Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Kantonaler Richtplan

ERLÄUTERUNGS-BERICHT

Anpassung Mobilität

Oktober 2019

Inhalt

Ausgangslage zur Anpassung «Mobilität» 1

Erläuterungen zur Anpassung «Mobilität» 4

ST Strategien 5

A Agglomeration 6

M Mobilität 6
M1 Öffentlicher Verkehr 6
M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 11
M3 Fuss- und Veloverkehr 12
M4 Luftverkehr 13
M5 Schifffahrt 13
M6 Güterverkehr 14

VE Ver- und Entsorgung 15

Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext 16

Ergebnisse der Information und Mitwirkung der Bevölkerung 16

Ausgangslage zur Anpassung «Mobilität»

Die verkehrsgünstige Lage des Kantons Basel-Stadt und die hohe Qualität des Verkehrssystems tragen massgeblich zur hohen Wohn- und Lebensqualität und damit auch zur wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons bei. Da sich die Arbeitsplatzzahlen dynamischer entwickeln als die Einwohnerzahlen, nimmt der Pendlerverkehr überproportional zu. Das Verkehrssystem sieht sich mit stark wachsenden Anforderungen konfrontiert. Es muss in Zukunft gewährleistet sein, dass die Arbeitsplatzzentren und neue sowie die bestehenden Wohngebiete stadt- und umweltgerecht erschlossen sowie gute Standortbedingungen geschaffen und die Strassen entlastet werden. Hierzu ist eine grenzüberschreitende Abstimmung mit den Nachbarkantonen und -ländern mittels des Agglomerationsprogramms von entscheidender Bedeutung.

Im Rahmen der Anpassung Siedlungsentwicklung, die der Regierungsrat im September 2018 erlassen hat, sind Massnahmen zum Umgang mit der positiven Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung aufgenommen worden. So soll insbesondere der Wohnungsbau gefördert werden, um parallel zur dynamischen Beschäftigtenentwicklung auch die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner zu erhöhen, u.a. mit dem Ziel die Pendlerzunahme zu begrenzen.

In der hier vorliegenden Anpassung Mobilität geht es in erster Linie um eine Aktualisierung. Zudem gilt es verkehrliche Massnahmen, die sich aus der Anpassung Siedlung ergeben, zu ergänzen.

Planungen des Bundes

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Konzepte, Sachpläne und Bundesinventare gilt es in der kantonalen Richtplanung zu berücksichtigen. Im Folgenden werden kurz die Dokumente und darin enthaltenen Massnahmen aufgezeigt, die einen direkten Einfluss auf die kantonale Richtplanung haben.

Das Raumkonzept Schweiz ist für den Bund eine orientierende Grundlage zur Raumentwicklung der Schweiz. Dieses wurde in tripartiter Zusammenarbeit erstellt und 2012 gemeinsam vom Bundesrat, der Konferenz der Kantonsregierungen, dem Schweizerischen Städteverband und dem Schweizerischen Gemeindeverband herausgegeben. Die Kerninhalte wurden bereits in der letzten Anpassung des kantonalen Richtplans berücksichtigt. Ein neuerlicher Anpassungsbedarf auf Grundlage des Raumkonzepts Schweiz liegt nicht vor. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Träger des Raumkonzepts in einem Fünfjahresbericht festhalten, dass dieses nach wie vor aktuell ist und kein grundsätzlicher Anpassungsbedarf vorliegt.

Der Sachplan Verkehr legt Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die nationalen Verkehrsinfrastrukturen fest. Er sichert die Koordination der Verkehrsträger bezogenen Massnahmen untereinander und mit der Raumentwicklung. Der Sachplan Verkehr besteht aus den Teilen Infrastruktur Schiene, Strasse, Schifffahrt und Luftfahrt. Ein Sachplan besteht aus einem «Teil Programm», welches die Gesamtsicht in den Vordergrund stellt. Der «Teil Infrastruktur» des Sachplans setzt sich jeweils aus einem konzeptionellen Teil und einem Objektteil zusammen. In den Objektblättern sind konkrete Massnahmen in den Teilräumen beschrieben und deren Projektfortschritt und etwaiger Koordinationsbedarf angegeben.

Die Inhalte der Sachpläne werden regelmässig aktualisiert. Diese Aktualisierungen gilt es in den kantonalen Richtplan entsprechend zu übernehmen. Dies betrifft aktuell beim Teil Schiene die Massnahmen «Ausbau Knoten Basel» und «Trimodaler Terminal». Im Teil Strasse ist als Massnahme der «Rheintunnel» enthalten, der neu in den kantonalen Richtplan aufgenommen wird. Zu berücksichtigen gilt es zudem die Aussagen des Teils Schifffahrt sowie des Teils Luftfahrt.

Seit 2017 liegt zudem das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene vor. Es formuliert die Position des Bundes mit Blick auf die langfristige Ausrichtung der Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs. Zur Umsetzung der Ziele des Konzepts ist die Zusammenarbeit der Güterverkehrsbranche, der Kantone und des Bundes nötig. Das Konzept wurde daher bereits in enger Abstimmung mit diesen Partnern erarbeitet. Zum kantonalen Richtplan liegen keine Widersprüche vor. In den Objektblättern Eisenbahn (M1.1) und Güterverkehrslogistik (M5.1 und M6.1) ist ein Verweis auf das Konzept sowie die Übernahme etwaiger Aussagen angebracht.

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) hat 2018 eine gemeinsame Planung zu Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung abgeschlossen.

Insgesamt haben sich 19 Kantone an dem Projekt beteiligt. Unter Einbindung der Branchenverbände der Logistik wurde eine gesamtschweizerisch konsolidierte Karte mit Standorten erarbeitet, die sich für Logistiknutzungen mit überkantonaler Bedeutung eignen. Somit sollen langfristig Logistikstandorte an geeigneten Stellen erhalten bleiben. Im Kanton Basel-Stadt betrifft dies die Logistikstandorte Basel Nord und Wolf. Die Ergebnisse werden entsprechend im Objektblatt M6.1 Umschlagsanlagen berücksichtigt.

Agglomerationsprogramm
Mit dem Programm Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Es stützt sich auf die horizontale (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (Bund-Kanton-Agglomeration). Damit soll die Koordination der Projekte und ihre Umsetzung in den Agglomerationen sichergestellt werden. Die Bundesbeiträge werden aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF geleistet. Gemäss Botschaftsentwurf des Bundes ist eine Förderung in der Höhe von 40% vorgesehen.

Das Agglomerationsprogramm Basel koordiniert die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der trinationalen Region Basel und erarbeitet alle vier Jahre ein Massnahmenprogramm, das beim Schweizer Bund zur Mitfinanzierung eingereicht wird. Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.

Damit Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme geleistet werden können, müssen diese Anforderungen erfüllen, die in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation enthalten sind. Für die kantonale Richtplanung ist insbesondere die Grundanforderung «GA6: Umsetzung und Controlling gesichert» wichtig. Hierin ist enthalten, dass richtplanrelevante Massnahmen im Verkehrsbereich der A-Liste sowie allfällige eng mit einer solchen Verkehrsmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan als Festsetzung durch den Bund genehmigt sein müssen. Hinsichtlich der Massnahmen der 3. Generation muss dies bis Herbst 2019 erfolgt sein.

Die Übersicht der Infrastrukturmassnahmen der 3. Generation sind im Objektblatt A1 Agglomerationsprogramm im beiliegenden Entwurf der Anpassung Mobilität aufgelistet.

Planungen des Kantons Basel-Stadt
Im Juni 2015 hat der Regierungsrat das Verkehrspolitische Leitbild des Kantons Basel-Stadt beschlossen. Dieses stellt die baselstädtische Verkehrspolitik umfassend dar. Es ersetzt den Verkehrsplan von 2001. Der im Leitbild abgebildete Massnahmenplan enthält die wesentlichen verkehrspolitischen Massnahmen für die nächsten zehn bis 15 Jahre.

Das Verkehrspolitische Leitbild orientiert sich an vier übergeordneten verkehrspolitischen Zielen:
A Gute Erreichbarkeit sicherstellen
B Lebensqualität erhöhen
C Verkehrssicherheit erhöhen
D Kosteneffizienz sicherstellen

Aus diesen vier übergeordneten Zielen leiten sich sieben strategische Schwerpunkte ab, die mittels verschiedener Massnahmen umgesetzt werden sollen:

1. Lücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten
2. ÖV-Angebot (Bahn, Tram, Bus) grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen
3. Städtischen Strassenverkehr dosieren, auf das Autobahnnetz lenken und dort Kapazitäten sicherstellen
4. Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften
5. Städtischen Güterverkehr über City-Logistik-Konzepte nachhaltig steuern
6. Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen
7. Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement beeinflussen

Eine Überprüfung des kantonalen Richtplans hat aufgezeigt, dass die Aussagen des Verkehrspolitischen Leitbilds im Grundsatz im kantonalen Richtplan enthalten sind. Es macht aber Sinn den kantonalen Richtplan diesbezüglich an einigen Stellen fortzuschreiben und insbesondere Begriffe aus dem Verkehrspolitischen Leitbild in den Richtplan zu übernehmen.

Der Teilrichtplan Velo wurde 2013 erlassen. Die Inhalte wurden damals in enger Zusammenarbeit mit der Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans erarbeitet. Inzwischen gibt es einige Projektfortschritte, die einerseits im Teilrichtplan Velo und andererseits im kantonalen Richtplan angepasst werden.

Trotz zahlreicher Erfolge ist das Potenzial des Veloverkehrs noch nicht ausgeschöpft. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat deshalb den kantonalen Masterplan Velo entwickelt. Das Ziel: Das Velofahren soll im Kanton

Basel-Stadt noch konsequenter gefördert werden. Der kantonale Teilrichtplan Velo ist dafür eine wichtige Grundlage. Der Masterplan benennt darüber hinaus Schlüsselprojekte, die regionale Ausstrahlung und somit eine Signalwirkung für die Veloförderung haben. Hinzu kommen Sofortmassnahmen, welche die Situation für den Veloverkehr rasch verbessern.

Im Jahr 1985 wurde das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) in Kraft gesetzt, welches die Kantone verpflichtet, ein Fuss- und Wanderwegnetz zu planen und anzulegen. Der letzte Stand des Fuss- und Wanderwegnetzes ist im geltenden kantonalen Richtplan Basel-Stadt festgehalten. Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) konkretisiert den kantonalen Richtplan und wurde gemäss § 94 Abs. 2 BPG am 2. Juli 2019 vom Regierungsrat erlassen.

Das ÖV-Programm 2018-2021 sieht vor, dass insbesondere das Tram- und Busangebot weiter ausgebaut wird. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr trägt massgeblich zur hohen Wohn- und Lebensqualität sowie zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung im Kanton Basel-Stadt bei.
Das ÖV-Programm hält zudem strategische Ziele fest. Dazu gehören eine bessere Verknüpfung von Auto-, Velo- und öffentlichem Verkehr an den Bahnhöfen in der Region, eine verbesserte Qualität, Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen sowie ein höherer Fahrgastkomfort, der unter anderem durch den hindernisfreien ÖV-Zugang erreicht wird. Weiter soll die Zahl der Fahrzeuge, die zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie betrieben werden, steigen. Der Grosse Rat hat das ÖV-Programm 2018-2021 am 16. März 2017 genehmigt.

Um das Tramnetz[1] in der Region Basel für die Zukunft fit zu machen, haben Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2012 eine gemeinsame strategische Planung durchgeführt. Der Studienauftrag Tramnetz 2020 zeigt auf, wie das Tramnetz in der Region Basel in rund fünfzehn Jahren aussehen könnte. Ziel ist ein attraktives, leistungsfähiges und wirtschaftliches Tramnetz als Rückgrat des Stadtverkehrs im Kern der Agglomeration Basel. Die Inhalte der Tramnetzstudie aus dem Jahr 2012 sind bereits in der Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans eingeflossen. In die jetzige Anpassung des Richtplans fliessen aktuelle Projektfortschritte bei den verschiedenen Tramprojekten ein. So sind bei einigen Tramprojekten die Koordinationsstände anzupassen.

Das S-Bahn-Angebot wird trinational weiterentwickelt und soll den wachsenden regionalen Pendlerverkehr effizient und stadtgerecht bewältigen. Zur Schaffung einer leistungsfähigen regionalen S-Bahn mit Durchmesserlinien müssen die Kapazitäten auf den Zulaufstrecken ausgebaut und das «Herzstück» als zentrales Bindeglied realisiert werden. Das «Herzstück» entlastet die Schienenengpässe am Bahnhof Basel SBB und am Badischen Bahnhof und verbessert die Erschliessung der Basler Innenstadt sowie des Entwicklungsgebiets Klybeck. Das Herzstück ist bereits im Richtplan enthalten, es sind aber Aktualisierungen aufgrund des Projektfortschritts notwendig.

Seit 2016 liegt ein städtisches Güterverkehrskonzept für die Stadt Basel vor. Der Güterverkehr hat mit rund 25% einen beachtlichen Anteil am Motorfahrzeugverkehr in Basel. Der Kanton Basel-Stadt hat deshalb gemeinsam mit der Handelskammer beider Basel (Logistikcluster der Region Basel) die Erarbeitung eines Güterverkehrskonzeptes initiiert.
Das Konzept zeigt auf, wie der Güterverkehr weiter optimiert und die öffentliche Hand, aber auch private Akteure dazu beitragen können, den städtischen Güterverkehr möglichst effizient abzuwickeln und gleichzeitig die Strassen zu entlasten und die Schadstoff- und Lärmbelastung in den Wohnquartieren zu reduzieren. Ein wesentliches Ergebnis des Güterverkehrskonzepts ist die Sicherung von Gleisanschlüssen und von Logistikflächen im Bereich Wolf Nord.

[1] Die Unterlagen zum Tramnetz befinden sich zurzeit in Überarbeitung. Nach Abschluss der Arbeiten werden die aktuellen Unterlagen aufgeschaltet.

Erläuterungen zur Anpassung «Mobilität»

Formale Erläuterungen zu Richtplananpassungen
Der Richtplan wird hinsichtlich raumwirksamer Tätigkeiten als ein strategisches, handlungsorientiertes Planungsinstrument des Regierungsrates eingesetzt. Dazu muss der Richtplan anpassungsfähig sein. Alle durch ihn gebundenen Behörden können jederzeit die Überprüfung oder die Änderung des Richtplans anbegehren. Auch Private können beim Regierungsrat den Antrag stellen, den Richtplan zu überprüfen. Neue Vorhaben sind der zuständigen Fachstelle im Bau- und Verkehrsdepartement (Planungsamt) zu melden. Das Bau- und Verkehrsdepartement entscheidet über die Richtplanrelevanz und schlägt dem Regierungsrat das Vorgehen vor. Der Regierungsrat entscheidet.

Richtpläne werden überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, wenn sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung für die räumliche Entwicklung möglich ist. Anpassungen beinhalten die Aufnahme von neuen Vorhaben, das Festsetzen von Vorhaben, die im Richtplan als Vororientierungen oder Zwischenergebnisse formuliert sind und das Bezeichnen von neuen Zielen oder Grundsätzen. Anpassungen des Richtplans nimmt der Regierungsrat unter Abwägung aller raumrelevanten Interessen vor – nach Durchführung von Mitwirkungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton. Beim Bund werden die entsprechenden Genehmigungen beantragt.

Im Gegensatz zur Anpassung 2012, die über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen berücksichtigt hat, ist es jetzt vorgesehen in kürzeren Zeitabständen gezielte Anpassungen vorzunehmen. Der Vorteil bei Anpassungen mit Themenschwerpunkt ist, dass die Anpassungen im Umfang geringer sind und somit auch zügigere Genehmigungsprozesse ermöglichen. Dieses Verfahren gewährt einerseits die notwendige Flexibilität des kantonalen Richtplans aufgrund der dynamischen Entwicklung des Stadtkantons. Andererseits gewährt es aber auch eine höhere Planbeständigkeit durch das gezielte Vorgehen.

Die Schwerpunktbildung bei kommenden Anpassungen wird raumwirksame Wechselwirkungen zwischen den Sachgebieten berücksichtigen. Die Gesamtbetrachtung des kantonalen Richtplans wird durch die Richtplangremien gewährleistet. So wird bei den Anpassungen nach Themenschwerpunkten jeweils überprüft, welche Interdependenzen zwischen den Sachgebieten vorliegen und inwieweit Anpassungen ausserhalb des Themenschwerpunkts umzusetzen sind.

Der kantonale Richtplan macht Aussagen zur räumlichen Entwicklung für die kommenden 15 bis 20 Jahre. In der vorliegenden Anpassung wird der Betrachtungshorizont um fünf Jahre, d.h. bis 2035 erweitert.

Anpassung Siedlungsentwicklung
In 2016 und 2017 wurde eine Anpassung mit dem Themenschwerpunkt Siedlungsentwicklung erarbeitet. In dieser werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen in Basel-Stadt zunehmen können. Hierfür wird die Gesamtstrategie zur Verdichtung des Siedlungsgebiets im Richtplan beibehalten, aber in ihrer Bedeutung inhaltlich geschärft. Insbesondere durch grosse Arealentwicklungen wie z.B. im Klybeck werden neue Potenziale geschaffen.

Die Anpassung Siedlungsentwicklung wurde im Zeitraum Oktober 2017 bis Januar 2018 öffentlich aufgelegt und vom Regierungsrat im September 2018 erlassen. Die Anpassung Siedlungsentwicklung ist bereits die Grundlage für die Anpassung Mobilität. So stellt die Richtplankarte den Stand der Anpassung Siedlungsentwicklung sowie den Stand der Anpassung Mobilität dar. Zwischenzeitlich wurde die Anpassung Siedlungsentwicklung am 16. September 2019 vom zuständigen Departement des Bundes (UVEK) genehmigt.

Ausblick auf kommende Richtplananpassungen
Im Anschluss an den Schwerpunkt «Mobilität» wird der Themenschwerpunkt «Umwelt» bearbeitet. Der Themenschwerpunkt «Umwelt» umfasst mehrere Fachplanungen, die zurzeit in verschiedenen Ämtern des Kantons ausgearbeitet werden. Hierzu zählen das Biotopverbundkonzept, die Revitalisierungsplanung der Fliessgewässer, das Thema Stadtklima sowie die Energieplanung. Es gilt zu prüfen, welche Fachplanungen in den kantonalen Richtplan in welcher Form zu integrieren sind.

ST Strategien

Strategien sind essenzielle Richtplanaussagen. Sie fassen die Ziele des Regierungsrates, die mit dem Richtplan verfolgt werden, zusammen. Seit der Richtplananpassung im Jahr 2012 gibt es neue Erkenntnisse, die eine Überprüfung der strategischen Aussagen fordern.

ST1 Regionale Sichtweise einnehmen

Da diese Strategie nach wie vor von hoher Aktualität ist, wird keine inhaltliche Anpassung vorgenommen. Für ein besseres Verständnis werden lediglich kleinere sprachliche Umformulierungen vorgenommen.

ST11 Stadtgerechte Mobilität fördern und Erreichbarkeit gewährleisten

Die Strategie wird im Grundsatz belassen, aber für eine bessere Übersicht der Themen neu strukturiert.
Neu aufgenommen werden Aussagen zur Kapazitätserhöhung der trinationalen S-Bahn mit neuen Stationen in der Innenstadt und einer neuen Bahnanbindung zum EuroAirport. Somit wird man der Bedeutung des S-Bahn-Herzstücks gerecht, welches zudem im Objektblatt M1.1 Eisenbahn enthalten ist.
Sharing-Systeme (z.B. Car-Sharing) und weitere innovative Verkehrsangebote haben in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen, und sie bergen zum Teil ein hohes Potenzial an umweltfreundlicher und platzsparender Mobilität. Solche Systeme werden entsprechend neu in der Strategie erwähnt.

Leitsätze Mobilität

Die Leitsätze gehen differenzierter als die Strategien auf einzelne Teilthemen ein. Sie dienen als Richtschnur für die Erarbeitung der Massnahmen in den Objektblättern.

Der Leitsatz Nr. 40 erfährt sprachliche Verbesserungen und insbesondere wird die Thematik von Sharing-Systemen neu aufgenommen.

Im Leitsatz Nr. 45 wird die Bezeichnung «Nationalstrassen der Nordwestschweiz» durch «Autobahnen der Region» ersetzt. Mit der Umformulierung wird das trinationale Autobahnnetz betrachtet.

Neu wird der Leitzsatz Nr. 49 auf zwei Leitsätze (Schifffahrt und Güterverkehr separat) aufgeteilt. Der neue Leitsatz Nr. 51 gibt dem städtischen Güterverkehr, der aufgrund von übergeordneten Tendenzen wie z.B. Zunahme beim Internetkauf stetig wächst, mehr Bedeutung.

A Agglomeration

A1 Agglomerationsprogramm

Im Objektblatt wird neu der Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) erwähnt, dem der Souverän am 12. Januar 2017 zugestimmt hat. Dieser neue Fonds ist zeitlich unbefristet und auf der Verfassungsstufe verankert.

Die übergeordneten Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Basel werden im Objektblatt neu textlich aufgenommen. Die Inhalte sind dem Hauptbericht des Agglomerationsprogramm 3. Generation vom 24. Oktober 2016 (S. XIII) entnommen. Demnach sollen die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs spürbar erhöht werden. Das öV-Wachstum soll von +29% im Trend- auf +40% im Zielszenario zunehmen. Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mit +7% Differenz gegenüber der Trendentwicklung von +11% Differenz deutlich zu bremsen.

Dem Auftrag aus dem Prüfungsbericht des Bundes zur Anpassung 2012, dass die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im Richtplan gleich benannt werden, wird mit dieser Anpassung Rechnung getragen.

Folgende Massnahmen der 2. Generation sind realisiert bzw. werden zeitnah realisiert:

- Ö14 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis
- M2 Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen
- Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs (keine detaillierte Auflistung)

Folgende Massnahmen der 2. Generation werden nicht mehr weiterverfolgt:

- Ö16 Tramverlängerung Stücki- Kleinhüningen
- Ö25 Tramknoten Schützenhaus
- Ö15 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis
- Ö33 Linienschifffahrt auf dem Rhein

Das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel entspricht der neuen Fassung aus der 3. Generation.

M Mobilität
M1 Öffentlicher Verkehr

M1.1 Eisenbahn

In der Ausgangslage werden neu die Bundesprogramme zum Ausbau und Finanzierung von Bahninfrastrukturen genannt und auf deren Bedeutung für die Planungsregion Nordwestschweiz hingewiesen. Aussagen zum Güterverkehr werden explizit genannt.

Der Planungsgrundsatz C wird gestrichen. Mit Inbetriebnahme der zweiten Rheinbrücke und den geplanten Entflechtungsbauwerken in Muttenz und Pratteln stehen künftig im Knoten Basel für den Güterverkehr ausreichend Kapazitäten zur Verfügung. Die Frage eines möglichen Bypass Hochrhein zur Entlastung des Knotens Basel stellt sich damit nicht mehr. Dies hat das Bundesamt für Verkehr in Gesprächen bestätigt.

Die Benennung der Massnahmen wird zur besseren Vergleichbarkeit mit den Dokumenten des Agglomerationsprogramms vereinheitlicht. Auf die Massnahmen im Folgenden wird jeweils einzeln eingegangen. Die Nummerierung und Bezeichnung wurde bei einigen Massnahmen geändert. In der Tabelle 1 werden die Änderungen übersichtlich dargelegt.

a) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)
Der Titel der Massnahme wurde gemäss Massnahme Ü2 im Agglomerationsprogramm geändert. Der erläuternde Text wurde inhaltlich aktualisiert. Der Koordinationsstand der Massnahme wurde von Zwischenergebnis auf Festsetzung geändert.

b) Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
Der Titel der Massnahme wurde gemäss Massnahme Ü1 im Agglomerationsprogramm geändert. Der erläuternde Text wurde inhaltlich aktualisiert.

c) Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
Die Massnahme steht in unmittelbarem Zusammenhang zur Massnahme b). In diesem zweiten Schritt erfolgt der Vollausbau der Gleisbauwerke, so dass langfristig genügend Kapazitäten vorliegen.

d) Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Abschnitt Landesgrenze – Basel Bad. Bf. (- Rheinbrücke)
Die Massnahme wird im Grundsatz beibehalten, der erläuternde Text wird aktualisiert.

e) Verlegung DB-Güterstrecke Badischer Rangierbahnhof (Weil am Rhein) – Basel Bad. Bf.
Diese Massnahme wird neu aufgenommen. Sie steht in unmittelbaren Zusammenhang mit den Planungen für das Hafenbecken 3 (s. M5.1 Hafenanlagen).

Bisherige Nummerierung und Bezeichnung	Neue Nummerierung und Bezeichnung
a) Schienenanbindung an EuroAirport	m) Neue Bahnanbindung EuroAirport
c) Leistungssteigerungen zwischen Bahnhof Basel SBB und Pratteln durch Streckenausbauten und Entflechtungsmassnahmen	b) Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB	a) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Bahnhof Basel SBB (Ausbau Ostkopf, Gleis- und Publikumsanlagen)
e) Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel	d) Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, Abschnitt Landesgrenze – Basel Bad. Bf. (- Rheinbrücke)
f) Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut(-Erzingen)	j) Elektrifizierung Basel Bad Bhf. – Erzingen (Baden)
g) Regio-S-Bahn Herzstück	h) Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB – Basel St. Johann / Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
h2) Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	r) S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring
h3) Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	s) S-Bahn-Haltestelle Riehen-Stettenfeld/Lörrach-Zollweg
i) Doppelspurausbau Wiesentalbahn	l) Doppelspurausbau Basel Bad Bf – Riehen – Lörrach

Tab. 1: Objektblatt M1.1. Bisherige und neue Nummerierungen und Bezeichnungen der Massnahmen

f) Bahnanbindung Trimodaler Terminal
Diese Massnahme wird neu aufgenommen. Sie steht in unmittelbaren Zusammenhang mit den Planungen für den Trimodalen Terminal (s. M6.1 Umschlagsanlagen).

g) Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altrheinweg
Diese Massnahme wird neu aufgenommen. Sie ist zeitlich der Massnahme zum trimodalen Terminal (s. M6.1 Umschlagsanlagen) nachgelagert und steht in unmittelbaren Zusammenhang zur Entwicklung in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen (s. S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen).

h) Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
Der Titel der Massnahme wurde gemäss Massnahme Ü22 des Agglomerationsprogramms geändert. Der erläuternde Text wurde inhaltlich aktualisiert.

i) Strecke Bahnhof Basel-SBB – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof Basel SBB
Die Massnahme wird nicht geändert.

j) Elektrifizierung Basel Bad Bhf. – Erzingen (Baden)
Der Titel der Massnahme wurde gemäss Massnahme Ü8 des Agglomerationsprogramms geändert. Der erläuternde Text wurde inhaltlich aktualisiert.

k) Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad. Bhf. (Entflechtung Wiesental / Hochrhein)
Neuaufnahme dieser Massnahme, die im unmittelbaren Zusammenhang zu den Massnahmen l) Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg und j) Elektrifizierung Basel Bad Bhf. – Erzingen (Baden) steht.

l) Doppelspurausbau Basel Bad Bf. – Riehen – Lörrach
Der Massnahmentitel wurde angepasst. Ansonsten bleibt der Projektbeschrieb unverändert bestehen. Das Projekt steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der S-Bahn-Haltestelle s) Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg. Hierzu lässt die Stadt Lörrach zurzeit eine Studie erstellen, die klären soll, welche S-Bahn-Haltestellen im Bereich der Stadt Lörrach am sinnvollsten umzusetzen sind.

m) Neue Bahnanbindung EuroAirport
Der erläuternde Text wird aktualisiert. Insbesondere ist hervorzuheben, dass die Massnahme als grenzüberschreitendes Vorhaben für den STEP Ausbauschritt 2030/35 vorgesehen ist.

n) Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis
Neuaufnahme dieser Massnahme, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau des Herzstücks (Massnahme h) sowie der neuen Bahnanbindung zum EuroAirport (Massnahme m) steht.

o) S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude
Die Massnahme wird im Grundsatz beibehalten, der erläuternde Text wird aktualisiert. Das Vorhaben ist u.a. zur Erschliessung des Schwerpunkts Arbeiten „Roche“ mit einem hohen Arbeitsplatzzuwachs von Bedeutung. Der Koordinationsstand wird von «Zwischenergebnis» auf «Festsetzung» geändert.

p) S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte (Grossbasel)
Die S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Massnahme h) Herzstück Basel. Die Haltestellen zum Herzstück waren bislang noch nicht im Richtplan enthalten, da bei der letzten Anpassung des Objektblatts Schienenverkehr (Anpassung 2012) die möglichen Standorte für die S-Bahn-Haltestellen noch offen waren. Der Koordinationsstand wird wie beim Herzstück auf «Zwischenergebnis» gesetzt.

q) S-Bahn-Haltestelle Klybeck (Kleinbasel)
Die S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Massnahme h) Herzstück Basel. Die Haltestellen zum Herzstück waren bislang noch nicht im Richtplan enthalten, da bei der letzten Anpassung des Objektblatts Schienenverkehr (Anpassung 2012) die möglichen Standorte für die S-Bahn-Haltestellen noch offen waren. Der Koordinationsstand wird wie beim Herzstück auf «Zwischenergebnis» gesetzt.

r) S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring
Der Projektbeschrieb wird aktualisiert.

s) S-Bahn-Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg
Dieses Projekt hängt zusammen mit einer umfangreichen Mobilitätsdrehscheibe, die Bus, Tram und Schiene miteinander verknüpfen soll. Seitens der Stadt Lörrach liegt die Priorität für eine weitere S-Bahn-Haltestelle in der Nähe des neu geplanten Zentralklinikums in Lörrach. Eine Koordination zwischen der Stadt Lörrach, dem Kanton Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen ist entsprechend von hoher Bedeutung.

t) S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf
Die Massnahme wird neu im Richtplan aufgenommen.

M1.2 Tram

Im erläuternden Text werden in der Ausgangslage die Aussagen zur Tramliniennetzplanung aktualisiert. Neu wird das Busnetz sowie der hindernisfreie Ausbau des Tramnetzes erwähnt.
In den Zielsetzungen wird explizit die Kundenfreundlichkeit neu mit aufgenommen.

Die Nummerierung und Bezeichnung wurde bei einigen Massnahmen geändert. In der Tabelle 2 werden die Änderungen übersichtlich dargelegt.

a) Tram Klybeck
Bislang sollte die Massnahme «alt c) Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen» insbesondere das Einkaufs- und Gewerbegebiet Stücki anbinden. Mit den Planungen zum Areal Klybeck (s. Objektblatt S2.2, d) sind neue Entwicklungsgebiete hinzugekommen. Aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen im Klybeckareal wurde eine Potenzialstudie durchgeführt. Die Resultate haben aufgezeigt, dass das Potenzial für eine Tramanbindung im Klybeck-Areal hoch ist. Daraufhin wurde die Tramstreckenführung angepasst. Aufgrund der schnellen Entwicklung dieses für Basel grössten Entwicklungsgebiets dient das Tram auch als Entwicklungsmotor. Das ebenfalls in Transformation befindliche Entwicklungsareal nördlich der Hochbergerstrasse (Stücki-Park) ist mit der Buslinie 36 gut erschlossen und kann die zusätzlich zu erwartende Fahrgastnachfrage künftig aufnehmen. Der Koordinationsstand für das Tram Klybeck wird auf «Festsetzung» hochgesetzt.

alt a1) Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis
Die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis Bahnhof ist inzwischen realisiert worden und wurde am 9. Dezember 2017 in Betrieb genommen. Die Massnahme kann somit in die Ausgangslage übernommen werden und wird entsprechend im Objektblatt M1.2 Tram gelöscht und erscheint nicht mehr in der Richtplankarte.

b) Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse
Die weitere Verdichtung des Arbeitsplatzschwerpunktes Roche (s. Objektblatt S2.1, b) bedingt ebenfalls bessere Anbindungen an das öffentliche Verkehrsnetz. Neben der neu geplanten S-Bahnstation Solitude soll eine direkte Anbindung an das Tramnetz die Situation verbessern. Die geplante Linienführung führt über die Schwarzwaldallee direkt bis an den Badischen Bahnhof.

d) Tram Petersgraben
Beibehalt der Massnahme. Der Koordinationsstand wird von «Zwischenergebnis» auf «Festsetzung» hochgesetzt.

e) Tram 30 – Grossbasel
Die Tramnetzergänzung soll den bislang stark ausgelasteten Bus 30 ersetzen. Die Massnahme steht im Zusammenhang mit der Massnahme f) Tram 30 – Kleinbasel.

f) Tram 30 – Kleinbasel (inkl. Johanniterbrücke)
Die Tramnetzergänzung soll den bislang stark ausgelasteten Bus 30 ersetzen. Die Massnahme steht im Zusammenhang mit der Massnahme e) Tram 30 – Grossbasel.

g) Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)
Das trinationale Entwicklungsprojekt 3Land (s. Objektblatt A2), das die Gemeinden Basel, Weil am Rhein und Huningue gemeinsam erarbeiten, sieht eine Zunahme an Arbeitsplätzen und Einwohnenden vor. Untersucht werden Verbindungen über den Rhein, um die Grenzwirkung zu reduzieren und bessere Verbindungen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erreichen (s. Objektblatt A2 3Land). Dieses Projekt setzt sich aus zwei Teilprojekten zusammen, die im Agglopro-gramm jeweils getrennt aufgeführt sind: das Projekt Ö29 «Tram Hafen – Huningue Sud» sowie das Projekt Ö37 «Tram Hafen».

h) Tram St. Johann – Huningue
Im Zusammenhang mit dem Projekt 3Land (s. Objektblatt A2) steht die Entwicklung des Areals im Süden von Huningue. Zur besseren Anbindung des künftigen Entwicklungsgebiets mit dem öffentlichen Verkehr ist die Anbindung mittels Verlängerung der Tramlinie 11, d.h. vom Quartier St. Johann in Basel nach Huningue, vorgesehen.

i) Tram Klybeck – Westquai
Das Projekt Tram Klybeck – Westquai steht im unmittelbaren Zusammenhang mit den Planungen zum Projekt 3Land (s. Objektblatt A2 3Land und Objektblatt S2.2 Massnahme e) Klybeckquai / Westquai-Insel). Es ist vorgesehen das Projekt in der 4. Generation des Agglomerationsprogramms einzureichen, sofern die Verlagerung Sortierfunktion Hafenbahn gesichert ist, die Ergebnisse des Vorprojekts Hafenbahnhof vorliegen und die Koordination mit den Ergebnissen zum Vorprojekt Hafenbahnhof stattgefunden haben.

j) Tram Dreispitz – St. Jakob
Eine Aktualisierung des Projektbeschriebs wurde vorgenommen.

k) Tram Dreispitz
Die bislang in zwei Teilschritten dargestellte neue Tramverbindung ins Dreispitz wird neu gesamthaft mit einem Koordinationsstand dargestellt. Der Projektbeschrieb wurde aktualisiert.

alt k) Tramknoten Schützenhaus
Die aktuelle Liniennetzplanung ist unter den Projektpartnern Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgestimmt. Die Umsteigebeziehung von der Linie 6 auf die Linie 1 soll weiterhin an der Haltestelle Brausebad bestehen bleiben. Das Basler Stadtzentrum und der Bahnhof SBB sind weiterhin aus Allschwil gut erreichbar. Auf eine Verknüpfung der drei Tramlinien am Schützenhaus wird verzichtet.

l) Tram Allschwil-Letten
Eine Aktualisierung und Ergänzung des Projektbeschriebs wurde vorgenommen.

m) Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West
Zum Projekt einer Direktverbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB über den sogenannten Margarethenstich ist im Kanton Basel-Landschaft ein Referendum ergriffen worden. Bei der Volksabstimmung am 24. September 2017 wurde der Finanzierungsteil des Kantons Basel-Landschaft abgelehnt. Für den Kanton Basel-Stadt ist das Projekt nach wie vor wichtig. Lösungen zur Umsetzung werden gesucht.

n) Tram Bachgraben – St. Johann
Die Massnahme wird neu im Richtplan aufgenommen.

Bisherige Nummerierung und Bezeichnung	**Neue Nummerierung und Bezeichnung**
a2) Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	h) Tram St. Johann – Huningue
a3) Tramverlängerung Allschwil-Letten	l) Tram Allschwil-Letten
b1) und b2) Tramverbindung Dreispitz	k) Tram Dreispitz
c) Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	a) Tram Klybeck
d) Tram Roche	b) Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse
e) Tramtangente Kleinhüningen – Huningue	g) Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)
f) Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (-Polyfeld Muttenz)	j) Tram Dreispitz – St. Jakob
g) Tram Spitalstrasse	e) Tram 30 – Grossbasel
h) Neue Tramverbindung Claragraben	c) Tram Claragraben
i) Neue Tramverbindung Petersgraben	d) Tram Petersgraben
j) ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich)	m) Direktanbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB West
l) Tramstrecke Bhf. Basel SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss	e) Tram 30 - Grossbasel
m) Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring	f) Tram 30 Kleinbasel

Tab. 2: Objektblatt M1.2 Bisherige und neue Nummerierungen und Bezeichnungen der Massnahmen

M1.3 Car-Terminal

Der Fernlinien- und Reisebusverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Basel wird heute täglich bis zu 100-mal durch Cars angefahren. Die damit verbundenen Herausforderungen dürften in den kommenden Jahren noch zunehmen, womit sich Fragen bezüglich eines Fernlinien- und Reisebusterminal für Basel (fortan «Car-Terminal» genannt) ergeben. Ein solcher Standort ist raumrelevant und wird daher neu im kantonalen Richtplan als eigenes Thema aufgenommen.

Die Attraktivität im Fernlinien- und Reisebusverkehr wird nicht allein durch das Angebot bezüglich Anzahl Verbindungen und Ausstattung der Cars, sondern auch durch die Halteorte bestimmt. Dabei spielen die Lage und Ausstattung der Haltestellen oder Busbahnhöfe sowie deren Erreichbarkeit mit dem ÖV (Bahn, Tram und Bus) und mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine zentrale Rolle. Damit attraktive Umsteigemöglichkeiten vom ÖV und MIV auf den Fernlinien- und Reisebus (und umgekehrt) bestehen, sollten sich die Car-Terminals idealerweise nahe an Bahnhöfen und ÖV-Drehscheiben und/oder Autobahnausfahrten befinden. Die Nähe zu Autobahnausfahrten ist zudem von Vorteil, damit die Cars auf kurzem Wege von der Autobahn zum Car-Terminal und zurück gelangen.

Die Standortsuche der Car-Terminals wird als Planungsanweisung explizit im Objektblatt aufgenommen. Zudem werden die heute bekannten potenziellen Standorte für Car-Terminals als örtliche Festlegungen in der Richtplangesamtkarte abgebildet.

M2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

M2.1 Nationalstrassen

Im Erläuterungstext wird in der Ausgangslage auf die zu geringen Kapazitäten der Osttangente eingegangen. In den Zielsetzungen wird zudem neu die Planung eines Strassentunnels (Rheintunnel) durch den Bund aufgenommen.

Die Planungsgrundsätze bleiben weitestgehend unverändert. Neu wird der Rheintunnel explizit erwähnt.

Bei den Massnahmen wird die Massnahme Rheintunnel als Erweiterung der Osttangente neu aufgenommen. Aufgrund des Projektfortschritts (Streckenverlauf ist bekannt) ist der Koordinationsstand «Festsetzung». Die Arbeiten laufen programmgemäss, so dass Ende 2019 die Bewilligung des generellen Projektes durch den Bundesrat vorgesehen ist.

Unter b) wird die Sanierung der Osttangente als Massnahme beschrieben. Seitens des Bundes liegt das Lärmsanierungsprojekt für die gesetzlich geschuldeten Massnahmen vor, dessen Realisierung in den Jahren 2021/22 vorgesehen ist.

Bei der Massnahme «ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof Basel SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)» wird neu explizit mit aufgenommen, dass ABAC nur als integraler Bestandteil einer Ringstrasse mit Anschluss an die Nordtangente realisiert werden soll. Der Koordinationsstand wird aufgrund der neuen Überlegungen auf „Vororientierung“ zurückgestuft.

In Zusammenarbeit mit dem Bund und dem Kanton Basel-Landschaft wurde in 2018 eine Langfristperspektive Nationalstrassen gemäss dem Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Nationalstrassen festgelegt. Diese enthält die Überlegung mittels eines Westrings die Autobahn-Stammlinie aus dem Raum Hagnau mit der Nordtangente und damit mit der A35 zu verknüpfen. Aufgrund des frühen Projektstands wird dieses Vorhaben mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ in den Richtplantext aufgenommen. Da der Streckenverlauf noch unbekannt ist, gibt es keinen Eintrag in die Richtplankarte.

Die bisherige Massnahme c) Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen wird aus dem Richtplan entnommen, da der Rheinhafen mit der Einfahrt Badenstrasse inzwischen angebunden ist. Damit ist die Massnahme umgesetzt worden.

M2.2 Kantonsstrassen

Das Objektblatt wurde aktualisiert. Der Erläuterungstext wurde in Ausgangslage und Zielsetzungen untergliedert.

Die örtliche Festlegung alt a) Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse befindet sich im Bau und wird daher in die Ausgangslage übernommen und als Massnahme gestrichen.

Beim Projekt a) Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen ist die Vorstudie in Erarbeitung, daher wird der Koordinationsstand von «Vororientierung» auf «Zwischenergebnis» geändert.

Neu werden die Verbesserungsmassnahmen in den Bereichen Heuwaage-Binningerstrasse, Freiburgerstrasse, Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt und Aeschenplatz aufgenommen. Die neu aufgenommenen Projekte sind zudem im Agglomerationsprogramm der 3. Generation enthalten. Die Massnahmen Heuwaage-Binningerstrasse, Freiburgerstrasse und Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt werden in der Richtplangesamtkarte eingetragen.

Neu wird der Zubringer Bachgraben aufgenommen. Der Zubringer ist eine neue Strassenverbindung zwischen Allschwil-Nord (Bachgrabengebiet) und der Nordtangente. Das Projekt wird vom Kanton Basel-Landschaft in Rücksprache mit der Gemeinde Allschwil und dem Kanton Basel-Stadt sowie den französischen Partnern erarbeitet.

M3 Fuss- und Veloverkehr

M3.1 Fussverkehr

Aufgrund des neuen kantonalen Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege ist eine Aktualisierung des Objektblattes Fussverkehr notwendig. Der Erläuterungstext wird gemäss dem neuen Aufbau strukturiert, inhaltlich aktualisiert und ergänzt.

Analog zur Ausgangslage und zu den Zielsetzungen werden auch die Planungsgrundsätze angepasst. Der Inhalt der Planungsgrundsätze wird leicht ergänzt und inhaltlich präzisiert.

Bei den örtlichen Festlegungen werden nicht mehr aktuelle Einträge, basierend auf derzeitigen Planungen zu Arealentwicklungen ergänzt, inhaltlich aktualisiert oder aufgrund bereits umgesetzter Vorhaben aus dem Objektblatt gestrichen. Massnahmen zur Erschliessung von bisher geschlossenen Arealen werden neu aufgenommen. Zur Überwindung von Barrieren werden Bahnunterführungen und Brücken in den Massnahmen ergänzt. Neue Fuss- und Veloverbindungen dienen der Netzergänzung im Kantonsgebiet.

M3.2 Veloverkehr

Im Zusammenhang mit der Anpassung des Objektblattes Fussverkehr ist auch die Überarbeitung des Objektblattes Veloverkehr zwingend. Der Teilrichtplan Velo wird aufgrund des neu vorliegenden Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege ebenso aktualisiert und stellt die Grundlage dieses Objektblattes dar. Die Planungsgrundsätze werden entsprechend der Aktualisierung des Teilrichtplans ergänzt und angepasst.

Die örtlichen Festlegungen werden dem aktuellen Stand angepasst und aufgrund derzeitiger Planungen zu Arealentwicklungen entsprechend ergänzt, nicht mehr dem aktuellen Stand befindliche Eintragungen werden angepasst bzw. nicht übernommen.

Ergänzende Massnahmen zu Arealquerungen dienen der Erschliessung von bisher geschlossenen Arealen. Zur Überwindung von Barrieren werden Bahnunterführungen und Brücken in den Massnahmen neu aufgenommen und aktualisiert. Neue Fuss- und Veloverbindungen dienen der Netzergänzung im Kantonsgebiet.

M4 Luftverkehr

M4.1 Landesflughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport)

Der Erläuterungsbeschrieb wird in Ausgangslage und Zielsetzungen gegliedert. In den Zielsetzungen wird auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) sowie auf den Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz verwiesen. In diesen Dokumenten wird der Flughafen nicht als „EuroAirport“ sondern als Landesflughafen „Basel-Mulhouse“ aufgeführt. Daher wird diese Bezeichnung neu aufgenommen. Ansonsten hat eine Überprüfung ergeben, dass die Inhalte nach wir vor aktuell sind. Daher werden keine inhaltlichen Anpassungen vorgenommen.

M5 Schifffahrt

M5.1 Hafenanlagen

In der Ausgangslage werden die Aussagen zur Bedeutung der Rheinhäfen und die Informationen zu Umschlagsmengen aktualisiert.

Die Erweiterung der Hafenanlage um ein drittes Hafenbecken wird neu als örtliche Festlegung aufgenommen. Das Hafenbecken ist Voraussetzung für die Anlage eines trimodalen Terminals (Schiff, Strasse, Schiene), das im Objektblatt M6.1 Umschlagsanlagen abgebildet wird. Die Massnahme zur Erstellung des dritten Hafenbeckens hat den Koordinationsstand «Festsetzung».

Gemäss der gemeinsamen Absichtserklärung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Stadt und den Schweizerischen Rheinhäfen zur Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen vom 25. September 2017 sind die Binnenschifffahrt und die Rheinhäfen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports der Schweiz von hoher Wichtigkeit. Innerhalb der Absichtserklärung wird festgehalten, „dass die Hafenanlagen in Basel-Kleinhüningen um ein drittes Hafenbecken (HB III) erweitert werden sollen, welches den Anschluss der Rheinschifffahrt an den zukünftigen Gateway Basel-Nord ermöglicht“ (s. Absichtserklärung, Seite 5). Aufgrund von nautischen Einschränkungen sowie Nutzungsverträglichkeiten und raumplanerischer Sicherung mit Anschluss ans Bahnnetz ist ein anderer Standort nicht möglich.

Grundlage für die Beurteilung der Bedeutung der Hafenanlagen ist das revidierte Gütertransportgesetz (GüTG), welches neu explizit eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports fordert und hierbei dem Transport auf dem Wasser eine hohe Bedeutung einräumt. Zudem ist neu geregelt, dass der Bund Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen leisten kann (Art. 8 Abs. 6 GüTG). Das BAV hat die grundsätzliche Förderwürdigkeit des Hafenbeckens 3 im Rahmen einer separaten Vorprüfung anerkannt.

Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene[1] ist der trimodale Terminal als Massnahme im Objektblatt OB 2.1 Raum Basel enthalten. Hierin wird das Hafenbecken 3 erwähnt, welches die Bedingung für die Trimodalität des Terminals ist. Die Massnahme Trimodaler Terminal hat gemäss laufender Anpassung 2018 im Sachplan Verkehr den Koordinationsstand «Festsetzung». Unter «Vorgehen» wird festgehalten, dass eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen durchzuführen ist. Hierbei handelt es sich um das TWW-Inventarobjekt 232 «Badischer Bahnhof».

Im Richtplan wird unter „Massnahmen/Details zu den örtlichen Festlegungen“ auf die erforderliche Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden (Objekt-Nr. 232 „Badischer Bahnhof“), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 369 + 371 Alter Badischer Rangierbahnhof, nördlich Neuhausstrasse), dem im Richtplan verzeichneten Naturschutzobjekt (s. NL3.1, Naturschutzobjekt NBa02 „Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof“) sowie der wichtigen, länderübergreifenden Biotopverbundachse hingewiesen. Bei Vorlage der für das Bauvorhaben erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive deren rechtliche Sicherung hat eine zeitnahe Anpassung des Objektblatts NL3.1 «Naturschutz und ökologische Korridore» zu erfolgen.

Mit dem Ziel der Realisierung des trimodalen Terminals mit dem Hafenbecken 3 hat der Kanton Basel-Stadt mit den Schweizerischen Rheinhäfen, den Schweizerischen Bundesbahnen und der Gateway Basel Nord AG im Dezember 2017 eine gemeinsame Vereinbarung zur Koordination der Infrastrukturentwicklung auf dem Areal des ehemaligen Badischen Rangierungsbahnhofs unterschrieben. Darüber hinaus liegt seit Juli 2018 eine Grundsatzvereinbarung zur Hafen- und Stadtentwicklung vor, die zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kantons Basel-Stadt geschlossen wurde. Des Weiteren beantragt der Regierungsrat die Zustimmung zur Teilfinanzierung des Hafenbeckens 3 beim Grossen Rat. Das Geschäft befindet sich zurzeit im Grossen Rat.

[1] Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt wird lediglich der Rhein als Wasserstrasse festgesetzt. Aussagen zum Hafenbecken sind dort nicht enthalten.

M6 Güterverkehr

M6.1 Umschlagsanlagen

a) Trimodaler Terminal Basel Nord

Die Aussagen zum trimodalen Terminal werden aktualisiert und aufgrund des Projektfortschritts wird der Koordinationsstand auf «Festsetzung» angehoben.

Mit dem Ausbau der Umschlagskapazitäten und dem Bau des trimodalen Terminals gelingt eine räumliche Konzentration der kombinierten Verkehre, bei der ein Modal-Split von mindestens 50% Schienenanteil erreicht wird, wesentlich höher als heute. Aufgrund der Kapazität und des grossen Nutzens für den schweizerischen Schienengüterverkehr wird der trimodale Terminal auf Grundlage des Gütertransportgesetzes als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung eingestuft. Das Gateway Basel Nord leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung der Verkehre auf die Schiene.

Die Gateway Basel Nord AG (Contargo, Hupac und SBB Cargo) plant den Containerterminal für den Import-Export-Verkehr zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen. In einer ersten Bauetappe ist der Umschlag von Schiene und Strasse und in der zweiten Etappe die Erweiterung mit Anschluss durch ein drittes Hafenbecken an den Rhein vorgesehen. Für die erste Bauetappe des trimodalen Terminals läuft bereits das Plangenehmigungsverfahren. Im Juli 2018 hat das Bundesamt für Verkehr eine Mitfinanzierung der ersten Etappe in Höhe von 82,9 Millionen Franken bekannt gegeben (Gesamtkosten 130 Millionen Franken).

Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene[1] ist der trimodale Terminal als Massnahme im Objektblatt OB 2.1 Raum Basel enthalten. Die Massnahme hat gemäss laufender Anpassung 2018 im Sachplan Verkehr den Koordinationsstand «Festsetzung». Unter «Vorgehen» wird im Sachplan festgehalten, dass eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen durchzuführen ist. Hierbei handelt es sich um das TWW-Inventarobjekt 232 «Badischer Bahnhof».

Im Rahmen des laufenden Plangenehmigungsverfahrens sind Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für die beeinträchtigten Naturwerte nachzuweisen. Entsprechend wird im Richtplan unter „Massnahmen/Details zu den örtlichen Festlegungen“ auf die erforderliche Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden (Objekt-Nr. 232 „Badischer Bahnhof“), dem kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte (ID-Nr. Naturobjekte 359+362+363+ 369 + 371 Alter Badischer Rangierbahnhof, südlich und nördlich Neuhausstrasse), dem im Richtplan verzeichneten Naturschutzobjekt (s. NL3.1, Naturschutzobjekt NBa02 „Ehemaliger Badischer

Rangierbahnhof“) sowie der wichtigen, länderübergreifenden Biotopverbundachse hingewiesen. Bei Vorlage der für das Bauvorhaben erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive deren rechtliche Sicherung hat eine zeitnahe Anpassung des Objektblatts NL3.1 «Naturschutz und ökologische Korridore» zu erfolgen.

b) Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf-Nord)
Aussagen zum Logistikstandort Wolf werden neu aufgenommen und in der Richtplankarte verortet.

VE Ver- und Entsorgung
VE1 Versorgung

VE1.2 Energie

Der Bund hat die Baubewilligungspflicht für Solaranlagen im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) deutlich gelockert. Für Solaranlagen auf Kulturdenkmälern von kantonaler oder nationaler Bedeutung wurde die Baubewilligungspflicht jedoch beibehalten (Art. 18a Abs. 3 RPG). Die im basel-städtischen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingetragenen Denkmäler beinhalten die vom Bund als Kulturdenkmäler bezeichneten Bauten und Anlagen.

Eine provisorische Festlegung mit Regierungsratsbeschluss vom 30. September 2014 hat bislang festgelegt, dass die im Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingetragenen Liegenschaften Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung im Sinne von Art. 18a Abs. RPG darstellen. Diese provisorische Festlegung galt nur bis zum 30. April 2019. Bis dahin ist die definitive Festlegung der Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung zur Beurteilung der Baubewilligungspflicht im kantonalen Richtplan notwendig.

Entsprechend wird im Objektblatt VE1.2 Energie ein Planungsgrundsatz aufgenommen, der besagt, dass Solaranlagen auf Bauten und Anlagen, die im kantonalen Denkmalverzeichnis vom 23. Juni 1981 eingetragen sind, stets einer Baubewilligung bedürfen. Hiermit wird der Auftrag des Bundes die Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung festzulegen, bei denen eine Baubewilligung für Solaranlagen notwendig ist, umgesetzt.

Einordnung dieser Anpassung in den richtplanerischen Gesamtkontext

Abstimmung Siedlung und Mobilität
Mit der vorgängigen Anpassung Siedlungsentwicklung hat der Regierungsrat die Entwicklungsziele für den Kanton erhöht: Aufgrund einer dynamischen Wirtschaft und einem anhaltenden Bevölkerungswachstum strebt der Kanton bis ins Jahr 2035 eine Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze an. Diese Entwicklung muss einhergehen mit einer effizient betriebenen Verkehrsinfrastruktur, einer Platz sparenden und umweltfreundlichen Mobilität in Kombination mit einer Raumplanung der kurzen Wege.

Bereits im Rahmen der Anpassung Siedlungsentwicklung wurden die strategischen Aussagen sowie die Massnahmen der Mobilität überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die grundsätzlichen Aussagen der Mobilitätsstrategie nach wie vor aktuell sind. Die Mobilitätsmassnahmen waren grösstenteils bereits enthalten; Ergänzungen und Aktualisierungen sind aber angezeigt. Eine Überarbeitung der Mobilitätsobjektblätter fand im Rahmen der Anpassung Siedlungsentwicklung nicht statt. Dies wird mit der vorliegenden Anpassung Mobilität vorgenommen.

In Basel-Stadt kommt es in Spitzenzeiten vor, dass es Kapazitätsprobleme auf der Strasse und im öffentlichen Verkehr gibt. Aber im Schnitt ist der Auslastungsgrad des Verkehrssystems gering. Die Kapazitätsprobleme im öffentlichen Verkehr beschränken sich auf wenige Stunden pro Tag. In den Autos sind selbst in Spitzenstunden vier der fünf Sitzplätze unbenutzt. Eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und der Verkehrsangebote ist deshalb die kostengünstigste Art, um ein weiteres Verkehrswachstum aufzunehmen bzw. heutige Kapazitätsprobleme zu lösen. Weitere Infrastrukturausbauten sind nur in wenigen Fällen nachhaltig, weil sie zusätzlichen Verkehr verursachen und häufig unwirtschaftlich sind. Ausbauten sind dann gerechtfertigt, wenn diese Netzlücken schliessen, Engpässe beseitigen oder umgenutzte Areale ergänzend erschliessen (Verkehrspolitisches Leitbild, 2015. S. 5ff).

Der Ausbau des trinationalen S-Bahn-Netzes mit der Schaffung von Durchmesserlinien zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof (Herzstück) ist für den Agglomerations- und Stadtverkehr ein zentrales Element zur Schliessung einer Netzlücke im öffentlichen Verkehr. Diese Massnahme wird im Richtplan im Objektblatt M1.1, Massnahme h) beschrieben. Sie soll den wachsenden regionalen Pendlerverkehr effizient und stadtgerecht bewältigen. Diese Massnahme verbessert die Erschliessung der Innenstadt sowie des Entwicklungsgebiets Klybeck und führt zu einer Entlastung der Schienenengpässe an den Bahnhöfen. Auf der Richtplankarte ist der Verlauf des Herzstücks abgebildet. Mit der jetzigen Anpassung werden die Haltestellen Basel-Mitte (Grossbasel) (M1.1, Massnahme p) und Klybeck (Kleinbasel) (M1.1, Massnahme q) aufgenommen.

Eine weitere wesentliche Massnahme ist die Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse A2 (Osttangente). Bislang wurde im Objektblatt M2.1 Nationalstrassen zwar auf die Möglichkeit eines unterirdischen Kapazitätsausbaus hingewiesen. Mit der vorliegenden Anpassung wird die Massnahme a) Rheintunnel in Text und Karte aufgenommen. Im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Strasse ist der sogenannte Rheintunnel als Element der Engpassbeseitigung bereits enthalten.. Darüber hinaus wird textlich der Westring aufgenommen, eine Autobahnverbindung, die die Autobahn im Raum Hagnau mit der Nordtangente verknüpft. Zusätzlich wird neu das basellandschaftliche Projekt des Zubringers Bachgraben-Allschwil vom Gewerbegebiet Bachgraben in Allschwil bis zur Nordtangente aufgenommen.

Grundsätzlich wurde bei den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung darauf geachtet, dass diese dort umgesetzt werden, wo der öffentliche Verkehr bereits sehr gut ist (z.B. im Bereich VoltaNord), um eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Struktur zu gewährleisten. Beim grössten Entwicklungsgebiet Klybeck und der Hafen- und Stadtentwicklung im Norden Basels wurde neben der bereits erwähnten S-Bahnhaltestelle Klybeck (Objektblatt M1.1) auch die Erschliessung per Tram (Objektblatt M1.2) aktualisiert. Der Koordinationsstand zur Verkehrserschliessung des Hafens und Kleinhüningens mittels MIV (Objektblatt M2.2) wurde auf «Zwischenergebnis» erhöht. Aktualisiert und ergänzt wurden zudem die Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs.

Abstimmung mit Logistik
Im städtischen Güterverkehrskonzept von 2016 ist die Sicherung von Gleisanschlüssen und von Logistikflächen im Bereich Wolf Nord als Ergebnis enthalten. Dies wird in dieser Vorlage umgesetzt, indem der Standort Wolf als Umschlagsanlage auf der Richtplankarte ausgewiesen wird (Objektblatt M6.1).

Die Weiterentwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen sieht den Bau eines trimodalen Terminals sowie ein drittes Hafenbecken auf dem Gelände des Badischen Rangierbahnhofs vor. Dieses Gebiet liegt im Inventar der Trockenwiesen und -weiden (TWW) des Bundes und ist im Richtplan als Naturschutzgebiet (Objektblatt NL3.1) eingetragen. Bei Vorlage der für das Bauvorhaben erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen inklusive deren rechtliche Sicherung hat eine zeitnahe Anpassung des Objektblatts NL3.1 «Naturschutz und ökologische Korridore» zu erfolgen.

Abstimmung mit Teilrichtplanungen Velo und Fuss- und Wanderwege

Die Anpassung des Teilrichtplans Velo sowie die Erstellung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege fand gleichzeitig zur Anpassung der Mobilitätsthemen im kantonalen Richtplan statt. Kantonal bedeutsame Massnahmen aus beiden Teilrichtplanungen sind jeweils in die Objektblätter M3.1 Fussverkehr und M3.2 Veloverkehr des kantonalen Richtplans eingeflossen. Dies gewährleistet eine rechtzeitige Koordination und Abwägung der Massnahmen mit anderen Planungen im selbigen Perimeter. Insbesondere die Erschliessung von Entwicklungsarealen sowie das Schliessen von Netzlücken stehen hierbei im Vordergrund.

Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung

Die öffentliche Vernehmlassung des kantonalen Richtplans fand vom 25. September bis 30. November 2018 statt. Sie hat sich an alle Personen, Institutionen und Fachstellen gerichtet. Auf die öffentliche Vernehmlassung wurde mittels Inseraten in der Basler Zeitung, Basellandschaftlichen Zeitung und im Kantonsblatt aufmerksam gemacht. Insgesamt gingen 39 Stellungnahmen von Nachbarkantonen und -gemeinden, Vereinen, Verbänden, Institutionen und Parteien ein. Die Stellungnahmen wurden inhaltlich ausgewertet und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Zeitgleich wurden die Unterlagen dem Bundesamt für Raumentwicklung für eine Vorprüfung vorgelegt. Der Vorprüfungsbericht ging am 31. Mai 2019 ein.

Auf die einzelnen Stellungnahmen wird in einem ausführlichen Bericht jeweils detailliert eingegangen. Im Folgenden werden die Themen der öffentlichen Vernehmlassung zusammenfassend dargestellt, die von mehreren Stellungnehmenden angesprochen wurden.

Die Auswertung der Stellungnahmen zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege sowie zum Teilrichtplan Velo erfolgt in einem gesonderten Bericht, welcher in Federführung durch das Amt für Mobilität erstellt wird. Im vorliegenden Bericht sind die Rückmeldungen zu den kantonalen Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt worden.

Strategische Verkehrspolitik
Die Stellungnahmen zeigen, dass der Grundsatz einer stadtgerechten Mobilität grösstenteils unterstützt wird. Von mehreren Stellungnehmenden wird allerdings angemahnt, den motorisierten Individualverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln nicht zu benachteiligen. Hierzu ist festzuzuhalten, dass selbstverständlich zu einem effizienten Verkehrssystem die Gewährleistung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmenden gehört. Verfassungsmässig geniesst aber der öffentliche Verkehr als umweltfreundliches und flächeneffizientes Verkehrsmittel im Kanton Vorrang. Nur wenn der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr valable Alternativen bieten und die Gesamtmenge des motorisierten Individualverkehrs nicht zu gross wird, kann eine dichte Stadt wie Basel dem motorisierten Individualverkehr eine gute Qualität bieten. Zudem lässt der enge Raum in Basel eine rein nachfrageorientierte Planung ("ausreichende Kapazitäten für alle") nicht zu. Die Bedürfnisse nach Aufenthalts- und Wohnqualität lassen sich in der engen Stadt Basel nur erfüllen, wenn der Verkehr zu einem erheblichen Anteil mit platzsparenden und emissionsarmen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Entsprechend setzt der Richtplan auf flächeneffiziente Verkehrsmittel.

Hinsichtlich des Themas Parkraum gibt es einerseits den Standpunkt, dass zu viel Parkraum angeboten wird und dieser weiter eingeschränkt werden sollte und andererseits gibt es Stellungnehmende, die den Standpunkt vertreten, dass kein Parkplatzabbau erfolgen darf. Der Regierungsrat hält fest, dass eine ausreichende Parkplatzanzahl wichtig ist, um unerwünschten Parksuchverkehr zu vermeiden. Parkplätze gehören aber primär in Tiefgaragen und nicht auf den wertvollen, eng begrenzten städtischen Strassenraum. Mit Regierungsratsbeschluss vom 30. Oktober 2018 wurde entsprechend die Parkplatzbewirtschaftungsverordnung angepasst. Der Regierungsrat setzt beim Bau von Quartierparkings primär auf private Initiativen. Einzelne Quartierparkings sind nicht kantonal relevant, daher wird auf die Abbildung im kantonalen Richtplan verzichtet. Bei Teilrichtplanungen zu Stadtteilen kann dies aber sinnvoll sein und wird entsprechend geprüft.

S-Bahn (Neue Bahnanbindung EuroAirport)
Zur geplanten Bahnanbindung an den EuroAirport wurden kritische Rückmeldungen von insgesamt acht Stellungnehmenden (u.a. der Gemeinde Allschwil) eingereicht. Sie befürchten insbesondere, dass diese den Einzugsbereich des EuroAirport erweitern wird und dadurch mehr Flugverkehr und somit mehr Emissionen verursacht werden.
Der Bahnanschluss des EuroAirports wird als Vorhaben des öffentlichen Verkehrs konzipiert. Die Flugpassagiere (8,6 Mio. im Jahr 2018) und Mitarbeitenden am Flughafen (ca. 6‘500 Personen) sollen mit dem Schienenanschluss ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum Privatverkehr erhalten. Der Anteil der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr zum und vom Flughafen werden damit deutlich zunehmen. Die Zunahme des Flugverkehrs aufgrund der Bahnanbindung wird auf 4% geschätzt. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist ein zentrales Element in den generellen Entwicklungsplanungen des EuroAirports, für das sich der Kanton Basel-Stadt als Träger des Flughafens einsetzt.

Tramnetzentwicklung
Hinsichtlich der Projekte zur Tramnetzentwicklung gingen im Rahmen der öffentlichen Auflage gegensätzliche Standpunkte ein. Die einen sprechen sich gegen einen weiteren Tramausbau aus und schlagen alternativ vor, das Busnetz weiter auszubauen. Die anderen erachten die vorgeschlagenen Massnahmen als unzureichend und fordern einen zügigeren Ausbau.
Der Regierungsrat betont, dass die Tramnetzentwicklung schnellere Verbindungen von den Quartieren und umliegenden Gemeinden ins Basler Stadtzentrum ermöglicht. Der Ausbau sorgt zudem für mehr Flexibilität im Netz und Entlastung der heute stark befahrenen Achse Barfüsserplatz – Marktplatz – Mittlere Brücke vom Tramverkehr.

Langfristperspektive Nationalstrassen (Westring, Gundeli-Tunnel)
Bislang nicht im Entwurf der Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans enthalten waren Überlegungen aus der Langfristperspektive Nationalstrassen des Bundes, welche in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft am 13. November 2018 veröffentlicht wurden. Das Fehlen des Westrings wird von sechs Stellungnehmenden angemahnt. Andererseits wird ebenfalls von sechs Stellungnehmenden kritisiert, dass mit der Erweiterung des Nationalstrassenangebots zusätzlicher MIV induziert wird, wodurch mehr Ausstoss an CO2, zusätzliche Lärmemissionen und eine Zunahme des Flächenverbrauchs generiert werden.

Neu wird der „Westring“ mit dem Koordinationsstand „Vororientierung“ textlich im Bericht des kantonalen Richtplans aufgenommen. Erst bei Vorlage konkreterer Planungen u.a. zum Streckenverlauf kann der Westring in der Richtplankarte eingetragen werden. Dannzumal wird eine Anpassung dieser Massnahme im kantonalen Richtplan notwendig und somit eine erneute öffentliche Vernehmlassung erfolgen.

Das Vorhaben „c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)“ wird zunächst im kantonalen Richtplan belassen. Es ist nach wie vor im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes enthalten und kann erst dann aus dem Richtplan entlassen werden, sobald ein entsprechender Beschluss des Bundes vorliegt. Der Koordinationsstand wird von „Zwischenergebnis“ auf „Vororientierung“ zurückgestuft.

Sevogel- und Zollibrücke
Acht Stellungnehmende verlangen die Berücksichtigung der Abstimmung zum Veloring und fordern damit die Streichung der kantonalen Vorhaben Zollibrücke und Sevogelbrücke. Sie argumentieren, dass mit der Ablehnung des Velorings durch Volksentscheid auch die beiden Brückenprojekte abgelehnt worden seien. Hierzu ist festzuhalten, dass sich mit der Abstimmung das Stimmvolk gegen die 25 Mio. Franken zur Planung und Umsetzung eines Velorings als Gesamtpaket ausgesprochen hat. Hieraus kann nicht automatisch der Schluss gezogen werden, dass sich das Stimmvolk auch gegen einzelne Massnahmen auf dem Veloring ausgesprochen hat. Die Sevogelbrücke war nicht Bestandteil dieses Velorings (sondern nur optionale Erweiterungsmöglichkeit). Zudem sind die Zollibrücke im Agglomerationsprogramm der 1. Generation und die Sevogelbrücke im Programm der 3. Generation als Massnahmen enthalten. Die Beibehaltung der kantonalen Vorhaben im Richtplan steht nicht im Widerspruch zu den Abstimmungsergebnissen.

Hafen- und Umschlagsanlagen
Zu den Objektblättern M5.1 Hafenanlagen und M6.1 Umschlagsanlagen sind nur wenige Stellungnahmen eingegangen. Hieraus wird abgeleitet, dass die Vorhaben im Bereich des Hafens, Bau eines dritten Hafenbeckens sowie des trimodalen Terminals, auf wenig Opposition stossen.

Die Handelskammer beider Basel sowie der Gewerbeverband beantragen, dass bei der Hafen- und Stadtentwicklung die Hafenentwicklung Vorrang vor der Stadtentwicklung hat. Der Regierungsrat bleibt bei der bisherigen Formulierung, nämlich dass die Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen gegenseitig aufeinander abzustimmen sind. Dies beruht auf der Grundsatzvereinbarung zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Kanton Basel-Stadt vom Juli 2018 betreffend städtebaulicher Entwicklung im Bereich der Westquaiinsel.

Des Weiteren beantragt der WWF, dass eine Festsetzung des dritten Hafenbeckens sowie des trimodalen Terminals noch nicht erfolgen kann, da hinsichtlich der Naturanliegen (TWW-Inventarobjekt Badischer Bahnhof) noch wesentlicher Koordinationsbedarf bestünde. Diesbezüglich kann festgehalten werden, dass der Bund im Vorprüfungsbericht sehr ausführlich den aktuellen Projektstand darlegt und bestätigt, dass eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen wurde. Der Bund stützt den kantonalen Entscheid zugunsten des Koordinationsstands „Festsetzung“. Im Rahmen einer nächsten Anpassung des kantonalen Richtplans sind, sobald die Naturersatzflächen feststehen, diese entsprechend im Sachbereich Natur und Landschaft zu aktualisieren.

Klimaschutz
In fünf Stellungnahmen wird hervorgehoben, dass das Thema Klima nicht im kantonalen Richtplan enthalten ist. Der Bund äussert sich im Vorprüfungsbericht nicht zu dieser Thematik.

Es stimmt, dass bislang das Klima nicht explizit im kantonalen Richtplan thematisiert wird. Der kantonale Richtplan enthält aber zahlreiche Massnahmen, die zum Klimaschutz beitragen. Dargelegt wird dies z.B. im Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt (2019).

Eine umfassende Gesamtbetrachtung zum Thema, die dannzumal den gesamten Richtplan umfassen wird, erfolgt in der Anpassung Umwelt, die ab 2020 vorbereitet wird. Es sei auch darauf hingewiesen, dass für den Kanton Basel-Stadt eine Stadtklimaanalyse erstellt wurde und ein Stadtklimakonzept in Vorbereitung ist. Dieses bildet eine Grundlage für die Anpassung Umwelt des Richtplans.

Teilrichtplanungen
Von sechs Stellungnehmenden wird kritisiert, dass zum Fuss- und Veloverkehr für sich eigenständige Teilrichtpläne erarbeitet werden, obwohl ihrer Meinung nach der kantonale Richtplan hinreichende Informationen enthält.

Hierzu ist festzuhalten, dass der kantonale Richtplan lediglich die kantonalen Vorhaben des Velo- und des Fuss- und Wanderwegenetzes sowie übergeordnete Planungsgrundsätze abbildet. Die Teilrichtpläne weisen zugunsten einer Gesamtsicht deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind, wie z.B. das städtische Fusswegnetz sowie Qualitätsanforderungen. Die Teilrichtpläne sind deshalb die Grundlage für den kantonalen Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr im Richtplan.

Grundsätzlich können neben einem kantonalen Richtplan weitere Richtpläne erlassen werden (§94 Abs. 2 BPG). Im Gegensatz zum kantonalen Richtplan können sich weitere Richtpläne auf Teilgebiete oder einzelne Sachgebiete beschränken. Zudem sind die Kantone gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege verpflichtet, Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der kantonale Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.

Anpassungsmodus
Bereits im Zusammenhang mit der vorhergehenden Anpassung Siedlungsentwicklung haben sich Stellungnehmende negativ dazu geäussert, dass der kantonale Richtplan nicht in Gänze angepasst wird, sondern dass thematische Schwerpunkte gebildet werden. Dieselben Vorbehalte werden auch im Zusammenhang mit dieser Anpassung vorgebracht.

Im Rahmen der Anpassung Siedlungsentwicklung hat der Regierungsrat darauf bereits reagiert und im Erläuterungsbericht ein Kapitel integriert, in dem differenzierter auf die Abstimmung mit anderen Sachgebieten eingegangen wird. Zusätzlich hat der Regierungsrat seinerzeit versprochen, die Anpassung Mobilität zügig vorzulegen. Dies konnte umgesetzt werden und der Anpassungsentwurf der Mobilität wurde mit Erlass der Anpassung Siedlungsentwicklung bereits vorgelegt. Somit ist ein Überblick über alle Siedlungs- und Mobilitätsmassnahmen jederzeit gewährleistet. Der Bund hat bereits im Rahmen der vorhergehenden Anpassung Siedlungsentwicklung darauf hingewiesen, dass er Anpassungen nach Themenschwerpunkten begrüsst.

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