



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



# KANTONALER RICHTPLAN

**Anpassung Siedlungsentwicklung**

Vom Regierungsrat am 18. September 2018 erlassen.



# Kantonaler Richtplan

## INHALT

E	Einleitung .....	5
ST	Strategie .....	17
K	Konzeptkarten .....	28
S	Siedlung .....	35
NL	Natur und Landschaft.....	99
A	Agglomeration .....	131
M	Mobilität.....	141
VE	Ver- und Entsorgung .....	181
AH	Anhang .....	197

### 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.

### Anpassung Tram Claragraben

Vom Regierungsrat am 2. Juli 2019 erlassen.

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



# EINLEITUNG

E1	Zweck des kantonalen Richtplans .....	5
E2	Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans .....	6
E3	Form des kantonalen Richtplans .....	8
E4	Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans .....	9
E5	Stand der Koordination .....	10
E6	Änderung des kantonalen Richtplans .....	11
E7	Zusammenarbeit .....	12
E8	Mitwirkung .....	13
E9	Finanzierung .....	13
E10	Monitoring und Controlling .....	14





## E1 Zweck des kantonalen Richtplans

Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Art. 75 Bundesverfassung). Der Bund legt mit seinem Raumplanungsgesetz (RPG) die Grundsätze der Raumplanung fest und auferlegt den Kantonen eine Planungspflicht (Art. 2 und 5 RPG). Diese Planungspflicht beinhaltet u.a. das Erarbeiten 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 (> E5 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans).

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

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

Richtpläne zeigen mindestens, wie der Kanton sich räumlich entwickeln soll, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen (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 ist im Richtplan in Form von strategischen Aussagen mit behördenverbindlichen Entscheiden (> ST Strategie) und erläuterten Konzeptkarten (> K Konzeptkarten) dargestellt; auch die thematisch in die Sachthemen einführenden Leitsätze (> Objektblätter) umschreiben die Entwicklungsabsichten.

Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans. Der kantonale Richtplan muss im nachgeordneten Verfahren (Ortsplanungen, grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanungen, generelle Projekte) konkretisiert werden. Der Regierungsrat stimmt raumwirksame Vorhaben, Planungen und Genehmigungen mit dem kantonalen Richtplan ab; er erläutert bei Vorlagen mit wesentlichen räumlichen Auswirkungen, ob und wie sie mit den Zielen und Inhalten des Richtplans übereinstimmen (> E8 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 berührt, gestreift oder erwähnt werden.

Das Thema der *integralen Stadtentwicklung* etwa 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 *Lufthygiene* kommt im kantonalen Richtplan als Querschnittsthema vor, ist aber kein eigenes Richtplanvorhaben. Mit dem behördenverbindlichen Luftreinhalteplan beider Basel (2016) besteht eine hinreichende Grundlage, um raumwirksam handeln zu können. Zur Verbesserung der Luftqualität trägt der Richtplan massgeblich bei, indem er Aussagen zur Entwicklung des Raumes macht, das heisst, wie Siedlungs- und Verkehrsplanung nachvollziehbar und im Sinne einer *nachhaltigen Entwicklung* mit den Umweltaspekten verknüpft sind (Bildung von Siedlungsschwerpunkten, Bedingungen für Einkaufszentren, Förderung des öffentlichen Verkehrs etc.).

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).

Im kantonalen Richtplan nicht in Form eines eigenen Objektblattes erfasst sind die *Gebiete für Gewerbeentwicklung*. Die wertschöpfungsintensiven Arbeitsnutzungen in den Bereichen Management, Forschung und Entwicklung (> ST7 Das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössern) sind auf Betriebe des Gewerbes (des «urbanen Sektors») mit den entsprechenden Angeboten an Service, Reparatur und Handwerk und auf intensive Kundenbeziehungen angewiesen. Solche unternehmensbezogenen Dienste sollen sich, verträglich ins Umfeld eingepasst, entfalten können; dies auch zum Vorteil der Bevölkerung.



Ohne Zweifel steht das Gewerbe in Konkurrenz mit Dienstleistungsnutzungen und muss sich auf dem freien Markt behaupten. Nicht zu verkennen ist, dass das Gewerbe Möglichkeiten hat, Flächen, die bereit stehen oder bereitgestellt werden können, zu nutzen (z.B. Erlenmatt, Dreispitz, Gemeinde Riehen, gegebenenfalls Wolf, auch ausserkantonal: Allschwil). Dazu kommt, dass in Basel-Stadt die Regelung für das Gewerbe grosszügig ist, indem auch die Bauzonen ausserhalb der Industrie- und Gewerbezone je nach Lage mehr oder weniger Anteile an Arbeitsnutzung aufweisen dürfen. Rund zwei Drittel der nicht zu den grossen globalen Unternehmen zählenden Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe befinden sich in diesen urbanen Gebieten. Auf ausgedehnte Vorzugsgebiete für das Gewerbe muss der Kanton aber vor allem aufgrund seines eingeschränkten Flächenangebotes verzichten. Zudem hat die Raumplanung in einer liberalen Wirtschaftsordnung nur beschränkte Möglichkeiten, einen speziellen Schutz für gewerbliche vor anderen Wirtschaftsaktivitäten zu erreichen.

Für die Raumplanung gilt deshalb primär, im Richtplan trotz zunehmender Wohnraumknappheit ausreichende und siedlungsverträgliche Gebiete mit Schwerpunkt Arbeiten oder

Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen zu bezeichnen und in der Nutzungsplanung für ausreichende Anteile für Arbeitsnutzungen in diesen Gebieten vorzuziehen.

Gewerbliche Nutzungen, in Abstimmung mit anderen Nutzungen, sind gemäss Richtplan insbesondere im Bereich «Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen» und in ausgewählten Schwerpunkten Arbeiten erwünscht (> Objektblätter S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, S2.4 Ortszentren).

Als «Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen» gelten in diesem Richtplan Gebiete oder Infrastrukturflächen an gut erschlossenen Lagen im Umfeld übergeordneter städtischer Erschliessungsachsen, die aufgrund ihrer zum Teil extensiven Nutzung das Potenzial aufweisen für eine sich gegenseitig stützende Entwicklung von Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit.

Spielräume eröffnen sich durch Ausschöpfung verbesserter technischer Möglichkeiten für Emissionsbegrenzungen und durch innovative städtebauliche und architektonische Lösungen.

## 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 Entwicklung<sup>1</sup>

.....

**Objektblätter<sup>2</sup> für die Sachgebiete:**

S Siedlung

NL Natur und Landschaft

A Agglomerationsprogramm

M Mobilität

VE Ver- und Entsorgung

[Planungsgrundsätze\\*](#)

[Planungsanweisungen\\*](#)

[Örtliche Festlegungen\\*](#)

.....

**Anhang**

AH Glossar

Rechtliche Grundlagen

Weitere Grundlagen

Abkürzungen

Fotodokumentation

## KARTE

**Richtplankarte mit Legende**

Richtplan-Gesamtkarte<sup>2</sup>

[Richtplanaussagen\\*](#)

\* Behördenverbindliche Richtplanteile sind [farbig gekennzeichnet](#)

1 Grundlagen gemäss Art. 6 Raumplanungsgesetz.

2 Für Vorhaben, die in der Richtplankarte (Massstab 1:25'000) eingetragen sind, bestehen Verweise zu den Objektblättern, in diesen wiederum finden sich Verweise zu der Richtplankarte (gegenseitige Verweisung).

## E4 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans

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

Gebunden ist auch der Regierungsrat; 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 zur Information über die kantonalen räumlichen Absichten und Interessen; er beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

Mit der Genehmigung durch den Bund wird der Richtplan für 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 gelten als Erläuterungen, so auch die Ausgangslage in der Richtplankarte. Soweit nötig, wird in den Objektblättern auf den Koordinationsbedarf und auf die zu erfolgenden Schritte hingewiesen. In verschiedenen Objektblättern folgen Massnahmen den behördenverbindlichen Beschlussfassungen (Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen). Diese spezifizieren die Vorhaben, weisen auf konkrete Projekte hin oder skizzieren das weitere Vorgehen.

## E5 Stand der Koordination

Der kantonale Richtplan berücksichtigt den Stand der Planung. Die heutige Situation stellt die Ausgangslage dar; diese umfasst die vorhandenen oder die in Ausführung befindlichen Bauten und Anlagen. Sie berücksichtigt die rechtskräftigen Planungen von Kanton und Gemeinden – dazu gehören namentlich die rechtskräftigen kommunalen Zonenpläne –, auch wenn die Umsetzung erst ansteht. Die Richtplan-Vorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien eingeteilt:

### 1 Festsetzungen

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

*Voraussetzung:*

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

### 2 Zwischenergebnisse

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 Vororientierungen

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

*Voraussetzung:*

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

**Behördenverbindliche Beschlussfassungen ohne ausdrückliche Erwähnung des Koordinationsstandes gelten in diesem Richtplan als Festsetzungen.**

Als Sonderfall gilt die Beschlussfassung in *S2.5 Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen* zu den Gebieten an Umsteigeknoten (Bahnhöfen, S-Bahn-Haltestellen). Der Beschluss über die Ausgangslage einzelner dieser Schwerpunkte – und damit eine Abweichung vom geltenden Planungsverständnis, dass die Ausgangslage nicht als Richtplanvorhaben aufzufassen ist – soll die Struktur des Netzes des öffentlichen Verkehrs mit seinen Knoten als Rückgrat der regional ausgerichteten Entwicklungsstrategie verdeutlichen und stärken.

## E6 Änderung des kantonalen Richtplans

Der Richtplan wird hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten als ein strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument des Regierungsrates eingesetzt. Dazu muss der Richtplan anpassungsfähig sein. Alle durch ihn gebundenen Behörden können jederzeit die Überprüfung oder die Änderung des Richtplans anbegehren. Auch Private können beim Regierungsrat den Antrag stellen, den Richtplan zu überprüfen.

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

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

### Überarbeitung des Richtplans

Richtpläne werden in der Regel alle 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).

Sowohl *Überarbeitungen* als auch *Anpassungen* des Richtplans nimmt der Regierungsrat unter Abwägung aller raumrelevanten Interessen vor – nach Durchführung von Mitwirkungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton. Dem Bund werden die entsprechenden Genehmigungen beantragt.

### 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

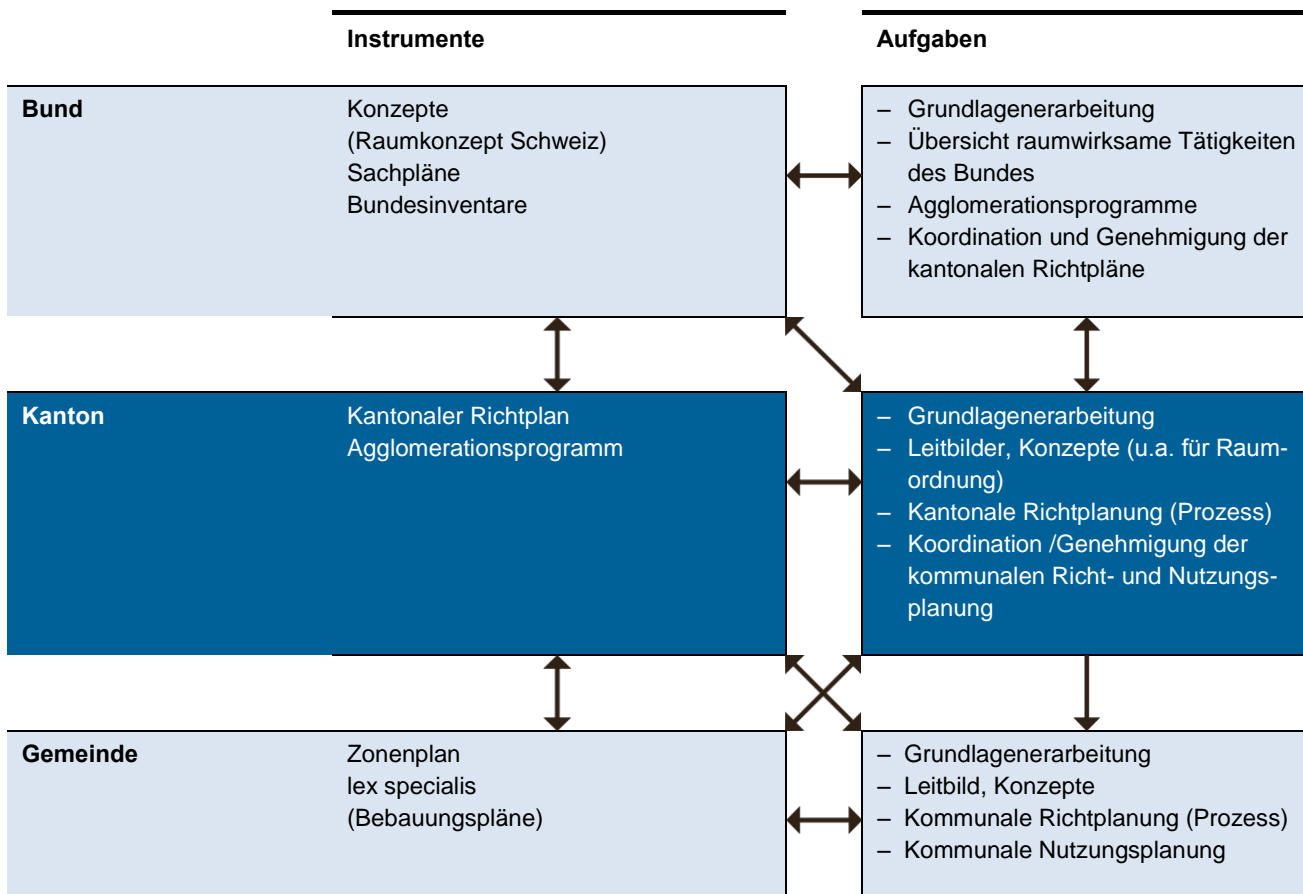
Das Zusammenspiel der Konzepte, Sachpläne und Inventare des Bundes und der kantonalen Richtpläne bedingt eine Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen des Bundes und der Kantone; diese Zusammenarbeit ist institutionalisiert. Die aus den Bundesplanungen resultierenden Verbindlichkeiten für den Kanton sind berücksichtigt.

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 bedingt in allen raumrelevanten Beziehungen eine partnerschaftliche, grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Wo diese von besonderer Bedeutung ist, wird die Kooperation und Koordination im Richtplan zusätzlich benannt; überall sonst wird sie vorausgesetzt.

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

Auf die Übernahme von Richtplanaussagen des Nachbarkantons Basel-Landschaft sowie entsprechender Aussagen des benachbarten Auslandes wurde wegen der Lesbarkeit der Richtplankarte, der Konkordanz mit anderen Kantonen und zwecks ökonomischer Planbewirtschaftung mit wenigen Ausnahmen verzichtet.

Der kantonale Richtplan und der Legislaturplan sind gegenseitig abgestimmt. Der Regierungsrat informiert den Grossen Rat periodisch und bei Bedarf über seinen 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 bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Die Mitwirkung umfasst alle Änderungen des Richtplans, nicht aber die Fortschreibungen und Nachführungen. Die Ergebnisse (Medienmitteilung, Mitwirkungsbericht) der nach §74 der Bau- und Planungsverordnung gestalteten Mitwirkungsverfahren finden sich im Internet (s. [www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)).

## E9 Finanzierung

Aus dem Richtplan resultieren wenig Kosten, allenfalls aufgrund einer Empfehlung, ein Konzept auszuarbeiten oder eine Studie durchzuführen. Die entsprechenden Aufwendungen werden in der Regel via ordentliches Budget finanziert.

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

Wie ein kantonales Projekt finanziert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans. Entscheide dazu fallen im Rahmen der Projekte mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung (> E7 Zusammenarbeit). Der Richtplan enthält deshalb – ausser allgemein gehaltenen 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. Anhand dieses Richtplancontrollings wird ermittelt, inwiefern und in welchen Bereichen des Richtplans ein etwaiger Anpassungsbedarf besteht.

Ein Indikatorenbericht mit raumrelevanten Indikatoren wird alle vier Jahre in Zusammenarbeit mit dem statistischen Amt aufgelegt. Die Indikatoren treffen gesamtkantonale Aussagen und umfassen aufgrund der längerfristigen Perspektive des Richtplans wo immer möglich längere Zeitreihen von bis zu 20 Jahren. Die Erkenntnisse des Richtplancontrollings fliessen in die Lagebeurteilung des Regierungsrats im Rahmen der kantonalen Legislaturplanung ein.

Darüber hinaus wird alle vier Jahre ein Vollzugscontrolling durchgeführt. Hierbei wird mittels Fragebögen der Umsetzungsstand der Planungsanweisungen bei den federführenden Amtsstellen erfragt und ausgewertet.



# STRATEGIE

## Querschnittsthemen

ST1	Regionale Sichtweise .....	18
ST2	Freiräume .....	18
ST3	Rhein und Ufer aufwerten.....	19

## Siedlung – Wohnen

ST4	Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen .....	20
ST5	Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten steigern .	20
ST6	Die Siedlungsentwicklung und stadtgerechte Mobilität aufeinander abstimmen.....	21

## Siedlung – Wirtschaft

ST7	Das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössern .....	22
ST8	Bedingungen für Wirtschaft und Bildung verbessern.....	22

## Natur und Landschaft

ST9	Landschaftsschutz regional .....	23
ST10	Natur- und Landschaftsschutz auf Kantonsgebiet .....	23

## Mobilität

ST11	Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirt- schaftsstandort .....	24
------	---	----

## Ver- und Entsorgung

ST12	Wasserversorgung .....	25
------	------------------------	----

# ST

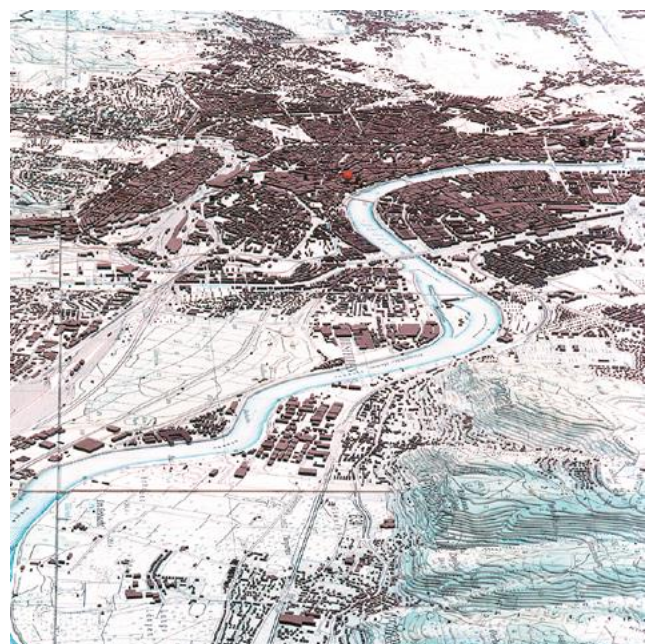


# Strategie

## ALLGEMEINES

In der Strategie sind von allen Teilen und Themen des Richtplans Basel-Stadt diejenigen Punkte hervorgehoben, für die Entscheide für die räumliche Entwicklung des Kantons Basel-Stadt in den kommenden 15 bis 20 Jahren zu fällen waren. Diese strategischen Entscheide sind behördenverbindlich.

Zur Erfassung der Komplexität der Sachthemen sind trotzdem sämtliche orientierenden Richtplantexte, die Planungsgrundsätze und -anweisungen in Objektblättern sowie die Richtplankarte hinzuzuziehen.



Regiomodell, Blick von Osten

## Querschnittsthemen

### ST1 REGIONALE SICHTWEISE

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 Arbeitsplätze als auch bezüglich Einwohnerinnen und Einwohner. Dies wirkt sich auf die Siedlungsentwicklung und auf den Flächenverbrauch aus. Neue Wohnungen und Arbeitsplätze in Basel-Stadt entsprechen dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel und dem Raumkonzept Schweiz. Sie sind aufgrund der kurzen Wege und der Dichtevorteile in unserem Kanton Teil einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie auf regionaler Ebene. Diese Auffassung des gemeinsamen Siedlungsraums mit der Kernstadt Basel entspricht dem Agglomerationsprogramm Basel und dem räumlichen Entwicklungskonzept des Trinationalen Euro districts 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 Nachbargemeinden koordiniert.

### ST2 FREIRÄUME

Die Freiräume in Basel-Stadt, die als «innere Landschaft» im Kernraum der Agglomeration bezeichnet werden können, haben sowohl «urbane» als auch «landschaftliche» Funktionen, die sich nicht gegenseitig ausschliessen. Basel-Stadt ist in eine vielfältige «äussere Landschaft» (Tüllinger Berg, Dinkelberg, Gempfenplateau, Blauenkette, Sundgauer Hügelland, ehemalige Rheinauen mit Petite Camargue) eingebettet. Die überbauten Gebiete konzentrieren sich in der Region hauptsächlich auf die Täler, während die höheren Lagen weniger besiedelt sind. Deshalb existieren vielfältige Vernetzungen der «inneren» mit der «äusseren» Landschaft, die sowohl unter ökologischen Gesichtspunkten als auch für die Siedlungsqualität sehr wertvoll sind.

#### Strategischer Entscheid

Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse wird in den Freiräumen des Kantons Basel-Stadt, auch auf den land- und forstwirtschaftlichen Flächen, Funktionsvielfalt ermöglicht, das heisst Ökologie, Erholung, soziale und klimatische Funktion usw. existieren neben- und mit einander. Die Vernetzung der Freiräume innerhalb von Basel-Stadt und in die umgebende «äussere Landschaft» wird gesichert, mit den Nachbargemeinden im Agglomerationsprogramm Basel und im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) koordiniert und weiter verbessert.

### ST3 RHEIN UND UFER AUFWERTEN

Der Rhein und seine Ufer sind ein wesentliches Identifikationsmerkmal von Basel. Der Rhein und seine Ufer 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. Weniger intensiv ist die Nutzung entlang des Rheinufer im nördlichen Kleinbasel. 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 Klybeckhafen keine neue Hafennutzung anzusiedeln, mittel- bis langfristig Möglichkeiten zur Nutzungsmischung und -intensivierung.

#### *Einbettung in TEB-Strategie*

Die grossräumige Aufwertung des Rheins mit seinen Ufern ist ein strategisches Ziel des TEB (Kembs bis Rheinfeldern), 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 zu erhalten und zu pflegen. Die Rheinufer werden vermehrt zugänglich gemacht sowie einer vielfältigeren und intensiveren Nutzung zugeführt. Dabei wird die ökologische und nachhaltige Hafenwirtschaft in Basel-Stadt an den Hafenbecken 1 und 2 räumlich konzentriert, zudem wird ein drittes Hafenbecken im Bereich des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes zur Sicherung der Trimodalität des geplanten Umschlagsterminals angestrebt. Für die Zeit nach 2029 wird der Westquai des Hafenbeckens 1 in die laufenden Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung der rheinseitigen Hafenareale einbezogen. Im Rahmen einer trinationalen Hafenentwicklung sind dazu vorgängig Handlungsspielräume und zusätzliche Flächenpotenziale zu evaluieren und zu sichern, welche langfristig ermöglichen, dass das Rheinufer und die Klybeckinsel für andere Nutzungen schrittweise geöffnet werden können. Auf beiden Seiten des Rheins werden auf dem Gebiet von Basel-Stadt unter Berücksichtigung von Naturschutzanliegen sowie der Sicherheitsanforderungen der Hafenareale durchgängige Fussgänger- und Veloverbindungen eingerichtet.

## Siedlung – Wohnen

### ST4 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.

#### 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 Aufzonen 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.

### ST5 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, qualitativ hochwertigen 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 werden eine optimale Nutzungsmischung angestrebt sowie hohe Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung eingehalten. Zudem ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben. Das baukulturelle Erbe wird berücksichtigt. Grundlage bilden qualitätssichernde Verfahren und eine sorgfältige Nutzungsplanung.

Bei der weiteren Verdichtung des Kantons wird darauf geachtet, dass der Bevölkerung in ihrem Wohnumfeld genügend und abwechslungsreiche 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 der stadtgerechten Verkehrsarten wohnlicher gemacht.

## ST6 DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND STADT-GERECHTE 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

### ST7 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 städtebaulichem Massstab der Gebäude geschaffen.

### ST8 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 Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr werden gefördert. Ein Schwerpunkt wird auf den Ausbau des S-Bahnnetzes 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

### ST9 LANDSCHAFTSSCHUTZ REGIONAL

Die Schwerpunktsetzungen zur Mobilisierung von Wohnraumreserven und zur Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität (vgl. ST4: « Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen» und ST5 « Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten steigern»), die das Angebot an Wohnraum in Basel-Stadt quantitativ und qualitativ erhöhen, verringern den Siedlungsdruck im Umland. Dadurch wird in regionaler Sichtweise die Strategie der «Siedlungsentwicklung nach innen» verfolgt und der Druck auf die Landschaft und das Kulturland in der Region verringert.

#### Strategischer Entscheid

Durch die Schaffung von zusätzlichem und die Aufwertung von bestehendem attraktivem Wohnraum mit guter Wohnumfeldqualität in Basel-Stadt wird der Siedlungsdruck auf die Landschaft und die Landwirtschaft im Umland verringert und so ein Beitrag zum regionalen Landschaftsschutz und zur Schonung des Kulturlandes geleistet.

### ST10 NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ AUF KANTONSGBIET

Die Räume ausserhalb des Siedlungsgebietes weisen hohe landschaftliche und ökologische Qualitäten auf und sind für die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Basel entscheidend. Im Wiesegebiet bestehen mit dem Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese» seit 2001 behördenverbindliche Schutzvorgaben, die anlässlich der Zonenplanrevisionen umgesetzt werden. Die übrigen Landschaftsräume und die Naturschutzgebiete ausserhalb des Siedlungsgebietes werden anlässlich der Zonenplanrevisionen ebenfalls grundeigentümergebunden geschützt.

Auch innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen wertvolle Orte für Natur und Ökologie sowie für die naturbezogene Erholung. Deren Erhalt und Entwicklung sowie Vernetzung unter einander und mit den Elementen der «inneren» und «äusseren» Landschaft (vgl. ST2: «Freiräume») sind für Mensch und Natur gleichermaßen von Nutzen.

#### Strategischer Entscheid

Die im Richtplan festgesetzten Landschaftsschutzgebiete werden auf der Ebene Nutzungsplanung durch die Ausscheidung von Zonen des Landschaftsschutzes gesetzlich festgelegt und deren Qualitäten dadurch stärker als bisher langfristig gesichert.

Die Orte der Natur im Siedlungsraum werden erhalten und entwickelt. Dabei werden Veränderungen zum Nutzen von Ökologie und Siedlungsqualität ermöglicht und gefördert und nicht nur die bestehenden Qualitäten konserviert. Die Vernetzung von der «äusseren» über die «innere» Landschaft bis zu den Orten der Natur im Siedlungsraum wird gefördert.

## Mobilität

### ST11 VEREINBARKEIT VON MOBILITÄT, URBANER WOHNQUALITÄT UND WIRTSCHAFTSSTANDORT

Die verkehrsgünstige Lage von Basel-Stadt und ein gutes Mobilitätsangebot innerhalb des Kantons, mit dem Umland sowie im überregionalen und internationalen Verkehr sind wichtige Faktoren der Standortqualität.

Eine gut ausgebaute und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft. Auf der anderen Seite stellen diese Infrastrukturen aber eine hohe Belastung für die umliegenden Wohnquartiere dar, und sie beanspruchen einen grossen Teil des knappen Raums. Der Ausbau der Infrastruktur ist aufgrund begrenzter Flächen und Finanzmittel sehr überlegt vorzunehmen.

Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass alle Verkehrsarten inkl. Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben und die Belastungen von Wohngebieten minimiert werden. Stadtgerechte Mobilität ist somit platzsparend und umweltfreundlich. Eine wesentliche Voraussetzung für eine solche stadtverträgliche Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung mit kurzen Wegen.

#### Strategischer Entscheid

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

Der Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr wird hohe Priorität eingeräumt. Entsprechend wird dem Fuss- und Veloverkehr ausreichend Raum zugebilligt und die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr werden reduziert. Die ÖV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, damit insbesondere im Verkehr mit dem trinationalen Umland der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert werden kann.

Der Kanton Basel-Stadt setzt sich beim Bund dafür ein, dass bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen nur beseitigt werden, wenn alle vorhandenen Betriebsreserven ausgeschöpft sind und wenn durch den Ausbau und flankierende Massnahmen das übrige Strassennetz dauerhaft vom motorisierten Verkehr entlastet wird. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung bewirtschaftet und nur für Neuerschliessungen ausgebaut. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.

Im Bereich Güterverkehr geniessen Schiff und Schiene Priorität. Die u.a. durch die Eröffnung der NEAT sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden international, national und regional abgestimmt gelöst. Die Infrastrukturen zur Güterlogistik werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) genutzt. In der Güterlogistik wird verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration kooperiert.

# Ver- und Entsorgung

## ST12 WASSERVERSORGUNG

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 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.

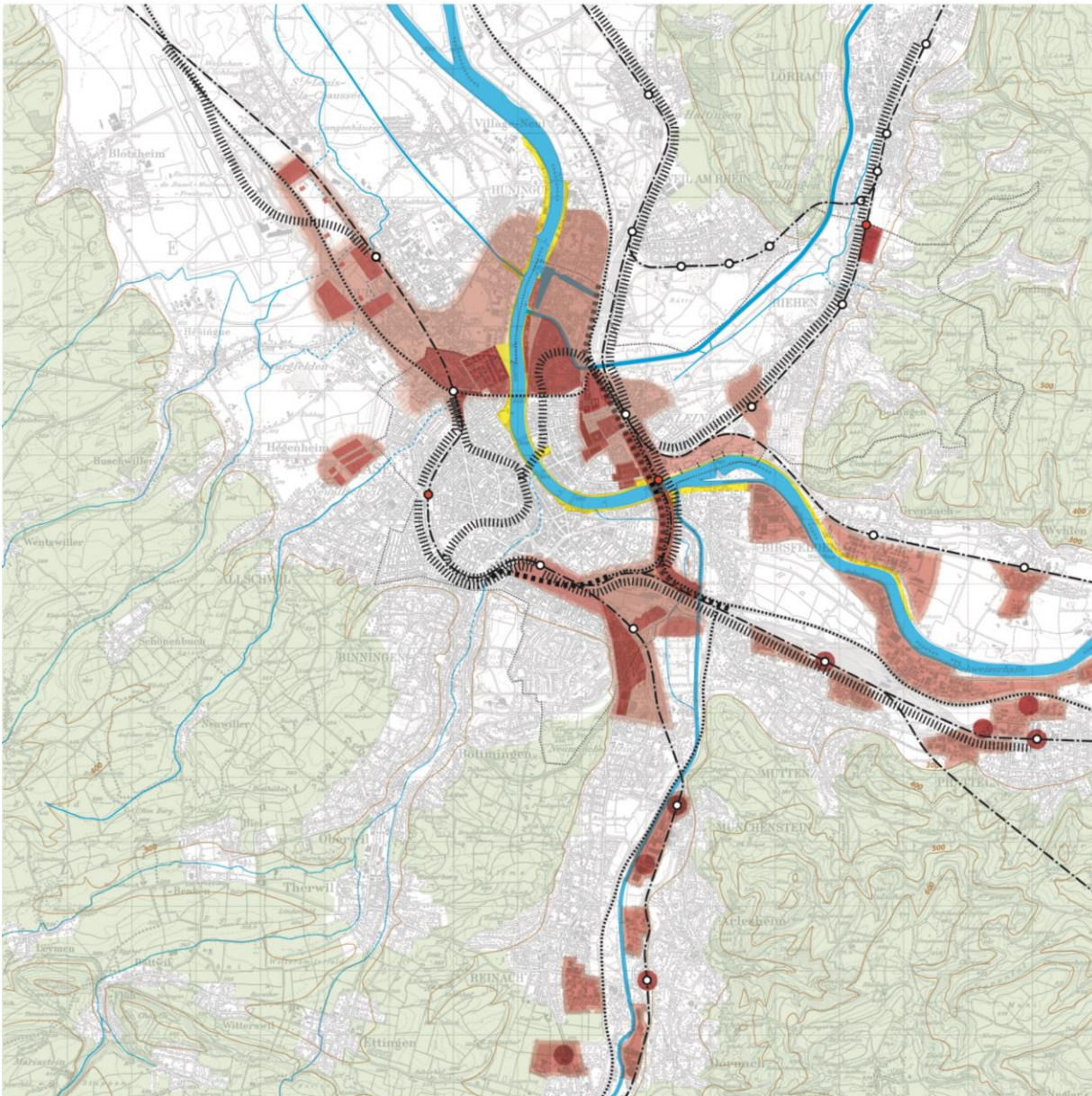


# KONZEPTKARTEN

	<b>Karte 1</b> .....	<b>28</b>
K1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung .....	29
	<b>Karte 2</b> .....	<b>30</b>
K2	Freiraumentwicklung und-vernetzung .....	31
	<b>Karte 3</b> .....	<b>32</b>
K3	Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese).....	33



Karte 1



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

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f08080; margin-right: 5px;"></span> Gebiete mit Entwicklungspotential</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d62728; margin-right: 5px;"></span> Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffff00; margin-right: 5px;"></span> Rheinufer, teilweise mit Entwicklungspotential</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90ee90; margin-right: 5px;"></span> umliegende, äussere Landschaft</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> <span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px dotted black; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Grenze des Kantons Basel-Stadt</li> <li><span style="display: inline-block; border-bottom: 1px solid blue; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Gewässer</li> </ul> |
|---|---|--|

## Karte 1

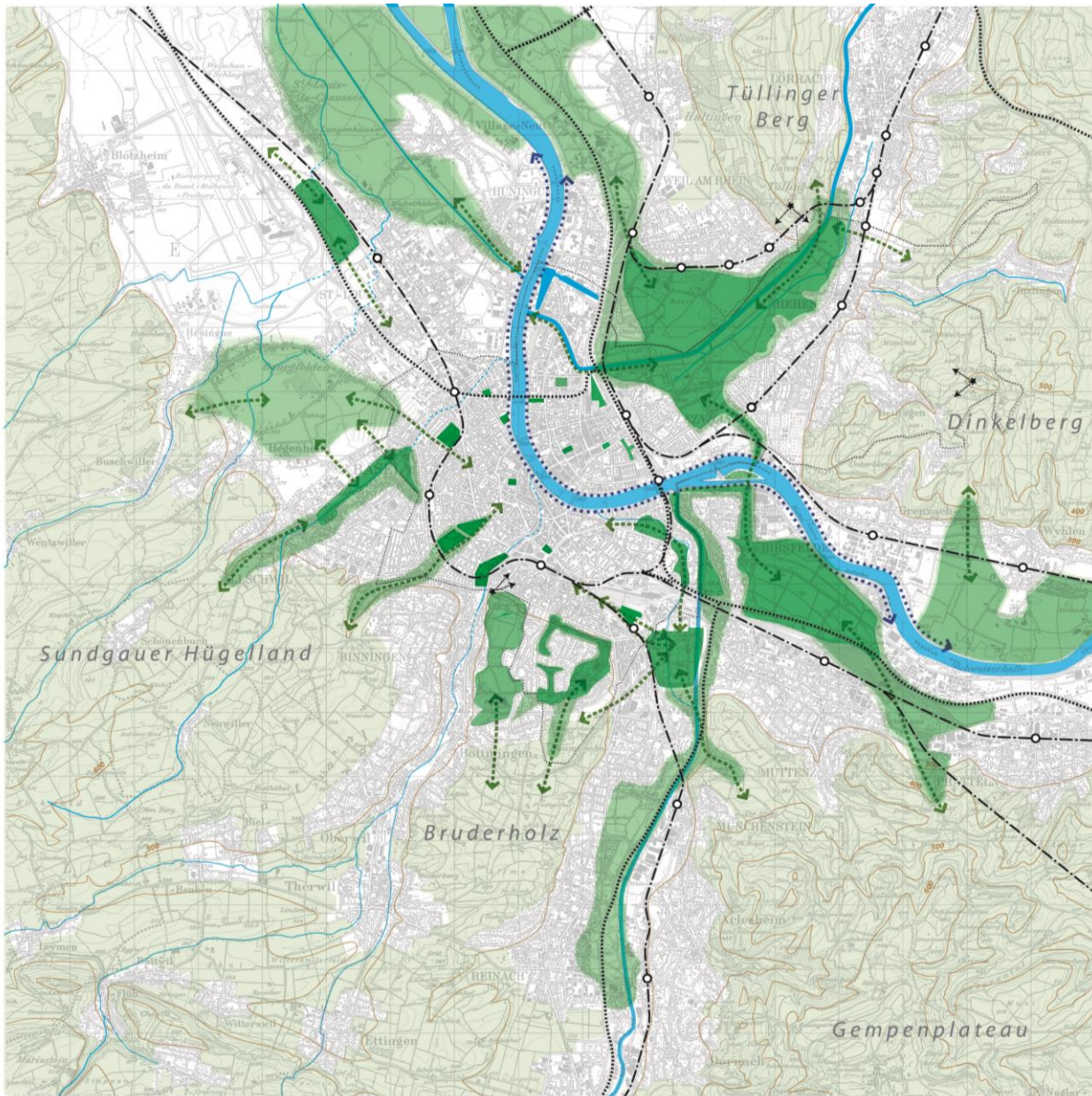
### K1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

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 Hegenheimer 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 Landestopographie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)  
 Kartenentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #90EE90; margin-right: 5px;"></span> Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #C8E6C9; margin-right: 5px;"></span> umliegende, äussere Landschaft</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed green; margin-right: 5px;"></span> Korridor zur Freiraumvernetzung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed blue; margin-right: 5px;"></span> Vernetzungskorridor entlang des Rheins</li> <li><span style="display: inline-block; width: 0; height: 0; border-left: 5px solid transparent; border-right: 5px solid transparent; border-bottom: 10px solid black; margin-right: 5px;"></span> Aussichtspunkt mit Sichtachsen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed black; border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Grenze des Kantons Basel-Stadt</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid blue; margin-right: 5px;"></span> Gewässer</li> </ul> |
|--|---|--|



## Karte 2

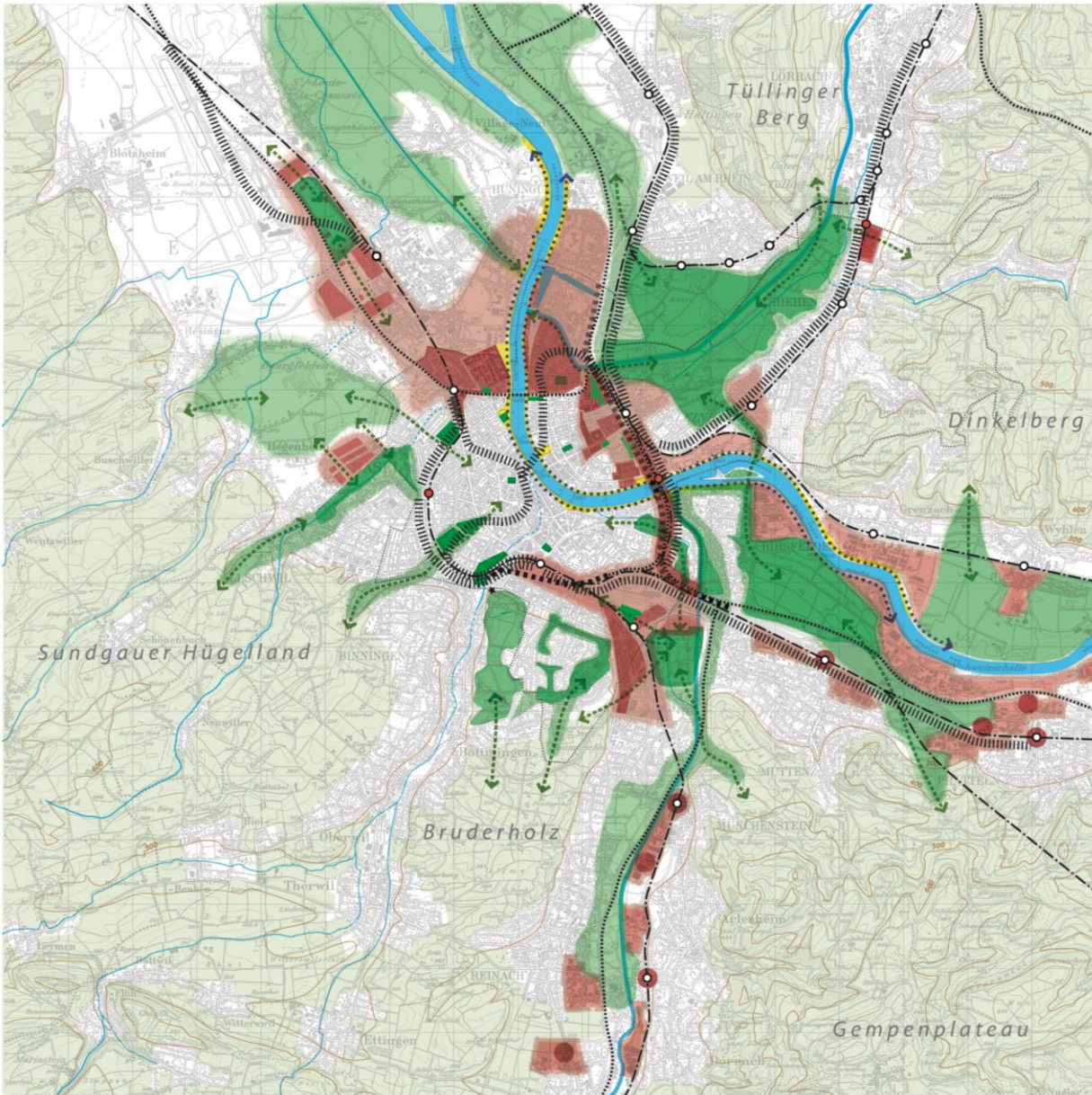
### K2 Freiraumentwicklung und -vernetzung

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, wofür 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 deren 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 Landestopographie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773)  
 Kartenentwurf: Feddersen & Klostermann, Zürich

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f08080; margin-right: 5px;"></span> Gebiete mit Entwicklungspotential</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d62728; margin-right: 5px;"></span> Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffff00; margin-right: 5px;"></span> Rheinufer, teilweise mit Entwicklungspotential</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90ee90; margin-right: 5px;"></span> umliegende, äussere Landschaft</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed green; margin-right: 5px;"></span> Korridor zur Freiraumvernetzung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed blue; margin-right: 5px;"></span> Vernetzungskorridor entlang des Rheins</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dotted black; margin-right: 5px;"></span> Grenze des Kantons Basel-Stadt</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid blue; margin-right: 5px;"></span> Gewässer</li> </ul> |
|---|---|--|

## 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 Frei-Raum 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

<b>L</b>	<b>Leitsätze Siedlung</b> .....	<b>37</b>
<b>S1</b>	<b>Siedlungsgebiet</b> .....	<b>39</b>
S1.1	Entwicklung des Siedlungsgebiets .....	39
S1.2	Siedlungsgliedernde Freiräume.....	44
S1.3	Vertikale Verdichtung .....	47
S1.4	Hochhäuser .....	49
S1.5	Siedlungsfreiraum.....	51
S1.6	Ortsbildschutz.....	54
S1.7	Lärmschutz .....	56
S1.8	Störfallvorsorge .....	59
<b>S2</b>	<b>Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung</b> .....	<b>61</b>
S2.1	Schwerpunkte Arbeiten .....	61
S2.2	Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen .....	65
S2.3	Schwerpunkte Wohnen .....	70
S2.4	Ortszentren.....	73
S2.5	Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen...	76
<b>S3</b>	<b>Verkehrsintensive Einrichtungen</b> .....	<b>79</b>
S3.1	Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen	79
<b>S4</b>	<b>Öffentliche Bauten und Anlagen</b> .....	<b>81</b>
S4.1	Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität.....	81
S4.2	Schulbauten und -anlagen.....	84
S4.3	Spitalbauten .....	86
S4.4	Sport- und Freizeitanlagen .....	89
S4.5	Fahrendenplatz .....	93
S4.6	Freizeitgärten .....	96

A large, white, stylized letter 'S' is positioned in the bottom right corner of the page. The letter is thick and has a slight curve, set against the solid blue background of the page.



1–30 **Leitsätze Siedlung**

Markthalle, Wohnhochhaus am Steintorberg



Dreirosenanlage

**Siedlungsgebiet**

- 1 Die Siedlungsentwicklung, ausgerichtet insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, ist auf die trinationale Zentrenstruktur sowie auf die Verkehrsnetze mit ihren Kapazitäten abzustimmen.
- 2 Erneuerungen und Veränderungen des Siedlungsraumes erfolgen insbesondere unter Beachtung optimaler baulicher Dichten und ausgewogener Sozialstruktur.
- 3 So weit möglich und städtebaulich sinnvoll, sind Stadt und umliegende Gemeinden als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper erkennbar zu halten; siedlungsgliedernde Freiräume sollen neben ihrer Funktion für Landwirtschaft und ökologische Vernetzung die Naherholung unterstützen.
- 4 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.
- 5 Bebauung und Freiraum müssen unter Beachtung historischer Gefüge hohe urbane und landschaftliche Ansprüche erfüllen.
- 6 Die Nutzungen des Rheinraums sind unter Beachtung seiner gesamtstädtischen Bedeutung zu fördern; die Konflikte sind zu entschärfen.
- 7 Das Freiraum- und Grünflächenangebot ist unter Beachtung der übrigen städtebaulichen Anforderungen bedarfsgerechter zu verteilen und, wo möglich, zu erweitern.
- 8 Der öffentliche Raum ist sowohl als Verkehrs-, Kultur- und Naturraum als auch als Aufenthalts-, Erlebnis- und Bewegungsraum zu planen und zu gestalten.
- 9 Die Wohnumfeldaufwertung ist konsequent weiterzuführen.
- 10 Wo der Lärm nicht an seiner Quelle verringert werden kann, sind seine Auswirkungen zu minimieren.
- 11 Schädliche und lästige Immissionen und Gefahren sind durch planerische und technische Massnahmen zunehmend zu reduzieren.
- 12 Im Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sind Räume für die Bewegungsaktivität in Abstimmung mit anderen Nutzungsansprüchen zur Verfügung zu stellen.



Luzernerring-Brücke, Blick Richtung Lotringerplatz



Stadttheater mit Tinguely-Brunnen

### Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

- 13 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung sind unter Beachtung der verschiedenen Nutzungsansprüche als nachhaltige Quartiere auszubilden.
- 14 Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen sollen insbesondere neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zugutekommen.
- 15 Die raumplanerischen Massnahmen für die Wirtschaft werden in regionaler Zusammenarbeit angegangen.
- 16 Bei Arealentwicklungen bei denen neuer Wohnraum geschaffen wird, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel preisgünstigen Wohnraum anzustreben.
- 17 Die verträgliche Mischung von Arbeiten, Wohnen und anderen Nutzungen ist in geeigneten Gebieten zu fördern.
- 18 Für innovative Neugründungen sind ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.
- 19 Strukturwandel und Nutzungsintensivierungen auf Arbeitsgebieten sind zu unterstützen und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau, die der Nachhaltigkeit verpflichtet sind, zu begleiten.
- 20 Gebiete für Produktions- und Forschungsbetriebe mit Störfallrisiken oder anderen Emissionen sind festzusetzen und langfristig vor Konflikten mit empfindlichen Nutzungen zu sichern.
- 21 Für die Infrastruktur der Güterlogistik sind die Räume unter regionalem Gesichtswinkel zu konzentrieren; Auslegung und Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen sind zu optimieren.

### Verkehrsentensive Einrichtungen

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

### Öffentliche Bauten und Anlagen

- 23 Die öffentlichen und die privat betriebenen Einrichtungen mit überlokaler Bedeutung sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut zu erschliessen und infrastrukturell zu koordinieren.
- 24 Der Universität und der Fachhochschule werden bedarfsgerecht Entwicklungsräume bereitgestellt.
- 25 Die Schulraumplanung als integrierender Bestandteil der Siedlungsentwicklung stellt die Räume bereit und sichert die Standorte für die Weiterentwicklung der Schulen in Basel-Stadt.
- 26 Für Spitäler, Kliniken und für Einrichtungen zur Betreuung betagter und pflegebedürftiger Personen werden Räume bereitgestellt und Standorte für deren Weiterentwicklung gesichert.
- 27 Sportanlagen unterschiedlicher Grösse werden gefördert, um den natürlichen Bewegungsbedarf der Bevölkerung zu decken und um den Kanton weiterhin als attraktiven Standort für Anlässe des Hochleistungssportes zu vermarkten.
- 28 Die Ausübung des Schul- und Breitensports ist durch die Bereitstellung der notwendigen Sportanlagen zu gewährleisten.
- 29 Sportanlagen und ihre Infrastruktur sind den aktuellen Gegebenheiten anzupassen.
- 30 Familiengartenareale sind partiell für allgemein zugänglichen Grünraum zu öffnen sowie für Bebauungen umzuzonen; ein hinreichendes Angebot an Familiengärten ist langfristig zu sichern.



## 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 Frei- und Grünräume 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 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 gleich bleibender Entwicklung gibt es in Zukunft mehr Beschäftigte als Einwohner in Basel-Stadt. In der Folge ist eine Zunahme an Berufseinstellenden und somit eine steigende Ausnutzung 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. Ebenfalls ist ein höherer Nutzungsdruck auf die öffentlichen Frei- und Grünräume 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. ST 4 und 7). Erweiterungen des Siedlungsgebiets sind derzeit nicht geplant.

Gemäss der Strategie der urbanen Qualitätsmaximierung findet eine Entwicklung nach innen zu einem Teil durch flächige Aufzonungen und punktuell 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 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 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 und die Ausdehnung und Verbesserung des Angebots an öffentlichen Frei- und Grünräumen 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 und die Erholung der Bevölkerung bleiben erhalten.

#### Strategie/ST

1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10

#### Leitsätze

1, 2, 3, 4, 9, 16, 35, 37, 46

## 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.
- C. Bei Arealentwicklungen bei denen neuer Wohnraum geschaffen wird, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel preisgünstiger Wohnraum anzustreben. Im Rahmen der Nutzungsplanung sind entsprechende Potenziale zu prüfen und Anteile festzulegen.
- 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. Das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet bis Ende 2019 in Zusammenarbeit mit dem Präsidialdepartement einen Leitfaden zur Umsetzung des Planungsgrundsatzes C. Dieser beinhaltet u.a. eine kantonale Definition des preisgünstigen Wohnraums, Hilfestellungen zur Anwendung und rechtliche Hinweise.
2. Zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Lebensraum Gundeldingen und für eine nachhaltige Weiterentwicklung der städtebaulichen, wirtschaftlichen, kulturellen, ökologischen und sozialen Qualitäten erarbeitet das Planungsamt bis Juni 2019 auf der Grundlage von §94 Abs. 2 BPG einen behördenverbindlichen Teilrichtplan. Dieser beinhaltet mindestens die drei Schwerpunktthemen Nutzungen und Funktionen, Grün- und Freiraum und Mobilität.
3. Für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erarbeitet das Planungsamt bis 2020 auf der Grundlage von §94 Abs. 2 BPG einen behördenverbindlichen Teilrichtplan.
4. Die Gemeinde Riehen passt ihren kommunalen Richtplan in regelmässigen Abständen an und prüft das Erstellen von behördenverbindlichen Teilrichtplänen (§94 Abs. 2 BPG) für Entwicklungsschwerpunkte.

## MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### 1) Gundeldingen (in Erarbeitung)

Der seit 2014 sich in Erarbeitung befindende Stadtteilrichtplan Gundeldingen ist eine wichtige Grundlage zur qualitativen Verbesserung in den Bereichen Nutzungen und Funktionen, Grün- und Freiraum und Mobilität in den nächsten 15 bis 20 Jahren. Als integrales Abschlussprodukt der Schwerpunktmassnahme «Stadtentwicklung Basel Süd/Gundeli Plus» bündelt der Stadtteilrichtplan die Ergebnisse vergangener Arbeiten und neue Erkenntnisse zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Lebensraum Gundeldingen. Die anerkannten Quartierorganisationen, die betroffene Bevölkerung, das lokale Gewerbe und weitere Interessierte werden in die Planung und Umsetzung einbezogen.

Zukünftige Nutzungspotenziale und Optionen zur Verbesserung des öffentlichen Raums werden erfasst und behördenverbindlich festgehalten. Laufende Projekte in Gundeldingen sowie seiner unmittelbaren Umgebung werden in ihren räumlichen Wirkungen koordiniert, beispielsweise die bessere Vernetzung ins Dreispitz und die Anbindung über die Bahnhofsflächen Richtung Innenstadt. Insbesondere orientiert sich der Stadtteilrichtplan am Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen und nimmt dessen längerfristige Massnahmen auf.

Unter dem Thema Mobilität werden Verbesserungen und Optimierungen für alle Verkehrsmittel geprüft. Dies sind insbesondere eine Reduktion des quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehrs, eine optimierte ÖV-Erschliessung sowie eine Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen im Quartier und mit den umliegenden Stadtteilen.

### 2) 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.

Bund und Kanton schaffen die planerischen und finanziellen Voraussetzungen für ein neues trimodales Containerterminal und ein neues Hafenbecken auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof, welche das Güterverkehrswachstum auf der Nord-Süd-Achse mit Verbesserungen für den Schiffs- und Bahntransport auffangen sollen (s. M5.1 «Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe» und M6.1 «Güterverkehrslogistik»)

Durch diese neue Infrastruktur wird der Hafen in seiner Funktion gestärkt. Zusammen mit weiteren räumlichen Veränderungen wie einer Verlagerung des bestehenden Hafengebäudes entsteht zudem die Möglichkeit bisherige Hafengebäude umzunutzen (s. S2.2 Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen – Klybeckquai/Westquai und Altrheinweg sowie M1.2 Tram – Tramverbindung Kleinhüningen – Huningue).

Die Hafen- und Stadtentwicklung umfasst den baselstädtischen Teil der trinationalen Entwicklung 3Land (s. A2 3Land).

Die von BASF und Novartis teils schon heute und zukünftig nicht mehr benötigten Arealteile ihrer Werkareale im Klybeck sollen 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 Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen–Klybeck). Die Entwicklung soll in Abstimmung mit den Grundeigentümern, den benachbarten Entwicklungsgebieten sowie den umliegenden Quartieren stattfinden.

Der Stadtteilrichtplan umfasst das Gebiet der beiden heutigen Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck sowie die Areale der oben genannten Projekte.

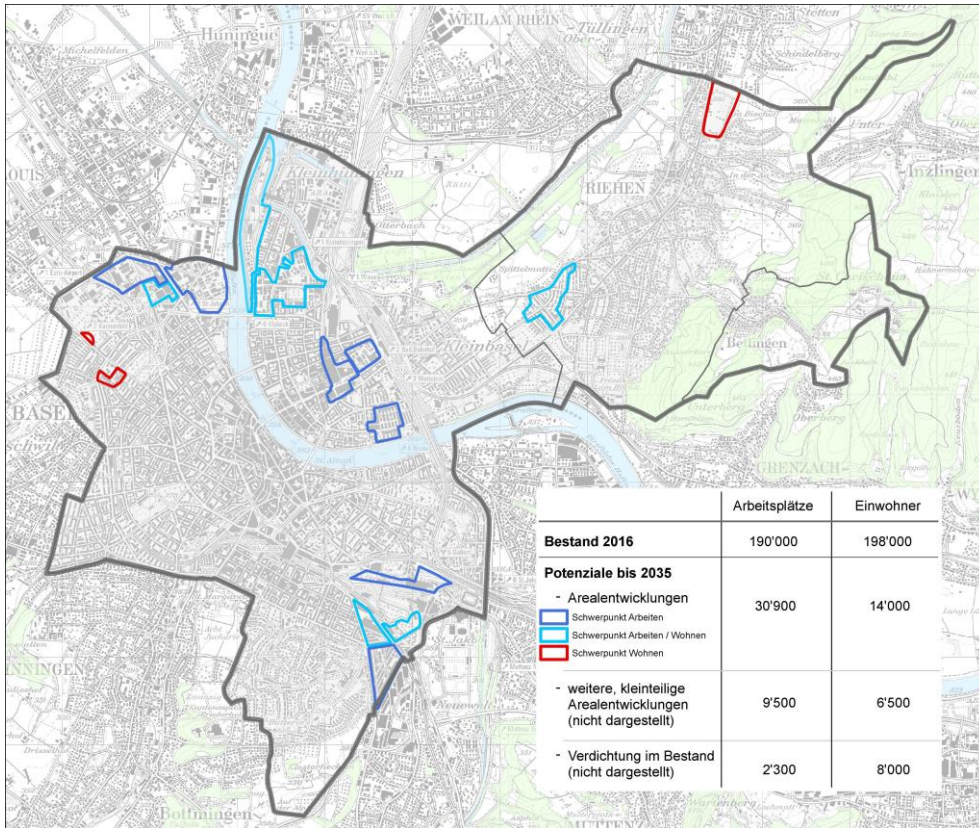
Es ist die Aufgabe des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck, die Strategie der Raumentwicklung für den Stadtteil zu erarbeiten und festzuhalten. Für jeden Teilbereich (Klybeckplus, Hafen- und Stadtentwicklung, bestehende Quartiere Kleinhüningen und Klybeck, etc.) bestehen unterschiedliche Anforderungen, Akteure und Themen. 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 werden im Gesamtkontext betrachtet.

Dabei soll die Identität der bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erhalten und die bestehenden Einrichtungen / Infrastrukturen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt und die Erschliessung, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Der Stadtteilrichtplan wird durch eine öffentliche Mitwirkung begleitet und im Rahmen einer Planaufgabe zur Diskussion gestellt. Er bildet die behördenverbindliche Basis für die eigentümergeleitete Nutzungsplanung.

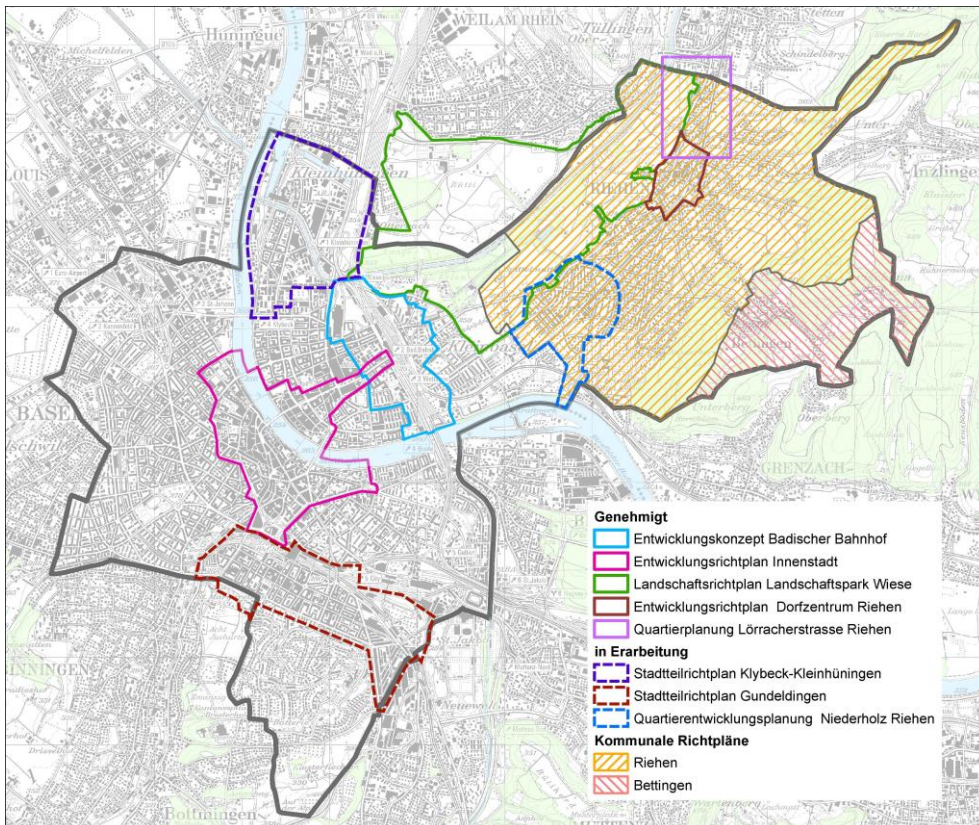
### 3) Gemeinde Riehen

Die Gemeinde Riehen passt ihren kommunalen Richtplan bei Bedarf an. Dieser ist Grundlage für Teilrichtplanungen. Bislang gibt es neben dem kommunalen Richtplan noch den Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum sowie die Quartierplanung Lörracherstrasse. Etwaig wird eine Teilrichtplanung für das Gebiet Niederholz erstellt. Hierbei wird das Zusammenwirken von Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe, Grün- und Freiräumen sowie Mobilität aufgezeigt und die Zentrumsentwicklung bei der S-Bahn-Haltestelle Niederholz dargelegt.



Quelle: Kartendaten: PK50 2011, swisstopo; Darstellung: Planungsamt

Abb. 1: Entwicklungspotenziale im Siedlungsgebiet



Quelle: Kartendaten: PK50 2011, swisstopo; Darstellung: Planungsamt

Abb. 2: Teilrichtpläne

## 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 der Wärmeregulation und erfüllen eine wichtige Funktion als Lebensraum, 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 Bäumlihof/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 Lörrach 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 und lufthygienische Funktionen.

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

### **Strategie/ST**

2, 10

### **Leitsätze**

3, 5, 12, 35, 37 und 38

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die siedlungsgliedernden Freiräume dienen der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung, der landschaftlichen Entwicklung und der ökologischen Vernetzung.
- 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 / Landauer / Rheinäcker ist, koordiniert das Planungsamt 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 stimmt sie sich auch im Rahmen des gemeinsamen Projekts «Am Zoll Lörrach Riehen» mit der Stadt Lörrach ab.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

- .....Koordinationsstand
- a) Siedlungsgliedernder Freiraum  
Bäumlhof 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 / 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.

Nach der Ablehnung der Stadtrandentwicklung Basel Ost mittels Volksabstimmung in 2014 liegen für das Gebiet zurzeit keine Entwicklungsplanungen vor. Es gilt das Entwicklungspotenzial für künftige Planungen zu sichern. Entsprechend sind Nutzungsansprüche innerhalb des siedlungsgliedernden Freiraums untereinander zu koordinieren.

Mit Auslaufen der Familiengartenverträge im Jahr 2025 sollen nach einer Standortbestimmung strategische Überlegungen zur langfristigen Nutzung des Raumes ab 2019 in Angriff genommen werden. Hierbei sind Nutzungsansprüche an die Fläche südlich der Bäumlhofstrasse zu berücksichtigen

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 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 entlang der Landesgrenze soll ein siedlungsverbindender Freiraum werden, der sowohl Raum bietet für Freizeitanlagen als auch ökologische Funktionen erfüllt. Es gilt die Überlegungen zum siedlungsgliedernden Freiraum Riehen – Stetten mit dem gemeinsamen Projekt «Am Zoll Lörrach Riehen» zusammen 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 der 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 Wohnraumbereiches 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 hinaus gehen, bestehen insbesondere dort, wo zum einen eine geeignete städtebauliche Grunddisposition besteht, zum anderen aber auch Eigentümer oder 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 sollen die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gesichert und die Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung ausgelotet werden. Die Nutzung der Potenziale erfolgt in der Regel durch die Festsetzung von Bebauungsplänen, die den übergeordneten städtebaulichen Kontext berücksichtigen.

### Strategie/ST

1, 4, 7

### Leitsätze

1, 2, 4, 5, 7, 14, 18, 19, 33

### 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 hinaus gehen, 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, den nötigen Freiraum sichern und Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung schaffen. 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 Kantonalen 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 dem regierungsrätlichen Ziel, 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 (Art. 23 und 63f. BPG) und des 2-Stunden-Schattens bei mittlerem Sonnenstand (BGE 99 Ia 143; BGE 1C\_539/2011) zu beachten.

### 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 Aussichtsagen.

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.

### Strategie/ST

1, 4, 7

### Leitsätze

1, 2, 4, 5, 7, 14, 18, 19, 33

### Grundlagen:

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

## 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 Metern in der Industrie- und Gewerbezone.
- C. Die Baubewilligung eines Hochhauses setzt ein Variationsverfahren 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.
- 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;
  - innovative technologische Lösungen integrieren (Energieeffizienz/-produktion, Bauökologie);
  - keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen (indem u.a. die Belange des Vogelschutzes beachtet und die klimatischen Auswirkungen dargelegt sind);
  - gegebenenfalls zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglichen und die naturräumliche Vernetzung unterstützen.
- F. Bei der Bewilligung von Hochhausbauten sind die Hindernisbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirports von 1989 zu beachten. Insbesondere sind die Horizontalebene und die konische Fläche zu berücksichtigen.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Hochhauskonzept (2010) wird vom Planungsamt im Zeitraum von fünf bis zehn Jahren oder bei Bedarf 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, erfüllen eine Vernetzungsfunktion und üben einen positiven Einfluss aufs Stadtklima aus.

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 anfangs 2000 zu. Die in den letzten Jahren erneuerten Grünanlagen wie Claramatte, St. Johannis-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. Unter Beachtung der durch Grenzen beengten Lage der Stadt, die im Zentrum ausserstädtischer und ausserkantonaler Landschafts-, Grün- und Freiräume liegt, ist die Grünraumversorgung genügend bis gut; einige Stadtquartiere weisen aber eine schlechte Versorgung auf. Der Rhein und seine Ufer nehmen im Stadtgefüge einen zentralen Platz ein und sind als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume sehr geschätzt.

### Zielsetzungen

In Abstimmung mit den Anforderungen für die städtebauliche Entwicklung, für Wirtschaft und Verkehr gilt es, das Freiraumangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln. Ziel ist es, eine hohe Freiraumqualität zu gewährleisten.

In Gebieten mit einer schlechten Freiraumversorgung wird eine Verbesserung angestrebt. Der Kanton berücksichtigt veränderte Bedürfnisse bei der Neu- und Umgestaltung von öffentlichen Freiräumen. Die vielfältigen Freiraumangebote sollen die Bevölkerung zu mehr Bewegung animieren.

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

Die Rheinufer sind als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume instand zu halten 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, 5, 9, 10

### Leitsätze

3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 30, 37

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton wirkt darauf hin, dass bei baulichen Veränderungen eine bedarfsgerechte Freiraumentwicklung gesichert ist bzw. das Freiraumangebot erhöht wird.
- B. Für eine bessere Nutzbarkeit werden öffentliche Freiräume qualitativ aufgewertet und optimal mit den umliegenden Siedlungsgebieten sowie mit den Fuss- und Veloverkehrsrouten verknüpft.
- C. 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.
- D. 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, Naturschutz und Stadt- und Landschaftsbild auszuführen und berücksichtigen die Sicherheitsanforderungen der Rheinschifffahrt.
- E. 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 Freiraumkonzept Basel (2004) wird bis ca. 2020 durch das Planungsamt angepasst.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

.....Koordinationsstand

a) Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung

a1) Gundeldingen .....Festsetzung

a2) Matthäus ..... Festsetzung

a3) St. Johann .....Festsetzung

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.

#### **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 Hauptfussgängerrouen 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 Frei- und Grünräume 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 mit Hilfe 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 Artikel 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG. Im Bundesinventar sind We-

ge 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**

5

### **Leitsätze**

4, 5, 8



## 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.

## S1.7 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 Bespielungspläne und des Boulevardplans.

### Zielsetzungen

Zur Reduzierung des Strassenverkehrslärms werden Geschwindigkeitsreduktionen, der Einbau lärmarmer 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 zwischen 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 5, 11 / Leitsätze 6, 10, 11, 17, 19, 42, 46, 48**

## 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)

- .....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 Lärmimmissionen 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-Gleisbaus der Elsässerbahn im Abschnitt von Basel SBB bis Basel St. Johann ist im Objektblatt M1.1 Schienenverkehr enthalten. Die Dimensionierung der Elsässerbahn hängt von den weiteren Entwicklungen des Projekts S-Bahn 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.

## S1.8 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 dem Verlauf 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 Geltungsbe- reich der Störfallverordnung im Verzeichnis der Gefahren- quellen erfasst (§5 USG BS). Dieses ist als Spezialkarte «Risikokataster» auch via Internet einsehbar.

Ebenfalls von der Störfallverordnung erfasst sind die Ver- kehrswege, 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-Transit- güterstrecken 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 Güter- bahnhof (Wolf), beim Rangierbahnhof der DB sowie im Hafen Kleinüningen. Raumwirksame Störfallrisiken bestehen überdies im Zusammenhang mit Rohrleitungen. Im Kanton Basel-Stadt betrifft dies die Erdgashochdruckleitung Riehen-Kleinüningen.

Störfallrisiken sind wie Naturgefahren wichtige Faktoren, die die räumliche Planung im dicht besiedelten Raum be- einflussen und deshalb bei allen raumwirksamen Tätigkei- ten zu berücksichtigen sind.

Es gehört zu den grundlegenden Aufgaben der Raumpla- nung, mit ihren Instrumenten zum Vollzug der Umwelt- schutznormen 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 zu- sätzlichen Nutzungen nicht verhindert,
- so dass in beiden Fällen das Risiko für Bevölkerung oder Umwelt über das tragbare Mass ansteigen könnte.

Während bei bestehenden Nutzungsplänen Einschrän- kungen 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 Stör- fallverordnung eine konkrete und systematische Grundlage zu geben und die diesbezüglichen Tätigkeiten der kan- tonalen Nutzungsplanung und der Fachstelle für Störfall- vorsorge miteinander abzustimmen.

### Planungsziele

1. Mit einer geeigneten Kombination von Massnahmen an der Risikoquelle und planerischen Massnahmen (Nut- zungs- 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 grenz- überschreitende 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», «umwelt- gerecht» und «arbeitnehmerfreundlich» entsprechen, gewährt der Kanton mit sinnvollen raumplanerischen Massnahmen günstige Betriebs- und Entwicklungsmög- lichkeiten.

### Strategie/ST

8, 11

### Leitsätze

11, 17, 20, 32, 42, 61, 66

## 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 raumwirksamen 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.

## 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 weltweit agierende Unternehmen der Life Sciences Wirtschaft (Pharma, Agrochemie, Medizintechnik, Gen- und Biotechnologie), der chemischen Industrie, der Finanzdienstleistungen, der Logistik, der Kreativwirtschaft 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 Innovationsinfrastrukturen wie den «Switzerland Innovation Park Basel Area» (SIP), die es erlauben Forschungsprojekte von Unternehmen und Hochschulen gemeinsam unter einem Dach zu verwirklichen und bezeichnet dafür geeignete Flächen für einen zukünftigen Standort des SIP Basel Area in Basel-Stadt.

#### **Zielsetzungen**

In den Schwerpunkten Arbeiten sind Transformationsprozesse, Nutzungsintensivierungen und Standortkonzentrationen unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Ansprüche, der Umwelt, der städtebaulichen Anliegen und der Integration in den städtischen Kontext zu unterstützen. Die Weiterentwicklung der Unternehmen konzentriert sich auf diese Schwerpunkgebiete 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, 3, 5, 7, 8, 11

#### **Leitsätze**

2, 6, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 43, 46, 48

## 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, eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft, die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr an strategisch wichtigen Orten, die Berücksichtigung des baulichen Erbes sowie die Schaffung von attraktiven Grün- und Freiräumen.
- D. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- E. Das durch die Entwicklungen hervorgerufenen Verkehrsaufkommen ist so zu kanalisieren, dass Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt minimal bleiben. Zudem sind die Gebiete angemessen für den MIV und 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 nutzungsplanerische Massnahmen und Projektträgervereinbarungen 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 dem Planungsamt eine Arbeitszonenbewirtschaftung im Sinne von Artikel 30a Absatz 2 der Raumplanungsverordnung.
2. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit prüft in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt bis 2020, welche Flächen für einen zukünftigen Standort des SIP Basel Area auf Kantonsgebiet geeignet sind.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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



## 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. Die Messe Schweiz verfügt seit 1974 über ein oberirdisches Parkhaus beim Messeplatz. Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Sanierung des Parkhauses liess die Messe Schweiz 2013 im Rahmen einer Testplanung die Umsetzung eines unterirdischen Parkhauses mit gleichbleibender Parkplatzkapazität und zusätzlichen oberirdischen Nutzungen prüfen. Der Neubau soll sich stadträumlich integrieren. Der gute Anschluss an den öffentlichen Verkehr und an Hochleistungsstrassen bleibt bestehen.

### 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 wird ein Gewerbehaus, die sogenannte Werkarena, mit einem Potenzial für 200 bis 400 Arbeitsplätze errichtet. 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 bieten (vorbehältlich des Beschlusses durch den Grossen Rat). Die Planung im nördlichen Teil von 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 A2/3 Richtung Schweiz / Deutschland und A35 Richtung Frankreich) sehr gut. Mittels ÖV ist das Gebiet mit S-Bahnlinien 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 Dreispitzes sollen neben wirtschaftlichen Nutzungen durch Gewerbe und Dienstleistungen auch Wohnnutzungen ermöglicht werden. Ziel ist eine Ausdehnung des Gundeldingerquartiers in den Dreispitz, so dass 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.

Für die zusätzlichen Arbeitsplätze und Wohnungen sollen die ÖV-, Fuss- und Veloverkehrserschliessung 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 in 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 Stadtreparatur des räumlich geteilten Rosental-Quartiers ermöglicht.

Das Areal wird in Teilschritten weiterentwickelt, jedoch ist eine gesamtheitliche Betrachtung zwingende Voraussetzung für das weitere Vorgehen. Dazu wird ein städtebauliches Leitbild erarbeitet, das als Grundlage für die weitere Entwicklung sowie künftige nutzungsplanerische Änderungen dienen soll.

#### **g) Wolf**

Bereits heute ist der Güterbahnhof Wolf bahnbetrieblich unternutzt. Diese Tendenz wird sich in den nächsten Jahren fortzuschreiben. Dadurch werden Arealteile für andere Nutzungen freigestellt und ermöglichen an diesem zentral gelegenen Ort eine Weiterentwicklung der Stadt. Das Areal gehört zu den sechs nutzungs-offenen Arealen im Kanton

Basel-Stadt, für die der Regierungsrat im Februar 2016 beschlossen hat, dass ein aggregierter Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten anzustreben ist. Zur Prüfung des Nutzungsmixes und zur Präzisierung der Entwicklungsmöglichkeiten führte die SBB gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt 2017 ein Studienverfahren durch. Dabei wurde untersucht, wie die traditionell verankerten Logistiktutzungen und der regionale Bahngüterumschlag räumlich konzentriert und die dadurch frei werdenden Flächen für hochwertige Arbeits- und Wohnnutzungen verwendet werden können. Das Studienverfahren hat gezeigt, dass der neue Stadtteil vielfältig nutzbar ist. Neben einem gewissen Anteil an Wohnen stehen vor allem Nutzungen wie Logistik, Gewerbe, Büroflächen sowie publikumsorientierte Nutzungen wie Einkaufen und Gastronomie im Vordergrund. Ein wichtiges Augenmerk liegt dabei auf der Sicherstellung geeigneter Flächen für den City-Logistik-Hub. Des Weiteren wird in allen Bereichen des Areals konsequent das Ziel der Smart City verfolgt.

Bei allfälligen Massnahmen der Nutzungsplanung ist die frühzeitige Abstimmung zwischen Arealentwicklungen und Verkehrsinfrastrukturplanung, den Betriebsnotwendigkeiten vorhandener Bahn- und Gewerbenutzungen mit den Umfeld-Anforderungen neuer Nutzungen sowie die bessere stadträumliche Vernetzung zwischen St. Alban-Quartier, Gundeldingen und dem Freizeitraum Brüglingen zu berücksichtigen. Auch wird zu prüfen sein, inwieweit ein neuer S-Bahn-Halt umgesetzt werden kann. Im Gebiet Wolf verläuft die Starkstromleitung Muttenz – Delémont, was bei allen Planungen zu beachten ist. Die Anliegen des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

## 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.

### **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 Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung eingehalten. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen; insbesondere ist ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben.

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

### **Strategie/ST**

1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11

### **Leitsätze**

2, 6, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 43, 46, 48

## 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, Kultur, Bildung, Freizeit und Erholen gegenseitig unterstützen.
- C. In den Schwerpunkten werden Nutzungsintensivierungen unterstützt. Die nutzungs offenen 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. Bei den Arealentwicklungen ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum vorzusehen. Pro Areal variiert dieser Anteil je nach Charakter des zu entwickelnden Gebiets und der umliegenden Quartiere.
- E. Die städtebauliche Qualität ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei berücksichtigt die städtebauliche Anordnung die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Nutzungsarten.
- F. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- G. Bei der Planung werden hohe Bebauungsdichten und die Schaffung vielfältigen Wohnraums unter Berücksichtigung hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität und des baulichen Erbes und eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt.
- H. In den Schwerpunkten Arbeiten und Wohnen sind genügende und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume zu schaffen.
- I. 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.

- J. Die Gebiete sind sehr gut mit dem ÖV, mit dem Fuss- und Veloverkehr und angemessen mit dem motorisierten Individualverkehr zu erschliessen.
- K. Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das PD überprüft im Jahr 2020 in Zusammenarbeit mit dem BVD und dem WSU die Analyse der Entwicklung von Wirtschafts- und Wohnflächen, der Wohnbevölkerung und den Arbeitsplätzen auf den Arealen in Transformation (Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen, Walkeweg, Industrieareal Klybeck, VoltaNord, Dreispitz Nord und Güterbahnhof Wolf-Nord) gemäss strategischer Stossrichtung vom Februar 2016.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

- .....*Koordinationsstand*
- a) Dreispitz (nördl. Teil).....Festsetzung
  - b) Bernoulli / Walkeweg .....Festsetzung
  - c) VoltaNord (südl. Teil) .....Festsetzung
  - d) Areal Klybeck .....Zwischenergebnis
  - e) Gebiet Klybeckquai .....Zwischenergebnis  
 Gebiet Westquai-Insel.....Vororientierung  
 Option bei Verlagerung Hafenbahnhof
  - f) Gebiet Altrheinweg .....Zwischenergebnis
  - g) 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 Veloverkehrerschliessung verbessert sowie Grün- und Freiräume geschaffen werden. Eine verbesserte Anbindung an das Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene wird angestrebt. Gleichzeitig ist die ökologische Qualität zu steigern.

### b) Bernoulli / Walkeweg

Das direkt an die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz angrenzende Gebiet – zwischen Werkhöfen, Bahnareal und dem Friedhof gelegen und vor allem als Freizeitgartenareal genutzt – hat durch die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz an Attraktivität gewonnen. Es zeichnet sich durch seine sehr gute Erschliessung und durch attraktive Freiraumangebote in der unmittelbaren Umgebung aus (Botanischer Garten Brüglingen, Wolfgottesacker).

Das Potenzial des bislang extensiv genutzten Areals liegt in der Kombination von Wohn- und Arbeitsnutzungen. Betreffend der strategischen Stossrichtung des Regierungsrats auf den nutzungsoffenen Arealen gesamthaft ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Arbeiten und Wohnen zu erzielen, liegt der Fokus beim Areal Bernoulli / Walkeweg primär auf Wohnnutzungen. Gewerbliche Arrondierungen wird es an den stärker vom Lärm belasteten Rändern geben. Um dieses Potenzial zu eruieren, sind qualitative städtebauliche Verfahren wie Ideenwettbewerbe u. ä. durchzuführen, in denen auch der Standort für eine neue Primarschule evaluiert werden soll.

Die Umnutzung der Freizeitgärten kann dabei entsprechend den Vorgaben (s. S4.6 Freizeitgärten), die Umsetzung durch nutzungsplanerische Verfahren, erfolgen. Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.

### c) VoltaNord (südl. Teil)

Auf dem Gewerbe- und Industrieareal Lysbüchel (VoltaNord) sieht die Planung im südlichen Bereich eine Fortsetzung der Nutzung des Quartiers St. Johann mit einem Schwerpunkt Wohnen vor. Durch ruhiges Gewerbe und Dienstleistungen wird das Gebiet vom nördlichen Bereich, welcher als Schwerpunkt Arbeiten eingestuft ist, abgetrennt.

Das gesamte Gebiet VoltaNord (südlicher und nördlicher Perimeter) umfasst ein Potenzial für bis zu 3'000 Arbeitsplätze und neuen Wohnraum für bis zu 1'900 Einwohner. Eine neue Primarschule (Schulhaus Lysbüchel) sowie attraktive öffentliche Grün- und Freiräume und Flächen für den Naturschutz runden das Profil der Arealentwicklung ab.

Die Erschliessung erfolgt durch direkte, attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die ÖV-Anbindung ist bereits aufgrund der Nähe zum Bahnhof St. Johann, mehrerer Tramlinien und den Buslinien nach Frankreich sehr gut. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr erfolgt von Norden und Osten; es besteht kein Durchgangsverkehr.

### d) Areal Klybeck

Im Jahr 2011 hat die Firma Huntsman beschlossen, ihre Produktionsstätten in Basel zu schliessen. Im Jahr 2013 hat BASF entschieden, ihre Liegenschaften im Areal Klybeck zu veräussern. Auch Novartis beabsichtigt die nicht mehr benötigten Bereiche des bislang für die Öffentlichkeit unzugänglichen Klybeckareals neuen Nutzungen zuzuführen.

Im Mai 2016 haben die Grundeigentümer sowie der Kanton eine Planungsvereinbarung zur weiteren Entwicklung des Gebiets abgeschlossen. Diese sieht in einem ersten Schritt eine Testplanung vor. Die Ergebnisse fliessen in den Stadtteilrichtplan Klybeck – Kleinhüningen (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets) ein. Die Entwicklung zu einem neuen lebendigen Stadtteil soll in Abstimmung mit der Hafentwicklung sowie der umliegenden Quartiere stattfinden. Die Identität der umliegenden bestehenden Quartiere soll mit der Arealentwicklung Klybeck erhalten und die bestehenden Einrichtungen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt werden.

Der neue Stadtteil soll optimal an die bestehende Stadtstruktur angebunden sein. Gemäss Synthesebericht zur trinationalen S-Bahn Herzstück-Basel ist im Planungsgebiet ein S-Bahnhalt vorgesehen. Zudem ist geplant das Gebiet mit einer zusätzlichen Tramlinie zu erschliessen. Die neue Trammerschliessung kann hier mit einer Streckenführung durch den neuen Stadtteil die Potenziale aufnehmen und als Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung auch

Richtung Hafeneareal dienen. Zentral sind auch neue Schulen für die Primar- und die Sekundarstufe I.

Aufgrund seiner Standortgunst bietet sich das Gebiet 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. Novartis und BASF sind bereit, im Planungsprozess noch festzulegende Grundstücksflächen von insgesamt rund 50'000 m<sup>2</sup> exklusiv an den Kanton resp. an die Einwohnergemeinde für die laufende Marktnachfrage an Wirtschaftsflächen zu verkaufen. Ein Teil dieser Wirtschaftsflächen soll als möglicher zukünftiger Erweiterungsstandort Kanton Basel-Stadt für den «Switzerland Innovation Park Basel Area» (SIP) in Betracht gezogen werden. Die räumliche Lage und die Aufteilung dieser Fläche sind noch nicht bekannt.

Weitere Bereiche werden als gemischt genutzte Stadtbe- reiche entwickelt, in denen zukünftig auch Wohnen ermög- licht wird. Die Lage zwischen dem Rhein und der Wiese und den bereits bestehenden sowie neu zu schaffenden Grünflächen bietet Möglichkeiten für attraktives Wohnen in Zentrumsnähe.

#### e) Klybeckquai / Westquai-Insel

Die Areale am Klybeckquai und an der Westquai-Insel sollen qualitativ und nutzungsintensiv für ca. 7'000 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 Hafenumfanges (s. M5.1 «Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrs- drehkreuz» und M6.1 «Güterverkehrslogistik»).

Die baselstädtische Hafen- und Stadtentwicklung wird trinationale mit den Nachbarstädten und Gebietskörperschaften im Rahmen des Projekts 3Land, welches ein Bestandteil der IBA Basel 2020 ist, abgestimmt (s. A2 «3Land»). Dabei stehen, Überlegungen zu Grün- und Freiräumen sowie zur Nutzungsprogrammierung 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 / Kly-

beck zu koordinieren und auf die Bedürfnisse der bestehenden Quartiere abzustimmen.

Die Transformation erfolgt schrittweise, angepasst an die Verfügbarkeit einzelner Parzellen und erstreckt sich über einen Zeitraum von ca. 2020-2035. Am Klybeckquai landseitig bestehen 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 hafenauffen 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 eigentümergebundenen 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. Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Quartiere sind in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. In Abhängigkeit von der Einwohnerzahl ist das Schul- und Betreuungsangebot auszubauen. 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 davon abhängig, ob und, wenn ja, in welchem Ausmass die Hafenbahnfunktionen ganz oder teilweise verlegt werden können. Weiter ist der Erfolg davon abhängig, ob die wasserseitigen mit den landseitigen Nutzungen optimal aufeinander abgestimmt werden können.

#### Als Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen bei Verlagerung Hafenbahnhof, gilt:

##### f) Gebiet Altrheinweg

Das heutige Gebiet des Hafenbahnhofs, angrenzend zum Klybeckquai, soll einer Erweiterung des bestehenden Klybeck-Quartiers dienen (in Abstimmung mit der Entwicklung der Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel, s. Massnahme e). Dabei steht eine zukünftige Wohnnutzung im Vordergrund. Das Gebiet verbindet das Quartier Klybeck mit

der Arealentwicklung am Rheinufer und ist für die städtebauliche Integration von grosser Bedeutung.

Zwingende Voraussetzung für die Verlagerung des Hafengebäudeareals bildet die rechtzeitige Verfügbarkeit von geeigneten Ersatzarealen im Gebiet des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs sowie eine bahnbetrieblich effiziente Verbindung der Hafenkerngebiete am Hafenbecken 2 und 1 (Ostquai).

Bei der Ausgestaltung der Erweiterung des Klybeckquartiers ist die Bevölkerung in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes. Die Schaffung von Grün- und Freiräumen gilt es zu prüfen.

Die Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie ist – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – in Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den Schwei-

zerischen Rheinhäfen und mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt via die ordentlichen Planungsinstrumente und Verfahren.

#### **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. Räume für die Zentrumsnutzung sollen gesichert, 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 ist langfristig das Gebiet Landauer als strategische Reserve (Richtplan Riehen) für eine moderate Bebauung im Blick zu behalten. Ein erster Entwurf für einen Entwicklungsrichtplan Niederholz ging 2011 in die Vernehmlassung. Die Fertigstellung ist auf 2018 geplant.

## 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 nachgefragt. Davon zeugt auch die tiefe Leerwohnungsquote von 0,4% (Stand August 2016).

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 Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung angestrebt. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen; insbesondere ist ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben.

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

### **Strategie/ST**

1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11

### **Leitsätze**

2, 6, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 43, 46, 48



## 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 den Arealentwicklungen ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum vorzusehen. Pro Areal variiert dieser Anteil je nach Charakter des zu entwickelnden Gebiets und der umliegenden Quartiere.
- D. Die städtebauliche Qualität ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei sind die Wohngebiete zu hochwertigen Lebensräumen zu entwickeln.
- E. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.
- F. Bei der Planung werden hohe Bebauungsdichten und die Schaffung vielfältigen Wohnraums bei hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität unter Wahrung des baulichen Erbes und eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt.
- G. In den Schwerpunkten Wohnen sind genügende und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume zu schaffen.
- H. Die Schwerpunkte Wohnen 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.
- I. Die Schwerpunkte Wohnen sind sehr gut mit dem ÖV und mit dem Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen.
- J. Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

## Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

- .....Koordinationsstand
- a) Stadtabschluss Nordwest .....Festsetzung
- b) Areal Felix Platter .....Festsetzung
- c) Stettenfeld (Riehen) ..... Zwischenergebnis
- d) Landauer (Riehen).....Vororientierung

## MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Stadtabschluss Nordwest

Das mit dem Tram 3 erschlossene Gebiet ist durch eine unstrukturierte bauliche Nutzung und für die Öffentlichkeit weitgehend unzugängliche Freizeitgärten geprägt. Zur Attraktivität des Gebiets sind eine öffentliche Grünverbindung in Richtung der offenen Landschaft in Frankreich sowie der Bau genossenschaftlicher Wohnungen für ca. 200 Einwohnende vorgesehen.

Eine zusammenhängende städtebauliche Gestaltung und eine Nutzung der geplanten Naherholungsmöglichkeiten jenseits der Landesgrenze erfordert die grenzüberschreitende Vernetzung des Gebiets. In Abstimmung mit dem Gegenvorschlag zur Familiengarteninitiative ist ein erster Siedlungsbaustein an der bestens mit dem ÖV erschlossenen Burgfelderstrasse und eine durchgehende, öffentliche Freiraumverbindung aus der Stadt in den künftigen Parc des Carrières zu ermöglichen. Bei der Umsetzung müssen die Anliegen der Freizeitgärten berücksichtigt werden (s. S4.6 Freizeitgärten).

### b) Areal Felix Platter

Der Ersatzneubau für das Felix Platter-Spital wird auf dem bisherigen Areal errichtet, wobei der Neubau auf einen Teil des Areals konzentriert wird. Der dadurch frei werdende Teil des Areals wurde umgezont und wird künftig für Wohnzwecke genutzt. Das Areal wird im Baurecht an eine Baugenossenschaft abgegeben, welche den Bau von rund 500 Wohnungen auf dem Areal vorsieht. Ein Teil der Wohnungen wird im bisherigen Spitalbau realisiert. Das Areal soll mit engen Bezügen zu den bestehenden Quartieren entwickelt werden, attraktive und unterschiedlich nutzbare Grün- und Freiräume erhalten und eine Durchwegung ermöglichen. Das Gebiet ist bereits sehr gut mit Tram und Buslinien erschlossen. Ein Entwicklungskonzept soll zu qualitätssichernden Verfahren führen.

### c) 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 kommunalem 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.

Zur Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird der Bau einer S-Bahnhaltestelle Stettenfeld Nord (Am Zoll) geprüft. Hierbei gilt es die Überlegungen zum siedlungsgliedernden Freiraum Riehen – Stetten mit einer möglichen S-Bahn-Haltestelle sowie der Bebauung im Umfeld der Haltestelle abzustimmen (s. S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume und S2.5 Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen).

### d) Landauer (Riehen)

Der Bereich Landauer ist laut kommunalem Richtplan der Gemeinde Riehen als Wohnenerweiterungsgebiet 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 S2.3 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

3, 5, 11

### Leitsätze

4, 6, 8, 9, 10, 18, 40, 41, 47

## 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 vom Planungsamt 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 Verkaufsort. 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 speziellen Nutzungsplänen 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 weiter entwickelt. 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 attraktiven 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 Abstellungssituation für Velos ist optimal.

Die bessere Verbindung der Bahnhaltepunkte durch den Ausbau der S-Bahn und 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

4, 5, 6

## 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)

- .....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) Dreispitz .....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 Naudentors 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, Schwerpunkt 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 Veloverkehrverbindungen 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 Schwerpunkt Arbeiten, Äusseres St. Johann; S2.2 Schwerpunkt 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 Schwerpunkt Arbeiten, Dreispitz (südl. Teil); S2.2 Schwerpunkt 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 Schwerpunkt 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 Dorfkerns Riehens vorgesehen werden (s. S2.4 Ortszentren, Ortszentrum Riehen).

#### b5) Am Zoll Lörrach Riehen, S-Bahn-Haltestelle

Gedacht wird an eine Mobilitätsdrehscheibe inklusive einer neuen S-Bahn-Haltestelle im Bereich am Zoll Lörrach 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 Lörrach Riehen» zwischen den Projektpartnern Stadt Lörrach, 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 Lörrach zu konkurrenzieren (s. S2.3 Schwerpunkt 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 die 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. S2.3 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

5, 11

#### Leitsätze

10, 18, 22, 27, 43, 46, 47

## 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 50m 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 750m;
  - an Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen); jeweils 50m 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)

.....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 und Universitätsspital, Fachhochschule Nordwestschweiz und ETH-Zentrum für Biosysteme, gehört zu den führenden Wissenszentren Europas.

Die Zahl der Studierenden an der Universität Basel ist im Zeitraum von 2010 bis 2015 um ca. 30% gestiegen. Mit der heutigen Anzahl von Studierenden ist die strategisch angestrebte Grösse erreicht. Die gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft getragene Universität gehört mit über 13'000 Studierenden in ihren Schwerpunktdisziplinen zu den 50 besten Hochschulen der Welt.

Die derzeitige Vielzahl der universitären Standorte erschwert eine effiziente Raumnutzung. Die Universität hat daher eine Raumstrategie entwickelt, deren Umsetzung in Zusammenarbeit mit den beiden Trägerkantonen noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Als Provisorien müssen deshalb Einmietungen in Fremdliegenschaften (z.B. Jakob Burckhardt-Haus) in Kauf genommen werden.

#### **Zielsetzungen**

Der Lehr- und Forschungsstandort Basel zählt zu den führenden Innovationszentren in den Bereichen Life Sciences, Medizinische Forschung und Kulturwissenschaften.

Diese Zielsetzungen erfordern mehr und auf die Bedürfnisse der Universität zugeschnittenen Raum. 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 auf Grund 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**

4, 8

#### **Leitsätze**

23, 24

## 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 erhöhen und 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.

## Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

- .....Koordinationsstand
- a) Campus Schällemätteli .....Festsetzung
- b) Campus Petersplatz ..... Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### **a) Campus Schällemätteli**

Partnerschaftlicher Projektierungsratschlag Juni 2009 sowie Bebauungsplan Hochschulareal St. Johann «Campus Schällemätteli» für die Standortentwicklung.

Entwicklung von Neubauprojekten auf Basis von Wettbewerben für die Life Science-Aktivitäten der Universität: im südlichen Arealteil mit einem Neubauprojekt für das Biozentrum (35'000m<sup>2</sup>), einem Neubauprojekt für das ETH-Institut (27'500 m<sup>2</sup>) sowie Instandsetzung des Bestands oder Neubauprojekt (41'000m<sup>2</sup>) (Biozentrum, Pharmazentrum) sowie im nördlichen Arealteil mit Neubauprojekten in zwei Etappen bis 2032 (58'000 m<sup>2</sup>).

### **b) Campus Petersplatz**

Areal- und Projektentwicklungen, damit die Geistes- und Kulturwissenschaften um den Petersplatz herum (Kollegiengebäude mit zentralen Diensten und Hörsälen) konzentriert werden können

## 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**

8

### **Leitsätze**

4, 23, 25, 29, 41

### 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. 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.

### MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

#### Neubauten Primarschule:

- Lysbüchel (s. S2.2 c) Volta Nord (südl. Teil))
- Walkeweg (s. S2.2 b) Bernoulli / Walkeweg)
- Areal Klybeck (s. S2.2 d) Areal Klybeck)
- Klybeckquai (s. S2.2 e) Klybeckquai / Westquai-Insel)

#### Neubau Sekundarschule

- Areal Klybeck (s. S2.2 d) Areal Klybeck)

#### Erweiterungen Primarschule

- Wasgenring
- Christoph Merian / Gellert
- Isaak Iselin
- Bläsi

## 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)
- Schmerzlinik
- 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 für das Universitätsspital Basel wird u.a. beabsichtigt, die Universitätsaugenklinik räumlich in das Gelände des Universitätsspitals zu integrieren. Das Areal der Augenklinik soll für Wohnzwecke genutzt werden.

Für das Felix Platter-Spital wird ein Ersatzneubau auf einem Teil des heutigen Areals errichtet. Das nach der Erstellung des Ersatzneubaus frei werdende übrige Areal wird für Wohnzwecke entwickelt und genutzt (s. S2.3 Schwerpunkt Wohnen, Spitalareal Felix Platter).

Die bisher auf verschiedene Standorte in der Stadt verteilten stationären Abteilungen der Kinder- und Jugendpsychiatrischen Klinik (KJPK) der Universitären Psychiatrischen Kliniken (UPK) werden mit einem Neubau auf dem Areal der UPK konzentriert. Die bisherigen Standorte der ambulanten Kinder- und Jugendpsychiatrie werden an der Kornhausgasse zentralisiert. Die dadurch frei werdenden heutigen Standorte werden, sofern sie sich im Eigentum des Kantons Basel-Stadt befinden, der Wohnnutzung zugeführt.

Durch das Universitäre Zentrum für Zahnmedizin Basel wird ein Neubau auf dem Rosentalareal errichtet. Die bisherigen Standorte der Schulzahnklinik und Volkszahnklinik können anschliessend einer neuen Nutzung zugeführt werden.

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

### Strategie/ST

1

### Leitsätze

23, 27



## 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 und mit dem motorisierten Individualverkehr angemessen erreichbar sein. Sie decken ihren eigenen Parkplatzbedarf mit geeigneten Parkhäusern ab.

## Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

- .....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 Universitätsspitals (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 Universitätsspitals Basel werden daher in den nächsten Jahrzehnten markante städtebauliche Veränderungen stattfinden. Der Masterplan koordiniert diese Entwicklungen und berücksichtigt die Entwicklungen auf dem Campus Schällemätteli und Campus Petersplatz (s. S4.1 Universität).

## S4.4 Sport- und Freizeitanlagen

### Ausgangslage

Das Konzept für Sport- und Bewegungsanlagen bietet einen Überblick über die Sportanlagen im Kanton. Es basiert auf der 1995 zum letzten Mal überarbeiteten Sportstättenplanung. Im Konzept wird auf die aktuellen Trends im Sport- und Bewegungsverhalten der Bevölkerung reagiert:

- Individualisierung im Sport (Sport treiben wann und wo man will);
- neue Sportarten (Flexibilität in der Nutzbarkeit der Sportanlagen anstreben);
- Trendsport wird etabliert (ehemalige Trendsportarten sind unterdessen z.B. olympisch und werden in Vereinen angeboten).

Nach ihrer strategischen Bedeutung und Grösse werden die Sporthallen und Freianlagen in Schwerpunktanlagen, Quartiersportanlagen und Schulsportanlagen aufgeteilt.

Die Schwerpunktanlagen für den organisierten und strukturierten Sportbetrieb sind:

- Sportanlagen St. Jakob (BL)
- Sportzentrum Schützenmatte
- Sportanlagen Bachgraben
- Sportzentrum Rankhof
- Sportzentrum Pfaffenholz (F)
- Sportanlage Grendelmatte Riehen (betrieben durch die Gemeinde)

Die Quartiersportanlagen dienen neben den Schulen und Vereinen (\* = mit Vermietung) der breiten Bevölkerung für individuelle sportliche Betätigung:

- Sportanlage Pruntrutermatte\*
- Sportanlage Buschweilerhof\*
- Sportanlage Schorenmatte\*
- Sportanlagen Rheinacker / Landauer / Hörnli (z.T. privat betrieben)\*
- Sportanlage Bäumlihof\*
- Turnplatz Sandgrube\*
- Vogelsangmatte\*
- Gotthelfmatte\*
- Voltamatte (Spielwiese)
- St. Johann / Tschudimatte (Spielwiese)
- Breitematte (Spielwiese)
- Dreirosenanlage (Spielwiese)
- Dreirosenhalle (Indoorhalle, privat)
- Liesbergermatte (Allwetter- und Kunstrasenplatz)
- Andreasmatte (Riehen)
- Habermätteli (Riehen)

Die Schulsportanlagen befinden sich meist unmittelbar neben den Turnhallen und ermöglichen den Sportbetrieb im Freien. Ausserhalb der Schulzeit stehen die Anlagen den Vereinen (\* = mit Vermietung) und der Allgemeinheit zur Verfügung:

- Christoph Merian-Schulhaus / Schulhaus Gellert\*

- Sportwiese Wirtschaftsgymnasium\*
- Schulhaus Bruderholz
- Schulhaus Brunnmatt
- Fachmaturitätsschule
- Schulhaus St. Alban
- Schulhaus Neubad
- Schulhaus Wasgenring
- Hirzbrunnen-Schulhaus
- Schulhaus Erlensträsschen
- Hebel-Schulhaus / Schulhaus Niederholz
- Schulhaus Wasserstelzen
- Schulhaus Burgstrasse
- Schulhaus Hinter Gärten

Als Sporthallen bezeichnet werden so genannte Mehrfachhallen, welche ein Angebot an Zuschauerplätzen aufweisen. Sporthallen dienen dem Sportbetrieb sowohl von Schulen oder der Universität als auch von Vereinen. In Einzelfällen werden darin neben Sportanlässen auch andere Publikumsveranstaltungen durchgeführt (St. Jakobshalle (BL), Pfaffenholz (F)). Sporthallen sind entweder kombiniert mit Schulanlagen oder mit Sportanlagen.

St. Jakobshalle (BL), Pfaffenholzhalle (F), Rankhofhalle, Dreirosenhalle, Leonhardshalle, Sandgrubenhalle, Niederholzhalle Riehen und Halle Hinter Gärten Riehen (durch die Gemeinde betrieben).

Die Wassersportanlagen umfassen die Gartenbäder, die Rheinbäder und die Hallenbäder. Allgemein zugängliche Bäder sind die Gartenbäder St. Jakob (BL), Bachgraben, Eglisee, das Naturbad Riehen (betrieben durch die Gemeinde), das Gartenbad Bettingen (betrieben durch die Gemeinde), die beiden Rheinbadhäuser Breite und St. Johann (privat), die Anlage am Birkopf, das Hallenbad Rialto sowie das Hallenbad Eglisee und die Schulschwimmhalle Wasserstelzen in Riehen (nur im Wintersemester und zu beschränkten Öffnungszeiten). Weitere Schwimmhallen sind das Sportbad St. Jakob (BL) für den organisierten Schwimmsport, die Schulschwimmhallen St. Johannschulhaus, Kirschgartenschulhaus, St. Alban-Schulhaus, Rittergasse, Bläsischulhaus, Vogelsangschulhaus, Bäumlihofschulhaus, Kleinhünigerschulhaus, Sesselacker (privat) sowie Wasserstelzen-Schulhaus.

### Wintersportanlagen

Kunsteisbahn Eglisee, Kunsteisbahn Margarethen (BL), Eishalle St. Jakob-Arena (BL)

### **Spezialsportanlagen**

Beachhalle (Luzernerringbrücke), Waldsportanlage Finnenbahn in Riehen, ausgeschilderte Mountainbike-Rundstrecke Riehen/Bettingen.

Finnenbahn & Vita-Parcours Lange Erlen, Rollsporthalle (privat), Kletterhalle Vogesen, Trendsporthalle, Sommernutzung KEB Margarethen (BL). Neben diesen Anlagen betreiben der Kanton und die Gemeinden diverse weitere kleine Trendsportanlagen.

### **Zielsetzungen**

Die bestehenden Sport- und Freizeitanlagen (Freianlagen, Sporthallen, Wassersportanlagen, Wintersportanlagen und Spezialsportanlagen) werden intensiv genutzt und sind im Bestand zu erhalten.

Die Sport- und Freizeitanlagen und ihre Infrastruktur werden den aktuellen Bedürfnissen angepasst und modernisiert. Insbesondere wird auf die aktuellen Tendenzen in Sport- und Bewegung der Bevölkerung reagiert. Bei fast allen Sportanlagen soll aufgrund der hohen Auslastung eine Erweiterung des Angebots resp. eine Erhöhung der Kapazität bestehender Anlagen geprüft werden. Für die wachsende Bevölkerung sind auch Sport- und Freizeitanlagen einzuplanen.

Das vorhandene Raumangebot soll besser und flexibler genutzt werden. Durch öffentliche Sportflächen in den Gemeinden und Quartieren und besser auf die Nutzerinnen und Nutzer abgestimmte Öffnungszeiten der Sportanlagen soll der organisierte Breitensport einem grösseren Publikum, auch den am Sport eher entfernten Teilen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Mit der bereits heute bestehenden Öffnung der Sportanlagen sollen auch bisher nicht sportlich aktive Teile der Bevölkerung zur Bewegung animiert werden.

### **Strategie/ST**

8

### **Leitsätze**

12, 13, 23, 25, 27, 29, 41

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Die Erstellung und freie Nutzung von witterungsgeschützten Bewegungs- und Tummelflächen für Kinder und Jugendliche an Schulen und Kindergärten ist zu fördern («gedeckter Pausenhof»).
- B. Verbindungswege für zu Fuss Gehende, Velos und Rollsportgeräte zwischen den Quartieren sind sicherzustellen.
- C. Sport- und Freizeitanlagen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Die Abstellungssituation 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.
- D. 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 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 erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein kantonales Konzept für Sport- und Bewegungsanlagen.
2. Dieses Konzept wird vom ED in Zusammenarbeit mit den Gemeinden alle vier Jahre überprüft und nachgeführt.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

- .....Koordinationsstand
- a) Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob .....Festsetzung

## 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. 95ha (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 (9'000 Sitzplätze), die Eishalle St. Jakob-Arena (6'000 Sitzplätze), die Pferdesportanlage Schänzli, das Gartenbad St. Jakob sowie die Sportanlagen St. Jakob mit unter anderem 19 Fussballfeldern und einem Leichtathletikstadion. Die ersten drei Anlagen sind im Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) aufgeführt; sie haben damit nationale und internationale Bedeutung.

### **b) Zweites Hallenbad**

Bedarf, Standort und Machbarkeit eines zweiten öffentlichen Hallenbads wird im Zusammenhang mit den Arealentwicklungen (vorzugsweise in Kleinbasel) geprüft.

### **c) Strategie Eisflächen**

Für die Planung der Eisflächen in Basel besteht eine «Eisstrategie». Ziel ist ein ausreichendes Angebot an gedeckten Flächen für den Eissport (ganzjährig, resp. Oktober bis Ende März) und den öffentlichen Eislauf und den Schulsport (während der kalten Witterung).

### **d) Individualisierung im Sport**

Mit dem Trend zur Individualisierung in den Sport- und Bewegungsaktivitäten der Bevölkerung ändern sich auch die Ansprüche an die Sportanlagen. Vermehrt sollen kleinere Sportanlagen für die jederzeitige Einzelnutzung im Siedlungsgebiet geschaffen werden.

### **e) Optimierung der Auslastung von Sportanlagen**

Die Auslastung der klassischen Sportanlagen ist ungebrochen hoch. Eine Optimierung des Angebots durch den Ausbau der Sportflächen resp. die bessere Ausnutzung der Sportanlagen (z.B. durch mehr beleuchtete Rasenplätze, andere Benützungzeiten) ermöglicht weiterhin allen Bevölkerungsschichten den Zugang zum Sport. Insbesondere für den Vereinssport sind die Nutzungszeiten der Aussenanlagen abends unbedingt bis 22h zu sichern.

## 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 m<sup>2</sup> = 10 Stellplätze). Basierend darauf ist an der Friedrich Miescher-Strasse ein Fahrendenplatz in entsprechender Grösse erstellt worden.

### **Zielsetzungen**

Um die Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen, stellt der Kanton Basel-Stadt auf dem Kantonsgebiet einen planungsrechtlich gesicherten, hinreichend ausgestatteten und das ganze Jahr 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**

8

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Der Kanton Basel-Stadt stellt den Fahrenden einen 2'000 m<sup>2</sup> 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 Standortevaluation für einen Alternativstandort durch.

#### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

.....*Koordinationsstand*

a) Fahrendenplatz

Friedrich Miescher-Strasse ..... *Festsetzung*



## MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) 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 Zentralisierungsbemühungen der UPK, als Teil des öffentlichen Gesundheitswesens, soll daher 2026 der dauerhafte Betrieb des Fahrendenplatzes erneut überprüft und mit den 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 Standort- und -evaluation sind grundsätzlich die Bauzonen 2 bis 6 sowie Zonen für Nutzungen im öffentlichen Interesse für einen Fahrendenplatz geeignet.

## S4.6 Freizeitgärten

### Ausgangslage

Freizeitgärten erfüllen als zum Teil 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 gehören zum Grünraum und zur ökologischen Vernetzung. Als Lebensraum bergen sie zum Teil seltene und geschützte Tiere. Eine früher wichtige Funktion der Gärten, die Selbstversorgung, ist zugunsten der Freizeitnutzung zurückgegangen.

Diese «grünen Oasen» können aufgrund des hohen Flächenanteils im Kanton Basel-Stadt und ihrer Lagen als Element der Stadtstruktur, sowie ihrer Beschaffenheit aber auch als Teil der Kulturlandschaft betrachtet werden. Als «privatisierte» Räume grösstenteils in öffentlicher Hand, sind Freizeitgartenareale allerdings nur partiell für die Öffentlichkeit zugänglich. Der grosse Teil der Freizeitgärten befindet sich auf Land im Eigentum des Kantons oder der Einwohnergemeinde der Stadt Basel [ca. 70%].

Für die baselstädtische Bevölkerung stehen ca. 168 ha im «Zentralverband der Familiengartenvereine» zusammengeschlossene Freizeitgartenareale zur Verfügung. Ca. 50ha dieser Gärten liegen auf Basler Gemeindegebiet, ca. 28ha in Riehen, ca. 65ha im stadtnahen und ca. 26ha im weiteren Umland ausserhalb des Kantons.

Die Nachfrage nach Freizeitgärten ist seit längerem nicht mehr so gross wie bis Anfang der 1990er-Jahre. Die Pächterinnen und Pächter werden immer älter und jüngere Pächterinnen und Pächter und Familien pachten die Gärten eher nicht so lange. Deshalb bestehen Spielräume zur Umnutzung von Gartenarealen. Zudem besteht die Herausforderung, attraktive und neue Angebote zu entwickeln, die mehr den heutigen Bedürfnissen entsprechen.

Seit Juni 2013 gilt das Gesetz über Freizeitgärten, das den Schutz der Freizeitgärten, die Verpachtung innerhalb und ausserhalb des Kantons und durch die Gemeinden regelt.

### 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 82ha bereitgestellt und langfristig gesichert. Davon werden mindestens 40ha in der Stadt Basel bereitgestellt.

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

Die Durchgängigkeit, öffentliche Zugänglichkeit und die Benutzbarkeit der Freizeitgartenareale für die Bevölkerung sind zu verbessern, die vielfältigen Lebensräume sind zu erhalten und aufzuwerten und die ökologische Korridor- und Trittsteinwirkung in den verbleibenden Freizeitgartenarealen ist zu stärken.

Im Weiteren kann durch die Öffnung der Freizeitgartenareale und durch die Anlage von öffentlichen Grünräumen in den Arealen die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner in der unmittelbaren Umgebung verbessert werden.

### Strategie/ST

2, 4, 5, 9, 10

### Leitsätze

2, 3, 4, 5, 7, 12, 23, 30, 32, 35, 37

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Freizeitgärten dienen mit ihren vielfältigen Qualitäten der Erholung der Bevölkerung, dem gesellschaftlichen Zusammenhalt und der natürlichen Lebensgrundlage. Als Grünräume haben sie in einem sich weiter urbanisierenden Umfeld eine hohe Bedeutung.
- B. Freizeitgartenareale werden auf nutzungsplanerischer und/oder vertraglicher Ebene vom Kanton und den Gemeinden unter Berücksichtigung des Gesetzes für Freizeitgärten gesichert.
- C. Der Kanton wirkt betreffend die im Kanton Basel-Stadt gelegenen Freizeitgartenareale darauf hin,
- eine gute Erreichbarkeit mit Fuss- und Veloverkehr sowie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicherzustellen.
  - entsprechend den Vorgaben des Gesetzes über Freizeitgärten ein genügendes Angebot an Freizeitgartenarealen langfristig zu sichern;
  - 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 naturnahe Bewirtschaftung der Gärten zu fördern.
- Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinden ab.
- D. Der Grundsatz C gilt ebenfalls für die ausserkantonalen, stadtnahen Freizeitgartenareale im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel. Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit den Entwicklungsabsichten der Nachbargemeinden ab.

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Stadtgärtnerei erarbeitet für die Freizeitgartenareale der Einwohnergemeinde Basel bis 2019 eine Strategie, wie die Areale qualitativ aufgewertet und durch öffentliche Wege und Grünflächen verbunden werden können.
2. Die Gemeinde Riehen berücksichtigt bei weiteren Planungen die kommunale Strategie zu Freizeitgärten.

## MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### Basel

Im Freizeitgartenareal Milchsuppe wird in Abstimmung mit der geplanten Überbauung an der Burgfelderstrasse entlang der bestehenden Niederterrassenkante ein öffentlicher Weg gebaut und die bestehende Böschung gemäss den Vorgaben der Landschaftsschutzzone gestaltet.

Im Freizeitgartenareal Basel West Neuhaus wird die geplante Fuss- und Veloverbindung vom Badweglein kommend über den neugestalteten Parkplatz Bachgraben entlang der neuen Überbauung weitergeführt bis an die Rue de Bâle.

### Riehen

Die Gemeinde Riehen hat in ihrem Richtplan vom 19. August 2003 betreffend Familiengartenareale eine Strategie definiert, die generell den kantonalen Entwicklungsvorstellungen entspricht und auf der Feststellung gründet, dass die Nachfrage nach Familiengärten zur Zeit abnehme und es absehbar sei, dass künftig nicht mehr alle Familiengartenareale in Riehen benötigt würden.

Im Rahmen der Zonenplanrevision wurden rund 28 Hektar als Freizeitgärten gesichert und somit dem Gegenvorschlag zur Initiative «zum Schutz von Familiengartenarealen» Rechnung getragen. Auch wurden Freizeitgärten zugunsten einer Arbeitszone beim Hörnli sowie der Zentrumszone bei der S-Bahn-Haltestelle Niederholz aufgehoben. Bei den Liegenschaften Hörnliallee 75 bis 79 wurde eine Grünanlagenzone festgelegt.

Zudem sieht der Gegenvorschlag vor, dass das rund 12'300m<sup>2</sup> umfassende Areal zwischen Gotenstrasse und Wiesental-Bahnlinie nach der Gesamtzonenplanrevision in die Bauzone umgezont werden kann, wenn Bedarf gegeben ist. Ferner wurde festgelegt, dass das rund 63'000m<sup>2</sup> umfassende Areal Hörnli/Landauer in den nächsten 15 Jahren nicht in eine Bauzone umgezont wird. Im kommunalen Richtplan ist dieses Gebiet als strategische Reserve bezeichnet.

Die Gartenareale sollen für die Öffentlichkeit als Naherholungsgebiete zugänglicher gemacht werden. Deshalb sollen im nächsten Schritt zusammen mit den Grundeigentümern und den Nutzern Strategien zur Öffnung der Freizeitgärten erarbeitet, umgesetzt und mittelfristig eine mögliche Siedlungserweiterung im Niederholz skizziert werden.

# Objektblätter

# NATUR UND LANDSCHAFT

<b>31–39</b>	<b>Leitsätze Natur und Landschaft .....</b>	<b>101</b>
<b>NL1</b>	<b>Natürliche Lebensgrundlagen .....</b>	<b>102</b>
NL1.1	Fliessgewässer.....	102
NL1.2	Naturgefahren (Gefahrengebiete) .....	108
<b>NL2</b>	<b>Land- und Waldwirtschaft.....</b>	<b>110</b>
NL2.1	Landwirtschaftsgebiet.....	110
NL2.2	Fruchtfolgeflächen.....	112
NL2.3	Waldwirtschaft .....	116
<b>NL3</b>	<b>Natur- und Landschaftsschutz.....</b>	<b>118</b>
NL3.1	Naturschutz und ökologische Korridore.....	118
NL3.2	Landschaftsschutz.....	127

# NIL



31–39 **Leitsätze Natur und Landschaft**

Reiher, Park im Grünen



Riehen, Bachtelenweg

**Natürliche Lebensgrundlagen****Natürliche Lebensgrundlagen schützen**

- 31 Gebiete für Grundwassernutzungen, Anreicherungsgebiete sowie wichtige Grundwasserträger und Quellen sind zu schützen.
- 32 Böden mit besonderen Werten und Funktionen sind zu schützen; belastende Nutzungen und Stoffeinträge sind zu vermeiden. Die Bodenfruchtbarkeit ist langfristig zu erhalten.
- 33 Leitbahnen zur Durchlüftung der Siedlungsgebiete sind zu erhalten.
- 34 Dem Verschwinden standortheimischer Tier- und Pflanzenarten ist mit entsprechenden Massnahmen vorzubeugen.

**Natur- und Landschaftsschutz, Land- und Waldwirtschaft****Lebensräume sichern, entwickeln und nutzen**

- 35 Die Natur- und Landschaftsräume sind in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu erhalten und zu entwickeln; Schutz, Nutzung und Erholung sind aufeinander abzustimmen.
- 36 Den Fließgewässern ist – in Abstimmung mit den Nutzungsansprüchen im angrenzenden Gebiet sowie mit den stadtgestalterischen Anliegen – genügend Raum zu geben, der möglichst naturnah gestaltet wird.
- 37 Durch Sicherung, Aufwertung und Erweiterung der öffentlichen und privaten Grünbereiche sollen die ökologischen Vernetzungsräume der Siedlung verbessert und zusammen mit den Landschaftsräumen verbunden werden.
- 38 Die zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsflächen ermöglichen eine verbindende, ökologische und zukunftsfähige bäuerliche Landwirtschaft mit erfolgreichen Unternehmern.
- 39 Der Wald soll für Holzproduktion, Schutz und Erholung nachhaltig genutzt werden.

## NL1 Natürliche Lebensgrundlagen

### NL1.1 Fliessgewässer

Fliessgewässer und ihre Ufer sind prägende und ökologisch wertvolle Elemente unserer Kulturlandschaft, die viele Funktionen erfüllen: Sie sind Lebensraum von Pflanzen und Tieren und bieten Raum für Erholungs- und Freizeitnutzungen. Ebenso dienen sie der Energie- und Trinkwassergewinnung, der Schifffahrt (Rhein) und der Entwässerung von Siedlung und Kulturland.

Zur Landgewinnung und zum Schutz vor Hochwasser wurden die Fliessgewässer in den letzten Jahrhunderten immer stärker verbaut und ihrer ursprünglichen Dynamik, Struktur- und Artenvielfalt beraubt. Im dicht besiedelten Stadtkanton war diese Entwicklung besonders stark: Von den rund 38 Gewässerkilometern (ohne Rhein) sind heute nur noch 2% naturnah, 13% sind wenig beeinträchtigt. Der Rest ist entweder eingedolt, naturfremd oder morphologisch stark beeinträchtigt.

Das im Jahr 2002 veröffentlichte «Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt<sup>1</sup>» beurteilt umfassend den Zustand der Bäche und Flüsse als Lebensraum, benennt die Entwicklungsziele und die ökologischen Defizite und definiert Massnahmen, mit denen die Fliessgewässer ökologisch aufgewertet werden sollen.

Die Änderungen des Gewässerschutzgesetzes und der -verordnung, die am 1. Januar bzw. am 1. Juni 2011 in Kraft traten, stellen einen weiteren Meilenstein im Schweizer Gewässerschutz<sup>2</sup> dar. Die jüngsten Änderungen haben zum Ziel, die Gewässer stärker als bisher als Lebensraum aufzuwerten, damit sie einen Beitrag zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität leisten können. Die eingezwängten Gewässer müssen wieder mehr Raum erhalten, und die negativen Auswirkungen der Wasserkraftnutzung (Schwall und Sunk, fehlender Geschiebetrieb, fehlende Durchgängigkeit für Fische) sollen gedämpft werden. Die Kantone verfügen nun über konkrete Vollzugshilfen<sup>3</sup>, um die Fliessgewässerökosysteme zu Gunsten ihrer Pflanzen und Tiere aufzuwerten und einen möglichst naturnahen Zustand ohne Wanderhindernisse wiederherzustellen. Die Verbesserung der Wasserqualität durch die Verringerung/Vermeidung anthropogener Einträge ist eine weitere Forderung des Gewässerschutzrechts.

Seit dem 1. Januar 2011 sind die Kantone verpflichtet, den Gewässerraum nach dem revidierten eidgenössischen Gewässerschutzgesetz festzulegen; die Einzelheiten regelt die Gewässerschutzverordnung. Der Bund überlässt den Kantonen das Verfahren.

Revitalisierungen erfüllen Gewässer- und Naturschutzanliegen und erhöhen die Erholungs- und Wohnqualität. Raumplanrelevante Vorhaben wie auch die Festlegung des Gewässerraumes sind in der Richt- und Nutzungsplanung

zu berücksichtigen. Dadurch sollen auch weitere natürliche Funktionen wie z.B. Hochwasserabfluss und Geschiebetransport sichergestellt werden. Bei Zielkonflikten mit der Trinkwassergewinnung, dem Grundwasserschutz, der städtebaulichen Entwicklung sowie mit Grundeigentümern und landwirtschaftlichen Nutzern sind integrierende Lösungen anzustreben.

#### Erwünschte Wirkung

- Verbesserung der Qualität der Fliessgewässer sowie der Selbstreinigungskraft.
- Die Lebensgemeinschaften von Pflanzen, Tieren und Mikroorganismen der Gewässer sollen naturnah und standortgerecht sein, sich selbst reproduzieren und regulieren, eine Artenvielfalt und Häufigkeit aufweisen, die typisch ist für nicht oder nur schwach belastete Gewässer.
- Gewässerbett, -sohle, -böschung, Umland, Geschiebehaushalt, Wasserstands- und Abflussregime entsprechen so weit als möglich naturnahen Verhältnissen und sind für Lebewesen in Längs- und Querrichtung durchgängig (Entfernung von Wanderhindernissen).
- Die verschiedenen Lebensräume (terrestrische, aquatische) und Gewässer (unter-, oberirdische) sind untereinander vernetzt und in Wechselwirkung.
- Fliessgewässer und anliegende Räume sind Teil des ökologischen Netzwerkes und bleiben auch als Erholungsraum erhalten.

#### Strategie/ST

10, 12

#### Leitsätze

5, 6, 8, 11, 31, 34, 35, 53, 54, 55

- 1 Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt gemäss §3 GschV BS (in Übereinstimmung mit Bundesleitbild Fliessgewässer Schweiz).
- 2 Eidgenössische Gewässerschutzbestimmungen und verwandte Rechtsgrundlagen (Gewässerschutzgesetz [GschG], Gewässerschutzverordnung [GschV], Wasserbaugesetz [WBG], Fischereigesetz, Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG]).
- 3 Vollzugshilfen Renaturierung Fliessgewässer des Bundes.



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Die Fließgewässer und ihre Uferbereiche sind als Ökosystem zu betrachten. Hochwasserschutz, Gewässerschutz, Sicherung des Gewässerraums, Wasserversorgung, Natur- und Landschaftsschutz, städtebauliche Erfordernisse, Erholungsbedürfnisse und die diversen Nutzungsansprüche an die Gewässer sind zu koordinieren.
2. Die Fließgewässer sind als prägende Elemente von Siedlung und Landschaft zu erhalten und wo möglich auszdolen.
3. a) Der Kanton legt den bundesgesetzlich vorgeschriebenen Gewässerraum aller kantonalen Gewässer in Abstimmung mit den Gemeinden und mit den benachbarten Gebietskörperschaften sowie nach Anhörung der betroffenen Kreise soweit möglich vor Ablauf der Frist von Ende 2018 fest.  
b) Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Bauten und Anlagen erstellt werden.
4. Kanton und Gemeinden
  - Setzen, wo nötig in grenzübergreifender Zusammenarbeit und unter Einbezug von Grundeigentümern, das Entwicklungskonzept Fließgewässer um; sie berücksichtigen dabei die anderen raumrelevanten Interessen. Erfolgskontrollen orientieren über die Auswirkungen der Massnahmen;
  - gewährleisten durch den naturnahen Unterhalt der Gewässer sowie mit raumplanerischen Massnahmen die Hochwassersicherheit und einen funktionierenden Geschiebehauhalt.
5. Der Kanton überwacht die Qualität der Gewässer. Er unterstützt Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung und zur Verhinderung nachteiliger Einwirkungen.
6. Für Revitalisierungsmassnahmen prüft der Kanton die Errichtung eines Fonds oder eine zweckgebundene Finanzierung; Revitalisierungsmassnahmen dürfen die Trinkwasserversorgung nicht beeinträchtigen.

## Örtliche Festlegungen (nicht in Richtplankarte)

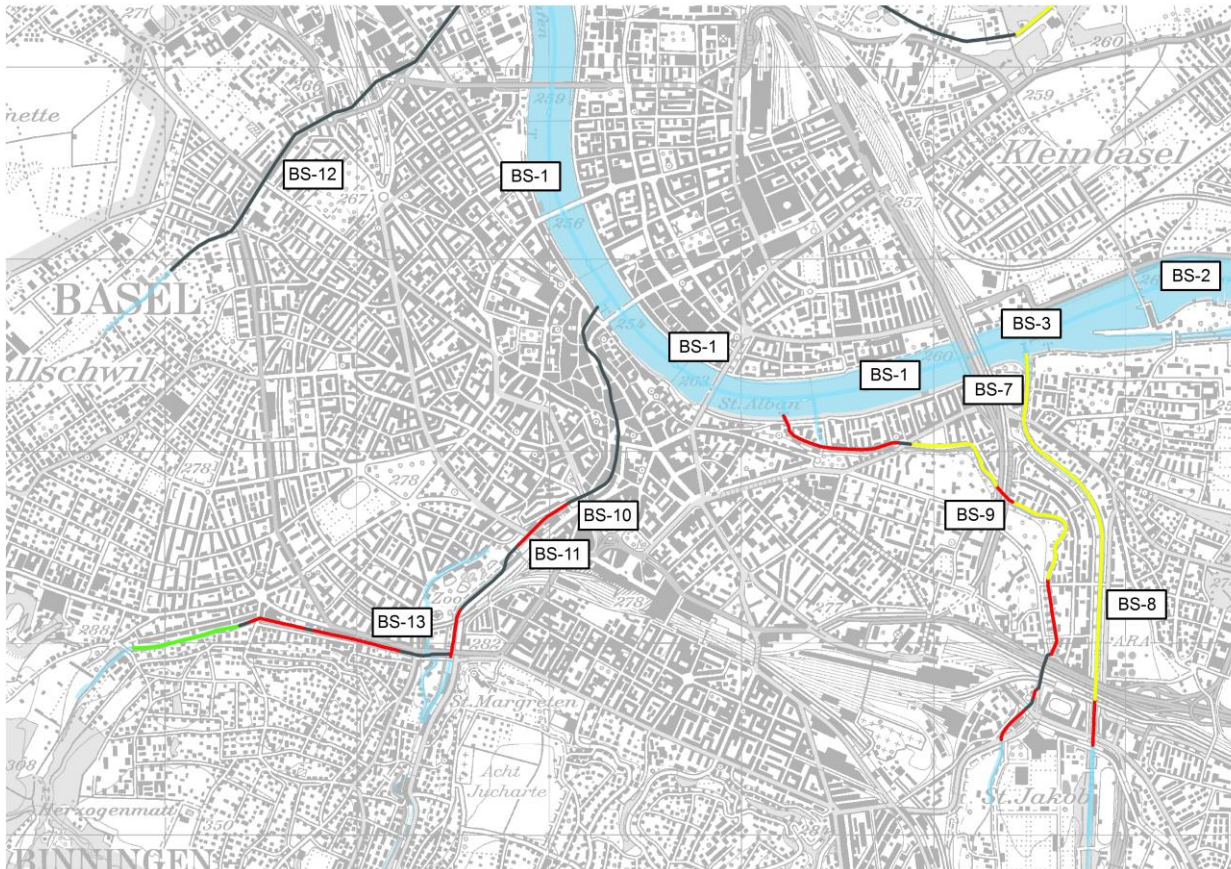
Gemäss folgender Liste und folgenden Karten.

## MASSNAHMEN

Kanton und Gemeinden werten folgende Fließgewässerabschnitte auf der Basis des Entwicklungskonzeptes Basel-Stadt von 2002 auf.

Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte				
Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
BS-1	Basel	Rhein, Ufer Klein- und Grossbasel	Naturnahe Ufersanierungen bis zum Bermenweg (Blockwurf, Flachuferschüttungen etc.)	Zwischenergebnis
BS-2	Basel	Rhein, Fischtreppe Kraftwerk Birsfelden	Verbesserung Fischaufstieg durch Sanierung der rechtsufrigen Fischtreppe	Zwischenergebnis
BS-3	Basel	Rhein, Rheinhalde	Unzugänglichkeit Naturschutzgebiet gewährleisten durch Sperrzone für Boote	Vororientierung
BS-4	Basel	Wiese, Mündung bis Freiburgerhof	Naturnahe Gestaltung des Gerinnes, Lockströmung bei Mündung, Niederwasserrinne, Zugänglichkeit ans Wasser, Schutz Nasen-Laichplatz	Festsetzung
BS-5	Basel	Wiese, Freiburgerhof bis Landesgrenze	Renaturierung innerhalb Hochwasserdämme. Aufheben von Wanderhindernissen, Vernetzung mit Seitengewässern, Niederwasserrinne etc.	Vororientierung
BS-6	Basel	Wiese, Schliesse	Wiederherstellung der Fischdurchgängigkeit im Umfeld der Schliesse	Festsetzung
BS-7	Basel	Birs, Birskopf	Revitalisierung des Mündungsbereichs und des Badeplatzes (BAFU-Projekt)	Vororientierung
BS-8	Basel	Birs, St. Jakob bis Zürcherstrasse	Raumbedarf vergrößern durch Verlegen von Werkleitungen aus Vorland in Birsstrasse, wenn Sanierungsbedarf erreicht	Vororientierung
BS-9	Basel	St. Alban-Teich, ganze Länge	Revitalisierung innerhalb Gerinne, historische Verbauungsweisen fördern	Zwischenergebnis
BS-10	Basel	Birsig, Parkplatz Lohweg	Ausdolung und Zugänglichkeit ans Wasser	Festsetzung
BS-11	Basel	Birsig, Nachtigallenwäldli	Revitalisierung, Gerinneerweiterung	Festsetzung
BS-12	Basel	Bachgraben, Bereich Promenade	Ausdolung und naturnahe Gestaltung innerhalb Parkanlage	Vororientierung
BS-13	Basel	Dorenbach, Allschwiler Weiher bis Mündung Birsig	Naturnahe Gestaltung und Verbreiterung des Gerinnes, Vernetzung mit Birsig im Mündungs-Bereich	Festsetzung
BS-14	Basel	Otterbach, entlang Freiburgerstrasse	Offenlegung mit neuer Bachführung im Wald der Langen Erlen und Mündung in Wiese oberhalb Freiburgerhof	Festsetzung

Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte

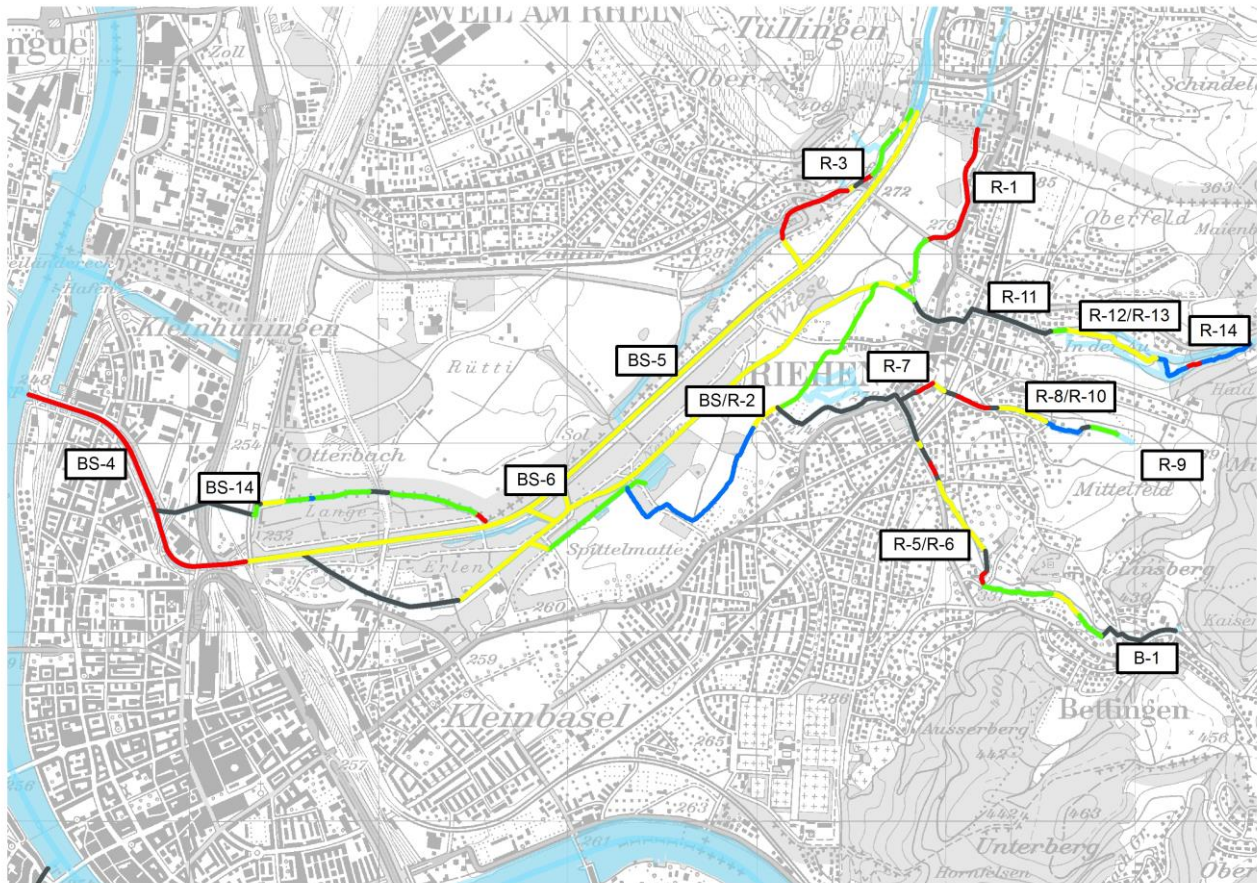


- Gewässerzustand (Ökomorphologie)
- natürlich/naturnah (I)
  - wenig beeinträchtigt (II)
  - stark beeinträchtigt (III)
  - künstlich/naturfremd (IV)
  - eingedolt (V)

Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karten: Amt für Umwelt und Energie/Planungsamt

Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte				
Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
R-1	Riehen	Mühleteich, Grenze bis Weilstrasse	Strukturverbesserung, Uferabflachung, Durchgängigkeit Sohlrampe	Festsetzung
BS/R-2	Basel/Riehen	Riehenteich, Höhe Schliesse bis Mündung Aubach	Naturnahe Sanierung, Durchgängigkeit gewährleisten (zum Teil Ersatzmassnahme Zollfreistrasse)	Festsetzung
R-3	Riehen	Weilmühleteich, ganze Länge auf CH Boden	Revitalisierung, Durchgängigkeit	Festsetzung
R-4	Riehen	Alter Teich	Massnahme ist umgesetzt.	
R-5	Riehen	Bettingerbach, Ausdolung und Revitalisierung	Naturnahe Gestaltung, Verbesserung der Durchgängigkeit	Zwischenergebnis
R-6	Riehen	Bettingerbach, Uferschutzstreifen	Raumbedarf und Schutz vor nachteiligen Nutzungen durch Bildung einer Bachparzelle sichern	Vororientierung
R-7	Riehen	Wassergräben auf dem Brühl, Eisfeld	Erhalten und teilweise aktivieren, Aufheben von Sohlstufen	Festsetzung
R-8	Riehen	Immenbach, Uferschutzstreifen	Raumbedarf und Schutz vor nachteiligen Nutzungen durch Bildung einer Bachparzelle sichern	Vororientierung
R-9	Riehen	Immenbach, oberhalb Moostäli	Offenlegung des Bachs bis Nollenbrunnen	Zwischenergebnis
R-10	Riehen	Immenbach, ganze Länge	Aufweitungen, Ersatz Verrohrungen, Uferabflachungen	Vororientierung
R-11	Riehen	Aubach, Siedlungsgebiet	Ausdolungen im Rahmen von Bauvorhaben	Vororientierung
R-12	Riehen	Aubach, offenes Gewässer	Raumbedarf und Schutz vor nachteiligen Nutzungen durch Bildung einer Bachparzelle sichern	Festsetzung
R-13	Riehen	Aubach, Landesgrenze bis Schlossgasse	Naturnahe Gestaltung und Gerinneaufweitung als Hochwasserschutzmassnahme, Durchgängigkeit, Einbezug obere Auquelle	Festsetzung
R-14	Riehen	Aubach, oberhalb Autäli	Hochwasserrückhalte mulde	Festsetzung
B-1	Bettingen	Bettingerbach, Siedlungsgebiet	Umlegung u. Ausdolung des Bachgerinnes im Siedlungsgebiet	Zwischenergebnis

Aufzuwertende Fließgewässerabschnitte



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karten: Amt für Umwelt und Energie/Planungsamt

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

R-4 Alter Teich ist umgesetzt (Markierung gelöscht).

## NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)

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 der Naturgefahren.

Naturereignisse, die eine Gefährdung menschlichen Lebens oder erheblicher Sachwerte bewirken, können im Kanton Basel-Stadt hauptsächlich in folgender Form auftreten:

- als lokal begrenzte Überschwemmungen infolge kontinuierlicher Wasseraustritte (Dammbrüche, Verkläunungen an Brücken und Wehren) oder infolge Überschreitung des Abflussvermögens eines Gewässers (s. Art. 6 WBG, Art. 27 W BV);
- vereinzelt als Hangrutschungen, d.h. durch Bewegungen von Erd-, Fels- oder Lockergesteinsmassen;
- als Erdbeben. Diese treten grossräumig auf. Ihre Wirkung wird durch die örtlichen Boden- und Untergrundverhältnisse massgebend beeinflusst.

Die Kantone sind verpflichtet, Gefahrenkarten zu erstellen. Bis anhin bestehen im Kanton Basel-Stadt keine Gefahrenkarten oder Ereigniskataster in der vorgeschriebenen Form.

Zur Bestimmung der Erdbebeneinwirkungen auf Bauten wurde eine Mikrozonierungskarte erstellt. Darin ist das Verhalten des Baugrundes im Erdbebenfall kartiert. Bei besonders ungünstigem Verhalten sollen bei Neu- und Umbauten spezielle Bauvorschriften erlassen werden.

### Planungsziele (erwünschte Wirkung)

- Sicherheit vor Naturgefahren (integrales Risikomanagement);
- Überblick über Gefahrengebiete (Gefahrenkarte für gravitative Naturgefahren);
- Festlegen der Zuständigkeiten;
- Reduktion des Gefahrenpotenzials in Gebieten hoher Gefährdung;
- Sicherstellung eines ausreichenden Gewässerraums.

### Strategie/ST

–

### Leitsätze

11, 35, 39

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Der Schutz vor Naturgefahren erfolgt in unüberbauten Gebieten prioritär durch Anpassung der Nutzung, in weitgehend überbauten Gebieten durch bauliche Massnahmen.
2. 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.
3. Der Kanton erarbeitet unter Federführung des Amts für Wald beider Basel die Gefahrenkarten. Aufgrund der Gefahrenkarten werden Massnahmenprogramme erarbeitet und gegebenenfalls raumplanerische oder gesetzliche Vorgaben gemacht, um Gefahrenpotenziale so weit als möglich zu reduzieren.

## NL2 Land- und Landwirtschaft

### NL2.1 Landwirtschaftsgebiet

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).

Der Kanton Basel-Stadt hat die Landwirtschaftsgebiete (Zone) festgesetzt<sup>1</sup>. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche (inkl. Rebbau) von 345 ha (rund 9% des Kantonsgebiets) wird – zu 93% in Pacht – durch neun Haupteinwerbungsbetriebe und einem Nebeneinwerbungsbetriebe bewirtschaftet.

Eine Zuweisung von neuen Flächen zur Landwirtschaft ist weder in der Zwischenzeit erfolgt, noch absehbar. Der Kanton wird die Gemeinden – nicht zuletzt im Hinblick auf die Fruchtfolgeflächen – dazu anhalten, in ihren Zonenplanrevisionen das Landwirtschaftsgebiet zu erhalten. Ohne Weiterführung der landwirtschaftlichen Nutzung würden sich die Landwirtschaftsgebiete in intensiv genutzte Erholungslandschaften wandeln; dem Kanton ginge dabei ein wichtiger Teil seiner heutigen räumlichen Gestaltung verloren.

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 Landschaftsrichtplan<sup>2</sup> geregelt. Für den östlichen Landschaftsraum steht ein Landschaftsentwicklungskonzept noch aus und muss regional entwickelt werden.

Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird im Baubewilligungsverfahren 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.

#### Erwünschte Wirkung

- Erhaltung der Landwirtschaftsfläche
- Sicherung einer zukunftsfähigen Landwirtschaft
- Sicherung des Landschaftsmusters und -charakters
- Erhaltung von Freiräumen für die Extensiverholung
- Einrichtung und Erhaltung von ökologischen Ausgleichsflächen (inkl. Sicherung Biotopverbund mit Vernetzungskonzepten)

#### Strategie/ST

2, 4, 10, 12

#### Leitsätze

32, 34, 35, 38

- 1 Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend die Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone).
- 2 Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», RRB vom 16. Januar 2001.



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Das Landwirtschaftsgebiet 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.
- B. Das Landwirtschaftsgebiet wird durch die Gemeinden und für Basel durch den Kanton als Landwirtschaftsgebiet oder -zone ausgedehnt.
- 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.

## NL2.2 Fruchtfolgeflächen

Der Bund hat im Jahr 1992 mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) den Mindestumfang der FFF und deren Aufteilung auf die Kantone festgelegt. Der Sachplan hat zum Ziel, ackerbaulich nutzbare Böden im Landwirtschaftsgebiet für die Versorgungssicherheit vor Umnutzungen zu bewahren. Er beruht auf den historischen Erfahrungen im Zweiten Weltkrieg («Anbauschlacht»/«Plan Wahlen»).

Die Kantone sichern ihren Anteil am Mindestumfang der FFF gemäss Sachplan des Bundes. Diese Pflicht wurde mit Inkrafttreten der Raumplanungsverordnung im Jahr 1986 verankert. Der Kanton Basel-Stadt muss demgemäss 240ha FFF sichern; er hat am 8. Juni 1994 die FFF ausgeschieden.

Seit 1986 hat sich die Ausgangslage verändert: Die Bedrohungslage ist schwach, es gibt neue Anbaumethoden, die Landwirtschaft nimmt erweiterte ökologische Funktionen wahr und es gibt neue Nutzungsansprüche im Landwirtschaftsgebiet (u.a. Erholungsnutzung). Der Bund hat deshalb im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des Sachplans eine Überprüfung vorgenommen (2001–2005), eine Vollzugshilfe ist im März 2006 erschienen.

Der erforderliche Mindestumfang an FFF von 240ha im Kanton Basel-Stadt ist gesichert. Falls abzusehen ist, dass die vom Bund geforderten 240ha FFF tangiert werden, sind adäquate Ersatzflächen anzuordnen. Die Ausscheidung steht unter dem Vorbehalt der qualitativen Eignung gemäss Bundesvorgaben, eingebettet in eine kantonale Gesamtübersicht der FFF, die die Aufhebung und Neudisposition von FFF darlegt. Diese Gesamtübersicht muss bei Zonenplanrevisionen und im Zusammenhang mit der Ausscheidung des Gewässerraums vorliegen.

### **Strategie/ST**

2, 4, 10, 12

### **Leitsätze**

32, 34, 35, 38

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- A. Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton sind umfänglich zu schonen, das Mindestkontingent von 240ha ist zu sichern.
- B. Für aus gesamtplanerischer Sicht notwendige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche FFF beansprucht werden, sind – in Abstimmung mit dem Bund und unter der Prämisse des Erhalts von 240ha – im Kantonsgebiet adäquate Ersatzflächen auszuscheiden.
- C. Kanton und Gemeinden übernehmen die gemäss Richtplangesamtkarte ausgewiesenen FFF in ihre Nutzungspläne (Ausscheidung als Landwirtschaftsgebiet bzw. -zone, ggf. als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone).

## PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Planungsamt erstellt im Rahmen von Zonenplanrevisionen, anlässlich der Disposition von Siedlungsgebietserweiterungsflächen und im Zusammenhang mit der Ausscheidung des Gewässerraums jeweils eine Gesamtübersicht der FFF; Abtauschmöglichkeiten berücksichtigen neben den Quantitäten die qualitative Eignung.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

.....Koordinationsstand  
Der Kanton bestätigt die FFF  
gemäss Richtplankarte .....Festsetzung

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Der Kanton Basel-Stadt verfügt heute über 249ha FFF. In Bezug auf das festgesetzte Mindestkontingent von 240ha beträgt der Saldo dementsprechend +9ha. In Basel werden künftig 10.7ha FFF fast ausschliesslich 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. In Folge 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.

Fruchtfolgeflächen (FFF) des Kantons Basel-Stadt (orientierende Karte)



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karte: Planungsamt

## NL2.3 Waldwirtschaft

Der Wald hat auch im Kanton Basel-Stadt eine Bedeutung. Obwohl er nur gerade 12% der Kantonsfläche bedeckt, erfüllt er verschiedenste gemeinwirtschaftliche Funktionen. So liefert er den nachwachsenden Rohstoff Holz, bietet dem Menschen Raum für Erholung, ist Lebensraum für eine Vielfalt von Tieren und Pflanzen und sorgt nicht zuletzt für den Schutz von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen. Die laubholzreichen Wälder des Kantons Basel-Stadt leisten einen wesentlichen Beitrag zum Schutz des lebenswichtigen Grundwassers und zur Produktion sauberen Trinkwassers. Zudem prägt der Wald unsere Landschaft. Er gehört zu 21% Privaten und zu 79% öffentlichrechtlichen Eigentümern.

Für die Umschreibung des Waldbegriffes, den Schutz des Waldes sowie für die Bewirtschaftung und Planung des Waldes gilt die Waldgesetzgebung<sup>1</sup> 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 WaG). Ziel ist die Erhaltung der biologischen Vielfalt, Produktivität, Verjüngungsfähigkeit und Vitalität der Wälder. Eine nachlassende Nutzung unserer Wälder führt zu einer Überalterung der Bestände. 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) auf der Grundlage von §20 ff. WaG BS und §24 WaV BS dient dazu, eine nachhaltige Erfüllung der einzelnen Waldfunktionen sicherzustellen. Für das Waldareal ist der Waldentwicklungsplan WEP das Planungsinstrument auf Richtplanebene.

Der Waldentwicklungsplan 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.

### Planungsziele (erwünschte Wirkung)

- Der Wald soll in seiner Fläche und seiner räumlichen Verteilung erhalten bleiben.
- Pflege und Bewirtschaftung sollen die nachhaltige Erhaltung sämtlicher Funktionen des Waldes sicherstellen.
- Der nachwachsende Rohstoff Holz soll mindestens so stark genutzt werden, dass der Vorrat nicht mehr zunimmt (Ausnahme: in Totalreservaten).
- Die Naturwerte sollen über eine flächendeckende naturnahe Waldbewirtschaftung, über die Ausscheidung von Vorrangflächen und über die Aufwertung der Waldränder gesichert werden.
- Die Wirkung der Wälder als Filter und Schutz des Grundwassers soll gesichert werden.
- Die Erholung im Wald soll möglich bleiben, wobei negative Einflüsse von Erholungssuchenden wenn immer möglich zu reduzieren sind.

### Strategie/ST

2, 10, 12

### Leitsätze

34, 35, 39

<sup>1</sup> Waldgesetz (WaG), Waldverordnung (WaV), WaG BS, WaV BS, Waldentwicklungsplan BS (WEP BS)

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

## NL3 Natur- und Landschaftsschutz

### NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore

#### a) Naturschutz

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. Der Kanton ist zudem Schlüsselstelle im Biotopverbund des Rheintals.

In Basel-Stadt bezeichnet das behördenverbindliche Naturschutzkonzept die Vorrang- und Entwicklungsgebiete für Naturförderung, in denen Naturschutz und -entwicklung primär betrieben werden müssen, um die Substanz im Wesentlichen zu erhalten und damit den Gesetzesauftrag zu erfüllen.

Als zentrale Kategorien des Naturschutzkonzeptes gelten:  
*Artenschutz*

- Die Bestände und Vorkommen für die Mehrzahl der gefährdeten Arten sollen zunehmen.

*Biotopschutz*

- Die Flächenbilanz der naturnahen Lebensraumtypen muss positiv sein.
- Bestehende Lebensraumverbundsysteme sollen erhalten und durch weitere ergänzt werden.
- Lebensräume, in denen seltene oder bedrohte Arten gefördert oder wieder zur Besiedlung gebracht werden können, sind aufzuwerten.

Es ist notwendig, auch in den Gebieten, die nicht als Vorrang- und Entwicklungsgebiete gelten, zu Gunsten der Tier- und Pflanzenwelt und der Landschaft das Erfordernis des ökologischen Ausgleichs zu erfüllen (s. §9 Abs. 2 Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt). Dies regelt das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz; Naturschutz ist allerdings auch via Richt- und Nutzungsplanung zu stärken.

Im Richtplan von 1986 wurden drei Naturschutzgebiete bezeichnet (unter Ausgangslage): Rheinhalde, Lange Erlen/Grendelmatte und Eisfeld. Als Naturdenkmäler wurden aber lediglich das Naturreservat Rheinhalde und das Vogelreservat Lange Erlen gezählt, dazu als Objekte zwei alte Schwarzpappeln beim Bäumlhof. Die übrigen inventarisierten Reservate (Eisfeld, Riehen; Kaiser, Bettingen) unterstehen Privatregelungen.

Auf dem Kantonsgebiet befinden sich zwei Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Bundesinven-

tar-Nr. BS 4 «Eisweiher und Wiesenmatten» sowie Bundesinventar-Nr. BS 10 «Autal»).

Als Naturschutzgebiete sind im Richtplan relativ kleinflächige Lebensstätten von charakteristischen Pflanzen- und Tiergemeinschaften bezeichnet, die einen umfassenden Schutz erfordern und die aus kantonaler Sicht besonders wertvoll sind. Sie finden sich vor allem, aber nicht ausschliesslich im Bereich der Vorrang- und Entwicklungsgebiete für Naturförderung.

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; die wesentlichen sind im vorliegenden Richtplan kartiert.

Nutzungen im Nichtbaugebiet (u.a. Land-/Waldwirtschaft, Wasserversorgung, Erholungsnutzungen) als auch im Baugebiet (bauliche und verkehrliche Nutzungen) sind mit den Naturschutzanliegen abzustimmen. Insbesondere übergeordnete Vorhaben in Bahnarealbereichen wie Terminals für kombinierten Verkehr (KV), Viergleisusbau etc. sollen möglich bleiben. Bei sämtlichen Planungen sind Eingriffe frühzeitig zu beachten. Im Falle von Konflikten, die sich u.a. durch die Richtplanstrategie ergeben, ist die raumplanerische Abwägung unter Beachtung der Ersatzpflicht nach dem Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vorzunehmen.

Die im Rahmen der Bundesverordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Trockenwiesenverordnung) vorgeschlagenen Flächen sind in den als Naturschutz bezeichneten Gebieten integriert.



### **b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen**

Die Siedlungen sind vor allem durch Verkehrsanlagen stark zerschnitten, so dass die einzelnen Lebensräume zu Biotopinseln werden. Korridore, die diese Inseln verbinden, sind für Tiere daher lebenswichtig; sie ermöglichen Beutezüge von Tieren und die Fortpflanzung von Tieren und Pflanzen. 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.

Da der Kanton nicht nur die einheimische Tier- und Pflanzenwelt durch Erhalt und Aufwertung ihrer Lebensräume zu schützen, sondern auch ihre Lebensraumverbindungen zu gewährleisten hat, ist er gehalten, entsprechende Massnahmen zu treffen.

Um die ökologischen Vernetzungsräume 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 (u.a. Bahnareale) weiterzuentwickeln und zusammen mit den Freizeitgartenarealen und mit kleinräumigen Ansätzen (naturnahe Grünstreifen, begrünte Flachdächer) so weit möglich zu verknüpfen.

#### **Strategie/ST**

2, 3, 5, 9, 10, 12

#### **Leitsätze**

3, 7, 8, 26, 34, 35, 37

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Für Planungen im Kantonsgebiet und bei Entwicklungskonzepten ist das Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) zu berücksichtigen.
2. Naturschutzgebiete und -objekte erfordern umfassenden, ihrem Charakter entsprechenden Schutz und sind – unter der Prämisse der gesicherten Wasserversorgung und in Abstimmung mit den übergeordneten 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.
3. 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 Biotop und in Lebensräume sind zu vermeiden.
4. Der Kanton führt ein Inventar, das die schutzwürdigen Gebiete und Objekte von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung sowie die Zielwerte beschreibt.
5. Damit Tiere sich bewegen, Tiere und Pflanzen sich ausbreiten und ihre Art ohne Inzucht fortpflanzen können, sind Lebensräume mittels ökologischer Korridore und Bewegungsachsen zu vernetzen.
6. 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; bei Planungen und Vorhaben prüfen sie frühzeitig Massnahmen für die Durchgängigkeit;
  - wirken darauf hin, ökologische Korridore und Bewegungsachsen auch mit finanziellen Beiträgen des Bundes zu fördern.

## Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss folgenden Listen und Karten.

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Koordinationsstand
NBa01	Basel	Wiese-Vorländer	Festsetzung
NBa02	Basel	Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof, Konflikte (Bahnnutzung/Güterlogistik/Güterlogistik Hafen)	Zwischenergebnis
NBa03	Basel	Erlenmatt	Festsetzung
NBa04	Basel	Otterbach	Festsetzung
NBa05	Basel	Beim Wildschuss	Festsetzung
NBa06	Basel	Hochrhein-Wiesentalbahn	Festsetzung
NBa07	Basel	Rheinhalde	Festsetzung
NBa08	Basel	Birsufer	Festsetzung
NBa09	Basel	Rheinufer, Solitude	Festsetzung
NBa10	Basel	St. Alban	Festsetzung
NBa11	Basel	Rheinufer, Schaffhauserrheinweg	Festsetzung
NBa12	Basel	Pfalz	Festsetzung
NBa13	Basel	Elsässerbahn, Konflikte (Bahnnutzung, Wohn-/Freiraumnutzung)	Zwischenergebnis
NBa14	Basel	Bachgrabenpromenade	Festsetzung
NBa15	Basel	Burgfelderstrasse, Böschung	Festsetzung
NBa16	Basel	Wilhelm Klein-Anlage	Festsetzung
NBa17	Basel	Elsässerrheinweg/St. Johannis-Rheinweg	Festsetzung
NBa18	Basel	Gellert, Terrassenböschungen	Festsetzung
NBa19	Basel	Gellert, Böschungen	Zwischenergebnis
NBa20	Basel	Schwarzpark	Festsetzung
NBa21	Basel	Walkeweg, Böschungen	Festsetzung
NBa22	Basel	Brüglingerstrasse, Böschung	Festsetzung
NBa23	Basel	Zwölf Jucharten	Festsetzung
NBa24	Basel	Gundeldingerrain, Böschung	Festsetzung
NBa25	Basel	Dorenbach	Festsetzung
NBa26	Basel	«Bethesda-Wäldchen» (Gellertstrasse/Hardrain)	Festsetzung

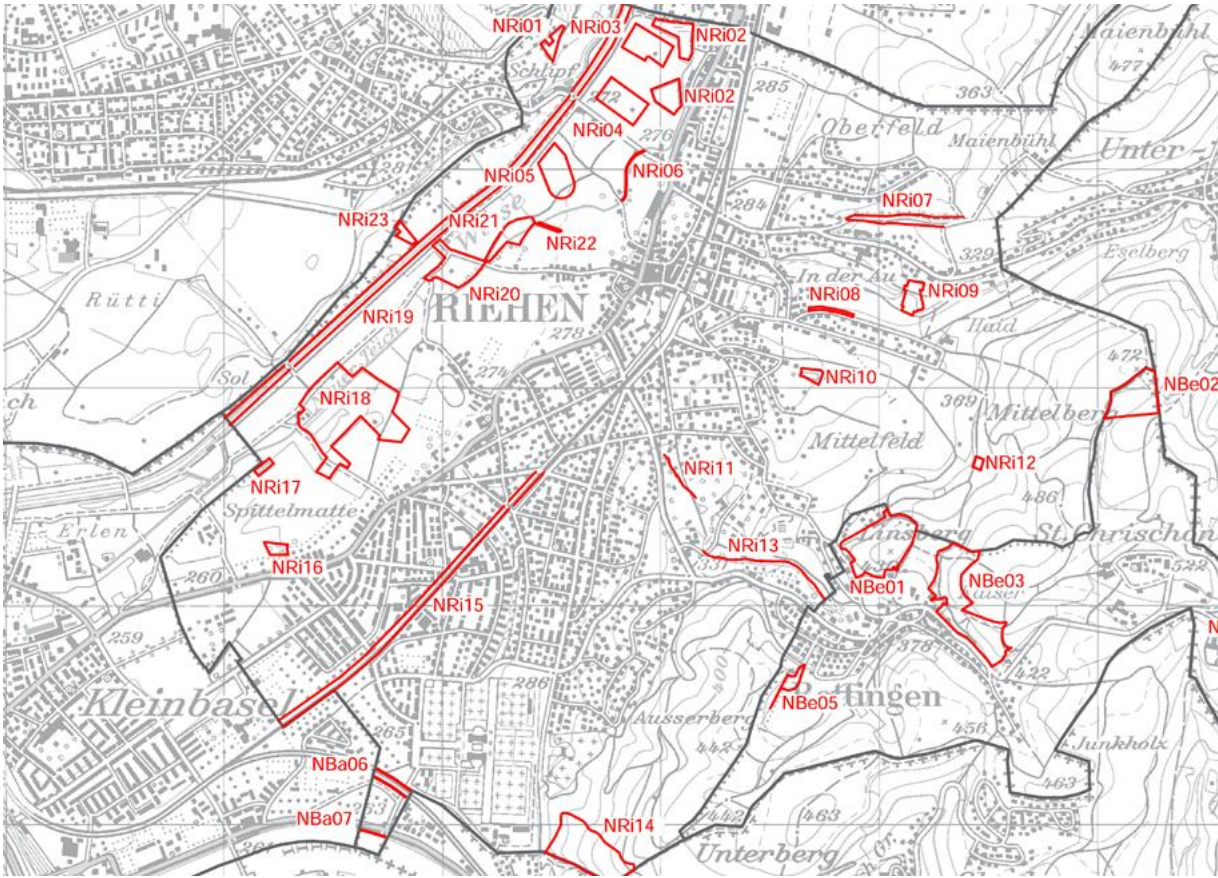
Naturschutzgebiete und -objekte Basel



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karte: Planungsamt

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Koordinationsstand
NRi01	Riehen	Neuer Rebberg Schlipf	Festsetzung
NRi02	Riehen	Wässerstelle Hintere und Vordere Stellmatten	Festsetzung
NRi03	Riehen	Wiese Stellmatten, Oberer Wiesengriener	Festsetzung
NRi04	Riehen	Wiese Stellmatten	Festsetzung
NRi05	Riehen	Wiese «In den Wiesenmatten»	Festsetzung
NRi06	Riehen	Mühleleich im Mühlebrühl	Festsetzung
NRi07	Riehen	Hohlweg zum Maienbühl und Hohlweg Hinterengeli	Festsetzung
NRi08	Riehen	Hohlweg Leimgrubenweg unten	Festsetzung
NRi09	Riehen	Reservat Autal – Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	Festsetzung
NRi10	Riehen	Mooswäldchen	Festsetzung
NRi11	Riehen	Bettingerbach (auch NRi13)	Festsetzung
NRi12	Riehen	Quellweiher Nollenbrunnen	Festsetzung
	Riehen	Mittelberg «Am krummen Weg»	Festsetzung
NRi13	Riehen	Bettingerbach (auch NRi11)	Festsetzung
NRi14	Riehen	Waldreservat Horngraben	Festsetzung
NRi15	Riehen	Bahnbord DB	Festsetzung
NRi16	Riehen	Ruderalstandort Habermatten	Festsetzung
NRi17	Riehen	Spittelmattweiher	Festsetzung
NRi18	Riehen	Reservat OGB («Entenweiher»), Wiese Breitmattweg und Wiese Hüslimatten/Auf den Breitmatten	Festsetzung
NRi19	Riehen	Wiese «Kuhstelli»	Festsetzung
NRi20	Riehen	Wiese-Vorländer, Wiesengriener und Wiesendammpromenade	Festsetzung
NRi21	Riehen	Naturschutzgebiet «Eisweiher/Auf dem Wölbli» – Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	Festsetzung
NRi22	Riehen	Ruderalstandort «Auf Hutzlen»	Festsetzung
NRi23	Riehen	Amphibienbiotop in den Weilmatten	Festsetzung
NBe01	Bettingen	Linsberg	Festsetzung
NBe02	Bettingen	Chrischonatal	Festsetzung
NBe03	Bettingen	Kaiser/Riesi	Festsetzung
NBe04	Bettingen	Wyhlengraben	Festsetzung
NBe05	Bettingen	Schiessstand	Festsetzung

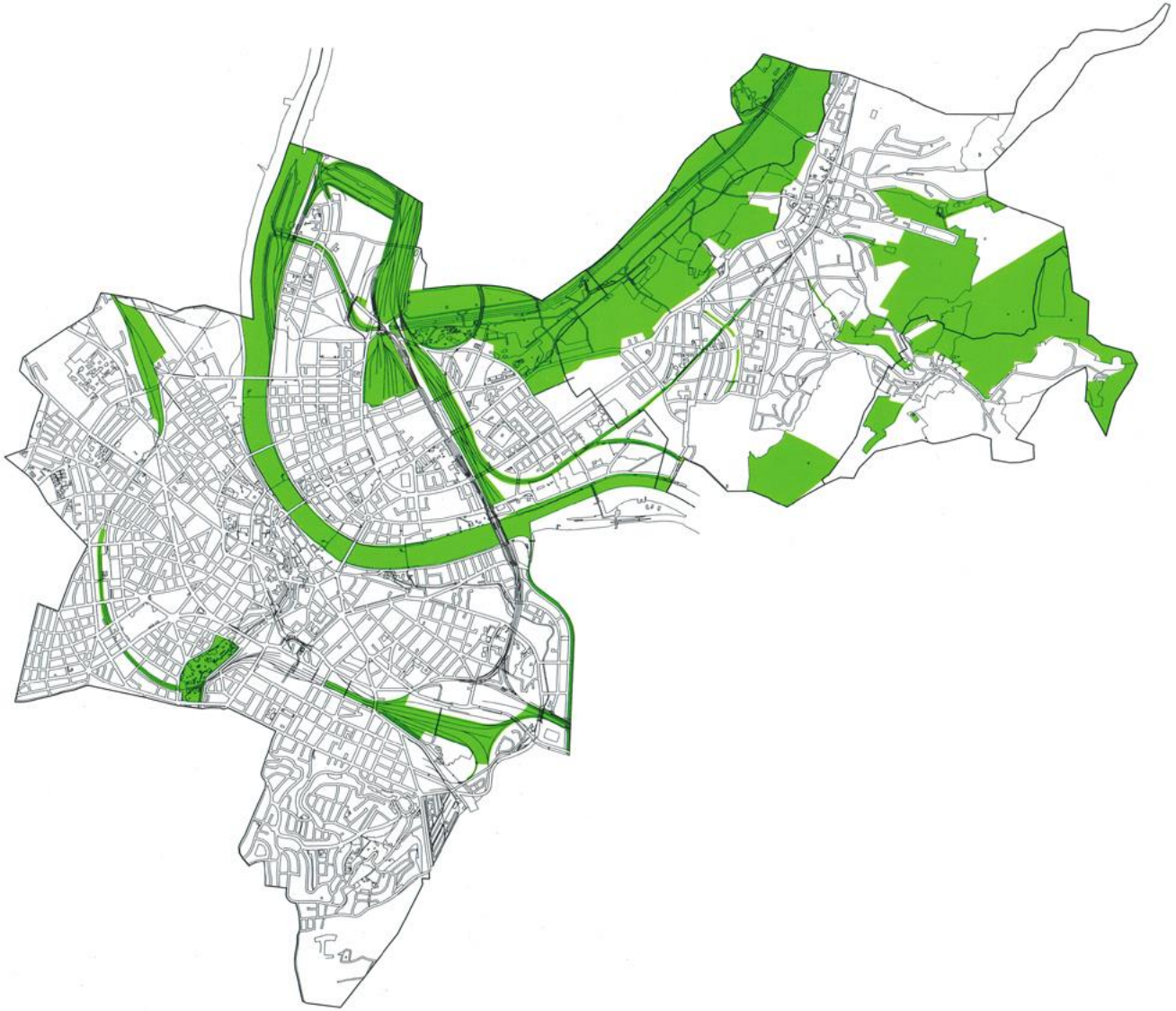
Naturschutzgebiete und -objekte Riehen und Bettingen



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karte: Planungsamt

Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt. Karte: Planungsamt

Behördenverbindliche Grundlage für a) Naturschutz  
**Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt**

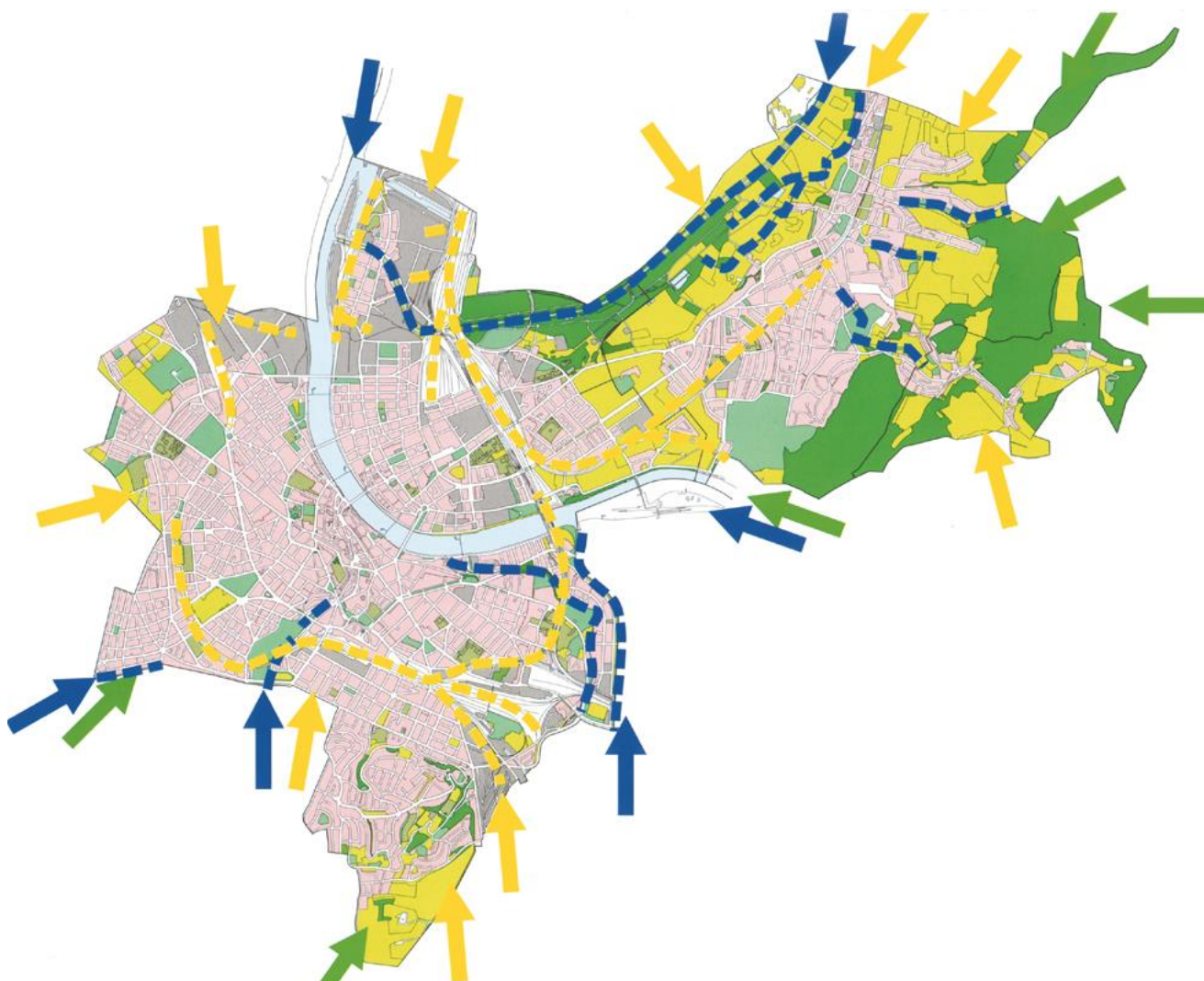


Begründung der Abweichung zur vermerkten Quelle der Karte:  
Das Naturschutzkonzept Basel-Stadt (Regierungsratsbeschluss vom 29. Mai 1996) wurde im Zuge des Erlasses des kantonalen Richtplans Basel-Stadt mit Regierungsratsbeschluss vom 20. Januar 2009 geändert.

Die Liegenschaft, Basel Sektion 4/659, Pumpenhaus/Reservoir Stationsgebäude, Jakobsbergerholzweg 121, Reservoirstr. 150, Basel, gilt nicht mehr als Vorranggebiet des Naturschutzes. In der hier reproduzierten Karte wurde der entsprechende Eintrag gelöscht.

Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt  
Karten: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, Naturschutzkonzept Basel-Stadt, Basel, 1996, Seite 31

Grundlage für b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen



- Wanderkorridore für Arten der offenen Landschaft
- Wanderkorridore für Arten der Gehölze
- Wanderkorridore für Arten der Gewässer und Feuchtgebiete

Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt,  
Karte: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, Basler Stadtmatur, Basel, 1997, Seite 27



## NL3.2 Landschaftsschutz

Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung die Bestrebungen, die Landschaft zu schützen (s. Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG).

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.

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), teils gegen den Druck anderer Nutzungsansprüche zu sichern sind.

Mit dem Richtplan 1986 wurden – in Anlehnung an den Regionalplan Landschaft beider Basel – fünf Landschaftsschutzgebiete festgesetzt: Maienbühl, Mittelberg/Mittelfeld, Chrischonatal/Lenzen, Ausserberg und Bruderholz. Die eigentümergebundene Festsetzung via Nutzungsplanung blieb pendent. Im gesamtrevidierten Richtplan von 2009 wurden wesentliche Teile dieser Landschaftsschutzgebiete bestätigt und teilweise erweitert. Ihre Ausscheidung als Landschaftsschutz- oder Landschaftsschonzone ist in Basel und Riehen vollzogen.

Mit dem für die kantonale und die Riehener Verwaltung verbindlichen Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese» wurde 2001 ein zusammenhängendes Landschaftsschutzgebiet bezeichnet; diese behördenverbindliche Planungsgrundlage wurde in ihren wesentlichen Aussagen in den kantonalen Richtplan «übersetzt», womit die Schutz- und Nutzungsabsichten in ihrer Entwicklungsrichtung verdeutlicht sind. In den Zonenplanrevisionen ist mittels Zonierungen die Eigentümergebundene Festsetzung des Schutzes herbeizuführen (s. Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen). Die Gemeinden Riehen und Bettingen haben in ihren kommunalen Richtplänen Vorranggebiete der Landschaft definiert; diese Gebiete wurden berücksichtigt.

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

### **Strategie/ST**

2, 9, 10, 12

### **Leitsätze**

3, 5, 7, 8, 35, 37

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

A. Für Planungen im Kantonsgebiet und bei Entwicklungskonzepten ist das Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) zu berücksichtigen.

B. Die Landschaftsschutzgebiete sind in ihrer Charakteristik und ihrer Ausdehnung – wo nötig in grenzüberschreitender Abstimmung und mittels Landschaftsentwicklungskonzepte – 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 Landschaft vorzunehmen; dies gilt auch für die gemäss Bauungsplan 82a (Schlipf) zu gewährleistenden Nutzungen. Zu gewährleisten sind im Weiteren die der Landschaft angepassten und die Wirtschaftsformen berücksichtigenden Erholungsnutzungen.

C. Kanton und Gemeinden setzen die Vorgaben für Landschaftsschutzgebiete in ihren Zonenvorschriften um (Ausscheidung als Landschaftsschutzzone, Landschaftsschonzone); davon ausgenommen ist der Wald. Dabei sind folgende Grundsätze zu verankern:

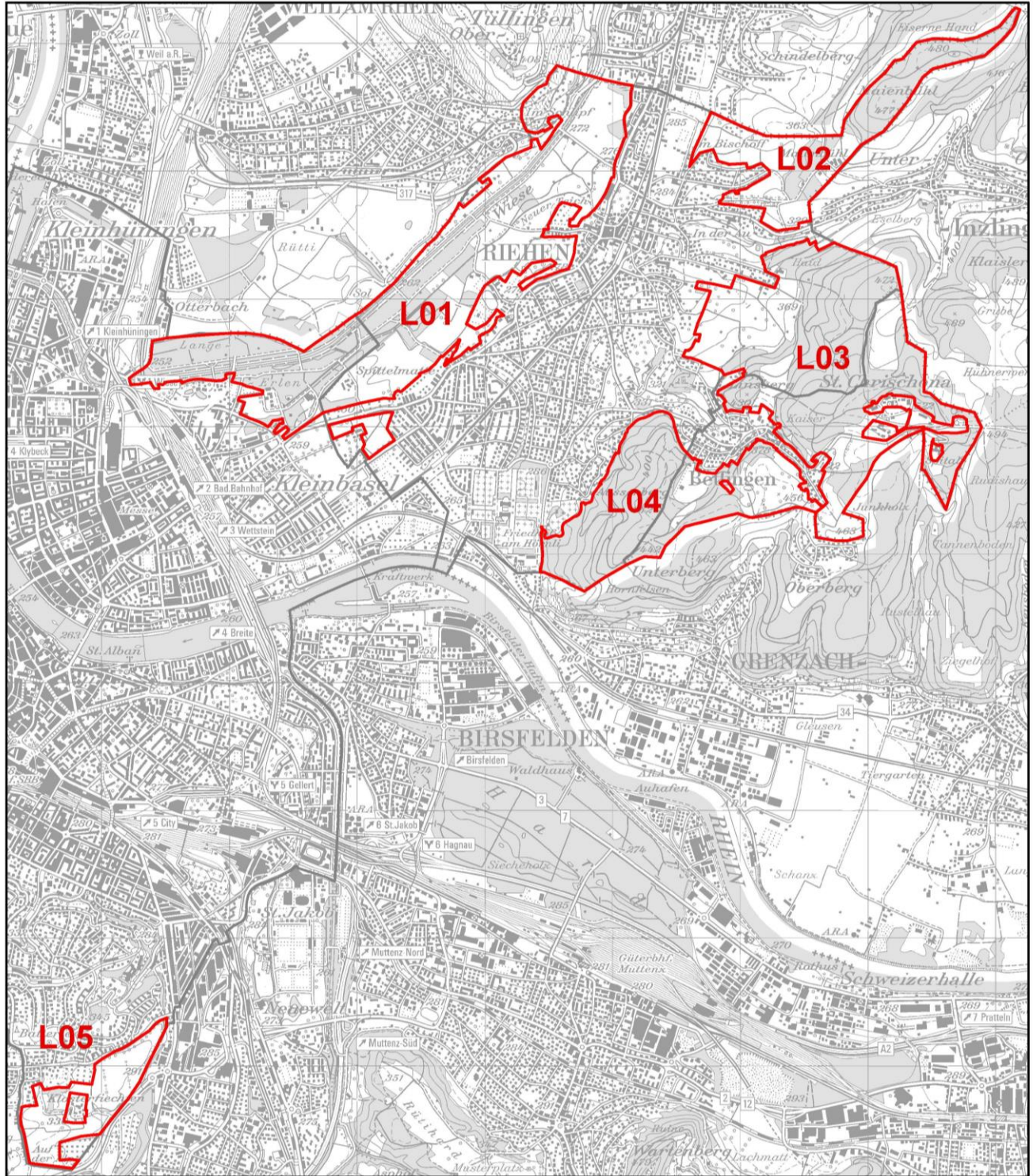
- Die Eigenart und Vielfalt als Lebens- und Landschaftsraum ist zu erhalten, zu fördern und aufzuwerten.
- Die natürliche Dynamik ist zu fördern.
- Die Landschaft ist als Mosaik verschiedener Lebensräume und Kulturelemente zu gestalten und zu pflegen.
- Typische Landschaftsbilder und naturnahe traditionelle Kulturflächen und Strukturen sind zu erhalten, zu fördern und wieder in Stand zu stellen.
- Extensive Erholungsnutzungen sind so weit zuzulassen, als sie dem Schutz naturnaher Lebensräume nicht widersprechen.
- Für standortgebundene Bauten, Anlagen, Infrastrukturen und Terrainveränderungen sind hohe Anforderungen zu stellen.

## Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss folgender Liste und Karte

.....	<i>Koordinationsstand</i>
L01 Basel, Riehen	
Landschaftspark Wiese .....	<i>Festsetzung</i>
L02 Riehen	
Rotengraben/Maienbühl/Eiserne Hand .....	<i>Festsetzung</i>
L03 Riehen, Bettingen	
Mittelberg/Mittelfeld/Im Kaiser .....	<i>Festsetzung</i>
L04 Riehen, Bettingen	
Ausserberg/Im Tal .....	<i>Festsetzung</i>
L05 Basel	
Bruderholz .....	<i>Festsetzung</i>

Landschaftsschutzgebiete





# Objektblätter

# AGGLOMERATION

A	Agglomeration .....	133
A1	Agglomerationsprogramm .....	133
A2	3Land.....	137





## A1 Agglomerationsprogramm

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- und Siedlungsplanung 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 über den Infrastrukturfonds mit maximal 50% der Kosten.

Der Infrastrukturfonds verfügt bei einer Laufzeit von 20 Jahren über CHF 20,8 Mrd. Er dient der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen, zur Fertigstellung und Ergänzung des bestehenden Nationalstrassennetzes sowie für Beiträge an Hauptstrassen im Berggebiet. Für Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs stehen CHF 6 Mrd. zur Verfügung, wobei rund CHF 2,5 Mrd. bereits für dringende Projekte freigegeben wurden und CHF 1,5 Mrd. für die Umsetzung der Projekte der ersten Generation des Agglomerationsprogramms reserviert sind.

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

### Agglomerationsprogramm Basel

In der Nordwestschweiz bearbeiten die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn gemeinsam mit den deutschen und französischen Partnern und in Abstimmung mit dem Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) das über die nationalen Grenzen hinausgreifende Agglomerationsprogramm Basel.

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.

Das Agglomerationsprogramm Basel wird durch eine eigene Geschäftsstelle geleitet. Die Geschäftsstelle vertritt die Interessen der sechs Teilregionen gegenüber den Bundesbehörden.

### Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation / Zukunftsbild 2030

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde für die Agglomeration Basel ein Zukunftsbild entwickelt, das das Gebiet in funktionale Räume gliedert, das «Zukunftsbild 2030: Korridore+». Dieses Szenario, für das u.a. die künftige Bevölkerungsentwicklung sowie der daraus resultierende Wohnflächenbedarf ermittelt wurde, bildet die angestrebte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Agglomeration Basel ab (Karte als orientierende Grundlage mit Legende, s. Seite 136).

### Verhältnis Agglomerationsprogramm und Richtplanung

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

### Strategie/ST

1, 2, 4, 6, 9, 11

### Leitsätze

1, 40, 42, 43, 45, 48

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Der Kanton bearbeitet gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn sowie den ausländischen Partnern das Agglomerationsprogramm Basel. Die Gemeinden im Agglomerationsperimeter sind in der weiteren Bearbeitung in Bezug auf die Strategie sowie in Bezug auf die Entwicklung der Massnahmen und ihre Umsetzung verstärkt einzubeziehen.

## MASSNAHMEN / DETAILS

Richtplanrelevante Massnahmen

der 1. Generation des Agglomerationsprogramms:

- ÖV-Erschliessung Erlenmatt  
(in Volksabstimmung vom 18. Mai 2014 abgelehnt)
- ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB  
(Margarethenstich)
- Velo-/Fussverbindung St. Johannis-Park – Huningue  
(Rheinpromenade)
- Veloparking Badischer Bahnhof



Richtplanrelevante Massnahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms  
(Stand 30. Juni 2012):

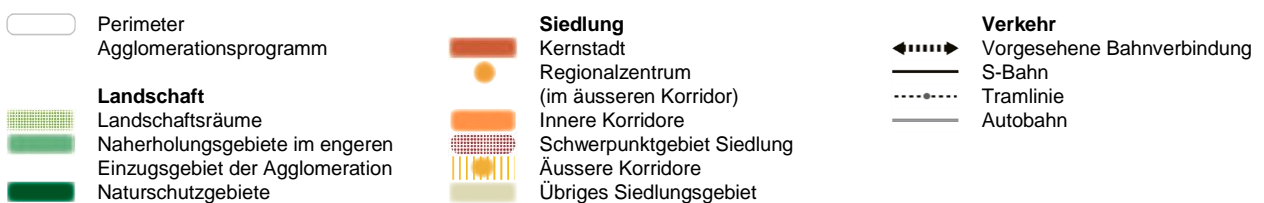
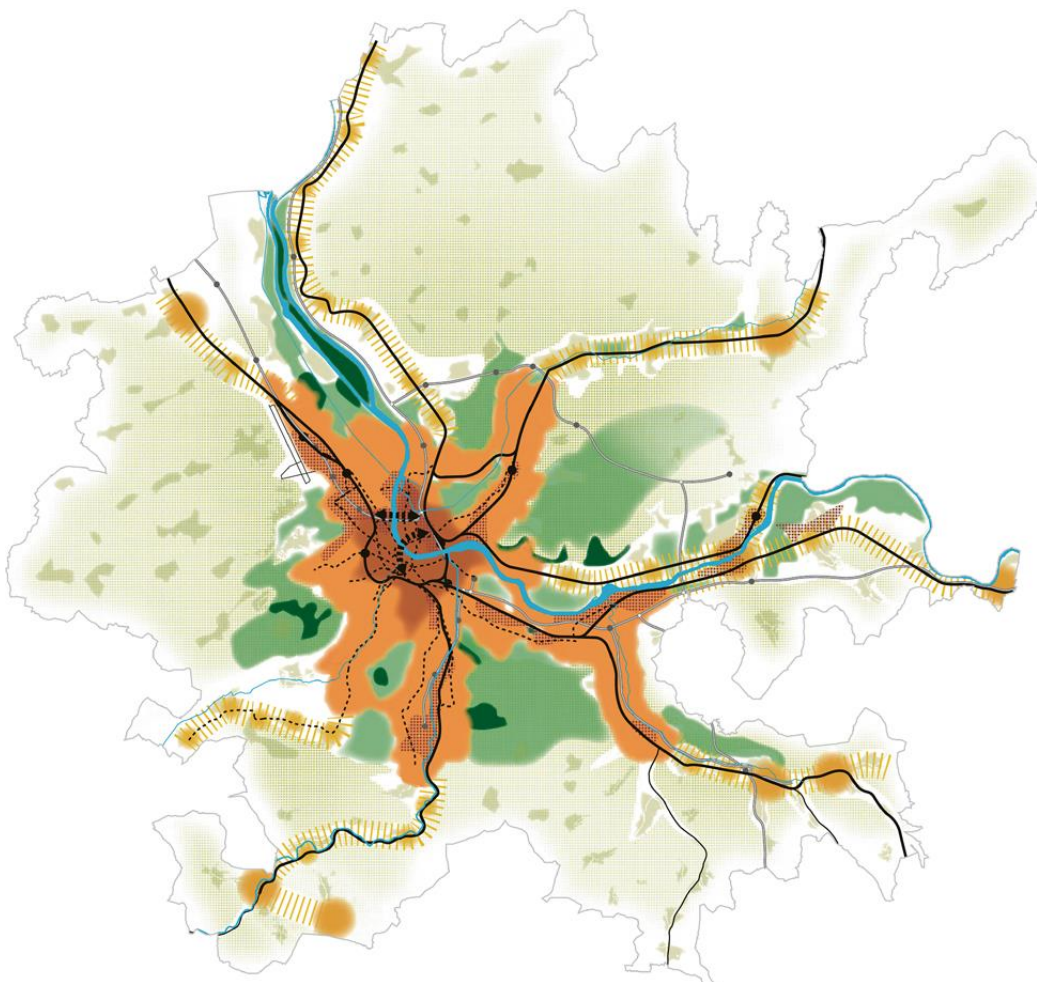
Agglo-Nr.	Massnahme <sup>1</sup>	Richtplan / Objektbl. und Massn.-Nr.
<b>A-Horizont</b>		
Ö1	Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrhein-Strecke Basel – Waldshut (– Erzingen)	M1.1 f)
Ü5	Schiienenanbindung an EuroAirport	M1.1 a)
G2	Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)	M6.1 b)
Ü1	Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	M1.1 c)
Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	M1.2 a1)
Ö16	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	M1.2 c)
M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Basel SBB – Gundeldinger Quartier	M2.2 e)
M2	Basel-Dreispietz: Knotenanpassungen	M2.2 d)
LV1-29	Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	M3.1 l), M3.2 i)
LV1-32	Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	M3.1 g), M3.2 d)
LV1-33	Veloverbindung Lange Erlen	M3.2 j)
LV1-31	Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz	M3.1 j), M3.2 h)
LV1-26	Velostation Bahnhof SBB, Südseite	M3.2 o)
<b>B-Horizont</b>		
Ü4	Ausbau Basel SBB Westkopf, Wendegleis St. Johann	M1.1 b)
Ü3	Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln durch Strecken- ausbauten und Entflechtungsmassnahmen	M1.1 c)
Ü7	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	M1.1 e)
Ö2	Regio-S-Bahn Herzstück	M1.1 g)
Ö4	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	M1.1 h2)
Ö5	Regio-S-Bahn Haltestelle Solitude	M1.1 h1)
Ö6	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld/Lörrach-Zollweg	M1.1 h3)
Ö17	Neue Tramverbindung Dreispitz	M1.2 b1), M1.2 b2)
Ö23	Neue Tramverbindung Claragraben	M1.2 h)
Ö24	Neue Tramverbindung Petersgraben	M1.2 i)
Ö25	Tramknoten Schützenhaus	M1.2 k)
Ö33	Linien-schiffahrt auf dem Rhein (Schiffahrtlinie Palmrainbrücke – Birsfelden)	M1.3
Ü10	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwald- tunnel	M2.1 a)
M3	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	M2.2 g)
LV2-16	Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich	M3.1 q), M3.2 n)
LV2-7	Sevogelbrücke	M3.1 o) / M3.2 l)
LV2-10	Badischer Bahnhof: Verbesserte Verbindungen zu den Perrons	M3.1 f)
LV2-11	Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB	M3.2 q)
LV2-12	Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	M3.1 h), M3.2 e)
LV2-8	Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	M3.1 i), M3.2 g)
LV2-9	Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt	M3.2 r)
LV2-13	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	M3.1 r), M3.2 s)
LV2-15	Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	M3.1 p), M3.2 m)

**C-Horizont**

Ö3	Doppelspurausbau Wiesentalbahn	M1.1 i)
Ö15	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	M1.2 a2)
Ö22	Tramtangente Kleinhüningen – Huningue (Saint-Louis – Euro-Airport)	M1.2 e)
Ö26	Tram Roche	M1.2 d)
Ö27	Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannis-Vorstadt) ..	M1.2 g)
Ö35	Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)	M1.2 f)

1 Zu den Bezeichnungen (Titeln): Da bei der Formulierung des Agglomerationsprogramms eine systematische Übernahme aller Bezeichnungen der Richtplan-Massnahmen nicht in Betracht kam, gibt es in den beiden Planwerken fallweise Titel-Abweichungen für die gleichen Vorhaben; vorliegend wurde der Versuch unternommen, beiden Planwerken gerecht zu werden.

**Zukunftsbild 2030: Korridore+**



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 Investitionspotential 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: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe» und M6.1 «Güterverkehrslogistik»). 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 Hafenerkergebiete an den Hafenbecken 1 und 2 das Ziel. Bei fehlender Zielerreichung wäre 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 Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen – Gebiete Klybeckquai / Westquai und Altrheinweg).

**Strategie/ST**

1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 11

**Leitsätze**

3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 30, 37

## 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 «Vekehrskonzept 3Land (2018)», deren Inhalte in den baselstädtischen Teilrichtplan für die Quartiere Kleinüningen 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 Kleinüningen – 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 Hafentram sind durch das Planungsamt mit den trinationalen Partnern abzustimmen.

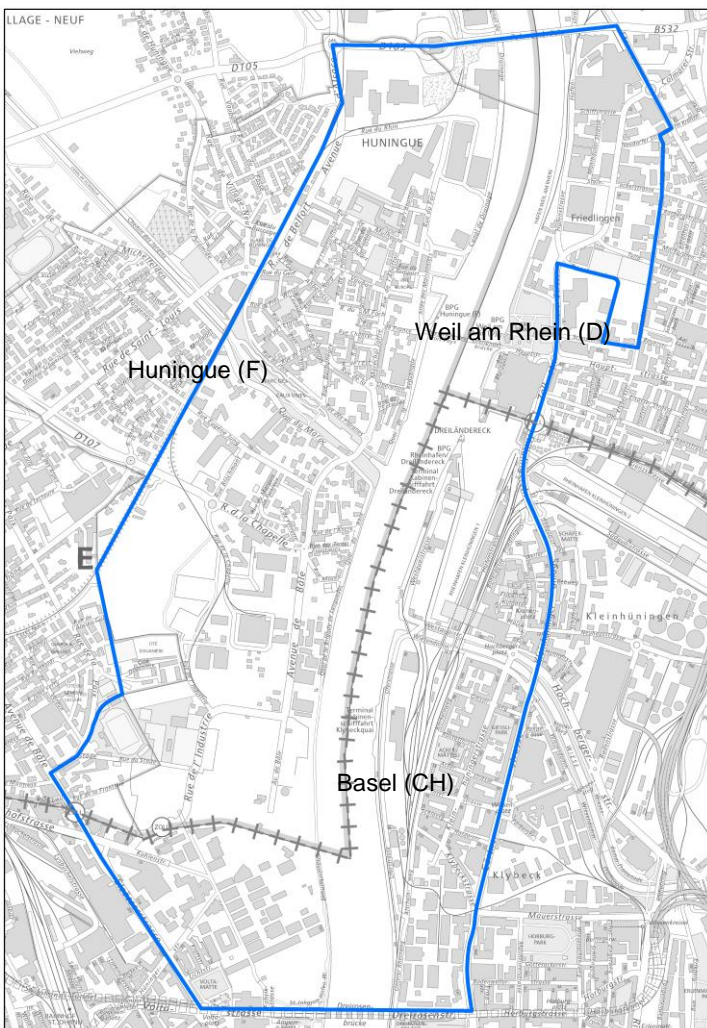
## MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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 Verkehrserschliessung wird prioritär über umweltchonende 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 hafengewirtschaftlichen 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, Planungsamt. Karte: PK50 2011, swisstopo



# Objektblätter MOBILITÄT

<b>40–49</b>	<b>Leitsätze Mobilität</b> .....	<b>143</b>
<b>M1</b>	<b>Öffentlicher Verkehr</b> .....	<b>145</b>
M1.1	Schienenverkehr .....	145
M1.2	Tram .....	151
<b>M2</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b> .....	<b>157</b>
M2.1	Nationalstrassen.....	157
M2.2	Kantonsstrassen.....	160
<b>M3</b>	<b>Langsamverkehr</b> .....	<b>164</b>
M3.1	Fussverkehr.....	164
M3.2	Veloverkehr .....	169
<b>M4</b>	<b>Luftverkehr</b> .....	<b>174</b>
M4.1	EuroAirport (EAP).....	174
<b>M5</b>	<b>Schifffahrt</b> .....	<b>176</b>
M5.1	Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe .....	176
<b>M6</b>	<b>Güterverkehr</b> .....	<b>178</b>
M6.1	Güterverkehrslogistik.....	178

# M





40–49 **Leitsätze Mobilität**

Viaduktstrasse (Elsässertor)



S-Bahn-Haltstelle Dreispitz

**Übergeordnete Aspekte****Fördern der stadtgerechten Mobilität**

40 Eine stadtgerechte Mobilität – mit hoher Priorität für den platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr – ist zu fördern und eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.

**Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)****Mehr Platz für die Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs**

41 Um den platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze und Abstellplätze) durch Ausbau und/oder betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen; die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten speziell auch für Kinder und Jugendliche gesteigert.

**Öffentlicher Verkehr****Vorrang für den öffentlichen Verkehr**

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



Autobahn A2



EuroAirport (EAP), Basel/Mulhouse/Freiburg

### Motorisierter Individualverkehr

#### Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduzieren

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

### Luftverkehr

#### EuroAirport unter Berücksichtigung der Umweltaspekte bedarfsgerecht weiterentwickeln

- 48 Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen; bei der bodenseitigen Anbindung des EAP ist der öffentliche Verkehr auszubauen.

### Schifffahrt

#### Standorte durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit nachhaltig optimieren und entwickeln

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

## M1 Öffentlicher Verkehr

### M1.1 Schienenverkehr

Mit der zu erwartenden Zunahme der Anzahl an Zügen sowohl im Güterverkehr (NEAT-Effekt) als auch im Personenfernverkehr und -nahverkehr und deren Überlagerung auf einigen Strecken und Knoten der Region Basel sind Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des Schienennetzes unumgänglich. Dies betrifft Ausbauten im Bereich des Bahnhofs SBB-Pratteln und einen neuen Juradurchstich, um die Kapazitätsengpässe auf den drei Achsen zwischen Basel und dem Mittelland (Bözberg – Brugg, Hauenstein – Olten und Birstal – Delsberg – Biel) zu beheben; Aus- bzw. Neubauten sind auch in Richtung Freiburg i.Br. (Viergleis-ausbau) sowie zur Erschliessung des EuroAirports notwendig.

Die Regio-S-Bahn mit einem Liniennetz, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel. Zumeist verkehrt sie auf Strecken, die auch dem Personenfern- und dem Güterverkehr dienen. Angesichts der kontinuierlich steigenden Nachfrage sind Angebotsverbesserungen in Form eines Viertelstundentakts innerhalb der Agglomeration geplant; sie bedingen jedoch einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur (Entflechtungsbauwerke, Doppelspurabschnitte und Wendegleise). Das Fahrplanangebot und der daraus abgeleitete Infrastrukturbedarf ist Gegenstand eines zwischen der SBB und den Nordwestschweizer Kantonen abgeschlossenen Planungsauftrages «Angebotsplanung (AP) Nordwestschweiz».

Auf deutscher Seite wiederum soll nach dem Erfolg im Wiesental das S-Bahn-Angebot in den nächsten Jahren auf die Strecken Freiburg i.Br. – Basel und Waldshut – Basel ausgedehnt werden. Während ersteres von den Fortschritten des Viergleisbaus abhängt, soll für letzteres die Hochrheinstrecke auf dem Abschnitt Basel – Waldshut (Erzingen) elektrifiziert werden. Das Land Baden-Württemberg, das für die Bestellung von Leistungen im Schienen-Regionalverkehr zuständig ist, will diese in Teilnetzen (Losen) ausschreiben und in den nächsten Jahren neu vergeben.

Mit neuen S-Bahn-Haltestellen kann die Erschliessung bestehender oder neuer Quartiere / Entwicklungsschwerpunkte deutlich verbessert werden.

Ein Quantensprung wäre das Regio-S-Bahn Herzstück, bei dem der Bahnhof SBB und der Badische Bahnhof mit einem Tunnel unter der Innenstadt miteinander verbunden würden. Dies ermöglicht grenzüberschreitende Direktverbindungen ohne Richtungswechsel in den Bahnhöfen, was eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der beiden Knoten bewirken würde.

#### Strategie/ST

6, 8, 11

#### Leitsätze

1, 10, 11, 40, 42, 43, 44, 48

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Die wichtigsten Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte im Inland und im europäischen Ausland sind in attraktiver Weise per Bahn erreichbar.
2. 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.
3. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die allfällige Nutzung der Hochrheinstrecke (Badischer Bahnhof – Landesgrenze nach Grenzach-Wyhlen) für Güterzüge des Nord-Süd-Verkehrs auf die kantonalen Anliegen des Städtebaus, des Lärm-, Erschütterungs- und Naturschutzes mittels baulicher und technischer Massnahmen (z.B. Tieflage, Rollmaterial) abgestimmt wird.
4. Die Kapazitätsengpässe im regionalen Schienennetz sind zu beheben.
5. Das Angebot im Regio-S-Bahnnetz wird weiter entwickelt, um den Modal Split-Anteil zugunsten des ÖV im Regionalverkehr zu erhöhen sowie die regionale Erschliessungsqualität und die Verknüpfung mit Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Die Infrastruktur wird erweitert, wenn es die Nachfrage erfordert und/oder die Netzwirkung verbessert werden kann. 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.
6. Die Planungen zum Regio-S-Bahn Herzstück sind so zu vertiefen, dass bald ein Vorprojekt ausgearbeitet werden kann.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Schienenanbindung an EuroAirport	Festsetzung
b)	Strecke Basel-SBB – St.Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Regio-S-Bahn Herzstück	Zwischenergebnis
c)	Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln durch Strecken-ausbauten und Entflechtungsmassnahmen	Festsetzung
d)	Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB	Zwischenergebnis
e)	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	Festsetzung
f)	Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinestrecke Basel – Waldshut (– Erzingen)*	Festsetzung
g)	Regio-S-Bahn Herzstück	Zwischenergebnis
h)	Neue Haltestellen Regio-S-Bahn:	
	h1) Basel Solitude	Zwischenergebnis
	h2) Morgartenring	Zwischenergebnis
	h3) Riehen-Stettenfeld/Lörrach-Zollweg	Zwischenergebnis
i)	Doppelspurausbau Wiesentalbahn	Vororientierung

\* nicht in Richtplankarte

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Schienenanbindung an EuroAirport

Der verbesserte ÖV-Anschluss des EuroAirports (EAP) ist ein wichtiges Vorhaben der trinationalen Region. Für einen Schienenanschluss spricht vor allem die Tatsache, dass auf dem EAP die Nachfrage im Passagierflugverkehr in den vergangenen Jahren spürbar angezogen hat. 2013 zählte der EAP 5,9 Mio. Fluggäste. Dabei hat sich die Struktur der Kundschaft durch das Angebot an Billigfluglinien verändert: Einerseits nimmt der Anteil der Freizeitreisen gegenüber den Geschäftsreisen zu, was tendenziell auch die Nachfrage nach Angeboten des öffentlichen Verkehrs steigert. Andererseits nimmt der Anteil der Kundschaft aus der Schweiz gegenüber derjenigen aus Frankreich und Deutschland zu.

In Frankreich besteht dank der guten TER-200-Verbindungen ein hohes Potenzial für den Zubringerverkehr aus Strasbourg (die Bedeutung des dortigen Flughafens hat mit der Eröffnung des TGV-Est deutlich abgenommen; Flüge nach Paris sind nahezu vollständig eingestellt worden), Colmar, Belfort und Mulhouse.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt steht die Bedienung des EuroAirport durch die TER 200 und die Regio-S-Bahn Basel im Vordergrund. Eine Bedienung auch durch den schweizerischen Fernverkehr ist zwar eine langfristige Absicht gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), aber nicht Gegenstand der langfristigen Angebotsplanung im Raum Nordwestschweiz; andernfalls wäre zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit ein massiver Infrastrukturausbau nötig (z.B. Vierspurausbau der Elsässerbahn, Ypsilon-Ast Regio-S-Bahn Herzstück, Anpassung der Stromversorgung SNCF/SBB).

Sehr interessiert an dieser Verbesserung ist auch der EuroAirport selber, da der direkte Anschluss an die Eisenbahn als erheblicher Standortvorteil gegenüber anderen Flughäfen gewertet wird. Aus diesen Gründen ist ein etappenweiser Schienenanschluss des Flughafens mittelfristig unerlässlich. Die Planungen sind 2010 wieder aufgenommen worden.

### b) Strecke Basel-SBB – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Regio-S-Bahn Herzstück

Die im Rahmenplan der SBB (unter d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen) definierte Interessenlinie umfasst den 4-Gleisusbau der Elsässerbahn Basel SBB – Basel St. Johann inklusive den Ausbau des Westkopfs Basel SBB und eine Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring. Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie könnte

erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, TER 200, S-Bahn und Güterzügen zu erhöhen.

Jedoch ist der Ausbau auf mehrere Gleise mit erheblichen Eingriffen in die Wohn- und Erholungsgebiete (Zolli) verbunden. Deshalb ist er mit dem geplanten Regio-S-Bahn Herzstück (Variante Y) abzustimmen; die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

Erst wenn die Realisierung des Ypsilon-Astes des Herzstücks gesichert ist, kann die Dimensionierung der Elsässerbahn überprüft werden.

### c) Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB\* und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen

Mit der geplanten Zunahme der Anzahl an Zügen wird es angesichts der zahlreichen «Überschneidungsfahrten» im Weichenfeld Ost des Bahnhofs SBB sowie in Pratteln und der knappen Kapazität zwischen Bahnhof SBB und Muttentz erforderlich, durch geeignete Massnahmen die Kapazität und die betriebliche Flexibilität zu verbessern. Entschieden worden ist im Rahmen der Angebotsplanung (AP) Nordwestschweiz und des Rahmenplans Basel, die S-Bahn über die Güterverkehrsstrecke Bahnhof SBB – Rangierbahnhof Muttentz (via Wolf) zu führen, wobei diese für höhere Geschwindigkeiten auszubauen und zwischen St. Jakob und Muttentz kreuzungsfrei in die Stammstrecke einzuführen ist. Das Vorhaben ist als Massnahme im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2025 in der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI\*\*) aufgeführt. 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.

### d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB

Gemäss revidiertem Rahmenplan der SBB (vom 31. März 2013) sind als Voraussetzung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Bahnhof SBB im Ost- und Westkopf sowie auf der Südseite zusätzliche Gleise und Perronanlagen inklusive neue Perronzugänge erforderlich. Im selben Rahmen sind die Peter Merian- und Margarethenbrücke inklusive deren Zufahrtsstrassen sowie die Tram- und Bushaltestellen an die künftigen Anforderungen anzupassen. Die vorgesehenen Massnahmen sollen etappenweise, abgestimmt auf die geplanten Angebotsverbesserungen im Fernverkehr wie auf der Regio-S-Bahn und auf die verfügbaren Mittel im künftigen Bahninfrastrukturfonds, realisiert werden. Eine erste Etappe ist im Ausbauschritt 2025 des Strategischen Entwicklungsprogramms von FABI vorgesehen.

Das Regio-S-Bahn Herzstück soll primär oberirdisch an die dannzumal erweiterten Perronanlagen und langfristig mit einem neuen Tiefbahnhof angebunden werden.

#### e) **Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel**

Dieses Vorhaben betrifft eine der wichtigsten transeuropäischen Bahnachsen (CODE-24 Rotterdam – Genua) und Zulaufstrecken für die Alpentunnels in der Schweiz. Es dient der Kapazitätserhöhung und der Entflechtung von Personen- und Güterverkehr.

Das Raumordnungsverfahren in Deutschland ist weitgehend abgeschlossen. Auf den meisten Abschnitten läuft das Planfeststellungsverfahren. Der Katzenbergtunnel (Abschnitt 9.1) ist seit Ende 2012 in Betrieb, und der folgende Abschnitt 9.2 (bis zur Landesgrenze) ist im Bau. Für den letzten, im Kanton Basel-Stadt gelegenen Abschnitt 9.3 läuft die Projektierung. Speziell bei der Wiesequerung soll das für den Güterverkehr bestimmte 3. und 4. Gleis auf einem neuen Trasse führen. Das Vorhaben unterliegt Schweizer Recht (Plangenehmigungsverfahren). Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Containerterminals Basel Nord geboten (vgl. Objektblätter M 5.1 und M 6.1) als auch die Schlussetappe für den bestehenden Umschlagbahnhof Basel – Weil am Rhein für dessen südseitige Gleisanbindung zu berücksichtigen. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

#### f) **Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel –Waldshut (– Erzingen )**

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

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke ist Voraussetzung für eine vollständige Integration der Strecke in die Regio-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 und die Landkreise Lörrach und Waldshut eine Lösung für Angebotsverbesserungen sowie für die Finanzierung der hierfür erforderlichen Infrastruktur.

#### g) **Regio-S-Bahn Herzstück**

Eine längerfristige Massnahme zur Verbesserung des regionalen ÖV-Angebotes bildet das «Regio-S-Bahn Herzstück», das mit einem Tunnel unter der Basler Innenstadt den Bahnhof SBB und Badischen Bahnhof miteinander

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

2010 entschieden sich die Parlamentskommissionen beider Basel für die Variante «Mitte» (Bahnhof SBB – Marktplatz – Claraplatz – Badischer Bahnhof) und den Seitenast Marktplatz – Bahnhof St. Johann (Variante Ypsilon) als Option. Nach der Freigabe der Mittel laufen vertiefte Abklärungen zum Angebot, Betrieb, zur definitiven Linienführung, Trasseesicherung, zu den Bahnhofsanschlüssen inkl. Abstellkapazitäten, zur Lage der Haltestellen, zu Stadtentwicklung, Finanzierung, Organisation etc. Diese Abklärungen bilden die Grundlage für ein Vorprojekt.

#### h) **Neue Haltestellen Regio-S-Bahn**

##### **h1) Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude**

Das Potenzial ist für folgende drei Standorte untersucht worden:

- a) auf der Eisenbahnbrücke,
- b) in der Breite (südliches Rheinufer),
- c) Solitude/Wettstein (nördliches Rheinufer, unmittelbar an die Eisenbahnbrücke anschliessend).

Von allen drei erwähnten Standorten weist Solitude/Wettstein ein für innerstädtische Verhältnisse gutes Potenzial an Einwohnenden und Arbeitsplätzen auf, letzteres vor allem auch wegen der Nähe zum Entwicklungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt der Roche (Neubau). Zudem bietet er sich als Umsteigepunkt S-Bahn-Bus an, wobei allerdings wegen der relativ kürzeren Fahrzeiten mit einer Fahrgastverlagerung vom gesamten Tram- und Busnetz zur S-Bahn zu rechnen sein wird. In einem nächsten Schritt soll die Haltestelle auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit zusammen mit einer Kosten/Nutzen-Untersuchung überprüft werden. Da der Standort dieser Haltestelle auf dem Areal des deutschen Schienennetzes liegt, sind für die Machbarkeitsuntersuchungen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG und SBB Infrastruktur) einzubeziehen.

##### **h2) Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring**

Die Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring würde im Einschnitt der Strecke von Bahnhof SBB nach Saint-Louis – Mulhouse erstellt (Situation vergleichbar mit der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz). 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 SBB) und zur Busringlinie 36 möglich. Voraussetzung für eine Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring ist ein attraktives Angebot (Bedienung mindestens im 1/4h-Takt, Direktverbindungen in die Nordwestschweiz). Solange zwischen Basel SBB und Basel St. Johann nur

zwei Gleise vorhanden sind, schränkt eine Regio-S-Bahn-Haltestelle Morgartenring die Streckenkapazität ein und ist daher kritisch. Im Hinblick auf eine allfällige Realisierung des Ypsilon-Asts des Herzstücks ist der Bau dieser Haltestelle aus Marktsicht (Bedienungshäufigkeit) neu zu prüfen.

### **h3) Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld/ Lörrach-Zollweg**

Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle könnten die geplanten Wohnquartiere in Riehen und Lörrach besser erschlossen werden. Das Potenzial ist vergleichbar mit demjenigen benachbarter Haltestellen (Riehen Niederholz, Lörrach Stetten). Die definitive Lage (auf schweizerischem oder deutschem Territorium oder auf der Grenze) hängt von der künftigen Nutzung des Stettenfelds durch die Gemeinde Riehen ab. Zudem braucht es die Zustimmung der Zoll- und Grenzpolizeibehörden sowie evtl. Anpassungen an den entsprechenden Staatsverträgen.

Es wird eine optimale Verknüpfung von Bahn, Tram und Bus und den möglichen Querungen angestrebt.

### **i) Doppelspurausbau Wiesentalbahn**

Die Wiesentalstrecke ist abgesehen vom Abschnitt Lörrach Stetten – Haagen nur eingleisig. Für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach (gemäss dem künftigen Fahrplanangebot Regio-S-Bahn) braucht es allenfalls Doppelspurausbauten zwischen Basel Bad. Bahnhof und Lörrach Stetten, vor allem dann, wenn eine Zugkreuzung im Bahnhof Riehen betrieblich nicht mehr möglich sein sollte. Für den genauen Standort der allfälligen Ausbauten sind vertiefte Untersuchungen notwendig. Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.

\* In diesem Richtplan wird der von SBB und BAV als «Basel SBB Personenbahnhof» benannte Bahnhof am Centralbahnplatz durchgehend als «Bahnhof SBB» bezeichnet. Es handelt sich dabei um die im Allgemeinverständnis der Baselstädterinnen und Baselstädter verwurzelte Bezeichnung (s. z.B. den offiziellen Stadtplan).

\*\* Genehmigt durch Volk und Stände am 9. Februar 2014.



## M1.2 Tram

Mit der Aufnahme einer neuen Bestimmung ins Umweltschutzgesetz hat die Bevölkerung 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). Um dieses Ziel erreichen und den Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöhen zu können, ist auch ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Der Grosse Rat trug diesem Volksentscheid Rechnung, indem er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Ausbau des Tramstreckennetzes und der Infrastruktur für die Regio-S-Bahn gesetzlich verankerte. Zusammen sollen Regio-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.

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. später weiter zum Gewerbegebiet Bachgraben, sowie durch Erschliessung des Polyfelds Muttenz.

Neue Tramstrecken müssen sich sinnvoll in das bestehende Tramnetz integrieren lassen. Im gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft durchgeführten Projekt «Tramnetz Region Basel 2020» wurden deshalb der Ausbau des Streckennetzes und Änderungen am Tramliniennetz integral entwickelt. Das neue Tramliniennetz verfolgt die Philosophie, die Tramlinien stärker auf die S-Bahn auszurichten, indem die Tramlinien am Stadtrand konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden. Zusätzlich werden im Stadttinnern Tram-Tram-Knoten ausgebildet. Mit neuen Tramstrecken werden Entwicklungsgebiete wie Allschwil-Letten, Stücki, Dreispitz usw. erschlossen. Die künftigen Tramstrecken im Claragraben und im Petersgraben ermöglichen eine Auffächerung der Tramlinien und somit eine Entlastung der Innenstadtachse Barfüsserplatz – Schiffflände – Claraplatz von Tramverkehr. Durch eine geeignete Linienführung am Centralbahnplatz wird dort eine übersichtlichere und fussgängerfreundlichere Situation erzielt. Das Tramstreckennetz kann auch über den Zustand 2020 hinaus weiterentwickelt werden, ohne dass die Linienführung im Zentrum angepasst werden muss.

Der Grosse Rat hat im Rahmen seiner Behandlung der Traminitiative einen Streckenplan beschlossen, der nebst den neuen Tramstrecken aus Tramnetz 2020 zusätzlich neue Tramstrecken in der Feldbergstrasse, über die Johan-

niterbrücke und über das Heuwaage-Viadukt enthält (vgl. Streckenplan am Schluss dieses Objektblatts). Gleichzeitig hat der Grosse Rat als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Tramstreckenausbau nicht nur gesetzlich verankert, sondern mit der Rahmenausgabenbewilligung für zehn Jahre über CHF 350 Mio. auch eine erste Finanzierungstranche gesichert.

Neben dem Streckenausbau ist auch der Leistungsfähigkeit und der Kundenfreundlichkeit von wichtigen Knoten Beachtung zu schenken (z.B. Bahnhof SBB bis Aeschenplatz und Doppelspur Heuwaage bis Zoo). Bei einem dichter werdenden Liniennetz sind zunehmend auch Möglichkeiten für Umleitungen zu gewährleisten.

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

### **Strategie/ST**

6, 8, 11

### **Leitsätze**

1, 40, 43, 44

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Das Tramstreckennetz wird ausgebaut. Die Planung der neuen Tramstrecken ist gemäss dem vom Grossen Rat beschlossenen Streckenplan voranzutreiben. Bei allen Planungsarbeiten sollte die Trasseesicherung frühzeitig erfolgen.
2. Mit der Erweiterung der Traminfrastruktur soll die Netz-  
wirkung verbessert oder sollen wichtige Siedlungs- und  
Arbeitsplatzgebiete ans Tramnetz angeschlossen wer-  
den. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwick-  
lungsgebiete. Der Ausbau von grenzüberschreitenden  
Tramlinien ist zu fördern.
3. Für neue Tramstrecken und verbesserte Linienführun-  
gen sind sowohl Potenzialstudien durchzuführen als  
auch die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prü-  
fen.
4. Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den  
motorisierten Individualverkehr sind zu minimieren.
5. Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs vor allem in  
der Innenstadt ist zu verbessern.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a1)	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Festsetzung
a2)	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	Zwischenergebnis
a3)	Tramverlängerung Allschwil-Letten	Vororientierung
b1)	Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel	Zwischenergebnis
b2)	Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn- Haltestelle Dreispitz	Vororientierung
c)	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	Zwischenergebnis
d)	Tram Roche	Vororientierung
e)	Tramtangente Kleinhüningen – Hunningue	Vororientierung
f)	Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)	Vororientierung
g)	Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johans-Vorstadt)	Vororientierung
h)	Tram Claragraben	Festsetzung
i)	Neue Tramverbindung Petersgraben	Zwischenergebnis
j)	ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich)	Festsetzung
k)	Tramknoten Schützenhaus	Vororientierung
l)	Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss	Vororientierung
m)	Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring	Vororientierung

## MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a1) Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis

### a2) Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis

Der Modal Split ist grenzüberschreitend wesentlich tiefer als zwischen der Stadt und den Agglomerationsgemeinden in der Schweiz, was teilweise mit dem schlechteren ÖV-Angebot zusammenhängt. Mit neuen Tramlinien in die dichtbesiedelten und nahen Städte Bourgfelden und Saint-Louis sollen attraktive ÖV-Verbindungen geschaffen werden, welche zu einer deutlichen Erhöhung der ÖV-Fahrten führen werden.

### a3) Tramverlängerung Allschwil-Letten

Mit der Verlängerung der Tramlinie 8 wird das Einkaufszentrum Paradies und das neue Wohnquartier Allschwil-Letten an das Tramnetz angebunden. Diese Tramstrecke kann später weiter verlängert werden. Die Federführung für dieses Vorhaben liegt beim Kanton Basel-Landschaft.

### b1) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel

### b2) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz

Der Dreispitz, der im Sinne einer Innenentwicklung wesentlich nachverdichtet werden soll, wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung des Dreispitz mit dem öffentlichem Verkehr, der Voraussetzung für einen hohen Anteil nicht motorisierter Individualverkehrs ist, soll der Dreispitz besser ins Tramnetz eingebunden und zugleich an das Quartier Gundeldingen angebunden werden. Im Bereich von Thiersteinallee bis zur Haltestelle Dreispitz bzw. bis zum nördlichen Beginn der Wien-Strasse ist die Linienführung in einem Suchraum zwischen Güterstrasse und der Gundeldingerstrasse / des Leimgrubenwegs noch zu finden. Vom Bereich der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz soll eine Linie über die Wien-Strasse und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden und damit zwei Entwicklungsgebiete des Dreispitz erschliessen. Diese neue Tramstrecke stellt eine wichtige Massnahme dar, um eine ÖV-Erschliessung entsprechend der Entwicklungskonzeption und dem Gesamtverkehrskonzept Dreispitz zu schaffen. Das Vorhaben wird gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet. Die neue Strecke zwischen dem Gundeldingen Ost und der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz dient zudem der Weiterführung einer Linie aus dem Gundeldinger Quartier zum Gebiet St. Jakob (vgl. g).

### c) Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen

Mit dem neuen Einkaufszentrum «Stücki» und weiteren Neu- bzw. Umnutzungen wird es erforderlich, die ÖV-Erschliessung im Raum des Stücki-Areals zu verbessern, indem das Tram vom Riehenring via Hochbergerstrasse bis nach Kleinhüningen weitergeführt wird.

### d) Tram Roche

Zur besseren Anbindung des Roche-Areals und des Wettstein-Quartiers an den öffentlichen Verkehr soll eine neue Tramstrecke vom Wettsteinplatz durch die Grenzachstrasse zur Roche und weiter über die Schwarzwaldstrasse zum Badischen Bahnhof gebaut werden.

### e) Tramtangente Kleinhüningen – Huningue

Die Hafen- und Stadtentwicklung im Gebiet Klybeck/Kleinhüningen sowie in den grenznahen Gebieten von Huningue und Weil am Rhein (Projekt «3Land») wird starke Auswirkungen auf den Verkehr in Basel-Nord haben. Der neu entstehende Wohn- und Arbeitsraum soll durch eine neue Tramstrecke vom Hochbergerplatz auf die Westquai-Insel an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden. In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik auf französischer Seite im Bereich des Gebietes «3Land» ist später die Verlängerung der Strecke mit einer Brücke über den Rhein nach Huningue und weiter zu prüfen; zu untersuchen ist dabei auch eine Nord-Süd-Verbindung auf der zukünftigen Rheininsel mit südlicher Anknüpfung an die Klybeckstrasse.

### f) Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)

Eine neue Tramstrecke von der Tramhaltestelle Dreispitz im Korridor Walkeweg/Brüglingerstrasse zur Haltestelle St. Jakob ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten und stellt gleichzeitig eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallachsen aus dem Birseck und dem Ergolzthal und Fricktal dar. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport-, Event- und Erholungsraum St. Jakob an den Bahnhof SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsgebiet Muttenz (Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.

### g) Tram Spitalstrasse

#### (Verlegung aus St. Johanns-Vorstadt)

Die heutige Tramstrecke durch die St. Johanns-Vorstadt soll durch eine neue Tramstrecke vom Totentanz via Spitalstrasse zum St. Johanns-Tor ersetzt werden. Sie dient der besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Uni-Campus/Spitäler mit Tram und ermöglicht bessere Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus. Ebenso ermöglicht sie die Aufwertung der beengten St. Johanns-Vorstadt.

#### **h) Tram Claragraben**

Das Tram Claragraben verbindet den Wettsteinplatz und den Claraplatz durch einen Streckenneubau im Claragraben. Dies bringt mehr Netzflexibilität, da der Korridor über die Mittlere Brücke mit einer sinnvollen Alternative im Tramnetz ergänzt wird. Dank eines relativ kurzen Gleisabschnitts kann dadurch eine neue schnelle Verbindung auf der Achse Bankverein-Claraplatz angeboten werden. Überdies verbindet der Claragraben den Bahnhof Basel SBB auf direkter Strecke mit Basel Nord, wovon auch die dortigen Entwicklungsgebiete profitieren werden. Das Tram Claragraben ist ein wichtiges Schlüsselement in der Tramnetzentwicklung und in den nächsten Planungsschritten entsprechend zu konkretisieren.

#### **i) Neue Tramverbindung Petersgraben**

Diese Tramstrecke von der Universität zum Totentanz durch den Petersgraben (Eingang zum Kantonsspital) dient der besseren Erschliessung des Raums Universität/Spitäler und der Entlastung der Innenstadt. Sie bietet zudem im Störfall bisher fehlende Umleitungsmöglichkeiten an. [Diese Verbindung bildet mit den Massnahmen l) und m) die Voraussetzung für die künftige Tramlinie 30.]

#### **j) ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof SBB (Margarethenstich)**

Zur schnelleren Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB wird die Verbindung von der Haltestelle Dorenbach der Tramlinie 10 über den Margarethenstich zur Haltestelle Margarethen (Linie 2) geschaffen. Dieses Vorhaben ist mit dem Nationalstrassenvorhaben ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundelinger-Tunnel) koordiniert.

#### **k) Tramknoten Schützenhaus**

Die Haltestelle Schützenhaus – die bereits heute von mehreren Tram- und Buslinien bedient wird – soll als Umsteigeknoten gestärkt werden. Damit auch die heutige Tramlinie 6 an diesen Knoten geführt werden kann, ist eine neue Tramstrecke in der Schützenmattstrasse im Abschnitt Austrasse – Steinenring vorzusehen. Die Massnahme steht in direktem Zusammenhang mit den geplanten Veränderungen der Linienführung gemäss Tramnetz 2020.

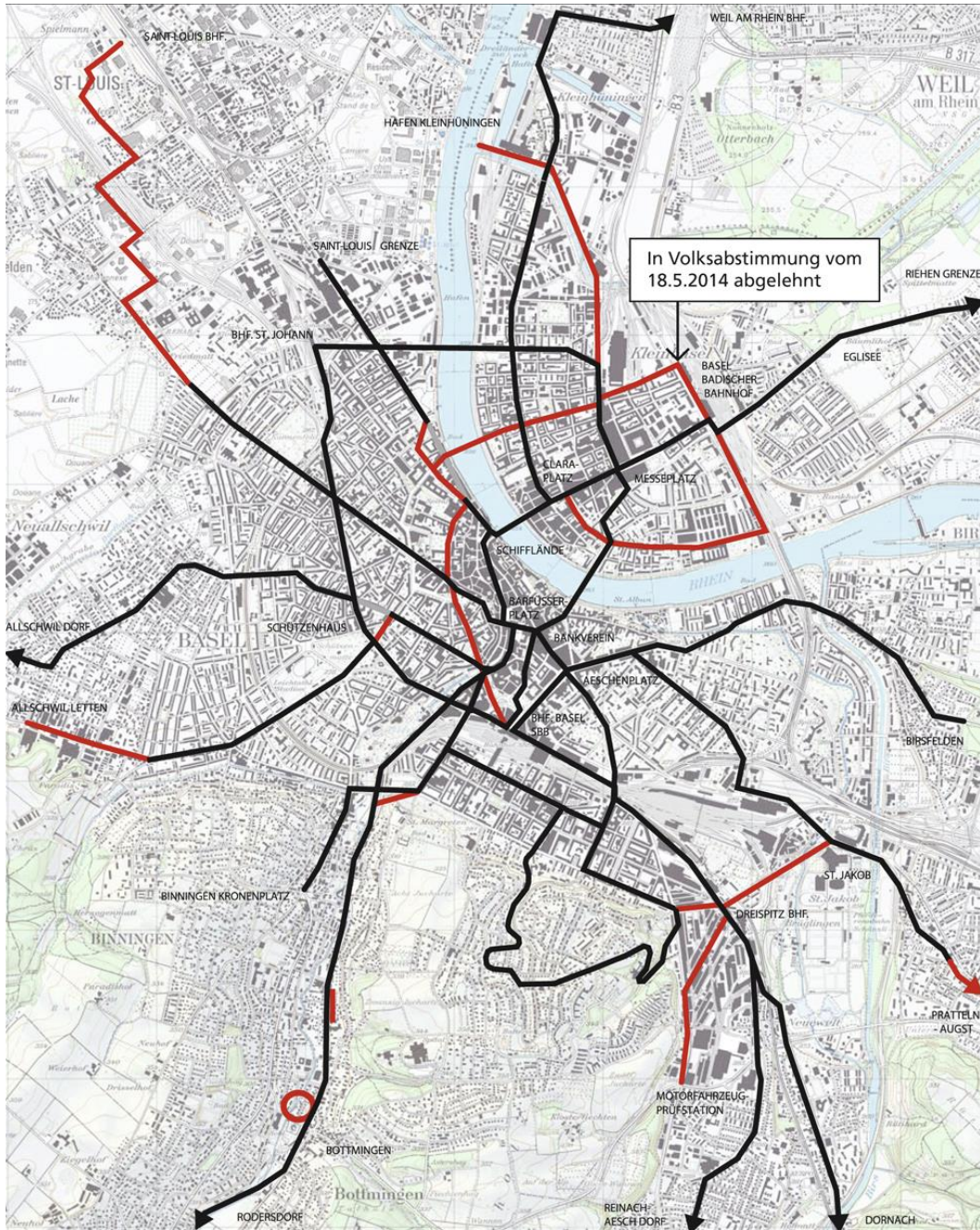
#### **l) Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss**

Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof via Spitäler und Johanniterbrücke soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Auslastung der Linie ist bereits heute hoch. Die Spitäler und Universitätsinstitute im Stadtzentrum werden dadurch ans Tramnetz angeschlossen. Ab der Lyss wird die Tramlinie durch den Petersgraben weitergeführt.

#### **m) Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring**

Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof via Spitäler und Johanniterbrücke soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Auslastung der Linie ist bereits heute hoch. Die Spitäler und Universitätsinstitute im Stadtzentrum werden dadurch ans Tramnetz angeschlossen. Ab dem Riehenring verkehrt die Tramlinie zum Badischen Bahnhof. Die genaue Streckenführung ist offen und über bestehende Strecken eingeschränkt möglich (vgl. i und l).

Tramnetz 2020: Streckenplan



Tramnetz 2020 – Neue Strecken; MOB BS; Februar 2014

- bestehende Tramstrecken
- neue Tramstrecken
- Dienstgleis resp. Rückbau

Dieser Plan stellt die Tramstrecken nur schematisch dar, er macht keine Aussagen über deren präzisen Verlauf. Soweit der Plan Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt aufführt, dient dies lediglich zu Informationszwecken und entfaltet keine Rechtswirkung.

## M2 **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

### M2.1 **Nationalstrassen**

Die Nationalstrassen sind Teil des übergeordneten Strassennetzes und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Sie sind deshalb in erster Linie nach den Anforderungen des fliessenden Verkehrs auszurichten. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen werden sich die teilweise bereits heute in Erscheinung tretenden Überlastungen verschärfen. Um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und damit negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Strassennetz und auf die Quartiere zu verhindern oder zu reduzieren, sind entsprechende Massnahmen notwendig.

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

#### **Strategie/ST**

8, 11

#### **Leitsätze**

10, 40, 43, 45, 46

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Der internationale Güter- und Personentransit auf der Strasse sowie die wichtigsten Verkehrsbeziehungen des Agglomerationsverkehrs werden über die Nationalstrassen der Nordwestschweiz abgewickelt.
2. Durch ein gezieltes Verkehrsmanagement soll der Bund in Abstimmung mit dem Kanton die Kapazität der Nationalstrassen möglichst optimal ausschöpfen.
3. Der gezielte Ausbau des Nationalstrassennetzes ist mit dem Bund, den betroffenen Kantonen und dem Ausland abzustimmen. Der Ausbau erfolgt durch den Bund.
4. Der Kanton stimmt alle Projekte mit relevanten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Nationalstrassenperimeter bzw. mit baulichen Eingriffen an den Nationalstrassen mit dem Bund ab.

#### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwald-tunnel, und Tieferlegung/Einhausung A2	Zwischenergebnis
b)	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	Zwischenergebnis
c)	Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die Nationalstrasse N2	Festsetzung



## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### **a) Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel, und Tieferlegung/ Einhausung A2**

Im Bereich Wiesekreisel bis Gellertdreieck und in Richtung Hagnau zeichnen sich zunehmend kritische Verhältnisse wegen Überlastung und ungünstiger Anordnung der Ein- und Ausfahrtsspuren ab, welche zu gefährlichen und leistungssenkenden Spurwechseln führen. Derzeit werden Lösungskonzepte zur Verbesserung der Situation erarbeitet. Insbesondere werden tiefliegende Linienführungen untersucht, welche die heutige Trennwirkung abschwächen sowie die Lärm- und die Luftbelastung in den angrenzenden Quartieren senken sollen. Je nach gewähltem Lösungsansatz sollen die an der Oberfläche verbleibenden Teile der A2 überdeckt bzw. eingehaust werden, um die umliegenden, stark belasteten Wohngebiete und das Bethesda-Spital vor dem Verkehrslärm und der Luftbelastung zu schützen. Gleichzeitig kann die städtebaulich unerwünschte Trennwirkung reduziert werden. Die Federführung zur Kapazitätserweiterung liegt beim Bund, der das Projekt mit den betroffenen Kantonen und dem Ausland abstimmen soll.

### **b) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)**

Dieser Nationalstrassenabschnitt schafft die Verbindung zwischen dem Gellertdreieck und dem Bereich Margarethen und entlastet das Gundeldingerquartier. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen wurden geprüft. Die Linienführung erfolgt in Abstimmung mit der Überarbeitung des Rahmenplans SBB und in Koordination mit dem Kanton Basel-Landschaft.

### **c) Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die Nationalstrasse N2**

Der Verkehr – zu einem beachtlichen Teil Schwerverkehr – aus dem Hafengebiet Kleinhüningen wird heute über die Neuhausstrasse, die Freiburgerstrasse und das Wiesekreiselsystem an die Nationalstrasse angebunden. Das Wiesekreiselsystem ist bereits heute stark belastet. Mit den Ausbauprojekten der SBB Cargo AG sowie der DB AG wird die Belastung weiter steigen. Im nördlichen Kleinbasel liegen zudem Entwicklungsgebiete, die in den nächsten Jahren mit neuen Nutzungen belegt werden sollen, die zusätzlichen Verkehr im Wiesekreiselsystem generieren. Mit dem Anschluss des Rheinhafens und der umliegenden Güterbahnareale an die Nationalstrasse kann eine optimale Erschliessungsqualität dieser Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung auch in Zukunft gewährleistet werden. Die Ausführung des Projekts ist vom ASTRA genehmigt.

## M2.2 Kantonsstrassen

Das Kantonsstrassennetz ist gebaut und übernimmt je nach Hierarchie unterschiedliche Funktionen. Verkehrsorientierte Strassen verbinden in erster Linie Stadtteile und dienen dem wirtschaftlichen Verkehr. Siedlungsorientierte Strassen sind untergeordnet und dienen primär der Erschliessung. In Zukunft gilt es insbesondere, bereits heute teils zu Spitzenstunden bestehende Schwachstellen mit geeigneten Massnahmen, z.B. aus dem Bereich Verkehrsmanagement, zu entschärfen und Strassen in Wohngebieten weiter zu entlasten und zu beruhigen. Anpassungen am Strassennetz sind zudem dort notwendig, wo es neue Entwicklungsschwerpunkte zu erschliessen und anzubinden gilt.

In den letzten Jahren hat sich die politische Diskussion zu den Parkplätzen und zur Verkehrserzeugung mit dem Aufkommen der publikumsintensiven Nutzungen (Einkaufszentren) verstärkt. Der Kanton verfolgt dabei Ansätze wie das Fahrtenmodell, die nicht mehr die Anzahl der Parkplätze, sondern die Anzahl der jährlichen Fahrten beschränken.

### **Strategie/ST**

5, 8, 11

### **Leitsätze**

10, 40, 43, 45, 46, 47

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten Hauptachsen kanalisiert; die Wohngebiete im Bereich der siedlungsorientierten Strassen sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten; Kantonsstrassen sind für den Fuss- und Veloverkehr sicher zu gestalten.
2. Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen einzuführen bzw. ein gezielter Ausbau zu prüfen, um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern. Soweit erforderlich, wird die Verkehrslenkung mit dem Bund koordiniert.
3. Neue Entwicklungsgebiete sind optimal an das Strassennetz anzubinden.
4. In der Stadt Basel sollen alle Parkplätze integral bewirtschaftet werden; das knappe Parkplatzangebot ist in den Quartieren prioritär für Anwohnerinnen und Anwohner sowie das Gewerbe bestimmt.
5. Verkehrslenkende Massnahmen sollen verstärkt geprüft und angewendet werden.
6. Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wird für diesen Planungsperimeter gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und Frankreich ein integrales Entwicklungskonzept (Siedlung, Verkehr und Landschaft) erarbeitet.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse	Festsetzung
b)	Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Vororientierung
c)	Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)	Vororientierung
d)	Basel-Dreispietz: Knotenanpassungen*	Festsetzung
e)	Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen	Zwischenergebnis
f)	Strassenraumgestaltung Bachgraben*	Zwischenergebnis
g)	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen*	Vororientierung

\* nicht in Richtplankarte

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse

Die Zollfreie Strasse schafft die Verbindung zwischen Weil am Rhein und Lörrach, was für Riehen eine Verkehrsabnahme zur Folge haben wird. Als flankierende Massnahme wird deshalb die Kantonsstrasse Lörracherstrasse entsprechend umgestaltet.

### b) 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.

### c) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)

Im Zusammenhang mit neuen Siedlungsgebieten und 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.

### d) Basel-Dreispez: 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 neben den zu planenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung des Quartiers Gundeldingen unter anderem auch von den geplanten neuen Tramstrecken abhängig.

### e) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen

Für das gesamte Verkehrsnetz des Quartiers Gundeldingen sind weitere Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes zu erarbeiten. Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs insbesondere auf den Längsachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse steht dabei im Vordergrund. Es erfolgt eine Gesamtschau, über die Quartiergrenzen hinaus, mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit verschiedenen Massnahmen zur Verkehrslenkung zu verbessern, basierend auf laufenden Verkehrsplanungen (ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck, Bahnhof SBB – Birsig [Gundeldinger-Tunnel], Tramstrecke

Margarethenstich, Erweiterung Tempo-30-Zonen, Teilrichtplan Velo) und städtebaulichen Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung (Dreispez, Bahnhof SBB).

### f) Strassenraumgestaltung Bachgraben

Im Zuge des Ausbaus des Gewerbegebietes Bachgraben (Allschwil) plant der Kanton Basel-Landschaft eine Anpassung der Erschliessungsanlagen. Der Kanton Basel-Stadt reagiert auf seinem Gebiet mit aufeinander abgestimmten Anpassungen, vorrangig zugunsten des öffentlichen und des Veloverkehrs; erste Projekte sind bereits in Umsetzung. Das Vorhaben wird in Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil und dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet.

### g) Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen

Gezielte Anpassungen und Ergänzungen des heutigen Verkehrsnetzes für den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik auf französischer Seite im Bereich des Gebietes «3Land» wird eine Tramstrecke über den Rhein nach Huningue geprüft; ob diese neue Rheinbrücke in der Verlängerung der Hochbergerstrasse auch für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden soll, ist derzeit noch offen.

## M3 Langsamverkehr

### M3.1 Fussverkehr

Innerorts ist der Fussverkehr vor allem für kurze Distanzen die schnellste Möglichkeit zur Ortsveränderung und oft ist er Zubringer zu Bahn, Bus und Tram. Ein erhöhter Fussverkehrsanteil entlastet den Verkehr auf Strasse und Schiene, wovon der Wirtschaftsverkehr profitiert. Zu Fuss gehen fördert zudem die Gesundheit.

Der Fussverkehr soll als siedlungsgerechte, umweltschonende und raumsparendste Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Veloverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs mittels Bereitstellung eines sicheren, attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie verkehrsberuhigter Wohnquartiere. Dies beinhaltet auch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Menschen im Strassenraum.

Mit dem Teilrichtplan<sup>1</sup> Fuss- und Wanderwege besteht eine umfassende Grundlage für die mittel- bis langfristige Sicherstellung angemessener Infrastruktur. Dieser ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

#### **Strategie/ST**

3, 5, 11

#### **Leitsätze**

6, 8, 9, 12, 39, 40, 41, 46

<sup>1</sup> Ein Teilrichtplan wird in Basel-Stadt gemäss § 94 Abs. 2 BPG vom Regierungsrat oder von Gemeindebehörden erlassen. Die Vorschriften des Bundesrechts über die Verbindlichkeit und Anpassung des kantonalen Richtplans gelten sinngemäss.

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Es ist ein dichtes, sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz zu den wichtigen Zielen und Quellen im Siedlungsgebiet sowie ein abwechslungsreiches und sicheres Wanderwegnetz ausserhalb des Siedlungsgebietes sicherzustellen.
2. Fussgängerquerungen und -verbindungen sind sicher zu gestalten, insbesondere auch über und entlang von verkehrsorientierten Strassen.
3. Der motorisierte Verkehr ist in Wohnquartieren, insbesondere zugunsten der Fussverkehrssicherheit und der Wohnqualität, zu beruhigen und auf ein Minimum zu reduzieren.
4. Schulwege und Zugänge zu öffentlichen Bauten sowie zu Park- und Grünanlagen sind insbesondere für den Fussverkehr sicher zu gestalten.
5. Die Verkehrsanlagen des Fussverkehrs sind hindernisfrei auszugestalten.
6. Die Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind direkt und behindertengerecht auszugestalten.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Fussgängerzonen und -achsen in der Innenstadt	Festsetzung
b)	Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
c)	Fuss- und Velobrücke Zolli	Zwischenergebnis
d)	Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung
e)	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	Zwischenergebnis
f)	Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	Festsetzung
g)	Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	Vororientierung
h)	Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	Vororientierung
i)	Fuss- und Velowege Dreispitz	Festsetzung
j)	Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse (Hirzbrunnen-Promenade)	Zwischenergebnis
k)	Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Festsetzung
l)	Fusswegverbindung Friedhofweg – Kettenackerweg	Vororientierung
m)	Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung
n)	Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)	Vororientierung
o)	Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
p)	Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich	Zwischenergebnis
q)	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB	Vororientierung



## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### **a) Fussgängerzonen und -achsen in der Innenstadt**

Vervollständigung des Fussgänger-Y zwischen dem Aeschenplatz resp. der Heuwaage und dem Messeplatz; Erweiterung des fussgängerfreundlichen Verkehrsregimes für die Gross- und Kleinbasler Innenstadt.

### **b) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt**

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

### **c) Fuss- und Velobrücke Zolli**

Verbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachletten-Quartier; dient der Verbesserung der Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof SBB. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt. Die Massnahme ist mit dem allfälligen Ausbau der Elsässerbahn Bahnhof SBB – St. Johann abzustimmen.

### **d) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)**

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

### **e) Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof**

Die Fusswegverbindungen zwischen Erlenmatt, Schoren, Surinam, dem Claraspital und der Tramhaltestelle zu den Perrons der DB AG sind nicht optimal. Es sind deshalb geeignete Verbesserungsmassnahmen umzusetzen (z.B. Perronunterführungen verlängern oder dauernd öffnen, Schaffen direkter Treppenabgänge zu Strassenunterführungen).

### **f) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck**

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

### **g) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck**

Sinnvolle Fortsetzung der Verbindung vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein/Friedlingen und Huningue mit einer Brücke über die Hafeneinfahrt. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### **h) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf**

Verbindung über das Gleisfeld des Bahnhofs SBB im Bereich der Entwicklungsgebiete Dreispitz und Güterbahnhof Wolf zur Schliessung einer grossräumigen Lücke im Fusswegnetz.

### **i) Fuss- und Velowege Dreispitz**

Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldinger Quartier und Wolfgottesacker/St.Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz) und der Wien-Strasse; zu prüfen ist zudem eine Verbesserung der Fusswegverbindung zwischen Dreispitz und dem Naherholungsgebiet Brüglingen, insbesondere auch zum Merian-Park (Botanischer Garten).

### **j) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse (Hirzbrunnen-Promenade)**

Neue, direkte Verbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang der Bahngleise als direkte Fortsetzung der Hirzbrunnen-Promenade. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### **k) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse**

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

### **l) Fusswegverbindung Friedhofweg – Kettenackerweg**

Neue direkte Fusswegverbindung zwischen Friedhofweg und Kettenackerweg als Fortsetzung des Heinrich Heusser-Weges.

### **m) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein**

Neue attraktive LV-Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel.

### **n) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)**

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettstein Quartier über den Rhein.

### **o) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen**

Sichere und direkte Verbindung zwischen dem Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.

**p) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich**

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

**q) Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB**

Bestandteil des TRP Velo (siehe Planbeilage) mit folgendem Text: Verbesserung der Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr und bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Massnahme ist mit dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB (vgl. Massnahme M1.1/d) und mit der Studie neue Perronerschiessung abzustimmen.

## M3.2 Veloverkehr

Innerorts ist der Veloverkehr für viele Wege die schnellste Möglichkeit zur Ortsveränderung und oft ist er Zubringer zu Bahn, Bus und Tram (Bike & Ride). Ein erhöhter Veloverkehrsanteil entlastet den Verkehr auf Strasse und Schiene, wovon der Wirtschaftsverkehr profitiert. Zudem fördert das Velofahren die Gesundheit.

Der Veloverkehr soll als siedlungsgerechte, umwelt-schonende und raumsparende Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Veloverkehrs mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes – unterschieden in ein Basis- und ein Pendlerrouthenetz –, verkehrsberuhigter Wohnquartiere sowie der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Mit dem Teilrichtplan Velo besteht eine umfassende Grundlage für die mittel- bis langfristige Sicherstellung angemessener Veloinfrastruktur. Dieser ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

### **Strategie/ST**

3, 5, 11

### **Leitsätze**

6, 8, 9, 12, 40, 41, 46

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Es ist aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden, Kantonen und Ländern ein dichtes und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zielen und Quellen sicherzustellen.
2. Das Veloroutennetz deckt die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen im Veloverkehr ab.
3. Auf verkehrsorientierten Strassen und an Knoten sind, wo notwendig, bauliche und/oder betriebliche Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.
4. Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.
5. Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt). Die Abstellplätze sollen gut zugänglich sein und sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons) befinden. In Ergänzung dazu sind dezentrale kleinere Abstellflächen wichtig.
6. Betriebliche und Unterhaltsmassnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Veloinfrastruktur.
7. Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Velostation Badischer Bahnhof	Festsetzung
b)	Fuss- und Velobrücke Zolli	Zwischenergebnis
c)	Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung
d)	Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	Festsetzung
e)	Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	Vororientierung
f)	Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
g)	Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	Vororientierung
h)	Fuss- und Velowege Dreispitz	Festsetzung
i)	Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Festsetzung
j)	Veloverbindung Lange Erlen	Festsetzung
k)	Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung
l)	Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)	Vororientierung
m)	Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
n)	Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	Zwischenergebnis
o)	Velostation Süd am Bahnhof SBB	Zwischenergebnis
p)	Velostation West am Bahnhof SBB	Vororientierung
q)	Velostation Ost am Bahnhof SBB*	Vororientierung
r)	Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt*	Vororientierung
s)	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB	Vororientierung

\* nicht in Richtplankarte

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Velostation Badischer Bahnhof

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

### b) Fuss- und Velobrücke Zolli

Die Verbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachletten-Quartier dient der Verbesserung der Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof SBB. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt. Die Massnahme ist mit dem allfälligen Ausbau der Elsässerbahn Bahnhof SBB – St. Johann abzustimmen.

### c) Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)

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

### d) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhünigen/Klybeck

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

### e) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck

Sinnvolle Fortsetzung der Verbindung vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein/Friedlingen und Huningue mit einer Überbrückung der Hafeneinfahrt. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

### f) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt

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

### g) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf

Verbindung über das Gleisfeld des Bahnhofs SBB im Bereich der Entwicklungsgebiete Dreispitz und Güterbahnhof Wolf zur Schliessung einer grossräumigen Lücke im Veloroutennetz.

### h) Fuss- und Velowege Dreispitz

Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldinger Quartier und Wolfgottesacker/St. Jakob sowie zwischen der

Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz) und der Wien-Strasse.

### i) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse

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

### j) Veloverbindung Lange Erlen

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

### k) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein

Neue attraktive LV-Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel.

### l) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)

Neue Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettstein Quartier über den Rhein.

### m) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen

Sichere und direkte Verbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.

### n) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich

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

### o) Velostation Süd am Bahnhof SBB

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

### p) Velostation West am Bahnhof SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Nordseite des Bahnhofs SBB wird auf das künftige nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

### q) Velostation Ost am Bahnhof SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Ostseite des Bahnhofs SBB im Bereich der alten Postpasserelle wird auf das künftige nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

**r) Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt**

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

**s) Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB**

Verbesserung der Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr und bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Massnahme ist mit dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB (vgl. Massnahme M1.1/d) und mit der Studie neue Perronschliessung abzustimmen.

## M4 Luftverkehr

### M4.1 EuroAirport (EAP)

#### Grundsätzliche Bedeutung des EuroAirports

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

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

#### Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung des EuroAirports

Der EAP als einer der drei Landesflughäfen der Schweiz soll ein intakter, gut funktionierender und wirtschaftlich stabiler Flughafen für die Region TriRhena sein, der insbesondere im Europaverkehr konkurrenzfähig ist. Für den Kanton Basel-Stadt gelten dabei unverändert die Festlegungen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000 und des Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundes von 2004. Danach sollen die Landesflughäfen eine ihrer Funktion entsprechende leistungsfähige Infrastruktur anbieten, wobei die erforderlichen Entwicklungsschritte rechtzeitig einzuleiten und unter räumlichen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien zu optimieren sind. Die Flughäfen sollen optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern verknüpft werden. Für den EAP ist der Anschluss an das Schienennetz anzustreben.

#### Koordination

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

#### Räumliche Konflikte

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

#### Strategie/ST

8, 11

#### Leitsätze

1, 10, 40, 42, 48



#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Die Festlegungen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt des Bundes (Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse) bilden den Rahmen für die raumplanerische Entwicklung in Bezug auf den EuroAirport (EAP).
2. Stadtentwicklungs- / Siedlungsplanung sind mit der Entwicklungsplanung des EuroAirports abzustimmen.
3. Bei der Umsetzung der Nutzungsplanung sind die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) für die Landesflughäfen zu berücksichtigen.
4. Die Anbindung des EuroAirports an den Schienenverkehr wird unterstützt und aktiv vorangetrieben.

M5 **Schifffahrt**M5.1 **Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe****Grundsätzliche Bedeutung der Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe (Güterschifffahrt)**

Über die Schweizerischen Rheinhäfen besteht mit dem umweltfreundlichen Schiff der einzige Schweizer Wasseranschluss zur globalen Hochseeschifffahrt.

**Nationale und internationale Bedeutung**

Der Umschlag der funktionsfähigen Schweizerischen Rheinhäfen dient rund 70% der Versorgung des Schweizer Mittellandes, 10% dem Transitverkehr nach Italien und 20% der regionalen Versorgung. Über die Rheinhäfen wurden 2005 13% des Schweizer Aussenhandelsvolumens abgewickelt. Die Rheinhäfen bilden einen integrierten Teil des gesamten Güter-Gateways Basel (= wichtigste europäische Güterdrehscheibe Bahn-Bahn/Rhein-Bahn/Bahn-Strasse) entlang der strategischen Verkehrsachsen Benelux – Frankreich/Deutschland – Schweiz – Italien.

**Trinationale und kantonale Bedeutung**

Aus der Optik des interregionalen Wirtschaftsstandorts sind die Rheinhäfen marktmässig Teil der Hafendrehscheibe Dreiländereck (SRH, Weil am Rhein, Huningue-Ottmarsheim-Mulhouse). In den Schweizerischen Rheinhäfen werden direkt rund 2'000 Personen beschäftigt. Die Rheinhäfen sichern im Verbund mit der Bahn die nachhaltigste Transportkette: 2005 wurden 69% der Schiffsgüter per Bahn angeliefert oder weiterbefördert, womit die Agglomeration Basel um rund 330'000 Lkw-Fahrten pro Jahr oder mehr als 1'300 Fahrten pro Tag entlastet wird. Der Bahn eröffnen sich angesichts sinkender Pünktlichkeit des Lastwagens (steigende Tendenz zu überlastetem Strassennetz), der zunehmenden Containerisierung in der Schifffahrt, der Ausbau- und Verlagerungsstrategie der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie des alpenquerenden Verkehrs durch die neuen Basistunnels der Bahnen (NEAT-Effekt) neue Potenziale, die ihr im Zu- und Weglauf der Häfen neue Marktchancen bieten.

**Eckpunkte für die zukünftige Entwicklung der Güterschifffahrt**

Die Rheinhäfen als intakte, gut funktionierende und wirtschaftlich stabile Häfen für die Region TriRhena sollen unter Einbezug der Nachbarhäfen in ihrer Funktion gestärkt werden. Als neue Grundlage gilt der Staatsvertrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Hafenzusammenlegung.

**Transformation Hafengebiet**

Das der Hafenwirtschaft dienende rheinanstossende Gebiet soll unter der Voraussetzung eines nachhaltig effizienten Betriebs, in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Hafentreiber – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – langfristig in einen

neuen Stadtteil transformiert werden [s. S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, c2) und c5) sowie S1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)].

Um die Entwicklungsperspektiven für die Hafenwirtschaft und die Hafenlogistik (im Rahmen der Güterverkehrslogistik) sowie für die wirtschaftlichen und städtebaulichen Absichten zu erweitern, ist das trimodale Containerterminal Basel Nord mit einem neuen Hafenbecken im Bereich des Badischen Rangierbahnhofes zu realisieren, ist der Hafenbahnbetrieb zu reorganisieren und ist die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen auszubauen.

**Räumliche Konflikte**

Die koordinierte Stadt- und Hafenentwicklungsplanung ist darauf ausgerichtet, Synergien zu schaffen und räumliche Konflikte zu lösen. Dabei ist Sorge zu tragen dafür, dass Kleinhüningen und Klybeck als Wohnstandort aufgewertet und der Rheinraum als ein attraktiver Erlebnis-, Wohn- und Arbeitsraum entwickelt und gestaltet wird. Bei der Planung haben die erforderlichen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes zu erfolgen.

**Wichtige berührte Interessen**

- Interesse des Kantons an der Entwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes;
- Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz;
- Interessen des Bundes (nationale Versorgung, Verlagerungspolitik, Einbezug des Bundesamtes für Verkehr, Sektion Güterverkehr);
- Interessen der Schifffahrt, Hafenbetriebe und der Logistikbranche (Logistik-Cluster Region Basel);
- Interessen des Natur- und Umweltschutzes.

**Strategie/ST**

3, 7, 8, 11

**Leitsätze**

1, 10, 40, 49

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern, zu entwickeln und bei allen Planungen zu berücksichtigen.
2. Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen.
3. Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Häfen F und D wird unterstützt.

## M6 Güterverkehr

### M6.1 Güterverkehrslogistik

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

- 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.
- Da die internationale Wasserstrasse Rhein in Basel endet, findet der Umschlag Wasserstrasse – Schiene/Strasse zur übrigen Schweiz und im alpenquerenden Transitverkehr hier statt; die Region Basel bildet das Tor für den Gütertransport in und aus der Schweiz. Die Logistikanlagen in Basel unterstützen die Bemühungen des Bundes zur Verlagerung des Alpentransitverkehrs.
- Die Logistik ist aufgrund der weiter zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine Wachstumsbranche. Mit zunehmendem Flächenbedarf ist zu rechnen; ihm muss durch die Nutzung von Optimierungs- und Konzentrationspotenzialen begegnet werden.

Logistikkonzentrationen an wenigen Standorten liegen sowohl im Interesse des Kantons, da sie durch Freisetzung von Flächen neue Chancen für die Stadtentwicklung eröffnen, als auch in jenem der Logistikunternehmen, die Effizienzgewinne machen können.

So sind im Gebiet Dreispitz Veränderungen zu erwarten, indem die bestehende, dominierende Logistikknutzung durch andere städtische Nutzungen ergänzt oder abgelöst wird; die SBB-Umschlagsareale im Güterbahnhof St. Johann und teilweise auch am Basel SBB Güterbahnhof (Wolf) sollen mittel- bis langfristig einer neuen Nutzung zugeführt werden; auch die mögliche Verlagerung von Umschlagsfunktionen im Bereich des Hafens gehört zum Veränderungspotenzial.

Da sich Kleinhüningen für eine störungsfreie trimodale Vernetzung der Verkehrsträger Bahn, Strasse (Lkw) und Schifffahrt sehr gut eignen, sind dort die Standortvoraussetzungen für neue Logistikfunktionen im Sinne eines trimodalen KV-Terminals Basel-Nord – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – zu schaffen.

Bezüglich der Wohnlichkeit des Quartiers ist es notwendig, den Durchgangsverkehr zu reduzieren.

#### **Strategie/ST**

3, 7, 11

#### **Leitsätze**

10, 11, 21, 40, 45, 48, 49

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Durch frühzeitige Koordination der verschiedenen Entwicklungsakteure sowie der Planungsverantwortlichen für Infrastruktur und Güterlogistik – mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr, Sektion Güterverkehr – wirkt der Kanton darauf hin, im Bereich Güterlogistik Standortvoraussetzungen für Logistikknutzungen zu schaffen; dabei ist die Nutzungsverträglichkeit mit dem Umfeld frühzeitig abzusichern, eine effiziente Raumnutzung anzustreben und die Vernetzung der Verkehrsträger zu optimieren.

#### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
a)	Hafenlogistikareal im Raum Kleinhüningen (L <sup>H</sup> )	Zwischenergebnis
b)	Hafen- und Güterlogistikareal auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof (L <sup>H</sup> , L <sup>T</sup> , L <sup>HB</sup> )	Zwischenergebnis

## MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

### a) Hafenlogistikareal im Raum Kleinhüningen (L<sup>H</sup>)

Es ist zu prüfen, inwieweit Flächen im Geviert zwischen Neuhausstrasse und Südquaistrasse im Umfeld der ARA als Hafenlogistikareal zur Kompensation für mittel-/langfristige Transformationsschritte von der Hafen- in Richtung Stadtentwicklung bereitgestellt werden können; den notwendigen, möglichst flächenoptimierten Ausbauten der Kläranlage (s. VE2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung) ist Rechnung zu tragen.

### b) Hafen- und Güterlogistikareal auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof (L<sup>H</sup>, L<sup>T</sup> und L<sup>HB</sup>)

Der ehemalige Badische Rangierbahnhof, der zurzeit unter anderem einer provisorisch erweiterten Zollanlage (PEZA) im Sinne einer Zwischennutzung dient, soll zukünftig im Gesamtausbau als Logistikareal, insbesondere mit einem trimodalen Containerterminal Schiff-Bahn-Strasse (L<sup>T</sup> «Terminal Basel Nord»: trimodaler «Umschlagsbahnhof» für den kombinierten Verkehr) und einem neuen Hafenbecken

(L<sup>H</sup>) genutzt werden. Zudem soll der Standort für die angestrebte Verlagerung des Hafenbahnhofs (L<sup>HB</sup>) dienen. Hierbei sind der Ausbau der Bahnschiene Rheintal sowie die Ansprüche des Naturschutzes zu berücksichtigen.

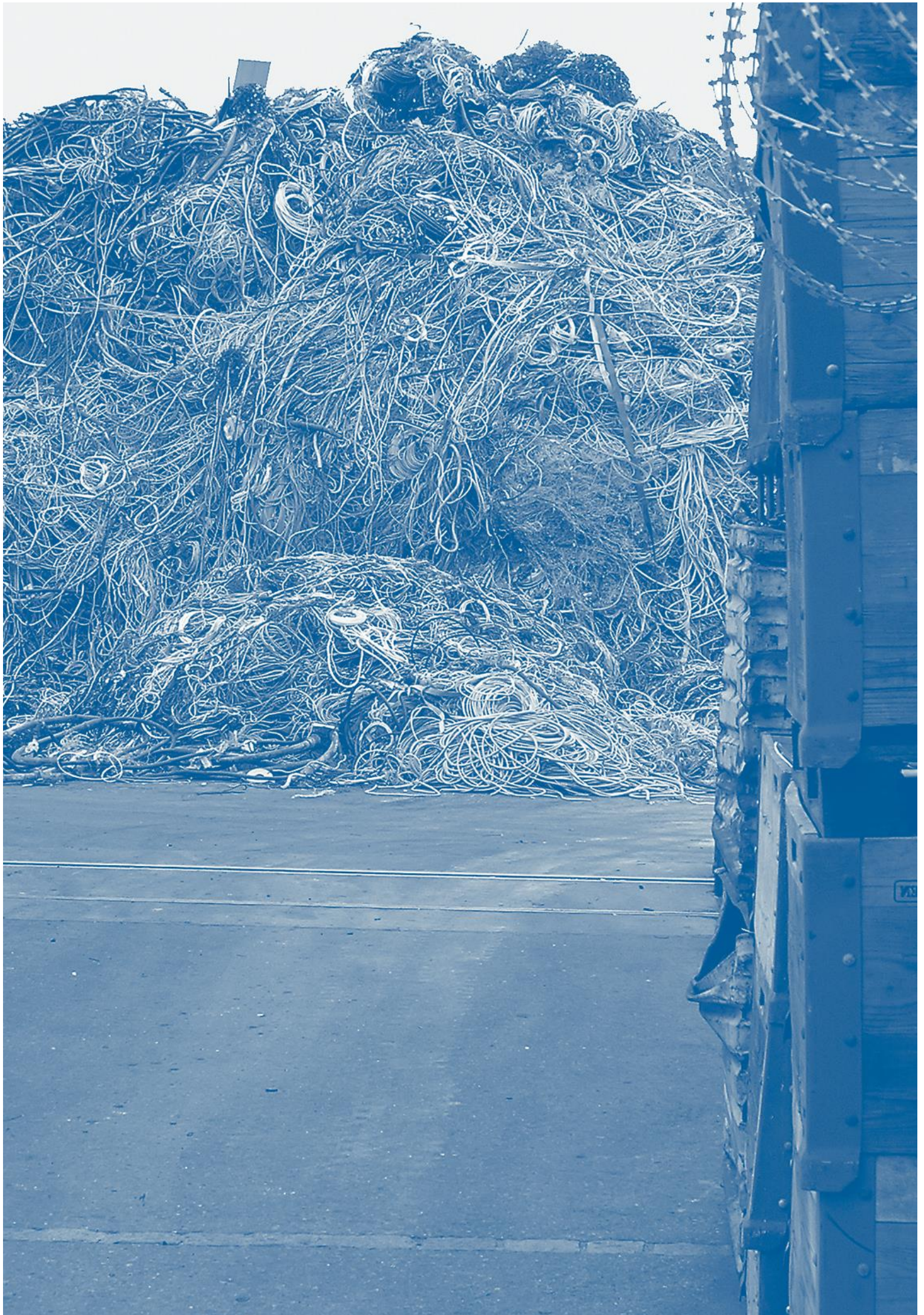
*Hinweis zum Terminal Basel Nord: Es erfüllt mehrere Funktionen, die bezüglich ihrer Flächenansprüche noch abzustimmen sind, so in erster Linie die regionale Feinverteilung der Nordwestschweiz sowie die Bündelung von Quell- und Zieldestinationen der links- und rechtsrheinischen Bahnachsen / der Rheinschifffahrt mit den Quell- und Zieldestinationen via Lötschberg- und Gotthardachse zur Südschweiz und nach Norditalien.*

– Die Planungspartner sind verpflichtet, ihre Planungen für Terminal, Hafenbecken und Hafenbahnhof auf die Kompatibilität mit dem Gesamtausbau auszurichten; dazu werden entsprechende Abgrenzungssperimeter der einzelnen Planungen vereinbart. Eine Umsetzung kann in mehreren Etappen erfolgen.

# Objektblätter VER- UND ENTSORGUNG

<b>50–66</b>	<b>Leitsätze Ver- und Entsorgung .....</b>	<b>183</b>
<b>VE1</b>	<b>Versorgung .....</b>	<b>185</b>
VE1.1	Trink- und Brauchwasser.....	185
VE1.2	Energie .....	188
<b>VE2</b>	<b>Entsorgung .....</b>	<b>191</b>
VE2.1	Abwasserableitung, Abwasserreinigung.....	191
VE2.2	Abfall .....	193
VE2.3	Altlasten.....	195

# VE





50–66 **Leitsätze Ver- und Entsorgung**

Recyclingpark Schlachthofstrasse



Holzkraftwerk

**Allgemein****Nachhaltige und flächendeckende Versorgung von Bevölkerung und Gewerbe**

- 50 Ver- und Entsorgung sind der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet; sie sind auf die Ziele von Siedlung, Natur und Landschaft abzustimmen.
- 51 Die für die Bevölkerung als auch die Industrie- und Gewerbebetriebe wichtigen Standortfaktoren Ver- und Entsorgung bleiben gesichert und kostengünstig.

**Versorgung Wasser****Qualitativ hochwertiges Wasser in ausreichender Menge bereitstellen**

- 52 Trinkwasser steht in ausreichender Menge und hoher Qualität bereit; bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser ist die nachhaltige Nutzung des Gebiets Lange Erlen gewährleistet.
- 53 Die Versorgungsplanung ist regional und auf Nachhaltigkeit ausgerichtet; das Gebiet der Langen Erlen hat für die Produktion eine hohe Bedeutung.

**Versorgung Grundwasser**

- 54 Das Grundwasser ist langfristig vor negativen Einflüssen zu schützen.
- 55 Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers erfolgen nachhaltig durch eine integrierte Bewirtschaftung aller künstlichen und natürlichen Wasserkreisläufe.

**Versorgung, Rohstoffe****Nicht erneuerbare Rohstoffe wieder verwenden**

- 56 Zum Schutz von nicht erneuerbaren Rohstoffen wie Kies, Sand oder Steine ist vermehrt Recyclingmaterial zu verwenden.

**Versorgung, Energie****Einheimische, emissionsarme und erneuerbare Energien verwenden**

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



Abwasserreinigungsanlage in Kleinhüningen



Kehrichtverbrennungsanlage Basel

## Entsorgung, Abwasser

### Verschmutztes Abwasser behandeln

- 59 Verschmutztes Abwasser ist in die ARA Basel zu leiten und so zu behandeln, dass es ohne negative Auswirkungen auf die Biozönose des Rheins abgeleitet werden kann; nicht verschmutztes Abwasser ist getrennt zu fassen und soweit möglich zur Versickerung zu bringen oder in ein Oberflächengewässer einzuleiten.

### Abwasserreinigungsanlage laufend optimieren

- 60 Die zentrale Abwasserreinigungsanlage ist laufend zu optimieren und dem Stand der Technik anzupassen.
- 61 Bei Störfällen ist zu verhindern, dass Gefahrgüter ins Kanalnetz gelangen. Sollten trotz der vorbeugenden Massnahmen dennoch gefährliche Stoffe in die Abwasseranlagen eintreten, müssen diese so behandelt werden können, dass keine zusätzliche Gefährdung für Mensch und Umwelt sowie keine Schäden am Entwässerungssystem entstehen.

## Entsorgung, Abfall

### Abfälle vermeiden

- 62 Die Abfallwirtschaft ist so zu organisieren, dass Abfälle primär vermieden werden. Der ressourcenintensiven Anwendung von Einwegverpackungen und -gebinden aller Art und dem damit verbundenen Littering ist Einhalt zu gebieten.

### Erfassung und Nutzen von Wertstoffen fördern

- 63 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.

### Entsorgungssicherheit gewährleisten

- 64 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.

### Abfalltransporte reduzieren

- 65 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.

## Entsorgung, Altlasten

### Altlasten sanieren

- 66 Sanierungsbedürftige belastete Standorte (=Altlasten) sind dauerhaft und nach Prioritäten geordnet zu sanieren.

## VE1 Versorgung

### VE1.1 Trink- und Brauchwasser

#### Grundwasser als Grundlage für die Trinkwasserversorgung und die Ökosysteme

Grundwasser ist Teil des gesamten Wasserkreislaufs, Grundlage für die Trink- und Brauchwasserversorgung sowie für die Ökosysteme. Das Grundwasser ist deshalb in seiner Gesamtheit zu schützen. Sauberes Trinkwasser ist die wichtigste Voraussetzung für ein gesundes Leben.

Es soll in ausreichender Menge, in hoher Qualität und wirtschaftlich produziert werden. Gleichzeitig sind die hydrologischen, biologischen und chemischen Funktionen der Ökosysteme zu gewährleisten<sup>1</sup>.

#### Nachhaltige Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers

Neben der Versorgung mit Trinkwasser von hoher Qualität und in ausreichender Menge – unter Beachtung der hydrologischen Zusammenhänge, der Netzverbunde und Wasserdienstleistungen (z.B. Trinkwasserzukauf von der Hardwasser AG) – steht eine nachhaltige, regional ausgerichtete Bewirtschaftung und Nutzung des Grundwassers im Vordergrund. Eine nachhaltige Wasserwirtschaft wird definiert als integrierte Bewirtschaftung aller künstlichen und natürlichen Wasserkreisläufe unter Beachtung der Zielsetzungen des langfristigen Schutzes von Wasser als Lebensraum, die Sicherung von Wasser in seinen verschiedenen Facetten als Ressource für die jetzige wie für nachfolgende Generationen und die Erschliessung von Optionen für eine dauerhaft naturverträgliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung.

#### Grundwasser frühzeitig (planerisch) und nachhaltig schützen

Mit dem planerischen Grundwasserschutz wird eine frühzeitige und nachhaltige Grundwasserbewirtschaftung sichergestellt. Um die Trinkwasserversorgung sicherzustellen, legt der Kanton Schutzbereiche fest (Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereiche)<sup>2</sup>.

#### Grundwasserschutzzonen

Die wichtigsten Grundwasserschutzzonen des Kantons befinden sich in den Langen Erlen. Sie dienen dem Schutz der Trinkwasserfassungen. Zwei kleinere Schutzzonen im öffentlichen Interesse sind auf Riehener Gemarkung im Aotal und im Moostal ausgeschieden. Da die Entnahmemengen in den Langen Erlen höher sind als die Menge an natürlich nachfließendem Grundwasser, wird dort seit Jahren vorgereinigtes Rheinwasser zur Versickerung gebracht, das Grundwasser dadurch künstlich angereichert<sup>3</sup>.

#### Gewässerschutzbereiche ( $A_U$ , $Z_U$ )

Der Kanton bezeichnet zum Schutz des Grundwassers und für zu treffende Schutzmassnahmen Gewässerschutzbereiche, in denen die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen sowie Grabungen, Erdbewegungen etc. bewilligungspflichtig sind<sup>4</sup>.

##### Gewässerschutzbereich ( $A_U$ )

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 ( $Z_U$ )

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. Der gesamte Einzugsbereich erstreckt sich über die Landesgrenze hinweg.

#### Grenzüberschreitender Gewässerschutz

Für Grundwasser und Oberflächengewässer bilden vom Menschen festgelegte Grenzen keine Hindernisse. Die Interessen des Grundwasserschutzes im Wiesegebiet sowie allfällige Nutzungseinschränkungen sind deshalb grenzüberschreitend in Deutschland zu vertreten.

#### Überwachung

Mit der Grundwasser- und Oberflächengewässerüberwachung werden unter Anwendung weiterzuentwickelnder Instrumente (Modelle, Analysen, Proben etc.) alle qualitativen und quantitativen Veränderungen registriert.

#### Trinkwasserverbrauch

Für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung benötigt der Kanton Infrastrukturanlagen zur Anreicherung, Aufbereitung und Verteilung des geförderten Grundwassers.

Der Trinkwasserverbrauch war seit Mitte der 1970er-Jahre rückläufig, bei Normalbetrieb (d.h. beim durchschnittlichen Tagesbedarf) existieren geringe Überkapazitäten. Deshalb ist mittelfristig eine auf die Region bezogene Planung der Trinkwasserproduktion erforderlich. Sie beachtet Aspekte der Versorgungssicherheit, der häuslichen Wassernutzung und der regionalen Wasserkreisläufe. Dazu werden alle Gewässer einbezogen und Mengen- und Güteaspekte des Wassers berücksichtigt (Art. 46 GschV, Agenda 21).

Die Menge Trinkwasser, welche als Brauchwasser genutzt wird, beeinflusst die Flächenausdehnung der für die Trinkwasserproduktion zur Verfügung stehenden Gebiete.

Bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser muss die nachhaltige Nutzung des Gebiets der Langen Erlen gewährleistet sein.

Die Förderung wassersparender Technologien und Mehrfachnutzung bieten im industriellen Bereich vielfältige Möglichkeiten zur Einsparung und zur Steigerung der effizienten Nutzung von Wasser.

#### **Zielkonflikte**

Die Trinkwassergewinnung in urbanen Flusslandschaften steht zum Teil im Konflikt mit anderen raumwirksamen Nutzungen (Erholung, Freizeit, Naturschutz, Hochwasserschutz, Revitalisierung etc.). Die unterschiedlichen Interessen müssen vor dem Hintergrund einer hochwertigen Trinkwasserversorgung berücksichtigt und fachübergreifend ausgeglichen werden.

#### **Strategie/ST**

10, 13

#### **Leitsätze**

50, 52, 53, 54, 55

- 1 Gewässerschutzgesetz (GSchG), GSchG + GSchV BS
- 2 Grundwasserschutzzonen Basel-Stadt:  
<http://www.aue.bs.ch/wasser/grundwasser/grundwasserschutzzonen.html>
- 3 Art. 20 GSchG, Art. 29 GSchV, Gesetz und Verordnung über Grundwasserschutzzonen BS
- 4 Art. 19 GSchG, Art. 29 GSchV

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Die Planung der Bewirtschaftung des Grundwassers ist auf eine nachhaltige Nutzung der regionalen Wasserressourcen auszurichten (regionale Versorgungsplanung).
2. Die kantonalen Fachstellen stimmen die Grundwasserüberwachung, Schutzmassnahmen und Nutzungskonfliktregelungen mit den Nachbarbehörden ab.
3. Der Fassungseigentümer überprüft die Grundwasserschutzzonen und leitet in Zusammenarbeit mit den übrigen verantwortlichen Stellen notwendige Massnahmen ein.
4. Die kantonalen Fachstellen optimieren zusammen mit Experten der Forschung und der Versorgungsunternehmen die Grundwasserüberwachung.
5. *Lange Erlen*: Revitalisierungen von Fließgewässern und ökologische Aufwertungen sind dann zu fördern, wenn die hochwertige Trinkwasserproduktion durch Anreicherung des natürlichen Grundwasserstromes nicht gefährdet und ein wirkungsvoller Hochwasserschutz gewährleistet ist; der Kanton überprüft im Hinblick auf den Schutz der Grundwasseranreicherung den Hochwasserschutz – unter Beachtung möglicher Revitalisierungen.
6. Innovative Techniken für die Reduktion des Trink- und Brauchwasserverbrauchs und zur Steigerung der effizienten Nutzung werden gefördert. Bei der industriellen Verwendung von Trinkwasser als Brauchwasser ist die nachhaltige Nutzung des Gebiets der Langen Erlen zu gewährleisten.

## VE1.2 Energie

Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit<sup>1</sup>. Im Fokus steht neben einer ausreichenden Grundversorgung die Förderung erneuerbarer Energien. Der sparsame und rationelle Energieverbrauch, die Nutzung neuer Technologien und die dezentrale Energieversorgung werden gefördert. Im Zusammenhang mit der Stromversorgung wendet sich der Kanton gegen die Nutzung von Kernenergie und will keine Beteiligungen an Kernkraftwerken.

### **Verminderung des Energieverbrauchs durch Steigerung der Energieeffizienz**

Mit dem kantonalen Energiegesetz<sup>2</sup> verfügt der Kanton über ein gutes Instrument, die nachhaltige Energieversorgung mit Förderprogrammen positiv zu beeinflussen. Trotz diesen Bemühungen steigt der Energiekonsum als Folge zunehmender Wohnkomfort- und Mobilitätsansprüche weiterhin an, weshalb die Versorgungskapazitäten laufend ausgebaut werden müssen. Um diesem Trend entgegenzusteuern, sind Rahmenbedingungen und Anreize zur Verbesserung der Energieeffizienz vorzugeben.

### **Strategie/ST**

–

### **Leitsätze**

50, 57, 58

1 § 31 Kantonsverfassung BS (KV BS)

2 Energiegesetz BS (EnG BS)

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

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

## Massnahmen / Erläuterungen

### a) Verdichtung des Fernwärmenetzes und Ausbau von Wärmespeichern

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

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

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

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

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

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

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

Ein weiterer alternativer Energieträger sind die vergärbaren Abfälle<sup>1</sup>, mit denen in Vergärungsanlagen Biogas produziert wird. In Basel-Stadt gibt es bis jetzt keine Anlage.

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

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

#### **c) Energieeffizienz durch wärmetechnische Sanierung von Altbauten**

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

#### **d) Wärmedämmende Massnahmen bei Neubauten, Prüfung eines Bonus**

Der Energieverbrauch bei Neubauten ist im Vergleich zur technischen Entwicklung (z.B. Nullenergiehäuser) immer noch viel zu hoch. Ein ungenügender Dämmstandard wirkt sich – in Anbetracht des Sanierungszyklus – über eine lange Zeitdauer in wiederkehrender Folge aus. Eine fortschrittliche Wärmedämmung erfordert dicke Wandstärken. Der dafür notwendige Platzbedarf geht zu Lasten der Ausnutzungsziffer. Eine Kompensation für Massnahmen zur Wärmedämmung in Form eines Bonus bei der Ausnutzungsziffer wurde im Jahr 2009 in die Baugesetzgebung aufgenommen.

#### **e) Fortschrittliche Energiestandards in Bebauungsplänen**

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

#### **f) Glasanteil für klimatisierte Gebäude**

Die Tendenz zur Glasarchitektur und die zunehmende Klimatisierung in Kombination mit technisch unausgereiften Lösungen führen zu einem sehr hohen Energieverbrauch im Sommer<sup>2</sup>; eine Begrenzung des zulässigen Glasanteils für klimatisierte Gebäude wäre bedenkenswert (Überprüfung des Bau- und Planungsgesetzes).

#### **g) Neue Zielwerte für Pro-Kopf-Energieverbrauch**

Die Sparbemühungen werden heute durch die erhöhten Ansprüche an Wohnraumfläche und Luxuseinrichtungen mehr als kompensiert. Die bestehenden Energievorschriften bezüglich Wärmedämmung legen jedoch lediglich einen Zielwert pro Quadratmeter beheizter Fläche fest, unabhängig davon, wie gross die Fläche ist. Als wirksame Energiesparmassnahme muss ein Zielwert für den maximalen Pro-Kopf-Verbrauch – analog zu den Maximen der «2000-Watt-Gesellschaft» – definiert werden<sup>3</sup>.

1 s. VE2.2 Abfall

2 vgl. a) Verdichtung des Fernwärmenetzes und Ausbau von Wärmespeichern

3 Verminderung des Energieverbrauchs im Bereich Mobilität siehe Sachbereich Mobilität.



## VE2 **Entsorgung**

### VE2.1 **Abwasserableitung, Abwasserreinigung**

#### **Abwasserableitung**

Das Abwasserableitungsnetz ist so zu betreiben, dass das verschmutzte Abwasser des Kantons und der angeschlossenen Gemeinden ohne Belastung des Grundwassers abgeleitet wird. Bei Störfällen können wassergefährdende oder explosive Stoffe via öffentliche Kanalisation in die Abwasserreinigungsanlagen gelangen und grossen Schaden anrichten. Wassergefährdende Stoffe sollen daher möglichst 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.

#### **Abwasserreinigung**

Die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Basel (in Kleinhüningen) reinigt das Abwasser des Kantons, einzelner Gemeinden aus dem Kanton Basel-Landschaft und der deutschen Gemeinde Inzlingen. Das Abwasserableitungsnetz wird grösstenteils als Mischsystem betrieben (Ableitung von verunreinigtem Abwasser und Regenabwasser). Bei Regenereignissen vermag die ARA nicht die gesamte Wassermenge aufzunehmen, weshalb überschüssiges Mischwasser via Regenentlastung direkt in die verschiedenen Vorfluter abgeleitet wird. Um diese Menge zu minimieren und um die gesetzlichen Einleitbedingungen einhalten zu können, baute der Kanton vor der ARA ein Mischwasserrückhaltebecken. Gleichzeitig dient das Becken auch dem Rückhalt von Havarien mit wassergefährdenden Stoffen, die im Einzugsgebiet der ARA in die Kanalisation gelangen.

#### **Verbesserung der Reinigungsleistung der ARA Basel**

Die ARA Basel kann die gesetzlich vorgeschriebene Reinigungsleistung nicht immer einhalten. Darüber hinaus verfügt die Anlage über keine Nitrifikations-/Denitrifikationsstufe, so dass sie derzeit den gesamten Stickstoff in den Rhein leitet. Damit steht die ARA Basel im internationalen Vergleich schlecht da. Nahezu alle Kläranlagen am Rhein im europäischen Raum verfügen über eine Stickstoffeliminationsstufe.

Zur notwendigen Verbesserung der Reinigungsleistung ist die technische Ausrüstung der ARA dem Stand der Technik anzupassen.

Die technische Verbesserung und die Aufrüstung mit einer Stickstoffeliminationsanlage und einer Anlage zur Elimination von Mikroverunreinigungen befinden sich derzeit in der Vorplanung. Das grosse Projekt bedingt eine sorgfältige Datenbeschaffung und eine umsichtige Planung.

Für den Bau einer Stickstoffeliminationsstufe sind zusätzliche Reinigungsbecken erforderlich.

Da die notwendigen baulichen Massnahmen einen beträchtlichen Platzbedarf erfordern, besitzt die ProRheno AG als Betreibergesellschaft der Kläranlage eine Option auf den Kauf des an ihr Grundstück angrenzenden ehemaligen Gaswerkareals<sup>1</sup>.

#### **Strategie/ST**

–

#### **Leitsätze**

59, 60, 61

<sup>1</sup> A2 3Land; M5.1 Hafenanlagen. Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe; M6.1 Güterverkehrslogistik

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. 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.
2. Der Kanton wirkt darauf hin, dass die ARA Basel mit einer Nitrifikations-/Denitrifikationsstufe aufgerüstet und so angepasst wird, dass sie jederzeit die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für die Einleitung in ein Gewässer einhalten kann und dem Stand der Technik entspricht.  
Beim Ausbau der Anlage wird den Flächenbedürfnissen der Hafenlogistik im Raum Kleinhüningen zur Kompensation für mittel-/langfristige Transformationsschritte von der Hafen- in Richtung Stadtentwicklung so weit wie möglich Rechnung getragen.

## VE2.2 Abfall

### Abfallvermeidung und Ressourcenschonung

Der Kanton Basel-Stadt fördert die Abfallvermeidung und den effizienten Umgang mit Ressourcen. Er beugt den durch Einwegmaterialien verursachten Litteringproblemen vor<sup>1</sup>.

Der Kanton Basel-Stadt führt mit den Grossverteilern, McDonalds und dem Gewerbeverband Basel-Stadt Gespräche, um gemeinsame Massnahmen zur Litteringbekämpfung und Ressourcenschonung zu planen und umzusetzen. Die Pflicht zur flächendeckenden Verwendung von Mehrweggeschirr an öffentlichen Veranstaltungen wird schrittweise eingeführt.

### Erfassung und Nutzung der Wertstoffe

Seit Einführung der verursachergerechten Abfallgebühren sind die in Haushalten separat gesammelten und dem Recycling zugeführten Wertstoffmengen sukzessive angestiegen. Auch Industrie und Gewerbe erfassen in ihren Betrieben grosse Wertstoffmengen und führen sie über private Kanäle dem Recycling zu.

Der Kanton betreibt zwei Recyclingparks und prüft einen dritten Standort, an welchen Abfälle und Wertstoffe im Bringsystem entgegengenommen werden. Im Bestreben, die Recyclingmengen weiter zu erhöhen, soll dieses System in Zukunft, u.a. auch in Zusammenarbeit mit den Verkaufsstellen, ausgebaut werden. Als Option besteht die Möglichkeit, mobile Recyclingparks zu betreiben.

### Recyclingpotenziale in der Bauwirtschaft (Abbruch und Aushub)

Die erheblichsten Recyclingpotenziale bestehen in der Bauwirtschaft. Der Kanton fördert deshalb das System des geordneten Gebäuderückbaus, bei welchem die Wertstoffe sortenrein anfallen und dadurch für das Recycling eine gute Qualität aufweisen.

Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Nutzung von Sekundärbaustoffen (z.B. Recyclingbeton). Hier gilt es, die Akzeptanz zu verbessern und dafür zu sorgen, dass das entsprechende Recyclinggut im Kanton vermehrte Anwendung findet.

### Umweltverträgliche Behandlung der nicht vermeid- und verwertbaren Abfälle

Im Bereich der Abfallverbrennung bestehen im Kanton ausreichende Kapazitäten. Grösstenteils decken die Anlagen regionale (Kehrichtverbrennungsanlage KVA Basel, ProRhen AG) oder wie der regionale Sondermüllöfen (RSMVA) gar nationale Einzugsgebiete ab. Die kantonale Abfallplanung ist regional ausgerichtet und ist auf partnerschaftlich ausgehandelte Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften angewiesen; dies einerseits aufgrund des Einzugsgebietes der KVA, andererseits wegen mangelndem Raum im städtischen Gebiet sowohl für die Ablagerung von deponiefähigen Abfällen als auch für die betreffenden Anlagen.

### Entsorgungsnähe und ökologisch optimierte Transporte

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. Die Abfalltransporte sollen deshalb minimiert und nach dem Prinzip der Entsorgungsnähe organisiert werden. Als umweltfreundliche Varianten sind zudem Bahntransporte anzustreben. Bei Abfall- und Wertstoffexporten spielt die Rheinschifffahrt, als ökologisch vorteilhafte Transportvariante, eine zentrale Rolle. Hier gilt es im Rheinhafen die Kapazitäten für Lager- und Umschlagplätze zu sichern und im Hinblick auf zukünftige Deponiesanierungen in der Schweiz (Kölliken, Bonfol etc.) gegebenenfalls weiter auszubauen.

Die Bereitstellung von Haushaltskehricht in Abfallsäcken auf Allmend soll mittelfristig durch ein flächendeckendes Abfall-Containersystem (Rollcontainer) abgelöst werden, das eine mechanische Entleerung zulässt und bei dem der Hauskehricht zeitlich möglichst unabhängig entsorgt werden kann. Unterflurcontainer kommen an städtebaulich geeigneten Orten zum Einsatz. Die Gehdistanzen sollen dabei zumutbar sein und ein Mindestmass an sozialer Kontrolle soll Missbrauch in Grenzen halten.

### Strategie/ST

–

### Leitsätze

62, 63, 64, 65

<sup>1</sup> Art. 30ff USG, § 20ff. USG BS

## PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Im Hinblick auf eine ressourceneffiziente und nachhaltige Abfallwirtschaft und die Entsorgungssicherheit fördert der Kanton den schonenden Umgang mit den nicht erneuerbaren Ressourcen; Stoffkreisläufe werden soweit ökologisch sinnvoll geschlossen und die in Abfällen enthaltene Energie wird weitgehend genutzt. Nicht vermeidbare oder unverwertbare Abfälle werden auf umweltverträgliche Weise entsorgt; bei Transporten gilt das Prinzip der Entsorgungsnähe.
2. Der Kanton wirkt darauf hin,
  - mittels Änderung der kantonalen Abfallverordnung und anderen Massnahmen das Littering einzudämmen;
  - Sammelstellen für Wertstoffe und Textilien sowie Kompostierplätze im notwendigen Mass bereitzustellen und diese in das städtische Umfeld einzupassen – unter Einbezug von Flächen bei grossen Wohnüberbauungen;
  - die Bereitstellung von Haushaltskehricht unter Wahrung des Verursacherprinzips vermehrt in Containern für Mehrfamilienhäuser zu ermöglichen;
  - die Bereitstellung von Recyclinghöfen eventuell zusammen mit den Verkaufsstellen zu koordinieren, gegebenenfalls unter Verwendung mobiler Systeme;
  - mit einer Richtlinie für kantonale Bauvorhaben (inkl. Tiefbau) das Recycling zu regeln;
  - die kantonale Abfallplanung (inkl. Deponieplanung) mit den Partnern der KVA Basel und den Behörden der benachbarten Gebietskörperschaften zu koordinieren;
  - organische Abfälle aus der Nahrungsmittelbranche und aus Restaurantküchen soweit möglich in die neuen Vergärungsanlagen umzuleiten;
  - für organische Küchenabfälle aus Haushalten die Sammlung und Vergärung unter ökologischen Gesichtspunkten im Vergleich zur dezentralen Kompostierung zu prüfen.
3. Im Hinblick auf eine künftige Zunahme der Abfall- und Wertstoffexporte über die Rheinschifffahrt werden im Hafen ausreichende Lager- und Umschlagkapazitäten geschaffen (Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen und den Behörden des Kantons Basel-Landschaft).

## VE2.3 Altlasten

### Ausgangslage

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz verpflichtet die Kantone, einen Kataster der belasteten Standorte zu erstellen. 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. Bei der Erstellung des Katasters werden tiefreichende Verunreinigungen des Untergrundes, welche das Grundwasser beeinträchtigen, identifiziert und in der Folge saniert. Damit soll der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen sichergestellt werden. Neben dem Schutz des Grundwassers dient der Kataster auch der Information des Bauherrn über die Entsorgung von verschmutztem Aushub bei Bauprojekten. Damit soll das Verschleppen von Belastungen und die Gefährdung anderer Umweltgüter verhindert werden.

Im Kanton Basel-Stadt wurden ursprünglich 4'000 Standorte wegen Verdachts auf Altlasten in den behördeninternen Altlasten-Verdachtsflächenplan aufgenommen. Von den 4'000 Standorten konnten bis Ende 2011 bereits 3'400 Standorte abschliessend bewertet werden, wobei 380 in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen wurden und die anderen definitiv aus dem Altlasten-Verdachtsflächenplan entlassen werden konnten. Bewertet wurden bisher sämtliche Deponie- und Unfallstandorte. Auch die Untersuchungen der grossen Chemieareale sind abgeschlossen. Einzelne Standorte wurden saniert, einzelne werden regelmässig überwacht. Bei den restlichen Verdachtsflächen wird in den kommenden Jahren der Verdacht auf eine Belastung bzw. die Aufnahme in den definitiven Kataster der belasteten Standorte abgeklärt.

Seit 2004 werden systematisch auch die Standorte kleinerer und mittlerer Betriebe geprüft, bei denen aufgrund früherer Tätigkeiten mit Umweltbelastungen gerechnet werden muss. Die Überprüfung der meisten Branchen ist abgeschlossen. Noch offen sind Teile der Bereiche Textilgewerbe, Elektrotechnik, Verkehr und Nahrungsmittel.

### Ziel

In den nächsten Jahren werden die restlichen belastungsrelevanten Branchen bewertet und die relevanten Standorte in den Kataster der belasteten Standorte aufgenommen. Der Kataster wird monatlich ergänzt und ist seit Ende 2008 im Internet öffentlich zugänglich.

Bereits heute dienen der Altlasten-Verdachtsflächenplan und der Kataster der belasteten Standorte zur Beurteilung von Zonenplanmutationen und Baugesuchen. So wird z.B. bei Bauvorhaben, bei denen mit belastetem Aushub gerechnet werden muss, mit Auflagen sichergestellt, dass eine umweltgerechte Abfallentsorgung stattfindet. In begründeten Fällen wird eine Untersuchung des Untergrundes vor Baubeginn angeordnet.

### Strategie/ST

–

### Leitsätze

66

#### PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Der Kanton erfasst flächendeckend belastete Betriebsstandorte, auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist. Er geht dabei branchenweise vor. Der Handlungsbedarf bei den erfassten Standorten wird nach festgelegten Prioritäten ermittelt.
2. 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.
3. Altlasten werden rasch und sachgemäss saniert. Die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Sanierungsverfahren dem Stand der Technik entsprechen, umweltverträglich und wirtschaftlich vertretbar sind.

# ANHANG

AH1	<b>Glossar</b> .....	<b>199</b>
AH2	<b>Verzeichnisse</b> .....	<b>203</b>
	Rechtliche Grundlagen .....	203
	Weitere Grundlagen .....	204
	Abkürzungen .....	205
	Fotodokumentation.....	206

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).

### 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.

### 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-Bahnlinien, 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.

### 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.

### 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.

## 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.

## 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 öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Die Kenngrösse gibt Auskunft über die Anteile jedes Verkehrsmittels am Gesamtverkehr bzw. 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.

## 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.

### 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, Freizeitgärten, 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 erwar-

teten 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 architektonische 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.

### Verkehrsintensive 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 verkehrsintensive 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 30m gebaut werden kann. Diese Form der Verdichtung soll in entsprechend geeigneten Gebieten das Flächenangebot zum Wohnen und Arbeiten erweitern.

### **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		Bundesgesetz über den Wasserbau
721.00.1	WBV	Verordnung über den Wasserbau
730.01	EnV	Energieverordnung
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
921.0	WaG	Bundesgesetz über den Wald
921.01	WaV	Verordnung über den Wald

Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter: [www.admin.ch/ch/d/sr/sr.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/sr.html)

**Basel-Stadt**

Nr.	Abk.	Titel
111.100	KV BS	Kantonsverfassung
497.100		Gesetz über den Denkmalschutz
497.110	DPV BS	Verordnung betreffend die Denkmalpflege
724.100	NöRG	Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums
724.140		Allmendverordnung
730.100	BPG BS	Bau- und Planungsgesetz
730.110	BPV BS	Bau- und Planungsverordnung
730.150		Spezielle Bauvorschriften / 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 Grundwasserschutzzonen
786.100		Abfallverordnung
789.100	NLG BS	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz
789.110	NLV BS	Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz
861.250		Verordnung betreffend den Wohnflächenanteil
911.600	WaG BS	Waldgesetz Basel-Stadt
911.610	WaV BS	Verordnung zum Waldgesetz Basel-Stadt
911.900		Gesetz über Freizeitgärten
912.500		Gesetz über die Fischerei
952.300		Zufahrtsverordnung

Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter: [www.gesetzessammlung.bs.ch](http://www.gesetzessammlung.bs.ch)

## WEITERE GRUNDLAGEN

Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, 2012  
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  
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  
Entwicklungskonzept Fliessgewässer, 2002  
Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum Riehen, 2010  
Entwicklungsrichtplan Innenstadt, 2015  
Freiraumkonzept Basel, 2004  
Gestaltungskonzept Innenstadt, Planungshandbuch 2015  
Hochhäuser in Basel – Grundlagen und Konzept, 2010  
Indikatorenbericht kantonaler Richtplan, 2017  
Kataster der belasteten Standorte Basel-Stadt  
Kataster der Störfallverordnung (Risikokataster) Basel-Stadt  
Kommunaler Richtplan Bettingen, 2003  
Kommunaler Richtplan Riehen, 2003  
Konzept zur Entwicklung einer nachhaltigen Landwirtschaft im Kanton Basel-Stadt, 2002  
Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», 2010  
Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Basel  
Legislaturplan Basel-Stadt 2017-2021  
Leitbild Riehen 2016-2030  
Luftfahrtpolitischer Bericht des Bundes von 2004  
Luftreinhalteplan beider Basel  
Masterplan Campus Gesundheit (RRB vom 7. Juni 2011)  
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)  
Naturschutzkonzept Basel-Stadt (RRB vom 29. Mai 1996)

Naturschutzkonzept Riehen, 1996  
ÖV-Programm BS  
Raumentwicklungskonzept Nordwest+, 2011  
Raumkonzept 3Land, 2015  
Raumkonzept Schweiz, 2013  
Regionalplan Landschaft beider Basel, 1976  
Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF), 1992  
Sachplan Verkehr  
Strategiebroschüre Gemeinderat Bettingen 2015-2019  
Teilrichtplan Velo, 2013  
Trinationaler Eurodistrict Basel – TEB, Konzept und Planungen  
Waldentwicklungsplan Basel-Stadt (WEP BS), 2004  
Wohnanteilplan Stadt Basel  
Zonenplan Gemeinde Bettingen  
Zonenplan Gemeinde Riehen  
Zonenplan Stadt Basel

Die Grundlagen können im Internet abgerufen werden unter: [www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)

ABKÜRZUNGEN

A	Agglomerationsprogramm
A2/A3	Autobahn 2/Autobahn 3
ABAC	Autobahnanschluss Basel-City
ABS	Ausbaustrecke
AP	Angebotsplanung
ARA	Abwasserreinigungsanlage
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AUE	Amt für Umwelt und Energie
AV	Anhang Verzeichnisse
AW	Alarmwert
.....	
B	Bettingen
B+R	Bike and Rail
Bad.	Badischer
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAK	Bundesamt für Kultur
BAV	Bundesamt für Verkehr
BGE	Bundesgerichtsentscheid
BGF	Bruttogeschossfläche
Bhf.	Bahnhof
BL	Basel-Landschaft
BPG	Bau- und Planungsgesetz
BPV	Bau- und Planungsverordnung
BS	Basel-Stadt
BV	Bundesverfassung
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement
.....	
C	Celsius
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
.....	
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
.....	
GB	Güterbahnhof
Gde.	Gemeinde
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
GSchV	Gewässerschutzverordnung
.....	
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
KJPK	Kinder- und Jugendpsychiatrische Klinik
KV BS	Kantonsverfassung Basel-Stadt
KV	Kombinierter Verkehr
KVA	Kehrrichtverbrennungsanlage
kW	Kilowatt
.....	
L	Güterlogistikareal
L <sup>H</sup>	Standorte Güterlogistik: Hafen
L <sup>T</sup>	Standorte Güterlogistik: Terminal
L <sup>HB</sup>	Standorte Güterlogistik: Hafenbahnhof
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  
REHAB Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirn-  
verletzte  
RISKO Kommission für Risikobeurteilung  
RPG Bundesgesetz über die Raumplanung  
(Raumplanungsgesetz)  
RPV Raumplanungsverordnung  
RRB Regierungsratsbeschluss  
RSMVA Regionale Sondermüll-Verbrennungsanlage

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

TEB Trinationaler Eurodistrict Basel  
TER Trains express régionaux  
TGV Train à grande vitesse  
TRP Teilrichtplan

UPK Universitäre Psychiatrische Kliniken  
USB Universitätsspital Basel  
USG Bundesgesetz über den Umweltschutz  
USG BS Umweltschutzgesetz Basel-Stadt  
UVP Umweltverträglichkeitsprüfung  
UVPV Verordnung über die Umweltverträglich-  
keitsprüfung

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. Johanns-Park.

*Bau- und Verkehrsdepartement*  
Erlenmatt, Blick von Norden, Luftbild; Wohnhochhaus,  
Steinentorberg; Luzernerring-Brücke, Blick Richtung Loth-  
ringerplatz; Dreirosenanlage; Stadttheater mit Tinguely-  
Brunnen; Reiher, Park im Grünen; Riehen, Bachtelenweg;  
S-Bahn-Haltestelle Dreispitz; Autobahn A2; Abfallberge,  
Recycling; Recyclingpark Schlachthofstrasse; Holzkraft-  
werk; ARA in Kleinhüningen; Kehrichtverbrennungsanlage  
Basel; Münsterplatz.

*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.

*Regio TriRhena*  
EuroAirport EAP, Basel/Mulhouse/Freiburg.

*Standortmarketing Basel*  
Staats- und Regio-Fahnen.







UMSCHLAGSBILD

Foto

**Julian Salinas Fotografie, Basel**  
**Blick vom Bruderholz auf die Stadt**  
**Bild aus der Serie «Wo ist Martha?»**

Karte

**Ausschnitt aus der Karte des kantonalen Richtplans**

© 2018

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

Planungskommission

**Martin Sandtner**, (Vorsitz), BVD Planungsamt  
**Vera Feldges**, BVD Rechtsabteilung  
**Susanne Fischer**, BVD Planungsamt, Raumentwicklung  
**Bernhard Frey Jäggi**, JSD Verkehr  
**Marco Greiner**, PD Staatskanzlei  
**Alain Groff**, BVD Amt für Mobilität  
**Stephan Hug**, ED Zentrale Dienste  
**Simon Kettner**, BVD Amt für Mobilität  
**Lukas Ott**, PD Kantons- und Stadtentwicklung  
**Ueli Mauch**, Gemeinde Bettingen, Gemeinderat  
**Sebastian Olloz**, Gemeinde Riehen, Ortsplanung  
**Barbara Rentsch**, FD Immobilien Basel-Stadt  
**Paul Svoboda**, WSU Amt für Umwelt und Energie  
**Emanuel Trueb**, BVD Stadtgärtnerei  
**Michael Tschäni**, GD Planungskoordination  
**Claus Wepler**, WSU Generalsekretariat

Arbeitsgruppe Siedlungsentwicklung

**Julia Afheldt**, BVD Rechtsabteilung  
**Susanne Brinkforth**, BVD Stadtgärtnerei  
**Jonas Gurtner**, WSU Standortförderung  
**Simon Kettner**, BVD Amt für Mobilität  
**Regula Küng**, PD Kantons- und Stadtentwicklung  
**Sebastien Olloz**, Gemeinde Riehen, Ortsplanung  
**Rainer Volman**, BVD Planungsamt, Areal- und Nutzungsplanung

Projektleitung und Redaktion

**Bettina Rahuel**, BVD Planungsamt, Raumentwicklung

Gestaltungskonzept

**Porto Libro, Beat Roth, Basel**

Druck

**BVD intern**

Bezug

**Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt**  
**Städtebau & Architektur**  
**Rittergasse 4, 4001 Basel**  
**Telefon +41 (0)61 267 92 25**  
**E-Mail: [planungsamt@bs.ch](mailto:planungsamt@bs.ch)**  
**[www.planungsamt.bs.ch](http://www.planungsamt.bs.ch)**



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur  
Planungsamt  
Rittergasse 4, 4001 Basel  
Telefon +41 (0)61 267 92 25  
[www.bvd.bs.ch](http://www.bvd.bs.ch)  
[www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)