



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt



# Kantonaler Richtplan

Vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen.  
Vom Bundesrat am 5. März 2010 genehmigt.

## **Impressum**

Herausgeber:

Bau- und Verkehrsdepartement  
des Kantons Basel-Stadt  
Münsterplatz 11  
4001 Basel

Redaktionelle Verantwortung:

Städtebau und Architektur  
Planungsamt  
Rittergasse 4  
4001 Basel

Gestaltung und Druck:

Grafik Monika Walpen, 9200 Gossau

# Kantonaler Richtplan



# Inhaltsverzeichnis

<b>E</b>	<b>Einleitung</b>	E1	Zweck des kantonalen Richtplans	3
		E2	Anlass zur Revision	4
		E3	Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986	5
		E4	Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans	7
		E5	Form des kantonalen Richtplans	10
		E6	Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans	11
		E7	Stand der Koordination	12
		E8	Änderung des kantonalen Richtplans	13
		E9	Zusammenarbeit	14
		E10	Mitwirkung	15
		E11	Finanzierung	15
		E12	Monitoring und Controlling	16
<b>ST</b>	<b>Strategie</b>		Allgemeines	19
		ST1–3	Querschnittsthemen	20
		ST4–6	Siedlung – Wohnen	22
		ST7–8	Siedlung – Wirtschaft	23
		ST9–10	Natur und Landschaft	24
		ST11–12	Mobilität	25
		ST13	Ver- und Entsorgung	27
<b>K</b>	<b>Konzeptkarten</b>	K1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung	28
		K2	Freiraumentwicklung und -vernetzung	30
		K3	Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)	32
<b>S</b>	<b>Objektblätter Siedlung</b>		<b>Leitsätze Siedlung (1–30)</b>	<b>35</b>
		<b>S1</b>	<b>Siedlungsstruktur</b>	<b>40</b>
		S1.1	Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	40
		S1.2	Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	48
		S1.3	Hochhäuser	56
		S1.4	Siedlungsgliedernde Freiräume	60
		S1.5	Fahrende	62
		<b>S2</b>	<b>Wirtschaft im Siedlungsraum</b>	<b>63</b>
		S2.1	Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	63
		<b>S3</b>	<b>Verkehrsintensive Einrichtungen</b>	<b>68</b>
		S3.1	Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen	68
		S3.2	Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob	71
		<b>S4</b>	<b>Siedlungsqualität</b>	<b>73</b>
		S4.1	Freiraum	73
		S4.2	Familiengärten	77
		S4.3	Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum	80
		S4.4	«Aktionsraum Rhein»	83
S4.5	Ortsbildschutz	85		
S4.6	Lärmschutz	87		
S4.7	Störfallvorsorge	91		

	<b>S5</b>	<b>Öffentliche Bauten und Anlagen</b>	<b>94</b>
	S5.1	Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	94
	S5.2	Schulräume aufgrund Schulraumplanung	97
	S5.3	Spitalbauten (Spitalleitbild)	98
	S5.4	Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	100
<b>NL</b>		<b>Leitsätze Natur und Landschaft (31–39)</b>	<b>105</b>
	<b>NL1</b>	<b>Natürliche Lebensgrundlagen</b>	<b>107</b>
	NL1.1	Fliessgewässer	107
	NL1.2	Naturgefahren (Gefahrengebiete)	113
	<b>NL2</b>	<b>Land- und Waldwirtschaft</b>	<b>115</b>
	NL2.1	Landwirtschaftsgebiet	115
	NL2.2	Fruchtfolgeflächen	117
	NL2.3	Waldwirtschaft	120
	<b>NL3</b>	<b>Natur und Landschaftsschutz</b>	<b>122</b>
	NL3.1	Naturschutz und ökologische Korridore	122
	NL3.2	Landschaftsschutz	132
<b>A</b>	<b>A1</b>	<b>Agglomerationsprogramm</b>	<b>139</b>
<b>M</b>		<b>Leitsätze Mobilität (40–49)</b>	<b>141</b>
	<b>M1</b>	<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<b>145</b>
	M1.1	Schienenfernverkehr (Personen und Güter)	145
	M1.2	Regio-S-Bahn	149
	M1.3	Tram	152
	<b>M2</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>	<b>156</b>
	M2.1	Nationalstrassen	156
	M2.2	Kantonsstrassen	158
	<b>M3</b>	<b>Langsamverkehr</b>	<b>160</b>
	M3.1	Fussverkehr	160
	M3.2	Veloverkehr	164
	<b>M4</b>	<b>Luftverkehr</b>	<b>168</b>
	M4.1	EuroAirport (EAP)	168
	<b>M5</b>	<b>Schifffahrt</b>	<b>170</b>
	M5.1	Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe	170
	<b>M6</b>	<b>Güterverkehr</b>	<b>172</b>
	M6.1	Güterverkehrslogistik	172

<b>VE</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>	<b>Leitsätze Ver- und Entsorgung (50–66)</b>	<b>175</b>
	<b>VE1</b>	<b>Versorgung</b>	<b>179</b>
	VE1.1	Trink- und Brauchwasser	179
	VE1.2	Energie	182
	<b>VE2</b>	<b>Entsorgung</b>	<b>186</b>
	VE2.1	Abwasserableitung, Abwasserreinigung	186
	VE2.2	Abfall	188
	VE2.3	Altlasten	190
<b>AI</b>	<b>Anhang Information und Mitwirkung der Bevölkerung</b>	<b>Revision des kantonalen Richtplans, 2009</b>	<b>193</b>
<b>AM</b>	<b>Anhang Materialien</b>	<b>Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen</b>	<b>199</b>
	<b>AM1</b>	<b>Siedlung</b>	<b>199</b>
	<b>AM1.1</b>	<b>Fakten zur Bevölkerungsstruktur und -entwicklung</b>	<b>199</b>
	<b>AM1.2</b>	<b>Siedlungsstruktur</b>	<b>202</b>
	AM1.2.1	Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	202
	AM1.2.2	Bahnhöfe als Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	206
	<b>AM1.3</b>	<b>Wirtschaft im Siedlungsraum</b>	<b>207</b>
	AM1.3.1	Standortattraktivität von Basel-Stadt	207
	AM1.3.2	Wirtschaftlicher Strukturwandel im Agglomerationskern	207
	<b>AM1.4</b>	<b>Verkehrs-/publikumsintensive Einrichtungen</b>	<b>209</b>
	AM1.4.1	Stand und Entwicklungstendenzen	209
	AM1.4.2	Aufgabe von Politik und Planung	209
	AM1.4.3	Verkehrsentensive Einrichtungen in der Agglomeration Basel	209
	AM1.4.4	Attraktionsverlust der Innenstädte – verstärkt durch verkehrsentensive Einrichtungen	209
	<b>AM1.5</b>	<b>Siedlungsqualität</b>	<b>210</b>
	AM1.5.1	Einflussfaktoren	210
	AM1.5.2	Ortsübergreifende Transformationen der Stadt – Herausforderungen für den Kanton	210
	AM1.5.3	Integrale Stadtentwicklung	210
	AM1.5.4	Innenstadt – Qualität im Zentrum, Belebung struktureller Stärken	211
	AM1.5.5	Frei- und Grünräume als Standortfaktoren	211
	AM1.5.6	Bewegung und Sport	212
	AM1.5.7	Handlungsbedarf bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung	212
	AM1.5.8	Lufthygiene	213
	AM1.5.9	Bodenbelastung	213
	<b>AM1.6</b>	<b>Öffentliche Bauten und Anlagen</b>	<b>215</b>
	AM1.6.1	Bedarf an Flächen für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen wird durch Konzentration und Zusammenlegung befriedigt	215
	AM1.6.2	Kulturbauten	215
	AM1.6.3	Die Universität entwickelt sich gemäss Konzept	215
	AM1.6.4	Fachhochschulen	215
	AM1.6.5	Obligatorische und weiterführende Schulen	215

AM1.6.6	Spitalplanung beider Basel	216
AM1.6.7	Sportanlagen aufgrund Sachplanung Sport	216
AM1.6.8	Übrige Bauten und Anlagen der öffentlichen Verwaltung	216
<b>AM2</b>	<b>Natur und Landschaft</b>	<b>217</b>
<b>AM2.1</b>	<b>Umgang mit Elementen der Lebensgrundlage</b>	<b>217</b>
AM2.1.1	Gewässer werden revitalisiert	217
AM2.1.2	Schutz vor Naturgefahren	218
<b>AM2.2</b>	<b>Landwirtschaft und Wald</b>	<b>219</b>
AM2.2.1	Die lokale Landwirtschaft ist zukunftsfähig	219
AM2.2.2	Fruchtfolgeflächen sind gesichert	219
AM2.2.3	Waldentwicklung	219
<b>AM2.3</b>	<b>Natur und Landschaftsschutz</b>	<b>220</b>
AM2.3.1	Von der speziellen Lage Basels und seiner speziellen Verpflichtung im Land	220
AM2.3.2	Rechtsetzung zu Gunsten von Natur und Landschaft (auf eidgenössischer Ebene)	221
AM2.3.3	Natur und Landschaft nicht nur ausserhalb der Siedlungen!	221
AM2.3.4	Spezialfall Basel?	221
AM2.3.5	Behördenverbindliche Arbeitsgrundlage: Das Naturschutzkonzept Basel-Stadt	222
<b>AM3</b>	<b>Mobilität</b>	<b>223</b>
<b>AM3.1</b>	<b>Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Ziele</b>	<b>223</b>
<b>AM3.2</b>	<b>Verkehrsverhältnisse in der Region Basel</b>	<b>224</b>
AM3.2.1	Schiene	224
AM3.2.2	Strassenverkehr	228
AM3.2.3	Langsamverkehr	230
AM3.2.4	Luftverkehr, EuroAirport (EAP)	231
AM3.2.5	Schifffahrt	232
<b>AM3.3</b>	<b>Verkehrsentwicklung in der Region Basel bis 2030 gemäss Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM)</b>	<b>233</b>
AM3.3.1	Prognoseannahmen für das GVM Referenzszenario 2030	233
AM3.3.2	Ergebnisse der Referenzprognose 2030 und Vergleich mit 2003	233
<b>AM4</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>	<b>237</b>
<b>AM4.1</b>	<b>Versorgung</b>	<b>237</b>
AM4.1.1	Trinkwasserverbrauch rückläufig	237
AM4.1.2	Brauchwasserverbrauch wieder leicht ansteigend	238
AM4.1.3	Rohstoffe / Materialabbaustandorte	238
AM4.1.4	Energie	238
AM4.1.5	Mobile Telekommunikation	239
<b>AM4.2</b>	<b>Entsorgung</b>	<b>240</b>
AM4.2.1	Abwasser	240
AM4.2.2	Abfall	240
AM	Quellenverzeichnis	244

## AV Anhang Verzeichnisse

<b>AV1</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>247</b>
<b>AV2</b>	<b>Grundlagen für die Richtplanung</b>	<b>250</b>
<b>AV3</b>	<b>Im kantonalen Richtplan verwendete Abkürzungen</b>	<b>253</b>
<b>AV4</b>	<b>Glossar (Hinweis)</b>	<b>258</b>
<b>AV5</b>	<b>Fotodokumentation</b>	<b>258</b>



# Geleitwort von Regierungsrätin Barbara Schneider, Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartementes

Basel, 21. Januar 2009

Sehr geehrte Damen und Herren

«Der Regierungsrat hat den kantonalen Richtplan am 20. Januar 2009 erlassen; damit ist er für die Behörden des Kantons Basel-Stadt verbindlich. Für den Bund und die Nachbar-kantone werden Richtpläne erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich.»

Mit dem Entscheid des Regierungsrates ist ein entscheidender Markstein erreicht. Es geht auch auf dieser «Baustelle» jedoch weiter: Der Richtplan muss noch vom Bundesrat genehmigt und er muss umgesetzt werden in stufengerechter Planung – abgesehen davon, dass er selbst prozessorientiert angelegt, also anzupassen ist, wenn gesamthaft bessere Lösungen damit erzielt werden können.

Damit dieses strategische Planwerk mit der Fülle des Materials nicht hinter der trockenen Verlautbarung «Er ist erlassen.» untergeht, braucht er auch die Zustimmung in weiteren Bevölkerungskreisen. Im Rahmen der Mitwirkung haben wir uns deshalb intensiv mit den kritischen Einwänden auseinandergesetzt. Für alle Anregungen, die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens von Ende Januar bis Ende April 2008 eingingen, ist der Regierungsrat dankbar.

Jenseits aller Pro's und Kontra's um die Entwicklung des Raumes geht es darum, welche Zielvorstellungen wie hoch gewichtet werden sollen. Planung ist fraglos keineswegs eine Angelegenheit allein der Regierung. Aufgrund dieser Mitwirkung, aber auch aufgrund des Vorprüfungsberichts des Bundes hat der Regierungsrat Anpassungen vorgenommen. Insgesamt mussten wir die Strategie, wie wir sie schon im Entwurf dargelegt hatten, allerdings nicht stark modifizieren. Die nun geltende Strategie basiert auf der regierungsrätlichen Vision 2020, in der Basel als urbanes Zentrum erscheint, gestützt auf die Standbeine Lehr- und Forschungsstandort, Wirtschaftsstandort und Kulturstadt.

Mit dem Erlass des Richtplans hat der Regierungsrat einen doppelten Auftrag umgesetzt: Zum einen den Auftrag des Gesetzgebers, da §94 des Bau- und Planungsgesetzes festhält, dass der Regierungsrat den Richtplan erlässt. Zum anderen den übergeordneten Auftrag aus dem Eidgenössischen Raumplanungsgesetz, den Richtplan nötigenfalls zu überarbeiten. Und es besteht kein Zweifel, dass der erste Richtplan des Kantons, vom Bundesrat 1986 genehmigt, nicht mehr zeitgemäss war.

Mit einem kantonalen Richtplan werden die wesentlichen räumlichen Entwicklungen eines Kantons in einen Zusammenhang gebracht und so weit wie möglich mit den benachbarten Gebietskörperschaften abgestimmt. Der Richtplan zeigt die für eine räumliche Entwicklung wesentlichen raumrelevanten Vorhaben eines Kantons. Die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum sind dabei dargelegt, die Konflikte benannt und deren Lösungen zukunftsgerichtet formuliert. Damit die Vorgaben zum haushälterischen Umgang mit dem Boden, zur geordneten Besiedlung und zum Schutz der Umwelt auch umgesetzt werden können, bedarf es selbstverständlich auch Ihres Einsatzes.

Barbara Schneider

# Einleitung



# E Einleitung

## E 1 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 (> E6 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 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 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). Dieser Mindestinhalt setzt voraus, dass die Kantone für die Erstellung ihrer Richtpläne in den Grundzügen bestimmen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll (Art. 6 RPG).

Die Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt sind im Richtplan in Form von strategischen Aussagen mit behördenverbindlichen Entscheidungen (> ST Strategie) und erläuterten Konzeptkarten (> K Konzeptkarten) dargelegt; auch die thematisch in die Sachthemen einführnden Leitsätze (> Objektblätter) sind Teil der «Grundzüge».

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 erläuert bei Vorlagen mit wesentlichen räumlichen Auswirkungen, ob und wie sie mit den Zielen und Inhalten des Richtplans übereinstimmen (> E9 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.

## E 2 Anlass zur Revision

---

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet (> Art. 9 RPG > E 8 Änderung des kantonalen Richtplans).

Der erste Richtplan des Kantons Basel-Stadt wurde vom Bundesrat am 25. August 1986 genehmigt. Obschon Änderungen und Anpassungen erfolgten (> E 3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986), wurde der Richtplan – wie viele der kantonalen Richtpläne der 1. Generation – auch in Basel-Stadt als dynamisches Instrument zur Steuerung räumlicher Entwicklungen wenig genutzt.

Die Besonderheit von Basel-Stadt als «Stadtstaat», dessen Veränderungen hauptsächlich innerhalb eines vergleichsweise festgefügteten Siedlungsgebietes geschehen (71% des Kantonsgebiets sind Siedlungsfläche), ermöglicht, viele raumwirksame Anliegen direkt mittels der Nutzungsplanung (Zonenplan, Strassenlinienpläne etc.) sowie mit anderen Instrumentarien zu regeln. Grenzübergreifende, grossräumige Planungs-, besonders Verkehrsfragen werden zudem zunehmend via Regionalplanung, Agglomerationsprogramm und der Planung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), früher: Trinationale Agglomeration Basel (TAB), koordiniert.

Um die raumwirksamen kantonalen Interessen geltend zu machen, ist der kantonale Richtplan aber unverzichtbar.

Die Motive zur Revision lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Ablauf des Planungshorizontes des Richtplans von 1986
- neue gesetzliche Anforderungen (Revisionen der Raumplanungs- und Umweltgesetze von Bund und Kanton, neue Kantonsverfassung)
- räumliche Entwicklungen im Kanton und in der trinationalen Agglomeration
- raumwirksame Veränderungen in der wirtschaftlichen Aktivität, im ökonomischen und ökologischen Verhalten (Mentalitätswandel, Umweltentwicklung)
- Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung, -zusammensetzung und beim Wohnungsbedarf
- Veränderungen des Verkehrssystems (der kantonal geltende Verkehrsplan Basel ist seit 2001 verwaltungsverbindlich)
- Ausgestaltung des Agglomerationsprogrammes Basel (2006 – 2008)
- neue kommunale Richtpläne von Riehen (2003, kommunal verbindlich) und Bettingen (2002, kantonal verbindlich)
- neue Stadtteilentwicklungsplanungen / behördenverbindliche Stadtteilrichtpläne
- Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese» (seit 2001 behördenverbindlich)

# Motive

## E 3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986

Mit der Genehmigung des vorliegenden Richtplans ist der kantonale Richtplan von 1986 ausser Kraft gesetzt. Damit sind die im Richtplan von 1986 geführten, zum Teil nicht mehr fortgeschriebenen Vorhaben aufgehoben. Soweit eine Überführung von Inhalten des ersten in den revidierten Richtplan erfolgte, wurden sie entsprechend der ebenfalls revidierten Systematik neu eingeordnet.

Die wesentlichen Änderungen zwischen 1986 und 2008 seien hier chronologisch und kurz rekapituliert:  
(Zu den Begriffen Ausgangslage, Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung > E7 Stand der Koordination)

### Baugebiet

Nach Abschluss der Revision des damals noch kantonalen Zonenplans durch den Grossen Rat (20. April 1988) waren Richtplanvorhaben für mehrere *Baugebietsreduktionen* sowie für zwei *Baugebietserweiterungen*, alle entlang der Siedlungsråder der Gemeinden Riehen und Bettingen, umgesetzt.

### Notfallplanung für die Umgebung von Kernkraftwerken

Nachdem am 27. Juni 1989 der Bundesbeschluss betreffend Nichtrealisierung des Kernkraftwerkes Kaiseraugst in Kraft getreten war, wurde das Richtplanvorhaben *Notfallplanung für die Umgebung von Kernkraftwerken*, demgemäss im Falle einer Realisierung des AKW Kaiseraugst eine Notfallplanung und Alarmorganisation vorzubereiten und zu institutionalisieren war, gegenstandslos.

### Flugschneisen / Bauhöhenbeschränkung

Am 31. Oktober 1990 trat der Sicherheitszonenplan für den Flughafen Basel-Mulhouse (heute EuroAirport) in Rechtskraft; das Richtplanvorhaben *Flugschneisen/Bauhöhenbeschränkung* (Sicherstellung der für den Betrieb des Flughafens Basel-Mulhouse notwendigen Hindernisfreiheit durch Höhenbeschränkung der Bauten in den Flugschneisen) konnte aus dem Richtplan gestrichen werden.

### N2-Nordtangente

Der Regierungsrat von Basel-Stadt beschloss am 4. März 1991, dem fortgeschrittenen Koordinationsstand des Richtplanvorhabens N2-Nordtangente mit einer Nachführung von Zwischenergebnis zu Festsetzung Rechnung zu tragen.

Im revidierten Richtplan ist die Autobahn in die Ausgangslage übergegangen.

### Neubauten Staatsanwaltschaft, Untersuchungs- und Vollzugsgefängnis

Am 11. August 1992 wurde das Richtplanvorhaben dem Bundesamt für Raumplanung als realisiert gemeldet; mit der Bestätigung der Kenntnisnahme erfolgte seine Überführung in die Ausgangslage.

### Neubau Stadion St.Jakob

Am 1. September 1993 genehmigte das EJPD den Antrag, ein neues Richtplanvorhaben *Neubau Stadion St.Jakob* in den Richtplan aufzunehmen. Damit war bezweckt, den Bau eines neuen anstelle des bestehenden Fussballstadions sowie zusätzliche Nutzungen zu ermöglichen. Das Richtplanvorhaben ist realisiert.

### Wärmeverbund Dorfkern Riehen

Am 3. Juni 1994 konnte dem Bundesamt für Raumplanung mitgeteilt werden, dass die Gemeinde Riehen das Vorhaben *Wärmeverbund Dorfkern Riehen* realisiert hat; damit nahm das Vorhaben den Stand der Ausgangslage an.

### **Landwirtschaftsgebiet**

Der Grosse Rat hat am 8. Juni 1994 rund 390 ha Landwirtschaftsgebiet (grundeigentümerverbindlich) festgesetzt. Gleichzeitig wurden 240 ha Fruchtfolgeflächen «dauernd» gesichert. Damit wurde das Richtplanvorhaben *Landwirtschaftsgebiet* (Sicherung der vom Bund vorgegebenen Fruchtfolgefläche durch die Ausweisung von Landwirtschaftsgebiet in der Nutzungsplanung) umgesetzt.

### **Verlegung der Grenzacherstrasse, Rheinüberquerung bei Kraftwerkinsel sowie Hörnlistrasse**

Aus dem Richtplan gestrichen wurden am 5. April 1999 die Richtplan-Strassenbauvorhaben *Verlegung der Grenzacherstrasse* (an die Bahnlinie Basel Badischer Bahnhof – Waldshut), *Rheinüberquerung bei der Kraftwerkinsel* (neue Strassenbrücke als Verbindung Hörnlistrasse – Sternenfeldstrasse) und *Hörnlistrasse* (neue Strassenverbindung am westlichen Siedlungsrand von Riehen). Begründet war die Streichung der auf Stufe Vororientierung geführten Vorhaben wegen erloschener Interessenlage (*Verlegung der Grenzacherstrasse*) sowie wegen der notwendigen Bereinigung obsolet gewordener Umfahrungsvarianten (Entlastungsstrassen), bei dem Vorhaben *Rheinüberquerung bei der Kraftwerkinsel* notwendigerweise in Übereinstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft.

Die Wiederaufnahme der Idee einer Verlegung der Grenzacherstrasse im revidierten Richtplan zeigt, dass ehemalige Vorhaben wieder in die Abwägung eingehen können (> S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet [Baugebiet] und M2.2 Kantonsstrassen).

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

Am 19. Juni 2006 genehmigte das UVEK die Anpassung des Richtplans durch Aufnahme des Richtplanvorhabens *Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die Nationalstrasse N2* auf der Koordinationsstufe Festsetzung. Mit diesem Vorhaben soll ein direkter Halbanschluss an die Nationalstrasse N2 (von und nach Richtung Schweiz) im Bereich des Hafens Kleinhüningen ermöglicht werden.

## E 4 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 sowie die Ziele und Planungsgrundsätze von Art. 1 und 3 RPG geben aber einen Rahmen für die zu behandelnden Themen vor; dazu kann auch auf den vom Bund erarbeiteten Leitfaden für die Richtplanung (1997) sowie auf Arbeitshilfen des Bundes zu verschiedenen Themen wie Naturgefahren, Störfallvorsorge usw. zurückgegriffen werden.

Die eigentlichen Inhalte ergeben sich aus der jeweils vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 6 Abs. 1 RPG) und den damit einhergehenden Abstimmungsbedürfnissen. Von Bundesrechts wegen muss der Richtplan aber 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:

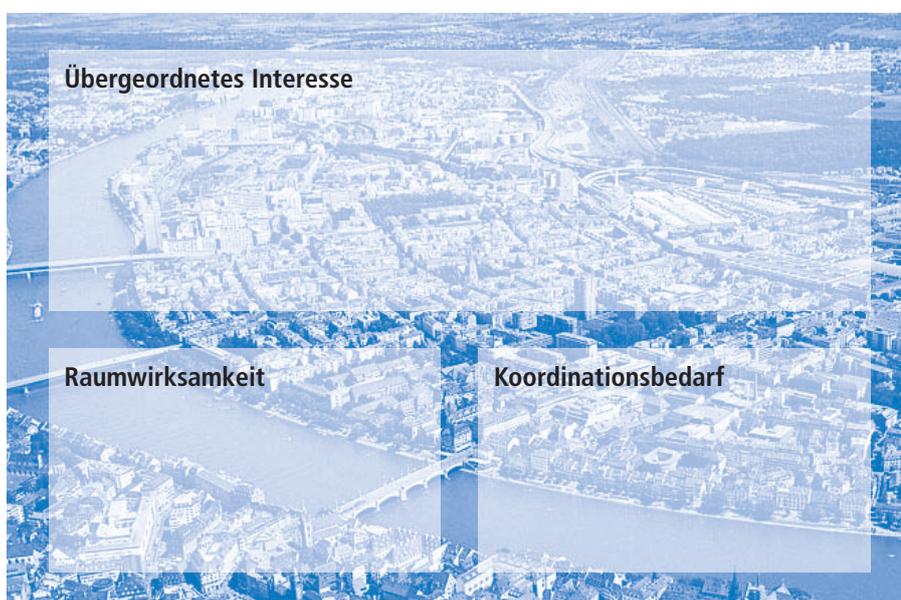
- raumwirksame Bedeutung
- überörtlicher Koordinationsbedarf
- übergeordnetes Interesse

Am Beispiel des Objektblattes S 4.7 Störfallvorsorge sei hier knapp geschildert, wie es zur konkreten Ausgestaltung eines Richtplaninhaltes kommt. Angesichts einiger aktueller Fälle von sehr spät eingesetzter Koordination bei Grossprojekten in den letzten Jahren wurde deutlich, dass das Thema Störfallvorsorge mit gezieltem Planungsaufwand bearbeitet werden muss. Die Fachstellen des Kantons Basel-Stadt waren u. a. zusammen mit Fachvertretern diverser Kantone beteiligt an der Ausarbeitung der Dokumentation «Störfallvorsorge im Rahmen der Raumplanung – Beurteilungskrite-

rien für Störfallrisiken in Planungsverfahren» (Mai 2006). Diese Beteiligung führte zur Einberufung in die vom Bundesamt für Raumentwicklung, ARE, konstituierte Begleitgruppe zur Erarbeitung der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge – entlang von risikorelevanten Bahnlinien». Mit dem Entwurf des Objektblattes flossen die aktuellen Anforderungen aus dieser Planungshilfe (u. a. Koordinationsbedarf von Raumplanung und Störfallvorsorge, Formulierung von Zielen und Planungsgrundsätzen, behördenverbindliche Aufträge) direkt ein in den kantonalen Richtplan. In weiteren Bearbeitungsschritten müssen die risikorelevanten Themen noch systematisch vertieft und verknüpft werden.

Auf der anderen Seite gibt es 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 (v.a. in den Sachgebieten Siedlung und Mobilität), reicht aber 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 Kulturwesen und verknüpft querschnittsorientiert bauliche Entwicklungen mit sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen oder ökologischen Prozessen. Aktuell konzentriert sich die integrale Stadtentwicklung auf den Politikplan-Schwerpunkt Basel Nord. Dazu hat der Regierungsrat als Steuerungsinstrument für das interdepartementale Handeln Ziele und Massnahmen formuliert (Stadtentwicklung Basel Nord, Ziele



und Massnahmen zum regierungsrätlichen Politikplan-Schwerpunkt, Basel 2008). Dem Anspruch, über die verschiedenen Amts- und Departementsgrenzen hinweg für eine koordinierte, positive Gesamtentwicklung zu sorgen, wird zukünftig mit der im Rahmen der Verwaltungsreorganisation 2009 neu geschaffenen Abteilung für Kantons- und Stadtentwicklung im Präsidialdepartement Rechnung getragen. Damit wird der integrale Stadtentwicklungsansatz vom Stadtteil Basel Nord auf den gesamten Kanton übertragen. Die Inhalte des vorliegenden Richtplans fliessen als räumlicher Teilaspekt in die koordinierte Gesamtentwicklung ein.

Auch das Thema *Lufthygiene* kommt im kantonalen Richtplan als Querschnittsthema vor, ist aber kein eigenes Richtplanvorhaben. Mit dem behördenverbindlichen Luftreinhalteplan beider Basel (2004) 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 *Mobilfunk* wird im kantonalen Richtplan lediglich gestreift. Das Bundesgericht verlangt die Schaffung von Grundlagen für die Harmonisierung und Koordinierung von Mobilfunkanlagen ausserhalb der Bauzone.<sup>1</sup> Eine Festlegung solcher Bewilligungsgrundsätze in einem Sach- oder Richtplan wäre gemäss Bundesgericht wünschbar, eine Planungspflicht wird jedoch nicht begründet. Für die genauen Standorte wird

eine solche gar ausgeschlossen. Das Bundesgericht bezieht sich eindeutig auf Anlagen *ausserhalb der Bauzone*. Dies mag für andere Kantone (z. B. Basel-Landschaft) eine grosse Rolle spielen, doch in Basel-Stadt sind solche Anlagen die Ausnahme, da der Anteil an Nichtbauzone klein ist.

Da der Richtplan für den Vollzug in dieser Sache wenig bis nichts bewirken kann, wurde der Bedarf eines Objektblattes verneint.

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 («Zielbranchen» > ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft) 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/Vivico, Dreispitz, Gemeinde Riehen, gegebenenfalls Wolf, auch ausserkantonale: Allschwil).

Dazu kommt, dass in Basel-Stadt die Regelung für das Gewerbe grosszügig ist, indem Wohnzonen je nach Lage mehr oder weniger Anteile an Arbeitsnutzung aufweisen dürfen. Auf ausgedehnte Vorzugsgebiete für das Gewerbe muss der Kanton aber vor allem aufgrund seines eingeschränkten Flächenangebotes verzichten.

Der Richtplan ist allerdings nicht das zentrale Planungsinstrument für die Entfaltung des Gewerbes; diese Ansprüche (ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten) müssen vor allem in der Nutzungsplanung (Zonenplanrevision) berücksichtigt werden.

Gewerbliche Nutzungen, in Abstimmung mit anderen Nutzungen, sind gemäss Richtplan insbesondere im Bereich «Schwerpunkte Mischgebiete» und in ausgewählten wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten erwünscht (> Objektblätter S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete und S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum).

Die Tatsache, dass aufgrund des Mitwirkungsverfahrens zum Entwurf des kantonalen Richtplans hinsichtlich der Sicherung des Raumes für die Wirtschaft neu in den Gebieten Wolf, Äusseres St. Johann und Dreispitz sowie erweitert im Gebiet Klybeck «Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete» bezeichnet sind, begünstigt auch die Entwicklung des Gewerbes.

#### **Hinweis zum Begriff «Mischgebiete» («Mischnutzungen»)**

*Die Trennung von Wohnen und Arbeiten (und Kultur) aufgrund des städtebaulichen, funktionalistischen «Ideals» im Gefolge der Charta von Athen (1933 ff) weicht schon seit längerem dem erwünschten Erleben eines urban gemischten Milieus. Diese Entwicklung ist u. a. Folge des strukturellen Wandels der Wirtschaft, der hauptsächlich durch eine stetig zunehmende Tertiärisierung und Verwischung der Lebensbereiche geprägt ist. Wohnen, Arbeiten und Kultur*

<sup>1</sup> Entscheid 1A.280/2004

werden damit (wieder) benachbarte Aktivitäten. Für einige Stadtgebiete gehört die Durchmischung seit jeher zur besonderen Identität.

Auch im engen Stadtstaat Basel-Stadt hat das Nebeneinander verschiedener Nutzungsformen, hat die Nutzungsvielfalt stets eine grosse Bedeutung gehabt. Den Mischgebieten kommt deshalb eine wichtige Rolle bezüglich der Zukunftsfähigkeit des Kantons zu.

Als «Schwerpunkte Mischgebiete» gelten in diesem Richtplan Gebiete oder Infrastrukturf lächen 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.

Untersucht wurde u. a. auch, ob mit einem Objektblatt *2000-Watt-Gesellschaft* diese Zukunftsvision via Richtplan unterstützt werden kann.<sup>2</sup> Der vorgelegte Entwurf fand nicht genügend Unterstützung. Es wurde entschieden, anstatt ein – was die Raumrelevanz und den Koordinationsbedarf betrifft – zu vages Richtplanvorhaben zu formulieren, dieses Ziel im Richtplan wirkungsvoll zu platzieren (> Objektblätter S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung und VE1.2 Energie).

#### Hinweis zum Begriff

##### «Siedlungsgebiet (Baugebiet)»

«Siedlungsgebiet (Baugebiet)» umfasst auch im revidierten Richtplan rechtskräftige Bauzonen, Bahnareal und (die Siedlungen strukturierende) Grünzonen. Strassen und Wald innerhalb des Baugebietes zählen zum Baugebiet und erscheinen auf der Richtplan-karte wie Bau- und andere Zonen als grau (Ausgangslage). «Nichtbaugebiet» umfasst Wald, der Bebauung entzogene Grünzonen (z. B. Grünzonen ausserhalb des Baugebietes) und Oberflächengewässer. Seine Abgrenzung erfährt das Baugebiet durch das Landwirtschaftsgebiet bzw. durch den Landschaftsraum («Nichtbaugebiet»).

<sup>2</sup> Die Pilotregion Basel ist als «Praxislabor der Nachhaltigkeitsforschung» gedacht und ist auf Initiative des ETH-Bereichs und des Baudepartements entstanden. Forschungsergebnisse sollen in der Praxis ausgetestet und Nachhaltigkeitsfragen aus der Praxis in den Forschungsinstituten abgeklärt werden.

In der Pilotregion Basel stehen zwei Themen im Vordergrund: Bauen und Mobilität. Im Bereich Bauen will Basel-Stadt vorbildliche Projekte im Sinne von *Pilot- und Demonstrationsbauten* finanziell unterstützen und fördern. Im Bereich *Mobilität* sollen neue, umweltverträglichere Technologien der Bevölkerung und Zielgruppen aus der Wirtschaft näher gebracht werden. In diesem Rahmen werden neue Fahrzeuge in der Pilotregion getestet oder Projekte mit Flottenbetreiber gestartet, wie beispielsweise das Projekt «100 Umweltaxis».

## E 5 Form des kantonalen Richtplans

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

Broschüre	<b>E Einleitung</b>	Überblick über Auftrag, Form, Inhalt, Funktion und Verbindlichkeiten des kantonalen Richtplans		
	<b>ST Strategie</b>	<b>Essenz der Richtplanaussagen</b> Zusammenfassung der Ziele des Regierungsrats, die mit dem Richtplan verfolgt und in den Objektblättern und Karten entfaltet werden		<b>Strategische Entscheide</b>
Karte	<b>K Konzeptkarten mit Erläuterungen</b>	Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung*		
	<b>Objektblätter</b>	für die Sachgebiete: <b>S Siedlung</b> <b>NL Natur+Landschaft</b> <b>A Agglomerationsprogramm</b> <b>M Mobilität</b> <b>VE Ver- und Entsorgung</b>	<b>Leitsätze*</b> <b>Objektblätter</b> <b>Leitsätze*</b> <b>Objektblätter</b> <b>Objektblatt</b> <b>Leitsätze*</b> <b>Objektblätter</b> <b>Leitsätze*</b> <b>Objektblätter</b>	<b>Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen</b> <b>Örtliche Festlegungen</b>
	<b>Anhang</b>	<b>AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung</b> <b>AM Materialien Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen</b> <b>AV Verzeichnisse</b>	 Materialien zur räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt in wesentlichen Sachbereichen* / mit Quellenverzeichnis  Überblick über Rechtsgrundlagen, Grundlagen für die Richtplanung und im Richtplan verwendete Abkürzungen	
	<b>Richtplankarte mit Legende</b>	<b>Richtplan-Gesamtkarte</b>		<b>Richtplanaussagen</b>

Behördenverbindliche Richtplanteile sind farbig gekennzeichnet (unterlegt)

\* Grundlagen gemäss Art. 6 Raumplanungsgesetz.

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).

## E 6 Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans

Mit der regierungsrätlichen Genehmigung 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 in der Änderung des Richtplans – unter der Voraussetzung der Genehmigung von 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 (ST): *strategische Entscheide*,
  - b) Objektblätter: *Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen* sowie *Örtliche Festlegungen*.

Die übrigen Bestandteile des Richtplans, soweit sie nicht als Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung markiert sind, gelten als Erläuterungen, so auch die Ausgangslage in der Richtplankarte. Soweit nötig, wird in den Objektblättern auf den Koordinationsbedarf und auf die zu erfolgenden Schritte hingewiesen. In verschiedenen Objektblättern folgen den behördenverbindlichen Beschlussfassungen *Massnahmen* (oder: *Massnahmen/Details* bzw. *Massnahmen/Details zu den örtlichen Festlegungen*). Diese spezifizieren die Vorhaben, weisen auf konkrete Projekte hin oder skizzieren das weitere Vorgehen.

## E 7 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:

### 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

1

### 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

3

### 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

2

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

Als Sonderfall gilt die Beschlussfassung in *S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung* zu den siedlungsstrukturellen Schwerpunkten an Umsteigeknoten (Bahnhöfen) sowie den untergeordneten siedlungsstrukturellen Schwerpunkten. 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.

## E 8 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 (Hochbau- und Planungsamt, Planung) 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).

### 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.

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.

## E 9 Zusammenarbeit

Das Zusammenspiel der Konzepte und Sachpläne 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 Sachplänen resultierenden Verbindlichkeiten für den Kanton sind berücksichtigt. Das in Ausarbeitung befindliche «Raumkonzept Schweiz» muss die Metropolitanräume, darunter auch den Metropolitanraum Basel, angemessen berücksichtigen.

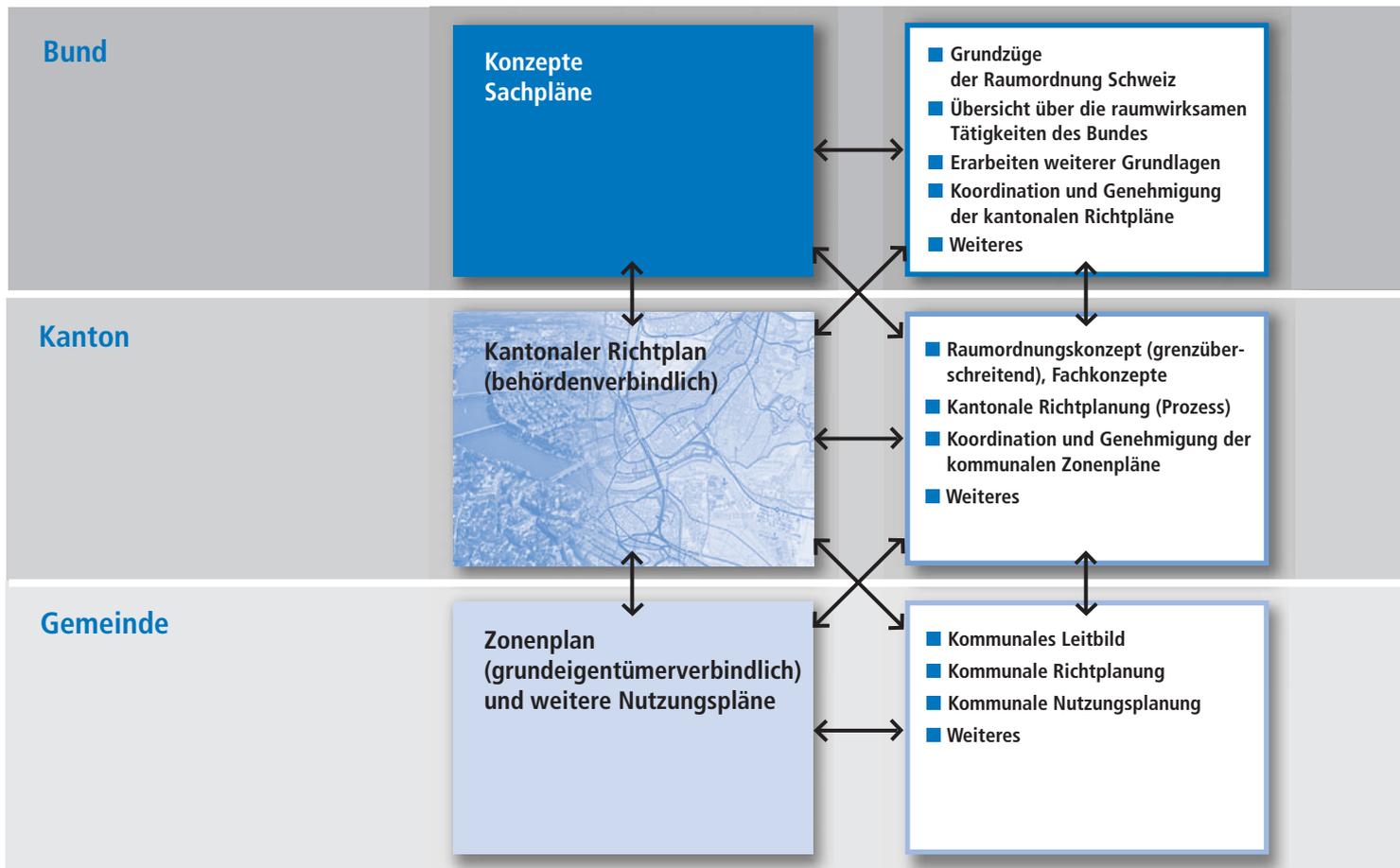
Die Zusammenarbeit umfasst verwaltungsintern die sach-, ämter- und departementsübergreifende Koordination. Die übrigen Partner werden gemäss den Verordnungen

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 Politikplan sind gegenseitig abgestimmt. Der Regierungsrat informiert den Grossen Rat periodisch und bei Bedarf über seinen Richtplan; Änderungen werden frühzeitig bekannt gegeben.



## E 10 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 des nach §74 der Bau- und Planungsverordnung gestalteten Mitwirkungsverfahrens zum revidierten Richtplan vom 31. Januar bis 30. April 2008 finden sich unter Anhang AI Information und Mitwirkung der Bevölkerung.

## E 11 Finanzierung

---

Aus dem Richtplan resultieren wenig Kosten, allenfalls aufgrund einer Empfehlung, ein Konzept auszuarbeiten oder eine Studie durchzuführen. Die entsprechenden Aufwendungen werden 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.

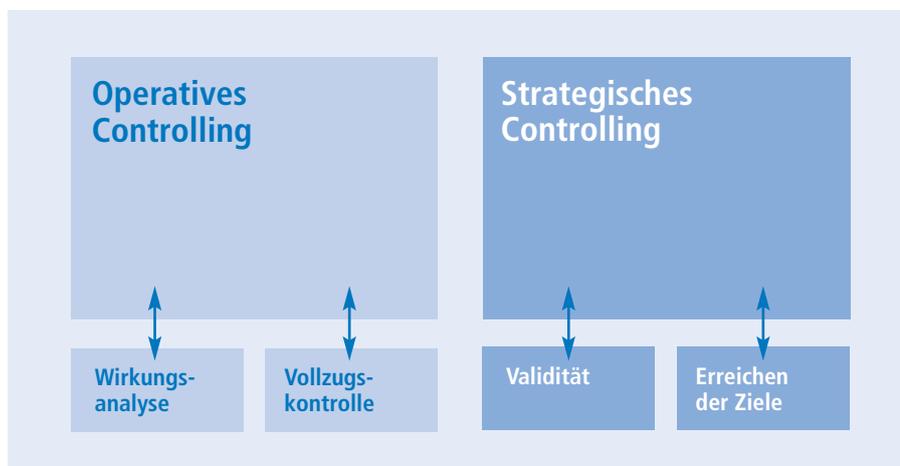
Wie ein kantonales Projekt finanziert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans; Entscheide dazu fallen im Rahmen der Projekte mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung (> E 9 Zusammenarbeit). Der Richtplan enthält deshalb – ausser allgemein gehaltenen Hinweisen – keine Finanzierungsangaben.

## E 12 Monitoring und Controlling

---

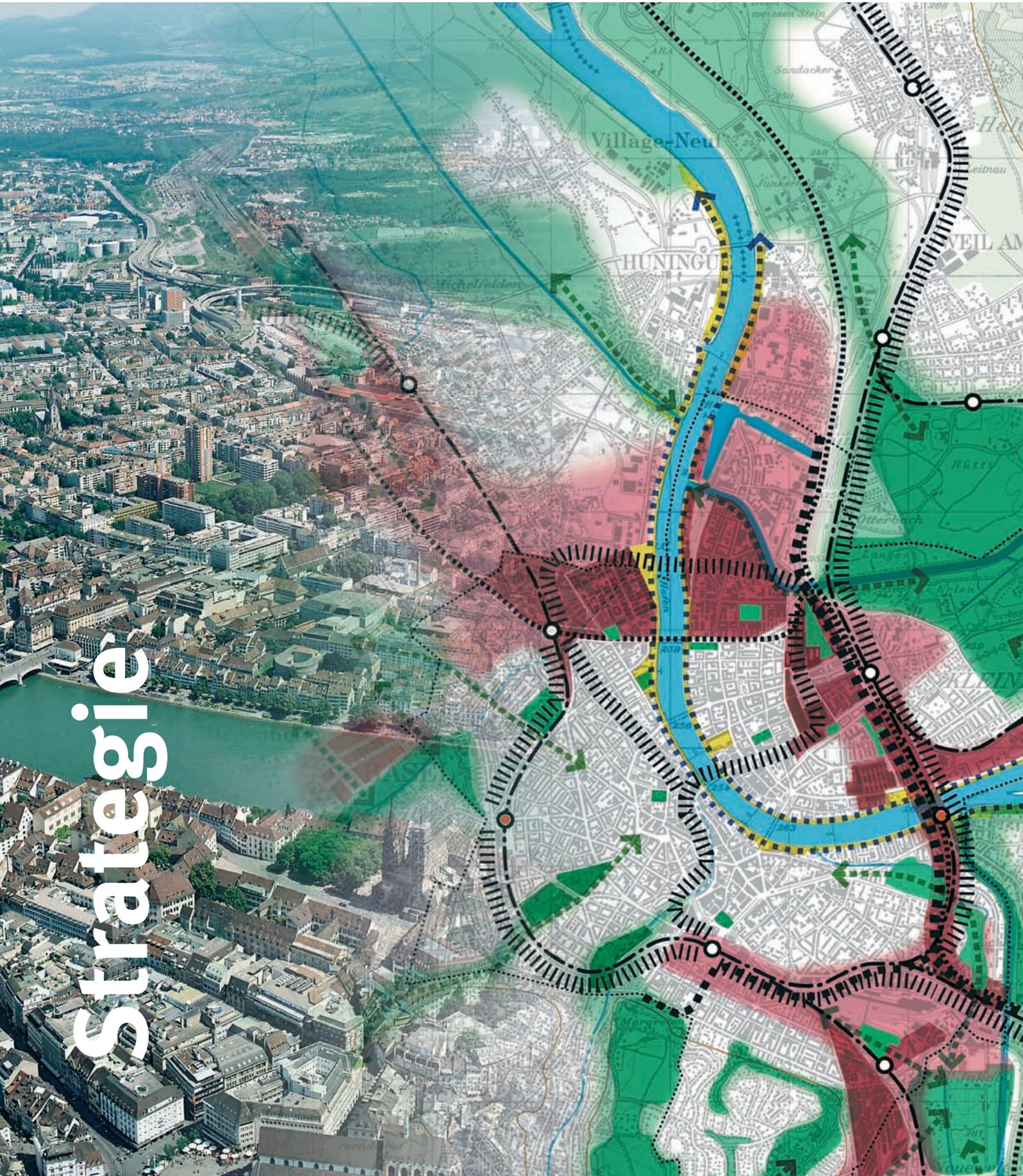
Der Erfolg des kantonalen Richtplans ist periodisch zu überprüfen. Dies bedingt eine effiziente Bewirtschaftung und ein nachvollziehbares Controlling der Ziele und Aussagen des Richtplans.

Mit einem periodischen *operativen Controlling* (kurze Wirkungsanalyse, überschaubare Vollzugskontrolle) informiert das Bau- und Verkehrsdepartement den Regierungsrat. Anlässlich eines alle vier Jahre durchzuführenden *strategischen Controllings* werden die Validität und das Erreichen der Ziele analysiert; diese Überprüfung dient dem Bau- und Verkehrsdepartement zur Berichterstattung an den Regierungsrat und – gemäss Art. 9 RPV – an das zuständige Bundesamt. Der Regierungsrat wird den Grossen Rat, soweit nötig, informieren. Sowohl das operative als auch das strategische Controlling sind mit dem Politikplan abgestimmt.





# Strategie



## Allgemeines

In der Strategie sind von allen Teilen und Themen des revidierten 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 Richtplan-karte hinzuzuziehen.



Regiomodell, Blick von Osten

## Querschnittsthemen

---

### ST 1 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 der Strategie «Siedlungsentwicklung nach innen», die der Bundesrat im Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz 1996 beschlossen hat. 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 räumlichen Entwicklungskonzept des Trinationalen Eurodistricts Basel.

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 der Strategie der «Siedlungsentwicklung nach innen». Diese Strategie des Kantons Basel-Stadt wird mit den direkt betroffenen Nachbarn sowie in den Organen des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) mit der räumlichen Entwicklung der Nachbargemeinwesen koordiniert.

### ST 2 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, Gempenplateau, 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 miteinander. Die Vernetzung der Freiräume innerhalb von Basel-Stadt und in die umgebende «äussere Landschaft» wird gesichert, mit den Nachbargemeinden des Trinationalen Euro-districts Basel (TEB) koordiniert und weiter verbessert.

### ST 3 Aufwertung Rhein und Ufer

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 Rheinfelden), ebenso die trinationale Entwicklung der Häfen bis einschliesslich Ottmarsheim. Der Richtplan konkretisiert diese Strategie auf dem Gebiet von Basel-Stadt.

### Strategischer Entscheid

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; für die Zeit nach 2029 wird der Westquai des Hafenbeckens 1 in die laufenden Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung der rheinseitigen Hafenaareale 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 Hafenaareale durchgängige Fussgänger- und Veloverbindungen eingerichtet.

## Siedlung – Wohnen

---

### ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner

Die Nachfrage nach Wohnraum in Basel-Stadt überstieg während Jahrzehnten das Angebot, woraus ein Einwohnerrückgang in der Kernstadt bei starkem Wachstum des Umlandes resultierte. Ziel des Regierungsrats ist, die Einwohnerzahl bei 188'000 zu halten. Dazu ist die Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung» nötig: Ausnützen von Potenzialen im Bestand, Arealentwicklungen, Umzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets, Siedlungsgebietserweiterungen (Suchraum Stadtabschluss Basel Süd, Rheinacker, Riehen Landauer, Suchraum Riehen Oberfeld).

#### Strategischer Entscheid

Das Thema «Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner» ist im Richtplan zentral. Zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen werden Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt (u.a. durch Verdichtung in geeigneten Gebieten), Flächen für Familiengärten und Landwirtschaft optimiert sowie wo möglich langfristig brachliegende Verkehrsflächen verwendet. Bei Arealentwicklungen werden soweit möglich Gewerbeflächen optimiert. Erweiterungen des Siedlungsgebiets werden mit dem Landschaftsschutz abgestimmt.

### ST 5 Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner

Die Wohn- und Wohnumfeldqualität entspricht nicht in allen Quartieren den heutigen Ansprüchen. Sie kann durch die Durchgrünung des Stadtgebiets, die punktuelle Entdichtung dicht bebauter Stadtgebiete, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, neue Wohngebiete mit hoher Umfeldqualität sowie die Aufwertung der Zentren von Basel und Riehen weiter gesteigert werden. Die Siedlungsqualität wird unter konkurrierenden Nutzungen prioritär berücksichtigt.

#### Strategischer Entscheid

Der öffentliche Raum wird weiter aufgewertet. In neuen Wohngebieten wird mittels geeigneter Zonierung und durch Schaffung von Freiräumen eine optimale städtebauliche Qualität angestrebt. Zu dicht bebaute Stadtgebiete werden punktuell entdichtet. Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch neue Verkehrsanlagen entlastet, bei neuen Umfahrungen werden bestehende Strassen baulich angepasst.

### ST 6 Erschliessungsqualität

Die optimale Erschliessung von Wohngebieten mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr ist ein wesentlicher Faktor für hohe Siedlungsqualität und fördert eine stadt- und umweltgerechte Mobilität. Um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen besteht wegen der guten Erschliessung Potenzial für dichteres Bauen und eine vielseitigere Nutzung.

#### Strategischer Entscheid

Die Siedlungsentwicklung und die ÖV-Erschliessung werden aufeinander abgestimmt. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird zu Siedlungsschwerpunkten entwickelt.

## Siedlung – Wirtschaft

---

### ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft

Der für wirtschaftliche Aktivitäten nutzbare Boden muss optimal ausgenutzt werden. In Basel-Stadt befinden sich aufgrund der Branchenstruktur der Wirtschaft kaum brachliegende oder brachfallende Industrie- oder Gewerbeareale; die qualitative und quantitative Expansion von Industrie und Gewerbe kann auf den vorhandenen Flächen durch Nutzungsoptimierung und Förderung raumsparender Nutzungen ermöglicht werden.

#### Strategischer Entscheid

Auf Industrie- und Gewerbearealen werden flächensparende Nutzungen und höhere Ausnutzungen unterstützt. Heute extensiv genutzte Bahnareale werden wo möglich einer intensiveren wirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Der Gefahr der Verdrängung von kleinen und mittleren Unternehmen wird durch Flächenmanagement entgegengewirkt. Die höhere Ausnutzung der Areale, die von Unternehmen in den Zielbranchen Life-Science-Wirtschaft, chemische Industrie, Finanzdienstleistungen und Logistik genutzt werden (z.B. Areale von Novartis, Roche, Syngenta, Ciba und Messe Schweiz, Hafenable an den Hafenbecken 1 und 2), wird unterstützt.

### ST 8 Qualität für Wirtschaft und Bildung

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 Entwicklungsmöglichkeiten.

#### Strategischer Entscheid

Optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr werden gefördert. Die Infrastrukturen für die Güterlogistik ermöglichen optimale und umweltschonende Transportflüsse. Den Bildungseinrichtungen, besonders der Universität und den Fachhochschulen, werden bedarfsgerecht Entwicklungsräume bereitgestellt.

## Natur und Landschaft

---

### ST 9 Landschaftsschutz regional

Die Schwerpunktsetzungen zur Mobilisierung von Wohnraumreserven und zur Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität (vgl. ST 4: «Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner» und ST 5 «Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner»), 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.

### ST 10 Natur- und Landschaftsschutz auf Kantonsgebiet

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 bevorstehenden Zonenplanrevision umgesetzt werden. Die übrigen Landschaftsräume und die Naturschutzgebiete ausserhalb des Siedlungsgebietes werden mit der Zonenplanrevision 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 untereinander und mit den Elementen der «inneren» und «äusseren» Landschaft (vgl. ST 2: «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

---

## ST 11 Ausreichende Kapazitäten des Verkehrssystems

Eine gut ausgebaute und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft. Die Verkehrsflächen und -anlagen der verschiedenen Verkehrsträger 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 verändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr sowie Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben, wobei die Verkehrsnachfrage verstärkt durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden muss.

### Strategischer Entscheid

Dem Langsamverkehr wird ausreichend Raum zubilligt. Die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr werden reduziert. Die ÖV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, um den Anteil des ÖV am gesamten Transportaufkommen vor allem im Verkehr mit dem Umland zu verbessern (Ausbau Regio-S-Bahn inkl. S-Bahn-Herzstück und Leistungssteigerung zwischen Basel (Bahnhof SBB\*) und Pratteln, grenzüberschreitende Tramlinien). Bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen werden beseitigt, um ein Ausweichen des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtstrassennetz zu verhindern. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz nur für Neuerschliessungen ausgebaut. Insgesamt wird eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und ÖV angestrebt. Die u.a. durch die Eröffnung der NEAT sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden trinational abgestimmt gelöst, um Verschlechterungen im Personenverkehr zu verhindern. Die bestehenden Infrastrukturen zur Güterlogistik werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) genutzt (vgl. ST 8: «Qualität für Wirtschaft und Bildung»). In der Güterlogistik wird verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration kooperiert mit dem Ziel, in Basel-Stadt andere Nutzungen zu ermöglichen (vgl. ST 3: «Aufwertung Rhein und Ufer» und ST 4: «Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner»).

\* Zum Begriff «Bahnhof SBB» s. den einleitenden kursiven Hinweis im Kapitel AM1.2.2, Unterkapitel «Bahnhof SBB».

## **ST 12 Stadtverträgliches Mobilitätsangebot mit hoher Qualität für Einwohner und Wirtschaft**

Die verkehrsgünstige Lage Basels und ein gutes Mobilitätsangebot innerhalb des Kantons, mit dem Umland sowie im überregionalen und internationalen Verkehr sind wichtige Faktoren der Standortqualität. Andererseits bestehen teilweise hohe, durch den Verkehr bedingte Belastungen von Wohngebieten.

### **Strategischer Entscheid**

Das Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft wird durch angebotsorientierte Verkehrsplanung befriedigt, damit keine zusätzlichen Belastungen ausgelöst werden. In heute stark vom Verkehr beeinträchtigten Wohngebieten werden die Belastungen reduziert. Gegenseitig aufeinander abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung mit kurzen Wegen, guten Bedingungen für den Langsamverkehr, gutem ÖV-Angebot und Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz ermöglicht eine stadtverträgliche Mobilität unter Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Eine bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wird angestrebt. Der Erhöhung des Anteils von Langsamverkehr und ÖV wird Priorität eingeräumt.

## Ver- und Entsorgung

---

### ST 13 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

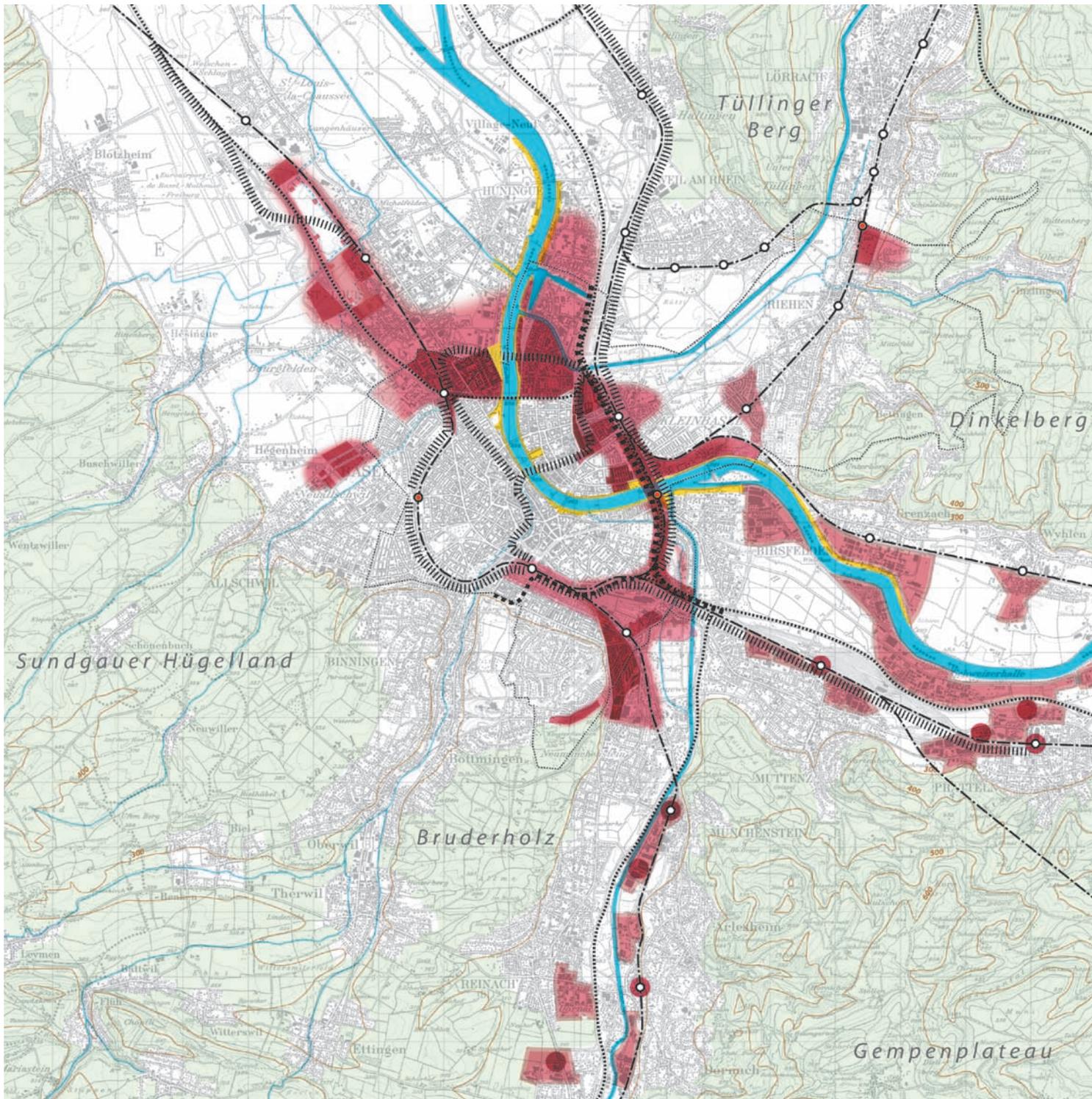
Die nachhaltige Form der Trinkwassergewinnung in den Langen Erlen und in der Hard wird langfristig sichergestellt (regionale Versorgungsplanung).

##### *Lange Erlen:*

Die hochwertige Trinkwasserproduktion hat Vorrang vor anderen Nutzungen und wird gegebenenfalls durch Hochwasserschutzmassnahmen gesichert. Revitalisierungen von Fließgewässern, ökologische Aufwertungen, Freizeit-, Erholungs-, wald- und landwirtschaftliche Nutzungen werden 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.



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

# K Konzeptkarten

## Karte 1

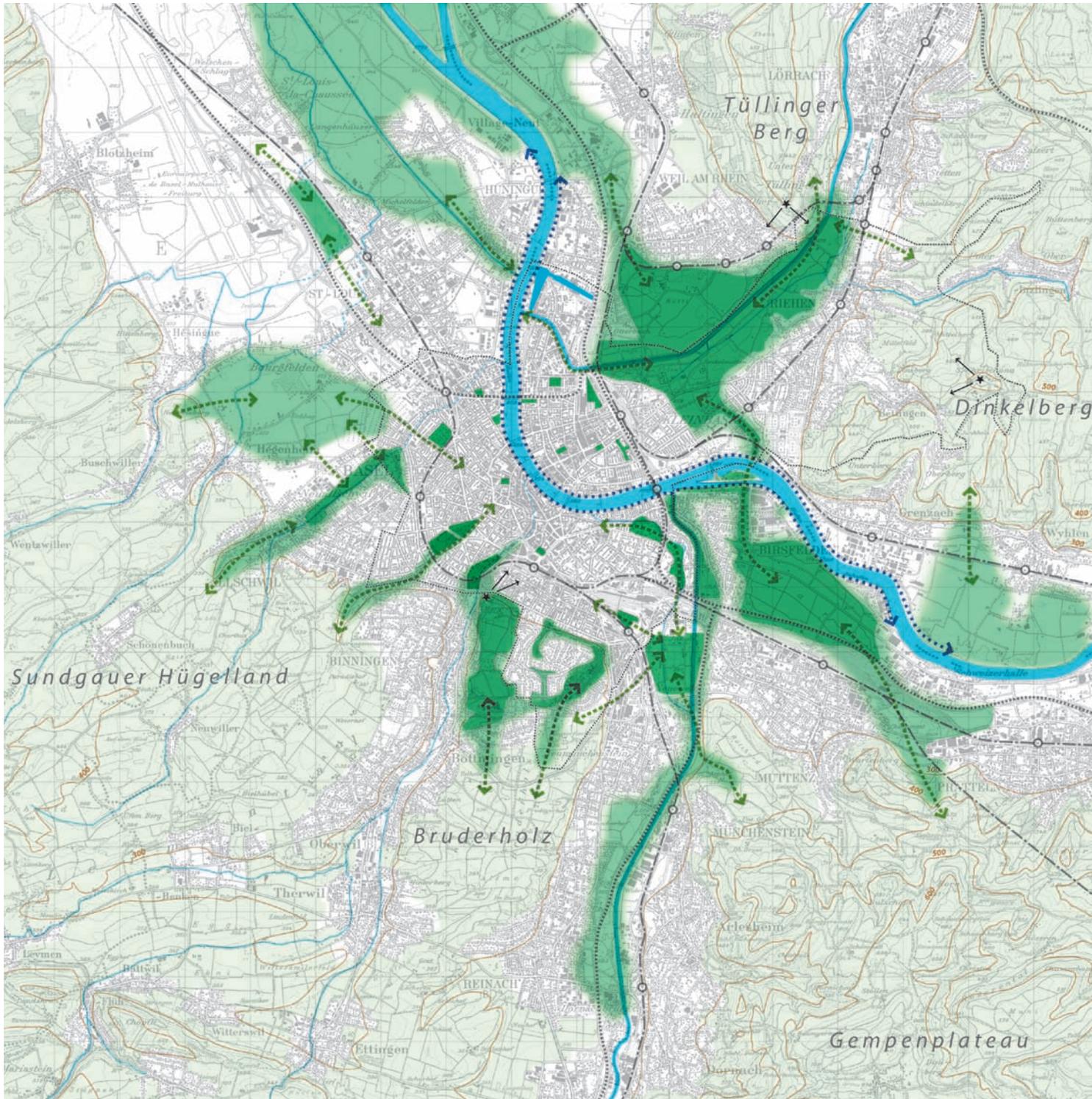
### Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Basel und Umgebung

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 Siedlungskörpers. 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, 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 Hégenheimer 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 hoher Wichtigkeit.

Ein Kernelement der Raumentwicklungsstrategie von Basel 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 Strassen-netz 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.

-  Gebiete mit Entwicklungspotenzial
-  Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung
-  Rheinufer, teilw. mit Entwicklungspotenzial
-  umliegende, äussere Landschaft
-  Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)
-  Öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung
-  Autobahnen
-  Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe
-  Grenze des Kantons Basel-Stadt
-  Gewässer



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

## Karte 2

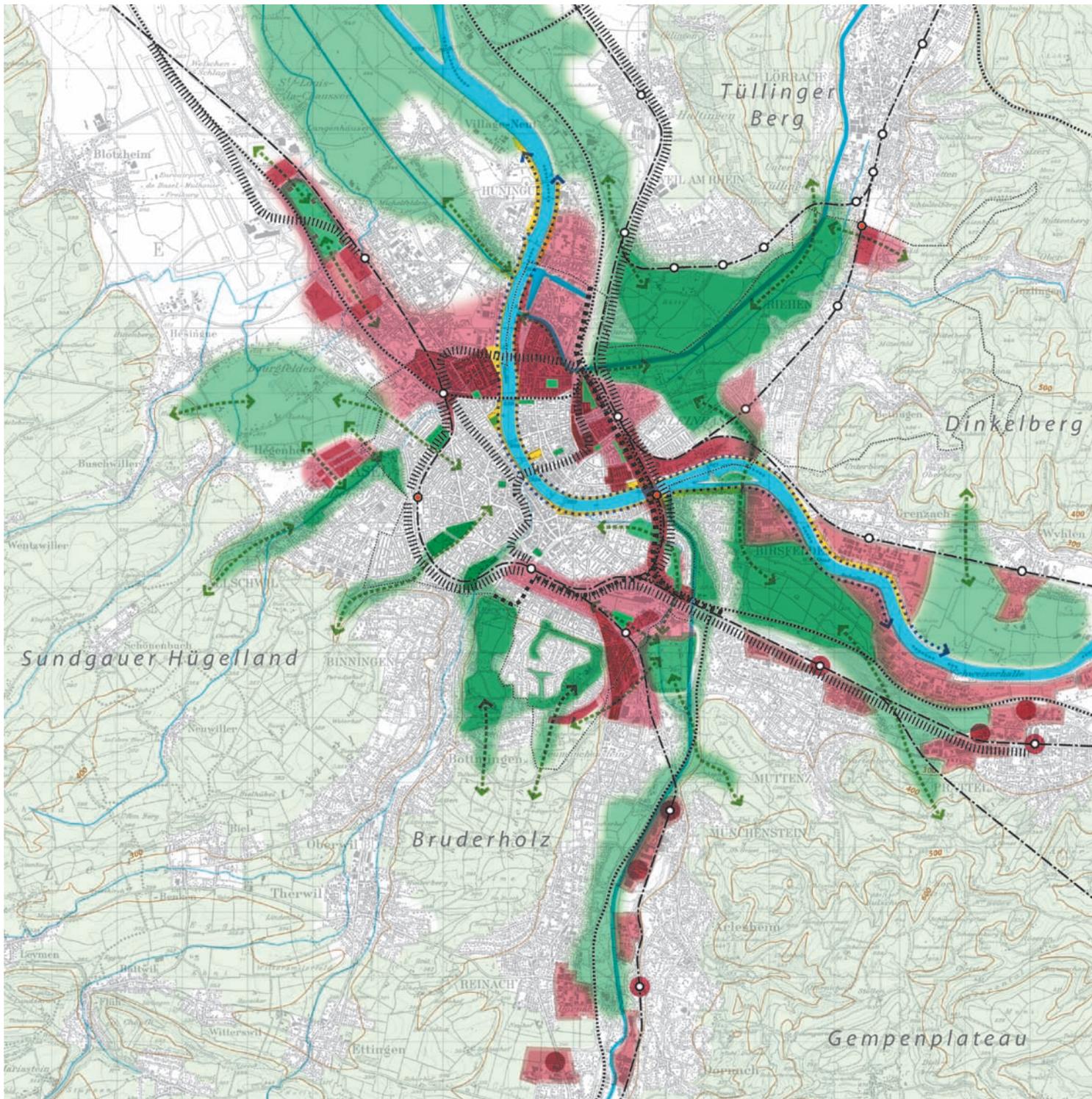
### Freiraumentwicklung und -vernetzung

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).

	städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume
	Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft
	umliegende, äussere Landschaft
	Korridor zur Freiraumvernetzung
	Vernetzungskorridor entlang des Rheins
	Aussichtspunkt mit Sichtachsen
	Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen
	Autobahnen
	Grenze des Kantons Basel-Stadt
	Gewässer



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

## Karte 3

### 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) statt. Ebenso wichtig ist die bilaterale Zusammenarbeit mit Gemeinden und übergeordneten Planungsinstanzen in allen Teilen der trinationalen Stadtregion.

	Gebiete mit Entwicklungspotenzial
	Schwerpunkte städtebaulicher Entwicklung
	Rheinufer, teilw. mit Entwicklungspotenzial
	städtische und stadtnahe Grün- und Freiräume
	Freiräume am Übergang in die umliegende Landschaft
	umliegende, äussere Landschaft
	Korridor zur Freiraumvernetzung
	Vernetzungskorridor entlang des Rheins
	Bahnstrecken mit Bahnhöfen bzw. Haltestellen (Haltestellen mit rotem Punkt: Vorhaben)
	Öffentlicher Verkehr: Kapazitätserweiterung
	Autobahnen
	Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe
	Grenze des Kantons Basel-Stadt
	Gewässer



Objektblätter  
**Siedlungs**

## Leitsätze Siedlung

### Siedlungsstruktur

*Die Siedlungsstruktur regional abgestimmt optimieren*

#### 1

Die Siedlungsentwicklung, ausgerichtet insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, ist auf die Verkehrsnetze mit ihren Kapazitäten und Auswirkungen sowie auf die trinationale Zentrenstruktur 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

Stadtentwicklungsgebiete sind unter Beachtung der verschiedenen Nutzungsansprüche als nachhaltige «Zukunftsquartiere» auszubilden.

#### 5

Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Reorganisation öffentlicher Nutzungen soll neuen wertschöpfungsintensiven und stadtplanerisch erwünschten Nutzungsformen zustatten kommen.

#### 6

Bei der Siedlungserneuerung und -ergänzung hat die Erstellung von Bauten mit grosszügigen Wohnungen Vorrang.



Felix Platter-Spital; Luftbild

## Wirtschaft im Siedlungsraum

*Rahmenbedingungen für eine dynamische  
und nachhaltige Entwicklung der  
Wirtschaft schaffen*

### 7

Die raumplanerischen Massnahmen für die Wirtschaft zielen in regionaler Zusammenarbeit prioritär auf hochwertige, wertschöpfungsintensive Wirtschaftsaktivitäten.

### 8

Für den «urbanen Sektor» und für innovative Neugründungen sind ausreichende und siedlungsverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.

### 9

Strukturwandel und Nutzungsintensivierungen auf Arbeitsgebieten sind zu unterstützen und mit Qualitätsverbesserungen im Städtebau, die der Nachhaltigkeit verpflichtet sind, zu begleiten.

### 10

Die verträgliche Mischung von Arbeiten, Wohnen und anderen Nutzungen ist in geeigneten Gebieten zu fördern.

### 11

Zusammen mit den tangierten Firmen sind zweckentsprechende Gebiete für Produktions- und Forschungsbetriebe mit Störfallrisiken oder anderen Emissionen festzusetzen und langfristig vor Konflikten mit empfindlichen Nutzungen zu sichern.

### 12

Für die Infrastruktur der Güterlogistik sind die Räume unter regionalem Gesichtswinkel zu konzentrieren; Auslegung und Ausgestaltung der Infrastrukturanlagen sind zu optimieren.

### 13

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



Novartis

## Siedlungsqualität

*Die Siedlungsqualität stärken und differenzieren*

### 14

Die Entwicklung der Stadtteile und der Einwohnergemeinden hat unter Berücksichtigung des historischen Charakters und hinsichtlich der Stärkung der eigenen Identität zu erfolgen.

### 15

Bebauung und Freiraum müssen unter Beachtung historischer Gefüge hohe urbane und landschaftliche Ansprüche erfüllen.

### 16

Die Nutzungen des Rheinraums sind unter Beachtung seiner gesamtstädtischen Bedeutung zu fördern; die Konflikte sind zu entschärfen.

### 17

Das Freiraum- und Grünflächenangebot ist unter Beachtung der übrigen städtebaulichen Anforderungen bedarfsgerechter zu verteilen und, wo möglich, zu erweitern.

### 18

Der öffentliche Raum ist sowohl als Verkehrs-, Kultur- und Naturraum als auch als Aufenthalts-, Erlebnis- und Bewegungsraum zu planen und zu gestalten.

### 19

Die Wohnumfeldaufwertung ist konsequent weiterzuführen.

### 20

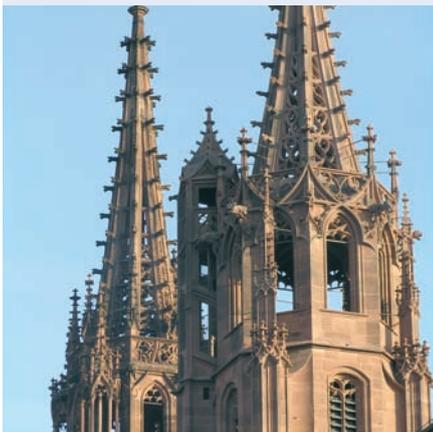
Familiengartenareale sind partiell für allgemein zugänglichen Grünraum zu öffnen sowie für Bebauungen umzuzonen; ein hinreichendes Angebot an Familiengärten ist langfristig zu sichern.

### 21

Wo der Lärm nicht an seiner Quelle verringert werden kann, sind seine Auswirkungen zu minimieren.

### 22

Schädliche und lästige Immissionen und Gefahren sind durch planerische und technische Massnahmen zunehmend zu reduzieren.



Basler Münster

## Öffentliche Bauten und Anlagen

*Bau und Umnutzung von öffentlichen Bauten und Anlagen als Entwicklungsimpulse nutzen*

### 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.



Kunstmuseum Basel

## Freizeit, Erholung und Sport

*Raum für Erholung erweitern*

### 28

Im Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sind Räume für die Bewegungsaktivität in Abstimmung mit anderen Nutzungsansprüchen zur Verfügung zu stellen.

### 29

Die Ausübung des Schul- und Breitensports ist durch die Bereitstellung der notwendigen Sportanlagen zu gewährleisten.

### 30

Sportanlagen und ihre Infrastruktur sind den aktuellen Gegebenheiten anzupassen (Modernisierung).



Sportevent Swiss Inline Cup

# S1 Siedlungsstruktur

---

Hochbautengesetz Basel-Stadt vom 11. Mai 1939, ersetzt durch das Bau- und Planungsgesetz (BPG) vom 17. November 1999

E 3 Bilanz des kantonalen Richtplans Basel-Stadt von 1986

Art. 15 RPG

AM 1.1 und 1.2

## S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

### Ausgangslage

Im kantonalen Richtplan von 1986 wurde das Baugebiet in seiner Fläche und Nutzungsart gemäss dem damals geltenden Anhang zum Hochbautengesetz definiert. «Siedlungsgebiet (Baugebiet)» umfasst auch im revidierten kantonalen Richtplan rechtskräftige Bauzonen, Bahnareal und (die Siedlungen strukturierende) Grünzonen. Strassen und Wald innerhalb des Baugebietes zählen zum Baugebiet und erscheinen auf der Richtplankarte wie Bau- und andere Zonen als grau (Ausgangslage). «Nichtbaugebiet» umfasst Wald, der Bebauung entzogene Grünzonen (z. B. Grünzonen ausserhalb des Baugebietes) und Oberflächengewässer. Seine Abgrenzung erfährt das Baugebiet durch das Landwirtschaftsgebiet bzw. durch den Landschaftsraum («Nichtbaugebiet»).

Die Vorhaben im Richtplan von 1986 zu den Baugebietsveränderungen, mehrheitlich Baugebietsreduktionen, wurden anlässlich der Zonenplanrevision 1988 umgesetzt. Seither ist das Baugebiet in seiner Ausdehnung unverändert geblieben.

Der Richtplan definiert das Siedlungsgebiet (Baugebiet) für die nächsten 15 – 20 Jahre. Gemäss Berechnungen des Bau- und Verkehrsdepartementes reichen die heute noch unbebauten Bauzonen nicht aus, um den Wohnflächenkonsum in diesem Zeitraum zu decken. Zudem gibt es keinen gesetzlichen Zwang zur Verdichtung.

In Basel-Stadt ist immer noch ein – wenn auch abgeschwächter – negativer Wanderungssaldo festzustellen. Ein gravierend ungenügendes Grundangebot an grosszügigen Wohnungen mit hoher Wohnqualität zusammen mit dem immer noch steigenden Wohnflächenverbrauch pro Kopf führt dazu, dass Basel-Stadt ohne verändernde Eingriffe trotz wachsendem Wohnungsangebot auch zukünftig Einwohner verlieren würde. Der Trend zum «Wohnen auf dem Land» hat zur Konsequenz, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) durch die Trennung von Arbeit, Wohnen und Versorgung markant zunimmt. Die regionalen Auswirkungen zeigen sich u. a. in Luftverschmutzung, Lärmerzeugung und Inanspruchnahme von Landschaftsgebieten.

### Strategie von Basel-Stadt bisher

Mit dem Projekt Logis Bâle «5000 neue Wohnungen innert 10 Jahren» wird seit einigen Jahren Gegensteuer gegeben. Der Wohnungsneubau wurde gesteigert. Im Rahmen dieses Programms wurde zudem geprüft, welche Zonenänderungen mit potenzieller Eignung für Wohnungsbau vorgenommen werden könnten: Erste Ergebnisse flossen in die Teilzonenplanrevision (2005/2006) ein.

Regierungsrätliche Entwicklungsziele:  
Vision 2020 im Politikplan 2007–2010

RRB vom 4. Juli 2006  
Prognosen Wüest & Partner und Bundesamt  
für Statistik siehe Seite 46  
Szenario «urbane Qualitätsmaximierung»  
siehe Seite 47

NL3.2 Landschaftsschutz

S4.1 Freiraum

### Strategieverbretterung

Auf der Grundlage der regierungsrätlichen Entwicklungsziele soll Basel(-Stadt) als *Kernstadt einer trinationalen Agglomeration* durch *Verdichtung nach innen* dazu beitragen, dass die Zersiedelung an den Rändern der Agglomeration nicht weiter fortschreitet. Diese *regionale* Sichtweise hat zur Folge, dass die «Siedlungsentwicklung nach innen» auch einzelne Erweiterungen des Siedlungsgebietes umfasst. Als Basis für die Strategie gilt das mittlere Bevölkerungsszenario mit Prognosehorizont 2030 gemäss Wüest & Partner vom 16. Dezember 2005. Dabei wird das Szenario «urbane Qualitätsmaximierung» unterstützt, mit dem Ziel, in den nächsten 20 Jahren Wohnflächen für ca. 17'000 Einwohnerinnen und Einwohner sicherzustellen. Damit kann der weiter steigende Wohnflächenbedarf pro Kopf kompensiert und die Bevölkerungszahl von 188'000 Einwohnern gehalten werden.

Die Strategie zielt auf eine Verbesserung der regionalen Gesamtökobilanz, das heisst auf eine Verringerung des regionalen Siedlungsflächenverbrauchs und des Pendlerverkehrs. *Ihr Schwerpunkt liegt im bestehenden Siedlungsgebiet.* Neben der Umsetzung beschlossener Arealentwicklungen werden Nutzungsreserven mobilisiert: durch die bessere Ausschöpfung der heute zulässigen Nutzungsmöglichkeiten (unter Beachtung kritischer Dichten in einzelnen Quartieren), durch Transformationen von frei werdenden Arealen sowie durch Einzonungen neuer Wohnbauzonen auf unbebauten Gebieten innerhalb des Siedlungsgebietes (z. B. Familiengartenareale). *Dazu kommt die richtplanrelevante Ausdehnung der Bauzonen über das bisherige Siedlungsgebiet hinaus (= Erweiterungen des Siedlungsgebietes)* in Bereiche, die landwirtschaftlich oder als Familiengartenareale genutzt werden.

Komplementäre Ziele der Strategie sind sowohl die Sicherung des restlichen Landschaftsraumes (Implementierung Landschaftsschutzzone im Rahmen der Zonenplanrevision) als auch die Ausdehnung und Aufwertung des Angebots öffentlicher Freiräume im bestehenden Siedlungsraum – insbesondere in hoch verdichteten Gebieten mit Gründefizit.

Die Eignung der vorgeschlagenen Gebiete für die Siedlungserweiterung wurde anhand von Kriterien zur Lagequalität (Immissionen, Aussicht, Hangneigung, Umgebung) und aufgrund ihrer Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bestimmt. Die Gebiete sind so bezeichnet, dass sie der Nutzungsplanung Raum lassen für das Anordnen von Bau-, Grün- oder anderen geeigneten Zonen. Ausserhalb des neu definierten Baugebietes bleiben Neueinzonungen ausgeschlossen.

### Strategie / ST

1, 2, 4, 6, 9 und 10

### Leitsätze

1, 2, 3, 6, 14, 19, 35, 37 und 46



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Als Ausgangslage gilt das im kantonalen Richtplan von 1986 bezeichnete Siedlungsgebiet (Baugebiet) mit den damals festgesetzten Baugebietsveränderungen; abgesehen von den folgenden örtlichen Festlegungen a) bis d) sind Siedlungsgebietserweiterungen / Neueinzonungen ausgeschlossen.
2. Im Rahmen der Zonenplanrevisionen prüft der Kanton, wo nötig zusammen mit der Gemeinde Riehen, wie in den neuen Siedlungsgebieten (Baugebieten) für insgesamt 1'500 – 2'000 Einwohner Raum geschaffen werden kann.
3. Die Gemeinde Riehen prüft – in Abstimmung mit dem Kanton –
  - *im Rahmen ihrer Zonenplanrevision, welcher Beitrag an Raum für neue Einwohner in den neuen Riehener Siedlungsgebieten (Baugebieten) geleistet werden kann;*
  - *entweder im Rahmen oder innert fünf Jahren nach Abschluss ihrer Zonenplanrevision, ob das Gebiet Oberfeld (optionaler Suchraum) als neues Siedlungsgebiet (Baugebiet) geeignet ist und, wenn ja, welcher Teil des Suchraumes als Siedlungsgebiet (Baugebiet) ausgeschieden werden kann. Diese Prüfung und eine allfällige Einzonung als Baugebiet entfällt, wenn die Gemeinde in ihrer Richt- und Nutzungsplanung eine Priorisierung der Siedlungserweiterungen Landauer / Rheinacker so vornimmt, dass dadurch im kantonalen Richtplan eine Festsetzung der Siedlungserweiterungen Landauer / Rheinacker möglich wird.*
4. Mit Studien, Testplanungen oder Konzepten ist darzulegen, was vorzukehren ist, um
  - die Gebiete mit dem Verkehrsnetz unter Priorisierung der öffentlichen Verkehrsmittel gut zu erschliessen und hochwertig zu bebauen;
  - Bebauungen landschaftsverträglich zu gestalten;
  - in den Gebieten eine ökologische Vernetzung zu gewährleisten, Natur- und Landschaftswerte und den Naherholungsraum zu sichern oder aufzuwerten sowie Erholungsnutzungen zu integrieren;
  - (soweit nötig) Qualitätsverbesserungen im bebauten Umfeld zu erzielen.
5. Vor Umzonungen
  - ist die zukünftige landwirtschaftliche Nutzung zu klären; soweit möglich ist für betroffenes Landwirtschaftsgebiet Ersatz zu schaffen [Gebiete a) und d)];
  - sind die ökologischen Rahmenbedingungen und die Ersatzansprüche für Landschafts- und Naturschutz festzulegen und die Auswirkungen auf die Grünflächenbilanz aufzuzeigen;
  - sind das öffentliche Freiraumangebot und die Förderung der Naherholungsmöglichkeiten (Erhöhung des «Erlebniswertes») zu regeln;
  - ist der vollwertige Ersatz von beanspruchten öffentlichen Sportplätzen und Freizeitanlagen festzulegen;

- hat ein Verkehrskonzept vorzuliegen;
- sind die Böden der potenziellen Baugebiete zusammen mit dem AUE auf ihren Schadstoffgehalt hin zu untersuchen.

#### 6. Mit den Umzonungen

- sind anstossende Landschaftsräume als Landschaftsschutzzonen auszuscheiden [Gebiete a) und d)];
- sind beanspruchte Fruchtfolgeflächen in quantitativer und qualitativer Hinsicht auszugleichen [Gebiete a) und d)].

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Neues Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Koordinationsstand
a) Suchraum Stadtabschluss Basel Süd	Zwischenergebnis
b) Gebiet Rheinacker Basel / Riehen	Vororientierung
c) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen)	Zwischenergebnis
d) Optionaler Suchraum Oberfeld Riehen	Vororientierung

### Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

#### a) Suchraum Stadtabschluss Basel Süd

Im Landschaftsraum, der vorwiegend landwirtschaftlich genutzt wird (Fruchtfolgefläche), befinden sich neben dem Vollzugszentrum Klosterfiechten das Familiengartenareal «Zu den drei Häusern» sowie der Bauernhof Klosterfiechten. Der nördlich anschliessende Siedlungsraum *Bruderholz* gilt als bevorzugtes, durchgrüntes Wohngebiet («Gartenstadt»).

Waldgebiete, Grünzüge und Gärten bilden ein Mosaik der ökologischen Vernetzung.

Das Gebiet an aussichtsreicher Südlage ist ein hervorragender Standort zur Erweiterung des in der Stadt besonders knappen Angebots an «Wohnen mit privatem Grün».

Die zur Zeit noch offenen Raumangaben (Suchraum) ermöglichen ein differenziertes Vorgehen gemäss Planungsgrundsatz 4.

Das im Richtplan von 1986 festgesetzte Landschaftsschutzgebiet wurde auf Nutzungsebene nicht umgesetzt.

#### In der weiteren Planung (Testplanungen, Zonenplanrevision) ist zu beachten:

- Das Gebiet wird aus der Sicht des Landschaftsschutzes als «typische Landschaft» im Sinne von §3a NLG bezeichnet und fällt deshalb als schützenswertes Objekt in Betracht.
- Die Sicherung des umgebenden Landschaftsraumes umfasst die Gewährleistung des Blickes in die Landschaft, die Sicherung eines Korridors zur Vernetzung der Achse Bruderholzallee / IWB-Reservoir östlich der Familiengärten «Zu den drei Häusern».

#### S4.2 Familiengärten

- Für die Umnutzung von Familiengärten siehe die Vorgaben in S4.2 Familiengärten.
- Aufgrund der in der Umgebung herrschenden geologischen Gegebenheiten sind vor der Ausscheidung von Bauzonen Vorabklärungen zu treffen, um mögliche Konflikte mit der Trinkwasserversorgung zu vermeiden.

#### Zusammenhang mit c) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen)

#### **b) Gebiet Rheinäcker Basel / Riehen**

Teilweise räumliche Überlagerung mit S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung / Schwerpunkte Wohnen an Randlagen / d2) Stadtabschluss Ost

#### Art. 16a RPG, Art. 34 Abs. 5 RPV

Das Gebiet in der Grünzone (Sport) und Landwirtschaftszone, in der sich heute nicht mehr zonenkonforme Familiengartenareale befinden, ist Teil der landschaftlichen und ökologischen Verbindung zwischen dem Landschaftspark Wiese und dem Rheinufer (Projekt «Regiobogen»), «grünes Vorland» der abgeschiedenen Überbauung Landauer, genutzt als – aus Sicht des Naturschutzes: strukturreiches – Familiengartenareal, gekennzeichnet durch benachbarte Verkehrsanlagen, durch ausgedehnte Sportnutzung von gesamtstädtischer Bedeutung (Rankhof) sowie durch die bestehende, räumlich isolierte Rheinacker-Überbauung, die durch eine Inwertsetzung des Gebietes für Wohnungsbau städtebaulich eingebunden werden kann. Das derzeit zu grossen Teilen für die Öffentlichkeit kaum zugängliche Gebiet an bester Rheinlage und in Nachbarschaft zum Landschaftspark Wiese birgt hervorragende Möglichkeiten für vielfältigen Wohnraum und neue, fluss- und landschaftsbezogene Naherholungsangebote («Wohnen am Rhein und beim Landschaftspark»).

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

Die Verlegung der Grenzacherstrasse (Richtplanvorhaben 1986, 1999 aus dem Richtplan gestrichen) wird dabei in die Erwägungen einbezogen.

#### Verlegung der Grenzacherstrasse: M2.2 Kantonsstrassen

Der Riehener Gebietsteil ist im kommunalen Richtplan weder als Baugebiet noch als strategische Reserve bezeichnet, wurde aber trotzdem als potenzielle Bauzone im Gemeinderat thematisiert; aus kommunaler Sicht stand bisher eine Nutzung für Gewerbe im Vordergrund (aufgrund der guten Erschliessung als mittelfristiger Ersatzstandort für Gewerbebetriebe). Die Idee einer S-Bahn-Haltestelle Rheinäcker wird aus Sicht der Verkehrsplanung z. Zt. noch negativ bewertet.

#### **In der weiteren Planung (Testplanungen, Zonenplanrevisionen) ist zu beachten:**

- Integration der ökologischen Funktionen des Biotopverbundes Regiobogen,
- Verbindung für die Naherholung bis an den Rhein,
- Bahngleisnutzungen klären; hinsichtlich Lärmemissionen der Bahn Massnahmen ergreifen,
- Städtebauliche Integration der Siedlung Rheinäcker.
- Für den Riehener Gebietsteil zusammen mit der Gemeinde Eignung und Potenzial für Wohnnutzung klären.
- Für die Umnutzung von Familiengärten siehe die Vorgaben in S4.2 Familiengärten.

Zusammenhang mit b) Gebiet Rheinäcker  
Basel/Riehen

Richtplan Riehen, 19. Aug. 2003

### c) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen)

Das Gebiet – wie das Gebiet Rheinäcker ein nicht leicht erlebbarer Landschaftsraum, als Familiengartenareal genutzt – ist ebenfalls Teil des «Regiobogens», angegliedert an das Gebiet Niederholz. Es zeichnet sich durch die Nähe zu Naherholungs- und Sportgebieten aus. Aus Sicht des Naturschutzes sind die Familiengärten strukturreich und bieten Lebensraum für seltene und landesweit geschützte Arten.

Die im Richtplan Riehen formulierten Absichten für dieses verkehrsgünstig gelegene Gebiet – strategische Reserve Siedlung, Teil des Gesamtkonzeptes Niederholz (Zentrumsentwicklung), Teil «der Prioritätsgebiete Arbeitsplätze» (Entwicklung nach innen), Teil des «Entwicklungsgebietes» Landschaft (unter anderem Aufwertung bestehender Lebensräume) – werden vom Regierungsrat unterstützt.

#### In der weiteren Planung (Testplanungen, Zonenplanrevision) ist zu beachten:

- Integration der ökologischen Funktionen des Biotopverbundes Regiobogen.
- Verbindung für die Naherholung bis an den Rhein.
- Öffentliche Sportanlagen gegebenenfalls reorganisieren, aber nicht reduzieren.

#### d) Optionaler Suchraum Oberfeld Riehen

Das Gebiet, angrenzend an den Siedlungsraum Bischoffhöhe, als Hügelzug über dem Stettenfeld liegend, wird landwirtschaftlich genutzt und könnte teilweise in ein bevorzugtes Wohngebiet in Höhenlage (Hanglagen nach Süd und West) am Rande zum Landschaftsraum umgewandelt werden. Diese Idee ist noch wenig vertieft.

Die Gemeinde Riehen hat im kommunalen Richtplan, der für die kantonalen Behörden nicht verbindlich ist, in diesem Bereich «Entwicklungsgebiet Landschaft» festgesetzt (u. a. Aufwertung bestehender Lebensräume, Teil des beabsichtigten «Landschaftsentwicklungskonzeptes Dinkelberg»).

In Lörrach (Stetten) wird zur Zeit dicht an die Grenze gebaut; der Freiraum ist teilweise eingegengt (Baumschule, Wochenendhäuser).

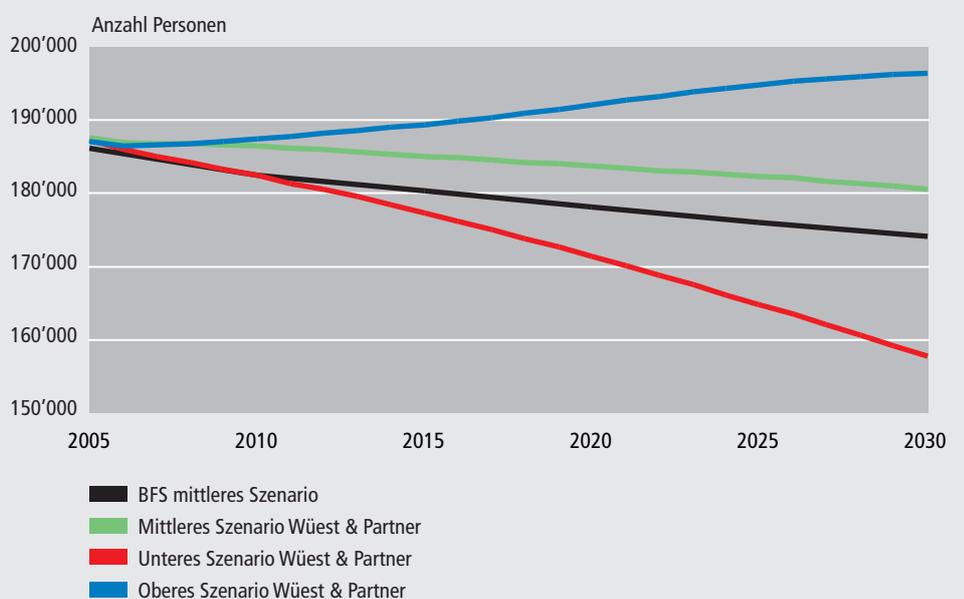
Ein Suchraum ohne genau abgegrenzten Bereich ermöglicht ein differenziertes Vorgehen gemäss Planungsgrundsätzen 3 und 4.

#### In der weiteren Planung (Testplanungen, Zonenplanrevision) ist zu beachten:

- Das Gebiet wird aus der Sicht des Landschaftsschutzes als «typische Landschaft» im Sinne von §3a NLG bezeichnet und fällt deshalb als schützenswertes Objekt in Betracht.
- Deutliche Grenzziehung eines allfälligen Baugebietes gegen das Stettenfeld mit Anlage von Promenaden.

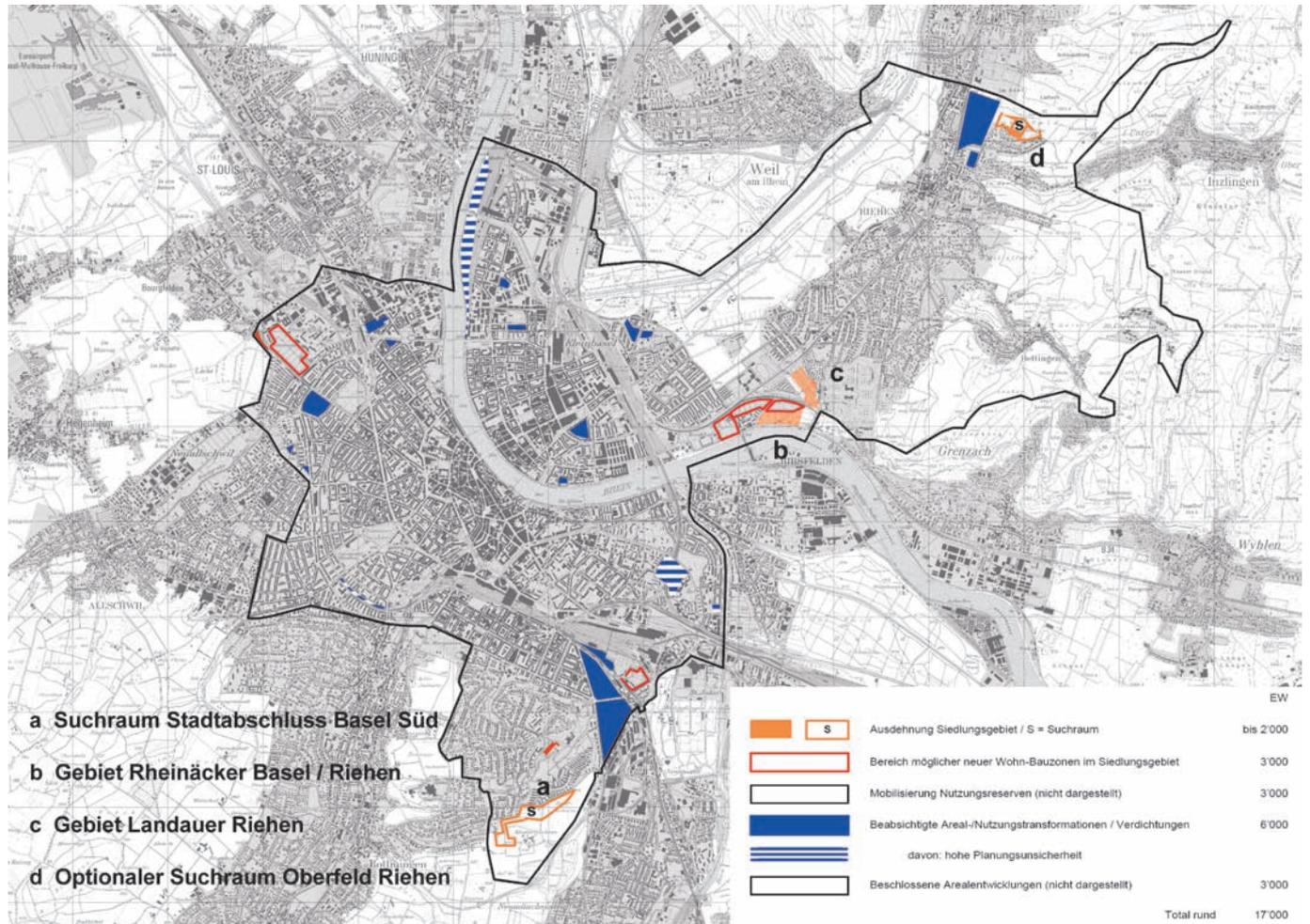
#### Bevölkerungsentwicklung des Kantons Basel-Stadt

##### Prognosen gemäss Bundesamt für Statistik und Wüest & Partner bis 2030



Daten: Bundesamt für Statistik, 2007

## Szenario «urbane Qualitätsmaximierung»



Kartendaten PK25 © 2004 Bundesamt für Landestopographie (DV1413.3). Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA071773). – Karte: HPA-P

## S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

Zur Förderung der Standortattraktivität, Entwicklungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit von Basel(-Stadt) als Kernstadt eines Metropolitanraumes werden Teile im Siedlungsgebiet, die vorab zugunsten einer Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen sind, als «Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung» bezeichnet. Diese sind entsprechend der zukunftstauglichen, polyzentrischen Siedlungsstruktur von Basel-Stadt vornehmlich auf den öffentlichen Verkehr und optimal auf das Strassenverkehrsnetz auszurichten.

Die Schwerpunkte sind hinsichtlich der Stärkung der eigenen Identität unter Berücksichtigung historischer und kultureller Werte und Bestände zu entwickeln. Die hochwertige städtebauliche Qualität ist durch entsprechende Verfahren (Wettbewerbe), die Integration in das städtische Umfeld durch geeignete Projektorganisationen unter Beteiligung von Behörden, Unternehmen und Grundeigentümern zu sichern.

### **Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten (Bahnhöfe)**

Den Bahnhöfen kommt siedlungsstrukturell heute schon eine hohe Bedeutung zu. Durch Optimierung der Verkehrs- und Umsteigebeziehungen – u. a. durch Sicherung der erforderlichen Flächen für Park and Rail (P+R), Bike and Rail (B+R) und Fahrräder – sowie mittels Stärkung der Zentrenbildung kann ihre Drehscheibenfunktion gestärkt werden. Die Trennwirkung der Bahnhöfe zwischen Stadtteilen ist zu vermindern, die Aufenthaltsqualitäten und die Verbindungen für den Langsamverkehr zur Innenstadt sind zu verbessern.

### **Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte (S-Bahn-Haltestellen)**

Durch gute Integration der Haltestellen in das städtische Umfeld, vorteilhafte Wegebeziehungen, attraktive Ausgestaltung der Aussenräume und weitere Funktionsoptimierungen kann die S-Bahn als regionales Verkehrsnetz gestärkt und das Umfeld der Haltestellen für Siedlungsentwicklung gefördert werden.

### **Schwerpunkte Mischgebiete**

Als «Schwerpunkte Mischgebiete» gelten 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.

AM1.2.2

Begriff «Mischgebiete» s. Einleitung E4  
Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

### **Schwerpunkte Wohnen**

Die «Schwerpunkte Wohnen» ergänzen die bestehende Siedlungsstruktur; ihre Entwicklung ist abhängig von überörtlicher Koordination. Mit ihnen soll mit angemessenen Bebauungsdichten das ungenügende Angebot an grosszügigen Wohnungen an attraktiven Lagen verbessert werden – als ein Beitrag zur Stärkung der Wohnfunktion der Kernstadt. Den (halb-)privaten Freiräumen ist dabei eine hohe Bedeutung beizumessen.

Die «Schwerpunkte Wohnen an Randlagen» befinden sich im Übergangsbereich zu Grünräumen. Sie sind grösstenteils unbebaut, extensiv und monofunktional genutzt. Arealinterne Erschliessungen fehlen zumeist.

Die «Schwerpunkte Wohnen in Ergänzung zu Wohnquartieren» liegen verkehrsgünstig an Hauptverbindungsachsen. Die Nutzung ihrer Potenziale kann die Entwicklung der Quartiere und das Schaffen von neuem Wohnraum lokal stärken.

#### **M1.2 Regio-S-Bahn**

### **Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück)**

Insbesondere mit dem Vorhaben Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück) würden die siedlungsstrukturellen Schwerpunkte besser verknüpft.

### **Strategie / ST**

1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 und 12

### **Leitsätze**

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 14, 15, 20, 26, 27, 29, 37 und 43



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung sind so zu entwickeln, dass sie unter Wahrung historischer und kultureller Werte und Bestände zu hochwertigem Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum (u. a. mit Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft) führen. Städtebauliche Qualität ist durch entsprechende Verfahren zu sichern, Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton lenkend partizipiert, oder durch Private Public Partnership zu verstärken.
2. a) Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten sind
  - als Drehscheiben mit wichtigen Verkehrsbeziehungen und attraktiven Mobilitätsangeboten bei gleichzeitiger Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten zu fördern;
  - hinsichtlich Langsamverkehr an die Innenstadt optimal anzubinden und in ihrer Trennwirkung zwischen Quartieren zu mindern;
  - als wirtschaftliche Impulsgeber zu nutzen, indem ihre Zentrumsfunktionen gestärkt werden.b) *Entwicklung Badischer Bahnhof*: Eine Strategieguppe untersucht die Potenziale und entwickelt ein Konzept zur Ausbildung der Zentrumsfunktionen unter Beteiligung der Bahnbetreiber, der Verwaltung, der ansässigen Unternehmer, der Nutzer und der Bevölkerung der Umgebung.
3. Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte sind
  - funktionsgerecht in das Umfeld zu integrieren; dieses wiederum ist auf die Haltestellen mit ihren Verknüpfungspotenzialen (mit Bevorzugung des Langsamverkehrs) auszurichten, wobei Nutzungsart und -dichte der Areale in der näheren Umgebung zu überprüfen sind;
  - mit guten Wegebeziehungen und durchdachter Aussenraumgestaltung attraktiv zu machen.
4. Schwerpunkte Mischgebiete sind
  - mit Verdichtungen im Bereich wirtschaftlicher Aktivitäten und beispielhaften städtebaulichen Gestaltungen als integrale Stadtteile zu entwickeln; Wirtschaft, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Freizeit sollen sich dabei gegenseitig unterstützen und durch Immissionen wenig beeinträchtigen;
  - in ihrem Potenzial durch ggf. höhere Bebauungsdichten, lokal variierende Nutzungsarten, optimale Arealerschliessungen, integrierte Versorgungsmöglichkeiten, Schaffen von Freiraumqualitäten sowie gute ÖV- und Langsamverkehrsverbindungen zu steigern.
5. Schwerpunkte Wohnen sind
  - unter Beachtung angemessener Bebauungsdichten und der Freiraumqualitäten vorab für neuen Wohnraum zu nutzen;
  - wo nötig, ausreichend mit dem ÖV, für den Langsamverkehr und für den motorisierten Individualverkehr zu erschliessen.

**Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)****Koordinationsstand****a) Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte  
an Umsteigeknoten (Bahnhöfe)**

a1) Bahnhof SBB	Ausgangslage
a2) Badischer Bahnhof	Zwischenergebnis
a3) Bahnhof St.Johann	Festsetzung

**b) Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte**

b1) Dreispitz, S-Bahn-Haltestelle	Festsetzung
b2) Niederholz Riehen, S-Bahn-Haltestelle	Festsetzung
b3) Riehen Dorf, S-Bahn-Haltestelle	Ausgangslage
b4) Stettenfeld, Riehen Nord, S-Bahn-Haltestelle	Vororientierung

**c) Schwerpunkte Mischgebiete**

c1a) Dreispitz	Festsetzung
c1b) Standort Bernoulli-Walkeweg	Vororientierung
c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai	Zwischenergebnis
c3) Stettenfeld Riehen	Zwischenergebnis
c4) Niederholz Riehen	Zwischenergebnis

**Option**

c5) Gebiet Westquai (zu Hafenbecken 1)	Vororientierung
--	-----------------

**d) Schwerpunkte Wohnen**

d1) Stadtabschluss Nordwest	Vororientierung
d2) Stadtabschluss Ost	Vororientierung
d3) Spitalareal Felix Platter	Zwischenergebnis

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

### a) Siedlungsstrukturelle Schwerpunkte an Umsteigeknoten (Bahnhöfe)

Die drei Bahnhofsgebiete befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien.

#### a1) Bahnhof SBB\*

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

Unter den mangelhaften Langsamverkehrsverbindungen zur Innenstadt ist insbesondere die Achse Nauenstrasse / Heuwaage durch gestalterische und verkehrstechnische Massnahmen attraktiv zu machen.

#### a2) Badischer Bahnhof

Der Badische Bahnhof ist durch Ausbildung der Zentrumsfunktion zu stärken. Bei der Untersuchung der Potenziale ist das Augenmerk auf die Bedürfnisse der Anwohner (inkl. der potenziellen = u. a. Erlenmatt), der ansässigen Unternehmer bis hin zur Messe Basel, der Pendler, Einkaufenden und Messebesucher zu richten.

#### a3) Bahnhof St.Johann

Der Bahnhof weist durch die Lage im Quartier und durch die Nähe zu hochverdichteten Arbeitsplatzgebieten ein grosses Einzugsgebiet auf. Die Zentrenbildung (Quartierschwerpunkt im äusseren St.Johann) soll mit entsprechenden Nutzungsangeboten (sowohl für Wohnen als auch für das Gewerbe) unterstützt werden.

siehe auch M1.2 Regio-S-Bahn

### b) Untergeordnete siedlungsstrukturelle Schwerpunkte

#### b1) Dreispitz, S-Bahn-Haltestelle

Im Hinblick auf das zu entwickelnde Gebiet Dreispitz soll das Umfeld der S-Bahn-Haltestelle einen optimalen Zugang bieten und Dienstleistungsunternehmen, Gewerbebetrieben und Anwohnern die Möglichkeit geben, sich in nächster Nähe zum ÖV anzusiedeln.

#### b2) Niederholz Riehen, S-Bahn-Haltestelle

Das Gesamtkonzept Niederholz koordiniert unter Einbezug der umliegenden neuen Baugebiete – Zusammenwirken von Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe – die angestrebte und durch die S-Bahn-Haltestelle Niederholz verstärkte Zentrumsentwicklung – unter Wahrung des Quartierbildes.

#### b3) Riehen Dorf, S-Bahn-Haltestelle

Neben der Aufwertung der S-Bahn-Haltestelle (mit guter Verknüpfung an den Bahnhof SBB) soll mit einem Entwicklungskonzept das Hauptzentrum Riehens aufgewertet werden.

\* Zum Begriff «Bahnhof SBB» s. den einleitenden kursiven Hinweis im Kapitel AM1.2.2, Unterkapitel «Bahnhof SBB».

Zusammenhang mit c3) Stettenfeld Riehen

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

Begriff «Mischgebiete» s. Einleitung E4  
Zu den Inhalten des kantonalen Richtplans

Vgl. S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete,  
f) Dreispitz

Zusammenhang mit c5) Gebiet Westquai  
(zu Hafengebieten 1)

#### b4) Stettenfeld, Riehen Nord, S-Bahn-Haltestelle

Gedacht wird an eine neue S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld Nord / Lörracherstrasse im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes Stettenfeld Riehen. Auch eine allfällige Siedlungsgebietserweiterung im Bereich des optionalen Suchraumes Oberfeld würde dadurch profitieren.

### c) Schwerpunkte Mischgebiete

#### c1a) Dreispitz

Das Gewerbe- und Industrieareal Dreispitz wird in seinen Entwicklungsgebieten (Schwerpunkt Mischgebiete) – entsprechend dem Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz (2006) und einem städtebaulichen Rahmenvertrag mit der Grundeigentümerin – innert der nächsten 25 Jahren zu einem urbanen Agglomerationsteil transformiert. In den bezeichneten Gebieten wird eine wesentliche Verdichtung angestrebt, geprägt von hoher städtebaulicher Qualität. Die Mischnutzung mit deutlichem Wohnanteil erlaubt Nutzungen für Arbeit, Kultur und Bildung. Im Bereich des Freilagers (Münchenstein) baut der Kanton Basel-Stadt die Hochschule für Gestaltung und Kunst (FHNW). Für die zusätzlichen Arbeitsplätze und Wohnungen sollen die ÖV- und Langsamverkehrerschliessung verbessert, Grün- und Freiräume aufgewertet werden. Gleichzeitig ist die ökologische Qualität zu steigern.

Die Umsetzung erfolgt durch nutzungsplanerische Verfahren und begleitende Verträge, in enger Abstimmung mit den angrenzenden reinen Arbeitsgebieten.

#### c1b) Standort Bernoulli-Walkeweg

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

Mittelfristig werden die Flächen der angrenzenden BVB-Werkstätten durch Verlagerung frei, zudem besteht für die benachbarten Flächen der SBB hin zum Lokdepot am Walkeweg Planungsbedarf.

Das Potenzial dieses «untergeordneten siedlungsstrukturellen Schwerpunkts» liegt in der Kombination von Wohn- und Arbeitsnutzungen in Verbindung mit den Verkehrsträgern am Dreispitz; um dieses Potenzial zu eruieren, sind qualitative städtebauliche Verfahren wie Ideenwettbewerbe u. ä. durchzuführen.

Die Umnutzung der Familiengärten kann dabei entsprechend den Vorgaben (s. S4.2 Familiengärten), die Umsetzung durch nutzungsplanerische Verfahren erfolgen.

#### c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai

Das bisher grösstenteils der Hafengewirtschaft dienende Gebiet soll in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Betreiber langfristig in Richtung eines urbanen Stadtteils transformiert werden. Im Gebiet des Rheinquais soll die bereits eingesetzte Ent-

wicklung mit Gastronomie- und Kulturbetrieben gestärkt werden. Die Areale des Klybeckquais sollen mit einer die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen berücksichtigenden Planung wertschöpfungsintensiv genutzt werden.

Ziel ist ein von Störungen und Immissionen unbeeinträchtigt nebeneinander von Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit und, soweit möglich, Wohnen – in Abstimmung mit den Entwicklungsoptionen und -möglichkeiten der Hafentreiber und mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen, die in den Entwicklungsprozess einzubeziehen sind. Diese Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie ist in Zusammenarbeit von Grundeigentümerin (Schweizerische Rheinhäfen ff.), dem Bau- und Verkehrsdepartement und Wirtschaftsaktoren zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt via Nutzungsplanung und begleitenden Verfahren.

### c3) Stettenfeld Riehen

Das an Deutschland angrenzende Gebiet – für den motorisierten Individualverkehr von Süden zu erschliessen – soll entwickelt werden; vorgesehen ist eine Mischnutzung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit, wobei sich das Gebiet nur bedingt für Arbeitsnutzungen eignet. Allenfalls bietet es sich für ein Modellquartier an im Sinne der 2000-W-Gesellschaft. Neben den städtebaulichen sollen auch die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten des Gebietes an Wert gewinnen, indem Erholungs- und Freiräume mit den umliegenden Naturräumen vernetzt werden.

### c4) Niederholz Riehen

Das bereits optimal an den ÖV angeschlossene Quartier verfügt über eine eigene Infrastruktur (Verkaufsflächen, Poststelle), 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 Langsamverkehrsnetz angebunden werden. Auch das potenzielle Baugebiet Landauer ist dabei zu berücksichtigen. Um das Quartierbild zu wahren, soll eine ortsbezogene Differenzierung der Geschosshöhen und der angestrebten Wohntypen (Eigentums- / Mietwohnungsbau) gesichert werden.

*Als Schwerpunkt Mischgebiet, im Sinne einer langfristigen Option, gilt:*

### c5) Gebiet Westquai (zu Hafenbecken 1)

Das Gebiet des Westquais dient der Hafenvirtschaft. Die bestehenden Baurechte, die bis zum Jahr 2029 laufen, werden nicht verlängert. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die bestehenden Nutzungen zu möglichst hochwertigen, hafenauffinen Nutzungen weiterentwickelt werden. Die schrittweise Transformation bedingt eine Definition der gewünschten langfristigen Entwicklung (Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit und, soweit möglich, Wohnen). Dementsprechend sollen die hafenvirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklungsplanungen gemäss c2) diesen Arealteil miteinschliessen.

Zwingende Voraussetzung für die Ablösung der hafenauffinen Nutzungen ab 2030 bildet die rechtzeitige zur Verfügungstellung von geeigneten Ersatzarealen an anderen Standorten.

Zusammenhang mit b4) Stettenfeld, Riehen Nord, S-Bahn-Haltestelle

Zusammenhang mit c2) Gebiete Klybeckquai und Rheinquai

#### d) **Schwerpunkte Wohnen**

Unterschieden werden Gebiete an Randlagen des Siedlungsgebiets und Gebiete, die bestehende Wohnquartiere ergänzen.

Für die Potenziale attraktiver Wohnlagen sind angemessene Bebauungsdichten vorzusehen und die Aussenraumqualitäten mit Bezug zu den Grün- und Freiräumen zu stärken. In den Randlagen des Siedlungsgebietes ist die Einbettung der Bauten in das Landschaftsbild zu beachten, um die Attraktivität des Gesamtraumes nicht zu beeinträchtigen.

*Schwerpunkte Wohnen an Randlagen:*

##### d1) **Stadtabschluss Nordwest**

Das am nordwestlichen Stadtrand zu Frankreich gelegene Gebiet ist durch ein Konglomerat unterschiedlicher Nutzungen geprägt, die sich städtebaulich und funktionell kaum aufeinander beziehen («Rückseitencharakter» zur Landesgrenze).

Eine zusammenhängende städtebauliche Gestaltung und eine Nutzung der geplanten Naherholungsmöglichkeiten jenseits der Landesgrenze (im künftigen Agglomerationsquartier und TEB-Landschaftspark Nordwest) erfordert die grenzüberschreitende Aufwertung und Vernetzung des Gebiets. Im Planungserimeter bestehen gute Voraussetzungen für familienfreundliches, teilweise mit privaten Freiräumen ausgestattetes Wohnen. Eine durchgehende, öffentliche Freiraumverbindung aus der Stadt in den künftigen Landschaftspark Nordwest ist zu ermöglichen. Für die Umnutzung von Familiengärten siehe die Vorgaben in S.4.2 Familiengärten.

#### S4.2 Familiengärten

Teilweise räumliche Überlagerung mit S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet),  
b) Gebiet Rheinäcker Basel / Riehen

##### d2) **Stadtabschluss Ost**

Unter der Präferenz von Wohnen mit Bezug zum Rhein sind die Potenziale und Synergiemöglichkeiten mit Sport- und Naherholungsmöglichkeiten zu eruieren und qualitätssichernde Verfahren durchzuführen. Für die Nutzungen im Umfeld (Sport, Naherholung, Familiengärten und ökologische Vernetzung) sind in sorgfältiger Abstimmung aller Ansprüche die Räume zu sichern.

*Schwerpunkte Wohnen in Ergänzung zu Wohnquartieren:*

##### d3) **Spitalareal Felix Platter**

Zielsetzung ist eine möglichst vollständige, zumindest aber mehrheitliche Nutzung zu Wohnzwecken. Ein Entwicklungskonzept unter Berücksichtigung der mittelfristigen Spitalplanung soll zu qualitätssichernden Verfahren führen.

S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)  
a) Felix Platter-Spital

## S1.3 Hochhäuser

### Grundlagen

Das Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt regelt Gebäudehöhen via Zonenvorschriften.

### Hochhäuser

Zu Hochhäusern enthält das Bau- und Planungsgesetz keine Bestimmungen. Ausgehend von den Brandschutznormen gelten gemeinhin Bauten, deren Traufhöhe mehr als 25m beträgt bzw. deren oberstes Geschoss mehr als 22m über dem gewachsenen Terrain liegt, als Hochhäuser. Im Richtplan wird der Begriff Hochhäuser somit für sämtliche Gebäude und Gebäudekomplexe, die mehr als 25 Meter Höhe aufweisen, verwendet.

Die Bewilligung eines Hochhauses setzt im Kanton Basel-Stadt einen Bebauungsplan voraus. Ausgenommen davon sind Hochhäuser bis zu einer Höhe von 40 Metern in der Industriezone. Höhenbeschränkungen ergeben sich im Übrigen durch die An- und Abflugbereiche des EuroAirports.

### Sinn und Zweck von Hochhäusern

Hochhäuser prägen seit Jahrzehnten als städtebaulich markante Gebäude – zusammen mit Industrie- und Sakralbauten – den Stadthorizont (*skyline*) von Basel. Ihre Bedeutung hat zugenommen – vor allem aufgrund der international ausgerichteten Metropolitanisierung, das heisst im Zusammenhang mit der Konzentration und Standortoptimierung von global tätigen Firmen (Novartis, Hoffmann-La Roche, Messe Schweiz). Bezüglich Wohnen gewinnt zudem das Hochhaus zunehmend an Attraktivität.

Hochhäuser üben wichtige städtebauliche, ästhetische und symbolische Funktionen aus. Die Formen von «vertikaler Verdichtung» durch Hochhäuser und grossvolumigen Bauten können dazu beitragen, die «Siedlungsentwicklung nach innen» umsichtiger in Bezug auf die bestehenden vielfältigen Nutzungsinteressen in der Fläche umzusetzen bzw. den Bodenverbrauch zu minimieren.

Hochhäuser können in Gebieten, die als Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung oder als stark frequentierte Orte gelten, in gesteigertem Mass die Zentrumsbildung und dadurch die Strukturierung des Siedlungsgebietes unterstützen; mit ihnen können generell die Räume, speziell die Gleis-, Fluss- und Strassenverläufe, räumlich neu akzentuiert werden. Hochhäuser geben expandierenden Firmen den nötigen Spielraum für ihre Entwicklungen und sind dadurch Symbole einer dynamischen gesellschaftlichen, insbesondere wirtschaftlichen Entwicklung. Bei guter Aussichtslage erweitern vor allem Hochhäuser das städtische Angebot an differenziertem Wohnraum. Bei überzeugender Gestaltung und integrierter Funktionalität erhöhen Hochhäuser die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Wohnort und die Attraktivität der Stadt für Besucher (Wahrzeichen, *label*).

ST1 / ST4 / ST7 / S1.1 Siedlungsentwicklung,  
Siedlungsgebiet (Baugebiet) / S2.1 Wirtschaftliche  
Schwerpunktgebiete

S.1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und  
Stadtentwicklung

### **Anforderungen an Hochhäuser**

Hochhäuser müssen hohe Anforderungen erfüllen. Neben der Eignung eines Standortes in städtebaulicher Hinsicht ist sowohl die vorgegebene Dichte in den Quartieren von Bedeutung als auch eine sehr gute Erschliessung, vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Weiter zu beachten ist der Abstand zu Gefahren- und Immissionsbereichen, der Wohnanteil, die Aussichtslage (bei Wohnhochhäusern), die Nutzung des Grün-, Frei- und Vernetzungsraums, der durch die Ersparnis an Bodenverbrauch inwertgesetzt werden kann, sowie die Implementierung energieeffizienter, bauökologischer Lösungen. Generell sollen Hochhäuser die Lesbarkeit der Stadtstruktur verbessern bzw. ergänzen und wichtige Bauwerke und historische Elemente nicht räumlich konkurrenzieren.

### **Schattenwurf durch Hochhäuser**

Von massgebender Bedeutung für die Positionierung und Höhenbestimmung eines Hochhauses ist der Schattenwurf auf die Nachbarliegenschaften. Hier gelten insbesondere zum Schutz der Wohnqualität restriktive Bestimmungen. Der Schattenwurf wird auf der Grundlage der Regel des so genannten 2-Stunden-Schattens bei mittlerem Sonnenstand errechnet.

### **Gebiete für Hochhäuser**

Im kantonalen Richtplan werden folgende Gebietskategorien unterschieden:

- für Hochhäuser geeignete Gebiete
- für Hochhäuser potenziell geeignete Gebiete

### **Konzept für Hochhäuser**

Neben den gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen soll in Zukunft ein Konzept für Hochhäuser als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten sowie zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklungsziele und der übergeordneten kantonalen Interessen dienen.

Die Karte «Hochhäuser» auf Seite 59 gilt als orientierende Grundlage für die Planung von Hochhäusern.

### **Strategie / ST**

1, 4 und 7

### **Leitsätze**

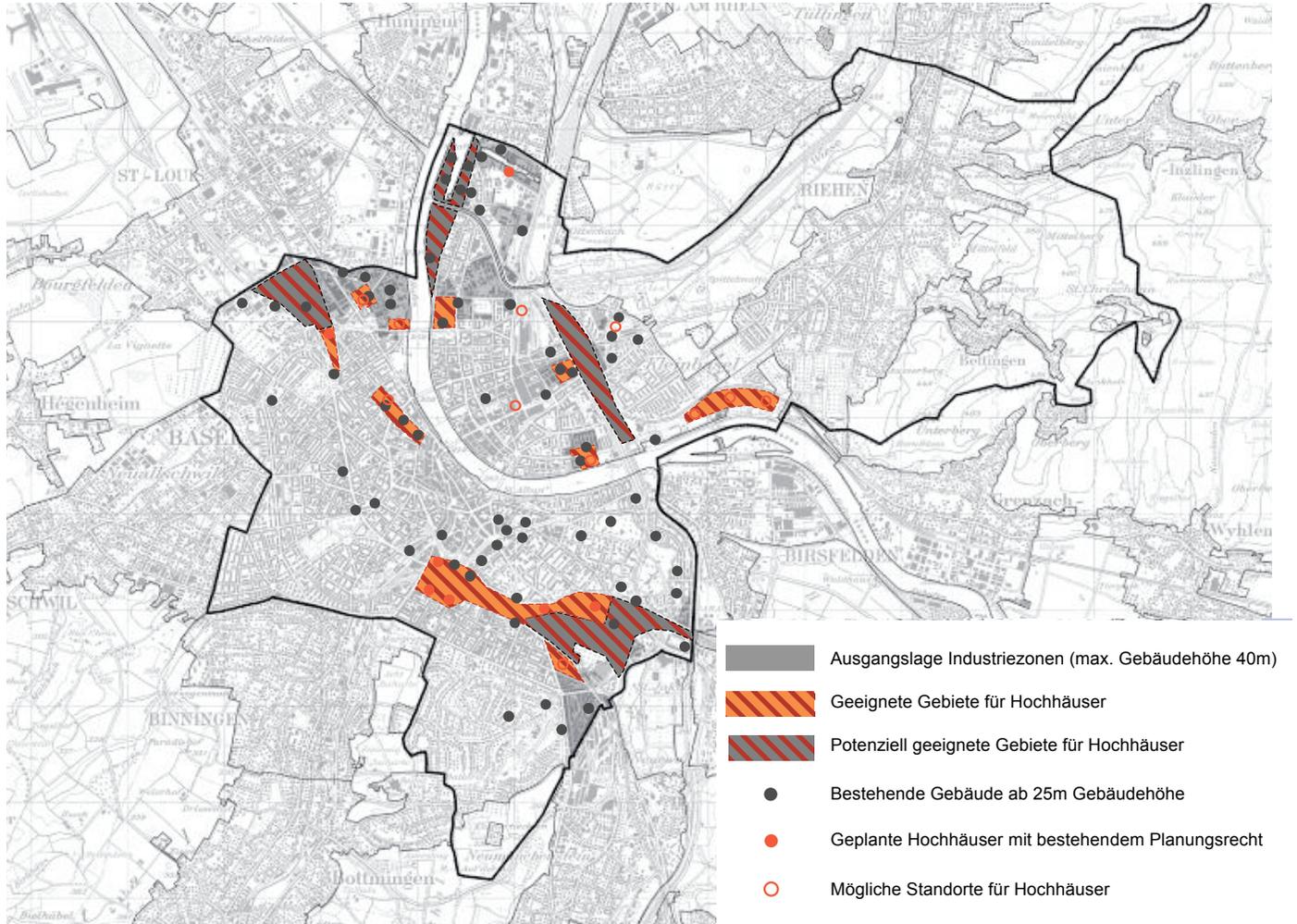
1, 2, 5, 6, 8, 9, 14, 15, 17 und 33



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Als Hochhäuser gelten Gebäude, deren Höhe 25 Meter überschreitet.
2. Hochhäuser bedingen einen Bebauungsplan; ausgenommen davon sind Gebäude bis zu einer Höhe von 40 Metern in der Industriezone.
3. Die Bewilligung eines Hochhauses setzt ein Varianzverfahren unter Beteiligung der zuständigen Instanzen des Kantons voraus. 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 Langsamverkehr sehr gut erschlossen sind;
  - im Einzugsbereich von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen oder entlang von Hauptverbindungsachsen liegen;
  - innovative technologische Lösungen integrieren (Energieeffizienz);
  - gegebenenfalls zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglichen und die naturräumliche Vernetzung unterstützen.
4. Der Kanton erstellt ein Konzept für Hochhäuser als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten.
5. Im Rahmen der Zonenplanrevision Basel ist zu prüfen, ob in Bezug auf den Bau von Hochhäusern dem Grossen Rat ergänzende Bestimmungen im Bau- und Planungsgesetz zu beantragen sind.

## Hochhäuser



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt  
Karte: HPA-P

## S1.4 Siedlungsgliedernde Freiräume

Ergänzend zu den Landschaftsschutzgebieten sind im Richtplan «siedlungsgliedernde Freiräume» definiert. Ziel dabei ist, ökologische Korridore zu sichern, Siedlungsgrenzen zu strukturieren, heute noch erlebbare Freiräume zwischen Siedlungsgebietsteilen vom Siedlungsdruck zu entlasten sowie landschaftsästhetische und lufthygienische Funktionen zu erfüllen.

Siedlungsgliedernde Freiräume wurden im Richtplan von 1986 als «Siedlungstrenngürtel» (Koordinationsstand Vororientierung) definiert, grossräumig und grenzüberschreitend angelegt. Ein beträchtlicher Teil dieses Vorhabens von 1986 wird jetzt via Landschaftsschutz gesichert.

### Strategie / ST

2 und 10

### Leitsätze

3, 15, 28, 35, 37 und 38



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die siedlungsgliedernden Freiräume dienen der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung und der ökologischen Vernetzung.
2. Siedlungsgliedernde Freiräume sind von Bauten und Anlagen grundsätzlich freizuhalten. Der Bestand und die angemessene Erweiterung bestehender Bauten sind – unter Wahrung der übergeordneten Interessen – zu gewährleisten

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

### Koordinationsstand

a) Gebiet Bäumlhof / Landauer / Rheinacker	Zwischenergebnis
b) Gebiet Riehen – Bettingen	Festsetzung
c) Korridor Stettenfeld	Zwischenergebnis
d) Korridor Zolli	Festsetzung

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

### a) Gebiet Bäumlhof / Landauer / Rheinacker

Die bestehenden Freiflächen sind – im Zusammenspiel mit der baulichen Entwicklung im Bereich Landauer / Rheinacker – als Grünzäsur zwischen Basel und Riehen (und als Teil des Regiobogens) zu erhalten und als ökologischer Korridor zwischen dem Landschaftspark Wiese und dem Rheinufer zu fördern. Die Freiflächen sind – unter Berücksichtigung der anderen raumrelevanten Interessen – ökologisch und gestalterisch aufzuwerten.

### b) Gebiet Riehen – Bettingen

Dieser wenig bebaute Korridor bildet eine wichtige Grünzäsur zwischen den Gemeinden Riehen und Bettingen, die als ökologische Verbindungsachse zwischen dem Waldgebiet auf dem Ausserberg, dem Landwirtschaftsgebiet Mittelberg und dem Erholungsraum Wenkenpark wirkt.

### c) Korridor Stettenfeld

Durch die Siedlungsentwicklung und nahe Grenzbebauung auf Lörracher Seite von Bedeutung: Korridor zwischen Stettenfeld (Mischgebiet), Oberfeld (Option Baugebiet) und Maienbühl für ökologische Vernetzung und Naherholung. Der siedlungsgliedernde Freiraum entlang der Landesgrenze steht im Konflikt mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist aufzuzeigen, wie S-Bahn-Haltestelle, Bebauung und ökologische Vernetzung aufeinander abgestimmt werden.

### d) Korridor Zolli

Die heute eher schlechte Ausstattung der näheren Umgebung macht es nötig, zwischen der Heuwaage, entlang des Birsigs und des Basler Zoos bis hin zum Dorenbachviadukt eine Promenade mit grösseren, gut erreichbaren Grünflächen zu schaffen, die als siedlungsgliedernder Freiraum und als sichere Langsamverkehrsverbindung dienen.

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), d) Optionaler Suchraum Oberfeld Riehen

BGE 129 II 321

Bericht über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, Oktober 2006

## S1.5 Fahrende

Der Bund prüft in Übereinstimmung mit dem BGE 129 II 321 auf der Grundlage des RPG die Behandlung der Fahrenden in der Richtplanung.

Der Kanton Basel-Stadt stellt für Fahrende z. Zt. keine Standplätze zur Verfügung. Dies stützt sich auf die generelle Raumnot im Kanton.

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 ganzjährig zugänglichen, mit der nötigen Infrastruktur versehenen und planungsrechtlich gesicherten Standplätzen.

Der Bedarf für Basel-Stadt wird mit *einem* Standplatz angegeben (total 2'000 m<sup>2</sup> = 10 Stellplätze).

### Strategie / ST

–

### Leitsätze

18



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die planenden Instanzen des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,
  - dass auf dem Kantonsgebiet ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende (2'000 m<sup>2</sup> = 10 Stellplätze) eingerichtet werden kann; der Kanton stellt dabei die Infrastruktur zur Verfügung, die Aufwendungen für den Betrieb tragen die Fahrenden;
  - dass bei sich bietenden Gelegenheiten (z. B. Möglichkeit für Zwischennutzungen) der Kontakt zwischen Fahrenden und Privaten aktiv gefördert wird, um provisorische oder terminlich begrenzte Standplätze für Fahrende einzurichten.
2. Koordinationsstelle des Kantons für die Angelegenheiten der Fahrenden ist die Allmendverwaltung.

## S2 Wirtschaft im Siedlungsraum

---

### S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

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 wird längerfristig ein vermehrt gesuchter Standort sein für die weltweit agierenden Unternehmen der Life Sciences Wirtschaft (Pharma, Agrochemie, Medizinaltechnik, Gen- und Biotechnologie), der chemischen Industrie, den Finanzdienstleistungen, der Logistik sowie für Unternehmen, die in neuen Technologien tätig sind.

Um die Perspektiven der Arbeitsplatzgebiete und damit die Standortattraktivität und Konkurrenzfähigkeit von Basel-Stadt zu stärken, bezeichnet der Richtplan wirtschaftliche Schwerpunktgebiete, deren Entwicklung nicht nur für den Kanton, sondern auch für den Metropolitanraum Basel von wesentlicher Bedeutung ist. Transformationsprozesse, Strukturwandel, Nutzungsintensivierung und Standortkonzentrationen sind 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 Schwerpunktgebiete sowie auf weitere, derzeit wirtschaftlich genutzte Standorte.

Um Konflikte zu vermeiden, sind Rahmenbedingungen und geeignete Planungsmassnahmen für angemessene Gesamtentwicklungen zu formulieren. So ist der Kanton unter anderem bestrebt, dass an strategisch wichtigen Orten Durchgängigkeit (Rheinuferlagen) und städtebauliche Durchlässigkeit möglich sind.

Die Entwicklungen sind auf leistungsfähige 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 und 12

#### **Leitsätze**

2, 5, 7, 9, 11, 16, 22, 43, 46 und 48



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Der Kanton wirkt darauf hin, dass im Bereich der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete eine Nutzungsintensivierung zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten erfolgen kann.
2. Dabei ist zu beachten, dass
  - in Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt und unter Berücksichtigung historischer und kultureller Bestände hochwertiges Wachstum erfolgt;
  - die Transformationsprozesse wenn möglich Qualitätsverbesserungen im Städtebau zur Folge haben;
  - die Gebiete sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr erreichbar sind;
  - die durch die Entwicklungen hervorgerufenen Verkehrszunahmen mit wenig Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt kanalisiert werden können;
  - die Integration in den städtischen Kontext und die Durchgängigkeit / Durchlässigkeit für den Langsamverkehr an strategisch wichtigen Orten gesichert wird (u.a. Rheinufer);
  - Planungsprozesse – wo sinnvoll – verstärkt werden durch die Bildung von Trägerschaften, an denen der Kanton partizipiert (z. B. Private Public Partnership);
  - die Zielsetzungen durch nutzungsplanerische Massnahmen und Projektträgervereinbarungen gesichert sind.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

### Koordinationsstand

a) Novartis Campus	Zwischenergebnis
b) F. Hoffmann-La Roche	Zwischenergebnis
c) Messe Schweiz	Zwischenergebnis
d) Rosental-Areal	Vororientierung
e) Chemieareale Klybeck	Vororientierung
f) Dreispitz	Zwischenergebnis
g) Äusseres St.Johann	Zwischenergebnis
h) Wolf	Vororientierung

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

### a) Novartis Campus

Novartis strebt mit «Novartis Campus» sowohl die Konzentration ihrer Tätigkeiten im Werkareal St. Johann als auch die Transformation des heutigen Produktionsstandortes zu einem Forschungs- und Dienstleistungsstandort an; für diese Entwicklung hat die Firma bis zum Jahr 2012 einen Planungs- und Baukredit von CHF 2 Mrd. freigegeben. Parallel zu diesen Veränderungen im bestehenden Areal ist mit «Campus Plus» – in Zusammenarbeit mit dem Kanton – eine Arealerweiterung eingeleitet, die zu verschiedenen raumwirksamen Veränderungen führt:

- Das heutige Hafensareal St. Johann soll neu als Grün- und Freiraum sowohl den Mitarbeiter/innen von Novartis als auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.
- Die Hünigerstrasse wird in das Firmenareal integriert; die neue Verbindung zwischen Basel und Hünigüe führt via Kohlenstrasse in die Avenue de Bâle nach Hünigüe, wo eine neue Zollanlage entsteht.
- Im nordwestlichen Arealteil sollen – ergänzend zu den bestehenden – neue Hochhäuser und im Bereich des nordwestlichen Brückenkopfes der Dreirosenbrücke gegebenenfalls neue Universitäts-/ETH-Gebäude erstellt werden.

Für die Umsetzung der insgesamt elf «Campus-Plus-Projekte» ist eine paritätische Planungsorganisation zuständig.

### b) F. Hoffmann-La Roche

Die F. Hoffmann-La Roche plant eine strategische Neuausrichtung mit einer verstärkten Nutzungsverdichtung auf ihrem Stammareal. Die Konzernfunktionen sollen in neuen Bauten Platz finden, Arbeitsplätze für Produktion und Forschung auf dem Nordareal konzentriert werden. Dadurch werden Funktionsanpassungen im Strassenraum (Grenzacherstrasse) notwendig, die zugleich als Chance zur Aufwertung genutzt werden sollen (unter Einschluss der umgebenden Grünflächen). Die Sicherung der städtebaulichen Qualität erfolgt durch begleitende planerische Massnahmen.

### c) Messe Schweiz

Die Messe Schweiz plant, das Flächenangebot am heutigen Standort zu konzentrieren, um den gestiegenen Ansprüchen der Aussteller gerecht zu werden. Neben Messehallen, die Platz für mehrstöckige Ausstellungspavillons bieten, soll ein gesellschaftlicher Treffpunkt mit Verweil- und Erlebnismöglichkeiten sowie Gastronomiebetrieben eröffnet werden, der sowohl die Verbindung der Messe mit dem Kleinbasler Stadtteil verstärkt als auch eine gewisse Zentrumsfunktion für die umliegenden Quartiere übernimmt. Der gute Anschluss an den öffentlichen Verkehr und an Hochleistungsstrassen bleibt bestehen.

#### **d) Rosental-Areal**

Der ehemalige Chemiestandort hat sich zum Verwaltungs- und Forschungsstandort gewandelt. Für das Rosental-Areal wird auch weiterhin eine vorwiegend wirtschaftliche Nutzung sowie eine Nutzung durch Forschungsinstitute angestrebt. Ausgehend von den Entwicklungsabsichten der Syngenta müssen die Möglichkeiten für neue quartier- und firmenverträgliche Bau- und Nutzungsstrukturen geprüft werden. Dabei sind die Kapazitätsrestriktionen durch die bestehenden Verkehrsnetze und mögliche Synergien mit einer Aufwertung und attraktiveren Cityanbindung des Badischen Bahnhofs zu beachten.

Es ist zu prüfen, ob sich bei einer weiteren Konzentration und Verdichtung der Firmennutzung in Teilgebieten Chancen für eine teilweise Öffnung des bisher geschlossenen Areals bieten.

#### **e) Chemieareale Klybeck**

Für das Gebiet wird weiterhin eine wirtschaftliche Nutzung angestrebt. Aufgrund des Wandels der Life Sciences Wirtschaft und der chemischen Industrie wird für diese Areale mit einer Veränderung der Nutzungsstruktur hin zu wertschöpfungsintensiverer Produktion sowie einem höheren Anteil an Forschungs-, Entwicklungs- und Verwaltungsfunktionen gerechnet. Im Rahmen dieser Entwicklungen kann es zu einer baulichen Verdichtung kommen.

#### **f) Dreispitz**

Das Gewerbe- und Industrieareal Dreispitz soll künftig – entsprechend dem Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz (2006) und einem städtebaulichen Rahmenvertrag mit der Grundeigentümerin – neben Entwicklungsgebieten auch weiterhin reine Arbeitsgebiete ausweisen. Diese sollen insbesondere gewerblichen Nutzungen Raum bieten und dabei moderat verdichtet werden. Das heute zeitweise abgeschlossene Areal soll geöffnet und es sollen Verbesserungen in den Bereichen Städtebau / Freiraum sowie der Erschliessung – insbesondere durch den öffentlichen Verkehr – erzielt werden. Dabei findet eine Abstimmung mit den Entwicklungsgebieten statt.

Die Umsetzung erfolgt mit nutzungsplanerischen Massnahmen und begleitenden Verfahren, dabei wird die Grundeigentümerin in den Planungsprozess einbezogen.

#### **g) Äusseres St. Johann**

Die Stadtentwicklungsprojekte ProVolta (Fertigstellung bis 2010) und grossräumige Entwicklungen des Campus Novartis führen zu einer eigentlichen Umbruchphase im Gebiet Äusseres St. Johann. Nördlich des Bahnhofs St. Johann (VoltaNord) – zwischen Schlachthofstrasse und Bahnanlage – liegt heute ein teilweise noch extensiv genutztes Gewerbegebiet. Die SBB strukturieren ihr Areal längerfristig um. Aufgrund der Lage und guten Erschliessung sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch – bedingt durch den Ausbau des Bahnhofs St. Johann – für den ÖV wird dem Standort generell ein gutes Entwicklungspotenzial für höherwertige Arbeitsnutzungen attestiert. Die Feinerschliessung des Areals für den motorisierten Verkehr ist jedoch noch nicht optimiert. Die aktuelle Nutzungs- und Verkehrssituation ist unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und im Hinblick auf eine gesamthafte Lösung im Rahmen einer kooperativen Planung zu überprüfen. Angestrebt wird eine Verdich-

tung der Gewerbe- und Arbeitsflächen. Dabei ist zu beachten, dass künftige Ausbauten des Schienennetzes (Anbindung EuroAirport, Regio-S-Bahn-Herzstück) nicht beeinträchtigt oder verunmöglicht werden.

Ungeklärt ist die Nutzungssituation zwischen Wohnen und Arbeiten im südlich angrenzenden Gebiet, was zu einer Verminderung der Lagequalität für Wohnbaupotenziale führt. Es wird eine klare Nutzungsentflechtung zwischen Arbeits- und Wohnnutzung angestrebt, um gegenseitige Störungen zu vermeiden.

#### **h) Wolf**

Das Gebiet Wolf wirkt als grosse, weitgehend von Bahn- und Sekundärnutzungen geprägte Barriere zwischen dem St. Alban-Quartier, Gundeldingen und dem Freizeitraum Brüglingen. Um weiterhin langfristig optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsverbindungen für Personen und Güter zu ermöglichen, haben bahnspezifische Nutzungen inkl. der Logistikfunktion Vorrang vor anderweitigen Nutzungen und dürfen durch diese nicht beeinträchtigt werden.

Innerhalb des Planungshorizonts des Richtplans ist im Bereich des Güterbahnhofs eine Auslagerung von Logistikfunktionen denkbar, so dass Flächen für neue, v.a. wirtschaftliche Nutzungen frei werden könnten. Vom Dreispitz und der neuen S-Bahn-Station am Walkeweg mit der mittelfristigen Entwicklung zu kombinierten Wohn- und Arbeitsnutzungen im Gebiet östlich des Wolfgottesackers sowie von Entwicklungsprojekten wie CityGate im Norden werden belebende Nachbarschaftseffekte auf das Gebiet ausstrahlen.

Bei sich abzeichnenden Nutzungsänderungen sind neue Nutzungsmöglichkeiten zu klären. Der Schwerpunkt liegt dabei auf hochwertigen wirtschaftlichen Nutzungen. Dies betrifft u. a. die Abstimmung der Betriebsnotwendigkeiten vorhandener Bahn- und Gewerbenutzungen mit den Umfeld-Anforderungen neuer Nutzungen, die frühzeitige Abstimmung zwischen Arealentwicklungen und Verkehrsinfrastrukturplanung sowie die bessere stadträumliche Vernetzung zwischen St. Alban-Quartier, Gundeldingen und dem Freizeitraum Brüglingen. Bei allen Planungen gilt es zu beachten, dass der Wolfgottesacker als sakrales Denkmal verzeichnet ist (Gesamtanlage ohne Grabmäler); dies bedingt die Wahrung des Denkmals gemäss § 19 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetzes. Im Gebiet Wolf verläuft die Starkstromleitung Muttenz – Delémont, was bei allen Planungen zu beachten ist.

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, c) Schwerpunkte Mischgebiete, c1b) Standort Bernoulli Walkeweg

## S3 Verkehrsintensive Einrichtungen

---

### S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen

AM1.4

#### Ausgangslage / Definitionen

Als verkehrsintensive Einrichtungen werden im Richtplan Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen 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 zur Zeit folgende fünf Standorte, die in der Richtplankarte als *Ausgangslage* eingetragen sind:

S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob

- Dreispitz Nord; Einkaufszentrum
- St.Jakob; Freizeiteinrichtungen (Stadien) und Einkaufszentrum
- Erlenmatt; Urban Entertainment Center, Verkauf / Unterhaltung (vor Ausführung)
- Stücki; Einkaufs- und Freizeitzentrum (in Ausführung)
- Bahnhof SBB; Spezialfall: Einkaufszentrum in Form von Sekundärnutzungen des Bahnhofsgebäudes mitsamt Einzugsbereich (Um- und Fertigstellungen im Gang)

S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Nicht als verkehrsintensive Einrichtungen – auch wenn sie zu Spitzenzeiten viel Verkehr erzeugen und dadurch den (über-)regionalen Verkehrsstrom ebenfalls stark beeinflussen – gelten die grossflächigen wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete wie Novartis und Roche. 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 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete formuliert.

S4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum

#### Entwicklung

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.

Art. 3 Abs. 3 RPG

#### Problematik für die Stadtentwicklung

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.

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 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.

### **Vorgehen**

Das «periphere Einkaufen» ist dementsprechend so weit zu unterstützen, soweit die damit einhergehende Belastung durch den motorisierten Individualverkehr die erwünschte hohe Qualität für das Wohnen und Arbeiten nicht massgeblich beeinträchtigt. Entsprechend sind Standortkriterien unter den Planungsgrundsätzen / -anweisungen formuliert.

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

### **Weiteres**

Die raum- und umweltrelevanten Belange sind durch Integration von Fahrtenmodellen (Fahrtenbeschränkungen) in die Bebauungspläne sicherzustellen. In den Bebauungsplänen ist unter anderem auch aufzuzeigen, wie die Einrichtungen mit dem ÖV und dem Langsamverkehr erschlossen werden. Wo gesetzlich notwendig, sind diese in Verbindung mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufzustellen. Weitere Bedingungen sind die Ausbildung guter städtebaulicher Qualität und die Integration in den städtischen Kontext.

Art. 9 f. USG, UVPV, § 47 USG BS, UVPV BS

### **Strategie / ST**

5, 11 und 12

### **Leitsätze**

8, 21, 27, 43, 46 und 47



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Richtplan Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, 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.
2. Verkehrsintensive Einrichtungen finden ihren Standort
  - im Siedlungsgebiet (Baugebiet); bis auf 50 m Nähe zu Wohngebieten (reine Wohngebiete und Wohngebiete mit Anteil 1 Geschoss Arbeiten);
  - im ÖV-Einzugsgebiet der Güteklasse A;
  - im Einzugsgebiet von Knoten der Hochleistungsstrassen, Radius 750 m;
  - an Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen); jeweils 50 m in Seitenstrassen erweitert (Einzugsgebiet);
  - wenn gesichert ist, dass Gefahren von benachbarten Anlagen und Betrieben, die ein Störfallrisiko aufweisen, gebannt sind.
3. In Bebauungspläne für Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen werden Fahrtenmodelle (mit Fahrtenfestlegung) integriert.
4. Im Rahmen der Zonenplanrevision Basel ist zu prüfen, ob es für Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen spezieller Zonen bedarf; gegebenenfalls ist eine Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes vorzuschlagen.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

### Koordinationsstand

Gebiet Bahnhof St.Johann

Vororientierung

Gebiet Badischer Bahnhof

Vororientierung

## S3.2 Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob

Das Gebiet «Parklandschaft St.Jakob» entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten auf einer Fläche von ca. 95 ha (mehrheitlich in Basel-Landschaft) zu einer der grössten Sport- und Freizeitanlagen Europas («Campus Sport»). Die Sportanlagen umfassen im Kanton Basel-Stadt das Fussballstadion St.Jakob-Park (40'000 Sitzplätze), im Kanton Basel-Landschaft die St.Jakobshalle (9'000 Sitzplätze), die St.Jakob-Arena (6'000 Sitzplätze), die Pferdesportanlage Schänzli, das Gartenbad St.Jakob sowie die Sportanlagen St.Jakob mit unter anderem 18 Fussballfeldern und einem Leichtathletikstadion. Die ersten drei Anlagen sind im Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) aufgeführt; sie haben damit nationale und internationale Bedeutung.

In der Parklandschaft, die rund 42 ha umfasst, befinden sich – teils mit den Sportanlagen verwoben – die Erholungs- und Freizeitanlagen des Merian Parks (inkl. Botanischer Garten) und der Stiftung im Grünen, das Birsufer sowie der landwirtschaftliche Betrieb Brüglingerhof. Diese von einem regionalen Publikum besuchten Anlagen bilden ein breit gefächertes Erholungsangebot und sind von (zum Teil nationaler) Bedeutung hinsichtlich Kultur- und Naturwerten. In den nicht überbauten Gebieten fördert die Gemeinde Birsfelden Trinkwasser.

Für alle Sportanlagen stehen ca. 1'800 feste Parkplätze zur Verfügung. Im Eventfall können durch Verkehrsmanagement rund 4'500 Parkplätze geschaffen werden. Die lokale Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist gut, die regionale und überregionale verbesserungsbedürftig.

Für die bestehenden Anlagen besteht zum Teil ein Aufwertungsbedarf. Im Gebiet St.Jakob ist ein weiterer Ausbau des Sportzentrums abzusehen, in der Umgebung (St.Jakob-Hochhaus, Wolf, Dreispitz, Schänzli) sind Entwicklungsgebiete vorhanden und in Planung.

Mit der Inbetriebnahme der Sportanlagen St.Jakob-Park und St.Jakob-Arena sowie mit der Zunahme an Veranstaltungen hat sich das Verkehrs- und Parkierungsproblem im Grossraum St.Jakob verschärft. Erhebliche Auswirkungen zeigen sich nicht nur bei der gleichzeitigen Auslastung aller Sportstätten, sondern auch bei einzelnen Events; räumlich – zumal die Strasseninfrastruktur keine wesentliche Veränderung erfuhr – bis weit in die umliegenden Quartiere hinein. Die Anlagen sind als verkehrsintensive Einrichtungen zu taxieren.

Unter der Federführung der Regionalplanungsstelle beider Basel erarbeiteten die beiden Kantone mit den betroffenen Gemeinden – unter Beteiligung externer Planer – im Jahre 2002 den Aktionsplan «Parklandschaft St.Jakob», der Massnahmen zur Verbesserung vor allem der verkehrlichen Situation beinhaltet: Künftige Nutzungen sollen nur zugelassen werden, wenn diese kein zusätzliches Verkehrsaufkommen an motorisiertem Individualverkehr erzeugen. Verschiedene Massnahmen des Aktionsplans sind umgesetzt oder wurden eingeleitet.

Grundsätzlich ist bei der weiteren Entwicklung die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet zu wahren.

### **Strategie / ST**

5, 11 und 12

### **Leitsätze**

21, 23, 27, 28, 30, 35, 37, 41, 43 und 47



## **Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner partnerschaftlichen Möglichkeiten darauf hin, dass der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit den betroffenen Gemeinden das Sportgebiet St.Jakob zu einem attraktiven, vorwiegend mit dem ÖV und dem Langsamverkehr sehr gut erreichbaren Sportzentrum von nationaler Bedeutung aufwertet; die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet ist dabei zu wahren, die Natur- und Landschaftswerte sind zu sichern.
2. Die verkehrliche Anbindung ist insbesondere mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren, wobei ÖV und Langsamverkehr den Hauptanteil des Verkehrs bewältigen sollen.

### **Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)**

Festsetzung Freizeit- und Sportgebiet St.Jakob als kantonaler Schwerpunkt Sport (Teil Basel-Stadt)

## S4 Siedlungsqualität

### S4.1 Freiraum

Freiräume und gut gestaltete öffentliche Räume in ausreichender Quantität, hoher Qualität und geeignetem Gebrauchswert sind ein wesentlicher Aspekt der urbanen Lebensqualität und dienen Bewohnern, Erwerbstätigen und Besuchern. In Basel-Stadt kommt vor dem Hintergrund der selektiven Abwanderung ins Umland den Grün- und Freiräumen eine gesteigerte Bedeutung zu.

Die Freiräume umfassen Parks, Plätze, Quartierstrassen, Familiengärten, Friedhöfe, Spiel- und Sportanlagen, private Innenhöfe (Gärten) sowie Erholungsräume der Landschaft. Vor allem der öffentliche Raum hat unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht zu werden.

Das Freiraumkonzept 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.

Freiraumkonzept des Baudepartementes für die Stadt Basel (2004)

#### Bedarf an Grünräumen in der Stadt Basel

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.

Da das Freiraumangebot innerhalb des Kantons als wichtiger Standortfaktor zu betrachten ist, ist es notwendig, die Grünraumversorgung und die Qualität der Freiräume zu verbessern. Die Zugänglichkeit in die grösseren, auch ausserkantonalen Naherholungsgebiete ist zu erweitern.

§ 36 Kantonsverfassung BS (KV BS)  
«Der Staat fördert die sportliche Betätigung.»

#### Bewegung und Sport – «Basel soll sich mehr und besser bewegen»

Studien zeigen eine im schweizerischen Vergleich überdurchschnittliche Inaktivität der Basler Bevölkerung. Der bisherige Ansatz «Sportpolitik» erreicht weite Teile der Bevölkerung nicht oder wird der Problematik nicht gerecht. Eine nachhaltige Bewegungspolitik soll den negativen Entwicklungen insbesondere im Gesundheitsbereich und im Sozialen entgegenwirken.

Der wachsende Anteil der «niederschweligen Bewegung» zieht eine Ausweitung des Raumbedürfnisses über die traditionellen Sportstätten hinaus in die Freiräume hinein nach sich.

#### Strategie / ST

2, 3, 5, 9 und 10

#### Leitsätze

3, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 28 und 37



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die verantwortlichen Instanzen wirken darauf hin, dass
  - bei Erneuerung von bestehenden Bauten und Anlagen und bei der Planung von Neubauten die Freiraumqualitäten erhalten oder, soweit möglich, erhöht werden;
  - im Stadtgebiet von Basel, speziell aber in den als «Vorzugsgebiete der Entdichtung» bezeichneten Gebieten, geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und zu Parkanlagen (allenfalls Pocketparks) umgewandelt oder dass durch andere Massnahmen öffentliche und qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume geschaffen werden können.
2. Der südliche Teil des Landschaftsparks Wiese (Bäumlihof und Umgebung) ist im Rahmen der Umsetzung des Planwerks «Landschaftspark Wiese» für Erholungszwecke besser zugänglich zu machen.
3. Im Rahmen der Zonenplanrevision Basel prüft der Kanton, wie auf dem Bruderholz (Klosterfiechten) die bessere Zugänglichkeit von Aussichtslogen für Fussgänger und die Einrichtung von extensiven Erholungsnutzungen ermöglicht werden kann.
4. Im Rahmen von Planungen, die den öffentlichen Raum betreffen, bei Zonenplanrevisionen und bei allen sich bietenden Gelegenheiten ist die regierungsrätliche Bewegungspolitik zu berücksichtigen. Ansprüche für Sport und «niederschwellige Bewegung» sind mit dem Bedürfnis nach Ruhezeiten unter Beteiligung von Interessengruppen gleichgewichtig zu berücksichtigen.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

#### Vorzugsgebiete der Entdichtung

#### Koordinationsstand

a1) Gundeldingen	Zwischenergebnis
a2) Matthäus	Zwischenergebnis
a3) St.Johann	Zwischenergebnis

#### Freiraumerweiterung / Naherholungsgebiete

b1) Bäumlihof und Umgebung	Festsetzung
b2) Bruderholz / Klosterfiechten	Zwischenergebnis

## Massnahmen / Details

§ 120 ff. BPG, § 81 ff. BPV

Behördenverbindlicher Quartierrichtplan  
Gundeldingen (Juni 1986)

M2.2 Kantonsstrassen / f) Verkehrsentslastung /  
-beruhigung Gundeldingen

### a) Vorzugsgebiete der Entdichtung

Bei sich bietender Gelegenheit sollen im ganzen Stadtbereich, aber vor allem dort, wo die Freiraumversorgung schwach ist (Gundeldingen, Matthäus, St.Johann = «Vorzugsgebiete der Entdichtung»), geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und zu Parkanlagen umgewandelt werden. Wo dies sinnvoll ist, können auch so genannte Pocket-parks (kleine öffentliche Grünanlagen, die Anwohnern zur Naherholung dienen) in Betracht gezogen werden. Frei- und Grünräume müssen optimal mit Begegnungs- und Langsamverkehrsrouten verknüpft sein.

#### 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, Innenhöfe und bestehende Platzanlagen aufzuwerten. Das Quartier soll besser an das Naherholungsgebiet Bruderholz angeschlossen werden. (Zusammenhang mit dem Vorhaben M2.2 Kantonsstrassen f) Verkehrsentslastung/-beruhigung Gundeldingen.)

#### 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. Die Trennwirkung der Verkehrsachsen erschwert den Zugang zu den vorhandenen Freiräumen.

#### a3) St.Johann

Das durch den Durchgangsverkehr geprägte Quartier weist trotz einigen ruhigen Spazierstrassen Lücken im Wegnetz zu Grünanlagen auf, vor allem zum Kannenfeldpark. Im Bereich der städtischen Wohn- und Gewerbegebiete sind die Frei- und Grünräume und ist die Freiraumvernetzung intern und in die Nachbarsräume zu verbessern.

## **b) Freiraumerweiterung / Naherholungsgebiete**

### **b1) Bäumlihof und Umgebung**

Der südliche Teil des Landschaftsparks Wiese ist für Erholungszwecke besser zugänglich zu machen (Wege, allenfalls extensive Erholungsnutzungen); die Anliegen des Naturschutzes und die Nutzungsansprüche für Landwirtschaft sind dabei zu berücksichtigen.

### **b2) Bruderholz / Klosterfiechten**

Neben der Erweiterung des Siedlungsgebietes bei Sicherung der ökologischen Vernetzung ist die Landwirtschaft teilweise zu öffnen zugunsten von Landschaftspflege und extensiven Erholungsnutzungen; die Aussichtslogen für Fussgänger sind besser zugänglich zu machen.

## **c) Bewegung und Sport**

Für die Raumbedürfnisse der nachhaltigen Bewegungspolitik ist zu prüfen und zu bestimmen, welche Flächen einer aktiven Nutzung zugeführt und welche als Ruhezone geschützt werden müssen. Ein möglichst breites Angebot an Freizeiträumen für «niederschwellige Bewegung» im näheren Wohnumfeld ist anzustreben.

## S4.2 Familiengärten

### Ausgangslage

Familiengärten (Freizeitgärten) erfüllen als zum Teil sehr strukturreiche Lebensräume vielfältige Funktionen: Sie sind Teil des städtischen Erholungs- und Freizeitangebotes. Sie stärken den familiären und generationellen 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 aufgrund ihrer Lagen als Element der Stadtstruktur, aufgrund ihrer Beschaffenheit aber auch als Teil der Kulturlandschaft betrachtet werden. Im kantonalen Richtplan sind Familiengärten wegen ihres gegenwärtigen Hauptaspekts, der Erholung, unter Siedlungsqualität eingereiht. Als «privatisierte» Räume grösstenteils in öffentlicher Hand (mehrheitlich im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel), sind Familiengärten allerdings nur partiell für die Öffentlichkeit zugänglich.

Für die baselstädtische Bevölkerung stehen ca. 168 ha im «Zentralverband der Familiengartenvereine» zusammengeschlossene Familiengärten zur Verfügung. Ca. 50 ha dieser Gärten liegen auf Basler Gemeindegebiet, ca. 27 ha in Riehen, ca. 65 ha im stadtnahen und ca. 26 ha im weiteren Umland ausserhalb des Kantons. Der Grossteil dieser Familiengärten befindet sich auf Land im Eigentum des Kantons oder der Einwohnergemeinde der Stadt Basel (ca. 70%).

Die Nachfrage nach Familiengärten ist seit längerem nicht mehr so gross wie bis Anfang der 1990er-Jahre und deshalb bestehen Spielräume zur Umnutzung von Gartenarealen.

### Umnutzung von Familiengartenanlagen

Aufgrund der äusserst begrenzten Raumreserven des Kantons Basel-Stadt ist es notwendig, Landnutzung und die zentralen Anliegen einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Übereinstimmung zu bringen. Das stark gewichtete Anliegen eines ausreichenden Angebotes an hochwertigem Wohnraum (s. Strategie ST4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Objektblatt S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet [Baugebiet]) und an attraktiven öffentlichen Freiräumen (s. S4.1 Freiraum) verpflichtet dazu, auch Umnutzungen von Familiengartenarealen an geeigneten Standorten vorzusehen.

Wegen der vielfältigen Funktionen und erwünschten Wirkungen von Familiengärten hat der Kanton andererseits ein Interesse daran, Familiengartenareale in angemessener Quantität und hoher Qualität vorzuhalten. Dies erfolgt mit Beiträgen zur Sicherung eines beträchtlichen Quantums an ausserkantonal gelegenen, im Besitz der Einwohnergemeinde der Stadt Basel befindlichen Familiengärten, die durch öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar sind, zum anderen im Rahmen der Zonenplanrevision, bei der der mit den genannten Stadtentwicklungszielen vereinbare Bestand an Familiengärten berücksichtigt wird.

Es wird angestrebt, den von den Umwandlungen betroffenen Familiengärtnern Ersatz auf frei werdenden Gartenparzellen anzubieten.

### **Strategie der Gemeinde 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 Nutzungsplanung sollen verschiedene Massnahmen geprüft werden. «Als Ersatz für aufgehobene Areale soll eine Verlagerung in längerfristig gesicherte Areale im Rahmen der natürlichen Fluktuation erfolgen.»

### **Entwicklungskonzept Familiengartenareale**

Eine Grundlage für die Zonenplanrevision Basel bildet ein Entwicklungskonzept Familiengartenareale; das Konzept wird vor allem folgende zentralen Fragen beantworten:

- Welche Familiengartenareale oder -arealteile eignen sich für den Wohnungsbau und für öffentlichen Freiraum?
- Welche Gebiete eignen sich für Familiengartenanlagen und sind deshalb zu sichern?
- Welches sind die notwendigen und verlässlichen Regeln, die bei Umnutzungen zu beachten sind?

### **Weitere Planungsziele**

Neben den übergeordneten Zielen (Sichern von Flächen für neue Baugebiete, neue öffentliche Freiräume in Basel-Stadt, Erhaltung eines angemessenen Bestandes an Familiengartenarealen) ist die Durchgängigkeit und Erhöhung des Anteils an öffentlicher Zugänglichkeit und die Benutzbarkeit der Areale für die Bevölkerung zu verbessern, sind die vielfältigen Lebensräume zu erhalten und aufzuwerten und die ökologische Korridor- und Trittsteinwirkung in den verbleibenden Familiengartenarealen zu stärken.

Im Weiteren kann durch die Öffnung von Familiengartenarealen und durch die Anlage von öffentlichen Grünflächen/-räumen in den Arealen die Lebensqualität für die Bewohner und Bewohnerinnen in der unmittelbaren Umgebung verbessert werden.

### **Bundeskonforme Zuordnung von Familiengartenarealen, die zur Zeit noch der Zone «Landwirtschaftsgebiet» zugewiesen sind**

Nach Bundesrecht heute nicht mehr zonenkonform werden in Basel-Stadt zur Zeit rund ein Drittel der Familiengartenareale in der Zone «Landwirtschaftsgebiet» betrieben. Die Gemeinden und der Kanton (für Basel) sind verpflichtet, bundesrechtskonforme Zonen auszuscheiden.

**Strategie / ST**

2, 4, 5, 9 und 10

**Leitsätze**

2, 3, 14, 15, 17, 20, 23, 28, 32, 35 und 37

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Familiengärten mit ihren vielfältigen Qualitäten dienen der Erholung der Bevölkerung, dem gesellschaftlichen Zusammenhalt und der natürlichen Lebensgrundlage; Familiengärten sind in einem sich weiter urbanisierenden Umfeld von städtebaulicher Bedeutung.
2. Anlässlich der Zonenplanrevision Basel sind zugunsten der übergeordneten kantonalen Entwicklungsziele heutige Familiengartenareale oder -arealteile zugunsten von neuen Wohnraumangeboten (Baugebieten) und neuen öffentlichen Freiräumen vorzusehen.
3. Flankierend zu den unter Ziff. 2 genannten prioritären Veränderungsabsichten wirkt der Kanton betreffend die im Kanton Basel-Stadt gelegenen Familiengartenareale darauf hin,
  - ein hinreichendes Angebot an Familiengärten langfristig zu sichern;
  - die öffentliche Zugänglichkeit, die Durchgängigkeit und die Benutzbarkeit der Familiengartenareale für die Bevölkerung 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.
4. Betreffend die ausserkantonalen, stadtnahen Familiengartenareale im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel werden die Ziele von Ziff. 3 ebenfalls verfolgt – in Abstimmung mit den Entwicklungspräferenzen der Nachbargemeinden und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Familiengärtner.
5. Kanton und Gemeinden setzen im Zuge ihrer Zonenplanrevisionen die in der Zone «Landwirtschaftsgebiet» nicht mehr zonenkonformen Familiengartenanlagen zonenrechtlich neu fest.

## S4.3 Innenstadt aufwertung – Qualität im Zentrum

### Basel

Die Basler Innenstadt, ein Kulturzentrum von europäischem Niveau, übernimmt für den Kanton und die Region wichtige Funktionen: Sie bildet den Kern städtischen Lebens, dient als Sozial-, Erlebnis- und Freizeitraum, ist Unternehmensstandort (vor allem für Dienstleister), bietet hochwertigen Wohnraum und zentrale Versorgungsfunktionen an, und ist Anziehungspunkt für Touristen. Dominierendes Element der Innenstadt ist der Detailhandel, der bei einer funktional ausgewogenen Durchmischung wesentlich zu ihrer Belebung beiträgt; entsprechend ist die Innenstadtentwicklung eng mit den Entwicklungen im Detailhandel verbunden.

#### S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen

Die Expansion des Detailhandels findet allerdings ausserhalb des Zentrums statt («Dezentralisierung der Zentralität»). In den letzten Jahren sind grossflächige Einkaufszentren und Fachmarktkonglomerate an der (ausserkantonalen) Peripherie entstanden, weitere sind geplant. Die Kaufkraft wird umgelenkt, woraus ein Kundenschwund in der Innenstadt resultiert. Daraus folgt ein Attraktivitätsverlust, der durch die Konzentrationsprozesse im Detailhandel verschärft wird (Verdrängung traditioneller Fachgeschäfte durch Handelsketten). Insgesamt ergibt sich daraus die Gefahr des Bedeutungs- und Funktionsverlustes der Innenstadt.

Die Innenstadt kann aber auf Stärken bauen: Das historische Stadtzentrum verfügt über ein anziehendes Ambiente, das, gepaart mit hochwertiger zeitgenössischer Architektur sowie einer hohen Aufenthaltsqualität im Freien – speziell am Ufer des Rheins –, die Anziehungskraft Basels auch für Touristen begründet. Die Innenstadt strahlt als Visitenkarte der Stadtregion eine eigene Identität aus, sie ist mit dem ÖV bestens erschlossen und bietet Bewohner/innen und Besucher/innen Tag und Nacht erlebnisreiche Möglichkeiten (Einkauf, Freizeit- und Kulturaktivitäten). Diese Qualitäten des «Multifunktionsraums Innenstadt» gilt es zu bewahren und gegebenenfalls zu entwickeln.

Im öffentlichen Raum der Innenstadt besteht dringender Handlungsbedarf, unter anderem in Form von Gestaltungsmassnahmen. Umgestaltungsprojekte haben nur geringe Aussichten auf Erfolg, wenn sie isoliert behandelt werden. Mehrfach wurde deshalb in der politischen Diskussion gefordert, ein Gesamtkonzept für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen zu erstellen.

Um Konflikte zwischen der Wohn- und anderen Nutzungen, die teilweise auch nachts zu Lärmimmissionen führen, zu vermeiden, sind räumliche Differenzierungen zu prüfen (z. B. durch «Wohninseln»). Anzustreben ist ein optimales Management des öffentlichen Raumes. Einige Koordinationsmassnahmen zur Nutzung des öffentlichen Raumes wie Bespielungspläne und ein behördenverbindlicher Plan über die zulässigen Öffnungszeiten von Boulevard-, Terrassen- und Gartenwirtschaften in der Innenstadt («Boulevardplan Innenstadt») wurden bereits ergriffen.

Gesetz gegen den Bau von öffentlichen  
Autoparkgaragen in der Innerstadt

Leitbild Riehen 2000  
Richtplan Riehen, 19. August 2003

Nachdem 2004 die Initiative zur Aufhebung des Verbots von öffentlichen Parkings innerhalb des Cityrings vom Volk abgelehnt wurde, wird die Parkraumfrage immer noch kontrovers geführt und ist zu klären. Gute Erreichbarkeit einerseits, geringe verkehrsbedingte Gefahren und Belastungen andererseits sind die übergeordneten Ziele; durch die Förderung einer stadtgerechten Mobilität soll ein sinnvoller Ausgleich erreicht werden.

### Riehen

Gemäss Riehener Leitbild von 2000 sind im Dorfkern zentrumsbildende Nutzungen zu fördern. Im kommunalen Richtplan wurde dementsprechend die Strategie formuliert, den Dorfkern zu einem attraktiven Zentrum mit vielfältigen Nutzungen weiterzuentwickeln und aufzuwerten. Riehen strebt unter Wahrung einer hohen städtebaulichen Qualität und der historischen Bausubstanz die Erhaltung, Erweiterung und Neuansiedlung von zentrumsbildenden Nutzungen an (Integration von Arbeiten und Wohnen, Grünräumen sowie Einrichtungen der Versorgung, Freizeit und Kultur, insbesondere der Fondation Beyeler). Diese Strategie ist von kantonaler Bedeutung.

### Bettingen

#### *Gestaltungskonzept Dorfzentrum*

Der Gestaltung des Dorfzentrums mit Kantonsstrasse und Lindenplatz wird hohe Priorität beigemessen. Unter Federführung der Gemeinde und mit Beteiligung der zuständigen Amtsstellen des Kantons sowie der Grundeigentümerschaft wird in einem wettbewerbsähnlichen Verfahren ein Gestaltungskonzept erarbeitet. Das Konzept vereinigt die Belange der städtebaulichen Entwicklung und Gestaltung, die Schaffung von Begegnungsräumen wie auch die wirksame Beruhigung und Sicherung des Verkehrs.

### Planungsziele (erwünschte Wirkung)

- Erhalten und Aufwerten der Qualitäten der Basler Innenstadt und der Dorfzentren von Riehen und Bettingen. Diese sollen als lebendige Zentren weiterhin anziehend auf Bewohner/innen sowie Besucher/innen wirken.
- Durch eine anregende Mischung aus Läden, Gastronomie sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen soll die Attraktivität der Zentren von Basel und Riehen die regionale Ausstrahlung fördern; gleichzeitig ist die Wohnfunktion zu sichern und aufzuwerten.
- Ausdehnung und Verknüpfung der Fussgängerzonen und Velowege.
- Bessere Anbindung des Langsamverkehrs an die Bahnhöfe.

### Strategie / ST

3, 5, 11 und 12

### Leitsätze

8, 14, 16, 18, 19, 21, 40, 41 und 47



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisung

1. Die langfristige Sicherung sowie bedarfsgerechte, nachhaltige Weiterentwicklung der Qualitäten der Basler Innenstadt sowie der Riehener und Bettinger Dorfzentren sind von kantonalem Interesse.
2. Für die Basler Innenstadt stehen dabei folgende vier Ziele im Vordergrund:
  - Stärkung der Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt
  - Stärkung der Zentrumsfunktion der Stadt Basel
  - Stärkung der Funktionsvielfalt der Innenstadt
  - Förderung einer stadtgerechten Mobilität

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Gemäss Abgrenzungen in Richtplankarte.

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

### a) Basel

- Erarbeiten von Perspektiven für die Innenstadt an einem «Runden Tisch» (Bevölkerung, Gewerbe, Verwaltung).
- Vertiefen der «Perspektiven» in themenspezifischen Gruppen. Themen: unter anderem Standortmarketing, Liegenschaftsmarkt, Erreichbarkeit mit den Verkehrsträgern.
- Erarbeiten eines Entwicklungskonzepts für die gesamte Innenstadt mit Richtlinien für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen.
- Schrittweise Umsetzung des Entwicklungskonzepts ab ca. 2011, verteilt auf etwa sieben Jahre.
- Optimierung des Nutzungsmanagements des öffentlichen Raums.

### b) Riehen

- Bezeichnen von Prioritätsgebieten für Handel und Gewerbe im Zonenplan. Detailhandelsbetriebe mit erheblichem überkommunalen Einzugsgebiet werden ausgeschlossen.
- Erarbeiten von Konzepten für Begegnungszonen und Parkierung im Dorfzentrum.
- Organisieren von Verkehrsmanagement-Massnahmen für einen ortsverträglichen Verkehrsablauf.

### c) Bettingen

- Gestaltungskonzept umfasst:
- Städtebauliche Konzeption
  - Gestaltung der Aussenräume
  - Beruhigung und Sicherung des Verkehrs
  - Parkierung

## S4.4 «Aktionsraum Rhein»

Der Rheinraum prägt die Landschaft Basels, der Flussbogen (das «Rheinknie») mit den bebauten Ufern formt die Stadt. Von erstrangiger Bedeutung ist der Flussraum nicht nur als Verkehrs- und Wirtschaftsraum, sondern auch als Erholungsraum. Die Rheinufer als sehr beliebtes Naherholungsgebiet sind von hoher gesamtstädtischer Bedeutung (Stadtimage, Wohnqualität); gleichzeitig ist der Rheinraum ein wichtiger überregionaler Vernetzungsraum für die Natur.

Umwelt-, Natur- und Gewässerschutzgesetze von Bund und Kanton

Programme der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR)

Die Vielzahl der Nutzungen ist nicht konfliktfrei. Die Konflikte sind so weit wie möglich zu verringern, indem sie koordiniert und in die städtebauliche Gesamtentwicklung einbezogen werden, gegebenenfalls auch in grenzüberschreitender Koordination. Neben der Gesetzgebung sind die ratifizierten internationalen Abkommen zur Rheinschifffahrt und zum Schutz des Rheins bei Planungen und bei der Umsetzung von Massnahmen zu berücksichtigen.

Die verschiedenen Nutzungen können grob in drei Gruppen unterteilt werden:

### Wirtschafts- und Verkehrsraum

Der Baselstädtische Rhein ist Teil des schiffbaren Flusses zwischen Rheinfeldern und der Nordsee. Basel wird nicht nur von Frachtern und Personenschiffen durchquert, sondern beherbergt einen für Basel-Stadt und die Schweiz bedeutenden, international ausgerichteten Hafen in Kleinhüningen. Die Schifffahrt (mit ihrer guten Umweltverträglichkeit), der Güterumschlagsplatz und der Hafen müssen weiterhin wirtschaftlich attraktive Voraussetzungen vorfinden. Die dafür notwendigen Massnahmen sind so weit als möglich mit anderen Vorhaben unter Wahrung der Erholungsfunktionen des Rheinraums und der Tier- und Pflanzenwelt zu koordinieren.

Der Freizeitmotorbootverkehr und seine Infrastruktur sind so weit wie möglich zu limitieren. Die Beibehaltung der beliebten Personenfähren als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel ist unbestritten.

### Freiraum / Erholungsraum / Wohn- und Lebensraum

Die Rheinufer, vor allem das der Kleinbasler Seite («Riviera»), zählen zu den beliebtesten Flanier-, Bade-, und Festbereichen der Stadt. Viele dem Rhein zugewandte Aktivitäten (Weidlinge, Wasserski, Bootshafen, Fischen, Sonnenbaden etc.) sind im Vereinsleben der Stadt verankert. Die Instandhaltung und Aufwertung der Rheinufer als Erholungs- und Freizeitgebiet sind von grossem öffentlichem Interesse. In den letzten Jahren wurde (unter anderem im Zusammenhang mit dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung) mit vielen Massnahmen die Umgebung der Rheinufer aufgewertet; weitere befinden sich in der Umsetzung oder stehen an (z. B. Sanierung Kleinbasler Rheinufer).

Nur für den Langsamverkehr geöffnete Wege garantieren den zu Fuss Gehenden und Velofahrenden die nötige Sicherheit.

Entwicklungsbedürftig ist die Zugänglichkeit zum Rheinufer aus den anliegenden Wohngebieten.

### **Lebensraum für Flora und Fauna**

Durch die besondere Lage nördlich des Schweizer Juras und am südlichen Ende der ober-rheinischen Tiefebene bietet der Rhein einer grossen Anzahl Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum. Flora und Fauna haben sich jedoch durch wirtschaftliche und freizeitliche Nutzungen in ihrer Zusammensetzung stark verändert. Die vorwiegend naturfremden Rheinabschnitte erschweren die Entwicklung und Vernetzung einheimischer Populationen. Die Ansätze zur sanften Revitalisierung der Ufer zeigen auf, wie sich stadttökologische Anliegen mit weiteren Nutzungen verbinden lassen: Die Basler Rheinufer und die im und am Wasser beheimateten Pflanzen und Tiere sollen geschützt und in ihrer Entwicklung nachhaltig gefördert werden.

### **Strategie / ST**

3, 5 und 10

### **Leitsätze**

16, 18, 22, 28, 36 und 49



### **Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Unter Berücksichtigung der Ansprüche der Güterschifffahrt ist der Rhein mit seinen Ufern als Erholungsgebiet, als Wohn- und Lebensraum, als Lebensraum für Flora und Fauna sowie als Vernetzungskorridor wenn immer möglich grenzüberschreitend zu stärken.
2. Massnahmen der Stadtentwicklung, die der Aufwertung der Rheinufer dienen, sind in Rücksicht auf Wirtschaft, Natur und Lebensraum auszuführen.
3. Aufwertungen und Revitalisierungen sollen in gegenseitiger Abstimmung entwickelt werden – unter Gewährleistung der wirtschaftlichen Funktionen des Flussraums.

## S4.5 Ortsbildschutz

Art. 5 Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG),  
Verordnung über das Bundesinventar der schützens-  
werten Ortsbilder der Schweiz (VISOS)

Der Kanton Basel-Stadt strebt eine kohärente Stadtentwicklung und zweckmässige Umstrukturierungen an, die die Eigenschaften, den historischen Charakter und die Identität der Quartiere und der Einwohnergemeinden berücksichtigt und gegebenenfalls stärkt. (Art. 5 Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG], Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz [VISOS]).

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 nur bei der Erfüllung von Bundesaufgaben. Bei der Erfüllung delegierter Bundesaufgaben nach Art. 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) – wie Ausnahmebewilligungen 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) sowie auf die durch die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege vorzunehmende Triage zu beachten.

Art. 6 NHG

Für die Erfüllung kantonaler Aufgaben hat das ISOS keine direkte rechtliche Wirkung, es sei denn, der Kanton habe dem Inventar auf kantonaler Stufe eine entsprechende Rechtswirkung gegeben.

Anhang zum VISOS

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».

DSchG BS, DSchV BS, Denkmalverzeichnis, BPG BS

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

14, 15 und 18



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Kanton und Gemeinden pflegen und erhalten die typischen Ortsbilder, die Denkmäler und Kulturgüter sowie die historischen Verkehrswege.
2. Kanton und Gemeinden ziehen das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Planungshilfe bei, so unter anderem beim Umgang mit Baudenkmalen, 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).
3. Vor der Festsetzung von Richtplanvorhaben, die in Konflikt mit dem ISOS stehen, ist bei der Lösungssuche oder bei der Bestimmung von Massnahmen die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege einzubeziehen.
4. Das ISOS ist bei der Überarbeitung von Gesetzen und Verordnungen im unter Ziff. 1 genannten Zusammenhang zu beachten.

## S4.6 Lärmschutz

Unterschiedliche Quellen belasten das Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Stadt mit Lärm. Hauptquelle stellt dabei der motorisierte Individualverkehr dar. Weitere wichtige Verursacher sind Anlagen aus Industrie und Gewerbe sowie der Schienen- und Flugverkehr. Durch zunehmende Aktivitäten im öffentlichen Raum ergeben sich zudem, vor allem im Sommer, Konflikte zwischen Freizeitverhalten und Wohnnutzung. Die Lärmbelastung führt zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität der Bevölkerung und zu eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten für das Siedlungsgebiet.

Art. 24 Umweltschutzgesetz (USG),  
Art. 29 Lärmschutzverordnung (LSV)

Es dürfen neue Bauzonen für Wohnnutzungen ausgeschieden sowie noch nicht erschlossene Bauzonen überbaut werden, wenn die Planungswerte eingehalten werden. Neue Gebäude innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes sind bei einer Vorbelastung über dem Immissionsgrenzwert (IGW) durch bauliche und planerische Massnahmen zu schützen.

Während der Schutz vor Strassen- und Schienenlärm durch die Anordnung unterschiedlich empfindlicher Nutzungen erreicht werden kann, stellen Flug- und Industrielärm zum Teil ein Hindernis zur Schaffung von neuen Siedlungsgebieten dar.

Art. 16 ff. USG, Art. 13 LSV  
Art. 16 LSV

Für alle Lärmarten gilt, dass eine Überschreitung des IGW zu einem Sanierungsbedarf führt. Gemäss Verursacherprinzip hat der Verursacher für die Kosten der Sanierung aufzukommen. Im Bereich des Strassenverkehrslärms hat der Bundesrat eine Sanierungsfrist bis zum Jahre 2015 für Nationalstrassen und 2018 für die übrigen Strassen festgesetzt. Der Kanton Basel-Stadt ist daher gefordert, diese Sanierungspflicht zu erfüllen.

Art.17 Abs. 4 LSV

Sanierungen sollen primär durch Massnahmen an der Quelle geschehen. In zweiter Priorität sollen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg realisiert werden; erst wenn diese nicht möglich sind, sind Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster) zu ergreifen. Die Planung erfolgt aufgrund des Lärmbelastungskatasters, der von den Kantonen geführt wird. Im Bereich des Strassenverkehrs können sowohl Massnahmen zur Beschränkung der Verkehrsmenge – unter Erwägung von ökonomischen Instrumenten wie Roadpricing, Fahrtenmodell und emissionsabhängigen Fahrzeugabgaben – als auch Tempobegrenzungen sowie die Wahl geeigneter Strassenbeläge die Emissionen von der Quelle verringern.

Art. 11 USG

Neue Nutzungen dürfen nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führen. Standorte für Nutzungen mit grosser Verkehrserzeugung sollten daher auf die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ausgerichtet sein; die Anzahl der Fahrten sollte beschränkt werden.

Art. 45 LSV

Die Vollzugskompetenz liegt nicht für alle Lärmarten beim Kanton. Flug- sowie Bahnlärm sind Bundessache.

Im dichten Siedlungsgebiet ergeben sich – sei es durch die Nutzung des Aussenraums (Privat, Allmend), sei es durch Gastronomie und Kulturveranstaltungen – Konflikte mit lärmempfindlichen Nutzungen. Obwohl durch die Gesetzgebung dafür keine Grenzwerte vorgegeben sind, muss dem Lärmschutz genügend Rechnung getragen werden. Lärmschutzmassnahmen können direkt auf das Umweltschutzgesetz des Bundes abgestützt werden. Wenn sich Standorte hinsichtlich der nutzungsplanerischen Grundlagen (Zonenplan, Lärmempfindlichkeitsstufenplan) in ihrer Schutzwürdigkeit nicht unterscheiden, können Richtplanaussagen zur Abstimmung der Interessen von Nutzen sein.

### **Fluglärm**

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

### **Strategie / ST**

5 und 12

### **Leitsätze**

9, 10, 16, 21, 22, 42, 46 und 48



## **Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu vermindern, sind primär Massnahmen an der Quelle zu treffen. Durch planerische und ökonomische Instrumente ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anzustreben. Insbesondere sollen verkehr-intensive Anlagen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr erreicht werden.
2. Bei Verkehrsträgern, die in Gelände-Einschnitten verlaufen, sowie bei Nationalstrassen wird die Möglichkeit einer Überdeckung geprüft. Der Kanton vertritt dies auch gegenüber dem Bund.
3. An Lagen mit IGW-Überschreitungen aus dem Strassenverkehr wird durch den Kanton eine finanzielle Beteiligung an den Einbau von Schallschutzfenstern geleistet. An stark exponierten Lagen ohne Möglichkeit zur nachhaltigen Sanierung, insbesondere entlang der Hochleistungsstrassen, soll die Umnutzung in weniger lärmempfindliche Nutzungen geprüft werden.

4. Der Kanton Basel-Stadt wirkt auf die Betriebsregeln des EuroAirport dahingehend ein, dass Planungswertüberschreitungen aus dem Fluglärm vermieden werden können.
5. Lärmintensives Gewerbe soll in geeigneten Gebieten einen Standort finden.
6. Kulturelle Interessen sollen in Abwägung mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch in zentrumsnahen Lagen Platz finden; die Regelung erfolgt via Nutzungsplanung und Allmendgesetzgebung.

#### **Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)**

#### **Koordinationsstand**

a) Überdeckung Nationalstrasse im Bereich Gellert	Zwischenergebnis
b) Einhausung Breite West	Zwischenergebnis
c) Überdeckung Elsässerbahn	Vororientierung
d) Gellertdreieck	Vororientierung

### **Massnahmen / Details**

#### **Nationalstrassen**

Im Bereich zwischen Zürcherstrasse und Prattelerstrasse ist eine Überdeckung und Einhausung der Nationalstrasse möglich. Durch eine Überdeckung Breite-West kann das Breitequartier nachhaltig und wirksam entlastet werden. Durch eine Überdeckung des in Tieflage verlaufenden Abschnittes zwischen Gellertstrasse und Prattelerstrasse kann die trennende Wirkung der Verkehrsträger aufgehoben und können Landreserven für Bauzonen, Freiräume sowie ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen gut genutzt werden.

An den weiteren Streckenteilen der Nationalstrasse sind Sanierungen mittels der Errichtung von Lärmschutzwänden und dem Einbau von Schallschutzfenstern geplant.

#### **Übrige Strassen**

Sind aus verkehrstechnischen oder städtebildlichen Gründen Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg nicht möglich, soll durch einen finanziellen Beitrag des Kantons der flächendeckende Einbau von Schallschutzfenstern an Lagen mit Grenzwertüberschreitungen ermöglicht werden. Seit 2004 leistet der Kanton einen Beitrag von 50% ab einer Belastung von 67 dBA am Tag.

### **Begleitung Lärmsanierung Bahn**

#### **Erarbeitung von Konzepten zur Überdeckung von Verkehrsträgern insbesondere der Bahn**

Dort, wo trotz Massnahmen am Rollmaterial nach Ablauf der Sanierungsfrist (2015) Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind, werden auf Kosten des Bundes (bei AW-Überschreitung) und mit einem Kostenteiler (50% Bund, 50% Hauseigentümer) Schallschutzfenster eingebaut. An einigen wenigen Standorten werden Lärmschutzwände errichtet.

Der Kanton übernimmt im Auftrag des Bundes den Einbau der Schallschutzfenster.

Wie auch bei der Nationalstrasse ist eine Überdeckung von Bahnstrecken, welche in Tieflage verlaufen, aus der Sicht des Lärmschutzes wünschenswert (Koordinationsbedarf mit Naturschutz).

## S4.7 Störfallvorsorge

### Art. 10 USG (Katastrophenschutz)

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.

### Art. 1 StFV (Störfallverordnung)

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. 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.

### §5 USG BS

[http://www.geo.bs.ch/stadtplan\\_gefahrenkataster\\_karte.cfm?&Type=regular](http://www.geo.bs.ch/stadtplan_gefahrenkataster_karte.cfm?&Type=regular)

Im Kanton Basel-Stadt sind alle Betriebe im Geltungsbereich der Störfallverordnung im Verzeichnis der Gefahrenquellen erfasst. Dieses ist als Spezialkarte «Gefahrenkataster» auch via Internet einsehbar.

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

### NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)

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

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

- eine neue Nutzungsplanung zusätzliche Nutzungen in der Nähe einer der Störfallverordnung unterstehenden Anlage zulässt oder
- eine bereits bestehende Nutzungsplanung solche zusätzlichen Nutzungen nicht verhindert,

so dass in beiden Fällen das Risiko für Bevölkerung oder Umwelt über das tragbare Mass ansteigen könnte.

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

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

### **Planungsziele**

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

### **Strategie / ST**

8 und 12

### **Leitsätze**

10, 11, 22, 32, 42, 61 und 66



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. 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.
2. Der Gefahrenkataster 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

#### Aufgabenverteilung

Das Hochbau- und Planungsamt, Planung (HPA-P) ist für die raumplanerische Störfallvorsorge verantwortlich. Es berücksichtigt bei seinen Planungsentscheiden den Gefahrenkataster 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).

#### §40 USG BS

Die 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 Gefahrenkataster und berät das HPA-P bei der raumplanerischen Störfallvorsorge.

## S5 Öffentliche Bauten und Anlagen

---

### S5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)

#### **Ausgangslage**

Für den Lehr- und Forschungsstandort Basel sind die Ziele, die bis 2020 erreicht werden sollen, wie folgt definiert:

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 gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft getragene Universität gehört mit über 13'000 Studierenden zu den 50 besten Hochschulen der Welt. 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. Die derzeitige Vielzahl der universitären Standorte erschwert eine effiziente Raumnutzung. Mit modernen und in das urbane Umfeld eingebundenen Campusarealen sollen Synergien gefördert und das universitäre Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt werden. Die von der Universität für die Lösung dieser Probleme zusammen mit den beiden Trägerkantonen entwickelte Raumstrategie beansprucht mehrere Jahre. Als Provisorien müssen deshalb Einnmietungen in Fremdliegenschaften (z.B. Jakob Burckhardt-Haus) in Kauf genommen werden.

#### **Trends**

Die Zahl der Studierenden an der Universität Basel ist in den vergangenen vier Jahren um 20% gestiegen, der weitere Zuwachs bis 2020 wird in einer Bandbreite zwischen 20% und 40% erwartet.

#### **Erwünschte Wirkung**

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 Forschungsstandort notwendigen Raum anbieten zu können.

**Strategie / ST**

4 und 8

**Leitsätze**

23 und 24

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Entsprechend dem prognostizierten Wachstum der Studierendenzahlen und der Strategie der Universität ist im Rahmen der zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft eingerichteten Projektstruktur das Raumangebot für die Universität zu erhöhen und zu optimieren.
2. Die Universität ist an möglichst wenigen Standorten zu konzentrieren.
3. Es sind in Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft Standorte zu entwickeln, welche über die kritische Mindestgrösse und damit genügend standortinternes Synergiepotenzial verfügen, um einen optimalen Betrieb der Universität und Anpassungen an künftige Bedürfnisse zu garantieren.
4. Universitäre Einrichtungen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Langsamverkehr sehr gut erreichbar sein.

**Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)****Koordinationsstand**

a) Campus Brückenkopf Volta	Festsetzung
b) Campus Schällemätteli	Festsetzung
c) Campus Petersplatz	Zwischenergebnis

## **Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen**

### **a) Campus Brückenkopf Volta**

*Partnerschaftlicher Projektierungsratschlag (Frühling 2009)*

Arealentwicklung für die Allokation von 35'000 m<sup>2</sup> HNF (21'500 m<sup>2</sup> Universität, 13'500 m<sup>2</sup> Dritte).

### **b) Campus Schällemätteli**

*Partnerschaftlicher Projektierungsratschlag (November 2008)*

Entwicklung von Neubauprojekten für die Life Science-Aktivitäten der Universität (40'000 m<sup>2</sup>) und der ETH (10'000 m<sup>2</sup>) sowie Instandsetzung und Anpassung der bestehenden Gebäude der Universität (Biozentrum, Pharmazentrum, Organische Chemie).

### **c) Campus Petersplatz**

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

## S5.2 Schulräume aufgrund Schulraumplanung

### Ausgangslage

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

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 deshalb umso schwieriger. Die Planung von Schulraum und Schulstandorten hängt von der Entwicklung im direkten Umfeld ab (Erlenmatt, Münsterplatz, Kaserne, Riehen etc.). Die in den Wohnquartieren lokalisierten Schulen müssen der geänderten Nachfrage nachkommen. Gegebenenfalls müssen neue Schulräume gesucht werden. Sie müssen weiterhin leicht und auf sicherem Wege erreichbar sein, um ihre strukturierende Rolle im Quartier wahrnehmen zu können.

### Bestand

Die bestehenden Schulanlagen decken den Bedarf an Schulraum zum heutigen Zeitpunkt und müssen deshalb in dieser Anzahl erhalten werden. Sinkende Schülerzahlen in der Zukunft ermöglichen, den Nachholbedarf an Schulraum abzudecken sowie auf Standortveränderungen und Auswirkungen neuer pädagogischer Konzepte an diversen Schulstandorten zu reagieren.

### Trends

Durch Einführung von Tagesbetreuung an der Primarschule und Eingangsstufe (Kindergarten/Primarschule) sowie durch Etablierung von Schulhausleitungen an den Primarschulen und Orientierungsschulen werden alle räumlichen Reserven in den Schulen beansprucht. Die Auswirkungen des möglichen Wechsels auf 6 Jahre Primar- und 3 Jahre Sekundarschule sind noch nicht eruiert.

### Strategie / ST

8

### Leitsätze

4, 23, 25, 29 und 41



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Schulraumplanung erfolgt in enger Abstimmung mit der Siedlungs- und Nutzungsplanung.
2. Schulen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Langsamverkehr sehr gut erreichbar sein.
3. Die Gemeinden koordinieren die Schulraumplanung für Primarschulen mit dem Kanton.
4. Die Schulraumplanung wird jährlich überprüft und nachgeführt.

## S5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)

### Ausgangslage

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

Der Kanton Basel-Stadt betreibt drei öffentliche Spitäler:

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

Die Gemeinde Riehen und die Bürgergemeinde Basel betreiben je ein Spital:

- Gemeindespital Riehen
- Chrischonaklinik Bettingen

Von Privaten betrieben und vom Kanton Basel-Stadt gemäss Vertrag subventioniert werden:

- St.Clara-Spital
- Merian-Iselin-Spital
- Bethesda-Spital
- Adullam-Klinik
- Psychiatrische Klinik Sonnenhalde, Riehen

Weitere privat betriebene, nicht subventionierte Spitäler sind:

- Schmerzklinik
- REHAB Basel Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
- Hildegard-Hospiz

### Geplante Veränderungen

Im Rahmen der aktualisierten strategischen Raumplanung des Universitätsspitals wird u. a. beabsichtigt, die Universitätsaugenklinik räumlich in das Gelände des Universitätsspitals zu integrieren. Das Areal der Augenklinik soll für Wohnzwecke genutzt werden.

Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben beschlossen, ein gemeinsames geriatrisches Kompetenzzentrum auf dem Areal Bruderholz zu errichten. Dort werden die bisherigen Geriatrie- und Rehabilitationsbetten des Felix Platter-Spitals und des Kantonsspitals Bruderholz zusammengezogen. Aufgrund der Bedarfsplanung in den beiden Kantonen entsteht auf diese Weise ein Komplex mit 436 Betten. Das frei werdende Areal des Felix Platter-Spitals soll möglichst vollständig, zumindest aber mehrheitlich für Wohnzwecke genutzt werden.

Das Universitäts-Kinderspital beider Basel (UKBB) wird 2011 an der Schanzenstrasse seinen Betrieb aufnehmen. Das heutige Areal des UKBB an der Römergasse wird ebenfalls für Wohnzwecke genutzt werden.

**Erwünschte Wirkung**

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

**Strategie / ST**

1

**Leitsätze**

23 und 27

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Die kantonal koordinierte Spitalplanung wird vom Gesundheitsdepartement gemäss den gesetzlichen Grundlagen durchgeführt. Regionale und interkantonale Zusammenarbeit wird laufend gefördert.
2. 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 zu erweitern.
3. Für kurzfristig notwendigen Bedarf sowie zur Ermöglichung von umfangreichen Instandsetzungsmassnahmen (Klinikum 2) sind Raumreserven (Rochadeflächen) zu schaffen.
4. Die bestehenden Standorte der universitären Kliniken sind – abgestimmt mit der strategischen Raumplanung der Universität Basel – qualitativ und quantitativ zu entwickeln.
5. Eine Konzentration auf möglichst wenige Standorte ist anzustreben.
6. Spitäler müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Langsamverkehr sehr gut erreichbar sein.

**Massnahmen / Details**

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, d) Schwerpunkte Wohnen, d3) Spitalareal Felix Platter

**a) Felix Platter-Spital**

Das Areal soll im Rahmen der Zonenplanrevision umgezont werden. Ziel ist die Entwicklung des Felix Platter-Areals mit Schwerpunkt Wohnen.

**b) Universitäts-Kinderspital beider Basel (UKBB)**

Verlegung des UKBB an die Schanzenstrasse und Entwicklung des bisherigen Areals an der Römergasse als Wohngebiet. Hierzu ist eine Umzoning erforderlich.

**c) Augenklinik**

Integration der Augenklinik in das Gelände des Universitätsspitals. Das leer werdende Areal wird für Wohnen umgenutzt.

## S5.4 Sport- und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)

### Ausgangslage

Die Sportstättenplanung bietet einen Überblick über die Sportanlagen im Kanton. Sie wurde 1995 das letzte Mal überarbeitet und aktualisiert. Die bestehenden Sportstätten (Freianlagen, Sporthallen, Wassersportanlagen, Wintersportanlagen und Spezialsportanlagen) werden intensiv genutzt und sind in ihrer Quantität zu erhalten.

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
- Sportanlage Schützenmatte
- Sportanlagen Bachgraben
- Sportanlagen Rankhof
- Sportanlage Grendelmatte Riehen (betrieben durch die Gemeinde)

Die Quartiersportanlagen dienen neben den Schulen und Vereinen der breiten Bevölkerung für individuelle sportliche Betätigung:

- Sportanlage Pruntrutermatte
- Sportzentrum Pfaffenholz
- Sportanlage Schorenmatte
- Sportanlage Bäumlhof
- Turnplatz Sandgrube/Vogelsangmatte
- Gotthelfmatte
- Voltamatte (Spielwiese)
- St.Johann/Schällemätteli (Spielwiese)
- Breitematte (Spielwiese)
- Dreirosenanlage (Spielwiese)
- Dreirosenschulhaus (Indoorhalle)
- Claraschulhaus

Die Schulsportanlagen befinden sich meist unmittelbar neben den Turnhallen und ermöglichen den Sportbetrieb im Freien. Ausserhalb der Schulzeit stehen die Anlagen den Vereinen und der Allgemeinheit zur Verfügung:

- Schulhaus Bruderholz
- Schulhaus Brunnmatt
- Christoph Merian-Schulhaus / Schulhaus Gellert
- Diplommittelschule
- Schulhaus St.Alban
- Schulhaus Neubad
- Schulhaus Wasgenring
- Hirzbrunnen-Schulhaus

- Schulhaus Erlensträsschen
- Hebel-Schulhaus / Schulhaus Niederholz
- Schulhaus Wasserstelzen

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, Pfaffenholz). Sporthallen sind entweder kombiniert mit Schulanlagen oder mit Sportanlagen.

- St.Jakobshalle
- Pfaffenholzhalle
- Rankhofhalle
- Dreirosenhalle
- Leonhardshalle
- Niederholzhalle Riehen (gemeinsam mit dem Sportamt betrieben durch die Gemeinde)
- Halle Hinter Gärten Riehen

Die Wassersportanlagen umfassen die Gartenbäder, die Rheinbäder und Hallenbäder.

Allgemein zugängliche Bäder sind die Gartenbäder St.Jakob, Bachgraben, Eglisee, das Riehener Freibad (betrieben durch die Gemeinde), die beiden Rheinbadhäuser Breite und St.Johann, die Anlage am Birskopf, das Hallenbad Rialto sowie die Schulschwimmhalle Wasserstelzen in Riehen (nur im Wintersemester und zu beschränkten Öffnungszeiten).

Weitere Schwimmhallen sind das Sportbad St.Jakob für den organisierten Schwimmsport, die Schulschwimmhallen St.Johannschulhaus, Kirschgartenschulhaus, St.Alban-Schulhaus, Rittergasse, Bläischulhaus, Vogelsangschulhaus, Bäumlhofschulhaus, Kleinhünigerschulhaus sowie Wasserstelzen-Schulhaus.

### **Wintersportanlagen**

Kunsteisbahn Eglisee, Kunsteisbahn Margarethen, St.Jakobs-Arena

### **Spezialsportanlagen**

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

### **Erwünschte Wirkung**

Die Sportanlagen und ihre Infrastruktur werden den aktuellen Gegebenheiten angepasst und modernisiert.

Das vorhandene Raumangebot soll besser und flexibler genutzt werden. Durch öffentliche Sportflächen in den Quartieren und besser auf die Nutzer abgestimmte Öffnungszeiten der Sportanlagen soll der Breitensport einem grösseren Publikum, auch den am Sport eher entfernten Teilen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden.

## **Strategie / ST**

8, 11 und 12

## **Leitsätze**

4, 23, 25, 27, 28, 30 und 41



## **Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. Die Erstellung und freie Nutzung von witterungsgeschützten Bewegungs- und Tummelflächen für Kinder und Jugendliche an Schulen und Kindergärten ist zu fördern («gedeckter Pausenhof»).
2. Verbindungswege für Fussgänger, Velos und Rollsportgeräte zwischen den Quartieren sind sicherzustellen.
3. Sport- und Freizeitanlagen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Langsamverkehr sehr gut erreichbar sein
4. Die Nutzung der Sportanlagen St.Jakob / Brüglinger Ebene erfolgt im Einvernehmen mit der Gemeinde Münchenstein und dem Amt für Raumplanung Basel-Landschaft.
5. Die kantonal koordinierte Sportstättenplanung wird periodisch überprüft und nachgeführt.

## **Massnahmen / Details**

### **a) Zweites Hallenbad**

Standort und Machbarkeit eines zweiten, allgemein zugänglichen Hallenbads mit einem 50m-Becken sind abzuklären.

### **b) Erweiterung und Anpassung der Infrastruktur St.Jakob**

Die Infrastrukturbauten und Garderobenanlagen im St.Jakob sind den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen anzupassen.

### **c) Neukonzeption der Kunsteisbahn Margarethen**

Im Rahmen der Sportstättenplanung und bis zum Zeitpunkt der notwendigen Sanierung der Kunsteisbahn ist ein Konzept zu entwickeln.



Objektblätter

# Natur und Landschaft



### Leitsätze Natur und Landschaft

#### 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.



Reiher, Park im Grünen, Brüglingen, Münchenstein

## Natur- und Landschafts- schutz, Land- und Waldwirt- schaft

*Lebensräume sichern, entwickeln und  
nutzen*



Riehen, Bachtelenweg

### 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.

Schweizerische Methodik zur Beurteilung der Gewässerstruktur (Ökomorphologie)

Zur Landgewinnung und zum Schutze 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.

Eidgenössische Gewässerschutzbestimmungen und verwandte Rechtsgrundlagen (Gewässerschutzgesetz [GschG], Gewässerschutzverordnung [GschV], Wasserbaugesetz [WBG], Fischereigesetz, Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG])

Die Kantone sind verpflichtet, beeinträchtigte Ökosysteme 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.

Art. 21 Wasserbauverordnung (WBV)

Bei allen raumwirksamen Tätigkeiten ist ein minimaler Gewässerraum zu gewährleisten. Die Kantone haben den Raumbedarf in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Dadurch sollen die natürlichen Funktionen wie z. B. Hochwasserabfluss und Geschiebetransport sichergestellt werden. In Vorranggebieten (z. B. Naturschutzgebiete, Gewässerschutzbereiche) ist zur Förderung und Vernetzung der Vielfalt standortgerechter Tier- und Pflanzenarten ein grösserer Raumbedarf anzustreben.

vgl. Biodiversitätskurve des Bundes

§ 3 GschV BS  
Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt in Übereinstimmung mit Bundesleitbild Fliessgewässer Schweiz

Das im Jahr 2002 veröffentlichte Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt beurteilt umfassend den Zustand der Bäche und Flüsse als Lebensraum, benennt die Entwicklungsziele und die ökologischen Defizite und definiert Massnahmen, mit denen in den nächsten Jahren die Fliessgewässer ökologisch aufgewertet werden sollen.

siehe Massnahmen Seite 110 bis 112

Revitalisierungsvorhaben erfüllen Gewässer- und Naturschutzanliegen und erhöhen die Erholungs- und Wohnqualität. Bei Zielkonflikten mit der Trinkwassergewinnung, dem Grundwasserschutz, der städtebaulichen Entwicklung sowie mit Grundeigentümern und landwirtschaftlichen Nutzern sind integrierende Lösungen zu suchen.

Richtplanrelevant sind die zu prüfenden Revitalisierungsabschnitte, die zur Öffnung vorgesehenen, eingedolten Gewässer und der minimal erforderliche Raumbedarf von Fliessgewässern. In extensiv genutzten, unbesiedelten Gebieten wird der Raumbedarf der vom Bund empfohlenen Biodiversitätskurve angenähert.

### **Planungsziele (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, Geschiebehalt, 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 und 13

### **Leitsätze**

15, 16, 18, 22, 31, 34, 35, 53, 54 und 55



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Fliessgewässer und ihre Uferbereiche sind als Ökosystem zu betrachten. Hochwasserschutz, Gewässerschutz, 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. 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 Geschiebehaushalt;
  - sorgen für ausreichende Raumverhältnisse der Gewässer.
4. Der Kanton überwacht die Qualität der Gewässer. Er unterstützt Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung und zur Verhinderung nachteiliger Einwirkungen.
5. 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.

(Die aufzuwertenden Fliessgewässerabschnitte werden nur in den Karten auf der Seite 112 dargestellt.)

## Massnahmen

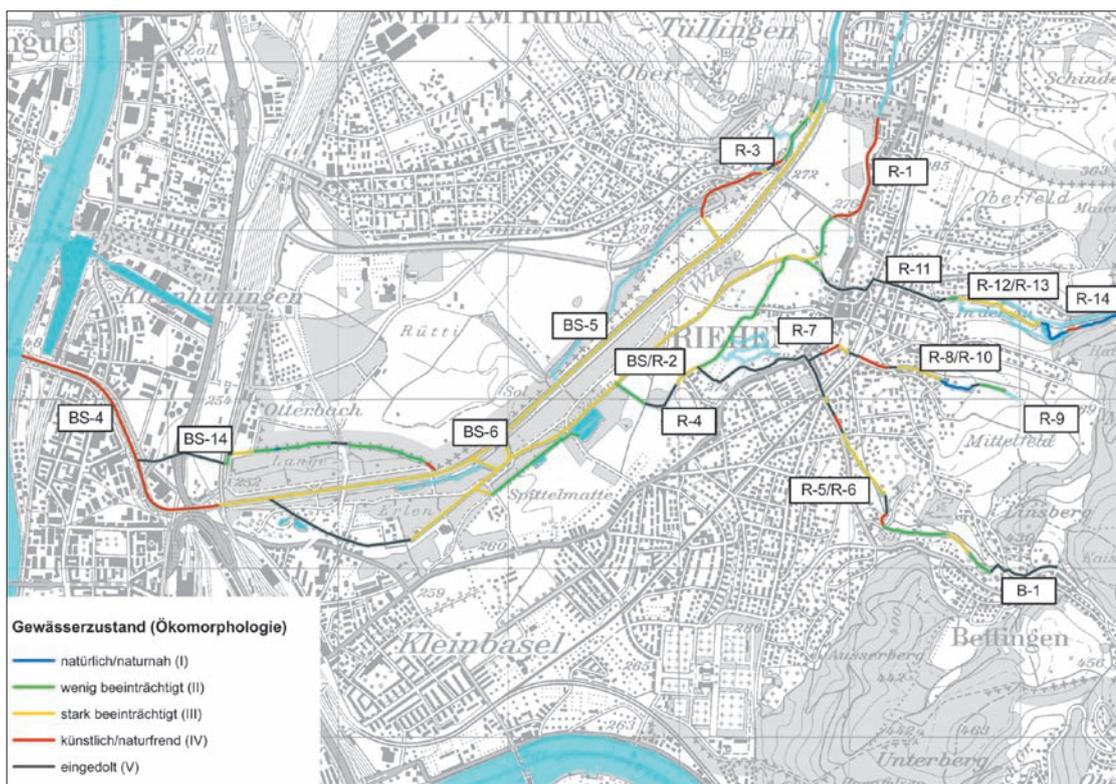
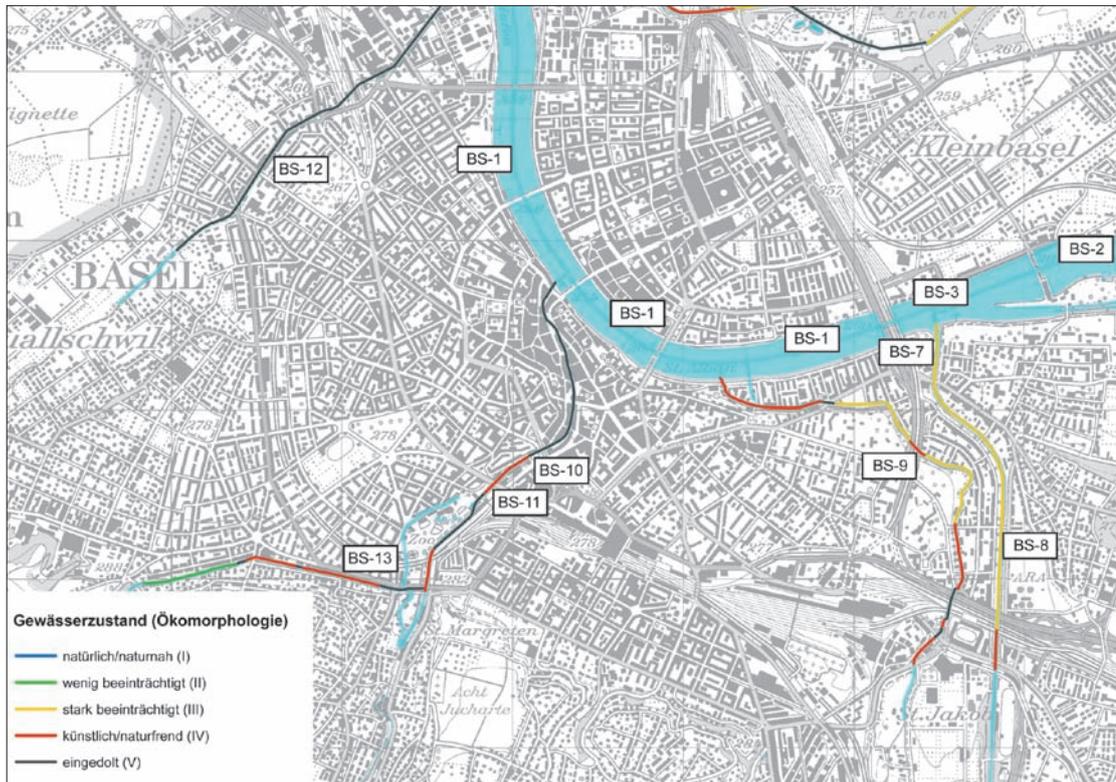
Kanton und Gemeinden werten folgende Fliessgewässerabschnitte auf der Basis des Entwicklungskonzeptes Basel-Stadt von 2002 auf.

### 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 Fischtreppe	Vororientierung
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 u. 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, Nachtigallenwäldeli	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 Mündungsbereich	Festsetzung

Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Kurzbeschreibung	Koordinationsstand
BS-14	Basel	Otterbach, entlang Freiburgerstrasse	Offenlegung mit neuer Bachführung im Wald der Langen Erlen und Mündung in Wiese oberhalb Freiburgerhof	Festsetzung
R-1	Riehen	Mühlebach, Landesgrenze 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	Weilmühlebach, ganze Länge auf CH Boden	Revitalisierung, Durchgängigkeit	Festsetzung
R-4	Riehen	Alter Teich, Grendelmatte bis Mündung in Riehenteich Offenlegung mit neuer Bachführung	Neues, verlängertes und naturnahes Bachbett ausserhalb Grundwasserschutzzone SI, neue Wegführung	Festsetzung
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	Zwischenergebnis
B-1	Bettingen	Bettingerbach, Siedlungsgebiet	Umlegung u. Ausdolung des Bachgerinnes im Siedlungsgebiet	Zwischenergebnis
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

## Aufzuwertende Gewässerabschnitte



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

## NL1.2 Naturgefahren (Gefahrengebiete)

Art. 6 Abs. 2 lit. c RPG

Gefahren durch Technikfolgen siehe S4.7 Störfallvorsorge

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.

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, Verklausungen an Brücken und Wehren) oder infolge Überschreitung des Abflussvermögens eines Gewässers,
- 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.

Art. 6 Wasserbaugesetz (WBG)  
Art. 27 Wasserbauverordnung (WBV)

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

Art. 19 und 36 Waldgesetz (WaG), Art. 15 ff Waldverordnung (WaV)

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

22, 35 und 39



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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 Forstamtes 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

#### Art. 16 RPG

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).

#### Art. 6 Abs. 2 lit. a RPG

Die Kantone stellen fest, welche Gebiete sich für die Landwirtschaft eignen.

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

Der Kanton Basel-Stadt hat die Landwirtschaftsgebiete (Zone) festgesetzt. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche von 387 ha (rund 12% des Kantonsgebiets) wird – zu 93% in Pacht – durch neun Haupterwerbsbetriebe und zwei Nebenerwerbsbetriebe bewirtschaftet.

#### Konzept zur Entwicklung einer nachhaltigen Landwirtschaft im Kanton Basel-Stadt, 2002

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.

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

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). Nach Bundesrecht heute nicht mehr zonenkonform werden in Basel-Stadt zur Zeit rund ein Drittel der Familiengartenareale im Landwirtschaftsgebiet betrieben. Im Bereich Landschaftspark Wiese werden die Nutzungskonflikte mit einem Landschaftsrichtplan geregelt. Für den östlichen Landschaftsraum steht ein Landschaftsentwicklungskonzept noch aus und muss regional entwickelt werden.

#### S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

Die Richtplanvorhaben «Suchraum Stadtabschluss Basel Süd» und «Optionalen Suchraum Oberfeld Riehen» befinden sich im Landwirtschaftsgebiet (teils hochwertige Fruchtfolgeflächen). Als Folge der erhöhten Anforderungen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Siedlungsattraktivität und der Kernfunktion von Basel-Stadt sind die neuen Baugebiete Zugeständnisse an den zunehmenden Bedarf an hochwertigem Wohnraum.

#### Art. 16a RPG, Art. 34 Abs. 5 RPV

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.

### **Planungsziele (erwünschte Wirkung)**

- Erhaltung der Landwirtschaftsfläche (unter Vorbehalt S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet [Baugebiet])
- 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 und 13

### **Leitsätze**

32, 34, 35 und 38



## **Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

1. 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.
2. Das Landwirtschaftsgebiet wird durch die Gemeinden und für Basel durch den Kanton ausgeschieden.
3. 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.
4. Kanton und Gemeinden setzen im Zuge ihrer Zonenplanrevisionen die im Landwirtschaftsgebiet nicht mehr zonenkonformen Familiengartenanlagen zonenrechtlich neu fest.

## NL2.2 Fruchtfolgeflächen

Art. 29 RPV, Sachplan Fruchtfolgeflächen, 1992  
Art. 26 Abs. 3 RPV

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»).

Art. 30 Abs. 2 RPV  
Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994  
betreffend die Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone)

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 240 ha FFF sichern; er hat am 8. Juni 1994 die FFF ausgeschieden.

Vollzugshilfe des Bundes zum Sachplan FFF, 2006

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. Eine Anpassung des Sachplans ist mittelfristig vorgesehen.

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet  
(Baugebiet)  
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet

Mit einem Bestand von 250 ha ist der geforderte Flächenbestand von 240 ha im Kanton Basel-Stadt gesichert. Ein Potenzial von rund 4 ha neue FFF wird in Bettingen geortet.

Die Richtplanvorhaben «Suchraum Stadtabschluss Basel Süd» und «Optionaler Suchraum Oberfeld Riehen» befinden sich im Landwirtschaftsgebiet, das teilweise hochwertige Fruchtfolgeflächen umfasst.

Falls abzusehen ist, dass die vom Bund geforderten 240 ha FFF nicht mehr erreicht werden könnten, 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 anlässlich der Zonenplanrevision – bei definitiver Bestimmung neuer Bauzonen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebietes – vorliegen.

### Strategie / ST

2, 4, 10 und 13

### Leitsätze

32, 34, 35 und 38



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Der Flächenbestand der FFF von 240 ha ist zu sichern.
2. 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 240 ha – im Kantonsgebiet adäquate Ersatzflächen auszu-scheiden.
3. Kanton und Gemeinden übernehmen die gemäss Richtplankarte ausgewiesenen FFF in ihre Nutzungspläne.
4. Der Kanton erstellt im Rahmen der Zonenplanrevison und anlässlich der Disposition von Siedlungsgebietserweiterungsflächen eine Gesamtübersicht der FFF; Abtauschmöglich-keiten berücksichtigen neben den Quantitäten die qualitative Eignung.

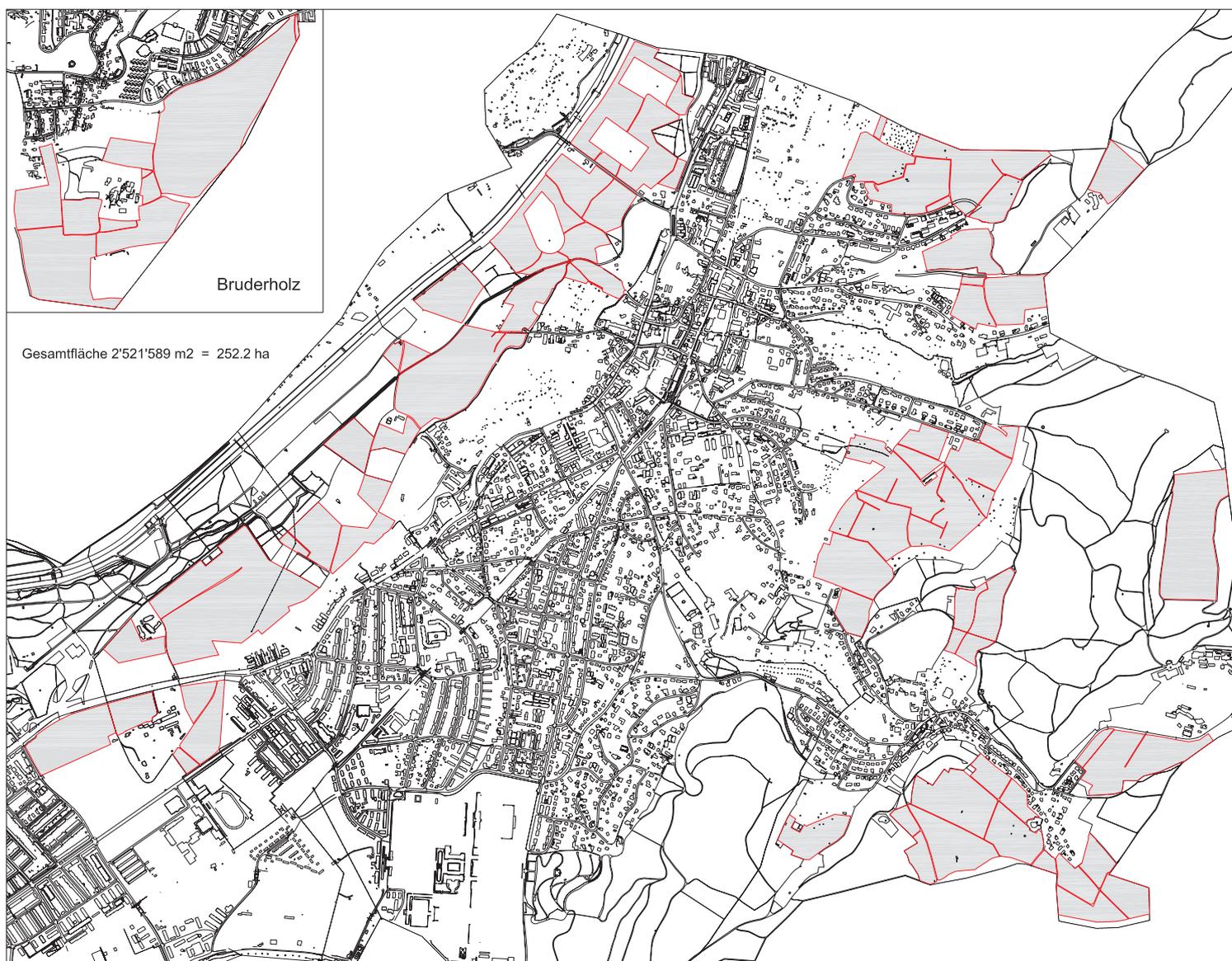
### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

### Koordinationsstand

Der Kanton bestätigt die FFF gemäss Richtplankarte  
Neue Flächen von rund 4 ha FFF in Bettingen

Festsetzung  
Vororientierung

## Fruchtfolgeflächen (FFF) des Kantons Basel-Stadt



Fruchtfolgeflächen (s. auch Ausgangslage auf Richtplankarte)

Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt.  
Karte: HPA-P

## 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.

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

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

Art. 20 WaG  
§ 19 WaG BS

Wälder sind nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit so zu bewirtschaften, dass sie ihre Funktionen dauernd und uneingeschränkt erfüllen können. 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.

Waldentwicklungsplan (WEP)  
§ 20 ff. WaG BS, § 24 WaV 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 und 13

**Leitsätze**

34, 35 und 39

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

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

---

Art. 78 BV  
Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)  
Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt

Naturschutzkonzept Basel-Stadt (RRB vom 29. Mai 1996)  
Ebenfalls kommunal und kantonal behördenverbindlich: Naturschutzkonzept Riehen, 1996 (inkl. Ergänzung 2006)

§ 9 Abs. 2 Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt

### 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.

Trotz der grossen Siedlungsdichte beherbergt der Kanton Basel-Stadt Standorte spontaner Natur mit einer grossen 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 muss, 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. Dies regelt zum einen das *Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz*; der Naturschutz ist aber 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 Bäumlihof. Die übrigen inventarisierten Reservate (Eisfeld, Kaiser in Bettingen) unterstehen Privatregelungen.

Auf dem Kantonsgebiet befinden sich zwei Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Bundes-Inventar-Nr. BS 4 «Eisweiher und Wiesenmatten» sowie Bundes-Inventar-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 (Findlinge, Höhlen) sowie als Zeichen der Natur (u.a. Feldgehölzgruppen, markante Einzelbäume, kleinflächige wertvolle Pflanzenbestände, Brutplätze seltener Vögel) und der Geschichte zu erhalten und zu pflegen; einzelne sind im vorliegenden Richtplan kartiert; gegebenenfalls werden nach der Inventarisierung weitere Naturobjekte in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Der Naturschutz tangiert im Nichtbaugebiet vorwiegend die Nutzungen in der Landschaft (Land-/Waldwirtschaft, Wasserversorgung, Erholung). Innerhalb des Baugebietes ergeben sich Konflikte mit der baulichen und verkehrlichen Nutzung. Insbesondere übergeordnete Vorhaben in Bahnarealbereichen wie Terminal für kombinierten Verkehr (KV), Viergleisusbau etc. sollen ermöglicht werden. Bei sämtlichen Planungen sind allfällige Eingriffe frühzeitig zu beachten. Bei Konflikten, die sich u. a. auch 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.

#### S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

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

Unsere 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 verschiedenen Eisenbahnlinien und auf den nicht überbauten Flächen.

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

Um die ökologischen Vernetzungsräume der Siedlung zu verbessern und zusammen mit den Landschaftsräumen zu verbinden, sind bei der Sicherung, Aufwertung und Erweiterung der öffentlichen und privaten Grünbereiche ökologische Nischen, Standorte von Pionierpflanzen (u. a. Bahnareale) und die Familiengartenareale zusammen mit kleinräumigen Ansätzen (naturnahe Grünstreifen, begrünte Flachdächer) so weit möglich zu verknüpfen.

#### **Strategie / ST**

2, 3, 5, 9, 10 und 13

#### **Leitsätze**

3, 17, 18, 26, 34, 35 und 37



1. Für Planungen im Kantonsgebiet und bei Entwicklungskonzepten ist das Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) zu berücksichtigen.
2. Naturschutzgebiete und -objekte erfordern einen umfassenden, ihrem Charakter entsprechenden Schutz und sind – unter der Prämisse einer gesicherten Wasserversorgung und in Abstimmung mit den übergeordneten Vorhaben in Bahnarealbereichen – in ihrer Ausdehnung zu erhalten, wo nötig und möglich zu erweitern, untereinander zu vernetzen und ökologisch aufzuwerten. Sie sind vor schädlichen Einwirkungen zu bewahren; ein angemessener 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 Biotope 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 eine weitere Zerschneidung von naturnahen Lebensräumen und Wildtierkorridoren so weit wie möglich zu verhindern; 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.

<b>Nr.</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Koordinationsstand</b>
NBa01	Basel	Wiese-Vorländer	Festsetzung
NBa02	Basel	Rangierbahnhof der DB – Konflikte (Bahnnutzung / Güterlogistik)	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, Schaffhauser Rheinweg – Konflikt (Erholung)	Zwischenergebnis
NBa12	Basel	Pfalz – Konflikt (Erholung)	Zwischenergebnis
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.Johanns-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

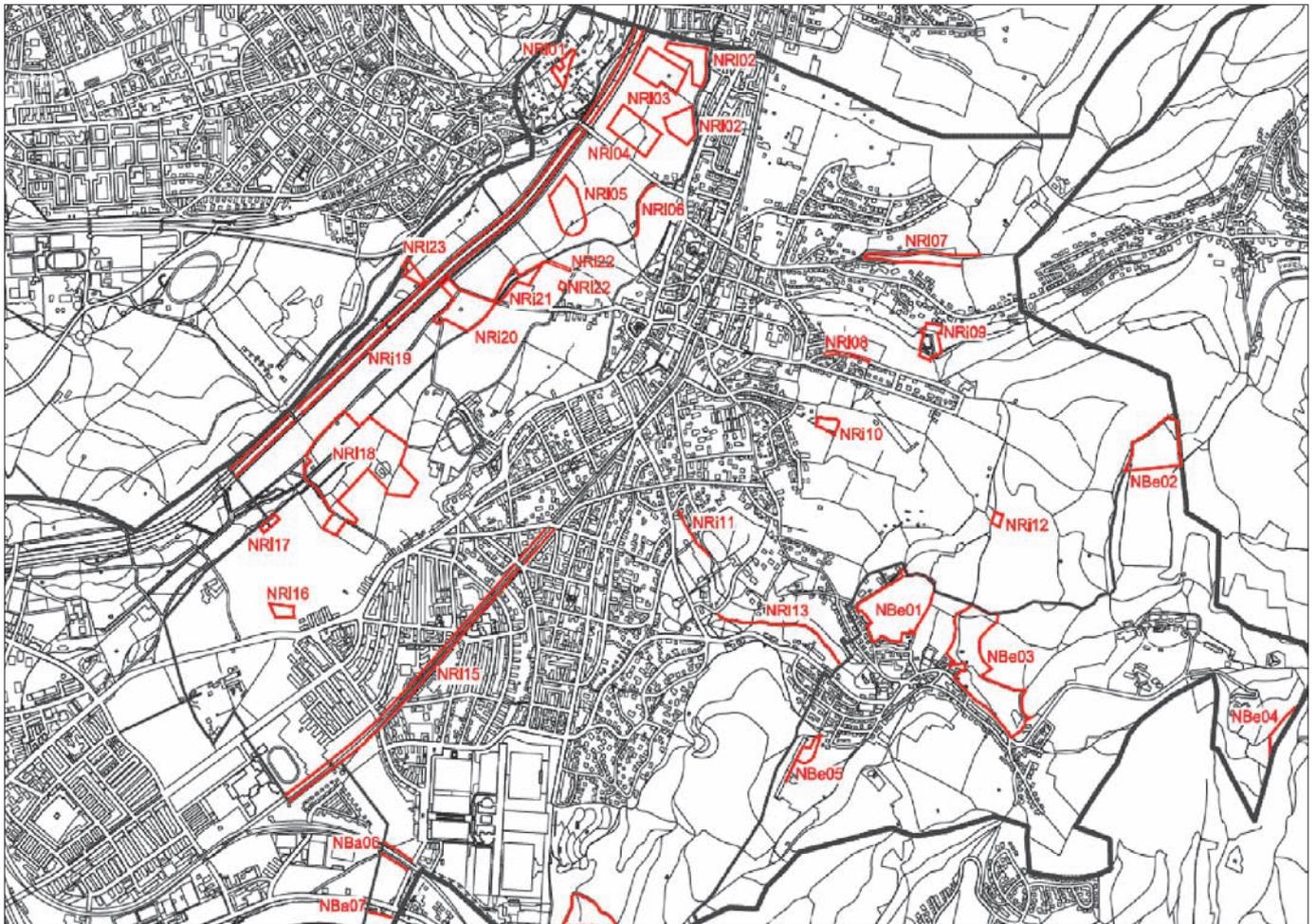
## Naturschutzgebiete und -objekte Basel



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt.  
Karte: HPA-P

<b>Nr.</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Koordinationsstand</b>
NRi01	Riehen	Neuer Rebbberg 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	Mühleteich 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

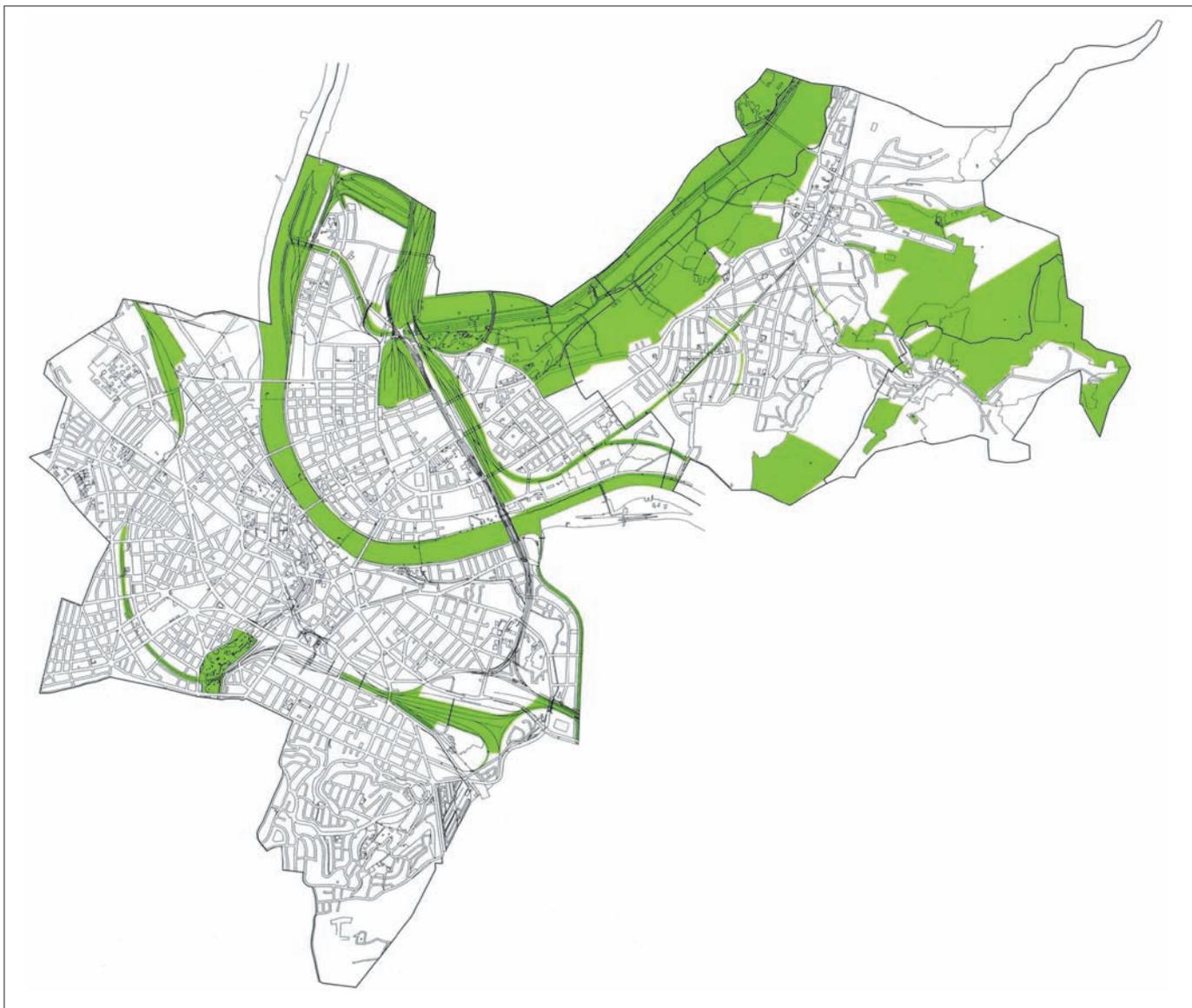
## Naturschutzgebiete und -objekte Riehen und Bettingen



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt.

Karte: HPA-P

## a) Vorranggebiete des Naturschutzes im Kanton Basel-Stadt



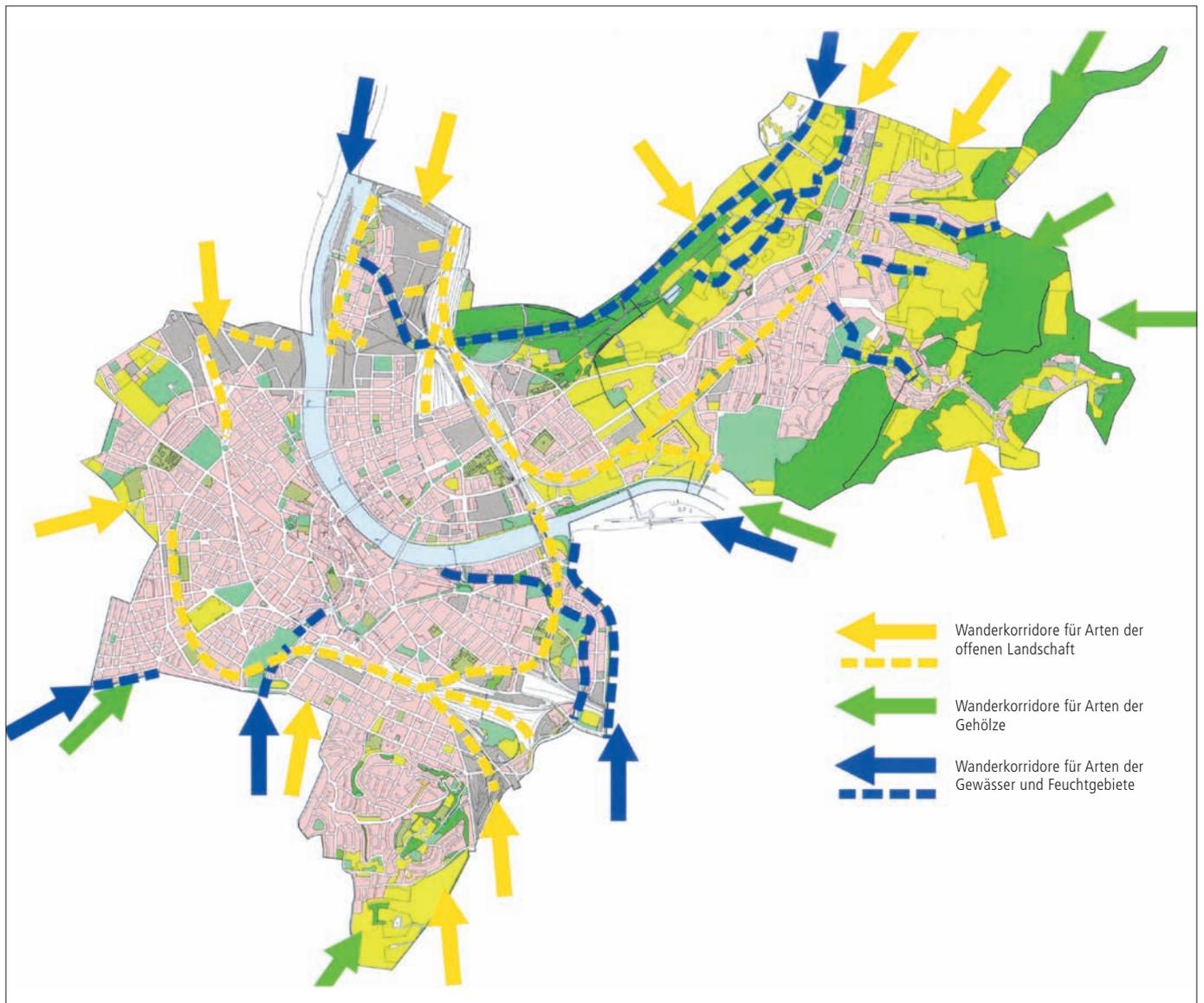
Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, HPA-P

Karten: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, *Naturschutzkonzept Basel-Stadt*, Basel, 1996, Seite 31

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.

## b) Ökologische Korridore und Bewegungsachsen im Kanton Basel-Stadt



Kartendaten: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, HPA-P  
Karte: Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Fachstelle für Naturschutz, *Basler Stadtnatur*, Basel, 1997, Seite 27

## NL3.2 Landschaftsschutz

Art. 1 Abs. a) RPG

Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung die Bestrebungen, die Landschaft zu schützen.

Bei den Landschaftsschutzgebieten handelt es sich um weitgehend unverbaute Landschaftsbereiche, die sich durch ihre Vielfalt, Eigenart und Schönheit auszeichnen und die in ihrem typischen Nebeneinander verschiedener Lebensraumtypen zu erhalten und aufzuwerten sind.

Obschon Basel-Stadt über wenig unbebautes Land verfügt, sind schöne Landschaften kleinfächig vorhanden. Es handelt sich um Gebiete, die trotz kultureller Eingriffe geomorphologisch prägnant wahrzunehmen sind und dadurch ein ästhetisch reizvolles Ganzes bilden. Hier finden sich Elemente einer traditionellen Landnutzung, die allerdings teils aufgewertet werden müssen (z. B. Wässermatten, Lössacker mit Begleitflora, Blumenwiesen mit Hochstammobstbäumen), teils gegen den Druck durch andere Nutzungsansprüche zu sichern sind.

Regionalplan Landschaft beider Basel, für die kantonale Verwaltung verbindlich seit 3. Mai 1977

Mit dem Richtplan 1986 wurden – in Anlehnung an den Regionalplan Landschaft beider Basel – vier Landschaftsschutzgebiete festgesetzt: Maienbühl, Mittelberg / Mittelfeld, Chri-schonatal / Lenzen und Ausserberg. Die zuständigen Instanzen waren beauftragt zu prüfen, ob der Schutz der Landschaft durch die Einführung des Begriffes «Landschaftsschutzgebiet» im Anhang zum Hochbautengesetz und die Ausweisung der Gebiete im Zonenplan auch für die Eigentümer verbindlich gemacht werden könnte.

Hochbautengesetz Basel-Stadt (HGB), aufgehoben durch das Bau- und Planungsgesetz (BPG) BS vom 17. November 1999

Das Vorhaben wurde noch nicht umgesetzt. Zum einen konnte bis 1999 § 48 des Anhanges zum Hochbautengesetz herangezogen werden, wonach bei Bauten ausserhalb der Bauzonen auf das Orts- und Landschaftsbild besonders Rücksicht zu nehmen war. Damit war ein gewisser Schutz gewährleistet, zumal das Raumplanungsgesetz festhält, dass für besonders schöne sowie naturkundlich oder kulturgeschichtlich wertvolle Landschaften das kantonale Recht auch andere geeignete Massnahmen vorsehen kann, als Schutzzonen festzulegen. Zum andern blieben die Abgrenzungsfragen Baugebiet / Nichtbaugebiet im mehrheitlich bebauten Stadtkanton ein Dauerthema, das noch nicht definitiv auf der Nutzungsplanebene festgelegt werden konnte.

Art. 17 Abs. 2 RPG

Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», RRB vom 16. Januar 2001, mit behördenverbindlichen Schutz- und Nutzungsvorgaben

Richtplan Riehen, 19. August 2003  
Kommunaler Richtplan Bettingen,  
25. November 2003

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 anstehenden Zonenplanrevisionen ist mittels Zonierungen die Eigentümerverbindlichkeit des Schutzes herbeizuführen (s. Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen). Die Gemeinden Riehen und Bettingen haben in ihren kommunalen Richtplänen Vorranggebiete der Landschaft definiert; die Gebiete wurden berücksichtigt.

### S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

Mit dem vorliegenden Richtplan werden wesentliche Teile des im Richtplan 1986 festgesetzten Landschaftsschutzgebietes bestätigt und teilweise erweitert. Ihre eigentümergebundene Ausscheidung als Landschaftsschutz- oder Landschaftsschonzone wird angestrebt. Im Bereich der Siedlungsgebietserweiterungen wird der Landschaftsschutz der Strategie «urbane Qualitätsmaximierung» untergeordnet. Eine allfällige Bebauung in diesen Gebieten bedingt, dass der Sicherung und Entwicklung der angrenzenden Landschaftsschutzgebiete besondere Aufmerksamkeit zukommt.

### NL2.1 Landwirtschaftsgebiet NL2.3 Waldwirtschaft

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

#### **Strategie / ST**

2, 9, 10 und 13

#### **Leitsätze**

3, 15, 17, 18, 35 und 37



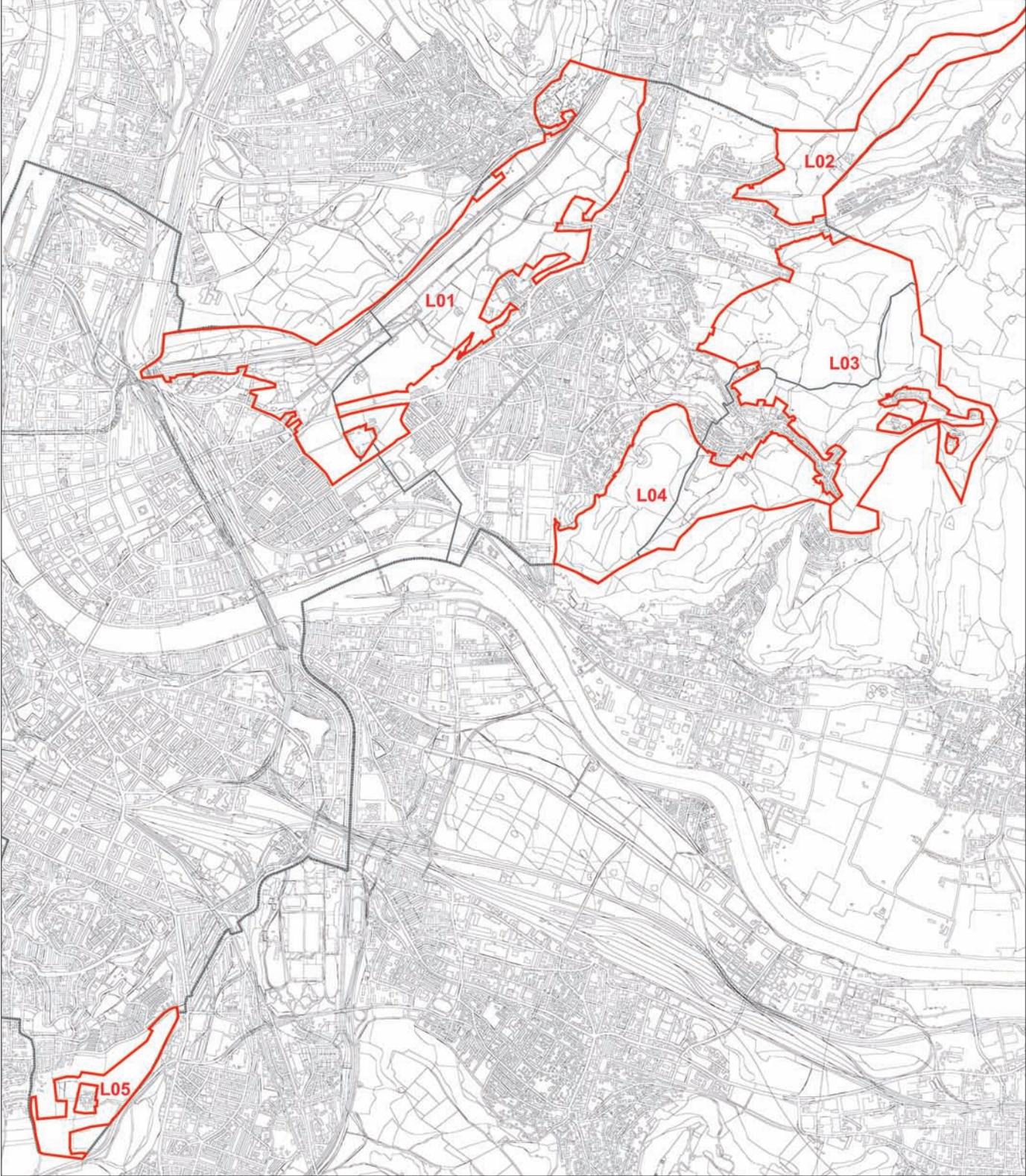
## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Für Planungen im Kantonsgebiet und bei Entwicklungskonzepten ist das Naturschutzkonzept (RRB vom 29. Mai 1996) zu berücksichtigen.
2. Die Landschaftsschutzgebiete sind in ihrer Charakteristik und ihrer Ausdehnung – wo nötig in grenzüberschreitender Abstimmung und mittels Landschaftsentwicklungskonzepten – zu erhalten und, wo erforderlich, ökologisch aufzuwerten; wo sie das Landwirtschaftsgebiet, die Grundwasserfassung und den Wald überlagern, sind diese Nutzungen zu gewährleisten; die Nutzungen ihrerseits haben Rücksicht zu nehmen auf die Besonderheiten der Landschaft. Zu gewährleisten sind ebenfalls die der Landschaft angepassten, die Wirtschaftsformen berücksichtigenden Erholungsnutzungen.
3. 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

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





Objektblätter

# Agglomeration



# A Objektblätter Agglomeration

## 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 das Instrument «Agglomerationsprogramm, Modul Verkehr und Siedlung» eingeführt. In einem Agglomerationsprogramm müssen Verkehrs- und Siedlungsplanung gemeinsam betrachtet und im Hinblick auf die Nachhaltigkeit beurteilt und koordiniert werden. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Voraussetzungen, so beteiligt sich der Bund an der Finanzierung von Infrastrukturprojekten, ausgeschlossen sind Beiträge an den Betrieb. Finanziert werden die Agglomerationsprogramme über den Infrastrukturfonds.

Der Infrastrukturfonds verfügt bei einer Laufzeit von 20 Jahren über 20.8 Mrd. CHF. 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 6 Mrd. CHF zur Verfügung, wobei rund 2.5 Mrd. CHF bereits für dringende und baureife Projekte freigegeben sind.

Bundesbeiträge werden nur an Agglomerationsprogramme geleistet, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem beitragen und über eine gemeinsame Trägerschaft verfügen. Ein Agglomerationsprogramm wird an seiner Gesamtwirkung gemessen.

### Agglomerationsprogramm Basel

In der Nordwestschweiz bearbeiten die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn gemeinsam mit dem Planungsbüro des Trinationalen Eurodistricts Basel das über die nationalen Grenzen hinausgreifende Agglomerationsprogramm Basel, das ermöglichen soll, mit einem gezielten, mit der Siedlungsentwicklung koordinierten Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur die räumliche Entwicklung zu beeinflussen.

Die Agglomeration Basel soll dadurch 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 sowie übergeordneten nationalen Projekten komplettiert.

### Verhältnis Agglomerationsprogramm und Richtplanung

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

### Strategie / ST

1, 6, 11 und 12

### Leitsätze

1, 40, 42, 43, 45 und 48



### Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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 verstärkt einzubeziehen.

Objektblätter  
**Mobilität**



**Badischer Bahnhof**

Linie	Ziel	Abfahrt
RT	Rheinbrunnen	5 Min
RT	Rheinbrunnen	14 Min
RT	Rheinbrunnen	21 Min

## Leitsätze Mobilität

### Übergeordnete Aspekte

*Fördern der stadtgerechten Mobilität*

### Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)

*Mehr Platz für die Fussgänger und  
Förderung des Veloverkehrs*

### 40

Stadtgerechte Mobilität – mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr – sowie optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsanbindungen für den Personen- und Güterverkehr sind zu fördern.

### 41

Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Langsamverkehr zu fördern, sind für Fussgänger und Velofahrer sowohl die Sicherheit als auch die (Benutzungs-)Attraktivität der Netze und Verbindungen durch Ausbau, betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen; die Innenstadt ist mit einem zusammenhängenden Fussgängerbereich (Fussgänger-Y) aufzuwerten.



St. Alban-Graben

## Öffentlicher Verkehr

*Vorrang für den öffentlichen Verkehr*

### 42

Die Region Basel ist für den Personenfernverkehr besser in das schweizerische und europäische Städtennetz einzubinden. Angesichts knapper Kapazitäten des Schienennetzes ist eine Abstimmung zwischen dem Personen- und dem stark wachsenden Güterverkehr (NEAT-Effekt) erforderlich.

### 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 Regelmässigkeit des ÖV-Betriebes einzuhalten.



S-Bahn-Haltestelle Dreispitz, S3

## 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 ggf. auch einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat; die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern; der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen auf dem Stadtnetz zu ergänzen.

### 46

In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen; der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten.

### 47

Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohner/innen, das Gewerbe, die Besucher/innen sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln und es sind marktwirtschaftliche Ansätze (Mobility Pricing) oder neue Planungsansätze (Fahrtenmodell) zu prüfen, um den ruhenden und fliessenden Verkehr zu lenken.



Autobahn A2, Blick vom Parkhaus Badischer Bahnhof nach Süden

## Luftverkehr

*EuroAirport unter Berücksichtigung der Umweltaspekte bedarfsgerecht weiterentwickeln*

## Schifffahrt

*Standorte durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit nachhaltig optimieren und entwickeln*



EuroAirport EAP, Basel/Mulhouse/Freiburg

## 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.

## 49

Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern; beim Umschlag und dem landseitigen Transport sind prioritär günstige Bedingungen für die Transportkette Schiff-Bahn zu schaffen.

# M1 Öffentlicher Verkehr

---

AM 3.2.1 und Fazit AM3

Sachplan Verkehr, Teil Programm,  
vom Bundesrat am 26. April 2006  
verabschiedet.

## M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)

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, 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. sowie zur Erschliessung des EuroAirports notwendig.

### Strategie / ST

8, 11 und 12

### Leitsätze

1, 21, 22, 40, 42 und 48



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)	Koordinationsstand
a) Schienenanbindung Flughafen EuroAirport	Zwischenergebnis
b) Strecke Basel-SNCF – St.Johann: Ausbau auf 4 Geleise in Abstimmung mit dem Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück)	Zwischenergebnis
c) Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen	Zwischenergebnis
d) Ausbau der Perronanlagen Bahnhof SBB, Seite Gundeldingen	Zwischenergebnis
e) Ausbau Abschnitt Badischer Bahnhof bis Landesgrenze CH/D: Ausbau des südlichsten Abschnitts der Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel der DB auf 4 Geleise	Zwischenergebnis
f) Bau der 2. Rheinbrücke (3. und 4. Geleise); Badischer Bahnhof zum Bahnhof SBB / nach Muttenz	Festsetzung

### Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

#### a) Schienenanbindung Flughafen EuroAirport

Der verbesserte ÖV-Anschluss des EuroAirports (EAP) ist ein wichtiges Vorhaben der trinationalen Regio. Für einen Schienenanschluss spricht vor allem die Tatsache, dass 2004 und 2005 auf dem EAP die Nachfrage im Flugverkehr wieder spürbar angezogen hat. Zudem hat sich die Struktur der Kundschaft durch das Angebot an Billigfluglinien verändert: Einerseits nimmt der Anteil der Freizeitreisen gegenüber den Businessreisen 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. Der Druck auf eine Verbesserung der Zugänglichkeit des Flughafens kommt daher vor allem von Schweizer Seite, da die Schweizer Kundschaft ohnehin eher bereit und interessiert daran ist, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen.

In Frankreich besteht dank der guten TER-200-Verbindungen ein hohes Potenzial für den Zubringerverkehr aus Strasbourg (die Bedeutung des dortigen Flughafens wird mit der Eröffnung des TGV-Est abnehmen), Colmar und Mulhouse.

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 Vollanschluss des Flughafens mittelfristig unerlässlich. Kurz- bis mittelfristig sind kostengünstige Übergangslösungen in Betracht zu ziehen, die einen Vollausbau unterstützen.

### **b) Strecke Basel-SNCF – St.Johann: Ausbau auf 4 Geleise in Abstimmung mit dem Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück)**

Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie dürfte erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, TER 200, S-Bahn, Schnellzügen aus der Schweiz zum EAP und Güterzügen zu erhöhen. Der Ausbau ist mit der geplanten Herzstückverbindung via Innenstadt abzustimmen, die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

### **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 sowie in Pratteln und der knappen Kapazität zwischen Bahnhof SBB und Muttenz erforderlich, durch geeignete Massnahmen die Kapazität und die betriebliche Flexibilität zu verbessern. Dazu gibt es zwei Varianten, welche von der SBB bearbeitet werden:

- 1) Ausbau der Stammstrecke von 4 auf 5 Geleise zwischen Bahnhof SBB und Gellert und von 3 auf 4 Geleise ab Gellert bis zum Bahnhof Muttenz.
- 2) Ausbau der Güterzugsstrecke Bahnhof SBB – Rangierbahnhof Muttenz via Wolf auf höhere Geschwindigkeit und kreuzungsfreie Anbindung sowohl an die Stammstrecke zwischen St.Jakob und Muttenz als auch an die Einführung in den Bahnhof SBB.

Bei beiden Varianten liegt ein Teil der Ausbaumassnahmen auf dem Territorium des Kantons Basel-Landschaft.

### **d) Ausbau der Perronanlagen Bahnhof SBB, Seite Gundeldingen**

Gemäss Entwurf des Rahmenplanes 2008 der SBB (Genehmigung voraussichtlich 2010) ist langfristig zwischen der bestehenden Güterzugslinie und der Meret Oppenheim-Strasse ein Ausbau der Perronanlagen zur Kapazitätssteigerung (evtl. auch als Ersatz für den aufzuhebenden Elsässerbahnhof) erforderlich.

Dies bedingt den Neubau der Margarethen- und der Peter Merian-Brücke sowie das Verlegen der Meret Oppenheim-Strasse nach Süden im Bereich des Anschlusses an die Margarethenbrücke. Dort und an der nordwestlichen Ecke der Solothurnerstrasse sind Häuserabbrüche erforderlich. Bei der Variante Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück) ist zusätzlich ein 4-gleisiger Tiefbahnhof vorgesehen.

\* Zum Begriff «Bahnhof SBB» s. den einleitenden kursiven Hinweis im Kapitel AM 1.2.2, Unterkapitel «Bahnhof SBB».

**e) Ausbau Abschnitt Badischer Bahnhof bis Landesgrenze CH/D; Ausbau des südlichsten Abschnitts der Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel der DB auf 4 Geleise**

Dieses Vorhaben betrifft eine der wichtigsten europäischen Bahnachsen 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, und der Katzenbergtunnel (Abschnitt 9.1) ist im Bau (Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2011). Für den letzten, im Kanton Basel-Stadt gelegenen Abschnitt 9.3 wird ein Projekt vorbereitet, das Schweizer Recht (Plangenehmigungsverfahren) unterliegt. Speziell bei der Wiesequerung ist für das 3. und 4. Gleise eine neue Linienführung vorgesehen.

**f) Bau der 2. Rheinbrücke (3. und 4. Geleise); Badischer Bahnhof zum Bahnhof SBB / nach Muttenz**

Zur unabhängigen Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB (Personenverkehr) bzw. dem Badischen Bahnhof und dem Rangierbahnhof Muttenz (Güterverkehr) muss eine zweite Doppelspurbrücke über den Rhein erstellt werden. Die Plangenehmigung ist inzwischen rechtskräftig.

### AM3.2.1 und Fazit AM3

Sachplan Verkehr, Teil Programm,  
vom Bundesrat am 26. April 2006  
verabschiedet.

## M1.2 Regio-S-Bahn

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 geplant; sie bedingen jedoch einen Ausbau der Infrastruktur. Das Fahrplanangebot und den entsprechend erforderlichen Infrastrukturbedarf festzustellen ist Gegenstand eines Planungsauftrages zwischen den SBB und den Nordwestschweizer Kantonen.

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

Einen Quantensprung würde der Innentunnel (Herzstück) bewirken, bei welchem die S-Bahn-Züge die Innenstadt in einem Tunnel zwischen den Basler Bahnhöfen durchqueren würden.

### **Strategie / ST**

6, 8, 11 und 12

### **Leitsätze**

1, 40, 42, 43 und 44



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Schieneninfrastruktur wird erweitert, wenn es die Nachfrage erfordert und/oder die Netzwirkung verbessert werden kann. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete.
2. 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 und Langsamverkehr zu optimieren. Für die geplanten S-Bahn-Haltestellen sind sowohl Potenzialstudien durchzuführen als auch die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen.
3. Die Planungen zum Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück) sind zu vertiefen.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

### Koordinationsstand

a) Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück): Sichern der Option (Trassesicherung)	Zwischenergebnis
b) S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein	Vororientierung
c) S-Bahn-Haltestelle Morgarten	Vororientierung
d) S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld	Vororientierung

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

### **a) Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück): Sichern der Option (Trassesicherung)**

Eine längerfristige Massnahme zur Verbesserung des regionalen ÖV-Angebotes bildet das Vorhaben «Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück)», ein Eisenbahntunnel unter der Basler Innenstadt vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof, der das Einrichten von grenzüberschreitenden Durchmesserlinien erlauben würde; dazu sind im Rahmen der Zweckmässigkeitsprüfung (ZMP) zwei Varianten untersucht worden:

- Mitte: Bahnhof SBB – Marktplatz – Claraplatz – Badischer Bahnhof
- Nord: Bahnhof SBB – Marktplatz – Bahnhof St.Johann – Klybeck – Badischer Bahnhof (als Untervariante nur der Abschnitt zwischen dem Bahnhof St.Johann und dem Badischen Bahnhof).

Gemäss dem RRB Nr. 07/33/32 vom 23. Oktober 2007 soll die Variante Mitte in erster Priorität weiterverfolgt werden. Die unterirdischen Abschnitte Marktplatz – Bahnhof St.Johann (Variante Ypsilon) und Bahnhof St.Johann – Basel Nord – Badischer Bahnhof sind als Optionen für spätere Realisierungsphasen zu berücksichtigen und offen zu halten.

**b) S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein**

Kurzfristig sind Machbarkeit und Potenzial einer S-Bahn-Haltestelle Breite / Wettstein zu prüfen. Entweder

- a) auf der Eisenbahnbrücke oder
- b) in der Breite.

Bei a) könnten gleichzeitig beide Rheinufer mit relativ kurzen Fusswegen erschlossen werden; dies betrifft im Kleinbasel das Areal der Roche und neu geplante Wohngebiete rheinaufwärts, linksufrig das Basler Quartier Breite sowie dicht besiedelte Teile von Birsfelden. Zudem ergeben sich zahlreiche Umsteigebeziehungen mit Tram und Bus beidseits des Rheins. Aufgrund der Tatsache, dass die Eisenbahnbrücke bereits bewilligt ist, handelt es sich um ein langfristiges Vorhaben.

Bei b) könnten das Basler Quartier Breite sowie dicht besiedelte Teile von Birsfelden erschlossen werden. Zudem ergeben sich zahlreiche Umsteigebeziehungen mit Tram und Bus.

**c) S-Bahn-Haltestelle Morgarten**

Die S-Bahn-Haltestelle Morgarten würde im Einschnitt der Strecke von Bahnhof SBB nach Saint-Louis – Mulhouse erstellt (Situation vergleichbar mit der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz). Im Umfeld der Haltestelle besteht ein Einzugsbereich mit relativ hoher Einwohnerdichte. Umsteigebeziehungen mit sehr kurzen Wegen wären zur Tramlinie 6 (Verbesserung der Anbindung von Allschwil an den Bahnhof SBB) und zur Businglinie 36 möglich. Zudem könnten ggf. Synergieeffekte mit der allfälligen Erweiterung des Tramdepots Morgartenring genutzt werden. Die Kompatibilität einer Haltestelle Morgarten mit einem möglichen Vierspurrausbau zwischen Bahnhof SBB und Bahnhof St. Johann dürfte laut SBB kritisch sein.

**d) S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld**

Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle könnten die geplanten Wohnquartiere in Riehen und Lörach besser erschlossen werden; die Lage (in CH, D oder auf der Grenze) und das Potenzial der Haltestelle sind zu prüfen.

M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

## M1.3 Tram

Die Agglomeration Basel verfügt über ein sehr gut ausgebautes Tramnetz auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt und in Richtung der südlich gelegenen Agglomerationsgemeinden (in BL und SO). Noch stark verbesserungswürdig ist hingegen die Anbindung der benachbarten ausländischen Gemeinden an den Nahverteiler (Tram/Bus); dementsprechend ist die Verlängerung des Tram- und Busnetzes in Richtung der südbadischen und elsässischen Nachbargemeinden zu planen und soweit möglich umzusetzen. Dazu kommt die ÖV-Erschliessung der neuen Stadtentwicklungsgebiete.

Ein weiteres Verbesserungspotenzial besteht in den noch zu prüfenden Verbindungen zwischen dem Kleinbasel und dem etwas peripher liegenden Bahnhof SBB (z.B. Wiedereinführung des Trams auf dem Abschnitt Riehenring / Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Spitäler; Verlegen des Trams in die Spitalstrasse; oder die neue Strecke Spitäler – Spalentor – Heuwaageviadukt – Bahnhof SBB; dies könnte die Grossbasler Innenstadt entlasten.)

Es ist zu prüfen, ob zur besseren Erschliessung des Raums Wolf eine Strecke zwischen der Margarethenbrücke und dem Zeughaus sinnvoll wäre.

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 und ggf. weiter zum Gewerbegebiet Bachgraben).

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).

### **Strategie / ST**

6, 8, 11 und 12

### **Leitsätze**

1, 40, 43 und 44



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Traminfrastruktur wird erweitert, wenn es die Nachfrage erfordert und/oder die Netz-  
wirkung verbessert werden kann. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungs-  
gebiete; bei allen Planungsarbeiten sollte die Trassesicherung frühzeitig erfolgen.
2. Für neue Tramstrecken und verbesserte Linienführungen sind sowohl Potenzialstudien  
durchzuführen als auch die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen.
3. Der Ausbau von grenzüberschreitenden Tramlinien ist zu fördern.
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)

### Koordinationsstand

a1) Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Festsetzung
a2) Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	Zwischenergebnis
a3) Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (Friedlingen)	Festsetzung*
b) Dreispitz: Tramverbindung durch Wien-Strasse zur Reinacherstrasse (Kantonsgrenze BL/BS)	Zwischenergebnis
c) Tramerschliessung Erlenmatt	Festsetzung
d) Tramstrecke Erlenmatt – Stücki-Areal – Kleinhüningen (langfristige Trassesicherung)	Vororientierung
e) Tramstrecke Claragraben (langfristige Trassesicherung)	Zwischenergebnis
f) Tramstrecke Petersgraben (langfristige Trassesicherung)	Vororientierung
g) Tramstrecke Margarethenstich (schnelle Direktverbindung Leimental – Bahnhof SBB)	Festsetzung

\* bis Grenze Ausgangslage

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

Bei den Tramprojekten ist wie folgt zu unterscheiden:

- Verlängern von Tramlinien ins Ausland (Massnahmen a)
- Verbessern der ÖV-Anbindung von Entwicklungsgebieten in der Stadt (Massnahmen b bis d)
- Erhöhen der Flexibilität der Innenstadterschliessung (Massnahmen e und f)
- Verbessern der Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof SBB (Massnahme g)

### **a1 bis a3) Verlängerung der Tramlinien 3 und 11 nach Saint-Louis sowie der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (Friedlingen)**

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, Saint-Louis und Weil am Rhein sollen attraktive ÖV-Verbindungen geschaffen werden, welche zu einer deutlichen Erhöhung der ÖV-Fahrten führen würden.

### **b) Dreispitz: Tramverbindung durch Wien-Strasse zur Reinacherstrasse (Kantonsgrenze BL/BS)**

Diese Variante ist im Rahmen der Entwicklungsplanung Dreispitz geprüft worden und wird zurzeit weiterverfolgt; aus Sicht ÖV ist eine reine Stichlinie betrieblich und finanziell unattraktiv, weshalb die Verlängerung via Motorfahrzeugprüfstation bis Heiligholz (Anschluss an die Linie 11) erforderlich ist.

### **c) Trammerschliessung Erlenmatt**

Das Areal Erlenmatt wird heute durch eine Buslinie erschlossen. Durch die Weiterentwicklung der Erlenmatt ist künftig eine Trammerschliessung am Rande des Areals vorgesehen. Diese führt vom Badischen Bahnhof über die Schwarzwaldallee und die Erlenstrasse zum Riehenring, ab Brombacherstrasse wird die neue Strecke entweder im Riehenring zum Wiesekreisel oder als Stichstrecke in den nördlichen Teil des Areals Erlenmatt geführt. Eine Variante Tramschlaufe – wie in Betracht gezogen – wäre dort nach heutiger Zonenordnung (Grünzone, Naturschutzgebiet) nicht möglich.

### **d) Tramstrecke Erlenmatt – Stücki-Areal – Kleinhünigen (langfristige Trassesicherung)**

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 Areal Erlenmatt (Massnahme c) durch die Hochbergerstrasse bis nach Kleinhünigen weitergeführt wird.

M2.1 Nationalstrassen, c) A2/Abschnitt 7  
Gellertdreieck (St.Jakobs-Strasse) – Margarethen,  
Umfahrung Gundeldingen

**e) Tramstrecke Claragraben (langfristige Trassesicherung)**

Mit der Tramstrecke Claragraben, die den Claraplatz mit dem Wettsteinplatz verbindet, könnte die Grossbasler Innenstadt entlastet und der Raum Claraplatz besser und schneller mit dem Grossbasel (insbesondere mit dem Bahnhof SBB und dem Aeschenplatz) verbunden werden.

**f) Tramstrecke Petersgraben (langfristige Trassesicherung)**

Diese Tramstrecke von der Universität zum Totentanz durch den Petersgraben (Eingang zum Kantonsspital) könnte der besseren Erschliessung der Universität und der Entlastung der Innenstadt dienen und im Störfall bisher fehlende Umleitungsmöglichkeiten anbieten.

**g) Tramstrecke Margarethenstich  
(schnelle Direktverbindung Leimental – Bahnhof SBB)**

Zur besseren 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 wird mit dem Nationalstrassenvorhaben A2 / Abschnitt 7 koordiniert.

## M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

AM 3.2.2 und Fazit AM 3

Sachplan Verkehr, Teil Programm,  
vom Bundesrat am 26. April 2006  
verabschiedet.

### 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 und 12

#### Leitsätze

21, 40, 43, 45 und 46



### Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Der internationale Güter- und Personentransit auf der Strasse sowie die wichtigsten Verkehrsbeziehungen des Agglomerationsverkehrs werden über die Nationalstrassen der Nordwestschweiz abgewickelt.
2. Durch Verkehrsmanagement soll die Kapazität der Nationalstrassen möglichst optimal ausgeschöpft werden.
3. Der gezielte Ausbau des Nationalstrassennetzes – und auch die Suche nach einem geeigneten Standort für Lastwagenstauraum – ist mit dem Bund, den betroffenen Kantonen und dem Ausland abzustimmen.
4. Gemeinsam mit Frankreich, dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil soll ein integrales Verkehrskonzept Raum Basel West / Allschwil / Bourgfelden / Hégenheim erarbeitet werden, das die Verkehrspotenziale und Entlastungsmassnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes aufzeigt; eine zu prüfende Massnahme wäre dabei der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung.

#### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

#### Koordinationsstand

a) Kapazitätserweiterung Osttangente	Zwischenergebnis
b) Überdeckung A2 im Bereich Gellert / «Einhausung» im Bereich Breite	Zwischenergebnis
c) A2/Abschnitt 7; Gellertdreieck (St.Jakobs-Strasse) – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen	Vororientierung
d) Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die Nationalstrasse N2	Festsetzung

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

Zusammenhang mit b) Überdeckung A2 im Bereich Gellert / «Einhausung» im Bereich Breite

S4.5 Lärmschutz

Zusammenhang mit a) Kapazitätserweiterung Osttangente

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung  
S4.5 Lärmschutz

M2.2 Kantonsstrassen  
g) Brückenverbindung Wolf

M6.1 Güterverkehrslogistik

### a) Kapazitätserweiterung Osttangente

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.

### b) Überdeckung A2 im Bereich Gellert / «Einhausung» im Bereich Breite

Die A2 soll im Bereich Gellert überdeckt und im Bereich Breite eingehaust werden, um die umliegenden, stark belasteten Wohngebiete und das Bethesda-Spital vor dem Verkehrslärm zu schützen. Gleichzeitig kann die städtebaulich unerwünschte Trennwirkung aufgehoben werden. Das Vorhaben hat auf den Verkehr keine Auswirkungen, ist aber mit der Kapazitätserhöhung der Osttangente zu realisieren.

### c) A2 / Abschnitt 7 Gellertdreieck (St.Jakobs-Strasse) – Margarethen, Umfahrung Gundeldingen

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.

### d) 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. Das generelle Projekt wurde durch den Bundesrat genehmigt.

## M2.2 Kantonsstrassen

AM3.2.2 und Fazit AM3

S1.2 Schwerpunktgebiete der Siedlungs- und Stadtentwicklung und S3.1 Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen

Das Kantonsstrassennetz ist heute gebaut und übernimmt je nach Hierarchie unterschiedliche Funktionen. Verkehrsorientierte Strassen dienen in erster Linie dem wirtschaftlichen Verkehr. Nutzungsorientierte Strassen sind untergeordnet und dienen primär der Erschliessung. In Zukunft gilt es insbesondere, bereits heute teils zu Spitzenstunden bestehende Schwachstellen mit geeigneten Massnahmen 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 und 12

### Leitsätze

21, 40, 43, 45, 46 und 47



### Planungsgrundsatz / Planungsanweisung

1. Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten Hauptachsen kanalisiert; die Wohngebiete im Bereich der nutzungsorientierten Strassen sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten; Kantonsstrassen sind für den Langsamverkehr 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.
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 (u. a. Fahrtenmodell, Mobility Pricing) sollen je nach Entwicklungsstand geprüft bzw. angewendet werden.

### Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)	Koordinationsstand
a) Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse	Festsetzung
b) Verkehrsentlastung Kleinhüningen	Festsetzung
c) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)	Vororientierung
d) Dreispitz, Knotenanpassungen	Zwischenergebnis*
e) Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Vororientierung
f) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen	Vororientierung
g) Brückenverbindung Wolf	Vororientierung

\* nicht in Richtplankarte

## Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

### a) Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse

Die Zollfreistrasse 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) Verkehrsentlastung Kleinhüningen

Die Kleinhüningeranlage weist derzeit eine starke Verkehrsbelastung auf, insbesondere durch (grenzüberschreitenden) Schwerverkehr. Geplant ist eine Verknüpfung der Hiltalingerstrasse mit der Südquaistrasse, wodurch eine Sperrung der Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr sowie eine Lenkung des Schwerverkehrs durch Kleinhüningen auf die Achse Südquaistrasse-Neuhausstrasse-Badenstrasse, und von dort weiter auf das städtische Hauptverkehrs- sowie Nationalstrassennetz (über den neuen Anschluss Rheinhafen) ermöglicht wird. Kleinhüningen als Quartier bzw. insbesondere die Wohngebiete entlang der Kleinhüningeranlage können so von den negativen Auswirkungen des Schwerverkehrs entlastet werden. Zudem sind mehrere weitere Projekte zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Kleinhüningen in Planung oder stehen kurz vor der Umsetzung. In enger Kooperation mit der Quartiersbevölkerung werden mögliche Massnahmen zur Entlastung des Quartiers sowie zur Verbesserung des Wohnumfeldes erarbeitet.

Zusammenhang mit M1.3, a3) Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (Friedlingen)

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

Im Zusammenhang mit neuen Siedlungsgebieten (Rheinäcker, Landauer) und mit der Absicht, das Rheinufer aufzuwerten und Lärmimmissionen zu verringern, ist die Option einer Zusammenlegung von Bahn und Grenzacherstrasse offen zu halten. Die allfällige Verlängerung der Strasse nach Grenzach bedingt eine enge Abstimmung mit der Gemeinde Riehen und mit Deutschland.

S1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), b) Gebiet Rheinäcker Basel / Riehen und c) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen)

### d) Dreispitz, Knotenanpassungen

Im Rahmen der Entwicklung Dreispitz werden an mehreren Knoten Anpassungen unterschiedlicher Grössenordnung erforderlich, welche der Leistungserhöhung dienen und teilweise mit der geplanten neuen Tramstrecke zusammenhängen.

Zusammenhang mit M1.3, b) Dreispitz: Tramverbindung durch Wien-Strasse zur Reinacherstrasse (Kantonsgrenze BL/BS)

### e) 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 Langsamverkehr zu prüfen.

S4.1 Freiraum, a1) Gundeldingen

Behördenverbindlicher Quartierriichtplan Gundeldingen (Juni 1986)

### f) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen

Für die beiden Längsachsen des Gundeldingerquartiers (Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse) sind Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes zu erarbeiten.

### g) Brückenverbindung Wolf

Mit einer Brücke über das Bahnareal Wolf wird eine neue Verbindung zwischen dem Anschluss Gellertdreieck (St. Jakobs-Strasse) und Münchensteinerstrasse (Dreispitz) geschaffen. Unter anderem entlastet diese Verbindung die Münchensteinerbrücke und einige Kreuzungen.

## M3 Langsamverkehr

---

AM3.2.3 Langsamverkehr  
Fussgängerverkehr  
Teilrichtplan: Karte Fusswegnetz/Wanderwegnetz

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.

### 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 und umweltschonende Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Langsamverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs mittels Bereitstellung eines attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie sicherer Wohnquartiere.

#### Strategie / ST

3, 5, 11 und 12

#### Leitsätze

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



### Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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 über und -verbindungen entlang von Hauptverkehrsstrassen sind sicher zu gestalten.
3. Der 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 und zu Park- und Grünanlagen sind sicher zu gestalten.
5. Verkehrsanlagen sowie Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind behindertengerecht auszugestalten.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)	Koordinationsstand
a) Fussgängerzonen und -achsen in der Innenstadt	Festsetzung
b) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
c) Fusswegverbindung Rheinsprung – Pfalz – St.Alban-Rheinweg	Vororientierung
d) Fuss- und Veloverbindung Bahnhof Ost	Festsetzung
e) Fuss- und Velobrücke SNCF	Zwischenergebnis
f) Fuss- und Veloweg St.Johanns-Park – Huningue (linkes Rheinufer)	Festsetzung
g) Badischer Bahnhof: Verbesserte Verbindungen zu den Perrons	Zwischenergebnis
h) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer)	Vororientierung
i) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen	Vororientierung
j) Fuss- und Veloverbindung Erlensträsschen Riehen	Festsetzung
k) Fuss- und Veloweg Grenzacherstrasse	Festsetzung
l) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Basel SBB Güterbahnhof (Wolf)	Vororientierung
m) Fuss- und Velowege Dreispitz	Zwischenergebnis
n) Fuss- und Veloverbindung Bäumlihofstrasse – Rankstrasse	Vororientierung
o) Fuss- und Veloverbindung Theodor Herzl-Strasse – Friedrich Miescher-Strasse	Vororientierung
p) Fusswegverbindung Friedhofweg – Kettenackerweg	Vororientierung
q) Wanderwegverbindung Buchhaldenweg – Bierkellerweg	Vororientierung
r) Neue Fuss- und Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen	Vororientierung
s) Neue Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	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 den Strecken Schwarzwaldallee – Brombacherstrasse und Mattenstrasse – Wiesekreisel zur internen Quartierserschliessung und als Zugang zum Naherholungsgebiet Lange Erlen.

### c) Fusswegverbindung Rheinsprung – Pfalz – St.Alban-Rheinweg

Fehlendes Teilstück entlang des Rheins auf Grossbasler Seite.

#### **d) Fuss- und Veloverbindung Bahnhof Ost**

Wichtige Achse zwischen Bahnhof SBB und Münchensteinerbrücke entlang dem Peter Merian- und dem Jakob Burckhardt-Haus; verbessert die Verbindungen Richtung St.Jakob und Münchenstein.

#### **e) Fuss- und Velobrücke SNCF**

Verbindung entlang der Brücke über dem Zoo neben der SNCF-Strecke zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachletten-Quartier; dient der Verbesserung der Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof SBB. Das Vorhaben ist noch auf einen allfälligen Ausbau der Linie Bahnhof SBB – Bahnhof St.Johann auf vier Gleise abzustimmen.

#### **f) Fuss- und Veloweg St.Johanns Park – Huningue (linkes Rheinufer)**

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

#### **g) Badischer Bahnhof: Verbesserte Verbindungen zu den Perrons**

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 zu prüfen (z.B. Perronunterführungen verlängern oder dauernd öffnen, Schaffen direkter Treppenabgänge zu Strassenunterführungen).

#### **h) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer)**

Verbindung entlang des Rheins; dient der besseren Anbindung der Kleinbasler Fusswege und Velorouten an das Dreiländereck bzw. die Dreiländerbrücke (siehe Projekt Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen).

#### **i) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen**

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.

#### **j) Fuss- und Veloverbindung Erlensträsschen Riehen**

Erstellen einer neuen Velo- und Wanderwegverbindung vom Dorfkern Riehen via Erlensträsschen/neue Brücke nach Weil am Rhein.

#### **k) Fuss- und Veloweg Grenzacherstrasse**

Sichern des bereits bestehenden Fuss- und Veloweges entlang des Rheins, falls die Grenzacherstrasse nach Norden zum Bahndamm verlegt würde.

#### **l) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Basel SBB Güterbahnhof (Wolf)**

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

M2.2 Kantonsstrassen, c) Verlegung der Grenzacherstrasse (Sichern der Option)

M1.2 Regio-S-Bahn

**m) Fuss- und Velowege Dreispitz**

Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldingerquartier und Wolfgottesacker / St.Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Bernoulliplatz) und der Wien-Strasse; zu prüfen ist zudem eine Verbesserung der Fusswegverbindung zwischen Dreispitz und dem Naherholungsgebiet Brüglingen.

**n) Fuss- und Veloverbindung Bäumlihofstrasse – Rankstrasse**

Neue, direkte Verbindung zwischen Bäumlihofstrasse und Rankstrasse entlang Geleisen als direkte Fortsetzung der Hirzbrunnen-Promenade.

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

Neue direkte Verbindung entlang Friedmatt zwischen Theodor Herzl-Strasse und Friedrich Miescher-Strasse.

**p) Fusswegverbindung Friedhofweg – Kettenackerweg**

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

**q) Wanderwegverbindung Buchhaldenweg – Bierkellerweg**

Neue Wanderwegverbindung zwischen dem Buchhaldenweg und dem Bierkellerweg als Anschluss an den Wackernagel-Park.

**r) Neue Fuss- und Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen**

Neue Verbindung vom Eingang des Tierparks (Erlenparkweg) zum Wiesendamm.

**s) Neue 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 Kapazitätserweiterung Osttangente.

## M3.2 Veloverkehr

AM3.2.3 Langsamverkehr  
Veloverkehr  
Teilrichtplan: Karte Veloroutennetz

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.

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 und umweltschonende Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Langsamverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Veloverkehrs mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes, der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.

### Strategie / ST

3, 5, 11 und 12

### Leitsätze

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



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Es ist ein dichtes und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zielen und Quellen sicherzustellen.
2. Auf Hauptverkehrsstrassen und an Knoten sind, wo notwendig, Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.
3. Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.
4. Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt).
5. Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.

<b>Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)</b>	<b>Koordinationsstand</b>
a) Veloplattform Birsstrasse	Festsetzung
b) Veloparking Bahnhof St.Johann	Festsetzung
c) Veloparking Badischer Bahnhof	Festsetzung
d) Fuss- und Veloverbindung Bahnhof Ost	Festsetzung
e) Fuss- und Velobrücke SNCF	Zwischenergebnis
f) Fuss- und Veloweg St.Johanns-Park – Huningue (linkes Rheinufer)	Festsetzung
g) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer)	Vororientierung
h) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen	Vororientierung
i) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
j) Fuss- und Veloverbindung Erlensträsschen Riehen	Festsetzung
k) Fuss- und Veloweg Grenzacherstrasse	Festsetzung
l) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Basel SBB Güterbahnhof (Wolf)	Vororientierung
m) Fuss- und Velowege Dreispitz	Zwischenergebnis
n) Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade	Vororientierung
o) Fuss- und Veloverbindung Theodor Herzl-Strasse – Friedrich Miescher-Strasse	Vororientierung
p) Neue Fuss- und Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen	Vororientierung
q) Neue Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung

## **Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen**

### **a) Veloplattform Birsstrasse**

Verbesserung der Veloabstellplatz-Situation im Bereich des Stadions und der Sportanlagen St.Jakob.

### **b) Veloparking Bahnhof St.Johann**

Verbesserung der Veloabstellplatz-Situation mit genügend und bedürfnisgerechten Abstellplätzen für Bahnpendler im Zusammenhang mit der Aufwertung ProVolta.

### **c) Veloparking Badischer Bahnhof**

Verbesserung der Veloabstellplatz-Situation mit genügend und bedürfnisgerechten Abstellplätzen.

### **d) Fuss- und Veloverbindung Bahnhof Ost**

Wichtige Achse zwischen Bahnhof SBB und Münchensteinerbrücke entlang dem Peter Merian- und dem Jakob Burckhardt-Haus; verbessert die Verbindungen Richtung St.Jakob und Münchenstein.

### **e) Fuss- und Velobrücke SNCF**

Verbindung entlang der Brücke über dem Zoo neben der SNCF-Strecke zwischen dem Gundendinger- und dem Bachletten-Quartier; dient der Verbesserung der Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof SBB. Das Vorhaben ist noch auf einen allfälligen Ausbau der Linie Bahnhof SBB – Bahnhof St. Johann auf vier Gleise abzustimmen.

### **f) Fuss- und Veloweg St.Johanns-Park – Huningue (linkes Rheinufer)**

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

### **g) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai (rechtes Rheinufer)**

Verbindung entlang des Rheins; dient der besseren Anbindung der Kleinbasler Fusswege und Velorouten an das Dreiländereck bzw. die Dreiländerbrücke (siehe Projekt Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen).

### **h) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen**

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.

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

Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf den Strecken Schwarzwaldallee – Brombacherstrasse und Mattenstrasse – Wiesekreisel zur internen Quartierserschliessung und als Zugang zum Naherholungsgebiet Lange Erlen.

**j) Fuss- und Veloverbindung Erlensträsschen Riehen**

Erstellen einer neuen Velo- und Wanderwegverbindung vom Dorfkern Riehen via Erlensträsschen/neue Brücke nach Weil am Rhein.

**k) Fuss- und Veloweg Grenzacherstrasse**

Sichern des bereits bestehenden Fuss- und Veloweges entlang des Rheins, falls die Grenzacherstrasse nach Norden zum Bahndamm verlegt würde.

**l) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Basel SBB Güterbahnhof (Wolf)**

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

**m) Fuss- und Velowege Dreispitz**

Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldingerquartier und Wolfgottesacker / St.Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Bernoulliplatz) und der Wien-Strasse; zu prüfen ist zudem eine Verbesserung der Fusswegverbindung zwischen Dreispitz und dem Naherholungsgebiet Brüglingen.

**n) Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade**

Neue, direkte Verbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang Geleisen als direkte Fortsetzung der Hirzbrunnenpromenade.

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

Neue direkte Verbindung entlang Friedmatt zwischen Theodor Herzl-Strasse und Friedrich Miescher-Strasse.

**p) Neue Fuss- und Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen**

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

**q) Neue 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 Kapazitätserweiterung Osttangente.

## 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 Arbeitseffekt 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.

#### M1.1 Schienenfernverkehr (Personen und Güter)

#### 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 und 12

#### Leitsätze

1, 21, 40, 42 und 48



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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 Rheinhäfen beider Basel besteht mit dem umweltfreundlichen Schiff der einzige Schweizer Wasseranschluss zur globalen Hochseeschifffahrt.

#### **Nationale und internationale Bedeutung**

Der Umschlag der funktionsfähigen Rheinhäfen beider Basel dient rund 70% der Versorgung des Schweizer Mittellandes und je 15% dem Transitverkehr nach Italien und der regionalen Versorgung. Über die Rheinhäfen beider Basel 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 (beide Basel, Weil am Rhein, Huningue-Ottmarsheim-Mulhouse). In den Rheinhäfen beider Basel 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 1300 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 sowie im alpenquerenden Verkehr 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.

#### S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

Unter der Voraussetzung eines nachhaltig effizienten Betriebs ist der ökologische Verkehrsträger Schifffahrt mit städtebaulichen Ansprüchen im Bereich der Mischgebiete abzustimmen.

S1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung.  
S4.4 «Aktionsraum Rhein»

### Räumliche Konflikte

Es bestehen räumliche Konflikte mit städtebaulichen Interessen, die auf die Wohnaufwertung Kleinhüningens und des Klybeckquartiers abzielen. Diese gilt es ebenso zu entschärfen wie die Konflikte, die sich aus dem Interesse am Rheinraum als einem attraktiven Wohn- und Erlebnisraum, sowie die Konflikte, die sich durch den Anspruch auf Öffnung des Klybeckquais für die Öffentlichkeit ergeben.

### Wichtige berührte Interessen

- Interessen der Anwohnerschaft an Wohnqualität und Lärmschutz
- Interessen des Bundes (nationale Versorgung, Verlagerungspolitik), des Kantons (Entwicklung Wirtschaftsstandort)
- Interessen der Schifffahrt, Hafenbetriebe und der Logistikbranche

### Strategie / ST

3, 7, 8, 11 und 12

### Leitsätze

1, 21, 40 und 49



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

1. Die Güterverkehrsdrehscheibe Hafen Kleinhüningen ist langfristig unter Berücksichtigung der Umnutzungsansprüche entlang des Rheins zu sichern und bei allen Planungen zu berücksichtigen.
2. Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Rheinhäfen beider Basel 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 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 im Interesse des Kantons, da sie durch Freisetzung von Flächen neue Chancen für die Stadtentwicklung eröffnen.

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, MIV (LkW) und Schifffahrt sehr gut eignet, sind dort die Standortvoraussetzungen für Logistikfunktionen zu schaffen.

M2.2 Kantonsstrassen, b) Verkehrsbelastung  
Kleinhüningen

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

#### **Strategie / ST**

3, 7, 11, und 12

#### **Leitsätze**

12, 21, 22, 40, 45, 48 und 49



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

Durch frühzeitige Koordination der verschiedenen Entwicklungsakteure sowie der Planungsverantwortlichen für Infrastruktur und Güterlogistik wirkt der Kanton darauf hin, im Bereich Güterlogistik Standortvoraussetzungen für Logistiktutzungen 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)

### Koordinationsstand

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

Zwischenergebnis

Güterlogistikareal auf dem Rangierbahnhof der DB (L)

Zwischenergebnis

### Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen

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

Es ist zu prüfen, inwieweit Flächen im Geviert Neuhausstrasse (südlich) und Südquaistrasse (nördlich) westlich 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) Güterlogistikareal auf dem Rangierbahnhof der DB (L)

Der ehemalige badische Rangierbahnhof, der zur Zeit für eine provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA) im Sinne einer Zwischennutzung dient, soll zukünftig als Logistikareal verwendet werden; die langfristigen Bahnnutzungen sind dabei zu berücksichtigen, die Ansprüche des Naturschutzes soweit möglich zu integrieren.

Objektblätter

# Ver- und Entsorgung



## Leitsätze Ver- und Entsorgung

### Allgemein

*Nachhaltige und flächendeckende Versorgung von Bevölkerung und Gewerbe*

### Versorgung, Wasser

*Qualitativ hochwertiges Wasser in ausreichender Menge bereitstellen*

### Versorgung, Grundwasser

#### 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.

#### 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 Lange Erlen hat für die Produktion eine hohe Bedeutung.

#### 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.



Recyclingpark Schlachthofstrasse

## Versorgung, Rohstoffe

*Nicht erneuerbare Rohstoffe wieder verwenden*

## Versorgung, Energie

*Einheimische, emissionsarme und erneuerbare Energien verwenden*



Kiesgewinnung

## 56

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

## 57

Die sichere und kostengünstige Energieversorgung ist als Lebensgrundlage für die Menschen und als wichtiger Standortfaktor für Industrie und Gewerbe zu erhalten.

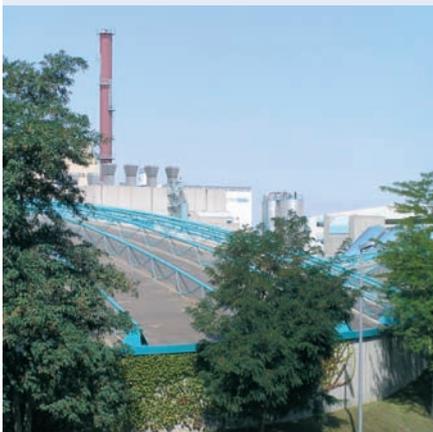
## 58

Einheimische, erneuerbare und emissionsarme Energien, Massnahmen zum sparsamen Umgang sowie Techniken zur effizienten und rationellen Nutzung sind zu fördern.

## Entsorgung, Abwasser

*Verschmutztes Abwasser behandeln*

*Abwasserreinigungsanlage laufend optimieren*



ARA in Kleinhüningen

### 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.

### 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*

*Erfassung und Nutzung von Wertstoffen fördern*

*Entsorgungssicherheit gewährleisten*

*Abfalltransporte reduzieren*

## Entsorgung, Altlasten

*Altlasten sanieren*



Kehrichtverbrennungsanlage Basel

### 62

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

### 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.

### 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.

### 65

Der Transport von Abfällen (inkl. Wertstoffen) und der damit verbundene Ausstoss von Luftschadstoffen ist auf ein Minimum zu reduzieren. Dabei gilt es, das Prinzip der Entsorgungsnähe auch mittels partnerschaftlich ausgehandelter Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften konsequent zu verfolgen.

### 66

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

## VE1 Versorgung

Gewässerschutzgesetz (GSchG),  
GSchG + GSchV BS

Karte «Grundwasserschutz zonen Kanton Basel-  
Stadt», Stand August 2007

Art. 20 GSchG, Art. 29 GSchV, Gesetz und Verordnung  
über Grundwasserschutz zonen BS

Art. 19 GSchG, Art. 29 GSchV

### 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.

#### 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 Wasserlieferverträge (z. B. Trinkwasserzukaufe 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 (Grundwasserschutz zonen und Gewässerschutzbereiche).

#### Grundwasserschutz zonen

Die wichtigsten Grundwasserschutz zonen des Kantons befinden sich in den Langen Erlen. Sie dienen dem Schutz der Trinkwasserfassungen. Zwei kleinere Schutz zonen im öffentlichen Interesse sind auf Riehener Gemarkung im Aupal 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.

#### 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.

#### 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<sub>v</sub>)*

Zuströmbereiche (Z<sub>v</sub>) werden zum Schutz vor flächenhaft versickernden Schadstoffen (z.B. Nitrat, Pflanzenschutzmittel) ausgedehnt. 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 haushälterischen 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 und 13

**Leitsätze**

50, 52, 53, 54 und 55

**Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen**

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

§ 31 Kantonsverfassung BS (KV BS)

Die Energieversorgung des Kantons Basel-Stadt richtet sich nach den Grundsätzen der Versorgungssicherheit und der Nachhaltigkeit. Im Fokus stehen 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.

Energiegesetz BS (EnG BS)

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

Mit dem kantonalen Energiegesetz 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 und 58



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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 und die Verdichtung des Fernwärmenetzes sowie den Einsatz von Absorptionskälteanlagen für die vermehrte Nutzung der überschüssigen Wärme zu Kühlzwecken.
3. Der Kanton prüft die Förderung
  - von innovativen Massnahmen zur Produktion von Wärme und elektrischer Energie (u. a. den Bau von Sonnenenergie-, Biogas-, Geothermie- und Windkraftanlagen);
  - wärmetechnischer Sanierungen von Altbauten;
  - einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Wärmedämmung bei Neubauten durch einen Bonus bei der Ausnutzungsziffer;
  - fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungsplänen (ausgerichtet z. B. an 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 auf die 2000-Watt-Gesellschaft.

## Massnahmen / Erläuterungen

### a) Verdichtung des Fernwärmenetzes / Förderung Absorptionskälteanlagen

Zur Nutzung der Wärme aus der Kehricht- 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. Zur Deckung des Spitzenbedarfs werden zusätzlich erdgasbefeuerte Kessel betrieben. Abhilfe wird neu ein saisonal betriebenes Gaskombikraftwerk schaffen. Ein Geothermiekraftwerk («Deep Heat Mining») mit noch ungewissen Erfolgsaussichten könnte und ein Holzkraftwerk wird in nächster Zukunft die Versorgung mit nachhaltig produzierter Fernwärme erweitern. Mit Ausnahme der Klärschlammverbrennung wird die Abwärme der Anlagen auch zur Stromproduktion verwendet.

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»).

Die vor allem während der Sommermonate ungenutzte Fernwärme wäre zum Betrieb von Absorptionskältemaschinen geeignet. Der Kanton weist für diese wegen noch hoher Kosten wenig verbreitete Kühltechnik gebietsweise optimale Voraussetzungen auf. Zum einen wird das Fernwärmenetz als Hochtemperatursystem (170°C Vorlauftemperatur) betrieben, zum anderen sind die Gebäude der Innenstadt, wo der Kältebedarf am grössten ist, gut erschlossen.

Kombiniert mit einem entsprechenden Förderprogramm könnten Absorptionskälteanlagen dazu beitragen, den enormen Stromverbrauch während der Sommermonate zu senken und zugleich die Wirtschaftlichkeit eines allfälligen Netzausbaus zu erhöhen.

### 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. Hemmnisse für eine grossflächige Erweiterung stellen die derzeit noch hohen Investitionskosten sowie Interessenskonflikte mit dem Objektschutz und dem Orts-/Stadtbild dar.

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

Über die Zukunft von Deep Heat Mining Basel und damit über die kantonale Geothermie wird der Grosse Rat voraussichtlich 2010 entscheiden (referendumsfähig), wenn die im Entstehen begriffene Risikoanalyse über das Geothermie-Projekt in Kleinhüningen ausgewertet sein wird.

Bisher ungeprüft sind Nutzen und Auswirkungen von Windkraftanlagen innerhalb des Kantonsgebietes; Standortbedingungen und Lösungsmöglichkeiten sollen eingehend untersucht werden.

### 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 könnte Anreize schaffen. Die Höhe des Bonus soll sich nach der Differenz der vorbildlichen Wärmedämmung im Verhältnis zur gesetzlich vorgeschriebenen Isolation richten.

### e) Fortschrittliche Energiestandards in Bebauungsplänen

Wärmedämmende Massnahmen bei Neubauten wirken sich aufgrund des Sanierungszyklus von 30 bis 50 Jahren über eine lange Zeitdauer aus. In Bebauungsplänen sollten praxistaugliche, fortschrittliche Standards hinsichtlich des Energieverbrauchs festgelegt werden (z. B. «Minergie»).

### f) Glasanteil für klimatisierte Gebäude

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

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

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

Vgl. a) Verdichtung des Fernwärmenetzes / Förderung Absorptionskälteanlagen

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, der 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 zu überprüfen und dem Stand der Technik entsprechend anzupassen.

Durch die Inbetriebnahme des Mischwasser- und Havarierückhaltebeckens ist es gelungen, einen Grossteil des belasteten Mischwassers bei einem Regenereignis zwischenzustapeln und nach dem Regenereignis zu reinigen, wenn wieder genügend Kapazitäten in der ARA zur Verfügung stehen.

Die technische Verbesserung und die Aufrüstung der ARA Basel durch eine Stickstoffeliminationsanlage befinden sich in der Vorplanung. Das grosse Projekt bedingt eine sorgfältige Datenbeschaffung und eine umsichtige Planung.

## M6.1 Güterverkehrslogistik

Im Zusammenhang mit der Absicht eine Stickstoffeliminationsstufe zu errichten, ist zudem der Bau zusätzlicher Reinigungsbecken erforderlich. Da die notwendigen baulichen Massnahmen einen beträchtlichen Platzbedarf erfordern, besitzt die ProRheno AG als Betreiber-gesellschaft der Kläranlage eine Option auf den Kauf des an ihr Grundstück angrenzenden ehemaligen Gaswerkareals.

### Strategie / ST

–

### Leitsätze

59, 60 und 61



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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 Gemeinden 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 Hafенlogistik im Raum Kleinhüningen zur Kompensation für mittel-/langfristige Transformationschritte von der Hafен- in Richtung Stadtentwicklung so weit wie möglich Rechnung getragen.

## VE2.2 Abfall

Art. 30 ff. USG, § 20 ff. USG BS

Vgl. AM4.2.2 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. Der Kanton Basel-Stadt führt mit den Grossverteilern, McDonalds und dem Gewerbeverband Basel-Stadt Litteringgespräche. In diesem Gremium wurde bereits ein 5-Punkte-Programm gegen das Littering ausgearbeitet.

### 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 einen Recyclingpark, in welchem 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.

§ 20 Abs. 4 USG BS

Details siehe AM4.2.2 Abfall

### 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. Ein unausgeschöpftes Potenzial besteht hier bei den Anlieferungen der basellandschaftlichen Abfälle in die KVA Basel.

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.

### Strategie / ST

–

### Leitsätze

62, 63, 64 und 65



## Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen

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 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).

## 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 2008 bereits 1'500 Standorte abschliessend bewertet werden, wobei 300 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 folgender Branchen ist abgeschlossen: Galvanische Anstalten, Betriebe der chemischen Produktion, Chemische Reinigungsanstalten, das Autogewerbe und die Metallbearbeitung und -verarbeitung.

### **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 ab Ende 2008 im Internet öffentlich zugänglich. Planungsgemäss wird der Kataster 2012 fertig gestellt sein.

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 / Planungsanweisungen

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 bis 2012 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

# Information und Mitwirkung der Bevölkerung



# AI Anhang Information und Mitwirkung der Bevölkerung

## Revision des kantonalen Richtplans, 2009

§74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000:

- 1 Das Baudepartement orientiert die Bevölkerung über die Ziele und über den zeitlichen und organisatorischen Ablauf der vorgesehenen Planungen.
- 2 Gleichzeitig veranlasst das Hochbau- und Planungsamt, dass jedermann zu den vorgesehenen Teilplanungen und zum Richtplan Anregungen unterbreiten kann. Diese sind von den jeweils zuständigen Stellen zu prüfen. Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

### Revision des kantonalen Richtplans, 2009

Bericht gemäss §74 Abs. 2 BPV:

- a) Wesentliche Änderungen, die der Regierungsrat sowohl aufgrund des Mitwirkungsverfahrens vom 31. Januar bis 30. April 2008 als auch aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes am Entwurf vorgenommen hat, siehe im folgenden Kapitel «Wesentliche Änderungen, die der Regierungsrat vorgenommen hat» (entspricht im Wesentlichen der Medienmitteilung des Regierungsrates vom 21. Januar 2009).
- b) Tabelle mit rund 350 Seiten – gegliedert in 5 Teile –, in der die Anregungen aus der Bevölkerung aufgelistet und beantwortet sind.

Sowohl a) als auch b) liegen physisch zur Einsicht auf dem Hochbau- und Planungsamt an der Rittergasse 4 in Basel auf oder können via Internet ([www.richtplan.bs.ch](http://www.richtplan.bs.ch)) heruntergeladen werden.

### Wesentliche Änderungen, die der Regierungsrat vorgenommen hat

Der Entwurf des kantonalen Richtplans stiess in der Vernehmlassung (31. Januar bis 30. April 2008) auf grosses Interesse. In den 107 teils umfangreichen Stellungnahmen von Quartiervereinen, Interessensorganisationen, Verbänden, Vereinen, Unternehmen, Parteien, Gebietskörperschaften des In- und Auslands und von Einzelpersonen fanden sich viele kritische, aber auch zustimmende Anregungen und Bemerkungen. Der Entwurf wurde zudem in den Medien diskutiert. Der Bund hat sich mit einem Vorprüfungsbericht zum Entwurf geäussert. Der Regierungsrat konnte dabei feststellen, dass sich Basel-Stadt mit dem vorgesehenen Richtplan einen ausgezeichneten Rahmen für die räumliche Entwicklung gebe. Mit der Strategie sowie mit den Richtplaninhalten zum Bereich Siedlung zeige der Kanton sehr interessante Ansätze auf. Ein Verbesserungsbedarf bestehe noch bei den Aussagen zu den verkehrsintensiven Einrichtungen sowie bei der Verbindlichkeit der Festlegungen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz.

Im Mitwirkungsverfahren am meisten diskutiert wurden die Siedlungsentwicklung und die Mobilitätsstrategie:

#### Siedlungsentwicklung

Eine deutliche Zustimmung erfuhr der in regionaler Sichtweise formulierte strategische Ansatz der «Siedlungsentwicklung nach innen». Über die Umsetzung dieses zentralen raumplanerischen Postulates gibt es allerdings gegensätzliche Vorstellungen. Befürchtet werden

Verdrängungen von Familiengärten, Frei- und Grünräumen und des Gewerbes, gefordert werden Verdichtungen im Bestand u. a. durch Aufzoning, Errichtung von Hochhäusern und Erneuerung schlechter Substanz. Insgesamt wird die Strategie des Regierungsrates aber bestätigt: Angemessene Siedlungsgebietserweiterungen – notabene weniger als 1% des Kantonsgebietes – sind deshalb vonnöten, weil im Bestand nur sorgfältig und rücksichtsvoll in Bezug auf die vielfältigen Nutzungsinteressen verdichtet werden kann. Die Siedlungserweiterungen leisten einen zwar insgesamt kleinen, aber unverzichtbaren Beitrag zur Wohnraumerweiterung.

### **Mobilitätsstrategie**

In der Mitwirkung wurde mehrheitlich anerkannt, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr den richtigen Stellenwert im Richtplan haben. Die Mobilitätsstrategie wird aber von Wirtschafts-, Gewerbe- und Verkehrsverbänden kritisiert. Auf die Bedürfnisse der Wirtschaft sei einzugehen, der MIV würde als Behinderer des ÖV bezeichnet und der Langsamverkehr an die erste Stelle der Leitsätze gesetzt; zudem fehle ein Konzept für bedarfsgerechten Parkraum. Der Regierungsrat ist aber der Auffassung, dass in Basel-Stadt vielfältige Nutzungen auf engstem Raum möglich sein müssen. Der flächenintensive motorisierte Individualverkehr kann nicht die Rolle spielen, die ihm die genannten Verbände geben wollen. Andererseits ist der gezielte Ausbau des Strassennetzes, der von den Umweltschutzverbänden stark kritisiert wird, auch im Interesse der Einwohnerschaft nötig. Die regierungsrätliche Strategie, die auf einer angebotsorientierten Verkehrsplanung beruht (Verkehrsplan Basel, 2001), ist im übrigen abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Basel.

Aufgrund des Mitwirkungsverfahrens und des Vorprüfungsberichts des Bundes wurden vor allem folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

### **Modifikationen bei den Siedlungsgebietserweiterungen**

Eine Bebauung des Bäumlihofareals würde keine Akzeptanz finden, daher wird darauf verzichtet. Der mögliche Raum für Siedlungserweiterungen auf dem Bruderholz (Stadtabschluss Basel Süd) ist jetzt aufgrund von Testplanungen zugunsten des Landschaftsschutzes deutlich verkleinert. Die Gemeinde Riehen erhält neu die Chance, durch eine zeitlich vorgezogene Entwicklung im Bereich Rheinacker/Landauer auf das Siedlungsgebiet Oberfeld zu verzichten.

### **Vorgaben für Familiengärten**

Aufgrund der äusserst begrenzten Raumreserven des Kantons ist es notwendig, Landnutzung und die zentralen Anliegen einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Übereinstimmung zu bringen. Das stark gewichtete Anliegen eines ausreichenden Angebotes an hochwertigem Wohnraum und an attraktiven öffentlichen Freiräumen verpflichtet dazu, auch Umnutzungen von Familiengartenarealen an geeigneten Standorten vorzusehen. Die entsprechenden Fragen werden anlässlich der Zonenplanrevision mithilfe eines Entwicklungskonzeptes Familiengartenareale für diejenigen Gartenareale, die über das Eigentum oder die Raumplanung beeinflusst werden können, beantwortet werden. Im Richtplan sind dafür die notwendigen Planungsanweisungen formuliert.

### Vorgaben für Hochhäuser

Von sehr vielen Seiten wurde ein Hochhauskonzept eingefordert, allerdings verschieden motiviert: Die einen verfolgen Heimatschutzanliegen, andere machen generelle Überlegungen zur Stadtverdichtung. Mit einem neuen Objektblatt werden die Modalitäten für die Hochhausplanung dargelegt; ein Hochhauskonzept ist in Erarbeitung.

### Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Auf das in Gewerbe- und Wirtschaftskreisen sehr kritisch aufgenommene Vorhaben «Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf» wird verzichtet. Es wurde befürchtet, dass die Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft unnötig eingeschränkt und potenzielle Investoren abgeschreckt würden. Das Ziel, mit Planungsgrundsätzen eine Richtung vorzugeben, die die Abstimmung von wirtschaftlichen mit städte- und wohnbaulichen Interessen erleichtert, kann auf anderem Weg erreicht werden. Damit der Spielraum für die Wirtschaft gewahrt bleibt, wurden neu in verschiedenen Gebieten im Bereich heutiger Industriezonen «Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete» definiert.

### Gewerbe / Mischnutzungen

Das Gewerbe steht in Konkurrenz mit Dienstleistungsnutzungen und muss sich auf dem freien Markt behaupten. Das Gewerbe hat aber Möglichkeiten, Flächen zu nutzen (z. B. Erlentmatt, Dreispitz, Gemeinde Riehen, auf kantonseigenen Grundstücken in Allschwil). Dazu kommt, dass in Basel-Stadt die Regelung für das Gewerbe grosszügig ist, indem Wohnzonen je nach Lage Anteile an Arbeitsnutzung aufweisen dürfen. Auf Vorzugsgebiete für das Gewerbe muss der Kanton aufgrund des eingeschränkten Flächenangebotes verzichten. Gewerbliche Nutzungen, in Abstimmung mit anderen Nutzungen, sind gemäss Richtplan insbesondere im Bereich «Schwerpunkte Mischgebiet» und in ausgewählten wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten erwünscht.

### Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen (verkehrsintensive Einrichtungen)

Eine umfassende Überarbeitung des von allen Seiten und höchst kontrovers kritisierten Objektblattes wurde notwendig. Der Bund hat hierzu Vorschläge gemacht. Auf der Grundlage von umfassenden Standortkriterien (Ausschluss reiner Wohngebiete, ÖV-Einzugsgebiet, Nähe zu Autobahn, Ausschluss von Störfallrisiken) werden jetzt zwei mögliche neue Standorte für Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen im Gebiet Bahnhof St.Johann und im Gebiet Badischer Bahnhof vorgeschlagen.

### Natur- und Landschaftsschutz

Mit Festsetzungen für die Bereiche des Natur- und Landschaftsschutzes räumt der Regierungsrat im Mitwirkungsverfahren fälschlicherweise entstandene Zweifel über die Ernsthaftigkeit der Vorgaben aus. Auch der Bund hatte den Kanton gebeten, die «Zwischenergebnisse» so weit möglich in «Festsetzungen» höherzustufen. Der bis anhin bestehende Konflikt «Naturschutz – bauliche Entwicklung» beim Reservoir IWB Bruderholz wird zugunsten einer angestrebten Wohnnutzung durch Entfernen der Signatur «Vorranggebiet für Naturförde-

rung» im Naturschutzkonzept gelöst. Bei einer allfälligen Neubebauung in diesem Gebiet sind aber alle Massnahmen zu ergreifen, die mit vertretbarem Aufwand den Naturzusammenhang wahren und fördern.

#### **«Wieseinitiative» – Landschaftspark Wiese**

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der unformulierten Initiative «Zum Schutz der Naturgebiete entlang des Flusslaufs der Wiese als Lebensraum wildlebender Pflanzen und Tiere sowie als Naherholungsraum» bat der Grosse Rat den Regierungsrat, den «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese» integral, mit den Entwicklungsabsichten, im kantonalen Richtplan festzusetzen. Obschon eine integrale Übernahme der aus Sicht eines kantonalen Richtplans wesentlichen Inhalte des seit 2001 behördenverbindlichen Teilrichtplans «Landschaftspark Wiese» bereits Tatsache war, werden im Richtplan die Schutzanliegen in diesem Gebiet in ihrer Entwicklungsrichtung jetzt deutlicher herausgehoben (Vermerk in der Strategie und im Objektblatt).

#### **Nationalstrassen**

Auf die Fortschreibung des bereits im Richtplan von 1986 genannten Vorhabens «Zubringer Allschwil» verzichtet der Regierungsrat. Dafür soll gemeinsam mit den Nachbarn ein integrales Verkehrskonzept im Raum Basel West / Allschwil / Bourgfelden / Hégenheim erarbeitet werden, das die Verkehrspotenziale und Entlastungsmassnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes aufzeigt; eine zu prüfende Massnahme wäre dabei der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung.

#### **Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft**

Grundsätzlich ist die Übereinstimmung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend räumliche Entwicklung gross. Der Kanton Basel-Landschaft stellte u. a. befriedigt fest, dass im Bereich Gesundheit die enge Zusammenarbeit explizit hervorgehoben sei, er kritisierte aber, dass sich im Bereich Bildung keine verbindlichen Aussagen über die Zusammenarbeit finden liessen. Eine analoge Kritik wurde auch zum Thema Entsorgung (Abfall) geäussert. In den kritisierten Bereichen wurden die Akzente neu gesetzt.





Anhang  
**Materialien**

## Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen

### Materialien zur räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt in den wesentlichen Sachbereichen

#### AM1 Siedlung

#### AM1.1 Fakten zur Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

##### Bevölkerungsstruktur<sup>1</sup>

Die Einwohnerzahl des Kantons Basel-Stadt ist von 1990 bis 2007 um 4,3% auf 188'000 Einwohner gesunken. Seit 2001 ist die Entwicklung der Wohnbevölkerung stabil. Die Zahl der Schweizerinnen und Schweizer ist seit 1990 um 15,2% zurückgegangen, jene der Ausländerinnen und Ausländer um 33,1% gestiegen. 31,2% der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons besitzen 2007 keinen Schweizer Pass.

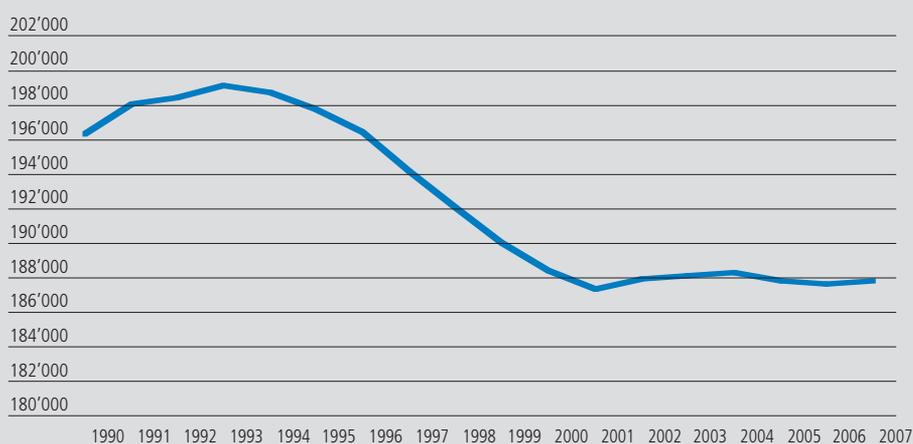
Die Zahl der Personen im Erwerbsalter (20 bis 64 Jahre) ist seit 1990 bis 2007 um

7,5% zurückgegangen. Noch stärker abgenommen (um 8,8%) hat die Zahl der Seniorinnen und Senioren zwischen 65 und 79 Jahren. Allerdings gab es Zunahmen bei den Hochbetagten ab 80 Jahren (+8,6%). Die Zahl der Jugendlichen bis 19 Jahren nahm um ca. 1% ab.

##### Wanderungsbewegungen<sup>2</sup>

Die Mobilität der Kantonsbevölkerung steigt, d.h. die Anzahl der Zu- und Weggezogenen nimmt zu. Insgesamt sind im Zeitraum von 1990 bis 2007 im Kanton Basel-Stadt rund 4'000 Personen mehr zu- als weggezogen. Das Wanderungsverhalten von Schweizerinnen und Schweizern einerseits und Ausländerinnen und Ausländern andererseits ist markant verschieden.

#### Bevölkerungsentwicklung seit 1990

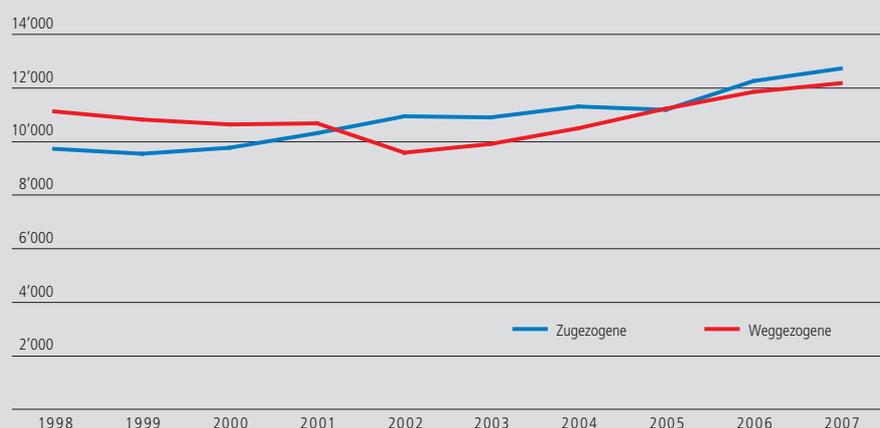


Quelle: <http://www.statistik-bs.ch/themen/01/bevoelkerungsstruktur> (Zugriff 30.09.2008)

<sup>1</sup> Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Bevölkerungsstruktur (Link: <http://www.statistik-bs.ch/themen/01/bevoelkerungsstruktur>)

<sup>2</sup> Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt: Wanderungsanalyse 1990 – 2007, Basel Juli 2008

## Mobilität der Bevölkerung 1998 – 2007

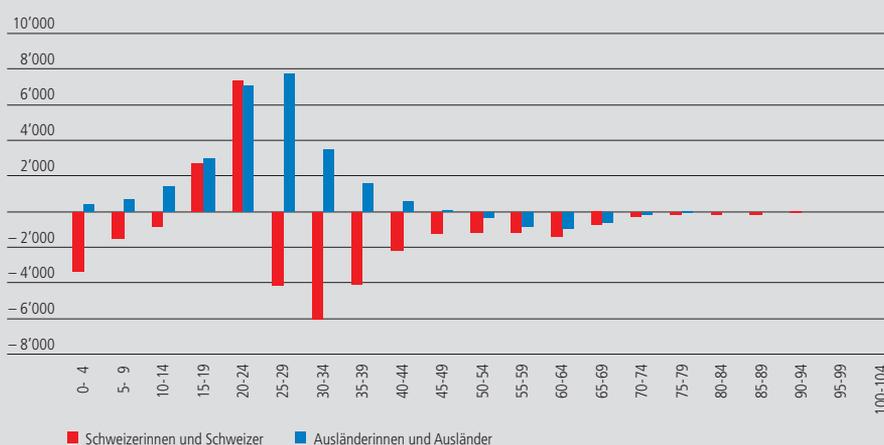


Die Wanderungsgewinne beruhen vor allem auf dem Zuzug von Ausländerinnen und Ausländern. Die stärksten Beiträge zum Wanderungsgewinn bei den Ausländerinnen und Ausländern lieferten die jüngeren Erwachsenen, nämlich die 20- bis 29-Jährigen. Die gewichtigsten Abnahmen zeigten sich bei den 55- bis 64-Jährigen.

Wanderungsgewinne gab es bei Schweizerinnen und Schweizern ausschliesslich in den zehn Altersjahren zwischen 15 und 24. Für Jugendliche und junge Erwachsene

scheint der Stadtkanton also attraktiv zu sein, das Angebot an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen übt offenbar eine gewisse Anziehungskraft aus. Alle anderen Altersklassen der Schweizerinnen und Schweizer steuerten Wanderungsverluste bei. Die jungen Schweizerinnen und Schweizer bis 14 Jahre ziehen (im Familienverband mit ihren Eltern) mit Vorliebe in die Agglomeration, sowie auch die 45- bis 64-Jährigen. Häufiger in die übrige Schweiz melden sich die 15- bis 29-Jährigen, die 30- bis 44-Jährigen sowie die 65-Jährigen und Älteren ab.

## Wanderungssaldo nach Alter 1990 – 2007

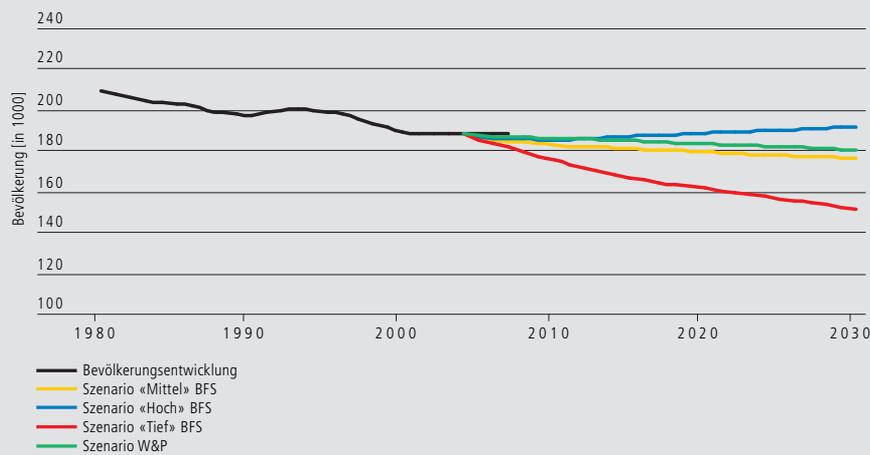


Bis Mitte der 1990er-Jahre kam die grösste Gruppe der aus dem Ausland Zugezogenen aus Staaten aus dem Gebiet des ehemaligen Jugoslawien, seit 1996 ist Deutschland der wichtigste ausländische Herkunftsort (mit besonders starkem Anstieg 2002). Diese Zunahme hängt mit dem Inkrafttreten des bilateralen Abkommens zur Personenfreizügigkeit zusammen. Mehr als ein Drittel der seit 1990 neu Zugezogenen liess sich in den Quartieren Gundeldingen, St.Johann und Matthäus nieder, dort, wo es viele Wohnungen und vergleichsweise hohe Leerstände gibt, in denen also Logis verfügbar sind.

Im Kanton Basel-Stadt beträgt die mittlere Wohnfläche pro Person im Jahr 2000 43 m<sup>2</sup>. Mehr Wohnfläche in Basel-Stadt steht den Deutschen und den Schweizerinnen und Schweizern zur Verfügung. Sollte der starke Zuzug von Personen aus Deutschland anhalten, dürfte dies eine vermehrte Nachfrage nach grossflächigen Logis zur Folge haben. Beengtere Wohnsituationen findet man hingegen bei Personen aus der Türkei, Sri Lanka und dem Gebiet des ehemaligen Jugoslawien. Seit 1990 überdurchschnittlich zugezogenen hat die Wohnfläche der italienischen und der spanischen Bevölkerung, also von zwei Migrationsgruppen, die schon lange in der Schweiz ansässig und gut integriert sind.

## Bevölkerungsentwicklung des Kantons Basel-Stadt

Prognosen gemäss Bundesamt für Statistik (BFS)  
und Wüest&Partner (W&P) bis 2030



### Bevölkerungsprognose

Zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung für den Kanton Basel-Stadt liegen zwei Modellrechnungen vor. Die Prognose des Bundesamtes für Statistik berechnete 2005 ein mittleres, ein hohes und ein tiefes Szenario, wobei das Szenario «Mittel» das Referenzszenario darstellt und 2008 aktualisiert wurde. Gemäss diesem verzeichnen zwischen 2007 und 2030 nur drei Kantone einen Bevölkerungsrückgang: Basel-Stadt (–5%), Glarus (–3%) und Uri (–0.5%)<sup>3</sup>, während für die Schweiz bis ca. 2035 ein gemässigtetes Bevölkerungswachstum prognostiziert wird<sup>4</sup>. Es ist jedoch herauszuheben, dass Basel-Stadt als einziger dieser

drei Kantone ein reiner Stadtkanton ist. Eine zweite Bevölkerungsprognose von Wüest & Partner wurde 2004 erstellt. Insgesamt gehen drei der vier Szenarien von einer negativen Bevölkerungsentwicklung für den Kanton Basel-Stadt bis 2030 aus.

Die Altersstruktur von Basel-Stadt wird sich in diesem Zeitraum nur noch geringfügig verändern, da einerseits bereits heute ein hoher Anteil älterer Personen zu verzeichnen und andererseits aufgrund der Attraktivität des Stadtkantons für junge Erwachsene laufend eine gewisse Erneuerung der Generationen zu erwarten ist.

<sup>3</sup> Bundesamt für Statistik (Link: [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/03/blank/key\\_kant/04/02.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/03/blank/key_kant/04/02.html) (Zugriff 03.09.2008))

<sup>4</sup> Bundesamt für Statistik: Bevölkerungswachstum und demografische Alterung: ein Blick in die Zukunft. Hypothesen und Ergebnisse der Bevölkerungsszenarien für die Schweiz 2005–2050, Neuchâtel Juli 2006, S. 7

## AM1.2 Siedlungsstruktur

### AM1.2.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

#### Geringe Reserven unüberbauter Bauzonen

Mit einer Fläche von 1'726 ha umfassen die Bauzonen ca. 47% des Kantonsgebietes von 3'695 ha.<sup>5</sup> Sie sind mit 97,8% bereits weitgehend überbaut. (In Basel-Landschaft sind die Bauzonen zu ca. 82%<sup>6</sup>, im Kanton Zürich zu 88%<sup>7</sup> bebaut.) Die kantonalen Baugebietsreserven von ca. 38 ha verteilen sich auf ca. 34 ha Wohn- und Mischzone, 2,7 ha Arbeitszone und 1,7 ha für Nutzungen im öffentlichen Interesse. Besonders knapp sind die Bauzonenreserven in der Stadt Basel, in der mit ca. 19 ha nicht bebauter Bauzonen die Reserven lediglich 1,1% betragen (Stadt Zürich 213 ha = 4,8%, Stadt Winterthur 176 ha = 9,4%<sup>8</sup>). Der grösste Teil davon befindet sich aufgrund strategischer Überlegungen der Eigentümer<sup>9</sup> von Zwischennutzungsverträgen oder laufender Planungen nicht auf dem Markt. In den für den Einfamilienhausbau geeigneten Zonen 2a, 2 und 3 gibt es mit Ausnahme weniger Baulücken keine grösseren Reserveflächen mehr. Auch in den Einwohnergemeinden Riehen und Bettingen bestehen mit unüberbauten Bauzonen von 18 ha (4,8%) in Riehen und 1,1 ha (3,2%)

in Bettingen vergleichsweise geringe Baulandreserven.

Das geringe Ausmass der noch unüberbauten Bauzonen in Basel ist auch Folge der sehr bescheidenen Ausweitung der Bauzonen seit der letzten umfassenden Zonenplanrevision. Verglichen mit der restlichen Schweiz trifft der nach wie vor zu beobachtende Trend zum ungebremsten Baulandverbrauch auf den Kanton Basel-Stadt nicht zu, was auch der Bauzonenstatistik des Bundesamtes für Raumentwicklung zu entnehmen ist.<sup>10</sup>

#### Wenig und schwer mobilisierbare Ausbaureserven in überbauten Wohn- und Mischzonen

In einem Kanton mit begrenzten Flächenressourcen sind Ausbaureserven innerhalb der überbauten Bauzonen ein wichtiges Nutzungspotenzial. Dieses ist in Basel-Stadt allerdings ebenfalls begrenzt. Dies gilt besonders für Basel, wo der Ausbaugrad der Wohn- und Mischzonen mit ca. 80% bereits einen hohen Wert erreicht hat, während er in der Gemeinde Riehen 76% beträgt.<sup>11</sup> (Vergleiche: Stadt Zürich 72%, Stadt Winterthur 64%.<sup>12</sup>) Die tatsächlich nutzbaren Ausbaureserven sind noch geringer, weil nicht alle Detailvorschriften des Bau- und Planungsgesetzes berücksichtigt werden konnten.<sup>13</sup> Die Ausbaureserven können zudem nicht leicht für den Markt mobilisiert

werden<sup>14</sup> oder befinden sich in Gebieten, für die eine Ausschöpfung der Reserven nicht erwünscht ist, weil besondere städtebauliche Qualitäten oder gefragte Wohnungsangebote wie Einfamilienhäuser erhalten werden sollen oder weil bereits sehr hohe wohnwertmindernde Baudichten bestehen. Mit welchen Massnahmen der Nutzungsplanung solche unerwünschten Ausbaureserven reduziert werden können, wird anlässlich der Zonenplanrevision (2007 – ca. 2010) geprüft.<sup>15</sup>

#### Bevölkerungsverluste durch begrenztes Flächenangebot bei steigenden Ansprüchen

Der Kanton Basel-Stadt weist seit dem Höchststand von über 230'000 Einwohnern Ende der 1960er-Jahre einen rückläufigen Trend bei der Wohnbevölkerung auf, die sich seit der Jahrtausendwende auf dem Niveau von knapp unter 190'000 zu stabilisieren scheint. Die für die Agglomeration Basel anhaltende positive Bevölkerungsdynamik<sup>16</sup> findet überwiegend im Bereich der Peripherie der Agglomeration statt – mit ungünstigen Auswirkungen auf die Zersiedelung der Landschaft, das motorisierte Verkehrsaufkommen sowie die regionale Gesamtköbilanz. Diese Entwicklung widerspricht den Grundzügen der Raumordnung Schweiz, die eine Siedlungsentwicklung nach innen postuliert.<sup>17</sup>

<sup>5</sup> Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt 2000, S. 27

<sup>6</sup> Umweltbericht beider Basel 2007 ([www.umweltberichtbeiderbasel.ch](http://www.umweltberichtbeiderbasel.ch)) (Fachbericht Räumliche Entwicklung/Bauzonen)

<sup>7</sup> Statistisches Amt des Kantons Zürich, Angaben für 2006 (Link: <https://data.statistik.zh.ch/infospc/geport/gv.jsp>)

<sup>8</sup> Statistisches Amt des Kantons Zürich, Angaben für 2006 (Link: <https://data.statistik.zh.ch/infospc/geport/gv.jsp>)

<sup>9</sup> Bürgerspital Basel, Areal Milchsuppe

<sup>10</sup> Bundesamt für Raumentwicklung: Wie viele Bauzonen braucht die Schweiz? Bern, September 2008

<sup>11</sup> Auskunft Gde. Riehen vom 16. Okt. 2006 (Angabe für 2005)

<sup>12</sup> Baudirektion ZH: Raumbewertung Kanton Zürich Heft 24/2004

<sup>13</sup> Z.B. Beschränkungen durch Lichteinfallswinkel

<sup>14</sup> Z.B. verhindern ggf. geringe Differenzen zur maximal zulässigen Gebäudetiefe Investitionen; Einfamilienhausparzellen sind Privateigentum

<sup>15</sup> Die letzte Revision des bis Ende 2000 noch kantonalen Zonenplanes wurde 1988 abgeschlossen. In der Zwischenzeit wurden verschiedenste Entwicklungs- und diverse Nutzungsplanungen (Überbauungspläne, Umzonungen, Teilzonenplanrevision) durchgeführt, die u. a. eine Verbesserung der Wohnqualität zum Ziel hatten und haben. Eingeleitet wurde 2005/2006 eine umfassende Zonenplanrevision. Bei ihr stehen u. a. Nachverdichtungspotenziale, die Steigerung attraktiven Wohnraums sowie neue Zweckbestimmungen bestimmter Areale im Vordergrund. Daneben ist die Konkordanz der Nutzungspläne zu sichern (Zonenplan/Lärmempfindlichkeitsstufenplan/Wohnanteilplan).

<sup>16</sup> Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz 2003/2004

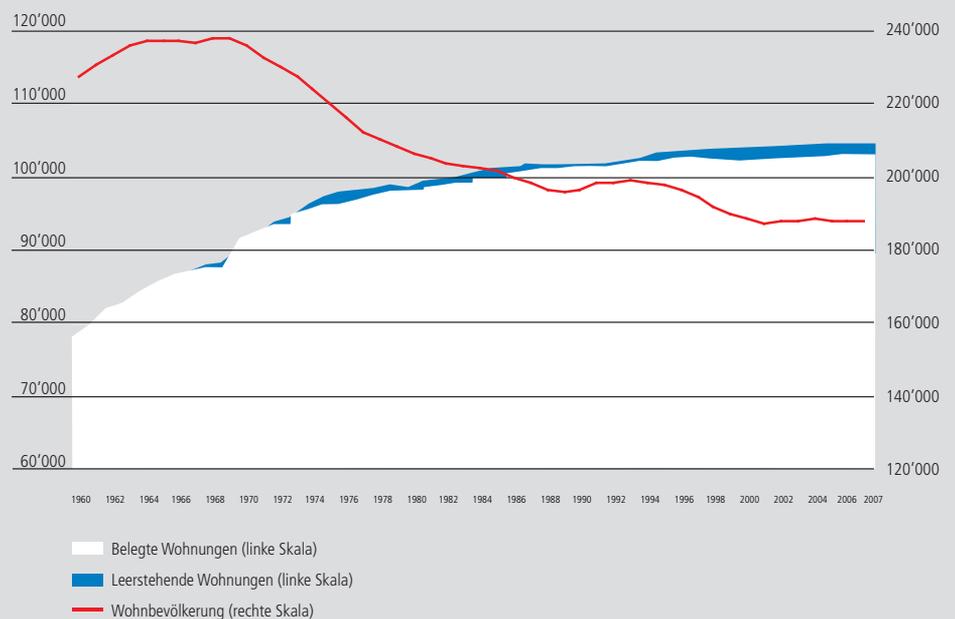
<sup>17</sup> EJPD 1996

Die Einwohnerverluste des Kantons sind vor allem bedingt durch den steigenden Wohnflächenbedarf pro Einwohner/in, dem kein adäquater Zuwachs an Wohnraum gegenübersteht: Während die Wohnfläche pro Einwohner/in 1980 noch bei 36 m<sup>2</sup> lag, stieg der Wert bis 1990 auf 39 m<sup>2</sup>, dann auf 43 m<sup>2</sup> im Jahr 2000.<sup>18</sup> Pro Dekade wäre demnach ein Zuwachs des Wohnflächenangebotes von ca. 10% notwendig gewesen, um ausreichend Wohnraum für eine zumindest konstante Einwohnerzahl bereitzustellen. Angesichts der Knappheit von Bauland- und Ausbaureserven war der tatsächliche Zuwachs von 5'500 Wohnungen im gleichen Zeitraum<sup>19</sup>, d. h. mit ca. 2,5% pro Dekade, nicht gross genug, um die Zunahme des Wohnflächenbedarfs pro Einwohner/in auszugleichen (vgl. Abb. Wohnungen und Wohnbevölkerung im Kanton Basel-Stadt seit 1960). Für den Planungshorizont des Richtplans von 15 bis 20 Jahren entspräche die Fortsetzung des Trends weiter wachsender Wohnraumsprüche einem zusätzlichen Bedarf an Wohn-/Mischzonen von ca. 180 ha.<sup>20</sup>

Die wachsenden Ansprüche an das Wohnen zeigen sich nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ sowohl beim Wohnungsbau als auch beim Wohnungsleerstand. Während bei Neu- und Umbauten grosse Wohnungen dominieren,<sup>21</sup> umfasst der Leerwohnungsbestand zu grossen Teilen Kleinwohnungen an schlechten Lagen (stark verdichtete Gebiete mit Immissionen und Nutzungskonflikten). Diese lokal und auf bestimmte Marktseg-

mente begrenzten Leerstände des Wohnraumangebotes sind für die Einwohnerverluste von ca. 46'000 seit 1970 nur von marginaler Bedeutung.<sup>22</sup> Die rückläufigen Einwohnerzahlen sind kein Indiz für eine generell mangelnde Nachfrage nach Wohnen in der Stadt, sondern eher für die beschränkten Möglichkeiten, das Angebot mit zeitgemäsem Wohnraum auszuweiten.

Wohnungen und Wohnbevölkerung im Kanton Basel Stadt seit 1960



<sup>18</sup> StatA BS: Zahlenmeer – mehr als Zahlen & StatA-Internet Feb. 2005

<sup>19</sup> StatA BS: Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt 2003

<sup>20</sup> Dies entspricht einer Ausweitung des Bauzonengebietes um 15% gemäss dem heutigen Zonen- und Dichtemix im Kanton.

<sup>21</sup> Der positive Saldo der Wohnungsproduktion im Kanton BS von +2'482 zwischen Dez. 1990 und Jan. 2005 beruht grossteils auf der Zunahme von Wohnungen mit 4 und mehr Zimmern (+1'870); der Bestand an Kleinstwohnungen mit 1 Zimmer nahm um 682 ab (StatA BS Internetdaten 03.03.2004).

<sup>22</sup> Das Einwohnerpotenzial der meist kleinen Leerwohnungen liegt bei ca. 2'000. Selbst bei einem Leerwohnungsbestand von 0 läge der Einwohnerverlust seit 1970 immer noch bei ca. 44'000 anstatt ca. 46'000.

## Vorrang der Siedlungsentwicklung nach innen

Für eine ausgewogene Strategie der Siedlungsentwicklung, die die Kombination von knappen Ressourcen, steigenden Flächenansprüchen, höheren Anforderungen an die Standort- und Umfeldqualität sowie einen ausgewogenen Angebotsmix an Wohnformen (für alle Lebensphasen und Einkommensverhältnisse) berücksichtigen muss, können folgende Potenziale in Betracht gezogen werden:

### 1) Entwicklung & Nutzungsintensivierung ausgewählter Areale mit unternutzten Potenzialen

Potenziale existieren vor allem auf bisherigen Bahn-, Umschlags- und Industriearealen. Im Gegensatz zu anderen Städten gibt es in Basel aber kaum echte Industriebrachen zur Neunutzung. In der Regel sind für noch bestehende Altnutzungen komplexe Restrukturierungsstrategien in Zusammenarbeit mit Landeigentümern und potenziellen Investoren notwendig. Dementsprechend hoch sind die Unwägbarkeiten bezüglich des Ausmasses der möglichen Realisierungen. Aus Sicht der Stadtplanung sind maximal ca. 75 ha Bahn- und Industrieareale als unternutzte Gebiete mit Restrukturierungspotenzial anzusehen; ein beträchtlicher Teil davon ist hinsichtlich Nutzungsmöglichkeiten noch sehr unsicher, weil der Kanton diese nicht alleine zu steuern vermag. Aufgrund der besonderen Standortbedingungen eignet sich ein grosser Teil dieser Gebiete in erster Linie für hochwertige Arbeitsnutzungen, für Mischnutzungen mit höherer baulicher Dichte sowie für öffentliche Freiräume. Die Restrukturierungs-

gebiete bieten nur begrenzte Möglichkeiten für das in Basel besonders knappe Angebot an Wohnen niedriger Dichte mit Bezug zu privaten Aussenräumen.

### 2) Qualitative Entwicklung im Bestand durch Mobilisierung von Nutzungsreserven

Für den Grossteil des Siedlungsgebietes sind die städtebaulichen Grundstrukturen im Wesentlichen vorgezeichnet. Vorrangige Ziele im bestehenden Gefüge sind die Qualitätssicherung (Siedlungstypologie, Durchgrünung etc.) sowie der Schutz vor qualitätsmindernden Verdichtungen; Anreize für Aufwertungsmassnahmen in hochverdichteten oder immissionsbelasteten Wohn- und Mischgebieten können die Qualitätssicherung stärken.

### 3) Moderate Ausweitung des Siedlungsgebietes

Neben den Massnahmen, die das Wohnen und Arbeiten in typisch urbanen Gebieten mit teils hoher baulicher Dichte fördern (Pkte. 1 und 2) oder Qualitäten an guten Wohnlagen sichern (Pkt. 2), ist auch das vor allem in Basel knappe Angebot für hochwertiges Wohnen in begrenzter Dichte und mit Bezug zu privaten Aussenräumen zu entwickeln. Solche Potenziale liegen vor allem in einer moderaten Ausweitung des Siedlungsgebietes an geeigneten Standorten. Flächenpotenziale für Siedlungserweiterungen bestehen a) in Basel an den Stadtabschlüssen im Süden und Osten (bis zu 22 ha), b) in Riehen an den Hanglagen Mittelfeld und Langgoldshalde (bis zu 7 ha), in der Siedlungsebene im Stettenfeld (bis zu

19 ha – hier ist die Entwicklung planerisch eingeleitet) und grenznah zu Lössach im Oberfeld (bis zu 9 ha). In Bettingen gibt es nur sehr geringe Möglichkeiten für eine Ausweitung, zumal in dem Dorf die Erschliessungsmöglichkeiten im Sinne der Nachhaltigkeit (Bevorzugung ÖV) eine Ausweitung nicht zweckentsprechend zulassen.

### 4) Standortoptimierungen öffentlicher Nutzungen

Die langfristigen Fachplanungen für öffentliche oder öffentlich kontrollierte Nutzungen wie Spitäler, Universität, Sportstätten und Familiengärten bieten die Chance, vorhandene Standorte optimaler zu nutzen, um Flächen für andere Nutzungen freizusetzen. Das Potenzial hierfür beträgt ca. 30 ha.

## Die Siedlungsentwicklung des Kantons Basel-Stadt seit 1860



- Historische Siedlungsbereiche** – bis 1860 (Riehen bis 1875)
- 1. Phase der Stadterweiterung** – 1860 bis 1875
- 2. Phase der Stadterweiterung, «Gründerzeit»** – 1875 bis 1925
- 3. Phase der Stadterweiterung, «Moderne»** – 1925 bis 1950
- 4. Phase der Stadterweiterung, Übergang zur Nachmoderne** – 1950 bis 1975
- 5. Phase der Stadterweiterung, «Nachmoderne» und danach** ab 1975

Quelle: Baudepartement des Kantons Basel-Stadt. Von der geschlossenen zur offenen Stadt – Die Siedlungsentwicklung des Kantons Basel-Stadt seit 1860, Basel, 2004

## Fazit Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)

*Der Kanton hat nur noch geringe Möglichkeiten zur Vergrößerung der Siedlungsfläche. Da der Flächenbedarf für Wohnbevölkerung, Wirtschaft und Gesellschaft weiterhin, wenn auch abgeschwächt, ansteigt, können die Bedürfnisse nur durch eine Kombination von Massnahmen erfüllt werden: durch Ausweichen in die Höhe (bauliche Verdichtung), durch Erneuerung und stadt- und wohnverträgliche Umnutzung bestehender Siedlungsflächen, durch Mobilisierung potenzieller innerer Reserven (Einzonungen) und durch eine limitierte Erweiterung des Siedlungsgebietes.*

# Fazit

### AM1.2.2 Bahnhöfe als Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

Während früher Bahnhöfe vor allem Verkehrsstationen und Umsteigeknoten waren, sind ihre Funktionen heute diversifiziert. Der Trend zu multifunktionalen Zentren mit einer grossen Angebotspalette hat sich durchgesetzt. Die zusätzlichen Funktionen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- *Sekundäre Bahnhofsfunktionen*: Es entstehen und entwickeln sich hauptsächlich im Bahnhof selbst angesiedelte Einzelhandel-, Freizeit- und Kulturangebote («RailCity»).
- *Tertiäre Bahnhofsfunktionen*: Durch die Magnetwirkung als Wirtschafts- und städtische Zentren erleben die Gebiete rund um den Bahnhof dank sehr guter Anbindung an den ÖV einen Aufschwung.

Durch diese Veränderungen verstärken Bahnhofsgebiete in Städten ihre siedlungsstrukturierende Schwerpunktfunktion. Sie sind deshalb so optimal wie möglich in das ÖV- und Langsamverkehrsnetz einzubinden und durch städtebauliche Massnahmen für die Wirtschaft attraktiv zu machen.<sup>23</sup>

#### Bahnhof SBB

*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 Baselstädter/innen verwurzelte Bezeichnung (siehe z.B. den offiziellen Stadtplan).*

Der Bahnhof SBB ist mit dem Passagieraufkommen von rund 70'000 Personen der drittgrösste Schweizer Bahnhof nach Zürich

(205'000) und Bern (95'000). Basel verfügt über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz für Nah- und Fernreisen und ist Bindeglied zwischen Nord und Süd. Die Bedeutung des Bahnhofs wird sich mit der Eröffnung der NEAT verstärken. Durch sein vielfältiges Angebot an Gewerbe und Dienstleistungen generiert er täglich zusätzliche (je nach Angaben) 20'000 bis 40'000 Besucher. Die modernen Dienstleistungsgebäude rund um den Bahnhof (Peter Merian Haus, Jacob Burckhardt Haus, Elsässertor, Grosspeter-Areal) machen ihn zum modernen und zentralen Wirtschaftsstandort. Um künftige Nutzungskonflikte zu vermeiden (u. a. Behinderung der Pendler durch Konsumenten), müssen die Entwicklungen im und um den Bahnhof SBB (Euroville) aufeinander abgestimmt werden. Zwar verringerte sich die Trennwirkung des Bahnhofgebietes zwischen Gundelidingen und der restlichen Stadt durch die Eröffnung der Fussgängerpasserelle (2003), doch wirkt vor allem die Nauenstrasse zwischen dem Bahnhof und der Altstadt als Barriere. Die Langsamverkehrsverbindungen, vor allem die der Fussgänger, sind unattraktiv und für Ortsfremde nur schwierig zu erkennen.<sup>23</sup>

#### Badischer Bahnhof

Der Badische Bahnhof ist Ankunfts- und Abreiseort von täglich rund 12'000 mehrheitlich südbadischen Pendlern. Obwohl seine Besucher sich zufrieden über ihn äussern und die sekundären Funktionen zunehmen (es hat sich etwas Gewerbe angesiedelt, ein Kleintheater und mehrere Restaurants üben eine gewisse Anziehungskraft aus), kann er sein Potenzial als siedlungsstrukturierender Schwerpunkt noch nicht genügend entfalten. Er übt durch seine etwas isolierte Lage eine beachtliche Trennwirkung zwischen Kleinbasel und dem Hirzbrunnenquar-

tier aus. Es fehlt zudem ein direkter Zugang aus dem Hirzbrunnen.

Die ÖV-Anbindungen ins Stadtzentrum sind zwar zweckmässig, doch mangelt es noch an raschen Verbindungen zum Bahnhof SBB. Die Langsamverkehrsverbindungen sind verbesserbar.<sup>24</sup>

#### Bahnhof St.Johann

Bis 2009 wird der heutige Güterbahnhof St.Johann zu einer funktionsfähigen Drehscheibe des ÖV mit S-Bahnhof ausgebaut sein. Mit der in Gang befindlichen Verknüpfung der Bahn- und ergänzten Tramlinien (Verlegung der Tramlinie 1 aus der Gasstrasse an den Bahnhof und in die Voltastrasse) werden die Verbindungen ins Quartier und in die Innenstadt wesentlich verbessert. Der S-Bahnhof weist lagebedingt (u. a. in der Nähe zu hochverdichteten Arbeitsplatzgebieten) ein grosses Einzugsgebiet auf.

Die Verbindungen, vor allem die des S-Bahnverkehrs, entlasten bereits teilweise den Bahnhof SBB. Der Bahnhof St.Johann soll nicht nur als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs dienen, sondern auch eine Zentrumsfunktion ausüben für das Quartier und die in der Umgebung angesiedelten Unternehmen (Novartis etc.). Die Zentrenbildung wird mit entsprechenden Nutzungsangeboten unterstützt, das bestehende Kunstangebot rund um den Bahnhof (Nordtangente – Kunsttangente, Stadtentwicklung ProVolta) soll fortbestehen.

<sup>23</sup> ETH-Studie Bahnhöfe Basel, S. 89 – 116

<sup>24</sup> ETH-Studie Bahnhöfe Basel, S. 119 – 147

## Fazit Bahnhöfe als Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung

*Bahnhöfe nehmen nicht mehr nur ihre eigentliche Funktion als Verkehrsknotenpunkt wahr, sondern auch Dienstleistungs-, Service- und Freizeitfunktionen. Durch diese vielfältigen Nutzungen werden sie zu Schwerpunkten der Siedlungs- und Stadtentwicklung, zumal sie dank ihrer Ausstrahlungskraft auf die an den ÖV hervorragend angeschlossene Umgebung immer mehr Unternehmen anziehen.*

Fazit

## AM1.3 Wirtschaft im Siedlungsraum

### AM1.3.1 Standortattraktivität von Basel-Stadt

Basel ist ein attraktiver und wettbewerbsfähiger Standort und eine der wirtschaftlich stärksten Regionen der Schweiz. Zwischen 2000 und 2004 ist das BIP von Basel-Stadt jährlich im Durchschnitt um 2,1% gewachsen.<sup>25</sup> Basel zählt zu den weltweit stärksten Zentren der Life Science Industrie und der chemischen Industrie und ist ein wichtiger Finanzplatz. Mehrere Faktoren haben zur derzeitigen Standortattraktivität Basels beigetragen: Unter anderem die Verfügbarkeit und Qualität von Flächen, die Verfügbarkeit hoch qualifizierter Arbeitskräfte, die Besteuerung juristischer Personen, die Flexibilität des Arbeitsmarktes und der Zugang zu dem in Universitäten und Forschungseinrichtungen produzierten Wissen. Daneben spielen auch die so genannten weichen Standortfaktoren (z.B. das Image der Stadt oder die Qualität der öffentlichen Verwaltung) sowie personenbezogene Faktoren (z.B. die Wohn- und Freizeitqualität) eine wichtige Rolle, die mehrheitlich hochqualifizierten und sehr mobilen Arbeitskräfte anziehen und in der Region zu halten. Allerdings stehen aufgrund der zunehmenden internationalen Verflechtung auch die Basler Unternehmen unter wachsendem Druck, effizient und innovativ zu arbeiten. Aus diesem Grund ist der Erhalt und die Verbesserung der Standortqualität Voraussetzung für eine weiterhin positive wirtschaftliche Entwicklung.<sup>26</sup>

Das Mitte September 2006 vom Grossen Rat verabschiedete Gesetz zur integrierten Standortförderung trat per 1. Dezember 2006 in Kraft und soll die verschiedenen Anstrengungen zur Verbesserung der Stand-

ortattraktivität noch besser aufeinander abstimmen. Das Hauptziel des Standortförderungsgesetzes ist, dazu beizutragen, dass die Region Basel auch weiterhin ein im nationalen und internationalen Vergleich attraktiver und wettbewerbsfähiger Standort bleibt und auch als solcher wahrgenommen wird.

Die Basler Wirtschaftspolitik zielt darauf ab, vor allem Unternehmen in den für Basel wichtigen Branchen mit hoher Wertschöpfung sowie den grossen Arbeitgebern in anderen Branchen hervorragende Rahmenbedingungen zu bieten. Die für Basel wichtigen Branchen sind die Life Sciences Wirtschaft, die chemische Industrie, die Finanzdienstleistungen und die Informations- und Kommunikationstechnologie. Da die Tourismus- und Kulturwirtschaft selbst die Funktion eines Standortfaktors für Unternehmen und Bewohner einnehmen, liegen auch diese Branchen im Fokus der Wirtschaftspolitik.

### AM1.3.2 Wirtschaftlicher Strukturwandel im Agglomerationskern

Mehrere wirtschaftsstrukturelle Entwicklungen wirken sich auf den Siedlungsraum aus: In der Industrie entstehen zunehmend mehr Arbeitsplätze in Forschung, Entwicklung und Verwaltung (die so genannten «white collar jobs»), während weniger Beschäftigte in der Produktion («blue collar jobs») tätig sind. Daneben lässt sich bezüglich der Beschäftigten in Basel ein Bedeutungsgewinn der Dienstleistungen (z.B. Unternehmen, die in neuen Technologien tätig sind) erkennen. Trotz dieses Bedeutungsgewinns trägt die Basler Industrie (vor allem die Life Science Wirtschaft) auch weiterhin einen erheblichen und in den letzten Jahren sogar noch zunehmenden Teil zur Wertschöpfung bei<sup>27</sup> und ist für den grössten Teil der Basler

<sup>25</sup> Ratschlag zum Standortförderungsgesetz, S. 7

<sup>26</sup> Ratschlag zum Standortförderungsgesetz, S. 6 & 7

<sup>27</sup> BAK Basel zur realen Bruttowertschöpfung

Exporte verantwortlich (wertmässig im Jahr 2006 ca. 95%).<sup>28</sup>

Aus diesen wirtschaftlichen Entwicklungen ergeben sich neue Bedürfnisse der Wirtschaft an den Siedlungsraum, wie z.B. eine erhöhte Nachfrage nach Büro- und Laborflächen, eine bessere Erreichbarkeit mit dem öffentlichen und privaten Verkehr sowie eine höhere Umfeldqualität. Dies hat zum Teil bereits zu neuen Nutzungen in ehemals ausschliesslich industriell genutzten Arealen oder zur Ballung von neuen wirtschaftlichen Funktionen an den Bahnhöfen geführt. Aufgrund der zentralörtlichen Vorteile von Basel und der vergleichsweise hohen Landpreise wird die Tendenz zugunsten von Arbeitsnutzungen mit hoher Wertschöpfung pro Fläche wohl auch mittelfristig anhalten.<sup>29</sup>

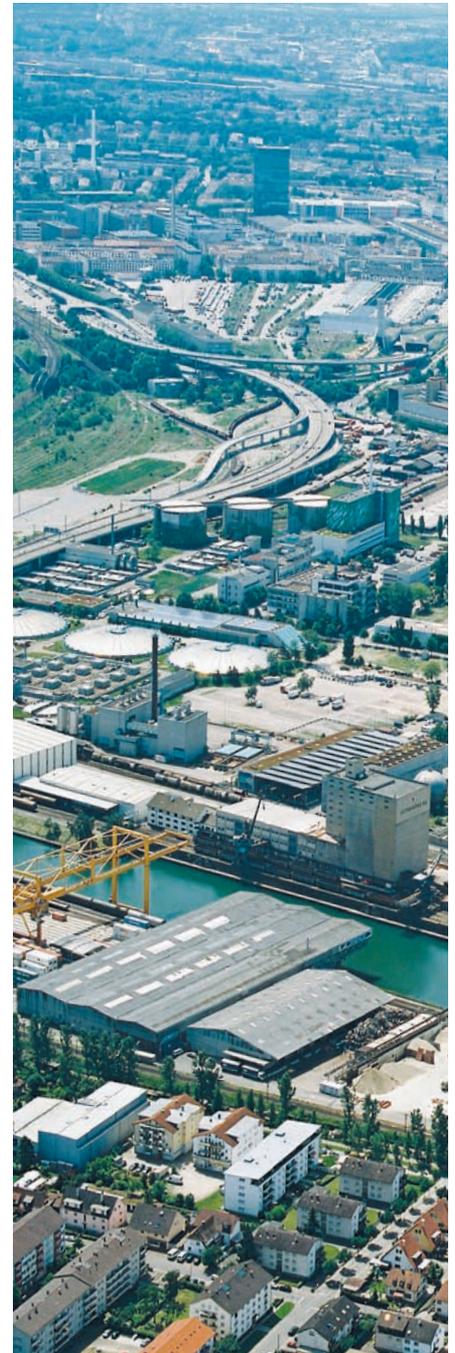
Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen bestehen neue Möglichkeiten für die konzentriertere Nutzung von Flächen und für eine Mischung mit anderen Nutzungen. Dadurch werden zu kritischen Faktoren für die Integration von Arbeitsnutzungen in die Stadt anstelle der Emissionen aus der Produktion nun Engpässe bei Verkehrsinfrastrukturen und induzierte Verkehrsemissionen. Dies gilt besonders auch für publikumsintensive Einzelhandels- und Freizeitnutzungen als weitere Form der ökonomischen Restrukturierung (siehe AM1.4). Da zudem in Basel-Stadt nur noch sehr wenig bebaubare Zonen verfügbar sind, sollten Ansiedelungen – wo möglich – bestimmte Kriterien erfüllen – wie zum Beispiel einen ausgezeichneten ÖV-

Anschluss oder limitierte Lärm- und Abgasemissionen.

### Fazit Wirtschaft im Siedlungsraum

*Um die im internationalen Vergleich gute Konkurrenzfähigkeit Basels zu erhalten und vor allem Unternehmen der Life Sciences Wirtschaft, der chemischen Industrie, der Finanzdienstleistungen und Unternehmen, die in neuen Technologien tätig sind, sowie den grossen Arbeitgebern in anderen Branchen hervorragende Rahmenbedingungen zu bieten, sind sehr gute Infrastrukturen aufrechtzuerhalten und wo nötig zu schaffen. Insbesondere den optimalen Anschlüssen an ÖV, Strassen und Flughafen sowie der Verfügbarkeit von geeigneten Flächen kommt eine herausragende Bedeutung zu. Die gute Erreichbarkeit ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für die Tourismus- und Kulturwirtschaft.*

Fazit



Rheinhafen, Blick nach Süden; Luftbild

<sup>28</sup> StatA B Internet, Aussenhandelsstatistik

<sup>29</sup> Zumal eine generelle Verlangsamung des Bedarfs an Arbeitsflächen über die demographisch bedingten Rückgänge der Erwerbstätigen insgesamt erst nach 2020 zu erwarten ist und an attraktiven Standorten durch Zuwanderung ausgeglichen werden kann (Quelle: CS Der Schweizer Immobilienmarkt – Fakten und Trends Feb 2005, 29f).

## AM1.4 Verkehrs-/publikumsintensive Einrichtungen

### AM1.4.1 Stand und Entwicklungstendenzen

Obwohl der Boom der Einkaufszentren im Vergleich zu den frühen 1970er-Jahre beträchtlich abgenommen hat, werden schweizweit jährlich immer noch mehrere Einkaufszentren mit einer Verkaufsfläche von über 10'000 m<sup>2</sup> eröffnet. Verkehrsintensive Einrichtungen befinden sich mehrheitlich entweder in der Nähe zu Autobahnen oder auf der «grünen Wiese», da die automobiler Erreichbarkeit ein wichtiger Standortfaktor ist. Obwohl dies unter Umständen zweckmässig ist, wie zum Beispiel bei Fachmärkten mit Gütern für den mittel- bis langfristigen Gebrauch (schwere oder sperrige Güter),<sup>30</sup> hat dies zur Folge, dass die mit dem ÖV schwach verknüpften Standorte (über-)regionale Verkehrsströme des MIV auslösen, die sich in Form von Lärm- und Luftbelastungen unmittelbar auf die Umwelt und auf die Qualität der Siedlungsgebiete auswirken sowie gegebenenfalls lokale Gewerbe- und Versorgungsstrukturen schwächen.

Der neue Trend zu Einkaufszentren, gegebenenfalls in Kombination mit Sport- oder anderen publikumsintensiven Einrichtungen, soll aufgrund von Prognosen in den nächsten Jahren anhalten. Dies wird den Bedarf an Flächen erhöhen.

### AM1.4.2 Aufgabe von Politik und Planung

Die räumliche Situierung verkehrsintensiver Einrichtungen ist von übergeordnetem, regionalem Interesse und muss folgende Regeln berücksichtigen: Grenzübergreifend abgestimmte Standortwahl, gute Anschlüsse an den ÖV und an das Langsamverkehrsnetz, Aufnahmefähigkeit zu- und wegführender Strassen sowie taugliche Parkierungskonzepte.

In der Schweiz werden auf Richtplanstufe verkehrsintensive Einrichtungen unterschiedlich gesteuert. Einzelne Kantone lehnen Standortfestlegungen (d. h. Positivplanung) ab und bevorzugen es, Standortkriterien zu formulieren; andere nutzen den Richtplan für Standortfestlegungen (zusammen mit Kriterien).

### AM1.4.3 Verkehrsintensive Einrichtungen in der Agglomeration Basel

Auch in der Agglomeration Basel wurden in den letzten Jahren grossflächige Einkaufszentren und Fachmärkte eröffnet oder entstehen zur Zeit (Basel: Dreispitz, St. Jakob; Pratteln, Allschwil, in Deutschland und Frankreich),<sup>31</sup> weitere sind geplant (Stücki-aereal Basel, Allschwil, Aesch Nord etc.).

### AM1.4.4 Attraktionsverlust der Innenstädte – verstärkt durch verkehrsintensive Einrichtungen

Zu den demographischen, ökonomischen und stadtstrukturellen Veränderungen, die sich nachhaltig auf das Einkaufsverhalten, die Kaufkraftströme und die Standorte auswirken – es droht der Verlust lebendiger Innenstädte –, kommt die Entwicklung von am Stadtrand oder in der Agglomeration erstellten Einkaufszentren hinzu. Um die Innenstadt als Wirtschaftsstandort, Freizeit-, Wohn- und Begegnungsraum zu stärken, muss sie attraktiver gestaltet werden.<sup>32</sup>

#### Fazit Verkehrs-/publikumsintensive Einrichtungen

*Stadtgerechte Mobilität ist auch für Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen Bedingung. Durch optimale Platzierung solcher Einrichtungen an Verkehrsknotenpunkten – im Einzugsgebiet des ÖV –, durch klar formulierte Standortkriterien sowie durch Verkehrslenkungsmaßnahmen können Emissionen von Wohngebieten ferngehalten werden. Dem Druck auf die Innenstadt (u. a. Verlust der Angebotsvielfalt) ist mit Massnahmen zur Attraktionssteigerung des Zentrums zu begegnen.*

Fazit

<sup>30</sup> Kanton Basel-Land, Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen, Materialien zum Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft, Liestal, 2003, S. 13

<sup>31</sup> Schiller, René, Schultz, Barbara, *Publikumsintensive Einrichtungen. Konsum und Freizeit. 1970 bis heute – mögliche Entwicklungen für die Zukunft*, ETH Zürich, IRL – Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, Fachbereich Landschafts- und Umweltplanung, Zürich, 2003, S. 2–4

<sup>32</sup> Kampschulte, Andrea, *Nachhaltige Stadtentwicklung: Perspektiven des Detailhandels in der Basler Innenstadt*, Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW, Hochschule für Wirtschaft, Basel, 2005, <http://www.ifsm.ch/projekte-forschung/projekt-basel.htm>

## AM1.5 Siedlungsqualität

### AM1.5.1 Einflussfaktoren

Die Qualität einer Siedlung hängt von verschiedenen Faktoren ab, sowohl von naturgegebenen (Topographie, Gewässerläufe) als auch von kulturell geformten. Wesentliche Elemente der Qualität sind dabei:

- das Orts- oder Städtebild,
- die architektonische / bauliche Beschaffenheit,
- das Vorhandensein adäquater Wohnungen und wohnlicher Gevierte,
- Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten,
- kurze Wege zu Bahn, Tram und Infrastruktureinrichtungen,
- Ausstattung mit öffentlichen Plätzen,
- urbane und grüne Freiräume,
- Umgebungs- und Freiraumgestaltung,
- Quartierverbundenheit,
- Vorhandensein von Flora und Fauna,
- frische Luft und viel Licht,
- die geschichtlich gewachsene, sich wandelnde Stadtkultur.

Die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungsqualität wird in Basel-Stadt schon seit mehreren Jahren aktiv mit verschiedenen Instrumenten und Programmen betrieben. Vor allem mit dem von 1999 bis 2007 durchgeführten «Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel», fokussiert auf die drei Impulsprojekte «Rhein», «5'000 Wohnungen für Basel-Stadt» und «Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung»,<sup>33</sup> wurden viele Verbesserungen der Siedlungsqualität im ganzen Kantonsgebiet erreicht.

Die seit 2006 betriebene Stadtentwicklung Basel Nord trägt zur Erhöhung der Siedlungs- und Lebensqualität in den von Verkehr und Industrie geprägten Quartieren St.Johann und Kleinhüningen bei. Gezielte Massnahmen sollen die Quartiere lebenswerter und attraktiver für Familien in- und ausländischer Herkunft machen. Bürgerbeteiligungsprozesse ermöglichen, die Wünsche und Bedenken der Anwohner/innen zu kennen und gezielt darauf zu reagieren.

### AM1.5.2 Ortsübergreifende Transformationen der Stadt – Herausforderungen für den Kanton

Obwohl ab Mitte der 1970er-Jahre sich die Kantons- und Stadtentwicklung auf den Schutz der Wohnqualität und auf Wohnförderungsmassnahmen ausgerichtet hatte, und obwohl der Kanton Massnahmen für den Langsamverkehr ergriff, Teile der Altstadt sanierte und unter Schutz stellte, Grünräume aufwertete und den ÖV entscheidend förderte, sank die Einwohnerzahl stetig. Vor allem junge Familien zogen ins Umland; auch dadurch stieg der grenzüberschreitende, überwiegend motorisierte Pendelverkehr. Das Bewusstsein, dass Basel-Stadt das Zentrum einer trinationalen Region ist, erfährt durch das EWR-Nein der Schweiz (1992) einen entscheidenden Schub. Die Entwicklungen werden internationaler: Die Mobilitätsansprüche steigen, die Globalisierung der Märkte und die Vernetzung über die Grenzen fordern sowohl Politik als auch Planung heraus. Der Kanton Basel-Stadt öffnet sich im Rahmen des eidgenössischen Spielraums konsequent der Entwicklung und erarbeitet ab 1995 zusammen mit den Partnern der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB, heute: Trinationaler Eurodistrict Basel TEB) ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept mit dem Ziel, die Koor-

dination in der Raumplanung zu verbessern und konkrete, für die Agglomeration wichtige Projekte zu realisieren.<sup>34</sup>

### AM1.5.3 Integrale Stadtentwicklung

Die integrale Stadtentwicklung, die sich momentan auf die Quartiere in Basel Nord konzentriert, fasst in ihrem Arbeitsansatz räumliche, soziale, wirtschaftliche, ökologische und organisatorische Aspekte soweit wie möglich in einem kohärenten Ganzen zusammen. Ziel ist es, den Lebensraum – und damit auch die Siedlungsqualität – für die Bevölkerung positiv zu gestalten und gute Lebensbedingungen zu ermöglichen, die Standortattraktivität für die Wirtschaft zu stärken sowie die Entwicklungspotenziale der Stadtteile zu nutzen.

Integrale Stadtentwicklung bringt sozialwissenschaftliches und ökonomisches Wissen in die räumliche Planung ein, sorgt für die Vernetzung sektoraler Aufgaben und bezieht Akteure aus der Privatwirtschaft und den Quartieren ein. Durch Koordination, Kommunikation und Kooperation fördert (und fordert) die integrale Stadtentwicklung die Entwicklung des Stadtteils und geht über die räumliche Wirkung, die im Richtplan behandelt wird, hinaus.

Integrale Stadtentwicklung hat zudem die Entwicklung der Quartiere zu beobachten und vorauszudenken. Es gilt, frühzeitig Handlungsbedarf zu erkennen und, wo nötig, vertieft ein Problem zu analysieren, Strategien zu entwickeln, Personen zu vernetzen oder eine Entwicklung zu initiieren. Grundlagen und Strategien sollen dabei im Austausch mit Beteiligten und Betroffenen entwickelt werden. Der Austausch mit allen Akteuren der Stadtentwicklung – mit der Bevölkerung, der Wirtschaft, der Politik und den übrigen Verwaltungsstellen – ist für die Arbeit entscheidend.

<sup>33</sup> APS Broschüre, S. 7, S. 18

<sup>34</sup> Trinationale Agglomeration Basel – TAB, Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel TAB Schlussbericht, St.Louis, 2001, S. 6

Für die Stadtentwicklung Basel Nord hat der Regierungsrat Basel-Stadt als Detaillierung des Politikplan-Schwerpunktes und als Steuerungsinstrument für das interdepartementale Handeln einen Grundlagenbericht zu den Zielen und Massnahmen verabschiedet (Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, Stadtentwicklung Basel Nord, Ziele und Massnahmen zum regierungsrätlichen Politikplan-Schwerpunkt, Basel 2008). Mit der Verwaltungsreform 2009 wird die integrale Stadtteilentwicklung als eigene Fachstelle innerhalb der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung des Präsidialdepartements in eine Regelstruktur überführt. Damit sind zukünftig auch andere räumliche Schwerpunktsetzungen denkbar.

#### **AM1.5.4 Innenstadt – Qualität im Zentrum. Belebung struktureller Stärken**

Die Basler Innenstadt ist wohl einer der bekanntesten und beliebtesten Freiräume der Stadt und gilt dank seiner Altstadt als Zeichen hoher Siedlungsqualität. Die Innenstadt übernimmt für die Agglomeration Basel wichtige Funktionen; sie ist nicht nur Kern städtischen Lebens, sozialer Treffpunkt, Erlebnis- und Freizeitraum, sondern bietet auch hochwertigen Wohnraum, ist Tourismusmagnet und trägt zentrale Versorgungsfunktionen. In einer Phase der «Dezentralisierung der Zentralität», in der grosse Einkaufszentren am Stadtrand und ausserkantonale innenstädtische Detailhandelsgewerbe konkurrieren, ist eine attraktive Innenstadt unabdingbar (siehe AM1.4). Das historisch gewachsene Stadtzentrum mit seinem Ambiente, seiner eigenen Identität und seiner Angebotsvielfalt gilt es zu erhalten und gegebenenfalls aufzuwerten. Obwohl die Sehenswürdigkeiten wie Basler Münster, Rathaus etc. und die kulturellen

Angebote bereits Visitenkarte der ganzen Region sind, besteht im öffentlichen Raum der Innenstadt teilweise Handlungsbedarf, um die Qualitäten zu erhalten. Unter anderem stehen in der Freien Strasse, am Rümelinsplatz und in der Aeschenvorstadt Gestaltungsmaßnahmen an. Durch flächendeckende, mit einem fundierten Konzept unterlegte Projekte soll der «Multifunktionsraum Innenstadt» (attraktiver Mix aus Läden, Gastronomie, Freizeit- und Kultureinrichtungen) weiterhin erhalten bleiben.

#### **AM1.5.5 Frei- und Grünräume als Standortfaktoren**

Von grosser Bedeutung für die Siedlungsqualität ist der öffentliche Raum. Basel-Stadt, insbesondere Basel, besitzt eine grosse Anzahl von stadtbildprägenden Freiräumen: Parkanlagen, Plätze und Strassen sowie die Flussräume Rhein, Birs und Wiese. Diese Begegnungs- und Bewegungsräume sind Orte organisierter oder spontaner Anlässe.

Der öffentliche Raum wird heute fast überall sehr stark genutzt. Freiflächen und Nischen für spontane Anlässe, besonders wenn sie mit Lärm verbunden sind, führen zu Konflikten mit den Bedürfnissen der Anwohnerschaft. Messen, Einkaufs- und Kulturangebote, Wirtschaft und Hochschulen ziehen Besucher/innen von weither an, ebenso die zoologischen und botanischen Gärten, die Rheinschiffahrt und die grossen Sportanlässe. Besonders der Rheinraum als der zentralste und grösste Freiraum der Stadt Basel untersteht einem hohen vielfältigen Nutzungsdruck.

Als Treffpunkte im Alltag sind die Quartierplätze, Wohnstrassen, Begegnungszonen und die beispielbaren Schulanlagen von grosser Bedeutung für Wohnqualität und Integration.

Der Autoverkehr dominiert trotz vieler Bemühungen die Strassenräume. In allen Wohnquartieren sind oder werden auf nutzungsorientierten Strassen zur Verkehrsberuhigung Tempo 30- oder Begegnungszonen eingeführt. Umweltschutzgesetz sowie Verkehrsplan zielen auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, die der Aufwertung der Freiräume entgegenkommt.



Riehen Wenkenhof

Die vielfältigen Grünräume innerhalb und ausserhalb des Kantons wie die Wiesebene, der Dinkelberg, das Bruderholz, der Allschwilerwald, das Leimen-, das Birsig- und das Birstal beeinflussen ebenfalls die Siedlungsqualität. Der Zugang in diese Naherholungsgebiete erfolgt meistens entlang von begrünten Promenaden. Jedoch erschweren einschneidende Barrieren



Claramatte, Pavillon

(Nationalstrassen, Eisenbahn) den Zugang. Vor allem der Zugang zu den Rheinufern in Basel Nord oder in die Felderlandschaft von Bourgfelden und Hégenheim sowie in die grösseren, auch ausserkantonalen (Naherholungs-)Gebiete ist zu verbessern.

### Bedarf an Grünräumen in der Stadt Basel – und Kompensationsmöglichkeiten

Konnten früher durch Umwandlung von Friedhöfen in einzelnen Wohnquartieren grössere Parkanlagen geschaffen werden, stehen heute kaum mehr zusammenhängende Flächen zur Verfügung, es sei denn, sie werden im Zusammenhang mit Stadtentwicklungsgebieten geschaffen (z. B. Erlentmatte). Für einige Quartiere ist die Versorgung mit ausreichenden und erreichbaren Grünräumen noch ungenügend.<sup>36</sup> Da das Freiraumangebot innerhalb des Kantons als Standortfaktor zu betrachten ist, ist es notwendig, die Grünraumversorgung und die Qualität der Freiräume wenn immer möglich zu erhöhen (und eine ausgewogene Grünflächenbilanz pro Kopf anzustreben), neue Freiräume in dicht bebauten Quartieren zu schaffen und öffentliche Freiräume konsequent in Wert zu setzen. Dabei sind die durch bauliche Aktivitäten gewonnenen Ressourcen einzusetzen (Mehrwertabgabefonds).

#### AM1.5.6 Bewegung und Sport

Die Freizeitgestaltung spielt sich im Raum Basel vor dem Hintergrund eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrssystems, einer verdichteten Siedlungsstruktur sowie eines guten Freizeit- und Sportangebots ab. Neben dem Sport im traditionellen Sinn mit einer leistungs- und wettkampforientierten

Komponente, die vornehmlich von Vereinen angeboten wird, kommt dem nichtorganisierten Individualsport und – aus gesundheitspolitischen Überlegungen – insbesondere der «niederschweligen Bewegung» eine immer grössere Bedeutung zu. So liegt der Schwerpunkt bei der kantonalen Bewegungspolitik sowohl im Alltagsport als auch ganz allgemein in der individuellen körperlichen Betätigung.

Während der traditionelle Sport vor allem auf eigens dafür konzipierten Anlagen ausgeübt wird, greift der Individualsport darüber hinaus. Tendenziell nutzt er nicht nur jeden Freiraum, sondern teilt sich auch häufig Räume mit anderen Nutzern. Jogger laufen in der Innenstadt, am Rhein, im Wald, auf den Trottoirs, Skateboarder «erobern» Räume in der Innenstadt, Biker nutzen Wald und Wiesen, Kletterer Brückenpfeiler und Natursteinwände etc. Insbesondere junge Erwachsene suchen sich ihre Bewegungsräume in der Nähe ihres Wohn- und Lebensumfelds, während ältere teils grosse Distanzen bis zum Ort ihrer körperlichen Freizeitaktivität zurücklegen.

Auch in Basel-Stadt wächst die Zahl der Menschen, die sich zu wenig bewegen. Der Staat kann dazu beitragen, die Bewohner zur Bewegung zu motivieren, indem er u. a. die bewegungsrelevanten staatlichen und privaten Aktivitäten vernetzt.

#### AM1.5.7 Handlungsbedarf bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Die Lärmbelastung im Kanton Basel-Stadt setzt sich zusammen aus den Emissionen aus dem Verkehr (MIV, Bahn, Flugzeuge), der Industrie und dem Gewerbe sowie aus menschlichem Alltagslärm. Als wichtigste Lärmquelle ist dabei der motorisierte Individualverkehr zu bezeichnen. Beinahe entlang aller verkehrsorientierten Strassen werden

<sup>36</sup> Freiraumkonzept des Baudepartementes, 2004

die Immissionsgrenzwerte überschritten. Rund 30'000 Personen sind einer Belastung über den Immissionsgrenzwerten ausgesetzt. In Anbetracht des bisherigen jährlichen Zuwachses wird sich ohne Massnahmen bis ins Jahr 2020 das Verkehrsaufkommen um rund 30% erhöhen. Je nach Betroffenheit kann die Wohn- und Siedlungsqualität beträchtlichen Einschränkungen unterliegen. Es besteht deshalb Sanierungsbedarf. Aufgrund von verkehrstechnischen Vorgaben und städtebaulichen Gründen ist die Erstellung von Lärmschutzwänden nur in Einzelfällen möglich. In der Vergangenheit wurden daher überwiegend Beiträge an den Einbau von Schallschutzfenstern geleistet.

Im Jahre 2000 wurden aufgrund der Emissionen des Schienenverkehrs 2'414 Personen mit Lärmimmissionen über dem Grenzwert belastet. Durch Massnahmen am Rollmaterial und auf dem Ausbreitungsweg soll die Zahl der Personen mit Lärmimmissionen über dem IGW auf 735 im Jahre 2015 reduziert werden.

In Bezug auf die Belastung durch den Fluglärm befindet sich der Kanton Basel-Stadt gegenwärtig in der Lage, keine Grenzwertüberschreitungen aufzuweisen. Die weitere Entwicklung hängt stark vom Betriebsreglement sowie der Anzahl Flugbewegungen ab. Innerhalb des dicht genutzten Siedlungsgebietes des Kantons ergeben sich immer wieder lokale Konflikte um die Nutzung. Das Nebeneinander von lärmempfindlichen Nutzungen mit Industrie und Gewerbe kann einerseits die Wohnqualität verringern, andererseits die gewerbliche Nutzung übermässig beschränken. Die ebenfalls intensive

Nutzung des öffentlichen Raumes, gerade in zentralen städtischen Lagen, führte in den letzten Jahren zu vermehrten Abwägungen über das Mass der Tragbarkeit der Nutzungen.

#### AM1.5.8 Lufthygiene

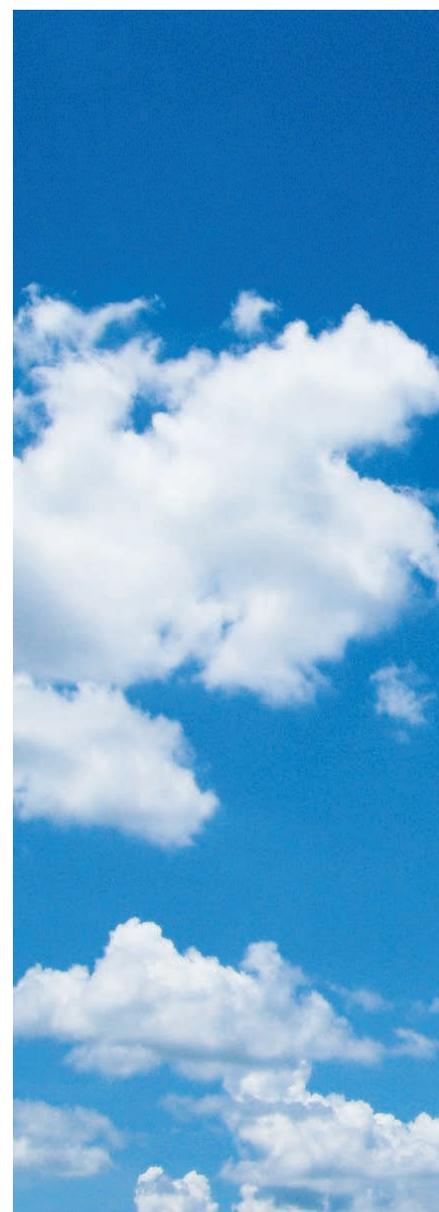
Durch die bisherigen Luftreinhalte-massnahmen konnten die Luftschadstoffemissionen in der Region Basel in den vergangenen 20 Jahren deutlich reduziert werden. Die Luft ist aber immer noch in einem Mass belastet, dass gesundheitliche und ökologische Schäden hervorgerufen werden können. Insbesondere besteht bezüglich Stickoxiden, Feinstaub (PM10), Ozon sowie dem übermässigen Stickstoffeintrag durch Ammoniak in die Umwelt weiterhin grosser Handlungsbedarf.

Massgeblich verantwortlich für die übermässigen Immissionen ist der motorisierte Verkehr. Entsprechend sind die Stickoxid- und Feinstaub-Immissionen im städtisch überbauten Gebiet sowie entlang der wichtigen Hauptverkehrs- und Transitachsen in der Agglomeration Basel übermässig hoch. Die Stickoxidbelastungen sind fast konstant zu hoch, kurzzeitige übermässige Spitzenwerte kommen jedoch nur noch an Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Durchlüftung vor. Auch beim PM10 liegt die Langzeitbelastung in der Stadt Basel deutlich über dem Immissionsgrenzwert.

Im Luftreinhalteplan beider Basel 2004 (LRP)<sup>36</sup> sind diejenigen Massnahmen aufgeführt, mit denen die Ziele der Luftreinhaltung erreicht werden sollten. Im Verkehrs-bereich liegt der Schwerpunkt in der verbesserten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

#### AM1.5.9 Bodenbelastung

In den letzten Jahren wurden die Böden von Parkanlagen, Kinderspielflächen, Familiengärten und von Parzellen mit Bauvorhaben hinsichtlich ihrer Schadstoffe untersucht. Die Untersuchungen zeigen Belastungen mit Blei und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK)<sup>37</sup>, die vor allem aus



<sup>36</sup> LUFTHYGIENEAMT BEIDER BASEL 2004: Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

<sup>37</sup> PAK entstehen bei der Verbrennung fossiler Brennstoffe wie Diesel, Heizöl und Benzin

der Zeit, als die Autos noch mit bleihaltigem Benzin betrieben wurden, stammen. In der Stadt Basel wurden bei rund 75% der untersuchten Böden Belastungen mit Blei und PAK über dem Richtwert der Verordnung über Belastungen des Bodens erreicht. Die Fruchtbarkeit der Böden ist somit langfristig gefährdet. Riechen ist von diesen Belastungen weniger betroffen. Obwohl für Bettlingen keine Daten vorliegen, wird angenommen, dass keine oder lediglich lokal eng begrenzte Richtwertüberschreitungen vorhanden sind.

Die verschiedenen im Landwirtschaftsgebiet vorgefundenen organischen Stoffe wie PAK, Polychlorierte Biphenyle, Dioxine und Furane stellen in der Regel kein Problem dar. Auswirkungen von anderen Stoffen auf das Landwirtschaftsgebiet sind im Moment noch nicht vollständig bekannt.

Da seit 2006 die landwirtschaftliche Klärschlammverwertung gesetzlich unterbunden ist, wurde ein wichtiger Eintragspfad für unterschiedliche Schadstoffe hinfällig. Hingegen sind Belastungen mit PAK auf Landwirtschaftsflächen entlang von Verkehrsstrassen auch heute noch möglich. Die Grundwasserschutzzone Lange Erlen war bis vor rund 100 Jahren, als die Wiese begradigt und eingedämmt wurde, Überschwemmungsgebiet. Im Mittelalter wurden im Wiesental Erze abgebaut, deren Abwasser schwermetallbelastet waren. Bei Hochwasser änderte sich der Verlauf der Wiese ständig und auch die Orte von Sedimentationen wechselten. So sind heute Lagen und Linsen bekannt, die eine erhöhte Schwermetallkonzentration aufweisen, die aber teilweise nicht an der Oberfläche, sondern in einer Tiefe von bis zu zwei Metern unter der Terrainoberfläche liegen. Kontaminierte Stellen werden, sofern eine konkrete Gefährdung aus ihnen hervorgeht, gereinigt.

### **Fazit Siedlungsqualität**

*Die Siedlungsqualität, die in Basel-Stadt in Form der gebauten Stadt mit ihrem Umfeld von undiskutabilem Wert ist, soll erhalten und, wo nötig und möglich, erhöht werden – abgeleitet von den Bedürfnissen der Bewohner und Bewohnerinnen, der Unternehmen sowie der Besucher und Besucherinnen. Schutzmassnahmen sind zu ergreifen, um schädliche Einflüsse auf die natürliche Umwelt, Mensch, Flora und Fauna so weit wie möglich zu reduzieren.*

**Fazit**

## AM1.6 Öffentliche Bauten und Anlagen

### AM1.6.1 Bedarf an Flächen für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen wird durch Konzentration und Zusammenlegung befriedigt

Für öffentliche Bauten und Anlagen ist im Planungszeitraum kein relevanter Zuwachs zu erwarten. Dies ergibt sich aus der Bevölkerungsstatistik und aus der finanziellen Situation des Kantons.

Der Auftrag, für Wohnen geeignete Gebäude am Münsterhügel freizugeben, kann durch Verlegen von Verwaltungseinheiten an neue Standorte schrittweise erfüllt werden. Der Bedarf an Flächen für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen kann durch Konzentration und Zusammenlegung befriedigt werden.

### AM1.6.2 Kulturbauten

Das baselstädtische Kulturangebot ist sehr vielfältig und weist einen aussergewöhnlich hohen Qualitätsstandard auf, der von der Bevölkerung überaus geschätzt wird. Der Berri-Bau der Museen an der Augustinergasse muss in den nächsten Jahren saniert und modernisiert werden. Dies kann als Anlass dienen, die Weiterentwicklung der Museen voranzutreiben.

### AM1.6.3 Die Universität entwickelt sich gemäss Konzept

Die Anzahl der Studierenden und der Mitarbeitenden der Universität ist über die letzten Jahre stark gewachsen. Die Universität braucht deshalb zusätzlichen und auf ihre verschiedenen Bedürfnisse zugeschnittenen Raum. Die derzeitige Vielzahl der universitären Standorte erschwert eine effiziente Raumnutzung. Mit modernen und in das

urbane Umfeld eingebundenen Campusarealen sollen gemäss Strategie der Universität Synergien gefördert, mehr Raum zur Verfügung gestellt und das universitäre Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt werden.

### AM1.6.4 Fachhochschulen

Basel ist gemäss dem Staatsvertrag über die Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW der Schwerpunkt für Design, Kunst und Musik sowie komplementärer Standort für Soziale Arbeit, Wirtschaft und Dienstleistung.



Universität Basel, Kollegiengebäude, Petersgraben

gen. Der Bereich Design und Kunst ist über mehrere Standorte verteilt und wird im zukünftigen Art Cluster auf dem Dreispitz-Areal konzentriert.

### AM1.6.5 Obligatorische und weiterführende Schulen

Die Schülerzahlen im Kanton Basel-Stadt sind leicht rückläufig. Die Schulen haben aber dennoch an diversen Standorten Entwicklungsbedarf aufgrund ungenügender Raum- und Flächenverhältnisse oder organi-



Treppe vor Stadttheater Basel

satorischer und konzeptioneller Veränderungen wie z.B. Einführung von Schulhausleitungen oder Tagesstrukturen.

#### **AM1.6.6 Spitalplanung beider Basel**

Der Kanton baut und betreibt staatliche Spitäler und unterstützt den Bau und den Betrieb nichtstaatlicher Spitäler. Er führt die kantonale Spitalplanung durch und beteiligt sich an der regionalen Spitalplanung. Seine Instrumente zur Spitalplanung sind die Spitalliste und die Leistungsaufträge.

#### **AM1.6.7 Sportanlagen aufgrund Sachplanung Sport**

Basel ist auch Sportstadt. Die bestehende Infrastruktur wird intensiv genutzt. Bei diversen Anlagen besteht jedoch Erneuerungs- und Erweiterungsbedarf. Bedarf und Standort für ein zweites allgemein zugängliches Hallenbad müssen unter Einbezug der Angebote in den angrenzenden Gemeinden geklärt werden.

#### **AM1.6.8 Übrige Bauten und Anlagen der öffentlichen Verwaltung**

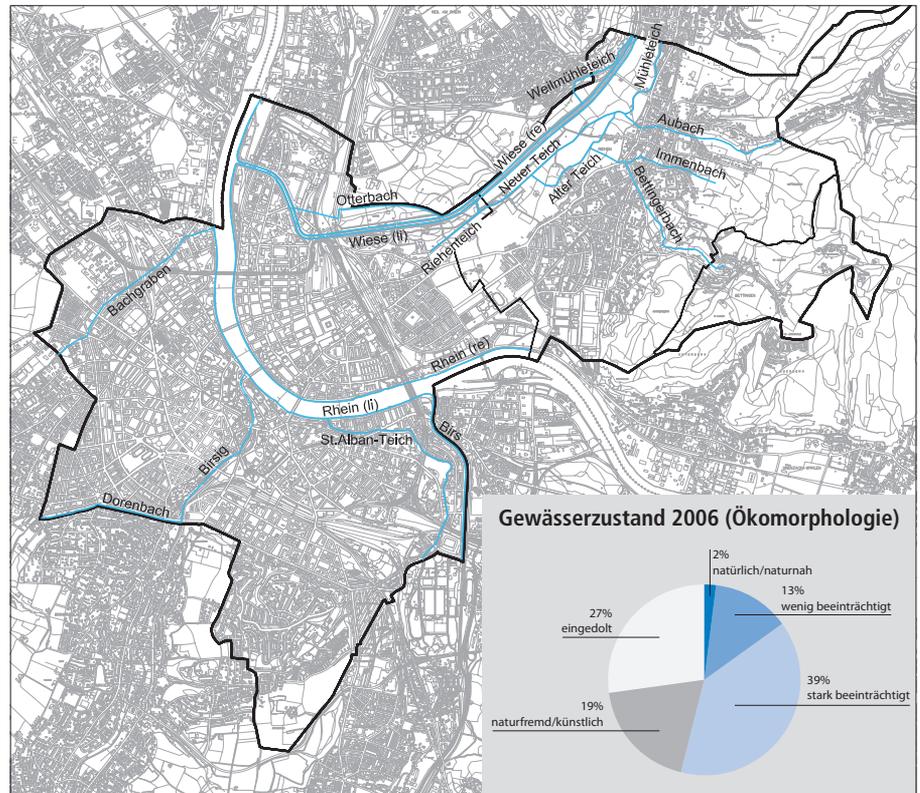
Der Bedarf an Flächen für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen wird weitgehend durch den Ersatz ungeeigneter oder obsoletter Gebäude bestimmt resp. durch Optimierungen und Zusammenlegungen. In diversen Bereichen der Verwaltung sind Bestrebungen im Gange, die Dienstleistungen der Verwaltung gemeinschaftlich mit Basellandschaft, wie zum Beispiel eine neue Alarmzentrale der Blaulichtorganisationen auf dem Zeughaus-Areal, zu erbringen. Dies würde sich wiederum auf Flächen und Standorte auswirken.

### **Fazit Öffentliche Bauten und Anlagen**

*Bei öffentlichen Bauten und Anlagen sind nur in einzelnen Fällen nennenswerte Erweiterungen oder Neubauten an bestehenden oder neuen Standorten zu erwarten. Vielmehr wird der Bestand konsolidiert und optimiert. Nicht mehr benötigte Gebäude und Areale können für andere Nutzungen eingesetzt werden.*

Fazit

## AM2 Natur und Landschaft



Übersichtskarte der Basler Fließgewässer; Amt für Umwelt und Energie / HPA-P.

### AM2.1 Umgang mit Elementen der Lebensgrundlage

#### AM2.1.1 Gewässer werden revitalisiert

##### Aktuelle Situation

Die rund 42 Gewässerkilometer des Kantons Basel-Stadt sind vielfach geprägt durch Eindolungen, hart verbaute Ufer und monotone Gewässerbettstrukturen mit einer entsprechend geringen Artenvielfalt an Pflanzen und Tieren. Zudem wurden Mitte des 20. Jahrhunderts – vorrangig als Schutz vor Hochwasser und Epidemien, aber auch wegen dem Raumanspruch für Bauten, Verkehrswege und für die Landwirtschaft – zahlreiche kleinere Gewässer und Teiche (ehemalige Gewerbekanäle) überdeckt, verbaut oder ganz aufgehoben.

Dank des gestiegenen Umweltbewusstseins und der Neuausrichtung vieler gesetzlicher Grundlagen wurden gegen Ende des 20. Jahrhunderts die Gestaltungskriterien für urbane Fließgewässer verändert und Verbesserungen des Lebensraums Gewässer samt tierischer und pflanzlicher Besiedlung angemahnt.

##### Entwicklungskonzept Fließgewässer Basel-Stadt

So wurde im Jahre 2002 – basierend auf gesetzlichen Vorgaben sowie auf internationalen, nationalen und regionalen Vereinbarungen zur Gewässerentwicklung (u. a. Aktionsprogramme «Lachs 2000» und «Rhein 2020») – ein Konzept zur ökologischen Aufwertung von Fließgewässern in Basel-Stadt erarbeitet. Mit Hinweis auf Nutzungskonflikte (Trinkwassergewinnung, Schifffahrt, Freizeit- und Erholungsnutzungen etc.) und

Vorgaben (Hochwasserschutz, Grundwasserschutz) wird darin der Handlungsbedarf zur ökologischen Aufwertung der Fliessgewässer aufgezeigt. Die ökologischen Defizite bestehen vor allem in mangelnder Durchwanderbarkeit, eintönigen Strukturen des Gewässerbettes, fehlender Vernetzung zwischen Wasser und Land, in zu gleichförmigen hydraulischen Verhältnissen und zeitweise ungenügender Wasserqualität. Der mangelnde Strukturreichtum schlägt sich auch in der Anzahl der gewässerbewohnenden Organismen nieder. Ein Grossteil der ehemals in Basel-Stadt präsenten Tiere ist verschwunden.

### Entwicklungstendenzen

Das Leitbild Fliessgewässer Schweiz des Bundes setzt Ziele und fordert Massnahmen für eine nachhaltige Gewässerpolitik. Dabei sollen in interdisziplinärer Zusammenarbeit insbesondere Gewässerraum, Wasserführung und Wasserqualität in ausreichendem Mass gewährleistet werden.

Entsprechend der grossen Bedeutung von Rhein, Wiese und Birs als Wanderkorridore und Lebensräume (Rückkehr des Lachses in den Hochrhein und seine Zuflüsse) steht die Umsetzung von Massnahmen in und an diesen drei Flüssen im Vordergrund. Der Schwerpunkt wird auf die Gewährleistung der Durchgängigkeit bis in die Oberläufe sowie auf eine strukturelle Verbesserung des aquatischen Lebensraumes gelegt. Diesbezüglich wurden mit den an Wiese und Birs durchgeführten Revitalisierungen bereits zentrale Vorgaben erfüllt.

### AM2.1.2 Schutz vor Naturgefahren

Der Bund verpflichtet die Kantone zur Planung und Realisierung von Schutzmassnahmen vor Naturereignissen. Gefahren sollen nicht sektoriell, sondern ganzheitlich bekämpft werden. Die Sicherheitsplanung darf sich nicht darauf beschränken, nur innerhalb von klar abgegrenzten Zuständigkeitsbereichen genau definierte Werte vor bestimmten Gefahrenarten zu schützen. Statt einzelne Naturgefahren isoliert zu betrachten, sollen sie ganzheitlich und interdisziplinär wahrgenommen werden und zu entsprechenden Schutzmassnahmen führen.<sup>38</sup>

Durch eine angepasste Nutzung des Raums kann bereits vielen Naturgefahren ausgewichen werden. Wo ein solches Ausweichen nicht möglich ist, kann und muss durch den Einsatz von baulichen, technischen, biologischen und organisatorischen Massnahmen die Gefahr von Naturprozessen abgewendet oder deren Intensität reduziert werden. Ein integrales Risikomanagement umfasst drei Hauptphasen:

1. Bewältigung eines Ereignisses (Intervention und provisorische Instandstellung)
2. Regeneration nach einem Ereignis (definitive Instandstellung und Wiederaufbau)
3. Vorbeugung vor dem nächsten Ereignis (Prävention und Vorsorge).<sup>39</sup>

Auch der Kanton Basel-Stadt ist vor Naturgefahren wie Überschwemmungen (Rhein, Birs, Wiese) und Hangrutschungen (Schliff) nicht gefeit.

Eine schwer zu begegnende Gefahr stellen die Erdbeben dar: Obwohl die Schweiz in den letzten Jahrzehnten von zerstörerischen Erdbeben verschont geblieben ist, ist sie trotzdem risikogefährdet (u. a. Erdbeben von Basel, 1356).<sup>40</sup> Als speziell erdbebengefährdet gilt – neben dem Wallis – die Region Basel. Durch die stetig zunehmende Bau-

substanz und Infrastruktur besteht für den Fall eines Erdbebens ein sehr hohes Schadenpotenzial.<sup>41</sup>

Erdbebensicheres Bauen ist eine generationenübergreifende Aufgabe. Es ist finanziell nicht möglich, innert kurzer Zeit ausschliesslich erdbebensicher zu bauen. Bei neuen Bauwerken sind die Mehrkosten für erdbebensicheres Bauen relativ gering, bei bestehenden Bauwerken hoch.<sup>42</sup>

Erdbebensicheres Bauen ist deshalb vor allem bei so genannten Lifeline-Bauten, die im Falle eines Ereignisses immer noch funktionstüchtig sein müssen, also u. a. Spitäler und Brücken, verhältnismässig. Sie müssen bei einer grösseren Sanierung oder Renovation erdbebensicher nachgerüstet werden. Gegebenenfalls sind in der Nutzungsplanung, im Bau- und Zonenreglement Empfehlungen oder Vorschriften zur Erdbebengefahr zu erlassen.

### Fazit Umgang mit Elementen der Lebensgrundlage

*Im dicht besiedelten Kanton Basel-Stadt ist für genügenden Raum und für die natürliche Qualität der Fliessgewässer zu sorgen, damit diese ihre biologische und ökologische Funktion erfüllen können. Die Auswirkungen von Überschwemmungen und der weiteren Naturgefahren (Hangrutschungen, Erdbeben) sind durch den Einsatz von baulichen, technischen, biologischen und organisatorischen Massnahmen gering zu halten.*

<sup>38</sup> www.planat.ch

<sup>39</sup> www.bafu.admin.ch

<sup>40</sup> Erdbebenvorsorge: Was können die Kantone tun? Zürich, 2005

<sup>41</sup> Ebenda

<sup>42</sup> Ebenda

## AM2.2 Landwirtschaft und Wald

### AM2.2.1 Die lokale Landwirtschaft ist zukunftsfähig

Die im Kanton landwirtschaftlich genutzte Fläche beträgt 387 ha (rund 12% der Gesamtfläche von Basel-Stadt). Dazu kommen 39 ha in Deutschland, die von Basel-Stadt aus landwirtschaftlich genutzt werden (total 426 ha).

Neun Haupterwerbs- und zwei Nebenerwerbsbetriebe bewirtschaften eine durchschnittliche Fläche von 44,5 ha, was im gesamtschweizerischen Vergleich einen Spitzenwert darstellt. Ein Haupterwerbsbetrieb befindet sich in Basel, sechs befinden sich in Riehen und zwei in Bettingen. Die Betriebe bewirtschaften zu einem hohen Anteil Pachtflächen: Durchschnittlich werden 93% der landwirtschaftlichen Nutzfläche zugepachtet.

Alle Betriebe halten mindestens den ökologischen Leistungsnachweis (ÖLN) als Voraussetzung für die Direktzahlungen ein, zwei Betriebe wirtschaften zudem nach den Richtlinien des biologischen Landbaus. 35% der landwirtschaftlichen Nutzfläche werden als offenes Ackerland bewirtschaftet, 63% als Grünland. Der Umfang an ökologischen Ausgleichsflächen (extensiv genutzte Wiesen, Hecken, Brachestreifen) ist mit rund 100 ha sehr hoch.

In der Grundwasserschutzzone S2, die die Langen Erlen und Teile der landwirtschaftlichen Nutzflächen in Riehen umfasst, gilt ein grundsätzliches Verbot für die Verwendung von Pflanzenbehandlungsmitteln (Anwendungsverbot für chemisch-synthetische Mittel) sowie ein Jaucheverbot.

Im Rahmen eines 2003/2004 durchgeführten Arrondierungsprojekts konnten die Bewirtschaftungsflächen besser zusammen-

geführt werden. In Riehen wurde vor dieser Arrondierung ein Betrieb eingestellt, ein weiterer wird sich in den kommenden Jahren sukzessive verkleinern und gegen 2010 ganz schliessen. Die Flächen der verbleibenden Betriebe haben sich somit vergrössert, die Zahl der Arbeitskräfte hat sich jedoch verkleinert.

### Entwicklungstendenzen

In der weiteren Zukunft ist in Basel-Stadt von einer ungefähr stabilen Anzahl von Betrieben auszugehen. Ihre Bewirtschaftungsflächen sind im gesamtschweizerischen Vergleich hoch und verlangen von den Bewirtschaftern einen grossen Arbeits-einsatz. Die Vorgaben des Gewässerschutzes schränken die Bewirtschaftungsmöglichkeiten ein. Die extensiv bewirtschafteten Wiesen und Weiden werden flächenmässig noch etwas steigen, der Getreideanbau wird weiter zurückgehen. Damit könnte sich die Wahrnehmung der Landwirtschaft bei der Bevölkerung verändern.

Mit mehr Direktverkauf kann die Verbundenheit mit der Landwirtschaft im Kanton gestärkt werden. Auch könnte durch die gezielte Ausrichtung der einzelnen Betriebe der Wunsch der städtischen Bevölkerung nach Einblick in die landwirtschaftliche Arbeits- und Produktionsweise kanalisiert werden; die anderen Betriebe würden damit etwas entlastet.

Ziel für die zukünftige räumliche Entwicklung im Kanton Basel-Stadt muss deshalb sein, weiterhin eine verbindende, ökologische und zukunftsfähige Landwirtschaft mit erfolgreichen Unternehmern zu ermöglichen. Ohne Weiterführung der landwirtschaftlichen Nutzung würden sich die landwirtschaftlich genutzten Flächen in intensiv genutzte Erholungslandschaften verwandeln; dem Kanton ginge dadurch ein wichti-

ger Teil seiner heutigen räumlichen Gestaltung verloren.

### AM2.2.2 Fruchtfolgeflächen sind gesichert

Der Kanton Basel-Stadt hat gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes einen kantonalen Mindestumfang von 240 ha Fruchtfolgeflächen (FFF) sicherzustellen. Der qualitative Zustand des Bodens in Basel-Stadt wurde mit der 2001 abgeschlossenen Bodenkartierung «Die landwirtschaftlichen Böden beider Basel: Schlussbericht über die Bodenkartierung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Landwirtschaftliches Zentrum Ebenrain (Hrsg.)» erfasst. Landwirtschaftliche Spezialnutzungen (Hors Sol, Gewächshäuser, Gartenbau, Reben, Dauerkulturen, Rasengewinnung) und Familiengartenareale berühren und beeinträchtigen die FFF in Basel-Stadt nicht.

### AM2.2.3 Waldentwicklung

Der Wald hat auch im Kanton Basel-Stadt eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Von der Gesamtfläche des Kantons (3'695 ha) sind 429 ha Wald, wovon 58% auf Riehener, 24% auf Bettinger und 18% auf Basler Gebiet liegen. Das kantonale Bewaldungsprozent liegt bei nur 11,6% (Durchschnitt Schweiz 2001: 30%). Der Kanton Basel-Stadt hat eines der tiefsten Bewaldungsprozente der Schweiz. Somit fallen pro Einwohner rund 23 m<sup>2</sup> Wald an.

Der Wald muss auf der gesamten Fläche verschiedene gemeinwirtschaftliche Funktionen erfüllen: Er liefert 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 Laubwälder leisten einen wesentlichen Beitrag zum

Schutz und zur Produktion des Grundwassers. Zudem prägt der Wald unsere Landschaft und trägt zum klimatischen Ausgleich bei (CO<sub>2</sub>-Senke).

Die Basler Wälder werden nachhaltig und nach den Grundsätzen des naturnahen Waldbaus gepflegt. «Nachhaltige Bewirtschaftung bedeutet die Betreuung und Nutzung von Wäldern und Waldflächen auf eine Weise und in einem Ausmass, das deren biologische Vielfalt, Produktivität, Verjüngungsfähigkeit und Vitalität erhält sowie deren Potenzial, jetzt und in der Zukunft die entsprechenden ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Funktionen auf lokaler, nationaler und globaler Ebene zu erfüllen, ohne anderen Ökosystemen Schaden zuzufügen.» (Helsinki-Resolution H1). Eine nachlassende Nutzung der Wälder ist nicht nachhaltig und führt zu einer Überalterung der Bestände. Oberstes Ziel der forstlichen Planung ist der langfristige quantitative und qualitative Erhalt des Waldes. Als Instrument dazu dient der behördenverbindliche Waldentwicklungsplan (WEP). Das Mitwirkungsverfahren zum WEP Basel hat ergeben, dass die Waldbesucher mit dem Wald, wie er heute ist, zufrieden sind. Handlungsbedarf weist der WEP in den Bereichen Holznutzung und -absatz, Siedlungswälder, Erholung (Konfliktlösung unter Waldbenutzern), Öffentlichkeitsarbeit und Information, Waldbau (Stufigkeit der Bestände), Schaffung von Waldreservaten und Waldrandpflege sowie beim Rad-Wegnetz (Mountainbike-Strecken) aus. Instrumente für das Erreichen der Ziele und der Umsetzung der Massnahmen sind Öffentlichkeitsarbeit, Betriebsplanung, Projekte, Verträge, Bewilligungen, Verbote und Gebote unter Einbezug der federführenden Stellen und Beteiligten. Ebenso soll die Bedeutung der Umwelterziehung verstärkt werden.

### Fazit Landwirtschaft und Wald

*Auch mit vergleichsweise geringen landwirtschaftlich genutzten Flächen ist die Landwirtschaft in Basel-Stadt eine verbindende, ökologische und zukunftsfähige bäuerliche Landwirtschaft mit erfolgreichen Unternehmen. Der Wald soll weiterhin als Lieferant für den Rohstoff Holz dienen und einen Beitrag zum Schutz und zur Produktion von Grundwasser leisten sowie Raum für Erholungssuchende bieten.*

Fazit

## AM2.3 Natur- und Landschaftsschutz

### AM2.3.1 Von der speziellen Lage Basels und seiner speziellen Verpflichtung im Land

Basel liegt in der nordwestlichsten Ecke der Schweiz hinter den Ketten des Juras am tiefsten Ort der Schweizer Alpennordseite. Hier wendet der Rhein seinen Lauf nach Norden und fliesst auf seinem Weg zur Nordsee erstmals in eine Ebene, in die Oberrheinische Tiefebene. Das Klima ist wärmer und trockener als in weiten Teilen des Schweizer Mittellandes. Es verwundert deshalb nicht, dass hier spezielle Floren- und Faunenelemente siedeln. Zumeist sind es wenig auffällige Insekten und Krautpflanzen, die im übrigen Land selten sind, die erst wieder am Alpensüdfuss, im Wallis oder am Genfersee auftreten oder in der Schweiz überhaupt nicht vorkommen; einzelne fehlen schon im Hochrheintal oberhalb der Stadt. Im grossräumigen Biotopverbund des Rheintals besetzt Basel eine Schlüsselstelle. Die mittelalterliche Kernstadt war über das umliegende freie Land für wandernde Tiere noch leicht zu umgehen; in ihrer heutigen Ausdehnung erschwert die Siedlung den Austausch von der Oberrheinischen Tiefebene zum Hochrheintal (damit auch zum Schweizer Mittelland) aber erheblich. Der Umweg über die umliegenden waldigen Hügelländer ist nicht für alle Organismen gangbar, manche sind an die trockenwarmen Bedingungen des Stromtales gebunden. Unvermindert spielt der Rhein seine Rolle als überregionaler Korridor für Organismen (Internationale Verträge «Rhein 2020», «Lachs 2000»).

### AM2.3.2 Rechtsetzung zu Gunsten von Natur und Landschaft (auf eidgenössischer Ebene)

Die rechtliche Basis zum Schutz von Natur und Heimat legt Art. 78 der Bundesverfassung fest: «Für den Natur- und Heimatschutz sind die Kantone zuständig». Auf den 1. Juli 1966 trat das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) in Kraft, seither wurde es mehrfach revidiert und erweitert. Mitte der 1960er-Jahre – angesichts der damals schon erheblichen Flächen- und Substanzverluste durch Siedlungserweiterungen und Verkehrsanlagen aus den 1950er-Jahren – stand im Vordergrund zunächst der Gedanke des Schützens und Erhaltens des Verbliebenen, wenig noch derjenige des prospektiven Entwickelns. Dass die «Hotspots» der Natur zu ihrem langfristigen Überdauern auch untereinander verbunden sein müssen, dass unter ihnen der Austausch spielen muss, wenn sich die Substanz nicht durch mangelnde Erneuerung oder gar durch Inzucht ausdünnen und zurückbilden soll, ist eine neuere Erkenntnis der Populationsbiologie.

### AM2.3.3 Natur und Landschaft nicht nur ausserhalb der Siedlungen!

Im Siedlungsgebiet wurden Natur und Landschaft bis in die 1980er-Jahre erst vereinzelt als selbständige Qualitäten wahrgenommen. Daher wurde 1987 Art. 18b Abs. 2 NHG eingefügt: «In intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb von Siedlungen sorgen die Kantone für ökologischen Ausgleich mit Hecken, Feldgehölzen, Uferbestockungen oder mit anderer naturnaher Vegetation.»

Auch heute ist zuweilen die Ansicht noch gängig, Natur einerseits sowie Nutzung und Kultur andererseits seien unvereinbare Anta-

gonismen statt sich ergänzende Polaritäten, und an einem bestimmten Ort sei nur das eine oder das andere (ausschliesslich) möglich. Dabei wird übersehen, dass in den grössten Teilen Mitteleuropas auch ausserhalb urbaner Einflüsse kaum «Urnatur» angetroffen wird; bis in entlegene Wälder ist menschliche Kultur (mit)prägendes Element. Kultur und Land(schafts)nutzung von der Steinzeit bis heute haben die faszinierende Vielfalt hervorgebracht.

### AM2.3.4 Spezialfall Basel?

In Basel (wohl nicht anders als in allen Städten Europas) galt noch in den 1980er-Jahren Natur als praktisch inexistent, gar irrelevant, umso mehr als die freie Landschaft, wo man «Natur» gelten liess, in wesentlichen Teilen ausserhalb der politischen Grenzen des Stadtkantons lag. Im Blickfeld hatte man diejenigen Formen von Natur, die sich über Jahrhunderte unter traditionell ruraler Nutzung herangebildet hatte: Wälder (ohne Koniferenforste), magere Wiesen und Weiden, Äcker der Dreifelderwirtschaft. Die nächsten Exkursionsziele, die als lohnend galten, waren die Reinacher Heide und das Gebiet der Fischzuchtanstalt (heute «Petite Camargue Alsacienne»). Dass der Stadtkanton in den Riehener und Bettinger Wäldern trotz der unmittelbaren Siedlungsnähe über ausgesprochen «stadtabgewandte» Habitate verfügt, wurde dabei kaum wahrgenommen.

Der eigentliche Meilenstein für das bewusste Wahrnehmen von Natur und Landschaft auch innerhalb der Siedlung wurde von privater Seite gesetzt: Der Basler Natur-Atlas wurde zwischen 1983 und 1985 vom Basler Naturschutz (heute Pro Natura Basel) erarbeitet. Nicht nur die (oftmals stark überformten) Reste ländlicher Vegetation (Wäldchen am Bruderholz und im Gellert, Mager-

rasen an Böschungen und Dämmen) waren Thema des Natur-Atlasses (zu seiner Erscheinungszeit quasi ein Inventar der schutzwürdigen Naturobjekte des Kantons Basel-Stadt), sondern auch die eigentlich siedlungstypische Lebewelt: Vegetation und Fauna der Mauern und Pflasterungen, der Industrie- und Bahnareale in all ihrer Dynamik und nicht zuletzt die wesentlichen Elemente der Landschaft (oder der landschaftlichen Grundlage) auch im Stadtbereich (geologische Strukturen, Spuren der alten Kulturlandschaft).

Der siedlungstypische Naturreichtum beruht zu einem wesentlichen Teil darauf, dass es vielerlei Nutzungen gibt, die nebeneinander existieren oder sich überlagern, dass diese Nutzungen aber nicht überall in gleicher Dichte stattfinden und dass (oft isoliert und kleinflächig) auch im dicht besiedelten Kanton Stellen bestehen, wo fast keine menschlichen Aktivitäten auszumachen sind. Der Reichtum an Strukturen, die wiederum die spontan-natürliche Vielfalt begünstigen, ist unvergleichlich viel grösser als in der modernen Agrarlandschaft, die die Siedlungen umgibt.

Auch Landschaft (im geographischen, geologischen und geomorphologischen Sinne) als eigenständiges Moment wird im Bereich der Siedlung noch wenig bewusst wahrgenommen oder erkannt. Es wird deshalb auch kaum anerkannt, dass es kein urbanes Gebilde gibt, das nicht (auch) Landschaft zur Grundlage hätte. Gerade städtebaulich hervorragende Lösungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie Landschaft als eine ihrer wesentlichen Grundlagen integrieren.

### **AM2.3.5 Behördenverbindliche Arbeitsgrundlage: Das Naturschutzkonzept Basel-Stadt**

Am 29. Mai 1996 beschloss der Regierungsrat das Naturschutzkonzept Basel-Stadt. Die zentralen Zielsetzungen lauten wie folgt:

#### **Artenschutz:**

- Im Kanton Basel-Stadt sollen die Bestände und Vorkommen für die Mehrzahl der gefährdeten Arten zunehmen.

#### **Biotopschutz:**

- Die Flächenbilanz der naturnahen Lebensraumtypen muss positiv sein.
- Bestehende Lebensraumverbundsysteme sollen erhalten und durch weitere ergänzt werden.
- Lebensräume, in welchen seltene oder bedrohte Arten gefördert oder wieder zur Besiedlung gebracht werden können, sind aufzuwerten.
- Die Landschaft ist als Mosaik verschiedener Lebensräume zu gestalten und zu pflegen.

#### **Landschaftsschutz:**

- Das typische Nebeneinander der naturnahen Landschaftselemente soll erhalten und gefördert werden.
- Landschaftlich verarmte Bereiche sind aufzuwerten.

Zu diesem Zweck bezeichnet das Naturschutzkonzept Basel-Stadt die Vorrang- und Entwicklungsgebiete für Naturförderung als diejenigen Bereiche, in denen Naturschutz und -entwicklung vorrangig betrieben werden muss, wenn die Substanz im Wesentlichen erhalten und damit der Gesetzesauftrag erfüllt werden soll. Der Umkehrschluss, auf der übrigen Fläche sei zu Gunsten der Tier- und Pflanzenwelt und der Landschaft

nichts vorzukehren, ist damit allerdings nicht impliziert. Auch hier greift das Erfordernis des ökologischen Ausgleichs.

#### **Fazit Natur- und Landschaftsschutz**

*Obwohl bis vor einigen Jahrzehnten in städtischen Gebieten Natur- und Landschaftsschutz keine wesentliche Bedeutung hatte, wird heute versucht, die wichtigsten Schutzanliegen durchzusetzen; den frühen Einbezug dieser Anliegen in Kantons- und Stadtplanung gilt es zu sichern.*

**Fazit**

## AM3 Mobilität

### AM3.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Ziele

Die Rahmenbedingungen für die Befriedigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse in der Agglomeration Basel werden auch durch die Verkehrspolitik der Europäischen Union und durch diejenige des Bundes beeinflusst; dazu gehören beispielsweise:

- die Umsetzung des Alpenschutzartikels (Art. 36 sexies Abs. 1 und 2 BV)
- die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- die Verkehrsdossiers der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union
- der Sachplan Verkehr
- die Eisenbahngrossprojekte: Bahn 2000, NEAT, Anbindung der Schweiz an das europäische Hochleistungsschienennetz, Lärmsanierung Eisenbahnen
- ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte)
- Agglomerationsprogramm Basel

Als kantonale Vorgaben sind zu nennen:

- Verkehrsplan Basel
- Trinationale Langfristplanung Knoten Basel (TLB)
- ÖV-Programm

Die Öffnung der Schweiz nach Europa und die Erhöhung der zulässigen Tonnagen der Lastwagen führt im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen und bringt unserer Region, die Teil der Transitachse Rheintal-Gotthard-Lombardei ist, namentlich auf der Strasse mehr Güterschwerverkehr. Ab wann und wie weit die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu greifen vermögen, ist noch schwer zu sagen.

Mit den im ZEB enthaltenen Ausbauten wollen das Bundesamt für Verkehr und die SBB Engpässe beseitigen und die Fahrzeiten weiter verkürzen. Ausgebaut wird das Netz dort, wo die Nachfrage und damit die Aussicht auf Mehreinnahmen am grössten ist. Die Ausbauten für die Nordwestschweiz beschränken sich auf die kreuzungsfreie Einführung des Adlertunnels nördlich von Liestal sowie auf Entflechtungsmassnahmen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln (Ergänzungsoptionen, ausserhalb des Finanzrahmens ZEB).

Der verwaltungsverbindliche Verkehrsplan Basel aus dem Jahr 2001 nennt die folgenden Hauptziele zum Verkehr:

- Fördern der stadtgerechten Mobilität
- Mehr Platz für die Fussgänger
- Förderung des Veloverkehrs
- Vorrang für den öffentlichen Verkehr
- Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduzieren
- Mehr Parkraum für die Anwohner

Diese Ziele bilden eine wesentliche Grundlage für den Teil Mobilität des Richtplans.

## AM3.2 Verkehrsverhältnisse in der Region Basel

Kennzeichnend für die Verkehrssituation der Region Basel ist eine Überlagerung des lokal und regional orientierten Agglomerationsverkehrs mit einem vergleichsweise hohen Anteil an nationalem und internationalem Personen- und Güterverkehr. Diese Situation führt zu hohen Belastungen sowohl auf dem Bahn- wie auf dem Strassennetz.



Badischer Bahnhof, Schwarzwaldallee

### AM3.2.1 Schiene

#### Fernverkehr

##### a) Infrastruktur

Der Kanton Basel-Stadt wird von mehreren Bahnachsen erschlossen: In der Schweiz sind neben der weitgehend einspurigen Juralinie Basel – Delsberg – Biel (– Lausanne/Genf) vor allem die beiden international bedeutenden Strecken Richtung Süden durch den Hauenstein bzw. den Bözberg zu nennen. Richtung Deutschland führt die Hauptachse nach Karlsruhe – Frankfurt a. M., nach Frankreich ist es die Strecke nach Mulhouse – Strasbourg. Ins Wiesental besteht eine einspurige Stichlinie mit regionalem Charakter, die Hochrheinstrecke (Richtung Waldshut – Schaffhausen) ist die einzige mit Dieselmotortrieb. Die Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sowie diejenigen nach Karlsruhe und Mulhouse sind wegen der Überlagerung von internationalem Nord-Süd Verkehr (Güter und Personen) und nationalem und regionalem Verkehr ausserordentlich stark ausgelastet, wodurch sich vor allem im Knoten Basel deutliche Engpässe ergeben. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Die Strecke Basel – Olten weist mehrfache Funktionen auf. Hier überlagern sich der Schnellzugsverkehr von Basel nach Bern, Luzern und Zürich sowie der Regionalverkehr der S-Bahn Basel – Liestal – Olten mit dem Transitgüterverkehr Richtung Gotthard (teilweise) und Lötschberg – Simplon (vollständig). Trotz der Inbetriebnahme des 3. Geleises Basel – Muttenz (1993) und des Adlertunnels (2001) besteht ein grosser Kapazitätsengpass zwischen Liestal und Olten, der durch geeignete Massnahmen zu beheben ist.

Ein weiteres Projekt ist das Verbessern der Anbindung des EuroAirports an den öffentlichen Verkehr. Heute wird er nur mit dem Bus erschlossen.

Auf deutscher Seite ist der Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel auf 4 Geleise nördlich von Offenburg teilweise abgeschlossen. Im Südabschnitt ist 2007 am Katzenbergtunnel der Durchstich erfolgt, wodurch der kurvige Abschnitt entlang des Isteiner Klotzes ab 2012 durch die schnellen Personenzüge sowie die Güterzüge umfahren werden kann. Bis 2015 wird die südliche Fortsetzung dieser Strecke im Bereich der Rheinbrücke auch auf 4 Geleise ausgebaut sein.

In Frankreich ist 2007 die erste Etappe des TGV-Est zwischen Paris und Baudrecourt (westlich der Vogesen) abgeschlossen worden. Beim TGV-Rhin-Rhône wird in den nächsten Jahren, mit finanzieller Beteiligung der Schweiz, eine erste Etappe zwischen den Räumen Dijon und Belfort erstellt.

##### b) Personenverkehr

Die Aufwertung des Knotens Bahnhof SBB\* zu einer Drehscheibe im nationalen und internationalen Personenfernverkehr ist ein Ziel, das der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt bereits seit Jahren verfolgt. Ab oder über Basel wird ein bedeutender Teil des Personenverkehrs aus der Schweiz zu den europäischen Zentren wie beispielsweise Paris, Hamburg, Mailand geleitet. In Zukunft werden die Hochgeschwindigkeitszüge zulasten der heutigen EC-Züge eine immer bedeutendere Rolle einnehmen.

In Europa ist ein umfassendes Eisenbahnnetz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr

\* Zum Begriff «Bahnhof SBB» s. den einleitenden kursiven Hinweis im Kapitel AM1.2.2, Unterkapitel «Bahnhof SBB».

(HGV) geplant und schrittweise in Realisierung begriffen, mit welchem die Schweiz in der Relation Deutschland – Lyon – Südfrankreich westlich umfahren wird.

Beim TGV-Est verkehren seit 2008 täglich vier TGV-Zugspaare Paris – Strasbourg – Basel (– Zürich) mit einer Fahrzeit von 3½ Stunden (Paris – Basel). Ab 2011 wird sich mit dem TGV Rhin-Rhône die Fahrzeit Paris – Basel um eine weitere halbe bis ganze Stunde verkürzen; dies ermöglicht schnelle Verbindungen in Richtung Lyon / Südfrankreich und Spanien.

Auf deutscher Seite wird mit dem durchgehenden viergleisigen Ausbau der Oberrhein-Strecke zwischen Karlsruhe und Basel die Fahrzeit Karlsruhe – Basel um rund eine halbe Stunde reduziert.

Ein weiterer Meilenstein ist mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 erreicht worden. Auf dieser Nord-Süd-Achse werden im internationalen Verkehr zwischen Basel und Mailand täglich sechs Neigezugspaare mit einer Fahrzeit von rund vier Stunden verkehren. Ebenso verkürzt sich mit dem neuen IC-Halt Visp die Fahrzeit auf den meisten Relationen zwischen Basel und dem Wallis gegenüber heute um rund eine Stunde. Die Engpässe zwischen Liestal und Olten sowie auf der Juralinie zwischen Aesch und Lengnau (Einspur) verhindern zukünftig einen zusätzlichen Angebotsausbau.

Wichtigstes Anliegen im nationalen Personenverkehr ist für Basel-Stadt aber das Einführen halbstündlicher direkter IC-Verbindungen nach Zürich.

### c) Güterverkehr auf der Schiene

Die Region Basel spielt als grösste Güterverkehrsdrehscheibe zwischen Mannheim und Mailand seit längerer Zeit eine wichtige Rolle. Hier werden die Netze des Schienen-, Strassen-, Binnenschiffahrts- und Luftverkehrs miteinander verknüpft. Die Funktion der Region als Güterverkehrsdrehscheibe kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass sich hier die Niederlassungen zahlreicher Speditionsfirmen und Unternehmungen der Transportlogistik befinden. Neben den verschiedenen Terminals und Umschlagseinrichtungen, welche aus Schweizer Sicht hauptsächlich dem Transit und dem Quell-/Zielverkehr dienen, gilt es den lokalen Binnen-Güterverkehr der Region Basel nicht zu unterschätzen.

Der Güterverkehr auf der Schiene setzt sich insbesondere aus dem alpenquerenden Transitverkehr und dem Verkehr aus den Rheinhäfen, die eine gute Anbindung an das übergeordnete Schienennetz aufweisen, zusammen. Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind im Fluss; durch den freien Netzzugang im Güterverkehr werden den Bahnen bessere Rahmenbedingungen in Richtung mehr Markt geboten.

Im Güterverkehr wurde als Übergangslösung die Rollende Landstrasse (RoLa) eingeführt, die Zukunft gehört jedoch eindeutig dem kombinierten Verkehr (Container und Wechselbehälter) mit grenzüberschreitenden Netzwerklösungen, möglicherweise auch gekoppelt mit einer Gütertransportbörse. Angesichts des bevorstehenden Strukturwandels im Güterverkehr könnte eine Konzentration der Terminals auf eine oder wenige Funktionen stattfinden, die betriebswirtschaftlich optimaler und daher kostengünstiger erbracht werden können. Aufgabe und

Ziel ist es, mit einer flexiblen Güterlogistik für eine marktkonforme Bedienung der Terminalstandorte – in Basel käme der Raum Kleinhüningen dazu infrage – zu sorgen. Bei der Realisierung dieses Projektes hat die Raumplanung die Rahmenbedingungen zu schaffen, indem sie insbesondere die Flächenansprüche koordiniert und die Trassen sichert.

### Regional- und Lokalverkehr

#### a) Entwicklung der letzten Jahre

In den letzten zehn Jahren ist der Regionalverkehr aufgrund der vermehrten Nutzung der S-Bahn im Raum Basel angestiegen; nachfolgend ist die prozentuale Entwicklung der Personenkilometer zwischen 1996 und 2007 für die drei schweizerischen Achsen aufgeführt:<sup>43</sup>

– Bahnhof SBB – Laufen:	+ 106%
– Bahnhof SBB – Olten:	+ 38%
– Bahnhof SBB – Laufenburg/Frick:	+ 18%
– alle drei Achsen zusammen:	+ 41%

Der Anstieg hängt zusammen mit dem Ausbau der S-Bahn durch Fahrplanverdichtungen, modernisierten Bahnhöfen und seit kürzester Zeit durch den Einsatz von neuem, bequemerem Rollmaterial. Positiv haben sich beim Tram die neu via Bahnhof SBB geführten Linien 10 und 11 entwickelt.

Seit der Einführung des Umweltschutzabonnements und dem Bestehen des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW; seit Juni 1987) wurden bis heute jedes Jahr mehr Umweltschutzabonnemente verkauft; mittlerweile besitzen 33% aller ÖV-Benutzer und -Benutzerinnen in der Region ein solches.

<sup>43</sup> Quelle: SBB Region Nordwestschweiz

## b) Bahnen

Beim regionalen Personenverkehr werden auf dem S-Bahnnetz zur Zeit die nebenstehenden Linien betrieben.

Eine längerfristige Massnahme zur Verbesserung des regionalen ÖV-Angebotes bildet der Innentunnel (Herzstück). Als «Herzstück der Regio-S-Bahn Basel» wird ein Eisenbahntunnel unter der Basler Innenstadt vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof bezeichnet, wobei dazu im Rahmen der Zweckmässigkeitsprüfung (ZMP) zwei Varianten untersucht worden sind:

– Mitte:

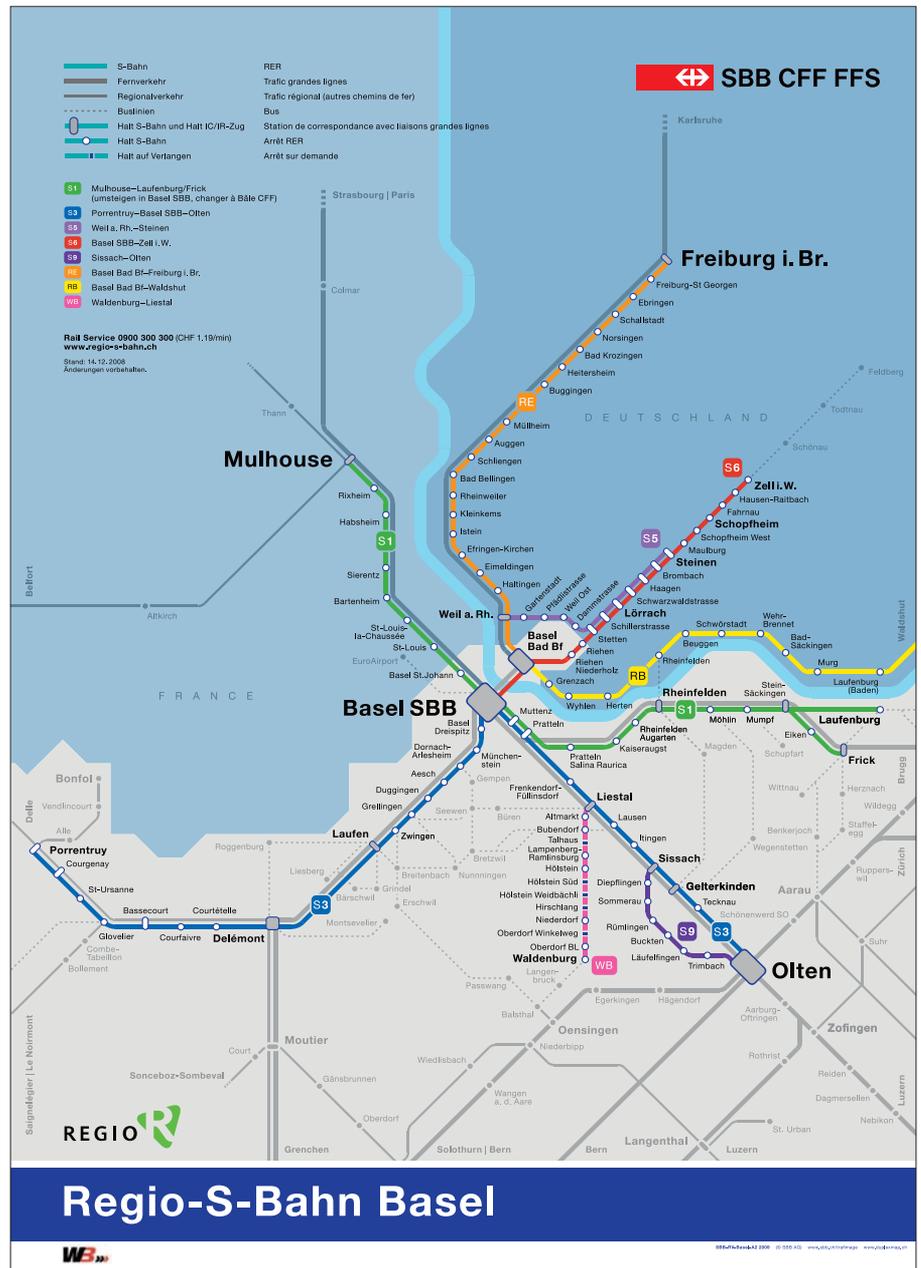
Bahnhof SBB – Marktplatz – Claraplatz /  
Messe – Badischer Bahnhof

– Nord:

Bahnhof SBB – Marktplatz – Bahnhof  
St.Johann – Klybeck – Badischer Bahnhof  
(als Untervariante nur der Abschnitt  
zwischen dem Bahnhof St.Johann und  
dem Badischen Bahnhof).

Gemäss dem RRB Nr. 07/33/32 vom  
23. Oktober 2007 soll die Variante Mitte in  
erster Priorität weiterverfolgt werden.  
Die unterirdischen Abschnitte Marktplatz –  
Bahnhof St.Johann (Variante Ypsilon) und  
Bahnhof St.Johann – Basel Nord – Badi-  
scher Bahnhof sind als Optionen für spätere  
Realisierungsphasen zu berücksichtigen und  
offen zu halten.

In den nächsten Jahren könnte durch den  
Bau weiterer S-Bahn-Haltestellen die  
Erschliessungsqualität der Regio-S-Bahn  
deutlich verbessert werden.



Quelle: www.sbb.ch

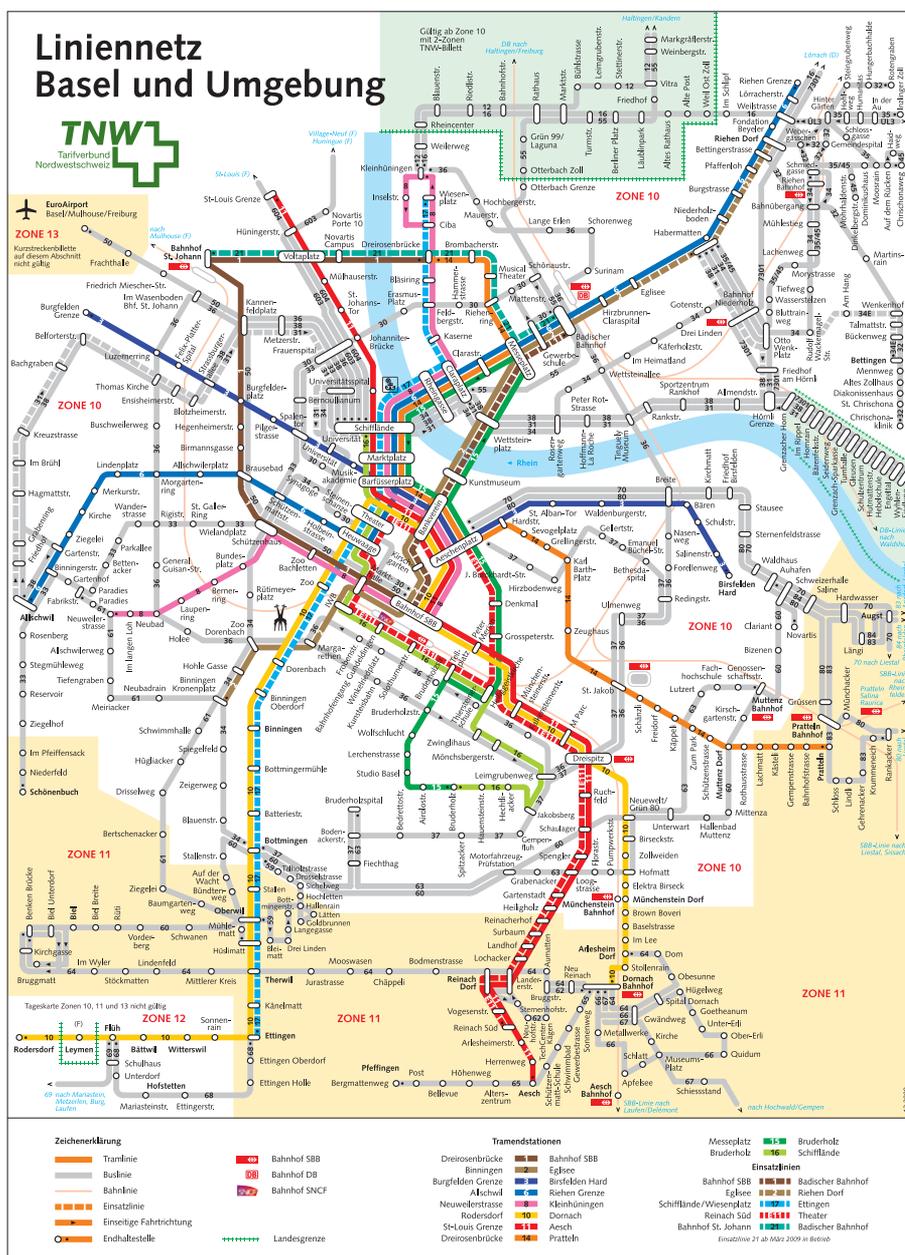
c) Tram

Die Stadt Basel ist durch einige gut ausgebaute Tramvorortslinien mit dem unteren Kantonsteil von Basel-Landschaft verbunden (s. Liniennetz Basel und Umgebung). Zu den benachbarten, dicht besiedelten Städten Weil am Rhein und Saint-Louis bestehen dagegen nur Busverbindungen; der Modal Split ist deswegen wesentlich tiefer als in den Beziehungen zu den Vororten in der Schweiz. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms und des ÖV-Programms ist deshalb vorgesehen, diese Nachbarstädte mit dem Tram zu erschliessen durch Verlängerung der Linien 3 und 11 nach Frankreich sowie der 2008 beschlossene Bau der Tramstrecke nach Weil am Rhein (Linie 8). Innerstädtisch wurden schon verschiedene Tramprojekte geprüft: Zum einen alternative Strecken zur generellen Entlastung des Innenstadtabschnitts und für den Fall von Störungen (Claragraben – ein Projekt, über das Detailstudien vorliegen – sowie Petersgraben), zum anderen Ergänzungen des ÖV-Netzes, um bisher schlecht erschlossene Gebiete und neue Areale besser anzubinden.

Schwachstellen und Verbesserungen der ÖV-Erschliessung

a) Bahnen

Infolge der Überlagerung von Güterverkehr, Personenfernverkehr und Regionalverkehr ergeben sich auf Bahnhauptlinien der Region Basel durch infrastrukturelle Engpässe betriebliche Einschränkungen, die einen für die Kunden optimalen Fahrplan z. T. erheblich erschweren. Gleichzeitig führt die Überlagerung vieler Züge dazu, dass weitere Fahrplanverdichtungen für den Regionalverkehr ohne grössere Infrastrukturausbauten wie Entflechtung Ostkopf Bahnhof SBB, Ausbau Knoten Liestal (kreuzungsfreie Einfüh-



rung des Adlertunnels) kaum zu realisieren sind. Im Laufental wiederum ist die Flexibilität der Fahrplangestaltung wegen der Einspurstrecke zwischen Aesch und Delsberg eingeschränkt.

b) Tram

Im Kanton Basel-Stadt entstehen betriebliche Probleme mit Verspätungen für den ÖV vor allem dort, wo für Tram und Bus keine eigenen Fahrspuren bestehen, die Breite der Fahr-

spur neben den Geleisen sehr schmal ist, an stark belasteten Knoten oder dort, wo sich die zahlreichen Tramzüge teilweise selber behindern (Innenstadt).

Eine weitere Schwachstelle des ÖV-Netzes ist darin zu sehen, dass die Verbindung vom Bahnhof SBB zur Innenstadt wegen seiner exzentrischen Lage durch relativ wenig Linien bedient ist, was in den Spitzenzeiten zu stark überlasteten und damit für die Kunden nicht mehr attraktiven Tramkursen führt. Dementsprechend ist die Frage berechtigt, wie der Zubringerverkehr zum Bahnhof SBB angesichts des gemäss Prognosen stark ansteigenden Bahnverkehrs zukünftig abgewickelt werden soll. Zudem fährt das Tram wegen kurzer Haltestellenabständen und enger Kurven teilweise langsam, was bei langen Strecken zu unattraktiv hohen Fahrzeiten führt.

Generell ist das ÖV-Netz im Kanton Basel-Stadt gut ausgebaut, dennoch bestehen in einigen Gebieten wie Dreispitz, St.Jakobs-Strasse/Wolf, Erlenmatt/Stückiareal Erschliessungsdefizite, die in den nächsten Jahren – nicht zuletzt wegen geplanter Grossüberbauungen – zu beheben sind. Ebenso sind die Verbindungen in die Nachbarstädte Saint-Louis und Weil am Rhein durch das Verlängern von Tramlinien aufzuwerten.

### AM3.2.2 Strassenverkehr

#### Generelles zum Strassenverkehr

Trotz des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs dominiert der Strassenverkehr (mit Ausnahme des Binnenverkehrs der Stadt Basel) alle Verkehrsbeziehungen. Besonders hoch ist der Anteil des individuellen Motorfahrzeugverkehrs in den Relationen mit dem benachbarten Ausland.

Von Montag bis Freitag ist beinahe die Hälfte des Personenverkehrs (Anzahl Fahrten) Freizeitverkehr, etwa ein Viertel Pendlerverkehr und der Rest Einkaufs- und Nutzverkehr. Betrachtet man die zurückgelegten Personenkilometer (Verkehrsleistung), so sind werktags 60%, an Sonntagen sogar bis zu 90% Freizeitverkehr, der zu rund 4/5 mit dem Auto zurückgelegt wird.

Für ein Wachstum des motorisierten Individualverkehrs tragen vor allem jene von der Kernstadt weit entfernt liegenden Wohngebiete bei, die mit dem ÖV vergleichsweise nur wenig erschlossen sind; auch das Aufkommen von Einkaufszentren und anderen publikumsintensiven Einrichtungen sowie überhaupt der wachsende Freizeitverkehr sind massgebliche Wachstumsfaktoren.

Die Verkehrssituation lässt sich nicht nur durch bauliche Infrastrukturmassnahmen (Hardware) verbessern, sie kann auch durch Verkehrsmanagement (Software) beeinflusst werden, das im Bereich der Strasse Massnahmen wie beispielsweise Verkehrsleitsysteme umfasst. Damit wird die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur optimal ausgenutzt und es können dadurch bauliche Massnahmen verhindert oder zumindest hinausgeschoben werden.

Der Güterverkehr ist in den letzten Jahrzehnten durch strukturelle Veränderungen geprägt worden, welche einen wesentlichen Einfluss auf die Art und Menge der beförderten Güter und der benutzten Verkehrsmittel ausüben:

1. Das europäische Autobahnnetz wurde ausgebaut, während das Bahnnetz – vor allem in der Fläche – massiv reduziert worden ist.
2. Die Wirtschaft verzichtet aus Kostengründen zunehmend auf eigene Lager und verlegt diese Funktion auf die Zulieferan-

ten und deren Transportmittel («*outsourcing*»); damit ergibt sich eine neue Philosophie der Anlieferung, indem die bisher seltenen und grossen Lieferungen in das eigene Lager zu häufigen Lieferungen in kleineren Mengen direkt in die Produktion (*just in time*) umgewandelt werden.

3. Die Containerisierung des Güterverkehrs nimmt zu.

Da die ersten zwei Faktoren die Wettbewerbssituation des flexiblen Lastwagens verbessern, ist es nicht überraschend, dass dessen Marktanteil im Güterverkehr stark angestiegen und derjenige der Bahnen im europäischen Verkehr bei den Tonnenkilometern nur noch ca. 15% beträgt. Dementsprechend ist trotz NEAT-Ausbauten in unserer Region tendenziell mit einer Schwerverkehrszunahme zu rechnen, welche sich – neben der erhöhten Verkehrsbelastungen – auch umweltmässig negativ auswirken wird (Lärm, Luft).

An der Landesgrenze wird der internationale Lastwagenverkehr abgefertigt. Stauraum für den Schwerverkehr unmittelbar in der Region Basel existiert heute kaum. Damit bei Überlastung der Grenze Rückstau auf der A2 verhindert werden kann und der Verkehrsfluss sowie die Sicherheit künftig gewährleistet sind, wird entsprechender Stauraum benötigt. Bislang konnte in der Region noch kein geeigneter Standort für einen Stauraum sowie für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum gefunden werden.

In Basel selber besteht ein Bedarf an Flächen für Logistikzentren, die der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger dienen. Geeignete Standorte liegen z.B. im Raum Kleinhüningen sowie beim Autobahnzoll CH/F.

### Nationalstrassennetz\*

Im Kanton Basel-Stadt umfasst das Nationalstrassennetz die stark belastete Osttangente samt Zubringer zur St.Jakobs-Strasse sowie die inzwischen vollendete Nordtangente. Der Nordtangente-Anschluss Luzernerding, der 2008 eröffnet wurde, zusammen mit dem neuen Halbanschluss Rheinhafen wird die Verkehrssituation in Basel Nord wesentlich verbessern, allerdings wird die Verkehrsbelastung der Osttangente weiter ansteigen, weshalb dort Massnahmen zur Kapazitätssteigerung zu prüfen sind. Die vor kurzem eröffnete A98 von Rheinfelden über

Lörrach zur A5 nördlich von Weil am Rhein führt dagegen nur zu einer geringen Entlastung der Osttangente. Mit der Zollfreistrasse wird sich in Riehen eine Abnahme des Verkehrs einstellen.

### Kantonstrassen (Hauptverkehrsstrassen und übrige Strassen)\*\*

Auf der folgenden Karte sind die Nationalstrassen in grün, die Hauptverkehrsstrassen in blau und das übrige Strassennetz in schwarz eingezeichnet.

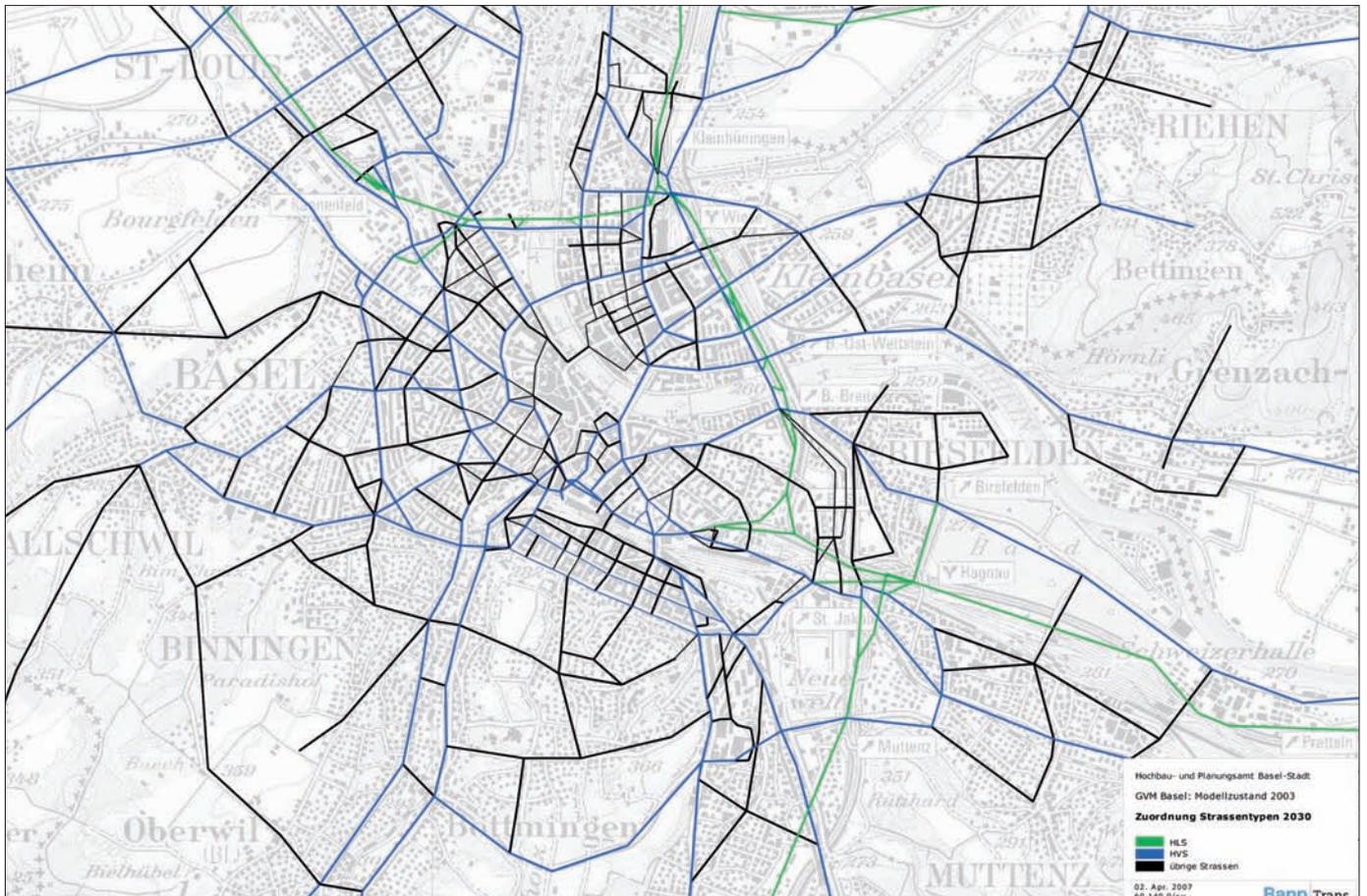
Zum HVS-Netz des Kantons Basel-Stadt gehören im Wesentlichen der Cityring, der

mittlere Ring (Bahnhof SBB bis Bahnhof St.Johann), der äussere Ring (entspricht mit Ausnahme des Lehenmattquartiers weitgehend der Buslinie 36) sowie verschiedene radiale Achsen. Am stärksten belastet ist die Verbindung Nauenstrasse – Grosspeterstrasse, welche am Bahnhof SBB auf den Cityring und den mittleren Ring stösst. Innerstädtisch sind entlang dieser Achse während den Spitzenstunden teilweise Stauerscheinungen zu beobachten. Weitere Engpässe des HVS-Netzes bilden die Knoten Spalentor (Cityring) und Dorenbach (äusserer Ring).

\* Auf Karte: HLS / grün

\*\* Auf Karte: HVS / blau und übrige Strassen / schwarz

### Zuordnung Strassentypen



Karte: Rapp/Trans

Das übrige städtische Strassennetz dient dem Quell-/Zielverkehr von und zu der Agglomeration sowie dem kantonalen Binnenverkehr. Es ist weitgehend gebaut. Örtliche Anpassungen sind nur im Zusammenhang mit Entwicklungsprojekten (z.B. Dreispitz, Erlenmatt etc.) vorgesehen. Im Raum Kleinhüningen ist zu prüfen, wie das Quartier vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann.

### AM3.2.3 Langsamverkehr

#### Fussgängerverkehr

Jeder Mensch nimmt zeitweilig als Fussgänger am Verkehrsgeschehen teil. Der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Strecken wird oft unterschätzt. Der Fussverkehr macht einen Anteil von rund 29% der Wege der Basler Bevölkerung aus (Mobilitätsverhalten Basel 2007, socialdata München, April 2008), bei den Wegetappen (z. B. Fusswege zu ÖV-Haltestellen) sind es noch deutlich mehr.

Da die Fussgänger die schwächsten Verkehrsteilnehmenden und äusserst umwegempfindlich sind, sind zwingend Massnahmen zu ihrer Sicherheit sowie direkte und attraktive Verbindungen nötig. Zudem sind die Bedürfnisse Mobilitätsbehinderter,

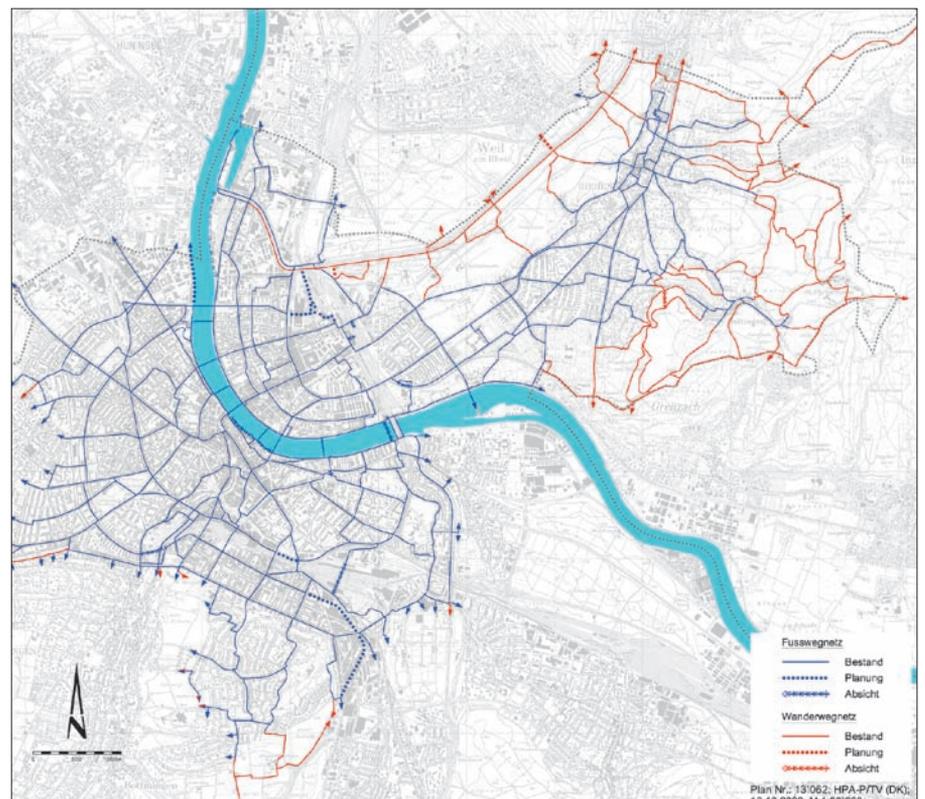
Betagter und Kinder entsprechend zu berücksichtigen.

Bei den Massnahmen handelt es sich sowohl um lokale Verbesserungen insbesondere im Bereich der Fussgängerquerungen als auch um grössere Lückenschliessungen oder Attraktivitätssteigerungen des Fuss- und Wanderwegnetzes. Dieses wird in einem separaten Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt detailliert behandelt. Das gesamte Netz ist in nachstehendem Plan dargestellt.

#### Veloverkehr

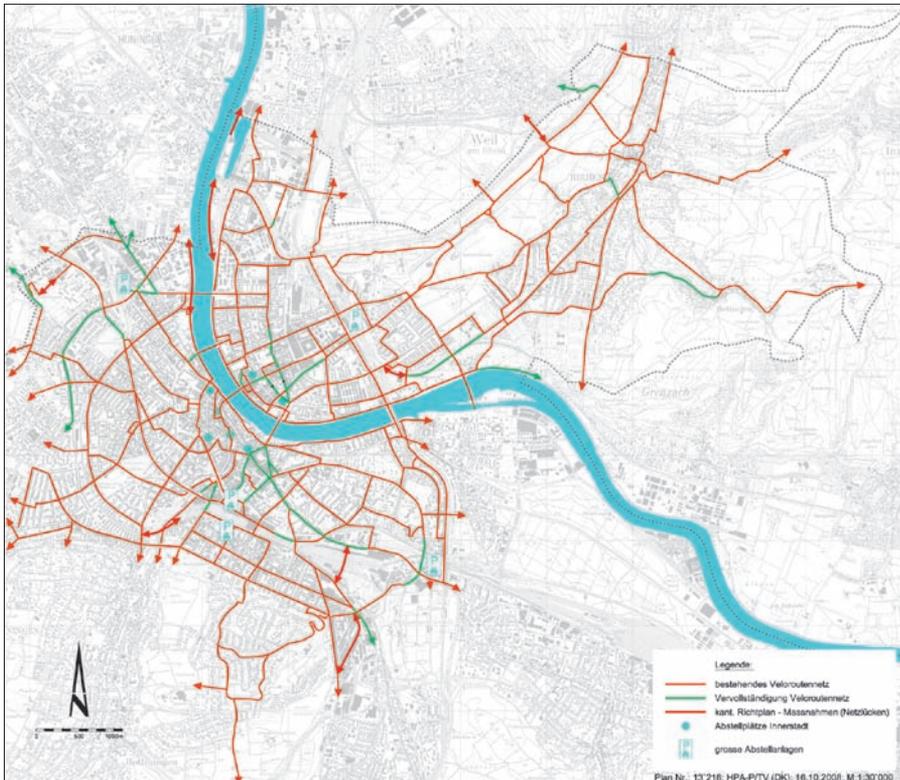
Der Anteil des Veloverkehrs ist nicht zuletzt aufgrund der optimalen topographischen und städtebaulichen Bedingungen im schweizweiten Vergleich hoch, in der Stadt Basel beträgt der Veloanteil 20% der Fahr-

### Fusswegnetz / Wanderwegnetz



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt.  
Karte: HPA-P

## Veloroutennetz



Kartendaten: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt.  
Karte: HPA-P

ten (Mobilitätsverhalten Basel 2007, social-data München, April 2008). Die Stärken des Veloverkehrs liegen denn auch in den kurzen und mittleren Distanzen. Dennoch werden auch heute noch zahlreiche Strecken unter fünf Kilometern mit dem Auto oder öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Deshalb ist weiteres Potenzial zur Erhöhung des

Veloanteils am Gesamtverkehr vorhanden. Um den Veloverkehr zu fördern, sind neben einem dichten und attraktiven Veloroutennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf stark bzw. schnell befahrenen Strassen notwendig. Weiter ist an den Bahnhöfen und an geeigneten Tram- und Bus-Haltestellen, in der Innenstadt, bei öffentlichen Bau-

ten und Anlagen sowie bei Freizeitanlagen und Einkaufszentren ein genügendes Angebot an Veloabstellplätzen zu schaffen. Zudem sind die Lücken im Veloroutennetz zu schliessen. Das Netz ist in einem separaten Teilrichtplan Velo des Kantons Basel-Stadt festgehalten (s. Veloroutennetz).

### AM3.2.4 Luftverkehr, EuroAirport (EAP)

Als zentrale Verkehrsinfrastruktur im Dreiländereck leistet der EuroAirport einen entscheidenden Beitrag zur sehr guten, direkten Erreichbarkeit der Region Basel von vielen Orten in Europa oder Übersee. Der Flughafen präsentiert sich heute als moderne und attraktive Luftverkehrsplattform. Ende 2007 waren 20 Linienfluggesellschaften und 42 Reiseveranstalter am EuroAirport präsent mit einem Angebot von gut 100 Destinationen weltweit, darunter fast alle grossen europäischen Zentren, aber auch viele der gefragten touristischen Ziele. Im Frachtbereich waren 50 Unternehmen (Fluggesellschaften, Frachtabfertigungsfirmen, Zollagenten usw.) aktiv. Insgesamt arbeiteten am Flughafen 5'905 Personen bei 163 Unternehmen, Dienstleistern und Behörden. Damit generiert der EuroAirport eine volkswirtschaftliche Wertschöpfung im Bereich von CHF 2 bis 3 Mrd. Franken und ist damit einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren der trinationalen Region Nordwest-

## Passagieraufkommen am EAP

									Prognose →			
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
3,7	3,5	3,0	2,5	2,5	3,3	4,0	4,3	4,5	4,8	4,9	4,9	Mio. Passagiere
	-5%	-14%	17%	0%	+32%	+21%	+7%	+5%	+6%	+2%	0%	jährliche Veränderung

schweiz / Oberelsass / Südbaden. Es liegt daher im vorrangigen Interesse von Basel-Stadt, den EuroAirport als konkurrenzfähigen Flughafen mit einem nachfragegerechten, auf die Bedürfnisse der Region ausgerichteten Luftverkehrsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Wie gerade die Periode zwischen den Jahren 2000 und 2005 zeigt, hängt dabei die Entwicklung des Flughafens von zahlreichen externen Faktoren ab. Der von einer guten Branchenkonjunktur unterstützten Wachstumsphase zum Anfang der Jahrtausendwende folgte ein erheblicher Einbruch der Verkehrszahlen während der Luftfahrtkrise der Jahre 2001 bis 2003 mit dem Verschwinden von Swissair und Crossair und dem schwierigen Neuaufbau der SWISS als neuer nationaler Luftfahrtgesellschaft der Schweiz.

Hatten sich die Verkehrszahlen seit Mitte der 1990er Jahre bis Anfang 2001 rund verdoppelt, brach das Passagieraufkommen zwischen 2001 und 2004 um mehr als ein Drittel ein. Dank strikten Sanierungsmassnahmen und intensiven Marketingbemühungen konnte der Abwärtstrend gestoppt und am EAP ein neuer Aufschwung erreicht werden. Zudem wurde die strategische Ausrichtung verändert, die nun auf breitere Diversifizierung bei Anbietern und Marktsegmenten setzt sowie die lokale bzw. regionale Nachfrage im Fokus hat. Profitieren konnte der Flughafen insbesondere auch von der markanten Entwicklung durch das Auftreten der so genannten Low-cost-Airlines. Mit EasyJet konnte einer der grossen europäischen Low-cost-Anbieter mit einer Basis am EuroAirport etabliert werden.

Für die Zukunft ist zu erwarten, dass derart sprunghafte Entwicklungen wie zwischen

2000 und 2005 vor dem Hintergrund der gemachten Erfahrungen vermieden werden können; stärkere konjunkturelle Ausschläge sind jedoch nicht auszuschliessen. Entsprechend schwer sind langfristige Prognosen. Im Rahmen der Kapazitäten der heutigen Infrastrukturen im Terminal- und Pistenbereich ist aber plausibel, dass im Zeithorizont bis 2025/2030 ein Passagieraufkommen von bis zu 8 Mio. Fluggästen erreicht werden kann.

Eine Herausforderung für die Entwicklung des Flughafens ist die Gestaltung von Rahmenbedingungen, mit denen die Belastungen für die Anwohnerschaft aus dem Flugbetrieb minimiert werden können. In den vergangenen Jahren wurden in dieser Hinsicht verschiedenste Massnahmen und Regelungen ergriffen, die einen möglichst umweltverträglichen Flugbetrieb sichern. Insgesamt sind diese Massnahmen erfolgreich gewesen. Dies belegen die regelmässigen Lärmmessungen des Flughafens, die zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte für Fluglärm in den Schweizer Gebieten in der Nachbarschaft des EuroAirport eingehalten werden. Begünstigend für die insgesamt positive Fluglärmentwicklung in den letzten Jahren ist, dass die steigenden Passagierzahlen dank Einsatz von grösseren Flugzeugen und besserer Sitzplatzauslastung nicht mit einer ebenso stark steigenden Anzahl an Flugbewegungen einhergeht. So wurde das Rekordaufkommen von 4,3 Mio. Passagieren im Jahr 2007 mit rund 82'000 Flugbewegungen erreicht; dies ist ein gutes Drittel weniger als im Jahr 2001, in dem 3,5 Mio. Passagiere bei ca. 121'000 Flugbewegungen gezählt wurden. Aufgrund der Strategie des EAP und der aktuellen Marktentwicklung ist davon auszugehen, dass der im Hinblick auf die Umweltauswirkungen positive

Trend in der Zukunft Bestand hat. Insofern ist nicht damit zu rechnen, dass es in den kommenden 20 Jahren zu wesentlichen Anpassungen in der Nutzungsplanung kommen muss.

### **AM3.2.5 Schifffahrt**

Die Rheinschifffahrt in der Schweiz verfügt derzeit über vier Häfen in den Städten Muttenz (Au), Birsfelden und Basel (Kleinhüningen und St.Johann). Muttenz-Au und Birsfelden sind auf den Umschlag von Treib- und Flüssigstoffen spezialisiert. In Kleinhüningen befinden sich drei Containerterminals, zudem werden hier u.a. Metalle, Agrargüter, Handelswaren und Mineralöle umgeschlagen. In St.Johann werden vorwiegend Getreide, Trockengüter und Speiseöl verladen. Keiner der Häfen gilt als Zollfreihafen. Vielmehr haben sie alle den Status von Binnenhäfen mit der Möglichkeit zollfreier Lagerung. Der Bahnbetrieb in den Rheinhäfen wird von den SBB geführt. Der Hafen St.Johann wird bis Ende 2009 aufgelöst, zugunsten der Entwicklung des Projektes «Campus Plus». Das Umschlags-, Produktions- und Lagergeschäft der UltraBrag AG am Hafen St.Johann wird auf ihre bestehenden Firmenstandorte im Auhafen-Muttenz und in Kleinhüningen (Hafenbecken 2) verlagert. Der Ausbau der beiden Standorte führt in beiden Häfen zur gewünschten Verdichtung der Hafennutzung. Gegenwärtig werden 11,4% des gesamten Schweizer Importhandels über die Rheinhäfen beider Basel abgewickelt (49'819'000 t exkl. Transit 5'701'000 t), der gesamte Schiffsgüterverkehr (exklusiv Transit) beträgt 9,9%. Die Häfen haben eine Umschlagkapazität von 11–12 Mio. t pro Jahr, sind derzeit also zu etwa zwei Dritteln ausgelastet. Ihr Anteil am Schweizer Aussenhandel nimmt ab, weil Bahn, Strassentransport und Pipe-

line als Konkurrenten vom Bund derzeit durch Subventionen begünstigt werden. Die Binnenschifffahrt mit ihrer hohen Transportkapazität und ihrem relativ geringen Energieverbrauch ist ein «idealer Verkehrsträger der Zukunft». Die Rheinhäfen beider Basel zeichnen sich durch ein ausgereiftes Schienennetz und durch gute Anbindungen an die übergeordneten Verkehrsträger (Schiene und Strasse, zukünftig mit dem Halbanchluss Rheinhafen) aus. Dies bietet Gewähr für eine zukunftssträchtige Kombination der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Strasse.

Der Anteil des landseitigen Bahnverkehrs am Schiffsumschlag betrug im Jahr 2007 72,7%, dies ist der höchste Verlagerungsanteil aller Rheinhäfen. Der seit den 1980er-Jahren stark wachsende Containertransport wird zunehmend die traditionellen Transport- und Umschlagsformen im Güterverkehr ersetzen. Im Bereich des Personenverkehrs auf dem Rhein bestehen die für die Stadt Basel touristisch bedeutende Kabinenschifffahrt (Basel nach Holland) sowie die mehr dem regionalen Ausflugsverkehr dienende Verbindung von Basel nach Rheinfelden.

### AM3.3 Verkehrsentwicklung in der Region Basel bis 2030 gemäss Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM)<sup>44</sup>

#### AM3.3.1 Prognoseannahmen für das GVM Referenzszenario 2030

Die nachfolgend dokumentierte Prognose 2030 unterstellt Veränderungen bei den Strukturdaten und enthält im Bereich Verkehr diejenigen Netzveränderungen, bei denen mit hoher Wahrscheinlichkeit die Realisierung erwartet werden kann. Strassenseitig betrifft dies im Wesentlichen die Nordtangente, die A98 und die Zollfreistrasse, beim öffentlichen Verkehr wirkt sich die Bahn 2000 (dichterer Takt und kürzere Fahrzeiten) und der Ausbau der S-Bahn aus. Beim Tram sind die geplanten Tramlinienverlängerungen nach Saint-Louis und Weil am Rhein nicht berücksichtigt, beim Bus ergeben sich diverse Linienanpassungen. Das GVM unterstellt für 2030 das gleiche Verkehrsverhalten wie heute (Ausnahme: überproportionales Wachstum beim Freizeit- sowie beim grenzüberschreitenden Verkehr), d.h. Veränderungen sind ausschliesslich auf die Netzanpassungen und veränderten Strukturdaten zurückzuführen. Dementsprechend gelten die nachfolgenden Prognosen nur unter diesen Annahmen.

#### AM3.3.2 Ergebnisse der Referenzprognose 2030 und Vergleich mit 2008

Insgesamt nimmt die Anzahl der MIV-Fahrten im vom GVM erfassten Gebiet zwischen 2008 und 2030 um 10% zu, überdurchschnittlich wächst sie grenzüberschreitend nach Deutschland und Frankreich, beim ÖV beträgt das Wachstum des Verkehrsaufkommens 14%. Die absolute Zunahme der Anzahl Fahrten ist aber beim MIV aufgrund des höheren Ausgangswertes mehr als doppelt so hoch wie beim ÖV.

Die Zunahme der Anzahl Fahrten ist als moderat zu bezeichnen, wesentlich höhere Zuwachsraten ergeben sich jedoch, wenn die Verkehrsleistung (Produkt aus Anzahl Fahrten und mittlerer Fahrtlänge, welche letztlich die Belastungssituation auf Schiene und Strasse besser abbildet als die Anzahl Fahrten) betrachtet wird:

- Beim ÖV steigt die Verkehrsleistung um 33%, was hauptsächlich auf eine hohe Zunahme bei der Bahn (Ausbau der S-Bahn) zurückzuführen ist, während beim Tram nur eine leichte Zunahme um 4% erwartet wird.
- Auf der Strasse steigt die Verkehrsleistung insgesamt um 20%, in der Stadt Basel nimmt sie auf den Hochleistungsstrassen sogar um 26% zu.

Diese Entwicklung hat folgende Ursachen:

- Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erlaubt über eine erhöhte mittlere Geschwindigkeit längere Fahrten in der gleichen Zeit.
- Die zunehmende Zersiedelung führt tendenziell zu längeren Wegen.
- Im Aussenverkehr (Transit) wird ein überproportionales Wachstum erwartet.

<sup>44</sup> Die Grafiken und Details in diesem Kapitel sind dem Bericht «GVM Basel: Modelloptimierung 2003 und Prognosezustand 2030» (Rapp Trans vom 6. Februar, Entwurf, 2007) im Auftrag des HPA-P entnommen; siehe auch Kurzfassung des GVM-Berichtes im Internet (via [www.bd.bs.ch/200705\\_gesamtverkehrsmodell\\_kurzbericht.pdf](http://www.bd.bs.ch/200705_gesamtverkehrsmodell_kurzbericht.pdf))



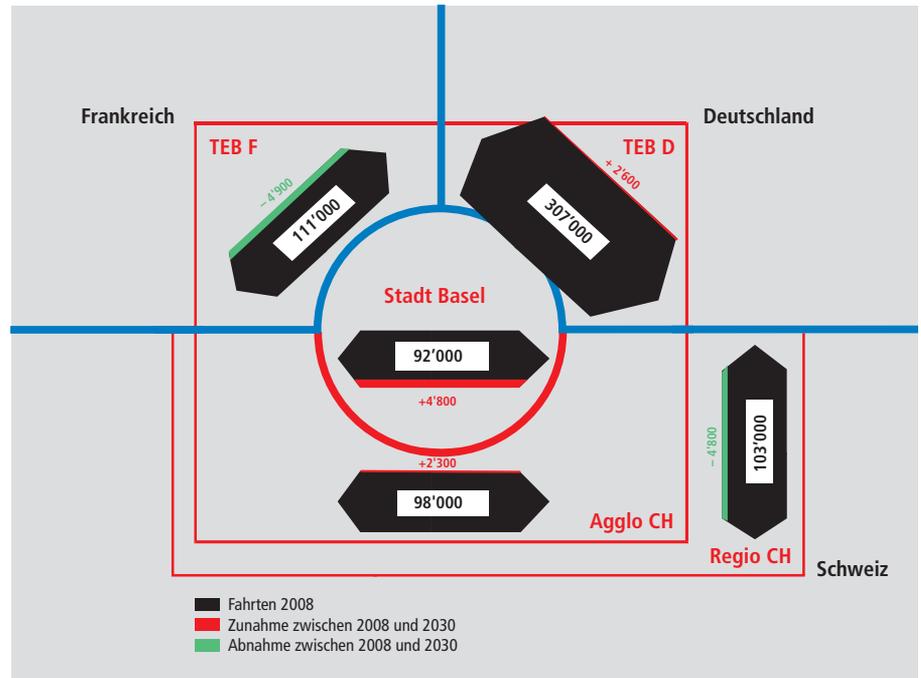
Die nebenstehenden Abbildungen zeigen die Anzahl Fahrten des MIV im Jahre 2008 sowie die Veränderungen zwischen 2008 und 2030 für den Binnenverkehr (Abbildung oben) und für Fahrten zwischen den Zonen (Abbildung unten).

Die hohe grenzüberschreitende Zunahme hat zwei Gründe:

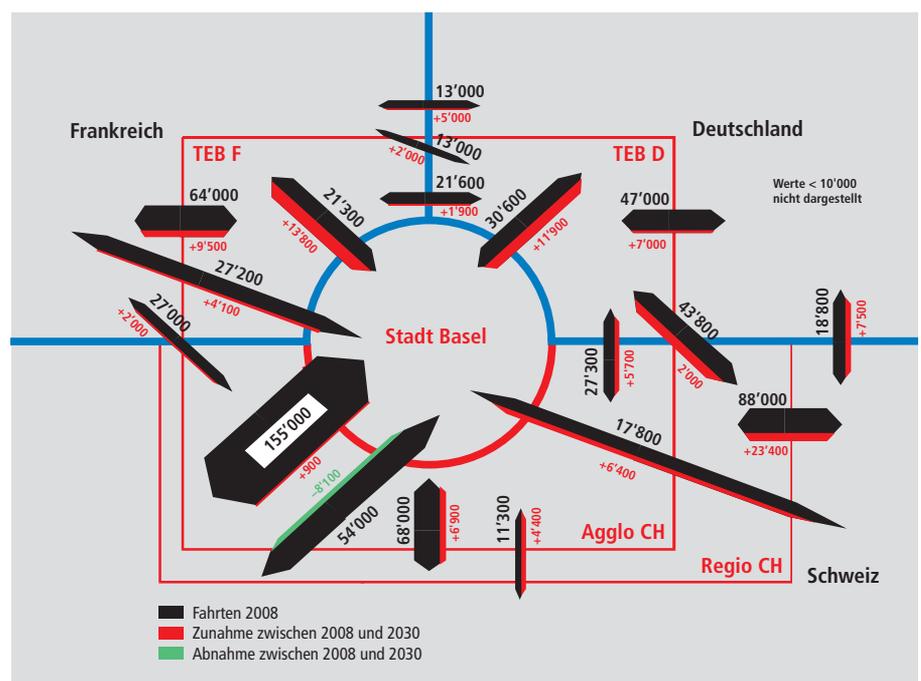
- Generell wird bei diesem Verkehr ein höheres Wachstum unterstellt (Abnahme des Grenzwiderstandes).
- Die Verlängerung der Tramlinien ins Ausland ist nicht berücksichtigt.

Umgekehrt besteht in der Schweiz wegen des Ausbaus des ÖV und den zunehmenden Stauerscheinungen (längere MIV-Fahrzeit) nur eine relativ schwache Verkehrszunahme (teilweise sogar eine Abnahme) in den Relationen mit der Stadt Basel.

### MIV-Fahrten 2008 und Veränderungen bis 2030 (Binnenverkehr)



### MIV-Fahrten 2008 und Veränderungen bis 2030 (zwischen Zonen)





Badischer Bahnhof, Bahnsteig mit Regionalzügen

## Fazit Mobilität

*Im Kanton Basel-Stadt wird mit der Nordtangente der Anteil der Fahrzeugkilometer auf Hochleistungsstrassen von heute bis 2030 von 35,5% auf knapp 39% ansteigen, d.h. die Verkehrszunahme bis 2030 wird das übrige Strassennetz (Hauptverkehrsstrassen und übrige Strassen) gesamthaft betrachtet kaum betreffen; lokal wird es allerdings zu gewissen Zu- bzw. Abnahmen kommen.*

*Eine wichtige Ausnahme stellt die Osttangente dar, deren Belastung wegen der Eröffnung der Nordtangente weiter ansteigen wird; Massnahmen zur Kapazitätssteigerung werden derzeit geprüft.*

*Ein weiterer kritischer Punkt bei der Strasse ist der Raum Nauenstrasse/Bahnhof SBB. Kritisch beim ÖV sind an gewissen Stellen die Behinderungen Tram/Bus durch den MIV sowie die generell tiefe Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖV in der Stadt.*

*Bei den Eisenbahnhauptlinien mit Überlagerung verschiedenster Verkehre ist zu befürchten, dass mit der zu erwartenden Zunahme an Güterzügen (NEAT-Effekt) die Kapazitäten für Verbesserungen im Personenfernverkehr und -nahverkehr sehr knapp werden; dementsprechend sind Infrastrukturausbauten in der Region Basel unumgänglich (Juradurchstich, 2. Rheinbrücke, Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof SBB und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen).*

*Mit dem geplanten Herzstück der Regio-S-Bahn (Innenstadttunnel) zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof würde sich der baslerische Quell-/Zielverkehr grenzüberschreitend und mit der schweizerischen Agglomeration – zumindest*

*in dem durch die Bahnen erschlossenen Bereich – deutlich verbessern.*

*Verbesserungspotenziale beim ÖV bestehen zudem bei der Anbindung des EAP sowie zu den Nachbarstädten Saint-Louis und Weil am Rhein, weil wegen des hohen Verkehrsaufkommens bei heute tiefem Modal Split jede Verbesserung zu einer vergleichsweise hohen Verkehrszunahme beim ÖV führen dürfte.*

Fazit

## AM4 Ver- und Entsorgung

### AM4.1 Versorgung

Die Versorgung mit Energie und Grundwasser (Trinkwasser, Brauchwasser) ist heute mit hoher Sicherheit gewährleistet. Unvorhergesehene Versorgungsunterbrechungen beschränken sich auf wenige Stunden pro Jahr, sind aber nicht auszuschliessen.

Die Verbrauchs- und Produktionswerte werden durch die IWB und das AUE beobachtet und überprüft; erforderliche Massnahmen zur Wahrung des hohen Standes der Versorgungssicherheit werden rechtzeitig eingeleitet.

Zunehmende Globalisierung und gesellschaftliche Entwicklungen erfordern eine stärkere Positionierung von Versorgungsleistungen auf dem Markt. Die Herausforderungen aus diesem Wettbewerb müssen unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit gelöst werden.

Die rechtlichen Anpassungen für die Überführung von Monopolbetrieben zu Versorgungsunternehmen mit gleichzeitiger Sicherung der öffentlichkeitsrelevanten Tätigkeiten werden vorangetrieben. Der innovativen Zusammenarbeit von Versorgungsunternehmen und Staat kommt dabei eine hohe Bedeutung zu.

#### AM4.1.1 Trinkwasserverbrauch rückläufig

Der Trinkwasserverbrauch ist seit Mitte der 1970er-Jahre rückläufig, bei Normalbetrieb existieren heute regional Überkapazitäten. Entsprechend konnten in den letzten Jahren auch die Produktionskapazitäten zurückgenommen werden. Dies hatte nebst der Reduktion von Brunnenanlagen in den Längen Erlen auch die Ausserbetriebsetzung der kantonseigenen Trinkwassergewinnungsanlagen im Laufental zur Folge. Dank den kontinuierlich vorgenommenen Ersatzinvestitionen in Produktions- und Netzanlagen sind die Voraussetzungen gewahrt, auch in Zukunft einwandfreies Trinkwasser liefern zu können.

Die bisher ausgeschiedenen Grundwasserschutz-zonen und -areale werden regelmässig nach dem neuesten Stand der Technik überprüft und allenfalls angepasst.

Für die nächsten Jahrzehnte ist eine auf die Region bezogene, organisatorische und betriebliche Planung der Trinkwasserversorgung erforderlich.

Anlass zur Diskussion gab in der vergangenen Zeit die Verwendung von Trinkwasser zur Kühlung von Büro- und Gewerberäumen in den Sommermonaten. Die dafür erforderliche Menge Trinkwasser wird in den Längen Erlen aus Grundwasser gewonnen und erfordert deshalb in diesem Gebiet einen gewissen Flächenbedarf. Dies kann wiederum zu Zielkonflikten mit anderen flächenbeanspruchenden Nutzungen führen (Revitalisierung, Erholung, Freizeit etc.).

#### **AM4.1.2 Brauchwasserverbrauch wieder leicht ansteigend**

Die Verwendung von Grundwasser als Brauchwasser (Kühlung, Wärmenutzung, Produktionsprozesse etc.) hat in den letzten Jahren stetig abgenommen. Ursache waren die Stilllegung von chemischen Produktionsanlagen, die Entwicklung wassersparender Produktionstechniken in grösseren Gewerbe- und Industrieunternehmen und die Aufgabe der Produktion kleinerer Firmen (z. B. Milchverband). Zur Zeit ist jedoch wieder ein leichter Anstieg des Bedarfes an Grundwasser zur Verwendung als Brauchwasser erkennbar.

#### **AM4.1.3 Rohstoffe / Material- abbaustandorte**

Im Kanton Basel-Stadt werden keine Rohstoffe abgebaut. Die Kiesgewinnung erfolgt, da im Kantonsgebiet keine anderen Gewinnungsstellen vorhanden sind, bei Tief- und Hochbauvorhaben. Zudem werden Kies und andere Rohstoffe wie Sand und Steine aus den benachbarten Kantonen und dem Ausland bezogen.

Da die Rohstoffe auch in Zukunft sehr knapp sein werden, ist mit ihnen sehr hausälterisch umzugehen. Deshalb ist das Recycling von Baumaterialien zu fördern; sie sind, wo immer möglich, wieder einzusetzen; dabei ist darauf zu achten, dass die Menschen und die Umwelt möglichst nicht durch Immissionen belastet werden.

#### **AM4.1.4 Energie**

Die im Kanton Basel-Stadt verwendeten Energieträger sind Erdgas (37%), Elektrizität (29%), Erdölprodukte (22%) und Übrige (12%). Dabei ist der Anteil an erneuerbaren Energien mit 33% im schweizerischen Vergleich relativ hoch. Er setzt sich aus Wasserkraft (27%), aus Sonne, Holz und Umweltwärme (<1%) sowie aus Abwärme aus der Kehricht- und der Klärschlammverbrennungsanlage (5,5%) zusammen (Kehricht zählt zu 50% als erneuerbare Energie).

##### **Elektrizitätsverbrauch – zunehmend**

Die elektrische Energie verzeichnet auch in Basel-Stadt immer noch ein Wachstum, wenn auch deutlich unter dem gesamtschweizerischen Trend. So stieg der Stromkonsum – mit Berücksichtigung der privaten dezentralen Eigenstromerzeugung – während der Periode 1987 bis 2007 insgesamt um ca. 17% auf ca. 1'660 GWh pro Jahr, was einer jährlichen Zunahme von gut 0,8% entspricht. Im gleichen Zeitraum hat gesamtschweizerisch der Stromverbrauch um 37% zugenommen. Von der weiteren Zunahme des Konsums ist auszugehen, wenn auch in geringerem Ausmass als im schweizerischen Schnitt. Gleichzeitig ist die Produktion in den eigenen Anlagen und Partnerwerken – in der erwähnten Periode wegen des Heimfalls des Kraftwerks Augst – im Jahre 1988 um ca. 10% (150 GWh pro Jahr) gesunken. Die Stromproduktion aus dem neuen Erdgas-Heizkraftwerk und dem Holzkraftwerk, die beide 2008 in Betrieb genommen wurden, ergeben zusammen eine voraussichtliche Steigerung der lokalen Stromproduktion um gut 130 GWh pro Jahr. Das vielversprechende Projekt «Deep Heat Mining» musste leider wegen auftretenden spürbaren Erdstößen beim Einpressen von Wasser in den

Untergrund bis auf weiteres sistiert werden. Seit dem Jahr 2000 wird mit der «Basler Solarstrombörse» privaten Investoren eine kostendeckende Vergütung für den Betrieb von Solaranlagen gewährt. Die jährliche Zuwachsmenge wird hierbei auf 300 kW Leistung limitiert. Trotz dieser Fördermassnahme können Solar- und Windanlagen mit aktuellen Beiträgen von 0,14% bzw. 0,05% noch keinen substantiellen Anteil zur Stromversorgung beitragen.

Ein nicht abgedeckter Restbedarf von derzeit ca. 10% muss deshalb heute auf dem Strommarkt zugekauft werden. Weitere Anstrengungen bezüglich rationellem Stromeinsatz sowie Erhöhung der Produktionskapazitäten und der dezentralen Energieerzeugung sind somit erforderlich, um die Fremdproduktionsabhängigkeit zu senken.

##### **Fernwärme – stagniert**

Die Abgabe von Fernwärme stagniert seit 15 Jahren bei ca. 1'000 GWh pro Jahr. Bezüglich Energieeffizienz des Kantons spielt sie aber nach wie vor eine wichtige Rolle. Diese soll erhalten und mit dem Einbezug weiterer Energiequellen womöglich gesteigert werden. Der aus der Kehrichtverwertung und den Abwasserreinigungsanlagen gewonnene Anteil der Fernwärmeenergie (Dampf, Heiss- oder Warmwasser) beträgt derzeit 55% der Gesamtproduktion. Der Fernwärmekonsum liegt wegen Netzverlusten um ca. 100 GWh oder 10% tiefer als die eingespeiste Wärmemenge. Mit der erwähnten Erschliessung neuer Energieträger (Holz, Erdwärme) wird der nicht-fossil und weitgehend CO<sub>2</sub>-neutral erzeugte Anteil an der Produktion auf über 60% erhöht.

Bei der vorhersehbaren Verbrauchsentwicklung ist zu prüfen, wie die neuen Anlagen wie Holz- oder Kombikraftwerk primär und

verstärkt zur Stromproduktion verwendet werden können. Die zusätzlichen Produktionsanlagen bieten wesentliche Flexibilität; damit kann der stark schwankende Bedarf zwischen Winter und Sommer optimal abgedeckt werden. Die Zielvorgabe, im gegebenen Fernwärmegebiet unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit die Zahl der angeschlossenen Verbraucher zu erhöhen, wurde in den letzten Jahren erreicht. Zusätzliches Potenzial für den Absatz von Restwärme im Sommer bietet der Einsatz von Absorptionskälteanlagen zur Gebäudekühlung.

#### **Erdgas und Biogas: Verbrauch stark wachsend**

In der Beobachtungsperiode 1985 bis 2007 wurde knapp eine Verdoppelung des Absatzes der IWB bei Erdgas und Biogas erreicht. Dies hängt mit der Vergrößerung des Absatzgebietes in den bisher belieferten Gemeinden sowie mit der Neuerschliessung von Gemeinden in allen Kantonen der Nordwestschweiz zusammen. Der Verbrauch im Kantonsgebiet Basel-Stadt stieg in derselben Zeit um ca. 15% und beträgt derzeit ca. 1'875 GWh pro Jahr, was ziemlich genau der Hälfte der gesamten Netzabgabe der IWB entspricht. Das Ziel der Substitution, der unerwünschten und einseitigen Erdölabhängigkeit durch Erdgas ist noch nicht erreicht, werden doch im Kantonsgebiet ca. 30% der Wohnungen mit Öl beheizt; im übrigen Versorgungsgebiet ist dieser Anteil erheblich höher. Im stark wachsenden Treibstoffmarkt wird zudem Erdgas als Alternative zu Benzin und Diesel angeboten. In Pratteln wird Biogas aus Vegetationsabfall produziert und ins Erdgasnetz eingespeist. Damit entsteht ein Angebot an nachhaltig produziertem Treibstoff. Die Erdölabhängigkeit und die ökologische Verträglich-

keit des Individualverkehrs kann damit allerdings kaum verbessert werden. Dies hängt mit dem Markt auf der einen und mit den regulatorischen Massnahmen auf der anderen Seite zusammen.

#### **AM4.1.5 Mobile Telekommunikation**

Der Aufbau von Netzen für die mobile Telekommunikation ist aufgrund von Konzessionen Aufgabe von Privaten. Diese haben bei der Erstellung der Netze die optimale Versorgung sicherzustellen und müssen dafür die geeigneten Standorte auswählen. Sache des Gemeinwesens ist es, dafür zu sorgen, dass die Interessen der Raumplanung, des Umwelt-, Landschafts- und Heimatschutzes im Bewilligungsverfahren gebührend berücksichtigt werden. Das Thema ist nicht richtplanrelevant.

#### **Fazit Versorgung**

*Die Versorgung mit Wasser, Energie und mobiler Telekommunikation ist generell gewährleistet. Der nachhaltige Gebrauch von Energien und Ressourcen soll gefördert werden.*

# Fazit

## AM4.2 Entsorgung

### AM4.2.1 Abwasser

Für die Ableitung des verschmutzten Abwassers des Kantons sowie der angeschlossenen Gemeinden aus Basel-Landschaft und der Gemeinde Inzlingen in Deutschland in eine gemeinsame Abwasserreinigungsanlage (ARA Basel) wird ein umfangreiches Kanalisationsnetz betrieben. Es darf keine Undichtigkeiten aufweisen, um eine Infiltration ins Grundwasser zu verhindern. Um dies zu gewährleisten, sind bei Planung, Bau und Unterhalt die jeweiligen Erfordernisse zu berücksichtigen. Wassergefährdende Stoffe sollen am Anfallsort zurückgehalten, separat aufgefangen und umweltgerecht entsorgt werden. Falls trotzdem gefährliche Stoffe in die Kanalisation gelangen, können Mensch und Umwelt, aber auch das Entwässerungssystem und die Abwasserreinigungsanlage in Mitleidenschaft gezogen werden. Durch die Reinigung des Abwassers in der ARA Basel werden schädliche Auswirkungen auf den Rhein weitgehend verhindert. Die ARA vermag indessen die gesetzlich vorgeschriebene Reinigungsleistung nicht immer zu erbringen. Auch kann sie bei Regenereignissen nicht die gesamte Wassermenge aufnehmen. Aus diesem Grund sind derzeit verschiedene Optimierungen in Arbeit oder in Planung. Aktuell wird ein Mischwasserrückhaltebecken gebaut, das bei Regenereignissen Abwasser zwischenlagern kann und damit den Abschlag ungereinigten Abwassers in den Rhein minimiert. Gleichzeitig dient das Becken auch dem Rückhalt von Havarien mit wassergefährdenden oder explosiven Stoffen. Auf diese Weise können diese Stoffe separiert und einer umweltschonenden Entsorgung zugeführt werden. Zur Elimination von Stickstoff, der massgeblich an der Eutrophierung der

Gewässer bis hin zur Nordsee verantwortlich ist, soll die ARA in naher Zukunft durch eine Nitrifikations-/Denitrifikationsanlage erweitert werden. Damit wird auch Basel über eine Anlage verfügen, die dem internationalen Standard der Unterlieger entspricht. Die neuen Herausforderungen im Gewässerschutz – z. B. die fortwährende Zunahme der hormonaktiven Substanzen in unseren Gewässern – gilt es ebenfalls im Auge zu behalten, um gegebenenfalls wirksame Massnahmen zu ergreifen.

### AM4.2.2 Abfall

#### Grundsatz

Die Abfallwirtschaft des Kantons Basel-Stadt strebt einen schonenden Umgang mit den nicht erneuerbaren Ressourcen an. Dabei werden die Stoffkreisläufe soweit ökologisch sinnvoll geschlossen und die in Abfällen enthaltene Energie wird möglichst weitgehend genutzt. Die Behandlung von Abfällen, die nicht vermeidbar oder verwertbar sind, erfolgt auf umweltverträgliche Weise nach dem Stand der Technik. Um unnötige Transporte zu vermeiden, gilt dabei das Prinzip der Entsorgungsnähe.

#### Abfallvermeidung und Ressourcenschonung

Der Kanton Basel-Stadt fördert die Abfallvermeidung und den effizienten Umgang mit Ressourcen in allen Bereichen. Neben Projekten in Schulen und in der Verwaltung richten sich die Aktivitäten primär gegen die Anwendung von Einwegverpackungen von Getränken und Nahrungsmitteln, da sich die Problematik der abfall- und ressourcenlastigen Wegwerfprodukte in städtischen Gebieten besonders deutlich manifestiert hat (Stichwort: Littering / Grossveranstaltungen).

Um die Lebensqualität im urbanen Raum zu verbessern und der Abwertung einzelner Stadtquartiere Einhalt zu gebieten, hat der Kanton das Projekt «Mehrweg ist Mehrwert» ins Leben gerufen. Es zielt darauf ab, beim Catering im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen, aber auch bei Freizeiteinrichtungen wie dem Basler Zoo statt Wegwerfmaterialien nur noch bepfandete Mehrwegsysteme einzusetzen.

### Erfassung und Nutzung der Wertstoffe

Seit Einführung der verursachergerechten Abfallgebühren sind die in Haushalten separat gesammelten und dem Recycling zugeführten Wertstoffmengen sukzessive angestiegen. Heute gelangen im Kanton Basel-Stadt gleich viele Abfälle in die stoffliche Verwertung wie in die KVA. Die so genannte Recyclingquote beträgt damit rund 50% und liegt deutlich über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Für die Raumplanung sind die insgesamt 64 Wertstoffsammelstellen (Stadt Basel: 52, Gemeinden Riehen und Bettingen: 12) für Glas, Aluminium und Weissblech von Bedeutung. Ihre Standorte sind ausgewogen über das Kantonsgebiet verteilt und in der Öffentlichkeit akzeptiert. In Zukunft werden vermehrt versenkbare Container verwendet, die sich optimal ins Stadtbild integrieren und bei der Benutzung geringere Lärmemissionen verursachen. Für die Sammlung von Alt-Textilien stehen an 12 Standorten separat aufgestellte Container zur Verfügung. Dieses nicht mehr zeitgemässe Entsorgungsangebot soll in Zusammenarbeit mit den Hilfswerken und dem Hochbau- und Planungsamt reorganisiert werden. Mit speziellen Abfuhrern werden zudem Papier, Karton, Metalle und Gartenabfälle aus Haushaltungen gesammelt.

Die Periodizität der betreffenden Touren hat sich als ausreichend erwiesen.

2003 fand die Eröffnung des ersten Recyclingparks statt, welcher der Bevölkerung die Abgabe von Abfällen und Wertstoffen (im Bringsystem) erleichtert. Diese Dienstleistung soll durch die Erstellung weiterer Recyclinghöfe ausgebaut werden. Denkbar sind auch mobile Lösungen, die in den einzelnen Quartieren turnusgemäss aufgestellt werden.

Für kompostierbare organische Abfälle bestehen Konzepte, welche die Bedürfnisse der Bevölkerung weitgehend befriedigen. Neben 25 Quartierkompostieranlagen werden rund 2'200 private dezentrale Kompostierplätze betrieben. Dagegen besteht im Kanton lediglich eine Grosskompostieranlage. Sie wird durch die Gemeinde Riehen auf dem Maienbühl betrieben und vermag jährlich rund 6'000 t Material zu verarbeiten. Nach Inbetriebnahme der neuen Vergärungsanlage in Pratteln – die Biogas erzeugt – gilt es zu prüfen, welche organischen Abfälle (insbesondere aus Haushalten) dieser Anlage zuzuführen sind. Auch die Industrie und das Gewerbe erfassen in ihren Betrieben grosse Wertstoffmengen und führen sie über private Kanäle dem Recycling zu. Ausserdem wird im Kanton eine Abfallsortieranlage betrieben, die aus gewerblichen Mischabfällen Wertstoffe selektiert und die restliche Fraktion der KVA Basel zuführt. Die grössten Recyclingpotenziale bestehen aber in der Bauwirtschaft, speziell in den Bereichen Abbruch und Aushub.

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

Im Kanton Basel-Stadt werden vier Abfallverbrennungsanlagen betrieben, welche ausnahmslos dem Stand der Technik entsprechen und bezüglich ihrer Emissionen alle gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Im Einzelnen handelt es sich um:

- die *KVA Basel* (Kapazität 190'000 t/a),
- die *Klärschlammverbrennung* der Pro Rheno AG (Kapazität 20'000 t/a),
- den *Regionalen Sondermüllöfen* (RSMVA) der Veolia AG (Kapazität 16'000 t/a) und
- die *Verbrennungsanlage für Tierkadaver* der Novartis AG (Kapazität 500 t/a).

Sämtliche Anlagen verfügen über eine Wärmenutzung, teilweise kombiniert mit Generatoren zur Erzeugung von elektrischer Energie. Aus der KVA Basel wird die Abwärme mit dem schweizweit besten Wirkungsgrad aller Kehrichtverbrennungsanlagen ins Fernwärmenetz der Stadt Basel eingespielen. Auf dem Gelände der Anlage ist zudem der Bau einer Holzschnitzelfeuerung geplant, die ans Fernwärmenetz angeschlossen wird und auch Altholz verbrennen kann. Hier gilt es dafür zu sorgen, dass der CO<sub>2</sub>-neutrale Energieträger «Altholz» nicht mehr aus der Region «abwandert», sondern vermehrt in Basel genutzt werden kann.

Im Bereich der Abfallverbrennung ist der Kanton autonom und in der Lage für alle brennbaren Abfälle die Entsorgungssicherheit zu gewährleisten. Mit Ausnahme des Tierkadaverofens der Novartis decken die Anlagen zudem regionale (KVA Basel, Pro Rheno AG) oder wie die RSMVA gar nationale Einzugsgebiete ab.

Im Kontext der Raumplanung ist das Einzugsgebiet der KVA Basel speziell zu betrachten: Es umfasst die Nordwestschweiz

(exkl. das obere Fricktal) und den Landkreis Lörrach. Diese Gebiete sind mit Vertragskontingenten langfristig an die KVA gebunden. Die baselstädtische Abfallwirtschaft und die kantonale Abfallplanung sind damit regional ausgerichtet. Dies aber nicht allein auf Grund der in Basel betriebenen Verbrennungsanlagen. Im vorwiegend urbanen Kantonsgebiet fehlt es vor allem auch an Raum für die Ablagerung von deponiefähigen Abfällen. Hier ist der Kanton auf die Zusammenarbeit mit seinen in- und ausländischen Nachbarn angewiesen. Ähnlich verhält es sich auch mit den Bauschuttortier- oder Recyclinganlagen. Die betreffenden Unternehmen finden in städtischen Gebieten zu wenig Platz und sind deshalb in den Nachbarkantonen domiziliert.

Die Schlacke aus der KVA Basel wird im Kanton Basel-Landschaft (Deponie Liesberg) und anteilmässig auch im Landkreis Lörrach abgelagert. Diese Entsorgungswege sind mit langfristigen Verträgen abgesichert. Aus den andern Verbrennungsanlagen gelangen die Schlacken zurzeit in die basellandschaftliche Deponie Elbisgraben. Stärker belastete Rückstände, wie die Elektrofilterasche der KVA oder die Schlämme aus der Rauchgasreinigung der RSMVA, werden in deutsche Untertagedeponien entsorgt. Für diese Abfälle ist die Entsorgung auch ohne vertragliche Absicherung langfristig sichergestellt.

Sauberer Aushub wird – sofern er sich nicht verwerten lässt – zur Auffüllung und Rekultivierung deutscher oder französischer Kiesgruben verwendet. Leicht- und mittelbelastete Bauabfälle gelangen überwiegend in basellandschaftliche Inertstoff- und Reststoffdeponien. Nur ganz geringe Anteile dieser Stoffe werden auch in den Kantonen Jura und Aargau deponiert. Für stärker kontaminierte Bauabfälle und teerhaltigen

Strassenaufbruch stehen die Reaktordeponie Elbisgraben/BL oder spezielle Behandlungsanlagen (Erdwasch- oder Verbrennungsanlagen) im In- und Ausland zur Verfügung. Alle diese Entsorgungswege können dank ausreichender Kapazität langfristig frequentiert werden.

Im Weiteren entstehen ausserhalb von Basel-Stadt vermehrt neue Abfallbehandlungsanlagen mit regionalen Einzugsgebieten. Ein Beispiel hierfür ist die Vergärungsanlage für organische Abfälle in Pratteln, welche durch die Biopower AG unter Beteiligung der IWB realisiert worden ist. Das gleiche Konsortium plant eine weitere Anlage in Arlesheim. Dies unmittelbar neben der Grosskompostieranlage der Stadtgärtnerei, in welcher exterritorial organische Abfälle aus dem Kanton Basel-Stadt biologisch abgebaut werden.

### **Entsorgungsnähe und ökologisch optimierte Transporte**

Durch den Transport von Abfällen werden Ressourcen verbraucht und die Umwelt belastet, was sich negativ auf die Wohnqualität auswirkt. Die baselstädtische Abfallwirtschaft ist deshalb bestrebt, das Transportwesen durch das Prinzip der Entsorgungsnähe ökologisch zu optimieren. Alle Fahrten sollen zudem mit dem nach ökologischen Kriterien jeweils günstigsten Transportmittel durchgeführt werden.

Die Anlieferungen der Abfälle aus dem Kanton Basel-Landschaft in die KVA Basel sollten laut einer Vereinbarung möglichst per Bahn erfolgen. Leider sind die diesbezüglichen Bemühungen unseres Nachbarkantons auf der politischen Ebene gescheitert, weshalb zurzeit nur 12,5% (statt 35%) der Abfälle mit der Bahn in die Anlage transportiert werden. Dies, obwohl die KVA auch auf dem finanziellen Sektor Anreize bietet und

mit der Bahn angelieferte Abfälle CHF 20.– pro Tonne unter dem Normalpreis entgegen nimmt. Ein vorbildliches Konzept verfolgt dagegen der Kehrichtverband Laufental/Schwarzbubenland, der seine gesamten Abfalllieferungen mit der Bahn durchführt und auf der Rückfahrt in den gleichen Containern die KVA-Schlacke in seine Deponie in Liesberg abführt.

Hinsichtlich der Raumplanung sind auch die Abfalltransporte auf dem Rhein von Interesse. Bei grossen Chargen, wie Metallschrott, Altholz, Glas oder verunreinigtes Erdmaterial, die aus der Schweiz in den Norden exportiert werden, bietet die Rheinschiffahrt klare ökologische und ökonomische Vorteile. Im Rheinhafen besteht für den Umschlag solcher Abfälle und Wertstoffe zurzeit eine ausreichende Infrastruktur. Für die Transporte im Zuge der Deponiesanierungen in Bonfol und Kölliken wird die heutige Kapazität der Umschlagplätze indessen nicht mehr ausreichen, weshalb zusätzliche Flächen bereitzustellen sind.

## Fazit Entsorgung

*Die Entsorgung ist heute flächendeckend gesichert. Die Reinigungsleistung der ARA muss indessen verbessert und gemäss dem Stand der Technik den neuen Herausforderungen des Gewässerschutzes angepasst werden. Im Bereich Abfall gilt es heute vor allem Ressourcen zu schonen und damit Abfälle zu vermeiden. Des Weiteren ist die separate Erfassung und Nutzung von Wertstoffen zu fördern.*

# Fazit

## AM Quellenverzeichnis

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Bevölkerungsstruktur (Link: <a href="http://www.statistik-bs.ch/themen/01/bevoelkerungsstruktur">http://www.statistik-bs.ch/themen/01/bevoelkerungsstruktur</a> )	Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz 2003/2004 EJPD 1996	APS Broschüre Trinationale Agglomeration Basel – TAB, Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel TAB Schlussbericht, St.Louis, 2001 Freiraumkonzept des Baudepartements, 2004
Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt: Wanderungsanalyse 1990–2007, Basel Juli 2008	StatA BS: Zahlenmeer – mehr als Zahlen & StatA-Internet Feb. 2005 StatA BS: Statistisches Jahrbuch 2003	LUFTHYGIENEAMT BEIDER BASEL 2004: Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft <a href="http://www.planat.ch">www.planat.ch</a>
Bundesamt für Statistik, zukünftige Bevölkerungsentwicklung (Link: <a href="http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/03/blank/key_kant/04/02.html">http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/03/blank/key_kant/04/02.html</a> )	ETH-Studie Bahnhöfe Basel Ratschlag zum Standortförderungsgesetz	<a href="http://www.bafu.admin.ch">www.bafu.admin.ch</a> Erdbebenvorsorge: Was können die Kantone tun? Zürich, 2005
Bundesamt für Statistik: Bevölkerungswachstum und demografische Alterung: ein Blick in die Zukunft. Hypothesen und Ergebnisse der Bevölkerungsszenarien für die Schweiz 2005–2050, Neuchâtel Juli 2006	StatA BS, Aussenhandelsstatistik CS Der Schweizer Immobilienmarkt – Fakten und Trends Feb 2005	GVM Basel: Modelloptimierung 2003 und Prognosezustand 2030» (Rapp Trans vom 6. Februar, Entwurf, 2007) im Auftrag des HPA-P entnommen; siehe auch Kurzfassung des GVM-Berichtes im Internet (via <a href="http://www.bd.bs.ch">www.bd.bs.ch</a> ).
Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt 2000	Kanton Basel-Land, Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen, Materialien zum Konzept räumliche Entwicklung. Kanton Basel-Landschaft, Liestal, 2003	<a href="http://www.geo.bs.ch/stadtplan_gefahrenkataster_karte.cfm?&amp;Type=regular">http://www.geo.bs.ch/stadtplan_gefahrenkataster_karte.cfm?&amp;Type=regular</a>
Umweltbericht beider Basel 2007 (Link: <a href="http://www.umweltberichtbeiderbasel.ch">www.umweltberichtbeiderbasel.ch</a> )	Schiller, René, Schultz, Barbara, Publikumsintensive Einrichtungen. Konsum und Freizeit. 1970 bis heute – mögliche Entwicklungen für die Zukunft, ETH Zürich, IRL – Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, Fachbereich Landschafts- und Umweltplanung, Zürich, 2003	
Statistisches Amt des Kantons Zürich, Angaben für 2006 (Link: <a href="https://data.statistik.zh.ch/infospc/geport/gv.jsp">https://data.statistik.zh.ch/infospc/geport/gv.jsp</a> )	Kampschulte, Andrea, Nachhaltige Stadtentwicklung: Perspektiven des Detailhandels in der Basler Innenstadt, Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW, Hochschule für Wirtschaft, Basel, 2005, <a href="http://www.ifsm.ch/projekte-forschung/projektbasel.htm">http://www.ifsm.ch/projekte-forschung/projektbasel.htm</a>	
Bundesamt für Raumentwicklung: Wie viele Bauzonen braucht die Schweiz? Bern. September 2008		
Baudirektion ZH: Raumbbeobachtung Kanton Zürich Heft 24/2004		



Anhang

# Verzeichnisse



## AV1 Rechtsgrundlagen

### Bund

Der Bund definiert mit dem Raumplanungsgesetz und der zugehörigen Verordnung die Grundlagen der Raumplanung in der Schweiz, auf denen die planerischen Rechtsinstrumente beruhen. Ergänzt werden diese um etliche, für den Bereich der Raumordnung und des Bauwesens relevante Gesetze. Insbesondere gehören hierzu die Umweltschutzgesetzgebung und die Verordnungen zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz, zum Schutz vor Störfällen, zur Umweltverträglichkeitsprüfung, oder auch das Natur- und Heimatschutzgesetz als Grundlage für den Schutz der Natur, des Orts- und Landschaftsbilds und der Kulturdenkmäler. 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)

Nr.	Abk.	Titel
700	RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
700.1	RPV	Raumplanungsverordnung
814.01	USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
814.318.142.1	LRV	Luftreinhalte-Verordnung
814.41	LSV	Lärmschutz-Verordnung
814.012	StFV	Störfallverordnung
814.011	UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
451	NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz

Bei fehlendem Internetzugang sind die aufgeführten Informationen auch beim Bundesamt für Bauten und Logistik, Vertrieb Publikationen, Fellerstrasse 21, 3000 Bern zu beziehen.

### Basel-Stadt

Auf der Grundlage der Bundesgesetzgebung definieren das Bau- und Planungsgesetz und die zugehörigen Verordnungen (Bau- und Planungsverordnung, Parkplatzverordnung, Wohnflächenanteilverordnung) die rechtlichen Grundlagen für die Planung mit ihren einzelnen Instrumenten. Analog zum Bund besteht auch hier die Ergänzung einerseits durch die Umweltschutzgesetzgebung mit dem Umweltschutzgesetz und den Verordnungen zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz, zur Umweltverträglichkeitsprüfung etc.; andererseits durch das Natur- und Landschaftsschutzgesetz und das Denkmalschutzgesetz mit den jeweiligen Verordnungen. Für den öffentlichen Raum bestehen ausserdem Allmendgesetz und -verordnung. Die Gesetzesgrundlagen können im Internet abgerufen werden unter:

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

Nr.	Abk.	Titel
730.100	BPG	Bau- und Planungsgesetz
730.110	BPV	Bau- und Planungsverordnung
730.150	BP	Bebauungspläne
730.310	PPV	Parkplatzverordnung
861.250		Verordnung betreffend den Wohnflächenanteil
780.100	USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
781.200	LHV	Verordnung über die Lufthygiene
782.100	LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt
780.200	UVPV BS	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt
789.100	NLG	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz
789.110	NLV	Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz
497.100		Gesetz über den Denkmalschutz
497.110		Verordnung zum Gesetz über den Denkmalschutz
724.100		Allmendgesetz
724.110		Allmendverordnung
685.320	DreispitzV	Dreispitzverordnung
685.340		Betriebsreglement für die öffentlichen Materiallagerplätze Basel-Dreispitz

Bei fehlendem Internetzugang sind die aufgeführten Informationen auch beim Stadtladen/ bei der Staatskanzlei, 4001 Basel zu beziehen.

Rechtsauskünfte erteilt auch das Bau- und Verkehrsdepartement (Rechtsabteilung).

*Nutzungsplanung:* In der Stadt Basel gibt es den Zonenplan für das gesamte Stadtgebiet und Bebauungspläne für begrenzte Gebiete, die durch weitere Bestimmungen ergänzt werden können. Die entsprechende Gesetzesgrundlage bildet das Bau- und Planungsgesetz von 1999 (BPG) in seiner aktuellen Fassung.

Die Nutzungsplanung wird durch folgende nachrangige Pläne (inkl. Verordnungen) ergänzt und präzisiert: Der Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP) vom Jahre 2004, der vier Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) festlegt; der Wohnanteilplan (WAP) vom Jahr 1995 definiert den Mindestwohnanteil bezüglich der oberirdischen Geschossflächen.

Die Pläne können im Internet abgerufen werden unter:

[www.geo.bs.ch/stadtplan](http://www.geo.bs.ch/stadtplan), unter «Kartenthema» gewünschten Inhalt auswählen.

- Zonenplan
- Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP)
- Wohnanteilplan (WAP)
- Bebauungspläne (BP)

### Im kantonalen Richtplan zitierte Gesetze und Verordnungen

	Seite/n
Bau- und Planungsgesetz (BPG), Basel-Stadt	1, 3, 40, 56 ff., 70, 75, 85, 132, 160, 164, 185, 202
Bau- und Planungsverordnung (BPV), Basel-Stadt	15, 75, 193
Bundesverfassung (BV)	3, 122, 221, 223
Denkmalschutzgesetz Basel-Stadt	67, 85
Denkmalschutzverordnung Basel-Stadt	85
Energiegesetz Basel-Stadt (EnG BS)	182 f.
Fischereigesetz, Basel-Stadt	107
Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt	81
Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Basel-Stadt (NLG BS)	43, 46, 115, 122 ff.
Gesetz und Verordnung über Grundwasserschutzzonen Basel-Stadt	179
Gewässerschutzgesetz (GSchG), Bund	83, 107, 179
Gewässerschutzverordnung (GSchV), Bund	107, 179
Hochbautengesetz Basel-Stadt (ersetzt durch BPG)	40,132
Kantonale Gewässerschutzverordnung (GSchV BS)	107, 179
Kantonsverfassung Basel-Stadt (KV BS)	3, 4, 73, 182
Lärmschutzverordnung (LSV), Bund	87, 169
Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG), Bund	85, 107, 122, 124, 221
Raumplanungsgesetz (RPG), Bund	1, 3 f., 7, 10, 13, 15, 40, 44, 62, 68, 113, 115, 117, 132
Raumplanungsverordnung (RPV), Bund	10, 12, 14, 16, 44, 117
Standortförderungsgesetz BS	207
Störfallverordnung (StFV), Bund	91 f.
Umweltschutzgesetz (USG), Bund	69, 87 f., 91, 188, 211
Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS)	69, 91, 93, 188
Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS)	85
Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV), Bund	69
Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt (UVPV BS)	69
Waldgesetz (WaG), Bund	113, 120
Waldgesetz Basel-Stadt (WaG BS)	120
Waldverordnung (WaV), Bund	113,120
Waldverordnung Basel-Stadt (WaV BS)	120
Wasserbaugesetz (WBG), Bund	107, 113
Wasserbauverordnung (WBV), Bund	107, 113

## AV2 Grundlagen für die Richtplanung

### Grundlagen für die kantonale Richtplanung

	Seite/n
Agglomerationsprogramm Basel, 1999	4, 139, 194, 223, 227
Aktionsplan «Parklandschaft St.Jakob»	71
Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel / APS	83, 210
Basler Natur-Atlas, 1985	221
Baudirektion ZH: Raumb Beobachtung Kanton Zürich Heft 24/2004	202
Bericht des Bundesrates über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, Entwurf, Oktober 2006	62
Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz 1996	20, 202
Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 1994 betreffend Eignung der Gebiete für Landwirtschaft und die Festsetzung der Landwirtschaftsgebiete (Zone)	6, 115, 117
Bevölkerungsprognose Wüest & Partner vom 16. Dezember 2005	41, 46
BGE 129 II 321 Behandlung der Fahrenden in der Richtplanung, 2003	62
BGE 1A.280/2004 vom 27.10.2005	8
Biotopverbund Regiobogen	45, 61
Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Wie viele Bauzonen braucht die Schweiz? Bern. September 2008	202
Bodenkartierung. «Die landwirtschaftlichen Böden beider Basel: Schlussbericht über die Bodenkartierung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Landwirtschaftliches Zentrum Ebenrain (Hrsg.)», 2001	219
Bundesamt für Statistik, zukünftige Bevölkerungsentwicklung	201
Bundesamt für Statistik: Bevölkerungswachstum und demografische Alterung: ein Blick in die Zukunft. Hypothesen und Ergebnisse der Bevölkerungsszenarien für die Schweiz 2005–2050, Neuchâtel Juli 2006	201
Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung	122
CS. Der Schweizer Immobilienmarkt – Fakten und Trends Feb 2005	208
Denkmalverzeichnis Basel-Stadt	85
Dokumentation «Störfallvorsorge im Rahmen der Raumplanung – Beurteilungskriterien für Störfallrisiken in Planungsverfahren» (Mai 2006)	7
Entwicklungskonzept Fliessgewässer Basel-Stadt, 2002	107 ff., 217
Erdbebenvorsorge. Was können die Kantone tun? Zürich 2005	218
ETH-Studie Bahnhöfe Basel, 2005	206
Freiraumkonzept des Baudepartements für die Stadt Basel, 2004	73, 212
Gefahrenkataster Basel-Stadt	91 ff.
«Grundwasserschutzzonen Kanton Basel-Stadt», Karte, Stand August 2007	179

GVM Basel: Modelloptimierung 2003 und Prognosezustand 2030». Aktualisiert: 2008 – 2030	233 ff.
Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS)	85 f.
Kampschulte, Andrea, Nachhaltige Stadtentwicklung: Perspektiven des Detailhandels in der Basler Innenstadt, Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW, Hochschule für Wirtschaft, Basel, 2005	209
Kanton Basel-Landschaft, Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen, Materialien zum Konzept räumliche Entwicklung. Liestal, 2003	209
Kataster der belasteten Standorte, BS	190 f.
Konzept zur Entwicklung einer nachhaltigen Landwirtschaft im Kanton Basel-Stadt, 2002	115
Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese», 2001	4, 24, 44, 74, 76, 115, 132, 150, 196, 226
Leitbild Fliessgewässer Schweiz, 2003	107, 218
Luftfahrtpolitischer Bericht des Bundes von 2004	168
LUFTHYGIENEAMT BEIDER BASEL 2004: Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft	8, 213
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)	71
Naturschutzkonzept Basel-Stadt (RRB vom 29. Mai 1996)	122, 125, 130, 134, 196, 222
Naturschutzkonzept Riehen (1996) (inkl. Ergänzung 2006)	122
ÖV-Programm (BS)	152, 223, 227
Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge – entlang von risikorelevanten Bahnlinien», 2008	7, 93
Politikplan des Regierungsrates, Periodika	7 f., 14, 16, 41, 211
Programme der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR)	83
Quartierrichtplan Gundeldingen vom 24. Juni 1986	75, 159
Rahmenplan SBB, Entwurf 2008	147
Ratschlag zum Standortförderungsgesetz, 2005	207
Raumkonzept Schweiz	14
Regionalplan Landschaft beider Basel, 1976	132
Richtplan Bettingen, 2003	4, (81), 132
Richtplan Riehen, 2003	4, 44 ff., 78, 81, 132
Riehener Leitbild 2000	81
RRB Nr. 07/33/32 vom 23. Oktober 2007, Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück)	150, 226
Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF), 1992	117, (219)
Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF): Vollzugshilfe des Bundes zum Sachplan, 2006	117

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000	168
Sachplan Verkehr, Teil Programm, vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet.	145, 149, 156, 223
Schiller, René, Schultz, Barbara, Publikumsintensive Einrichtungen. Konsum und Freizeit. 1970 bis heute – mögliche Entwicklungen für die Zukunft, ETH Zürich, IRL– Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, Fachbereich Landschafts- und Umweltplanung, Zürich, 2003	209
Sportstättenplanung, Stand 1995	100
StatA BS, Aussenhandelsstatistik	208
StatA BS: Statistische Jahrbücher 2000, 2003	202 ff.
StatA BS: Zahlenmeer – mehr als Zahlen & StatA-Internet Feb. 2005	203
StatA BS: Bevölkerungsstruktur	199
StatA BS: Wanderungsanalyse 1990–2007, Basel Juli 2008	199
Statistisches Amt des Kantons Zürich, Angaben für 2006	202
Teilrichtplan Dreispitz (Entwurf) und Entwicklungsplanung	53, 66, 154, 159
Trinationale Agglomeration Basel – TAB, Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel TAB Schlussbericht, St.Louis, 2001	210
Trinationaler Eurodistrict Basel – TEB, Konzept und Planungen	4, 20 f., 29, 33, 55, 139, 210
Trinationale Langfristplanung Knoten Basel (TLB), 2008	223
Umweltbericht beider Basel 2007	202
Verkehrsplan Basel, 2001	4, 194, 223
Waldentwicklungsplan Basel-Stadt (WEP BS), 2004	120, 220
Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz 2003/2004	202

## AV3 Im kantonalen Richtplan verwendete Abkürzungen

<b>A</b>	<b>A</b>	Agglomerationsprogramm
	A2 / A3	Autobahn 2 / Autobahn 3
	Abb.	Abbildung
	Abs.	Absatz
	AG	Aktiengesellschaft
	a.M.	am Main
	AM	Anhang Materialien
	APS	Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel
	ARA	Abwasserreinigungsanlage
	ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
	Art.	Artikel
	AUE	Amt für Umwelt und Energie
	AV	Anhang Verzeichnisse
	AW	Alarmwert
<b>B</b>	<b>B</b>	Bettingen
	B+R	Bike and Rail
	BAFU	Bundesamt für Umwelt
	BAK	Bundesamt für Kultur
	BAO	Bundesabgabenordnung
	BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
	BFS	Bundesamt für Statistik
	BGE	Bundesgerichtsentscheid
	BGF	Bruttogeschossfläche
	Bhf.	Bahnhof
	BIP	Bruttoinlandsprodukt
	BL	Basel-Landschaft
	BPG	Bau- und Planungsgesetz Kanton Basel-Stadt
	BPV	Bau- und Planungsverordnung Kanton Basel-Stadt
	BS	Basel-Stadt
	BV	Bundesverfassung
	BVD	Bau- und Verkehrsdepartement; bis 2008: BD/Baudepartement
	bzw.	beziehungsweise
<b>C</b>	<b>C</b>	Celsius
	ca.	zirka
	CH	Schweiz
	CHF	Schweizer Franken
	CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
	CS	Credit Suisse

<b>D</b>	D	Deutschland
	d.h.	das heisst
	DB	Deutsche Bahn
	dB(A)	Dezibel A-Bewertung
	div.	diverse
	DSchG	Gesetz über den Denkmalschutz Kanton Basel-Stadt
	DSchV	Verordnung zum Gesetz über den Denkmalschutz Kanton Basel-Stadt
	DV	Dienstleistungsvereinbarung
<b>E</b>	E	Einleitung
	EAP	EuroAirport
	EC	Eurocity
	ehem.	ehemals
	EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
	EKD	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege
	EnG	Energiegesetz
	ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
	etc.	et cetera
	ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
	evtl.	eventuell
	EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
	exkl.	exklusiv
<b>F</b>	F	Frankreich
	ff	folgende
	FFF	Fruchtfolgeflächen
	FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
	FLK	Fluglärnkataster
<b>G</b>	GB	Güterbahnhof
	Gde.	Gemeinde
	ggf.	gegebenenfalls
	GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
	GSchV	Gewässerschutzverordnung; GSchV BS: Gewässerschutzverordnung Basel-Stadt
	GVM	Gesamtverkehrsmodell Basel
	GWh	Gigawattstunde

<b>H</b>	ha	Hektare
	HGB	Hochbautengesetz Basel-Stadt
	HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
	HLS	Hochleistungsstrasse
	HNF	Hauptnutzfläche
	HPA-P	Hochbau- und Planungsamt, Planung
	Hrsg.	Herausgeber
	HVS	Hauptverkehrsstrassen
<b>I</b>	IC	Intercity
	IGW	Immissionsgrenzwert
	IKSR	Internationale Kommission zum Schutze des Rheins
	inkl.	inklusive
	IRL	Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung
	ISOS	Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz
	IWB	Industrielle Werke Basel
<b>K</b>	K	Konzeptkarten
	KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
	KV	Kantonsverfassung
	KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
	kW	Kilowatt
<b>L</b>	L	Güterlogistikareal
	L <sup>H</sup>	Hafengüterlogistikareal
	LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
	LESP	Lärmempfindlichkeitsstufenplan
	Lkw	Lastkraftwagen
	LRP	Luftreinhalteplan
	LRV	Luftreinhalteverordnung
	LSV	Lärmschutzverordnung
	LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
	LV	Langsamverkehr
<b>M</b>	m	Meter
	M	Mobilität
	m <sup>2</sup>	Quadratmeter
	Mio.	Millionen
	MIV	Motorisierter Individualverkehr
	Mrd.	Milliarden

<b>N</b>	N2	Nationalstrasse 2
	NASAK	Nationales Sportanlagenkonzept
	NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
	NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
	NL	Natur- und Landschaft
	NLG	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz Kanton Basel-Stadt
	Nöl	Nutzungen im öffentlichen Interesse
	Nr.	Nummer
<b>O</b>	öBA	Öffentliche Bauten und Anlagen
	OGB	Ornithologische Gesellschaft Basel
	ÖLN	Ökologischer Leistungsnachweis
	ÖV	Öffentlicher Verkehr
	ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
<b>P</b>	P + R	Park and Rail
	PAK	Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe
	PEZA	Provisorisch erweiterte Zollanlage
	PK50	Pixelkarte 1:50'000 (gescannte Landeskarte)
	Pkt.	Punkt
	PLANAT	Nationale Plattform Naturgefahren Basel
PM10	Feinstaub (inhalierbar, Durchmesser <10 µm)	
<b>R</b>	R	Riehen
	REHAB	Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
	resp.	respektive
	RISKO	Kommission für Risikobeurteilung
	RoLa	Rollende Landstrasse
	RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
	RPV	Raumplanungsverordnung
	RRB	Regierungsratsbeschluss
RSMVA	Regionale Sondermüll-Verbrennungsanlage	
<b>S</b>	S	Siedlung
	s.	siehe; s. u.: siehe unten
	S.	Seite
	SBB	Schweizerische Bundesbahnen
	SIL	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
	SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
	SO	Solothurn
	ST	Strategie
	StatA	Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt
	StfV	Störfallverordnung

<b>T</b>	t	Tonne
	t/a	Tonnen pro Jahr
	TAB	Trinationale Agglomeration Basel
	TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
	teilw.	teilweise
	TER	Trains express régionaux
	TGV	Train à grande vitesse
	TLB	Trinationale Langfristplanung Knoten Basel
	TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
	TZPR	Teilzonenplanrevision
<b>U</b>	u.	und
	u. a.	unter anderem
	u. ä.	und ähnliches
	UKBB	Universitäts-Kinderspital beider Basel
	USB	Universitätsspital
	USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
	USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
	UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
	UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>V</b>	v. a.	vor allem
	VE	Ver- und Entsorgung
	vgl.	vergleiche
	VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
<b>W</b>	WaG	Waldgesetz Basel-Stadt
	WaV	Verordnung zum Waldgesetz Basel-Stadt
	WBG	Bundesgesetz über den Wasserbau
	WBV	Verordnung über den Wasserbau (Bund)
	WEP	Waldentwicklungsplan
	wg.	wegen
	WSU	Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt
<b>Z</b>	z. B.	zum Beispiel
	z. T.	zum Teil
	z. Zt.	zur Zeit
	ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte
	ZH	Zürich
	ZMP	Zweckmässigkeitsprüfung

## AV4 Glossar

Auf ein Glossar wird wg. des Umfangs verzichtet. Eine sehr gute Lesehilfe bietet nach wie vor das Standardwerk «Begriffe zur Raumplanung – Ein Nachschlagewerk für die Praxis» der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, Bern, August 1996.

## AV5 Fotodokumentation

*N. Bräuning*

Regiomodell, Blick von Osten.

*M. Eggimann*

Rhein und Basler Münster; Gross- und Kleinbasel, überblendet / Luftbild; Rheinhafen, Klein- / Grossbasel, Blick nach Süden / Luftbild; Felix Platter-Spital / Luftbild; Rheinhafen, Blick nach Süden / Luftbild.

*HPA-P/B. Auer*

St.Alban-Graben.

*HPA-P/R. Schenker*

St.Alban-Tor; Messeturm; Novartis; Basler Münster; Birskopf und Rhein; Reiher, Park im Grünen, Brüglingen, Münchenstein; Riehen, Bachtelenweg; Kreuzung Schwarzwaldallee / Riehenstrasse beim Badischen Bahnhof; S-Bahn-Haltestelle Dreispitz, S3; Abfallberge, Recycling, Recyclingpark Schlachthofstrasse; ARA in Kleinhüningen; Kehrlichtverbrennungsanlage Basel; Tellplatz; Claramatte, Pavillon; Universität Basel, Kollegengebäude, Petersgraben; Badischer Bahnhof, Schwarzwaldallee; Badischer Bahnhof, Bahnsteig mit Regionalzügen; Bäumlhof, Riehen.

*Regio TriRhena*

EuroAirport EAP, Basel/Mulhouse/Freiburg.

*Standort-Marketing Basel*

Sportevent Swiss Inline Cup; Staats- und Regio-Fahnen.

*M. Walpen*

Kunstmuseum Basel; Autobahn A2, Blick vom Parkhaus Badischer Bahnhof nach Süden; Kiesgewinnung; Treppe vor Stadttheater Basel.

