix-Platter-Spital	(umgesetzt)
S3.2	VoltaNord	S2.1 d)
S3.3	Stadtabschluss Nordwest	(umgesetzt)
S3.4	Unicampus Schällemätteli	S4.1 a)
S3.5	Universitätsspital Basel	S4.3 a)
S4.1	Dreispitz	S2.2 a)
S4.2	Bernoulli/Walkeweg	(umgesetzt)
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
-  Bahnlinien
-  Tramlinie
-  Autobahn

A2 3Land

Ausgangslage

Die Städte Basel, Weil am Rhein (D), Huningue und Saint-Louis (F) sowie die überkommunalen Gebietskörperschaften, der TEB und die IBA vereinbarten im Juli 2016, den Stadtraum entlang des Rheins rund um das Dreiländereck – zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke – zu einem neuen urbanen Pol der trinationalen Agglomeration Basel zu entwickeln. Damit wollen die Städte die Chance des wirtschaftlichen Strukturwandels nutzen, um die heutige Situation, in der sich grosse Industrie- und Infrastrukturanlagen «gegenseitig den Rücken zeigen», umzukehren und sich einander zuzuwenden. Dies stellt ein einmaliges Projekt in Europa und ein Paradebeispiel für das Wirken der IBA Basel dar.

Zielsetzungen

Der Kanton Basel-Stadt will zusammen mit den französischen und deutschen Partnern den Stadtraum entlang des Rheins rund um das Dreiländereck – zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke – entwickeln.

Das Projekt der Hafen- und Stadtentwicklung ist ein wesentliches Element der trinationalen sowie baselstädtischen Innenverdichtung, indem im 3Land Raum für insgesamt 20'000 Personen geschaffen werden kann (Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze), davon ca. 7'000 innerhalb des bisherigen Basler Hafenperimeters.

Mit dieser Innenentwicklung wird ein grosses wirtschaftliches Investitionspotenzial eröffnet.

Grundvoraussetzung der Entwicklung 3Land sind infrastrukturelle Anpassungen, insbesondere die Weiterentwicklung der Hafenanlagen und Logistikeinrichtungen und die damit mögliche Optimierung des Hafenperimeters (s. M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen). Zu einer angemessenen Erschliessung und zur optimalen Integration und Inwertsetzung der frei werdenden Areale ist eine vollständige Verlagerung des Hafenbahnhofs unter Gewährleistung einer bahnbetrieblich effizienten Erschliessung der Hafenkerngebiete an den Hafenbecken 1 und 2 das Ziel. Bei fehlender Zielerreichung wären die grenzüberschreitende Einbindung in einen neuen trinationalen Pol, die Erschliessung, die Nutzungen und eine Verdichtung grundsätzlich zu überprüfen.

Der baselstädtische Teil der 3Land-Entwicklung wird im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung umgesetzt (Stadtteilrichtplan s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebietes und S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen – Gebiet Klybeckquai - Westquai).

Strategie/ST

1, 4, 5, 6, 8, 9, 13

Leitsätze

s1-2, s4, s7-8, m1, m10-11

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen von Vereinbarungen, die er mit Weil am Rhein (D), Huningue und Saint-Louis (F) sowie den überkommunalen Gebietskörperschaften, dem TEB und der IBA trifft, und im Hinblick auf das Erfordernis, Raum für Einwohnende und Arbeitsplätze zu schaffen, darauf hin, dass das grenzüberschreitende Vorhaben «Schwerpunktgebiet 3Land» in Form eines zukunftsorientierten urbanen Pols der trinationalen Agglomeration Basel konkretisiert wird.
- B. Die gemeinsamen Zielsetzungen für das Projekt «3Land» werden im Rahmen dieser Vereinbarungen festgehalten.
- C. Alle Entwicklungsschritte mit trinationalen Auswirkungen erfolgen in trinationaler Abstimmung.
- D. Als konzeptionelle Grundlagen dienen das grenzüberschreitend abgestimmte «Raumkonzept 3Land (2015)» sowie das «Verkehrskonzept 3Land (2018)», deren Inhalte in den baselstädtischen Teilrichtplan für die Quartiere Kleinhüningen Klybeck einfließen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Im Rahmen eines trinationalen Verkehrskonzepts stimmt das Amt für Mobilität die Verkehrsplanungen bis Ende 2018 trinational ab.
2. Für die geplante Tramverbindung Kleinhüningen – Huningue und die neue Rheinbrücke bestimmt das Planungsamt in Abstimmung mit der französischen Seite bis Ende 2019 das massgebliche Verfahren und bereitet den Projektwettbewerb für eine Rheinbrücke inkl. der dazu notwendigen Budgetanträge vor.
3. Die Ergebnisse des Stadtteilrichtplans und der Planungen zur Hafenbahn sind durch das Planungsamt mit den trinationalen Partnern abzustimmen.

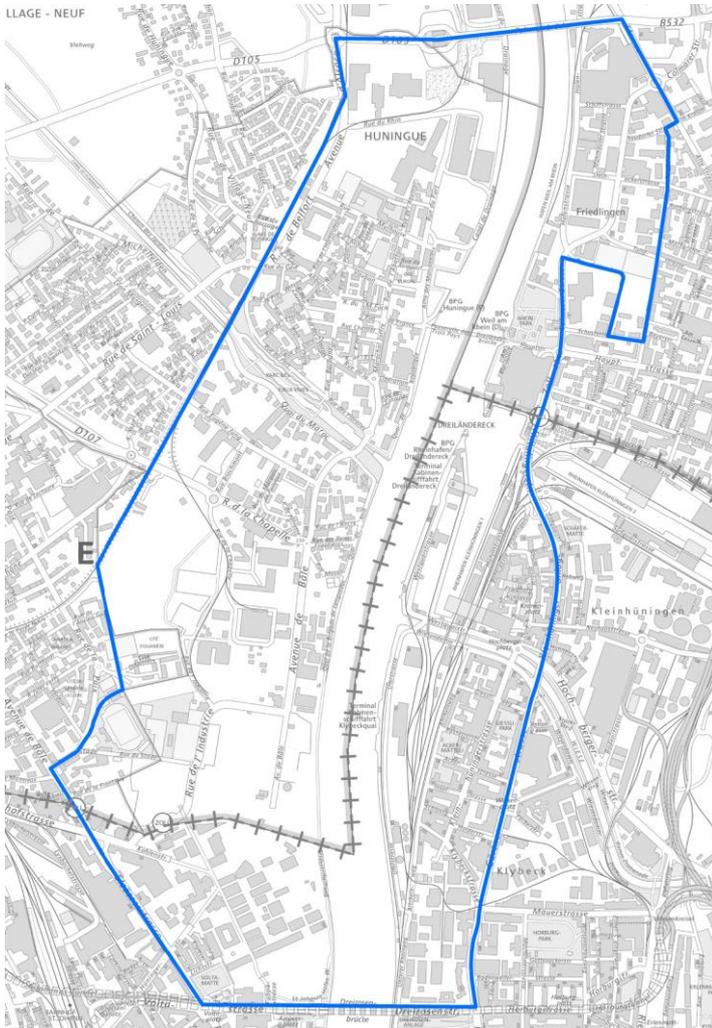
MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Das Raumkonzept 3Land bezeichnet als wesentliche Elemente:

- Den Lebensraum Rhein mit seinen Uferbereichen und neuen Freizeitnutzungen. Er verbindet als vernetzendes Element von Grünräumen das 3Land und stellt dessen Zentrum dar.
- Umliegende Landschaftsräume werden im 3Land integriert und vernetzt, welches mit neuen Grünräumen geöffnet und durchlässiger gestaltet wird.
- Drei neue Brücken über den Rhein und die Hafeneinfahrt verbinden die drei Länder und schaffen neue Knotenpunkte an beiden Ufern. Die neue Verkehrerschliessung wird prioritär über umweltschonende Verkehrsmittel abgewickelt.
- Die Nutzungen werden grenzüberschreitend abgestimmt und neue Bezüge über den Rhein hergestellt (urbanes Vis-à-vis). Damit werden neue und alte Quartiere miteinander vernetzt.

Voraussetzung für das Erreichen der Ziele ist die Berücksichtigung und Integration

- der Ansprüche und Bedürfnisse der Gebietskörperschaften (Einhalten der Vereinbarungen),
- der Umsetzung der Verlagerung von Güter-/Hafenlogistik (optimale Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser, Schiene, Strasse, Luft),
- der städtebaulichen, wirtschaftlichen, insbesondere der hafenwirtschaftlichen und ökologischen Erfordernisse und Entwicklungsabsichten,
- der Anliegen der betroffenen Bevölkerung, Unternehmungen und Grundeigentümer/-innen (Sicherung der Mitwirkung),
- der sozialen Anliegen (insbesondere auch aus den umliegenden Stadträumen),
- der Mobilitätsansprüche (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, MIV),
- der Naturschutzanliegen (u.a. ökologische Vernetzung, Trockenstandorte, Ersatz und Ausgleichsfragen),
- der Anliegen des Umweltschutzes (u.a. Lärmschutz, Lufthygiene, Naturgefahren).



Perimeter 3Land

Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt,
Städtebau & Architektur. Karte: Stadtplan.

Objektblätter

MOBILITÄT

	Leitsätze Mobilität	153
M1	Öffentlicher Verkehr	155
M1.1	Eisenbahn	155
M1.2	Tram	162
M1.3	Car-Terminal	169
M2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	171
M2.1	Nationalstrassen	171
M2.2	Kantonsstrassen	174
M3	Fuss- und Veloverkehr	179
M3.1	Fussverkehr	179
M3.2	Veloverkehr	184
M4	Luftverkehr	190
M4.1	Landesflughafen Basel Mulhouse (EuroAirport)	190
M5	Schifffahrt	192
M5.1	Hafenanlagen	192
M6	Güterverkehr	194
M6.1	Umschlagsanlagen	194





40–51 Leitsätze Mobilität



Viaduktstrasse (Elsässertor)



S-Bahn-Haltstelle Dreispitz

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

m1 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**

m2 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**

- m3 Die Region Basel ist für den Personenfernverkehr besser in das schweizerische und europäische Städtennetz einzubinden. Angesichts knapper Kapazitäten des Schienennetzes gewinnt eine intelligente Abstimmung zwischen dem Personen- und dem stark wachsenden Güterverkehr (NEAT-Effekt) an Bedeutung.
- m4 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.
- m5 Die Achsen des öffentlichen Verkehrs sind so auszugestalten, dass dieser behinderungsfrei verkehren kann, gleichzeitig sind Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖV-Betriebs sicherzustellen.

Motorisierter Individualverkehr**Kapazitäten sicherstellen und negative Auswirkungen reduzieren**

- m6 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.
- m7 In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist vom untergeordneten Strassennetz 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.
- m8 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, sodass sich die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum reduziert.

Luftverkehr**EuroAirport unter Berücksichtigung der Umweltaspekte bedarfsgerecht weiterentwickeln**

- m9 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**

- m10 Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basellandschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern.

Güterverkehr**Güterverkehr nachhaltig steuern**

- m11 Beim überregionalen Güterumschlag und beim landseitigen Transport sind prioritär günstige Bedingungen für die Transportkette Schiff-Bahn zu schaffen.
- m12 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. 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 Viertelstundentakt 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

7, 9, 13

Leitsätze

s1, s19, s20, m1, m3-m5, m9, m11

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 Personenfernverkehr 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 etc.) sind frühzeitig aufeinander abzustimmen. Ebenso ist die Koordination mit oberirdischen Nutzungen und Planungen sicherzustellen.
- E. Das Angebot im trinationalen S-Bahn-Netz 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 aufwendige 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 Hafenbahnhofs.
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 Hafenbahnhofs 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 ist die Passerelle, speziell die Auf- und Abgänge, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. 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 nehmen die Anzahl Züge und die 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 südlicher Bahnanbindung des bestehenden Umschlagbahnhofs Basel – Weil am Rhein sowie der optional vorgesehenen Verlagerung des Hafenbahnhofs geboten (vgl. Objektblätter M5.1 und M6.1). Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

e) Verlegung DB-Güterstrecke Badischer Rangier- bahnhof (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 An-

bindung von Norden auf deutschem Boden und die Terminalgleise sind südlich an die DB-Güterstrecke in Richtung Bad. Bf. 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 Hafengebäude 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 (Muttenz) 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 Bahnhof Basel SBB – St. Johann inkl.

Westkopf Bahnhof Basel SBB: Ausbau auf 4 Gleise 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, TER200, 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 Ausbauschnitt 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 l), 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 EuroAirport 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 EuroAirport 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-Minuten-Takt verdichtet und Direktverbindungen über den Bahnhof Basel SBB hinaus nach Aesch und Liestal geplant sind. Neben der Bedienung des EuroAirport 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 EuroAirport (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 sie 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 Viertelstundentakt, 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 Y-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 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 Bahnhofsgeliebts müssen neben der bautechnischen auch die fahrplantechnische Machbarkeit sowie die Kapazitäten noch geprüft werden (s. auch Massnahme l). 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 mit nur 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 zugunsten 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 Millionen 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 Ausbauetappen 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 Perronerschliessung 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

7, 9, 13

Leitsätze

s1, m1, m4, m5

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Das Tramstreckennetz wird ausgebaut. Die Planung der neuen Tramstrecken ist gemäss dem vom Grosse Rat beschlossenen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes voranzutreiben. Bei allen Planungsarbeiten sollte die Trasseesicherung frühzeitig erfolgen.
- B. Mit der Erweiterung der Traminfrastruktur soll die Netz-
wirkung verbessert, wichtige Siedlungs- und
Arbeitsplatzgebiete ans Tramnetz angeschlossen und
zusätzliche Flexibilitäten und Redundanzen im Netz
geschaffen werden. Speziell zu berücksichtigen
sind dabei die Entwicklungsgebiete. Der Ausbau von
grenzüberschreitenden Tramlinien ist zu fördern.
- C. Für neue Tramstrecken und verbesserte Linienführungen sind sowohl Potenzialstudien durchzuführen als auch die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen.
- 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 verbessern.

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	Agglo-Nr. 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

* nicht in Richtplankarte

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-Bahn-Infrastruktur 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-Bahn-Infrastruktur. 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 (M1.1 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 Clara-graben 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 Rosentalareals 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 Badischen Bahnhof und der Johanniterbrücke auf Trambetrieb umgestellt werden. Mit einer sinnvollen Führung der neuen Tramstrecke kann das Erlenmattquartier 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 etapierte 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 bis zum Rhein 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 Logistiktätigkeiten 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 Maurerstrasse/Klybeckstrasse weiter über die Klybeckstrasse ins Hafengebiet und parallel zum Altrheinweg und zu der Hafenstrasse bis zum Westquai geführt werden. Voraussetzung dazu ist, das derzeit durch Hafen- und Logistiktätigkeiten geprägte Gebiet in einen neuen gemischten Stadtteil umzuwandeln. Diese Traminfrastruktur kann so einen wichtigen Beitrag in Bezug auf die Entwicklungsabsichten für das Hafengebiet leisten. Das Tram auf der Rheininsel stärkt die Bestrebungen, das grenznahe Gebiet rund um das Dreiländereck (3Land) mit einer möglichen Rheinquerung und späteren, länderübergreifenden Tramverbindung zu erschliessen und so optimale Voraussetzungen für die Entwicklung im 3Land zu schaffen. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der 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-Einfallssachsen 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 öffentlichen Verkehr, der Voraussetzung für einen hohen Anteil nicht motorisierten Individualverkehrs ist, soll der Dreispitz ans Tramnetz und zugleich an die Quartiere angebunden werden.

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

l) Tram Allschwil Letten

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

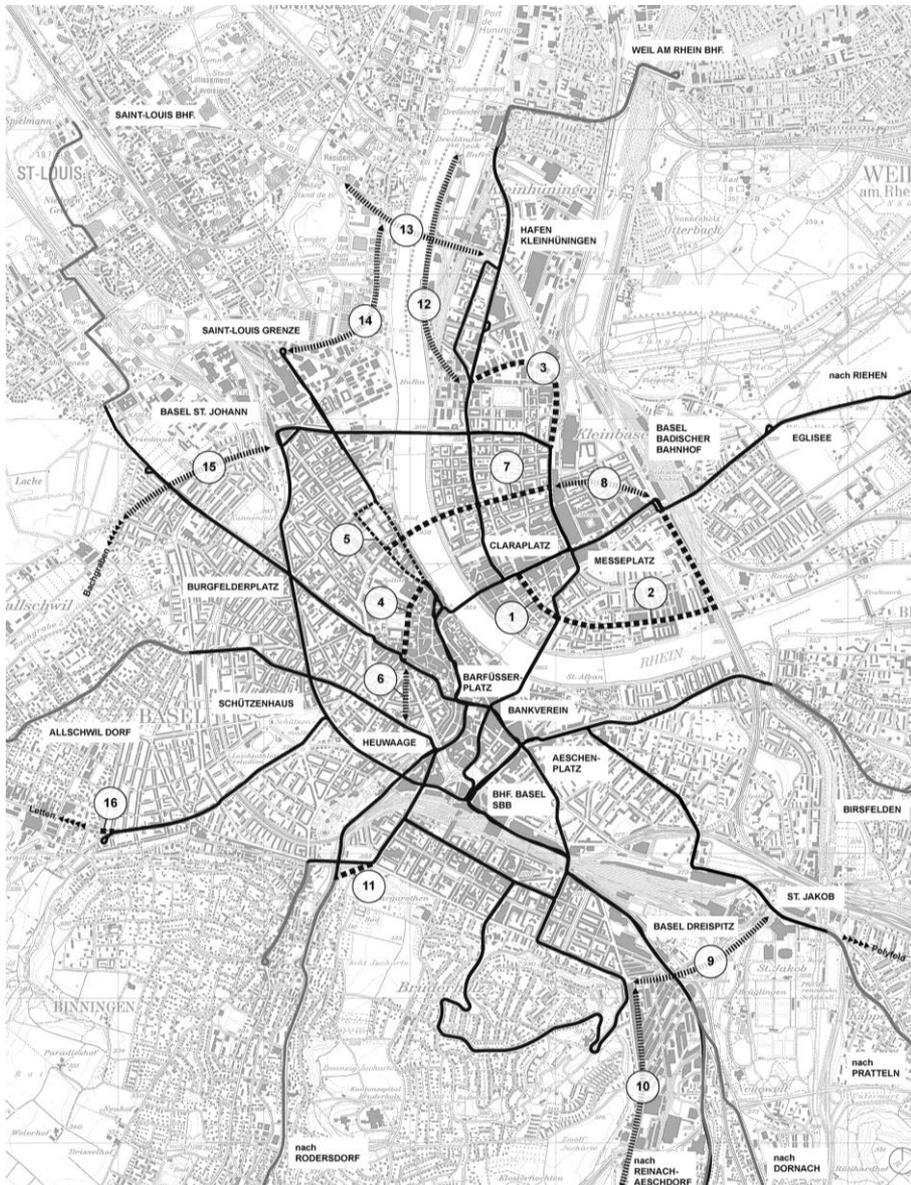
stelle Margarethen geschaffen. Mit der Ablehnung des Realisierungskredits für den Margarethenstich in der basellandschaftlichen Volksabstimmung wird eine für das Leimental attraktive und schnelle Tramverbindung zum Bahnhof Basel SBB vorerst nicht umgesetzt. Für den Kanton Basel-Stadt bleibt eine leistungsfähigere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

n) 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



- | | | | |
|---|--|---|---|
| ① | Tram Claragraben | ⑨ | Korridor Tram Dreispitz – St. Jakob |
| ② | Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse | ⑩ | Korridor Tram Dreispitz |
| ③ | Tram Klybeck | ⑪ | Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West |
| ④ | Tram Petersgraben (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel) | ⑫ | Korridor Tram Klybeck – Westquai |
| ⑤ | Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel) | ⑬ | Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke) |
| ⑥ | Korridor Tram 30* – Grossbasel | ⑭ | Korridor Tram Saint-Louis Grenze – Huningue Süd |
| ⑦ | Tram 30 – Kleinbasel / Johanniterbrücke, Feldbergstrasse | ⑮ | Korridor Tram Bachgraben – St. Johann |
| ⑧ | Korridor Tram 30 – Kleinbasel / Rosental | | |
- * 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, der Schwarzwaldallee und der Gartenstrasse weisen relativ wenige Stellplätze auf, sodass es zeitweise zu Kapazitätsengpässen kommt. Auch erfüllen die drei genannten Standorte die Anforderungen der Kundschaft 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-, das städtische ÖV- und Strassennetz anzubinden.

Interessenkonflikte im dichtbesiedelten städtischen Raum gilt es zu berücksichtigen.

Strategie/ST

13

Leitsätze

m1, m3, m4

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 bereitzustellen.

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 aufrechtzuerhalten 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

9, 13

Leitsätze

s19, m1, m4, m6, m7

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 Erdbenenertüchtigung 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	

* Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen (inkl. Rheintunnel) mit Volksabstimmung vom 24. November 2024 abgelehnt.

** 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 Rheinhausen 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.

* Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen (inkl. Rheintunnel) mit Volksabstimmung vom 24. November 2024 abgelehnt.

b) Sanierung Osttangente

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

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

Dieser Nationalstrassenabschnitt schafft die Verbindung zwischen dem Gellertdreieck und dem Bereich Margarethen und entlastet das Gundeldinger Quartier. 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) 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 Autobahnstammlinie 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 Massnahme c) ABAC, Autobahnanschluss Basel City (Gundeltunnel) 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

6, 9, 13

Leitsätze

s19, m1, m4, m6-m8

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 Dreispitz: 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 Dreispitz: 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 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 (Dreispitz, 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), der Hafententwicklung (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 Fuss- und Veloverkehr

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 Wanderwegenetzes zu erhöhen, die Freizeitrouten verlässlich zu signalisieren und die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen zu erfüllen. Die Wanderweginfrastruktur ausserhalb des Siedlungsgebiets zeichnet sich allgemein durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

Strategie/ST

4, 6, 13

Leitsätze

s6, s8, s9, s10, m1-m2, m7

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Alle Fussverkehrsanlagen sind für zu Fuss Gehende sicher und hindernisfrei und das bestehende Fuss- und Wanderwegenetz ist an die Bedürfnisse der Benutzenden anzupassen.
- B. Das Fusswegenetz 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 «Zollbrücke»	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 Bachletten- und dem Gundeldinger Quartier 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 befindenden 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 Gundeldinger Quartier 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 Gundelinger Quartiers 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 der 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

4, 6, 13

Leitsätze

s6, s8, s9, s10, m1-m2, m7

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 «Zollibrücke»	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/Mühleleich	Festsetzung
u)	Rheinbrücke Hafen – Huningue Süd	Zwischenergebnis
v)	Veloverbindung Bf. 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 Fusswegenetz 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 Hafenterritoriums 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 «Zollibrücke»

Neue Fuss- und Veloverbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Bachletten- und dem Gundeldinger Quartier 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 de Bâle)

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes 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 Fuss- und Veloroutennetz als Verlängerung der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf». Er dient der sicheren Verbindung zwischen Gundeldingen bzw. dem 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 – Grenz-ach-Wyhlen

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindenden 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 der 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/Basel West

Neue Veloverbindung sowie Ergänzung des städtischen Fusswegenetzes zwischen der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof und dem Lacheweg 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 Quersituation 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 (Nauentor 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 Sud

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

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

Neue Verbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Saint-Louis. Direkte Pendlerroute Nord-Süd als Fortsetzung der Pendlerroute Entenweidstrasse über den Bf. 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 St. Jakob.

x1) Velostation Badischer Bahnhof

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

x2) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatzsituation 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 Veloabstellplatzsituation 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 Veloabstellplatzsituation 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 Innensadtzufahrten 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 Millionen Menschen innerhalb eines Einzugsgebiets von 45 Minuten Fahrzeit generiert der Landesflughafen Basel Mulhouse einen Arbeitsmarkteffekt von etwa 15'000 bis 20'000 induzierten Stellen. Es kann von einer entsprechend hohen Wertschöpfung ausgegangen werden. Ohne Flughafen würde Basel-Stadt zweifelsohne bedeutend an Attraktivität einbüßen, sei es als Standort für die ansässigen internationalen Unternehmen, sei es als Standort für Tourismus und Messeaktivitäten.

Zielsetzungen

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

9, 13

Leitsätze

s1, s19, m1, m3, m9

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, der 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 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen sowie A2 3Land). So wird es möglich, Wohnraum, Wirtschaftsflächen sowie zusätzliche Freiräume zu schaffen.

Strategie/ST

4, 8, 9, 13

Leitsätze

s1, s19, m1, m10, m11

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern, zu entwickeln und bei allen Planungen zu berücksichtigen.
- B. Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen.
- C. Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen F und D wird unterstützt.
- D. Die Funktionalitäten des Hafenbahnhofs im Hafen Kleinhüningen sind langfristig sicherzustellen und weiterzuentwickeln, sodass 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) Erweiterung Hafenanlage mit 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 und 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 Eingriffs Voraussetzungen 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 die 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-Terminal 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, der 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 Basler Badischen Rangierbahnhofs ist sicherzustellen.

Strategie/ST

4, 8, 13

Leitsätze

s10, s19, s20, m1, m6, m9-m12

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton schafft in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr die Standortvoraussetzungen für Logistiktutzungen.
- 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 die unter anderem einer provisorisch erweiterten Zollanlage (PEZA) im Sinne einer Zwischennutzung 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 Hafengebäudes 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 Hafengebäude unter Berücksichtigung der Naturschutzanliegen auf die Kompatibilität mit dem Gesamt-

ausbau ab. In einer Absichtserklärung wurden entsprechende Interessenlinien 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, sodass das Quartier zukünftig neben den Logistiknutzungen 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.

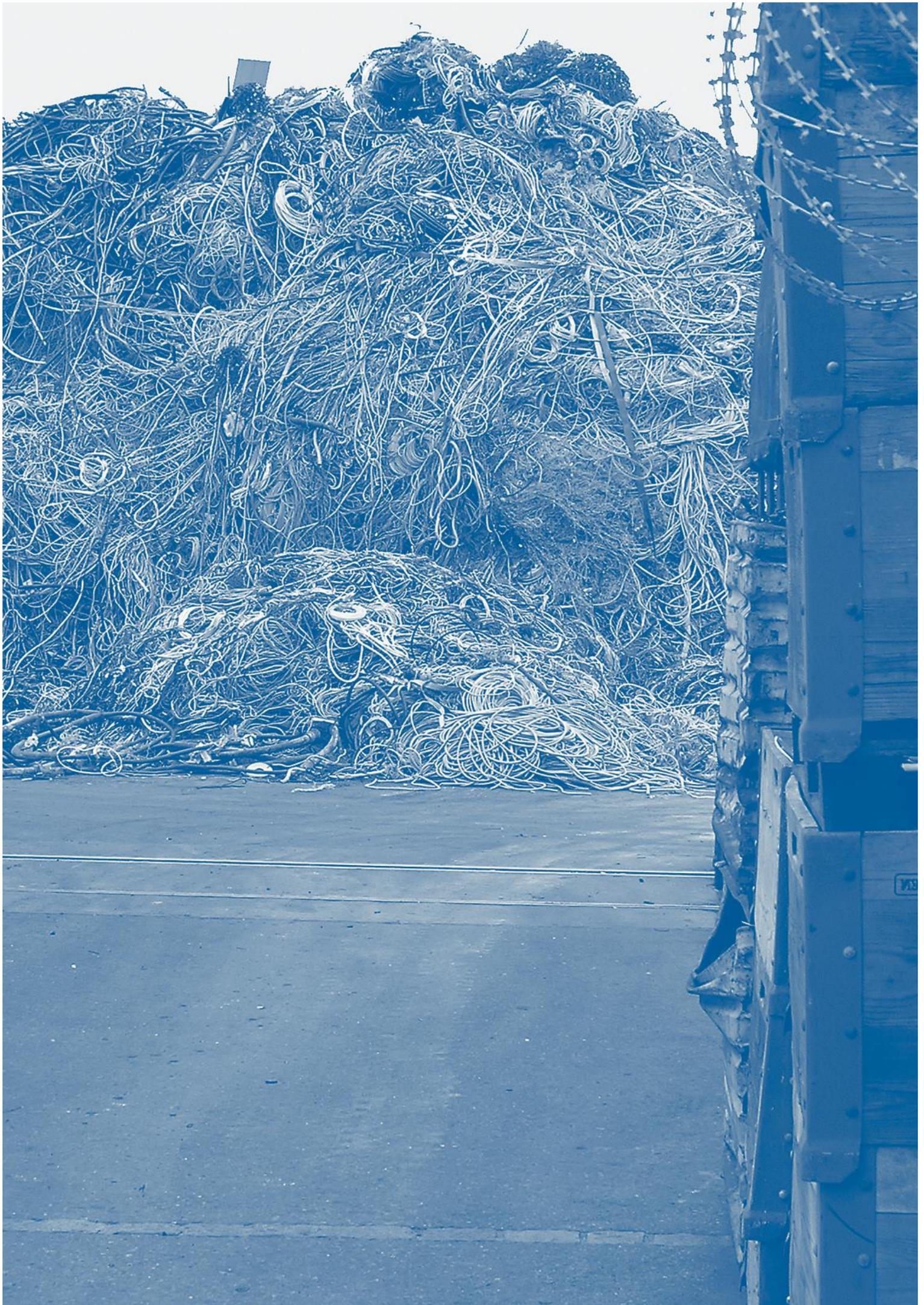
Der Standort Wolf eignet sich aufgrund der Bahnanbindung und der Zentrumsnähe gut für den Umschlag von Waren, von Güterwaggons oder Lastwagen des Fernverkehrs auf stadtgerechte Fahrzeuge zur Weiterverteilung im Stadtgebiet. Eine Verlagerung der Funktionen auf andere Standorte würde mit hoher Wahrscheinlichkeit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

Objektblätter

VER- UND ENTSORGUNG

	Leitsätze Ver- und Entsorgung	199
VE1	Versorgung	201
VE1.1	Trink- und Brauchwasser	201
VE1.2	Energie	204
VE2	Entsorgung	207
VE2.1	Abwasser	207
VE2.2	Abfall und Ressourcen	209
VE2.3	Belastete Standorte	212

VE





Recyclingpark Schlachthofstrasse



Holzkraftwerk

Trink-, Grund und Brauchwasser

- ve1 Gebiete für Grundwassernutzungen, Anreicherungsgebiete sowie wichtige Grundwasserträger und Quellen sind zu schützen.
- ve2 Die Planung der Trinkwasserversorgung erfolgt regional und ist nachhaltig.
- ve3 Trinkwasser steht in ausreichender Menge und hoher Qualität bereit.
- ve4 Trinkwasser kann als Brauchwasser in der Industrie genutzt werden. Die Gewährleistung der Trinkwasserversorgung hat aber Vorrang.
- ve5 Das Grundwasser ist langfristig vor negativen Einflüssen zu schützen.
- ve6 Die Nutzung des Regenwassers erfolgt nachhaltig unter Berücksichtigung der natürlichen Wasserkreisläufe.

Energie

- ve7 Die sichere Energieversorgung ist als Lebensgrundlage für die Menschen und als wichtiger Standortfaktor für Industrie und Gewerbe zu erhalten.
- ve8 Einheimische, erneuerbare und emissionsarme Energien, Massnahmen zum sparsamen Umgang sowie Techniken zur effizienten Nutzung sind zu fördern.

Abwasser

- ve9 Verschmutztes Abwasser ist in die ARA Basel zu leiten und so zu behandeln, dass es ohne negative Auswirkungen auf die Biozönose des Rheins sowie die Trinkwasserversorgungen am Rhein abgeleitet werden kann.
- ve10 Nicht verschmutztes Abwasser ist soweit möglich vor Ort zu speichern, zu verdunsten und zu versickern oder in ein Oberflächengewässer einzuleiten.
- ve11 Die Anlagen der Siedlungsentwässerung sind laufend zu optimieren und dem Stand der Technik anzupassen.
- ve12 Bei Störfällen ist zu verhindern, dass Gefahrgüter ins Kanalnetz gelangen.

Abfall

- ve13 Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden.
- ve14 Die separate Erfassung und Nutzung von Wertstoffen – die in Abfällen (auch Bauabfällen) enthalten sind – ist zu fördern. Die hierfür notwendige Infrastruktur ist im Kanton Basel-Stadt sowie mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen in den benachbarten Gebietskörperschaften bereitzustellen.

- ve15 Zum Schutz von nicht erneuerbaren Rohstoffen wie Kies, Sand oder Steine ist primär Recyclingmaterial zu verwenden.
- ve16 Für Abfälle, die nicht vermieden oder verwertet werden können, ist die Entsorgung im Rahmen der kantonalen Abfallplanung sowie mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften sicherzustellen.
- ve17 Der Transport von Abfällen (inkl. Wertstoffen) und der damit verbundene Ausstoss von Luftschadstoffen sind auf ein Minimum zu reduzieren. Dabei gilt es, das Prinzip der Entsorgungsnähe auch mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften konsequent zu verfolgen.

Belastete Standorte

- ve18 Sanierungsbedürftige Standorte (Altlasten) sind dauerhaft und nach Prioritäten geordnet zu sanieren.

VE1 Versorgung

VE1.1 Trink- und Brauchwasser

Ausgangslage

Gemäss Kantonsverfassung gewährleistet der Staat die Versorgung mit gutem Trinkwasser und achtet auf eine sparsame Verwendung des Brauchwassers (§32 KV BS). Die Versorgung mit Trink- und Brauchwasser ist ein wichtiges Gut und wird besonders geschützt. Gemäss Gewässerschutzgesetz scheiden die Kantone Schutzzonen für die im öffentlichen Interesse liegenden Grundwasserfassungen und -anreicherungsanlagen aus und legen die notwendigen Eigentumsbeschränkungen fest (Art. 20 GSchG). Gemäss dem Gesetz über die Industriellen Werke Basel gewährleisten die IWB die Versorgung mit leitungsgebundenem Trinkwasser (§3 IWB-Gesetz).

Die Industriellen Werke Basel haben 2019 eine generelle Wasserplanung (GWP) erstellt und die wichtigsten Eckdaten zur Trinkwasserproduktion und -abgabe, sowie die künftigen (bis 2040) erforderlichen Kapazitäten festgehalten. Die GWP beachtet Aspekte der Versorgungssicherheit, der häushälterischen Wassernutzung und der regionalen Wasserkreisläufe. Dazu werden alle Gewässer einbezogen und Mengen- und Güteaspekte des Wassers berücksichtigt (Art. 46 GSchV, Agenda 30).

Die Bereiche zum Schutz des Grundwassers werden in der Gewässerschutzkarte festgelegt (Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereiche).¹ Innerhalb dieser Zonen und Bereiche gelten abgestufte Schutzmassnahmen und Nutzungsbeschränkungen. Die Gewässerschutzkarte dient der frühzeitigen Erkennung räumlicher Konflikte und dem Festlegen besonderer Schutzmassnahmen im Bedarfsfall. Die wichtigsten Grundwasserschutzzonen des Kantons befinden sich in den Langen Erlen. Sie dienen dem Schutz der Trinkwasserfassungen vor Beeinträchtigungen. Zwei kleinere Schutzzonen im öffentlichen Interesse sind in der Gemeinde Riehen im Autal und im Moostal ausgeschieden.

Da die Entnahmemengen in den Langen Erlen höher sind als die Menge an natürlich nachfliessendem Grundwasser, wird dort seit Jahrzehnten vorgereinigtes Rheinwasser und in Notfällen auch Wiesewasser zur Versickerung gebracht und das Grundwasser dadurch künstlich angereichert.

Zunehmende Hitzelast und Sommertrockenheit erhöht die Nachfrage nach Trink- und Brauchwasser. Brauchwasser wird von Industrie, Gewerbe und Dienstleistung für industrielle Prozesse und für Kühlzwecke verwendet, dort wo eine Kühlung durch Grundwasser, respektive Flusswasser nicht ausreicht. Zusätzlich wird Brauchwasser für die Stadtreinigung, für die Bewässerung von Stadtgrün sowie für Gartenbäder und Planschbecken bezogen. Hinzu kommt der Verbrauch durch diverse öffentliche Brunnen.

Selbst bei lang andauernden Hitzewellen kann die Trinkwasserproduktion in den Langen Erlen und im Hardwald dank der Rheinwasseranreicherung und genügenden Anlagenkapazitäten aufrechterhalten werden. Sollte die Anreicherung ausfallen, sind Wassersparmassnahmen vorzusehen. Dabei können Bezugsengpässe für Industrie, Stadtreinigung, Bewässerung von Stadtgrün, Sportanlagen sowie im Privatbereich entstehen. Die Nutzung als Trinkwasser hat immer Vorrang.

Zielsetzungen

Das Trinkwasser wird in ausreichender Menge und in hoher Qualität produziert. Gleichzeitig sind die hydrologischen, biologischen und chemischen Funktionen der Ökosysteme zu gewährleisten. Das Grundwasser ist in seiner Gesamtheit vor nachteiligen Einwirkungen zu schützen.

Unterschiedliche Nutzungsinteressen wie z.B. Landwirtschaft, Naturschutz und Freizeitanliegen müssen vor dem Hintergrund einer sicheren und hochwertigen Trinkwasserversorgung berücksichtigt und fachübergreifend ausgeglichen werden.

Zur Einsparung und zur Steigerung der effizienten Nutzung von Wasser werden wassersparende Technologien und Mehrfachnutzung im industriellen Bereich gefördert. Des Weiteren werden zur Entlastung der Trinkwasserversorgung die Grauwassernutzung sowie das Speichern von Regenwasser geprüft.

Strategie/ST

14, 15

Leitsätze

ve1-6

1 Grundwasserschutzzonen Basel-Stadt:
<https://www.bs.ch/wsu/ae/abteilung-gewaesser-und-boden/grundwasserschutzzonen>

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Bestehende Grundwasserschutzgebiete und deren Randgebiete, potenzielle Erweiterungsgebiete sowie die Zuströmbereiche sind zu schützen.
- B. Die Planung der Bewirtschaftung des Grundwassers ist auf eine nachhaltige Nutzung der regionalen Wasserressourcen auszurichten.
- C. Die kantonalen Fachstellen stimmen die Grundwasserüberwachung, Schutzmassnahmen und Nutzungskonfliktregelungen mit den Nachbarbehörden ab. Eine gute regionale Vernetzung gewährleistet eine gegenseitige Wasserlieferung im Bedarfsfall.
- D. Der Fassungseigentümer überprüft die Grundwasserschutzzonen. Die Ergebnisse inkl. Massnahmen müssen von der verantwortlichen kantonalen Fachstelle genehmigt werden.
- E. Das Grundwasser bzw. dessen Schutz sind frühzeitig mit weiteren Nutzungen des Untergrunds (Infrastrukturunnel M1.1, M2.1, M2.2, S5.6, Erdwärmesonden VE1.2, tiefliegende Tragelemente von Gebäuden S1.4) abzustimmen.
- F. Revitalisierungen von Fliessgewässern und ökologische Aufwertungen sind im Einklang mit den Interessen einer hochwertigen Trinkwasserproduktion durch Anreicherung des natürlichen Grundwasserstroms und einem wirkungsvollen Hochwasserschutz zu fördern.
- G. Die Reduktion des Trinkwasserverbrauchs soll durch die vermehrte Nutzung von Regen- und Grauwasser geprüft werden.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (IN RICHTPLANKARTE)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Grundwasserschutzzonen S1 – S3	Ausgangslage

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Grundwasserschutzzonen

Grundwasserschutzzone S1
 Die Zone S1 umfasst die unmittelbare Umgebung einer Grundwasserfassung beziehungsweise einer Anlage zur Grundwasseranreicherung. Sie erstreckt sich über einen Umkreis von mindestens 10 Metern um die Fassung und die Fassungsstränge. In dieser Zone sind ausschliesslich bauliche Eingriffe und Tätigkeiten erlaubt, die der Trinkwasserversorgung dienen. Dadurch sollen Beschädigungen der Anlage oder direkte Verschmutzungen des gefassten Wassers verhindert werden. Die Zone S1 muss daher vom Eigentümer der Fassung erworben und eingezäunt werden.

Grundwasserschutzzone S2
 Die Zone S2 soll verhindern, dass das Grundwasser durch Grabungen und unterirdische Arbeiten nahe von Grundwasserfassungen und -anreicherungsanlagen verunreinigt wird und der Zufluss zur Grundwasserfassung durch unterirdische Anlagen behindert wird. Sie soll zudem verhindern, dass Krankheitserreger sowie Stoffe, die Wasser verunreinigen können, in die Grundwasserfassung gelangen. Sie wird um Grundwasserfassungen und Grundwasseranreicherungsanlagen ausgeschieden und so dimensioniert, dass der Abstand von der Zone S1 bis zum äusseren Rand der Zone S2 in Zuströmrichtung mindestens 100 m beträgt. Bei Lockergestein muss die Fliessdauer des Grundwassers vom äusseren Rand der Zone S2 bis zur Grundwasserfassung oder -anreicherungsanlage mindestens zehn Tage betragen. Die Versickerung von Abwasser sowie das Erstellen von Bauten und Anlagen sind nicht zulässig.

Grundwasserschutzzone S3
 Die Grundwasserschutzzone S3 (Weitere Schutzzone) bildet eine Pufferzone um die Grundwasserschutzzone S2. Sie soll sicherstellen, dass bei einem Unfall genügend Zeit und Raum für die erforderlichen Interventions- oder Sanierungs-massnahmen zur Verfügung stehen, um ein Risiko für das gefasste Trinkwasser abzuwehren. Daher dürfen sich Betriebe, die eine Gefahr für das Grundwasser darstellen – beispielsweise Tankstellen –, nicht in der Zone S3 befinden. Bauten und Anlagen sind zulässig, solange sie nicht explizit durch die Gewässerschutzgesetzgebung des Bundes ausgeschlossen sind. Die oberflächliche Versickerung von nicht verschmutztem Abwasser ist zugelassen. Kreisläufe zur Wärmege-winnung oder -abgabe sind nicht zugelassen.

Gewässerschutzbereich (A_U) (nicht auf der Richtplankarte abgebildet)

Der Gewässerschutzbereich (A_U) dient gleichermaßen dem qualitativen wie dem quantitativen Grundwasserschutz. Flächendeckend ausgeschieden, umfasst er die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu deren Schutz notwendigen Randgebiete.

Zuströmbereich (Z_U) (nicht auf der Richtplankarte abgebildet)

- Zuströmbereiche (Z_U) werden zum Schutz vor flächenhaft versickernden Schadstoffen (z.B. Nitrat, Pflanzenschutzmittel) ausgeschieden. Sie umfassen Gebiete, aus denen der wesentliche Anteil des geförderten Grundwassers stammt. Die Zuströmbereiche des Kantons Basel-Stadt sind in einem Planwerk dargestellt. Im Bereich der Langen Erlen sind dies 310 ha.
- In diesen Bereichen sind die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen sowie Grabungen, Erdbewegungen etc. bewilligungspflichtig (Art. 19 GSchG, Art. 29 GSchV).

VE1.2 Energie

Ausgangslage

Mit dem 2017 in Kraft getretenem revidierten kantonalen Energiegesetz und seiner Verordnung verfügt der Kanton über ein gutes Instrument, die nachhaltige Energieversorgung mit Förderprogrammen positiv zu beeinflussen. Im Fokus der kantonalen Energiegesetzgebung steht die Reduktion der CO₂-Emissionen. Diese rechtlichen Vorgaben wurden mit Annahme der Klimagerechtigkeitsinitiative verschärft. Neu ist in der kantonalen Verfassung das Ziel verankert, dass der Ausstoss an Treibhausgasemissionen im Kanton Basel-Stadt in allen Sektoren bis 2037 auf Netto-Null sinken muss.

An diesem primären Ziel richten sich die neuen Vorschriften und entsprechenden Fördermassnahmen aus. Mit der Dekarbonisierung der kantonalen Energieproduktion leistet der Kanton Basel-Stadt einen wichtigen Beitrag an die Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes.

Im Zuge der Energiestrategie 2050 des Bundes respektive der Revision des EnG des Bundes wurden Vorgaben an die Planung der Nutzung erneuerbarer Energie erlassen. Gemäss Art. 10 EnG sorgen die Kantone dafür, dass die für die Nutzung der Wasser- und Windkraft geeigneten Gebiete und Gewässerstrecken im Richtplan festgelegt werden. Im Art. 8b RPG heisst es zudem, dass der Richtplan die für die Nutzung erneuerbarer Energien geeigneten Gebiete und Gewässerstrecken bezeichnet. Da es im Kanton Basel-Stadt keine geeigneten Windkraftgebiete gibt, bezieht sich der Auftrag auf das Ausscheiden geeigneter Gewässerstrecken.

Die kantonale Strategie zur Wasserkraftnutzung (2014) legt das Wasserkraftpotenzial der Fliessgewässer des Kantons Basel-Stadt dar. Das grösste Wasserkraftpotenzial bietet der Rhein. Das Wasserkraftwerk Birsfelden produziert täglich bis zu 2,05 Gigawattstunden Strom und hat eine Produktionserwartung pro Jahr von ca. 569 GWh. Den Standort gilt es langfristig zu sichern. Im Kanton Basel-Stadt ist das nutzbare Potenzial der Wasserkraftnutzung bereits ausgeschöpft und es bestehen nur theoretische Entwicklungsmöglichkeiten.

Seit 2020 liegt der kantonale Energierichtplan (§19 EnG BS) vor. Dieser hält die aktuelle Energieversorgungssituation im Kanton Basel-Stadt fest. Er zeigt auf, in welchen Gebieten welche örtlich gebundenen erneuerbaren Energieträger wie Fernwärme, Grundwasser oder Erdwärme vorhanden sind. Er sichert damit die räumliche Koordination und Abstimmung der bestehenden und neu auszubauenden Infrastruktur für die Wärme- und Kälteversorgung.

Zur ortsgebundenen hochwertigen Abwärme gehört das Fernwärmenetz Basel mit Wärme aus der Kehr- und

Klärschlammverwertung (siehe VE2.1) sowie saisonal zugeschalteten Holz- und Gaskombikraftwerken. Diesbezüglich wird die Kapazität von Wärmespeichern mit dem Ziel, grosse Leistungsschwankungen zu glätten, ausgebaut. Zudem gibt es das Fernwärmenetz Riehen mit Wärme aus mitteltiefer Geothermie, Fernwärme aus dem Basler Netz sowie Erdgas.

Zur niederwertigen Abwärme und ortsgebundenen Umweltwärme gehören Wärmepumpen, die Wärmenutzung aus den Abwasserreinigungsanlagen ARA Basel und ARA Birs sowie die Erdwärmennutzung untiefer Geothermie mit einer Bohrtiefe von bis ca. 300 Metern. Der Kanton Basel-Stadt regelt mit der Erdwärmesondenkarte, wo Erdwärmesonden zulässig sind.

Zur örtlich ungebundenen Umweltwärme gehört die Sonnenenergie. Im Kanton Basel-Stadt bestehen gute Bedingungen für den Bau von Sonnenenergieanlagen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie. Mithilfe des Solarkatasters lassen sich die Eignung des Daches und der geschätzte Ertrag einer Solaranlage direkt ablesen.

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 kantonalen 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 kantonalen Bedeutung die im kantonalen Richtplan als solche zu bezeichnenden (Art. 32b RPV).

Zielsetzungen

Die Energieversorgung im Kanton Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit. Im Fokus steht neben einer ausreichenden Grundversorgung die Nutzung erneuerbarer Energien.

Bis 2037 soll die im Kanton Basel-Stadt verbrauchte Energie zu 100 Prozent aus erneuerbarer Energie und nicht anders nutzbarer Abwärme zusammengesetzt sein.

Der sparsame und rationelle Energieverbrauch, die Nutzung neuer Technologien und die dezentrale Energieversorgung werden gefördert.

Leitsätze ve7-8

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton fördert eine effiziente, klimaneutrale, umweltschonende und wirtschaftliche Bereitstellung und Verwendung der Energie.
- B. Kanton und Gemeinden streben eine energieeffiziente Siedlungsentwicklung an. Diese umfasst eine Siedlungsentwicklung nach innen, eine gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr und eine kompakte Bauweise.
- C. Der Kanton schafft die räumlichen Voraussetzungen, damit das Potenzial erneuerbarer Energien genutzt werden kann.
- D. Die Potenziale für Wasserkraftnutzung am Rhein werden unter Berücksichtigung des Schutzinteresses des Rheins genutzt. Bei Erneuerung der Wasserkraftanlagen sind die effizientesten Techniken einzusetzen.
- E. Der Kanton schafft die Voraussetzungen, damit der Energieverbrauch des Gebäudestands und von Neubauten möglichst gering ist. Hierbei wird der Denkmalschutz berücksichtigt.
- F. Der Kanton fördert die Nutzung der Solarenergie. Bei denkmalgeschützten Gebäuden besteht eine Baubewilligungspflicht. Als Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung im Sinne von Art. 18a Abs. 3 RPG in Verbindung mit Art. 32b lit. f RPV gelten die im kantonalen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingezeichneten Objekte.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Teilrichtplan Energie wird vom Amt für Umwelt und Energie regelmässig überprüft und bei Bedarf angepasst.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Wasserkraftnutzung am Rhein (Kraftwerk Birsfelden)	Ausgangslage
b)	Geothermieranlage Riehen	
b1)	Gebiet Riehen Dorf	Ausgangslage
b2)	Gebiet Holzmühleweg	Zwischenergebnis
c)	Übertragungsleitungen (132kV)	Ausgangslage

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Wasserkraftnutzung am Rhein (Kraftwerk Birsfelden)

Das Kraftwerk Birsfelden ist das grösste Schweizer Laufwasserkraftwerk. Es ist ein Grundlastkraftwerk, welches über das Jahr gesehen recht gleichmässig Strom generiert. Rund 17% des gesamten Stromverbrauchs in der Grosse Region Basel wird im Kraftwerk Birsfelden produziert. Die Kantone Basel-Stadt (IWB) und Basel-Landschaft sind an der Kraftwerksgesellschaft beteiligt.

Das Kleinwasserkraftwerk Riehenteich wird von den Industriellen Werken Basel (IWB) betrieben. Das Wasser der Wiese dient der Produktion von Strom (mittlere Jahresproduktion 0.733 GWh), der in der Trinkwasserpumpstation Lange Erlen im Eigenverbrauch genutzt wird.

b) Geothermieranlage Riehen

Die Geothermieranlage wird von der Wärmeverbund Riehen AG betrieben. Die hydrothermale Geothermie versorgt ca. 755 Haushalte oder 9'500 Personen mit Wärme- und Heizenergie. Auf der Richtplankarte sind die Förderbohrung sowie die Reinjektionsbohrung dargestellt.

Eine zweite Geothermieranlage unter dem Projektnamen «geo2riehen» ist im Bereich Holzmühleweg geplant. Die Realisierung der Anlage ist bis im Jahr 2027/2028 vorgesehen und die Bohrtiefe wird bei über 1'000m liegen.

c) Übertragungsleitungen (132kV)

Der Sachplan Übertragungsleitungen SÜL des Bundes enthält auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt Teile des vom Bundesrat genehmigten strategischen 132kV Hochspannungsnetzes der SBB und der DB. Zwecks Koordination der Übertragungsleitungen mit weiteren Raumnutzungen werden die bereits bestehenden oberirdischen Leitungen auf der Richtplankarte als Ausgangslage dargestellt. Der Kanton setzt sich für den unterirdischen Ersatz der Leitungen ein.

VE2 Entsorgung

VE2.1 Abwasser

Ausgangslage

Die Kantone sorgen für die Erstellung von generellen Entwässerungsplänen (GEP), die in den Gemeinden einen sachgemässen Gewässerschutz und eine zweckmässige Siedlungsentwässerung gewährleisten (GSchV Art. 5).

Im kantonalen Wassergesetz wird präzisiert, dass die drei Gemeinden Basel, Riehen und Bettingen einen GEP für ihr jeweiliges Gemeindegebiet erstellen und für dessen periodische Nachführung zu sorgen haben (vgl. WasG BS (in Erarbeitung), Art. 10 Abs. 1).

Das Abwasserableitungsnetz wird grösstenteils als Mischsystem betrieben (Ableitung von verunreinigtem Abwasser und Regenabwasser). Bei Regenereignissen vermag die Abwasserreinigungsanlage (ARA) nicht die gesamte Wassermenge aufzunehmen, weshalb überschüssiges Mischwasser via Regenentlastung direkt in Fliessgewässer abgeleitet wird.

Für die Siedlungsentwässerung des Kantons sind vor allem der Rhein, die Wiese, die Birs, der Birsig, der Allschwilerbach und der Bettingerbach von Bedeutung, da diese Gewässer aktiv für die Regenentlastungen und Direkteinleitungen genutzt werden. Der Rhein wird im Weiteren für die Ableitung des gereinigten Abwassers aus der ARA genutzt.

Zielsetzungen

Die Siedlungsentwässerung (Einzugsgebiete, Leitungsnetz, Kläranlage) ist so zu gestalten und betreiben, dass Grund- und Oberflächengewässer geschützt und so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.

Die Siedlungsentwässerung soll langfristig und wo immer möglich gemäss dem Schwammstadtprinzip umgebaut werden. Unverschmutztes Niederschlagswasser soll direkt vor Ort gespeichert, verdunstet oder versickert werden. Dadurch wird das Mischwassersystem, also das gemeinsame Ableiten von Regen- und Schmutzwasser vom Regenwasser entlastet und die Klärleistung der ARA bei Regenwetter verbessert. Gleichzeitig hilft das Schliessen des Wasserkreislaufs dabei, das Stadtklima zu verbessern. Auch für den Starkregenfall sind Vorkehrungen zu treffen und mit dem Hochwasserschutz abzustimmen.

Wassergefährdende Stoffe aufgrund eines Störfalls sollen zurückgehalten, separat aufgefangen und umweltgerecht entsorgt werden, um die Gewässer und die Biologie von Abwasserreinigungsanlagen zu schützen. Explosive Stoffe müssen so schnell als möglich aus dem Kanalnetz ausgeschleust werden, um eine Gefährdung der Bevölkerung sowie eine Schädigung des Entwässerungssystems durch Explosionen oder Verpuffungen zu minimieren.

Strategie/ST

15

Leitsätze

ve9-12

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Bei Arealentwicklungen, baulichen Erneuerungen, Platz- und Strassenraumgestaltungen sind wo immer möglich Massnahmen zur Speicherung, Verdunstung und Versickerung des Niederschlags vor Ort umzusetzen. Der Schutz des Grundwassers ist immer zu gewährleisten.
- B. Für den Schutz der Bevölkerung, der Umwelt und des Entwässerungssystems vor den Auswirkungen von Havarien passt der Kanton die Abwasseranlagen an und ergänzt sie. Die Massnahmen sind im Rahmen eines regionalen Havariekonzeptes mit den betroffenen Behörden des Kantons Basel-Landschaft zu koordinieren.
- C. Die Beeinträchtigung der ober- und unterirdischen Gewässer durch die Siedlungsentwässerung sind zu minimieren. Die Massnahmen und ihr Betrieb sind im Rahmen eines Bewirtschaftungskonzeptes zwischen Vollzugsbehörde und den Netz- und ARA-Betreibenden zu koordinieren.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Kanalnetzbetreiber (Basel, Riehen und Bettingen) erarbeiten bis 2030 eine generelle Entwässerungsplanung für ihr Zuständigkeitsgebiet (kommunaler GEP) nach Vorgaben der Vollzugsbehörde (WSU, AUE).
2. Das BVD und das WSU erarbeiten in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Riehen und Bettingen, den Fachstellen des Kantons und der ARA Basel sowie den betroffenen Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft und Deutschland bis 2027 eine generelle Entwässerungsplanung auf Ebene des Einzugsgebiets der Abwasserreinigungsanlage (ARA GEP).

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (IN RICHTPLANKARTE)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	ARA Basel	Ausgangslage

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) ARA Basel

Die ARA Basel reinigt die Abwässer von rund 270'000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie aus Gewerbe und Industrie. Dies entspricht einer Abwassermenge von rund 86'000 Kubikmeter pro Tag. Die neue Anlage enthält eine vierte Reinigungsstufe zur Reduktion von Schad- und Spurenstoffen. Gereinigt werden die Abwässer von der Stadt Basel und den Gemeinden Riehen und Bettingen, der Baseltbieter Gemeinden Allschwil, Schönenbuch, Binningen, Bottmingen, Oberwil und Birsfelden sowie der französischen Gemeinde Neuwiller, der deutschen Gemeinde Inzlingen und ein Quartier von Weil am Rhein.

VE2.2 Abfall und Ressourcen

Ausgangslage

Gemäss Art. 31 USG erstellen die Kantone eine Abfallplanung. Sie ermitteln den Bedarf an Abfallanlagen und legen die Standorte der Abfallanlagen fest. Die Abfallplanung wird in Art. 4 der Abfallverordnung (VVEA) konkretisiert. Mit Art. 5 VVEA wird festgelegt, dass die Kantone die raumwirksamen Ergebnisse der Abfallplanung in der Richtplanung zu berücksichtigen haben. Die Abfallplanung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erfolgt gemeinsam und umfasst jeweils eine Fünf-Jahres-Periode.

Im Kanton Basel-Stadt gibt es prioritär drei Anlagen zur Verbrennung von Abfällen: die Kehrichtverwertungsanlage (KVA) Basel, die regionale Sondermüllverbrennungsanlage (RSMVA) für feste und flüssige Sonderabfälle sowie die Klärschlammverbrennungsanlage ProRhen in Kleinhünningen. Zusätzlich können die beiden an die KVA angrenzenden Holzkraftwerke gewisse Altholzfraktionen als Brennstoffe zur Energieerzeugung nutzen.

Das Einzugsgebiet für die KVA umfasst die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, den Landkreis Lörrach sowie die Zweckverbände Gemeindeverband Abfallwirtschaft unteres Fricktal (GAF) und die Kehrichtverwertung Laufental Schwarzbubenland (KELSAG). Die KVA Basel produziert rund die Hälfte der Basler Fernwärme (siehe VE1.2 Energie).

Die Reststoffe der Verbrennungsanlagen müssen entsprechend den gesetzlichen Vorschriften vorbehandelt (z.B. Rückgewinnung von Wertstoffen) und je nach Schadstoffbelastung in den dafür vorgesehenen Deponien endgelagert werden. Im Kanton Basel-Stadt gibt es keine Deponien. Der Grossteil der Reststoffe wird auf Deponien im Kanton Basel-Landschaft eingelagert. Der vorhandene Deponieraum für nicht verwertbare mineralische Bauabfälle wird in der Region als kritisch beurteilt.

Im Kanton Basel-Stadt konnten die Siedlungsabfälle zwischen dem Jahr 2000 und 2020 von 194 auf 159 kg pro Kopf reduziert werden. Eine weitere Reduktion ist durch die Einführung einer flächendeckenden Sammlung von Haushaltsbiomüll möglich. Der Haushaltsbiomüll hat einen Anteil von 40% am Restmüll. Das Grüngut des Kantons, der umliegenden Gemeinden und einiger Gartenbaubetriebe wird in Kompostierungsanlagen in Riehen (Maienbühl, Hörnli) oder in den Kompostierungsanlagen bzw. Biogasanlagen im Kanton Basel-Landschaft verarbeitet. Auch Industrie und Gewerbe erfassen in ihren Betrieben grosse Wertstoffmengen und führen sie über private Kanäle dem Recycling zu. Die Recyclingquote bei den Siedlungsabfällen liegt aktuell bei 39,5%.

Bauabfälle bilden den mengenmässig bedeutendsten Abfallstrom. Sie müssen nach der Bundesverordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (VVEA) aufbereitet und in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden. Die kantonale Richtlinie «Materialtechnologie im Tiefbau» regelt, dass wenn technisch machbar und ökonomisch verhältnismässig, im Tiefbau Recycling (RC)-Material einzusetzen ist. Sinngemäss gilt dies auch für den Hochbau: hier ist ein maximaler Einsatz von Recycling-Baustoffen anzustreben. Ausserdem sollen bestehende Gebäude so lange wie möglich genutzt werden und wiederverwendbare Bauteile aus dem Rück- oder Umbau einen neuen Einsatzort finden.

Durch den Transport von Abfällen werden Ressourcen verbraucht und Abgase freigesetzt. In Quartieren mit entsprechendem Durchgangsverkehr bestehen dadurch erhöhte Belastungen durch Staub, Schadstoffe und Lärm, die sich negativ auf die Wohnqualität auswirken.

Zielsetzungen

Bei der Abfallbewirtschaftung stehen die konsequente Weiterentwicklung zu einer Kreislauf- und Ressourcenwirtschaft sowie die Gewährleistung der Entsorgungssicherheit im Vordergrund.

Der Kanton Basel-Stadt fördert die Abfallvermeidung und den effizienten Umgang mit Ressourcen (Recycling).

Bei der Bauwirtschaft (Hoch- und Tiefbau) fördert der Kanton die Wiederverwendung von Baustoffen. Zudem sollen vermehrt Recyclingbaustoffe (z.B. RC-Beton) zur Anwendung kommen.

Abfalltransporte sollen minimiert und nach dem Prinzip der Entsorgungsnähe organisiert werden. Der Transport erfolgt mit abgasfreien Fahrzeugen. Als Variante sind zudem Bahntransporte anzustreben. Für die Rheinschifffahrt als ökologisch vorteilhafte Transportvariante gilt es, im Rheinhafen und angrenzenden Flächen die Kapazitäten für Lager- und Umschlagplätze zu sichern und im Hinblick auf zukünftige Altlastensanierungen, Wertstoffexporte etc. gegebenenfalls weiter auszubauen.

Strategie/ST

–

Leitsätze

ve13-17

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton fördert den schonenden Umgang mit den nicht erneuerbaren Ressourcen. Stoffkreisläufe werden möglichst geschlossen und die in Abfällen enthaltene Energie (s. VE1.2) wird weitgehend genutzt.
- B. Nicht vermeidbare oder unverwertbare Abfälle werden auf umweltverträgliche Weise entsorgt. Der Kanton stimmt die Entsorgung mit den Nachbargemeinden und -kantonen ab.
- C. Flächen für die Abfallbewirtschaftung sollen in der räumlichen Entwicklung berücksichtigt werden.
- D. Bei Transporten gilt das Prinzip der Entsorgungsnähe zudem sollen möglichst schienen- oder wassergebundene Verkehrswege und abgasfreie Fahrzeuge genutzt werden. Die hierfür notwendigen Lager- und Umschlagskapazitäten werden im Basler Rheinhafen geschaffen (Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen und den Behörden des Kantons Basel-Landschaft).
- E. Im Bestreben, die Recyclingmengen bei den Siedlungsabfällen weiter zu erhöhen, wird die Anzahl der Entsorgungspunkte ausgebaut und das Recyclingsystem u.a. auch in Zusammenarbeit mit den Verkaufsstellen ergänzt.
- F. Das Bereitstellen von Haushaltskehricht in Abfallsäcken auf der Allmend wird in der Stadt Basel mittelfristig durch ein flächendeckendes Unterflurcontainersystem abgelöst werden.
- G. Der Kanton geht bei der Reduktion von Bauabfällen und der Nutzung von Recyclingbaustoffen als Vorbild voran. Abbruch soll durch Umnutzungen oder Sanierungen möglichst vermieden werden. Neue Gebäude und Infrastrukturen sind so zu planen und auszuführen, dass sie später einfach demontierbar und wiederverwendbar sind und aus möglichst sortenreinen Bauteilen bestehen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das WSU erarbeitet die bikantonale Abfallplanung mit dem Kanton Basel-Landschaft. Diese ist alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.
2. Das BVD überprüft und passt bei Bedarf die «Richtlinie Materialtechnologie im Tiefbau» zusammen mit dem WSU und dem Kanton Basel-Landschaft an.

ÖRTLICHE FESTLEGUNGEN (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Kehrichtverwertungsanlage KVAIII Basel	Ausgangslage
b)	Klärschlammverbrennungsanlage Kleinhüningen	Ausgangslage
c)	Regionale Sondermüllverbrennungsanlage Kleinhüningen	Ausgangslage

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Kehrichtverwertungsanlage KVAIII Basel

Die 1998 in Betrieb genommene KVA an der Hagenastrasse dient der Entsorgung der Siedlungsabfälle aus der Region NWCH und dem Landkreis Lörrach sowie von Industrie und Gewerbeabfällen. Des Weiteren dient sie der Entsorgung diverser Sonder- und Spitalabfälle. Die Abwärme, die bei der Verbrennung entsteht, wird zur Herstellung von Energie: Fernwärme, Dampf und Strom genutzt (vgl. VE1.2). Angrenzend an das Areal KVA sind zwei weitere Feststofffeuerungen (Holzhackschnitzel) installiert. Eines davon gehört IWB, eines der Holzkraftwerk Basel AG. Ergänzt wird die Anlage um eine Flugaschenwaschanlage. Die Deponierung der Reststoffe erfolgt in den Deponien Elbisgraben in Arisdorf (BL), Scheinberg (D) und einige Reststoffe auch Untertage in Deutschland.

Die jetzige KVA soll mittelfristig durch eine neue Anlage ersetzt werden. Diese muss verkehrstechnisch gut erschlossen und gut an das Fernwärme- und Elektrizitätsnetz angebunden sein. Bei dieser neuen Anlage soll ein Verfahren integriert werden, bei dem das entstehende CO₂ abgeschieden und gelagert wird (CCS - Carbon Capture and Storage). Hierfür werden mehr Flächen benötigt, als am jetzigen Standort zur Verfügung stehen.

b) Klärschlammverbrennungsanlage Kleinhüningen

Die 1982 erstellte Anlage an der Grenzstrasse in Kleinhüningen dient der Verbrennung von Klärschlamm. Die Überschusswärme wird ins Fernwärmenetz eingespeist.

Die Deponierung der Asche erfolgt in der Deponie Elbisgraben in Arisdorf (BL). Die jetzige Anlage erreicht ca. 2030 ihr Lebensende und es braucht eine neue Lösung, bei welcher die Möglichkeiten zur Reduzierung der CO₂-Emissionen sowie die zukünftige Phosphorrückgewinnung mitberücksichtigt werden müssen.

c) Regionale Sondermüllverbrennungsanlage Kleinhüningen

1995 wurde die Sondermüllverbrennungsanlage in Kleinhüningen in Betrieb genommen. Sie dient der Entsorgung

von Sondermüll mittels Hochtemperaturverbrennung. Die Sonderabfälle stammen aus der Region, der gesamten Schweiz und teilweise aus dem Ausland.

Die dadurch erzeugte Energie wird thermisch genutzt (Wärmerückgewinnung durch Dampferzeugung (ca. 17 MW) und Niedertemperaturabwärme für Powerbox (ca. 2 MW), Gegendruckturbine zur Stromerzeugung (für Eigenbedarf)). Die Schlacke wird in der Deponie Elbisgraben in Arisdorf (BL) sowie weitere Reststoffe (Metallhydroxidschlamm aus der Abwasserreinigung) in Untertagedeponien in Deutschland eingelagert.

VE2.3 Belastete Standorte

Ausgangslage

Die Kantone sorgen dafür, dass Deponien und andere durch Abfälle belastete Standorte saniert werden, wenn sie zu schädlichen oder lästigen Einwirkungen führen oder die konkrete Gefahr besteht, dass solche Einwirkungen entstehen (Art. 32c Abs. 1 USG). Das Bundesgesetz verpflichtet die Kantone zudem dazu, einen Kataster der belasteten Standorte zu erstellen (Art. 32c Abs. 2 USG). Darin werden ausschliesslich Standorte eingetragen, die definitiv oder mit grosser Wahrscheinlichkeit belastet sind. Der Kataster der belasteten Standorte ist öffentlich zugänglich und dient der Information der Bevölkerung und den Behörden als Planungs- und Vollzugsinstrument.

Im Kanton Basel-Stadt wurden ursprünglich ca. 4'000 Standorte wegen Verdachts auf Altlasten in einen behördeninternen Altlasten-Verdachtsflächenplan aufgenommen. Von diesen 4'000 Standorten konnten inzwischen fast alle abschliessend bewertet werden, wobei ca. 380 in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen wurden und die anderen entlassen werden konnten.

Seit 2004 wurden zur Erstellung des Katasters systematisch auch die Standorte kleinerer und mittlerer Betriebe geprüft, bei denen aufgrund früherer Tätigkeiten (wie z.B. Textilreinigung, Lackierereien, Galvanikanstalten, Maschinenbaubetriebe, Autowerkstätten, Produktionsbetriebe) mit Umweltbelastungen gerechnet werden muss. Bewertet wurden zusätzlich auch Deponie- und Unfallstandorte. Inzwischen wurden einige Standorte saniert, einige werden regelmässig überwacht und bei anderen erfolgen weitere Untersuchungen. Die Überprüfung der meisten Verdachtsflächen ist abgeschlossen.

Zusätzlich dient der Kataster der belasteten Standorte neben der Information der Bevölkerung, auch zur Beurteilung von Zonenplanmutationen und Baugesuchen.

Zielsetzungen

Neue Verunreinigungen des Untergrunds sind zu vermeiden.

Altlasten werden unverzüglich und sachgemäss untersucht.

Wo immer möglich, wird bei Altlasten eine Sanierung durchgeführt. Das Ziel der Sanierung muss entweder durch die Beseitigung oder durch die Verhinderung der Ausbreitung umweltgefährdender Stoffe erreicht werden. Die zuständige Behörde gewährleistet dabei, dass die Sanierungsverfahren dem Stand der Technik entsprechen, umweltverträglich und wirtschaftlich vertretbar sind.

Strategie/ST

–

Leitsätze

ve18

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton erfasst flächendeckend belastete Betriebs-, Unfall- und Ablagerungsstandorte, auf denen der Verdacht und die Bestätigung auf ein Vorkommen von umweltgefährdenden Stoffen besteht.
- B. Sämtliche Standorte, bei denen feststeht oder bei denen mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass sie belastet sind, werden in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen. Die Informationen im Kataster werden fortwährend ergänzt und aktualisiert.
- C. Bei Bauvorhaben, bei denen mit belastetem Aushub gerechnet werden muss, wird mit Auflagen sichergestellt, dass ein umweltgerechter Umgang mit dem belasteten Material und eine Abfallentsorgung nach der eidg. Abfallverordnung (VVEA) stattfindet (Aushub- und Entsorgungskonzept). In begründeten Fällen wird eine Untersuchung des Untergrundes vor Baubeginn angeordnet (Detailuntersuchung) oder eine vor Baubeginn durchzuführende baubedingte Gefährdungsabschätzung verlangt, die abklären soll, inwiefern für das geplante Vorhaben die Einhaltung von Art. 3 Altlastenverordnung vorgesehen ist und die Umwelt geschützt werden soll.

ANHANG

AH1	Glossar	217
AH2	Verzeichnisse	222
	Rechtliche Grundlagen	222
	Weitere Grundlagen	223
	Abkürzungen	224
	Fotoverzeichnis	226

AH



AH1 Glossar

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, mit dem eine koordinierte Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen angestrebt wird. Der Bund prüft die eingereichten Agglomerationsprogramme und legt den Anteil fest, mit dem Infrastrukturvorhaben der Agglomerationen mitfinanziert werden. Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel umfasst neben Basel-Stadt auch Teilräume der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Solothurn sowie die grenznahen Gebiete von Deutschland und Frankreich.

Aussenraum

Mit Aussenraum ist der die Bauten umgebende Bereich gemeint, der nicht vor Witterungseinflüssen geschützt ist. Er enthält verschiedene Nutzungen wie die Wege zur Gebäudeerschliessung, die wohnungsbezogenen (z.B. private Gärten, Terrassen) sowie die kollektiven Freiräume (z.B. Hof, Parks, Spielplätze).

Baukultur

Alle Tätigkeiten, welche den Lebensraum verändern. Sie entsteht überall dort, wo Menschen ihren Lebensraum in seiner gesamten Vielfalt gestalten. Sie umfasst die Landschaft, genauso wie das Gebaute und das Ungebaute, das Dazwischen. Dabei verbindet Baukultur Vergangenes mit Zukünftigem und handwerkliches Detail mit grossmassstäblicher Planung. Eine hohe Baukultur führt zu gut gestalteten und lebendigen Städten und Dörfern, die den sich wandelnden gesellschaftlichen Anforderungen gerecht werden und gleichzeitig ihre historischen Eigenarten wahren.

Bauzone

Die Bauzone ist eine Grundnutzungszone und umfasst Land, das sich für die Überbauung eignet und voraussichtlich innert 15 Jahren benötigt, erschlossen und überbaut wird. Bauzonen können je nach Art und Intensität der Nutzung unterteilt werden.

Bebauungsplan

Bebauungspläne sind Sondernutzungspläne, die für begrenzte Gebiete eine Abweichung von der baurechtlichen Grundordnung ermöglichen. Zweck der Bebauungspläne ist es, eine bessere gesamtheitliche Überbauung zu gewährleisten und somit die städtebauliche und architektonische Qualität zu sichern. Die Bestimmungen zum Umgang mit Bebauungsplänen sind im Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt geregelt.

Biodiversität

Begriff für den Artenreichtum von Tieren, Pflanzen, Pilzen und Mikroorganismen, die genetische Vielfalt innerhalb der verschiedenen Arten, die Vielfalt der Lebensräume und die Wechselwirkungen innerhalb und zwischen diesen Ebenen.

Controlling

Das Controlling ist ein prozessbegleitender Kontrollmechanismus zur kantonalen Richtplanung. Er umfasst den periodischen Vergleich der richtungsweisenden Festlegungen mit der tatsächlichen räumlichen Entwicklung. Weiter wird regelmässig die Umsetzung der Planungsanweisungen überprüft. Dadurch wird der Anpassungsbedarf des kantonalen Richtplans systematisch und transparent aufgezeigt.

Durchmesserlinie

Eine Durchmesserlinie ist eine Linie des öffentlichen Personenverkehrs, die zwei S-Bahn-Linien, die vom Umland ins Zentrum führen, durch das Zentrum hindurch verbindet. Bei Durchmesserlinien muss, gegenüber Linien, die im Stadtzentrum umkehren, nicht umgestiegen werden.

Fahrtenmodell

Das Fahrtenmodell ist ein Planungs- und Vollzugsinstrument, mit dem die Fahrten in bestimmten Gebieten reguliert oder begrenzt werden. Damit soll die bestehende Verkehrsinfrastruktur wirtschaftlich, umweltfreundlich und optimal genutzt werden.

Freiraum

Der Begriff bezeichnet nicht bebaute Räume. Zu dieser Kategorie gehören Grünräume wie Gebäudeumschwung, Park- und Grünanlagen, Wald, Landwirtschaftsgebiet, Gewässer und Brachen, aber auch multifunktional nutzbare Verkehrsräume und öffentlich zugängliche Plätze.

Freizeitgarten

Die wohnungsnahen Freizeitgärten werden über mehrere Jahre von Privatpersonen zur nicht erwerbsmässigen Garten- und Erholungsnutzung gepachtet. Im Kanton Basel-Stadt wird zwischen drei Gartentypen unterschieden: die Gemüse- und Freizeitgärten, die Wochenendgärten und die Kleintiergärten.

Fruchtfolgeflächen

Fruchtfolgeflächen bezeichnen bestgeeignetes, ackerbaufähiges Landwirtschaftsland. Sie umfassen das ackerfähige Kulturland, vorab das Ackerland und die Kunstwiesen in Rotation sowie die ackerfähigen Naturwiesen, und werden mit raumplanerischen Massnahmen geschützt. Damit sollen in erster Linie genügend Produktionsflächen erhalten werden, um die Landesversorgung in Zeiten gestörter Zufuhr sicherzustellen. Die Kantone sind verpflichtet, den vom Bund vorgegebenen Mindestumfang an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen zu sichern.

Gewässerraum

Der Gewässerraum ist ein planerisch gesicherter Bereich entlang von Flüssen, Bächen und Seen. Er umfasst das Gewässer, den Uferbereich und in manchen Fällen Teile des

angrenzenden Umlands. Die Grösse des Gewässerraums hängt von der natürlichen Sohlenbreite des Gewässers ab. Der Gewässerraum dient dem Gewässer- und Hochwasserschutz und ermöglicht langfristig eine Verbesserung des ökologischen Zustands der Gewässer.

Hitzeinsel

Als Hitzeinseleffekt wird die Erwärmung des Siedlungsraums gegenüber dem Umland bezeichnet. Die urbane Hitzeinsel ist abends und nachts am stärksten ausgeprägt. Die Jahresmitteltemperaturen sind in diesen Räumen um 0,5 bis 1,5°C gegenüber dem Umland erhöht.

Information und Mitwirkung

Die in der Raumplanung geforderte umfassende Interessenabwägung setzt die rechtzeitige Information der Betroffenen und der Öffentlichkeit sowie deren Recht voraus, sich vor dem Planbeschluss zu allen Aspekten der Planung zu äussern. Nach Artikel 4 RPG unterliegen alle Planungen nach diesem Gesetz der Pflicht von Information und Mitwirkung.

Interessenabwägung

Gibt es bei der Erfüllung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume, so wägen die Behörden die betroffenen Interessen ab und begründen ihre Beschlüsse (Art. 3 RPV). Das Resultat der jeweiligen Interessenabwägung führt in der Regel zur räumlichen Abstimmung der verschiedenen Interessen und ist in den entsprechenden hoheitlichen Plänen abgebildet.

ISOS

Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) ist ein Bundesinventar nach Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG). Das ISOS zeigt die Interessen und Ziele des Ortsbildschutzes aus nationaler Sicht auf. Es dient als Planungs- und Entscheidungsgrundlage und muss bei allen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden berücksichtigt werden.

Klimaneutral

vgl. Netto-Null

Klimaschonend

Klimaschonende Planungen setzen im Rahmen ihrer Möglichkeiten Massnahmen zur grösstmöglichen Reduktion der verursachten Treibhausgasemissionen um.

Klimaschutz

Gesamtheit der Massnahmen, die durch den Menschen verursachten globalen Erwärmung entgegenwirken. Seit November 2022 ist der Klimaschutz auch in der Kantonsverfassung verankert. Diese legt fest, dass der Kanton nach seinen Möglichkeiten dazu beiträgt, dass die globale Erwärmung

gegenüber dem vorindustriellen Niveau 1,5°C nicht übersteigt (§ 15 Abs. 2 KV). Um dies zu erreichen, sollen u. a. die Treibhausgasemissionen im Kanton Basel-Stadt in allen Sektoren bis 2037 auf Netto-Null sinken (§ 16a, Abs. 2 KV).

Konzepte des Bundes

Ein Konzept ist ein umfassendes und ressortübergreifendes Planungsinstrument, das aufeinander abgestimmte und sich an einem künftigen Zustand orientierende Ziele und Massnahmen enthält. In seinen Konzepten nach Artikel 13 RPG zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Teilsachbereich wahrnimmt, insbesondere welche Ziele er verfolgt, mit welchen Mitteln er diese Ziele erreichen will und nach welchen Prioritäten er zu handeln gedenkt. Im Gegensatz zu Sachplänen machen die Konzepte des Bundes keine verbindlichen Aussagen zu räumlichen Festlegungen.

Koordinationsstand

Die drei Koordinationsstände Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung geben den aktuellen Planungsstand von örtlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan wieder. Dabei sind Festlegungen mit dem Koordinationsstand Vororientierung noch sehr unbestimmt und die raumwirksamen Tätigkeiten lassen sich noch nicht umschreiben. Beim Koordinationsstand Zwischenergebnis sind die raumwirksamen Tätigkeiten bekannt, aber noch nicht aufeinander abgestimmt. Beim Koordinationsstand Festsetzung sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt und die Umsetzung gesichert.

Landschaft

Landschaft umfasst den gesamten Raum, wie die Menschen ihn wahrnehmen und erleben. Sie ist mit ihren natürlichen und kulturellen Werten sowohl Lebensraum für Tiere und Pflanzen (siehe Biodiversität) als auch Wohn-, Arbeits-, Erholungs-, Bewegungs-, Kultur- und Wirtschaftsraum für den Menschen. Aufgrund dieser vielfältigen Funktionen erbringt die Landschaft wichtige Leistungen für das Wohlbefinden und die Wohlfahrt (siehe Landschaftsleistungen). Landschaften sind dynamische Wirkungsgefüge und entwickeln sich aufgrund natürlicher Faktoren und durch die menschliche Nutzung und Gestaltung stetig weiter.

Landschaftsschutzgebiet

Landschaften von besonderer Eigenart und Schönheit sowie ökologisch-naturkundlich oder kulturhistorisch wertvolle Landschaften sollen erhalten werden. Das Instrument hierzu sind Landschaftsschutzgebiete. Raumwirksame Tätigkeiten innerhalb solcher Landschaftsschutzgebiete haben den Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.

Metropolitanraum

Metropolitanräume sind grosse Handlungsräume, die eine enge funktionale Verflechtung der einzelnen Teilräume aufweisen. Diese Verflechtung beruht auf den Pendlerbeziehungen, auf wirtschaftlichen Beziehungsnetzen, auf dem gegenseitigen Austausch von Dienstleistungen sowie auf einer engen Verflechtung der Freizeitaktivitäten und des kulturellen Angebots. Metropolitanräume zeichnen sich auch durch eine internationale Ausstrahlung aus. Das Raumkonzept Schweiz bezeichnet die drei Metropolitanräume Basel, Genf-Lausanne und Zürich.

Modalsplit

Unter Modalsplit versteht man die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger wie öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Die Kenngrösse gibt Auskunft über die Anteile jedes Verkehrsmittels am Gesamtverkehr bzw. an einem bestimmten Verkehrssegment.

Nachhaltigkeit

Das Konzept der Nachhaltigkeit basiert auf dem Gedanken, dass die Nutzung von Ressourcen in dem Masse erfolgt, wie die Ressourcen sich wieder regenerieren und nachwachsen können. Nachhaltige Raumentwicklung meint eine Entwicklung, welche die Bedürfnisse der Gegenwart an den Lebens- und Wirtschaftsraum befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. In der schweizerischen Bundesverfassung ist das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung als Staatsziel festgelegt (Art. 2 BV «Zweck»). Auch der Kanton Basel-Stadt hat die Nachhaltigkeit als Leitlinie des staatlichen Handelns in die Kantonsverfassung aufgenommen (Art. 15 Abs. 2 Kantonsverfassung Basel-Stadt).

Naturschutzgebiet

Als Naturschutzgebiete gelten wertvolle Lebensräume charakteristischer Pflanzen- und Tierarten, die einen umfassenden Schutz erfahren. Raumwirksame Tätigkeiten innerhalb solcher Naturschutzgebiete haben den Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.

Naturwert

Der Naturwert beschreibt die ökologischen, biologischen und geografischen Merkmale, die aufgrund ihrer Bedeutung für Erhaltung und Förderung der Biodiversität als wertvoll gelten.

Netto-Null

Netto-Null bedeutet, dass nicht mehr Treibhausgasemissionen ausgestossen als der Atmosphäre wieder entnommen werden. Alle Treibhausgasemissionen (z.B. CO₂ oder Methan) sind auf ein absolutes Minimum zu senken. Zudem

müssen Emissionen, die sich nicht vermeiden lassen (beispielsweise aus der Abfallverbrennung), vollständig ausgeglichen werden, indem der Atmosphäre die gleiche Menge wieder entzogen wird. Das geschieht beispielsweise durch technische Lösungen zur CO₂-Abscheidung und –Speicherung. [Das] Netto-Null [-Ziel 2037] gilt für sämtliche direkten, also im Kanton Basel-Stadt verursachten Emissionen.

Örtliche Festlegung

Eine örtliche Festlegung lokalisiert ein im Richtplankontext beschriebenes Vorhaben in der Richtplankarte.

Ortsbild

Unter Ortsbild versteht man das Erscheinungsbild einer Ortschaft. Ein Ortsbild wird bestimmt durch das Verhältnis der Gebäude untereinander, durch die Gliederung der Räume zwischen den Gebäuden – Plätze und Strassen, Gärten und Parkanlagen – und durch die Beziehung der Bebauung zur Nah- und Fernumgebung.

Planungsanweisung

Planungsanweisungen legen das weitere Vorgehen für die abzustimmenden räumlichen Vorhaben behördenverbindlich fest. Sie formulieren die zu ergreifenden Planungsmassnahmen, bezeichnen die am Verfahren beteiligten Behörden und weisen Termine aus.

Planungsgrundsatz

Planungsgrundsätze machen massgebende Aussagen zur räumlichen Entwicklung, die den Behörden im Hinblick auf die Verwirklichung ihrer Ziele als Richtschnur dienen. Die betroffene Behörde ist dabei nur im Grundsatz gebunden. Die konkrete Ausgestaltung der Planungsmassnahme bleibt ihr überlassen.

Regelbauweise

Als Regelbauweise wird die innerhalb einer Bauzone gemäss Zonenplan festgelegte Bauweise bezeichnet, die durch das Baugesetz geregelt ist.

Revitalisierung

Revitalisierungen sind bauliche Massnahmen, welche die natürliche Funktion eines verbauten, korrigierten, überdeckten oder eingedolten oberirdischen Gewässers wiederherstellen. Ziel ist es, naturnahe Bäche, Flüsse und Seen mit ihren charakteristischen Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.

Sachpläne des Bundes

Der Sachplan (Art. 13 RPG) ist neben dem Konzept das wichtigste Planungsinstrument des Bundes, um seine raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen und mit den Kantonen zu harmonisieren. In Sachplänen zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Bereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt, mit

welchen Mitteln er diese Ziele erreichen will und nach welchen Prioritäten er zu handeln gedenkt. Sachpläne werden vom Bundesrat verabschiedet und sind behördenverbindlich. Bei der kantonalen Richtplanung müssen die Vorhaben der Sachpläne berücksichtigt werden.

Schwammstadt

Schwammstadt bedeutet, anfallendes Regenwasser lokal aufzunehmen und zu speichern, anstatt es lediglich zu kanalisieren und abzuleiten. Dadurch sollen Überflutungen bei Starkregenereignissen vermieden, das Stadtklima verbessert und die Gesundheit von Stadtbäumen gefördert werden.

Siedlungsentwicklung nach innen

Bei der Siedlungsentwicklung nach innen wird die konzentrierte Siedlungsentwicklung innerhalb der Siedlungsgrenzen gefördert. Dabei sollen unternutzte Bauzonen sowie Baulücken und Siedlungsbrachen baulich genutzt und verdichtet werden, anstatt neues Bauland einzuzonen oder zu erschliessen.

Siedlungsfreiraum

Der Siedlungsfreiraum bezeichnet alle nicht mit Hochbauten überstellten öffentlichen und privaten Flächen. Freiräume umfassen somit die Allmend, Parks, Plätze, Strassen, Freizeigärten, Friedhöfe, Gewässerufer, Spiel- und Sportanlagen, private Innenhöfe und Gärten.

Siedlungsgebiet

Das real bestehende Siedlungsgebiet umfasst Wohn-, Industrie- und Gewerbeareale, Verkehrs- und Parkierungsflächen, Freiflächen und Grünanlagen. Das im Richtplan festzulegende Siedlungsgebiet orientiert sich an der erwarteten Entwicklung der nächsten 20–25 Jahre und kann neben den bestehenden Bauzonen zusätzlich das für die zukünftige Siedlungsentwicklung vorgesehene Gebiet umfassen.

Trimodales Containerterminal

Ein trimodales Containerterminal gewährleistet den direkten Umschlag von Gütern zwischen den drei Verkehrsträgern Schifffahrt, Schiene und Strasse.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient dazu, die voraussehbaren Auswirkungen einer geplanten Anlage auf die Umwelt zu erfassen und festzustellen, ob das Projekt den Umweltschutzvorschriften (inklusive dem Vorsorgeprinzip) entspricht. Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung konkretisiert das Vorgehen.

Varianzverfahren

Varianzverfahren sind Methoden, die mehrere Lösungsmöglichkeiten für eine raumplanerische, städtebauliche oder ar-

chitektonische Fragestellung aufzeigen. Aus dem Ergebnisspektrum wird die beste Lösung ermittelt. Varianzverfahren werden in Raumplanung, Städtebau und Architektur zur Qualitätssicherung bei grösseren bzw. wichtigen Vorhaben eingesetzt. Sie dienen der Entwicklung und Bewertung von unterschiedlichen Lösungen und helfen bei der Klärung von Interessenkonflikten und komplexen Situationen. Varianzverfahren können als Grundlage für partizipative Verfahren dienen. Beispiele dafür sind Wettbewerbe oder Testplanungen.

Verdichtung

Verdichtung bedeutet grundsätzlich eine effizientere Nutzung des bereits überbauten Siedlungsgebiets und der Infrastruktur. In erster Linie sollen Baulücken geschlossen und Nutzungsreserven ausgeschöpft werden. Ziel ist es, nicht nur baulich zu verdichten, sondern auch qualitativ bestmögliche Wohn- und Lebensräume zu schaffen.

Verkehrsentensive Einrichtung

Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die in Form von Einzelobjekten oder als räumlich und erschliessungstechnisch konzentrierte Anlagen mehr als 2'000 Fahrten (Hin- und Rückfahrten einzeln gezählt) des motorisierten Individualverkehrs pro Betriebstag erzeugen, gelten als verkehrsentensive Einrichtungen. Solche Bauten und Anlagen haben insbesondere infolge des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt und müssen deshalb im kantonalen Richtplan behandelt werden.

Vertikale Verdichtung

Die vertikale Verdichtung ist eine Form der baulichen Verdichtung, bei der unter bestimmten Voraussetzungen über die in der Grundzone festgelegte Höhe, aber unterhalb der Hochhausgrenze von 30 m gebaut werden kann. Diese Form der Verdichtung soll in entsprechend geeigneten Gebieten das Flächenangebot zum Wohnen und Arbeiten erweitern.

Wildtierkorridore

Bezeichnung für die festen Routen, auf denen sich Wildtiere bewegen. Wildtierkorridore vernetzen innerhalb des Verbreitungsareals einer Art Populationen miteinander.

Zersiedlung

Aus raumplanerischer Sicht wird unter Zersiedlung ein rasches und ungeordnetes Siedlungsflächenwachstum von geringer Dichte verstanden. Damit verbunden sind diverse negative Begleiterscheinungen wie mangelhafte Siedlungsqualität, hoher Energieverbrauch, Verlust guter Ackerböden, Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und Gefährdung der Artenvielfalt. Dazu kommen hohe wirtschaftliche Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt von Infrastrukturanlagen.

Zwischennutzung

Zwischennutzung bezeichnet den temporären und befristeten Gebrauch von Räumen und Freiflächen in der Zeit zwischen Aufgabe einer früheren und Realisierung einer zukünftigen Nutzung. Zwischennutzungen überbrücken Verwertungslücken meist ausserhalb einer hochwertigen Nachfrage. Kennzeichnend ist, dass die temporäre Aktivität nicht direkt mit der ursprünglichen oder zukünftigen Nutzung der Flächen zu tun hat.

AH2 Verzeichnisse

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Bund

Nr.	Abk.	Titel
101	BV	Bundesverfassung
451	NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
451.12	VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
451.13	VIVS	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege
451.37	TwwV	Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung
700	RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
700.1	RPV	Raumplanungsverordnung
721.100	WBG	Bundesgesetz über den Wasserbau
721.100.1	WBV	Verordnung über den Wasserbau
730	EnG	Energiegesetz
730.01	EnV	Energieverordnung
772.300		IWB-Gesetz
814.01	USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
814.011	UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
814.012	StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
814.20	GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
814.201	GSchV	Gewässerschutzverordnung
814.41	LSV	Lärmschutz-Verordnung
814.318.142.1	LRV	Luftreinhalte-Verordnung
814.600	VVEA	Abfallverordnung
814.680	AltIV	Altlasten-Verordnung
921.0	WaG	Bundesgesetz über den Wald
921.01	WaV	Verordnung über den Wald
923.0	BGF	Bundesgesetz über die Fischerei
923.01	VBGF	Verordnung zum Bundesgesetz über die Fischerei

Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter: www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html

Basel-Stadt

Nr.	Abk.	Titel
111.100	KV BS	Kantonsverfassung
371.100		Sportgesetz
497.100		Gesetz über den Denkmalschutz
497.110	DPV BS	Verordnung betreffend die Denkmalpflege
724.100	NöRG	Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums
730.100	BPG BS	Bau- und Planungsgesetz
730.110	BPV BS	Bau- und Planungsverordnung
730.150		Spezielle Bauvorschriften und Bebauungspläne
730.310	PPV BS	Parkplatzverordnung
772.100	EnG BS	Energiegesetz
780.100	USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
780.200	UVPV BS	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt
781.200	LHV BS	Verordnung über die Lufthygiene
782.100	LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt
783.200		Kantonale Gewässerschutzverordnung
783.400		Gesetz über Grundwasserschutz-zonen
786.100		Abfallverordnung
789.100	NLG BS	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz
789.110	NLV BS	Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz
911.600	WaG BS	Waldgesetz Basel-Stadt
911.610	WaV BS	Verordnung zum Waldgesetz Basel-Stadt
911.900		Gesetz über Freizeitgärten
912.200	WJG BS	Wildtier- und Jagdgesetz
912.500		Gesetz über die Fischerei

Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter: www.gesetzessammlung.bs.ch

WEITERE GRUNDLAGEN

- Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation
Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016)
Bericht des Bundesrates über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, 2006
Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone)
Bevölkerungsstruktur, Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt
Bevölkerungsszenarien, Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt
BGE 129 II 321 Behandlung der Fahrenden in der Richtplanung, 2003
BGE 1C_539/2011 zu Schattenwurf
BGE 99 Ia_143 zu Schattenwurf
Biodiversitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt mit Aktionsplan, 2023
Biotopverbundkonzept Kanton Basel-Stadt, 2016
Bodenstrategie Schweiz, 2020
Brandschutznorm, 2015
Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung
Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
Denkmalverzeichnis Basel-Stadt
Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof, 2014
Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum Riehen, 2010
Entwicklungsrichtplan Innenstadt, 2015
Freiraumkonzept Basel, 2004
Gestaltungskonzept Innenstadt, Planungshandbuch, 2015
Hochhäuser in Basel – Grundlagen und Konzept, 2010
Indikatorenbericht kantonaler Richtplan
Kanton Basel-Stadt Wildtierkorridore, 2023
Kantonaler Nutzungsplan Gewässerraum, 2023
Kantonale Planung zur Wiederherstellung der Fischwanderung bei Wasserkraftanlagen, 2014
Kantonale Strategie zur Wasserkraftnutzung, 2014
Kataster der belasteten Standorte Basel-Stadt
Kataster der Störfallverordnung (Risikokataster) Basel-Stadt
Klybeckplus Schlussbericht Testplanung, 2018
Kommunaler Richtplan Bettingen, 2024
Kommunaler Richtplan Riehen, 2003
Landschaftskonzept Schweiz, 2020
Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», 2012
Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Basel
Legislaturplan Basel-Stadt 2021-2025
Leitbild Riehen 2016–2030
Luftreinhalteplan beider Basel
Masterplan Campus Gesundheit, 2011
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)
Naturschutzkonzept Basel-Stadt, 1996
Naturschutzkonzept Riehen, 1996
ÖV-Programm BS
Quartierentwicklung Gebiet Lörracherstrasse Riehen, 2011
Raumentwicklungskonzept Nordwest+, 2011
Raumkonzept 3Land, 2015
Raumkonzept Schweiz, 2013
Revitalisierungsplanung Kanton Basel-Stadt, 2014
Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF)
Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL)
Sachplan Verkehr
Sachstrategie – Bereich Sport, Riehen, 2024
Sportanlagenkonzept Basel, 2022
Sportkonzept, 2019
Städtebauliches Leitbild klybeckplus, 2022
Stadtklimaanalyse, 2019
Stadtklimakonzept, 2021
Strategie für die Entwicklung der Freizeitgärten, 2021
Teilrichtplan Velo, 2013
Trinationaler Eurodistrict Basel – TEB, Konzept und Planungen
Waldentwicklungsplan (WEP) Basel-Stadt 2021-2035
Wohnanteilplan Stadt Basel
Zonenplan Gemeinde Bettingen
Zonenplan Gemeinde Riehen
Zonenplan Stadt Basel

Die Grundlagen können im Internet abgerufen werden unter: www.richtplan.bs.ch

ABKÜRZUNGEN

A	Agglomerationsprogramm
A2/A3	Autobahn 2/Autobahn 3
ABAC	Autobahnanschluss Basel City
ABS	Ausbautrecke
AP	Angebotsplanung
ARA	Abwasserreinigungsanlage
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AUE	Amt für Umwelt und Energie
AV	Anhang Verzeichnisse
AW	Alarmwert
.....	
B	Bettungen
B+R	Bike and Rail
Bad.	Badischer
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAK	Bundesamt für Kultur
BAV	Bundesamt für Verkehr
BGE	Bundesgerichtsentscheid
BGF	Bruttogeschossfläche
Bf.	Bahnhof
BL	Basel-Landschaft
BPG	Bau- und Planungsgesetz
BPV	Bau- und Planungsverordnung
BS	Basel-Stadt
BV	Bundesverfassung
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement
.....	
C	Celsius
CCS	Carbon Capture and Storage
CH	Schweiz
CHF	Schweizer Franken
.....	
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
dBA	Dezibel A-Bewertung
DSchG	Gesetz über den Denkmalschutz
DSchV	Verordnung zum Gesetz über den Denkmalschutz
DV	Dienstleistungsvereinbarung
DZV	Direktzahlungsvereinbarung
.....	
E	Einleitung
EAP	EuroAirport
EC	Eurocity
ED	Erziehungsdepartement
EKD	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege
ELBA	Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil
EnG	Energiegesetz

ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
.....	
F	Frankreich
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FFF	Fruchtfolgeflächen
FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
.....	
GAF	Gemeindeverband Abfallwirtschaft unteres Fricktal
GB	Güterbahnhof
Gde.	Gemeinde
GEP	Genereller Entwässerungsplan
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
GSchV	Gewässerschutzverordnung
GWh	Gigawattstunden
GWP	Generelle Wasserplanung
.....	
HWRB	Hochwasserrückhaltebecken
.....	
IBA	Internationale Bauausstellung
IC	Intercity
IGW	Immissionsgrenzwert
IKSR	Internationale Kommission zum Schutze des Rheins
ISOS	Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz
IWB	Industrielle Werke Basel
.....	
K	Konzeptkarten
KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
KEB	Kunsteisbahn
KELSAG	Kehrichtverwertung Laufental Schwarzbubenland
KJPK	Kinder- und Jugendpsychiatrische Klinik
KV BS	Kantonsverfassung Basel-Stadt
KV	Kombinierter Verkehr
KVA	Kehrichtverwertungsanlage
kW	Kilowatt
.....	
L	Güterlogistikareal
L ^H	Standorte Güterlogistik: Hafen
L ^T	Standorte Güterlogistik: Terminal
L ^{HB}	Standorte Güterlogistik: Hafenbahnhof
LKS	Landschaftskonzept Schweiz
Lkw	Lastkraftwagen
LRV	Luftreinhalteverordnung
LSV	Lärmschutzverordnung
LV	Langsamverkehr
.....	
M	Mobilität
MIV	Motorisierter Individualverkehr
.....	

N2	Nationalstrasse 2
NASAK	Nationales Sportanlagenkonzept
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
NL	Natur und Landschaft
NLG BS	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Kanton Basel-Stadt
.....	
OGB	Ornithologische Gesellschaft Basel
ÖV	Öffentlicher Verkehr
.....	
P+R	Park and Rail
PEZA	Provisorisch erweiterte Zollanlage
PK50	Pixelkarte 1:50'000 (gescannte Landeskarte)
PW	Planungswert
.....	
R	Riehen
RC	Recycling
REHAB	Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
RISKO	Kommission für Risikobeurteilung
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
RPV	Raumplanungsverordnung
RRB	Regierungsratsbeschluss
RSMVA	Regionale Sondermüllverbrennungsanlage
.....	
S	Siedlung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SIL	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
SIP	Switzerland Innovation Park Basel Area
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNUP	Spezielle Nutzungspläne
SO	Solothurn
SRH	Schweizerische Rheinhäfen
ST	Strategie
StatA	Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt
StfV	Störfallverordnung
SÜL	Sachplan Übertragungsleitungen
.....	
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
TER	Trains express régionaux
TGV	Train à grande vitesse
TRP	Teilrichtplan
TWW	Trockenwiesen und -weiden
.....	
UPK	Universitäre Psychiatrische Kliniken
USB	Universitätsspital Basel
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
.....	
VE	Ver- und Entsorgung
VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
.....	
WaG	Waldgesetz
WaV	Verordnung zum Waldgesetz
WBG	Bundesgesetz über den Wasserbau
WBV	Verordnung über den Wasserbau (Bund)
WEP	Waldentwicklungsplan
.....	
ZH	Zürich

FOTODOKUMENTATION

A. Biondo

St. Johannis-Park.

Bau- und Verkehrsdepartement

Erlenmatt, Blick von Norden, Luftbild; Wohnhochhaus, Steinentorberg; Luzernerring-Brücke, Blick Richtung Lothringerplatz; Dreirosenanlage; Stadttheater mit Tinguely-Brunnen; Reiher, Park im Grünen; S-Bahn-Haltestelle Dreispitz; Autobahn A2; Abfallberge, Recycling; Recyclingpark Schlachthofstrasse; Holzkraftwerk; ARA in Kleinhüningen; Kehrichtverbrennungsanlage Basel; Münsterplatz.

Bilddatenbank Kanton Basel-Stadt

EuroAirport (EAP), Basel/Mulhouse/Freiburg; Riehen, Lange Erlen

N. Bräuning

Regiomodell, Blick von Osten.

Comet

Basel, Luftbild.

Dokumentationsstelle Gemeinde Riehen, M. Junck

Riehen, Dorfkirche.

M. Eggimann

Aeschenplatz, Blick von Westen, Luftbild.

C. Flierl

Güterstrasse, Blick Richtung Heiliggeistkirche;
Viaduktstrasse, Elsässertor.

IWB

Holzkraftwerk.

S. Käser

Landschaftspark Wiese.

Standortmarketing Basel

Staats- und Regio-Fahne

Impressum

UMSCHLAGSBILD

Foto

Julian Salinas Fotografie, Basel
Blick vom Bruderholz auf die Stadt

Karte

Ausschnitt aus der Karte des kantonalen Richtplans

© 2025

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

Planungskommission

Aeberhard Beat, BVD, S&A, Vorsitz
Fässler Jessica, Geschäftsstelle Aggloprogramm Basel
Grasser Andrea, ED, Zentrale Dienste
Greiner Marco, PD, Staatskanzlei
Groff Alain, BVD, Mobilität
Koellreuter Jonathan, FD, Immobilien BS
Nabholz Matthias, WSU, Amt für Umwelt und Energie
Oloz Sebastian, Riehen, Ortsplanung
Ott Lukas, PD, Kantons- und Stadtentwicklung
Reinauer Roger, BVD, Tiefbauamt
Sandtner Martin, BVD, S&A, Raumplanung
Scheuner Daniel, BVD, Rechtsabteilung
Schoop Daniel, Gemeinde Bettingen
Stirnimann Patrick, GD, Planungskoordination
Suter Silvio, JSD, Verkehr
Trueb Emanuel, BVD, Stadtgärtnerei
Wepler Claus, WSU, Generalsekretariat

Projektleitung

Rahuel Bettina, BVD, S&A, Raumplanung

Gestaltungskonzept

Porto Libro, Beat Roth, Basel

Bezug

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur, Raumplanung
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 92 25
www.richtplan.bs.ch



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur, Raumplanung
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 92 25
www.richtplan.bs.ch