Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

KANTONALER RICHTPLAN

Anpassung Siedlungsentwicklung

Vom Regierungsrat am 18. September 2018 erlassen.

Kantonaler Richtplan
Anpassung Siedlungsentwicklung
INHALT

ANPASSUNGEN
ST Strategie 3
S Siedlung 9
A Agglomeration 67

FORTSCHREIBUNGEN
NL Natur und Landschaft.....73

ANHANG
AH1 Verzeichnisse.....84
AH2 Glossar 86

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

Anpassung 2012
Vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen.
Vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.

Anpassung Siedlungsentwicklung
Vom Regierungsrat am 18. September 2018 erlassen.
Vom Bundesrat am [Datum] genehmigt.

www.richtplan.bs.ch/aktuell

STRATEGIE

Siedlung
ST3 Rhein und Ufer aufwerten..... 5
ST4 Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen..... 6
ST5 Die Wohn- und Wohnumfeldqualitäten steigern ... 6
ST6 Die Siedlungsentwicklung und stadtgerechte Mobilität aufeinander abstimmen..... 7
ST7 Das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössern 8
ST8 Bedingungen für Wirtschaft und Bildung verbessern..... 8

ST

Village-Neuf
HUNINGUE
Sandacker
Junker
Zoll
Otterbach

Querschnittsthemen

ST3 RHEIN UND UFER AUFWERTEN

Der Rhein und seine Ufer sind ein wesentliches Identifikationsmerkmal von Basel. Der Rhein und seine Ufer sind heute auf dem Kantonsgebiet nicht überall öffentlich zugänglich. Die Hafengebiete in Basel Nord werden durch die Hafenwirtschaft genutzt, besonders intensiv im Bereich der Hafenbecken 1 und 2 in Kleinhüningen. Weniger intensiv ist die Nutzung entlang des Rheinufers 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
Der Rhein und seine Ufer sind als prägende Elemente des Stadt- und Landschaftsbilds zu erhalten und zu pflegen. Die Rheinufer werden vermehrt zugänglich gemacht sowie einer vielfältigeren und intensiveren Nutzung zugeführt. Dabei wird die ökologische und nachhaltige Hafenwirtschaft in Basel-Stadt an den Hafenbecken 1 und 2 räumlich konzentriert, zudem wird ein drittes Hafenbecken im Bereich des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofes zur Sicherung der Trimodalität des geplanten Umschlagsterminals angestrebt. Für die Zeit nach 2029 wird der Westquai des Hafenbeckens 1 in die laufenden Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung der rheinseitigen Hafenareale einbezogen. Im Rahmen einer trinationalen Hafenentwicklung sind dazu vorgängig Handlungsspielräume und zusätzliche Flächenpotenziale zu evaluieren und zu sichern, welche langfristig ermöglichen, dass das Rheinufer und die Klybeckinsel für andere Nutzungen schrittweise geöffnet werden können. Auf beiden Seiten des Rheins werden auf dem Gebiet von Basel-Stadt unter Berücksichtigung von Naturschutzanliegen sowie der Sicherheitsanforderungen der Hafenareale durchgängige Fussgänger- und Veloverbindungen eingerichtet.

Siedlung

ST4 MEHR WOHNRAUM FÜR EINE WACHSENDE BEVÖLKERUNG SCHAFFEN

Der Wohnraum im Kanton Basel-Stadt ist seit mehreren Jahren knapp. Eine anhaltend positive Bevölkerungsentwicklung bedingt durch eine starke Wirtschaft, anhaltende Zuwanderung und steigende Geburtenraten führen zu einer hohen Nachfrage nach Wohnraum.
Ziel des Regierungsrats ist, dass die Wohnraumnachfrage möglichst im Kanton befriedigt werden kann und die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2035 auf rund 220‘000 gesteigert wird. Bei der Schaffung von neuem Wohnraum verfolgt er eine Siedlungsentwicklung nach innen mit höheren Wohndichten bei möglichst hoher Lebensqualität. Für den Regierungsrat ist das Thema «Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen» im Richtplan zentral.

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

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

ST5 DIE WOHN- UND WOHNUMFELDQUALITÄTEN STEIGERN

Die Wohn- und Wohnumfeldqualität ist für das Wohlbefinden der Bevölkerung von hoher Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus Wohnungsangeboten für alle Bedürfnisse, vielfältigen Erholungs- und Versorgungsangeboten, qualitätsvollen Grün- und Freiräumen, geringen Umweltimmissionen und guter verkehrlicher Erreichbarkeit.
Ziel ist eine möglichst hohe Wohn- und Wohnumfeldqualität bei insgesamt zunehmender Bevölkerungsdichte, um die Attraktivität des Kantons als Lebensort weiter zu steigern.

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

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

Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch verkehrsberuhigende Massnahmen und eine konsequente Förderung der stadtgerechten Verkehrsarten wohnlicher gemacht.

ST6 DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND STADTGERECHTE MOBILITÄT AUFEINANDER ABSTIMMEN

Die optimale Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsgebieten mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr ist ein wesentlicher Faktor für hohe Siedlungsqualität und fördert eine flächensparende stadt- und umweltgerechte Mobilität. Eine angemessene Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr wird gewährleistet.
Um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen besteht wegen der guten Erschliessung Potenzial für dichteres Bauen und eine vielseitigere Nutzung.

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

ST7 DAS NUTZUNGSPOTENZIAL DER WIRTSCHAFTSFLÄCHEN VERGRÖSSERN

Der Kanton Basel-Stadt wies in den vergangenen zehn Jahren eine positive Wirtschaftsentwicklung auf. Die Zahl der Beschäftigten ist in dieser Zeit kontinuierlich gestiegen. Für Ansiedlungen, Gründungen und Expansionen von Unternehmen ist das Flächenangebot knapp.
Der Regierungsrat ist bestrebt, das Angebot an Flächen für wirtschaftliche Aktivitäten möglichst zu erweitern. Dazu sollen die Potenziale der verfügbaren Areale vergrössert und besser ausgenutzt werden.
Ziel des Regierungsrats ist eine weiterhin dynamische Wirtschaftsentwicklung mit einer Zielgrösse von 220‘000 Beschäftigten im Jahr 2035.

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

ST8 BEDINGUNGEN FÜR WIRTSCHAFT UND BILDUNG VERBESSERN

Internationale, nationale und regionale Erreichbarkeit, eine gut ausgebildete Bevölkerung sowie Arbeits- und Wohngebiete in ausreichender Quantität und guter Qualität sind wesentliche Standortfaktoren für die Wirtschaft.
Um das hohe Niveau des Ausbildungsangebots halten und ausbauen zu können, benötigen die Bildungseinrichtungen räumliche Entwicklungsmöglichkeiten.

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

Objektblätter
SIEDLUNG

S1 Siedlungsgebiet 11
S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets 11
S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume 16
S1.3 Vertikale Verdichtung 19
S1.4 Hochhäuser 21
S1.5 Siedlungsfreiraum 23
S1.7 Lärmschutz 26

S2 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung 29
S2.1 Schwerpunkte Arbeiten 29
S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen 33
S2.3 Schwerpunkte Wohnen 38
S2.4 Ortszentren 41
S2.5 Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen ... 44

S3 Verkehrsintensive Einrichtungen 47
S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen 47

S4 Öffentliche Bauten und Anlagen 49
S4.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität 49
S4.2 Schulbauten und -anlagen 52
S4.3 Spitalbauten 54
S4.4 Sport- und Freizeitanlagen 57
S4.5 Fahrendenplatz 61
S4.6 Freizeitgärten 64

S

THOMY

S1 Siedlungsgebiet

S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebiets

Ausgangslage

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

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

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

In den letzten Jahren überstieg die Nachfrage nach Wohnraum das Angebot. Dies führte zu einer Verknappung von Wohnraum und zu einer Preissteigerung. Einwohnerinnen und Einwohner mit tiefen Einkommen haben Mühe eine bedarfsgerechte Wohnung zu finden. Zudem nimmt das Angebot an verfügbaren Wirtschaftsflächen auf dem Markt ab. Ebenfalls ist ein höherer Nutzungsdruck auf die öffentlichen Frei- und Grünräume festzustellen, welcher sich teilweise in Nutzungskonflikten äussert.

Zielsetzungen

Der Regierungsrat strebt als Entwicklungsziel bis 2035 eine Einwohner- und Beschäftigtenzahl von je 220'000 an. Das hierfür benötigte zusätzliche Angebot an Wohn- und Arbeitsplätzen wird ausschliesslich im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen (s. ST 4 und 7). Erweiterungen des Siedlungsgebiets sind derzeit nicht geplant.

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

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

Bei allen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen wird ein Anteil an preisgünstigem Wohnraum, eine stadtgerechte Mobilität und die Ausdehnung und Verbesserung des Angebots an öffentlichen Frei- und Grünräumen im bestehenden Siedlungsraum angestrebt.

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

Strategie/ST

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

Leitsätze

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die Stadt Basel und die Gemeinden übernehmen in ihren Zonenplänen die Siedlungsgebietsgrenze gemäss dem Siedlungsgebiet auf der Richtplankarte.

B. Das Siedlungsgebiet wird in dafür geeigneten Räumen qualitativ hochwertig nach innen verdichtet, um bis 2035 Platz für bis zu 220‘000 Einwohnende und 220‘000 Arbeitsplätze zu ermöglichen.

C. Bei Arealentwicklungen bei denen neuer Wohnraum geschaffen wird, ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel preisgünstiger Wohnraum anzustreben. Im Rahmen der Nutzungsplanung sind entsprechende Potenziale zu prüfen und Anteile festzulegen.

D. Für grossräumige, funktional zusammenhängende Teilräume der Stadt Basel und der Gemeinden können Teilrichtpläne erstellt werden. Diese dienen der Koordination raumwirksamer Tätigkeiten in einem räumlich definierten Teilgebiet der Stadt oder der Gemeinden. Die Teilrichtpläne müssen mit dem Kantonalen Richtplan abgestimmt werden.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet bis Ende 2019 in Zusammenarbeit mit dem Präsidialdepartement einen Leitfaden zur Umsetzung des Planungsgrundsatzes C. Dieser beinhaltet u.a. eine kantonale Definition des preisgünstigen Wohnraums, Hilfestellungen zur Anwendung und rechtliche Hinweise.

2. Zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Lebensraum Gundeldingen und für eine nachhaltige Weiterentwicklung der städtebaulichen, wirtschaftlichen, kulturellen, ökologischen und sozialen Qualitäten erarbeitet das Planungsamt bis Juni 2019 auf der Grundlage von §94 Abs. 2 BPG einen behördenverbindlichen Teilrichtplan. Dieser beinhaltet mindestens die drei Schwerpunktthemen Nutzungen und Funktionen, Grün- und Freiraum und Mobilität.

3. Für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erarbeitet das Planungsamt bis 2020 auf der Grundlage von §94 Abs. 2 BPG einen behördenverbindlichen Teilrichtplan.

4. Die Gemeinde Riehen passt ihren kommunalen Richtplan in regelmässigen Abständen an und prüft das Erstellen von behördenverbindlichen Teilrichtplänen (§94 Abs. 2 BPG) für Entwicklungsschwerpunkte.

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

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

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

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

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

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

Die von BASF und Novartis teils schon heute und zukünftig nicht mehr benötigten Arealteile ihrer Werkareale im Klybeck sollen einer neuen Nutzung zugeführt und zugänglich gemacht werden. Es soll ein neues Quartier mit Nutzungen für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur entwickelt werden (s. S2.2 Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen–Klybeck). Die Entwicklung soll in Abstimmung mit den Grundeigentümern, den benachbarten Entwicklungsgebieten sowie den umliegenden Quartieren stattfinden.

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

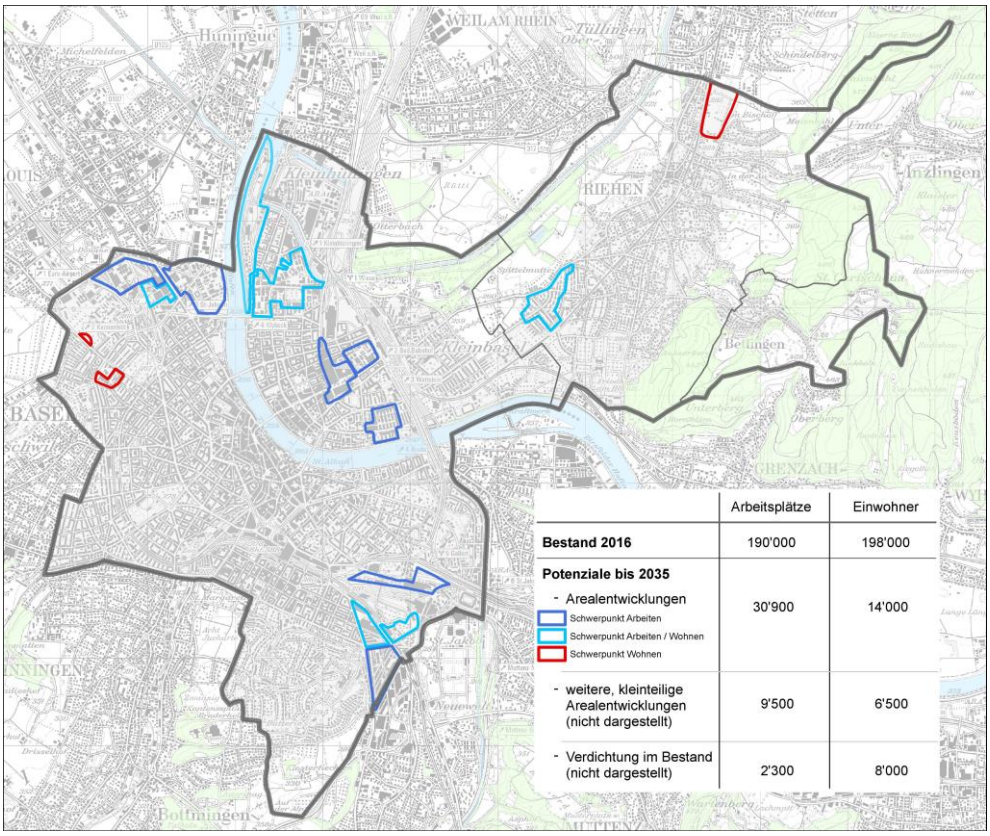
Es ist die Aufgabe des Stadtteilrichtplans Kleinhüningen-Klybeck, die Strategie der Raumentwicklung für den Stadtteil zu erarbeiten und festzuhalten. Für jeden Teilbereich (klybeckplus, Hafen- und Stadtentwicklung, bestehende Quartiere Kleinhüningen und Klybeck, etc.) bestehen unterschiedliche Anforderungen, Akteure und Themen. Den komplexen Rahmenbedingungen und vielfältigen Projektbestandteilen ist Rechnung zu tragen. Die Planungen in den einzelnen Teilbereichen sind integral zu betrachten, aufeinander abzustimmen und die wechselseitigen Auswirkungen aufzuzeigen. Übergeordnete Planungen wie etwa die Verkehrs- und Freiraumentwicklung werden im Gesamtkontext betrachtet.

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

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

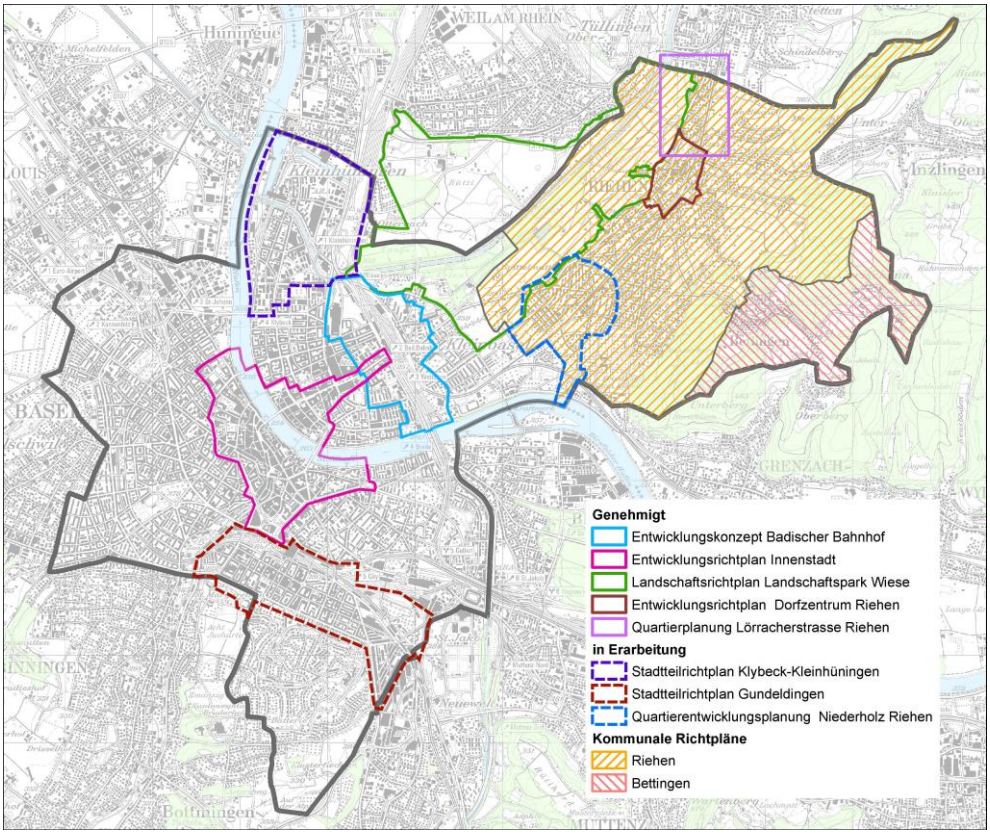
3) Gemeinde Riehen

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



Quelle: Kartendaten: PK50 2011, Darstellung: Planungsamt

Abb. 1: Entwicklungspotenziale im Siedlungsgebiet



Quelle: Kartendaten: PK50 2011, Darstellung: Planungsamt

Abb. 2: Teilrichtpläne

S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume

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

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

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

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

Strategie/ST
2, 10

Leitsätze
3, 15, 28, 35, 37 und 38

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die siedlungsgliedernden Freiräume dienen der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung, der landschaftlichen Entwicklung und der ökologischen Vernetzung.

B. Bauten und Anlagen und damit einhergehende Nutzungen müssen diese Zielsetzungen berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Im Gebiet Rheinäcker Basel (Basel Ost), welches ein Teilgebiet des siedlungsgliedernden Freiraumes Bäumlihof / Landauer / Rheinäcker ist, koordiniert das Planungsamt die raumrelevanten Interessen und Nutzungen zur Sicherung des Entwicklungspotenzials für künftige Planungen.

2. Für den siedlungsgliedernden Freiraum Riehen / Stetten ist im Rahmen der Nutzungsplanung durch die Gemeinde Riehen aufzuzeigen, wie eine mögliche S-Bahn-Haltestelle, Bebauung und siedlungsgliedernde Funktion aufeinander abgestimmt werden. Dabei stimmt sie sich auch im Rahmen des gemeinsamen Projekts „Am Zoll Lörrach Riehen“ mit der Stadt Lörrach ab.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

……...*Koordinationsstand*

a) Siedlungsgliedernder Freiraum
Bäumlihof / Landauer / Rheinäcker ...……*Festsetzung*

b) Siedlungsgliedernder Freiraum
Riehen / Bettingen …...……*Festsetzung*

c) Siedlungsgliedernder Freiraum
Riehen / Stetten …… *Zwischenergebnis*

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

Mit Auslaufen der Familiengartenverträge im Jahr 2025 sollen nach einer Standortbestimmung strategische Überlegungen zur langfristigen Nutzung des Raumes ab 2019 in Angriff genommen werden. Hierbei sind Nutzungsansprüche an die Fläche südlich der Bäumlihofstrasse zu berücksichtigen und der Verlauf der Grenze des Siedlungsgebiets zu überprüfen. Dabei ist auch das Inventar der schützenswerten Naturobjekte und das Biotopverbundkonzept des Kantons Basel-Stadt zu beachten.

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

c) Siedlungsgliedernder Freiraum Riehen / Stetten
Der Korridor zwischen Stettenfeld, Oberfeld und Maienbühl erlangt durch die Siedlungsentwicklung und nahe Grenzbebauung auf Lörracher Seite zusätzliche Bedeutung. Der siedlungsgliedernde Freiraum entlang der Landesgrenze soll ein siedlungsverbindender Freiraum werden, der sowohl Raum bietet für Freizeitanlagen als auch ökologische Funktionen erfüllt. Es gilt die Überlegungen zum siedlungsgliedernden Freiraum Riehen – Stetten mit dem gemeinsamen Projekt „Am Zoll Lörrach Riehen“ zusammen mit der Stadt Lörrach abzustimmen.

S1.3 Vertikale Verdichtung

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

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

Zielsetzungen
Um im Sinne der Richtplanstrategie der urbanen Qualitätsmaximierung eine hochwertige und stadtverträgliche Verdichtung zu gewährleisten, sind im Zusammenhang mit Massnahmen der vertikalen Verdichtung qualitätssichernde Verfahren durchzuführen.
Durch qualitätssichernde Verfahren sollen die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gesichert und die Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung ausgelotet werden.
Die Nutzung der Potenziale erfolgt in der Regel durch die Festsetzung von Bebauungsplänen, die den übergeordneten städtebaulichen Kontext berücksichtigen.

Strategie/ST
1, 4, 7

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

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Um im Kanton Basel-Stadt mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, besteht grundsätzlich die Möglichkeit mittels Bebauungsplänen von der Regelbauweise abzuweichen.

B. Damit eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung gewährleistet ist, erfolgen Massnahmen der vertikalen baulichen Verdichtung, die über die prägenden städtebaulichen Strukturen hinaus gehen, nur in geeigneten und mit dem ÖV und Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossenen Gebieten und auf der Grundlage qualitätssichernder Verfahren.

C. Diese Verfahren sollen insbesondere die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gewährleisten, den nötigen Freiraum sichern und Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung schaffen. Die städtebaulichen Anliegen sind in der Regel über Bebauungspläne zu sichern.

S1.4 Hochhäuser

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

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

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

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

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

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

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

Da Hochhäuser städtebaulich sehr stark prägende Elemente sind, müssen diese sorgfältig in den Stadtkontext integriert werden. Daher werden an Hochhäuser im Vergleich zur Regelbauweise erhöhte Anforderungen gestellt und Varianzverfahren zur Qualitätssicherung eingefordert.

Strategie/ST
1, 4, 7

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

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Als Hochhäuser gelten Gebäude, deren Gesamthöhe 30 Meter überschreitet.

B. Hochhäuser bedingen einen Bebauungsplan. Ausgenommen sind Gebäude bis zu einer Höhe von 40 Metern in der Industrie- und Gewerbezone.

C. Die Baubewilligung eines Hochhauses setzt ein Varianzverfahren unter Beteiligung der zuständigen Instanzen des Kantons voraus.

D. Bei der Planung von Hochhäusern ist der Umgang mit der städtebaulichen Situation zu klären und darzulegen.

E. Neben der Eignung des Standortes in städtebaulicher Hinsicht, der hohen Qualität der Baute in ihrer Erscheinungsform und neben der Minimierung des Schattenwurfs auf Nachbarliegenschaften durch gute Positionierung ist darauf zu achten, dass Hochhäuser
- mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erreichbar und mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen sind;
- im Einzugsbereich von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen liegen;
- den historischen, geschützten Gebäudebestand berücksichtigen;
- innovative technologische Lösungen integrieren (Energieeffizienz/-produktion, Bauökologie);
- keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen (indem u.a. die Belange des Vogelschutzes beachtet und die klimatischen Auswirkungen dargelegt sind);
- gegebenenfalls zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglichen und die naturräumliche Vernetzung unterstützen.

F. Bei der Bewilligung von Hochhausbauten sind die Hindernisbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirports von 1989 zu beachten. Insbesondere sind die Horizontalebene und die konische Fläche zu berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Hochhauskonzept (2010) wird vom Planungsamt im Zeitraum von fünf bis zehn Jahren oder bei Bedarf angepasst.

S1.5 Siedlungsfreiraum

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

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

Das Freiraumkonzept (2004) für die Stadt Basel formuliert – unter Beachtung der grenzüberschreitenden Erholungs-, Bewegungs- und ökologischen Funktionen – Massnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Neuschaffung von Grün- und Freiräumen und benennt den Koordinationsbedarf für die erwünschte städtebauliche Entwicklung. Unter Beachtung der durch Grenzen beengten Lage der Stadt, die im Zentrum ausserstädtischer und ausserkantonaler Landschafts-, Grün- und Freiräume liegt, ist die Grünraumversorgung genügend bis gut; einige Stadtquartiere weisen aber eine schlechte Versorgung auf. Der Rhein und seine Ufer nehmen im Stadtgefüge einen zentralen Platz ein und sind als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume sehr geschätzt.

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

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

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

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

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

Strategie/ST
2, 3, 5, 9, 10

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Der Kanton wirkt darauf hin, dass bei baulichen Veränderungen eine bedarfsgerechte Freiraumentwicklung gesichert ist bzw. das Freiraumangebot erhöht wird.

B. Für eine bessere Nutzbarkeit werden öffentliche Freiräume qualitativ aufgewertet und optimal mit den umliegenden Siedlungsgebieten sowie mit den Fuss- und Veloverkehrsrouten verknüpft.

C. Bei sich bietender Gelegenheit sollen im ganzen Stadtgebiet von Basel, aber vor allem in Vorzugsgebieten zur Verbesserung der Freiraumversorgung, geeignete Grundstücke in Parkanlagen oder Pocketparks umgewandelt werden. Die Grundstücke können dazu aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und in öffentliche Parkanlagen umgewandelt werden. Alternativ dazu können private Grundstücke oder Teilbereiche davon durch eine Dienstbarkeit öffentlich zugänglich gemacht werden.

D. Der Rhein und seine Ufer sind unter Berücksichtigung der Personen- und Güterschifffahrt als Erlebnis-, Erholungs- und Naturräume zu stärken. Massnahmen, die der Aufwertung der Rheinufer dienen, sind in Rücksicht auf Wohnen, Arbeiten, Naturschutz und Stadt- und Landschaftsbild auszuführen und berücksichtigen die Sicherheitsanforderungen der Rheinschifffahrt.

E. Im Rahmen von Planungen, die den öffentlichen Raum betreffen, der Nutzungsplanungen und bei allen sich bietenden Gelegenheiten ist die Förderung von Bewegung und Sport zu berücksichtigen. Ansprüche für Sport und niederschwellige Bewegung sind mit dem Bedürfnis nach Ruhezonen unter Beteiligung von Interessengruppen gleichgewichtig zu berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das Freiraumkonzept Basel (2004) wird bis ca. 2020 durch das Planungsamt angepasst.

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

a) Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung
a1) Gundeldingen ……*Festsetzung*
a2) Matthäus ……*Festsetzung*
a3) St. Johann ……*Festsetzung*

b) Freiraumerweiterung / Naherholungsgebiete
b1) Riehen Stettenfeld ……*Festsetzung*

MASSNAHMEN/DETAILS

a) Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung

Die Freiraumversorgung in den Quartieren Gundeldingen, Matthäus und St. Johann ist vergleichsweise mit anderen baselstädtischen Quartieren gering. Im Sinne einer verbesserten Freiraumversorgung sollen mit gezielten Massnahmen vor allem in diesen Gebieten die Defizite ausgeglichen werden.

a1) Gundeldingen

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

a2) Matthäus

Trotz Rheinufer, Erasmusplatz und Matthäuskirchplatz sind vergleichsweise wenig öffentliche Freiräume vorhanden. Viele private und halböffentliche Freiräume sind nicht oder nur schlecht nutzbar (Gewerbeinnenhöfe); es besteht ein Mangel an Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Verbessert wurde die Situation durch die Fertigstellung des Quartierparks auf der Erlenmatt. Über die Erlenmatt konnte auch die Wegeverbindung in Richtung des Landschaftsparks Wiese aufgewertet werden. Wenig attraktiv sind die Hauptfussgängerrouten entlang der Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen.

a3) St. Johann

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

b) Freiraumerweiterung / Naherholungsgebiete

b1) Riehen Stettenfeld

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

S1.7 Lärmschutz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Kanton Basel-Stadt sollen bezüglich Fluglärm auch in Zukunft Planungswertüberschreitungen vermieden werden. Der Kanton nimmt dazu auf die Betriebsregeln des EuroAirport (EAP) entsprechenden Einfluss. Zur Überprüfung der Lärmbelastung aus dem Flugverkehr muss der Bund in regelmässigen Abständen einen aktuellen Fluglärmkataster zur Verfügung stellen.
Strategie/ST 5, 11 / Leitsätze 9, 10, 16, 21, 22, 42, 46, 48

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu vermindern, sind primär Massnahmen an der Quelle zu treffen. Durch planerische, bauliche und verkehrssteuernde Massnahmen ist eine Reduktion des Verkehrslärms anzustreben. Insbesondere sollen verkehrsintensive Anlagen mehrheitlich durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden.

B. Bei Infrastrukturvorhaben des Bundes setzt sich der Kanton bereits in der Planungsphase für lärmverträgliche Lösungen ein.

C. An Lagen mit IGW-Überschreitungen aus dem Strassenverkehr wird durch den Kanton eine finanzielle Beteiligung an den Einbau von Schallschutzfenstern geleistet.

D. Der mit der angestrebten innerstädtischen Verdichtung einhergehenden Herausforderung an die räumliche Abstimmung zwischen lärmiger und lärmempfindlicher Nutzung wird mit sinnvollen raumplanerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen begegnet.

E. Die Schaffung akustisch angenehmer und auch ruhiger Aussenräume ist anzustreben.

F. Lärmintensives Gewerbe soll in geeigneten Gebieten einen Standort finden.

G. Kulturelle Interessen sollen in Abwägung mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch in zentrumsnahen Lagen Platz finden; die Regelung erfolgt via Gesetzgebung über den öffentlichen Raum.

H. Der Kanton Basel-Stadt wirkt auf die Betriebsregeln des EuroAirport dahingehend ein, dass Planungswertüberschreitungen aus dem Fluglärm vermieden werden.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

……...Koordinationsstand

a) Lärmschutz Osttangente ..... *Zwischenergebnis*
b) Lärmschutz Elsässerbahn ..... *Vororientierung*
c) Lärmschutz Neubau- / Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel
…….Zwischenergebnis

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Lärmschutz Osttangente

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

b) Lärmschutz Elsässerbahn

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

c) Lärmschutz Neubau- / Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel

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

S2 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

S2.1 Schwerpunkte Arbeiten

Ausgangslage

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

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

Im Rahmen seiner Innovationsstrategie fördert der Kanton Basel-Stadt Innovationsinfrastrukturen wie den „Switzerland Innovation Park Basel Area“ (SIP), die es erlauben Forschungsprojekte von Unternehmen und Hochschulen gemeinsam unter einem Dach zu verwirklichen und bezeichnet dafür geeignete Flächen für einen zukünftigen Standort des SIP Basel Area in Basel-Stadt.

Zielsetzungen

In den Schwerpunkten Arbeiten sind Transformationsprozesse, Nutzungsintensivierungen und Standortkonzentrationen unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Ansprüche, der Umwelt, der städtebaulichen Anliegen und der Integration in den städtischen Kontext zu unterstützen. Die Weiterentwicklung der Unternehmen konzentriert sich auf diese Schwerpunktgebiete sowie auf weitere, derzeit wirtschaftlich genutzte Standorte.

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

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

Strategie/ST

1, 3, 5, 7, 8, 11

Leitsätze

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.

B. Zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten werden Nutzungsintensivierungen in den Schwerpunkten Arbeiten unterstützt. Die Nutzungsintensivierungen tragen dazu bei, dass die Zielgrösse von 220‘000 Arbeitsplätzen bis 2035 erreicht werden kann.

C. Bei Transformationsprozessen sind Qualitätsverbesserungen im Städtebau unter Anwendung von qualifizierenden Verfahren anzustreben, die auch eine zügige Flächenmobilisierung gewährleisten. Zu diesen Verbesserungen gehören die Integration der Schwerpunkte Arbeiten in den städtischen Kontext, eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft, die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr an strategisch wichtigen Orten, die Berücksichtigung des baulichen Erbes sowie die Schaffung von attraktiven Grün- und Freiräumen.

D. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.

E. Das durch die Entwicklungen hervorgerufenen Verkehrsaufkommen ist so zu kanalisieren, dass Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt minimal bleiben. Zudem sind die Gebiete angemessen für den MIV und Lieferverkehr sowie sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr anzubinden.

F. Zur Optimierung von Planungsprozessen ist – wo sinnvoll – die Bildung von Trägerschaften, an denen der Kanton partizipiert, anzustreben. Gemeinsam beschlossene Zielsetzungen sind durch nutzungsplanerische Massnahmen und Projektträgervereinbarungen zu sichern.

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

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

2. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit prüft in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt bis 2020, welche Flächen für einen zukünftigen Standort des SIP Basel Area auf Kantonsgebiet geeignet sind.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)
Koordinationsstand

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

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Novartis Campus
Novartis setzt mit dem «Novartis Campus» sowohl die Konzentration ihrer Tätigkeiten im Werkareal St. Johann als auch die Transformation des heutigen Produktionsstandortes zu einem Forschungs- und Dienstleistungsstandort um. Der baulichen Qualität und Gestaltung wird Priorität eingeräumt, um den hohen Anforderungen auf dem globalen Arbeitsmarkt zu entsprechen.
Im Bereich der Elsässerstrasse gilt es den Charakter einer städtischen Achse baulich zu betonen, um die Attraktivität dieses Bereichs zu erhöhen.

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

c) Messe Schweiz
Die Messe Schweiz konzentriert ihr Flächenangebot am heutigen Standort und wird damit den gestiegenen Ansprüchen der Aussteller gerecht. Der 2013 fertiggestellte Neubau der Messehalle prägt das städtische Gesamtbild. Die Messe Schweiz verfügt seit 1974 über ein oberirdisches Parkhaus beim Messeplatz. Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Sanierung des Parkhauses liess die Messe Schweiz 2013 im Rahmen einer Testplanung die Umsetzung eines unterirdischen Parkhauses mit gleichbleibender Parkplatzkapazität und zusätzlichen oberirdischen Nutzungen prüfen. Der Neubau soll sich stadträumlich integrieren. Der gute Anschluss an den öffentlichen Verkehr und an Hochleistungsstrassen bleibt bestehen.

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

Im Bereich des sogenannten Lysbüchel (VoltaNord) sind ebenfalls Nutzungsintensivierungen vorgesehen. Das Gebiet ist eines der sechs nutzungsoffenen Areale für die der Regierungsrat im Februar 2016 einen aggregierten Nutzungsmix von Arbeiten und Wohnen beschlossen hat. Gemäss dem in 2016 erarbeiteten Bebauungsplan verbleibt der nördliche Bereich in der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) und soll Platz für emissionsintensives Gewerbe und weitere gewerbliche Nutzungen bieten (vorbehältlich des Beschlusses durch den Grossen Rat). Die Planung im nördlichen Teil von VoltaNord ermöglicht eine Verdichtung der heutigen Wirtschaftsflächen und schafft Potenzial für bis zu 2‘100 Arbeitsplätze.
Durch ruhiges Gewerbe und Dienstleistungen abgetrennt, liegt im Süden des Areals der Schwerpunkt auf der Wohnnutzung.
Die MIV-Erschliessung ist aufgrund des Vollanschlusses an die Nordtangente (Direktanbindung an die A2/3 Richtung Schweiz / Deutschland und A35 Richtung Frankreich) sehr gut. Mittels ÖV ist das Gebiet mit S-Bahnlinien am Bahnhof St. Johann, mit mehreren Tramlinien und den Buslinien nach Frankreich sehr gut erschlossen.

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

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

Der südliche Bereich wird als Schwerpunkt Arbeiten festgesetzt, welcher insbesondere gewerblichen Nutzungen Raum bietet und in welchem weitere Verdichtungen und Nutzungsintensivierungen möglich sind.

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

f) Rosental-Areal
Der zentral gelegene, hervorragend erschlossene ehemalige Chemiestandort hat sich zum Verwaltungs- und Forschungsstandort gewandelt. Mit dem Erwerb des Areals

durch den Kanton in 2016 konnte der Wirtschaftsschwerpunkt langfristig sichergestellt werden. Im Fokus stehen weiterhin wertschöpfungsintensive Branchen und Funktionen wie z.B. die Headquarters international tätiger Firmen, hochwertige Unternehmensdienstleistungen oder auch Forschungsnutzungen.

Um die Attraktivität des Areals für Firmen und für das bestehende Rosental-Quartier zu steigern, sollen die Potenziale für zusätzliche Nutzflächen ausgeschöpft und das Areal zu einem integralen Stadtteil mit einem einzigartigen Charakter entwickelt werden. Dazu gehört, dass das heute geschlossene Areal stufenweise geöffnet wird und auch Wohnnutzungen und Dienstleistungsangebote ihren Platz finden. Durch die neuen Verbindungen und Nutzungen wird eine Stadtreparatur des räumlich geteilten Rosental-Quartiers ermöglicht.

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

g) Wolf

Bereits heute ist der Güterbahnhof Wolf bahnbetrieblich unternutzt. Diese Tendenz wird sich in den nächsten Jahren fortschreiben. Dadurch werden Arealteile für andere Nutzungen freigestellt und ermöglichen an diesem zentral gelegenen Ort eine Weiterentwicklung der Stadt. Das Areal gehört zu den sechs nutzungsoffenen Arealen im Kanton Basel-Stadt, für die der Regierungsrat im Februar 2016 beschlossen hat, dass ein aggregierter Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten anzustreben ist. Zur Prüfung des Nutzungsmixes und zur Präzisierung der Entwicklungsmöglichkeiten führte die SBB gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt 2017 ein Studienverfahren durch. Dabei wurde untersucht, wie die traditionell verankerten Logistiknutzungen und der regionale Bahngüterumschlag räumlich konzentriert und die dadurch frei werdenden Flächen für hochwertige Arbeits- und Wohnnutzungen verwendet werden können. Das Studienverfahren hat gezeigt, dass der neue Stadtteil vielfältig nutzbar ist. Neben einem gewissen Anteil an Wohnen stehen vor allem Nutzungen wie Logistik, Gewerbe, Büroflächen sowie publikumsorientierte Nutzungen wie Einkaufen und Gastronomie im Vordergrund. Ein wichtiges Augenmerk liegt dabei auf der Sicherstellung geeigneter Flächen für den City-Logistik-Hub. Des Weiteren wird in allen Bereichen des Areals konsequent das Ziel der Smart City verfolgt.

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

S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen

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

Diese Schwerpunkte sind bereits bebaut. Aufgrund geringer Ausnutzung bestehen meist erhebliche Potenziale für Mehrnutzung. Aufgrund ihrer Lage an grösstenteils gut erschlossenen Bereichen im Umfeld übergeordneter städtischer Erschliessungsachsen und in Nachbarschaft zu bereits bestehenden Gebieten mit Nutzungsmischungen weisen diese Gebiete ein hohes Potenzial für Nutzungsergänzungen und -verdichtungen auf.

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

Bei der Entwicklung der Schwerpunkte für Arbeiten und Wohnen wird eine optimale Nutzungsmischung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten angestrebt. Hierbei werden hohe Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung eingehalten. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen; insbesondere ist ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben.

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

Strategie/ST
1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.

B. Die Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen werden zu hochwertigen, integralen Lebensräumen entwickelt, in denen sich Arbeiten, Wohnen, Kultur, Bildung, Freizeit und Erholen gegenseitig unterstützen.

C. In den Schwerpunkten werden Nutzungsintensivierungen unterstützt. Die nutzungsoffenen Areale haben das grösste Entwicklungspotenzial und bieten vergleichsweise grosse Gestaltungsmöglichkeiten. Deshalb leisten sie einen wichtigen Beitrag dazu, dass die Zielgrössen von jeweils 220‘000 Einwohnenden und Arbeitsplätzen bis 2035 erreicht werden.

D. Bei den Arealentwicklungen ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum vorzusehen. Pro Areal variiert dieser Anteil je nach Charakter des zu entwickelnden Gebiets und der umliegenden Quartiere.

E. Die städtebauliche Qualität ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei berücksichtigt die städtebauliche Anordnung die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Nutzungsarten.

F. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.

G. Bei der Planung werden hohe Bebauungsdichten und die Schaffung vielfältigen Wohnraums unter Berücksichtigung hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität und des baulichen Erbes und eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt.

H. In den Schwerpunkten Arbeiten und Wohnen sind genügende und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume zu schaffen.

I. Die Gebiete sind sozial einzubetten, indem ihre Auswirkungen auf bestehende Strukturen berücksichtigt werden, sie die Integration in die Nachbarschaften aufzeigen und sie zu einer sozialen Durchmischung beitragen.

J. Die Gebiete sind sehr gut mit dem ÖV, mit dem Fuss- und Veloverkehr und angemessen mit dem motorisierten Individualverkehr zu erschliessen.

K. Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

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

a) Dreispitz (nördl. Teil).....*Festsetzung*
b) Bernoulli / Walkeweg .....*Festsetzung*
c) VoltaNord (südl. Teil) .....*Festsetzung*
d) Areal Klybeck .....….*Zwischenergebnis*
e) Gebiet Klybeckquai ..... .*Zwischenergebnis*
Gebiet Westquai-Insel.....*Vororientierung*
Option bei Verlagerung Hafenbahnhof
f) Gebiet Altrheinweg .....…*Zwischenergebnis*
g) Niederholz Riehen ..... *Zwischenergebnis*

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aufgrund seiner Standortgunst bietet sich das Gebiet für wirtschaftliche Nutzungen durch innovative Unternehmen in den Bereichen Forschung, Entwicklung, Verwaltung und Produktion an. Daher werden Teilbereiche für die wirtschaftliche Nutzung weiterhin in der Industrie- und Gewerbezone beibehalten. Novartis und BASF sind bereit, im Planungsprozess noch festzulegende Grundstücksflächen von insgesamt rund 50'000 m^2 exklusiv an den Kanton resp. an die Einwohnergemeinde für die laufende Marktnachfrage an Wirtschaftsflächen zu verkaufen. Ein Teil dieser Wirtschaftsflächen soll als möglicher zukünftiger Erweiterungsstandort Kanton Basel-Stadt für den „Switzerland Innovation Park Basel Area“ (SIP) in Betracht gezogen werden. Die räumliche Lage und die Aufteilung dieser Fläche sind noch nicht bekannt.

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

e) Klybeckquai / Westquai-Insel

Die Areale am Klybeckquai und an der Westquai-Insel sollen qualitätsvoll und nutzungsintensiv für ca. 7‘000 Personen entwickelt werden (Einwohnende und Arbeitsplätze). Die Planungen sollen die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen sowie die sozio-ökonomische Struktur der bestehenden Quartiere berücksichtigen. Es ist ein Wohn- und Arbeitsgebiet vorgesehen, das mit grosszügigen Grün- und Freiräumen einen Mehrwert für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen bietet. Grundvoraussetzung dafür sind infrastrukturelle Anpassungen, insbesondere die Weiterentwicklung der Hafenanlagen und der Logistikeinrichtungen und die damit mögliche Optimierung des Hafenperimeters (s. M5.1 «Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe» und M6.1 «Güterverkehrslogistik»).

Die baselstädtische Hafen- und Stadtentwicklung wird trinational mit den Nachbarstädten und Gebietskörperschaften im Rahmen des Projekts 3Land, welches ein Bestandteil der IBA Basel 2020 ist, abgestimmt (s. A2 «3Land»). Dabei stehen, Überlegungen zu Grün- und Freiräumen sowie zur Nutzungsprogrammation im Vordergrund. Des Weiteren sind frei zugängliche, durchgängige Rheinufer und neue Verbindungen über und entlang des Rheins vorgesehen. Die Planungen sind im Rahmen des Stadtteilrichtplans (s. S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebietes) mit den anderen Planungen in Kleinhüningen / Klybeck zu koordinieren und auf die Bedürfnisse der bestehenden Quartiere abzustimmen.

Die Transformation erfolgt schrittweise, angepasst an die Verfügbarkeit einzelner Parzellen und erstreckt sich über einen Zeitraum von ca. 2020-2035. Am Klybeckquai landseitig bestehen bereits heute keine Nutzungen mehr, die direkt mit dem Hafen verbunden sind. Der Kanton hat alle Baurechte erworben, um eine Transformation rasch umsetzen zu können. Die Wasserflächen werden grösstenteils weiterhin hafenaffin genutzt. Auf der Westquai-Insel bestehen weiterhin Hafennutzungen mit laufenden Baurechten bis 2029. Die Planungen des Kantons sind darauf ausgerichtet, dass zum Auslaufen der Baurechtsverträge die eigentümerverbindlichen Vorgaben festgesetzt sind.

Neue Nutzungen (Wohnen, Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit etc.) sollen in Abstimmung mit dem Hafenbetrieb sowie mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen angeordnet werden und von Störungen und Immissionen möglichst unbeeinträchtigt sein. Auf der Westquai-Insel unmittelbar am Hafenbecken 1 sind Nutzungen vorzusehen, die mit den Hafennutzungen vereinbar sind. Zur Rheinseite hin können auch lärmempfindlichere Nutzungen, wie z.B. Wohnen vorgesehen werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen und die Quartiere sind in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. In Abhängigkeit von der Einwohnerzahl ist das Schul- und Betreuungsangebot auszubauen. Den Anliegen des Naturschutzes ist Rechnung zu tragen.

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

Als Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen bei Verlagerung Hafenbahnhof, gilt:

f) Gebiet Altrheinweg

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

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

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

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

Die Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie ist – unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel – in Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den Schweizerischen Rheinhäfen und mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt via die ordentlichen Planungsinstrumente und Verfahren.

g) Niederholz (Riehen)
Das bereits optimal an den ÖV angeschlossene Quartier verfügt über eine eigene Infrastruktur (Verkaufsflächen), die mit der hohen Wohnqualität das Quartier insbesondere für Familien attraktiv macht. Räume für die Zentrumsnutzung sollen gesichert, die neue S-Bahn-Haltestelle Niederholz Riehen soll gut an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden werden. Um das Quartierbild zu wahren, soll eine ortsbezogene Differenzierung der Geschosszahlen und der angestrebten Wohntypen (Eigentums- / Mietwohnungsbau) gesichert werden. Im Zusammenhang mit der Planung ist langfristig das Gebiet Landauer als strategische Reserve (Richtplan Riehen) für eine moderate Bebauung im Blick zu behalten. Ein erster Entwurf für einen Entwicklungsrichtplan Niederholz ging 2011 in die Vernehmlassung. Die Fertigstellung ist auf 2018 geplant.

S2.3 Schwerpunkte Wohnen

Ausgangslage
Bereits seit 2008 wächst die Bevölkerung in Basel-Stadt kontinuierlich an. Nach einer längeren Phase der Bevölkerungsabwanderung seit den 1970er Jahren, konnte in Basel eine Trendwende herbeigeführt werden. Basel-Stadt ist als Wohnstandort sehr nachgefragt. Davon zeugt auch die tiefe Leerwohnungsquote von 0,4% (Stand August 2016).

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

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

Auf geeigneten Arealen werden durch Nutzungsintensivierungen Wohnraumpotenziale geschaffen. Es werden hohe Wohndichten bei möglichst hoher Lebensqualität angestrebt. Hierbei werden hohe Standards bezüglich Städtebau, Architektur und der Grün- und Freiraumgestaltung angestrebt. Es soll Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse entstehen; insbesondere ist ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben.

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

Strategie/ST
1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Arealentwicklungen orientieren sich an einer integrativen, nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies umfasst die Betrachtung des übergeordneten räumlichen Kontexts, die städtebauliche Ausgestaltung des Areals sowie den Planungsprozess.

B. Die Schwerpunkte Wohnen sind unter Beachtung angemessener Bebauungsdichten und Freiraumqualitäten vorab für neuen Wohnraum zu nutzen. Sie tragen dazu bei, dass die Zielgrösse von 220‘000 Einwohnenden bis 2035 erreicht wird.

C. Bei den Arealentwicklungen ist insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum vorzusehen. Pro Areal variiert dieser Anteil je nach Charakter des zu entwickelnden Gebiets und der umliegenden Quartiere.

D. Die städtebauliche Qualität ist durch qualifizierende Verfahren zu sichern. Hierbei sind die Wohngebiete zu hochwertigen Lebensräumen zu entwickeln.

E. Zwischennutzungen in brachliegenden Gebieten werden in der Planung in Abstimmung mit den Grundeigentümern geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern die angestrebte Transformation nicht behindert wird.

F. Bei der Planung werden hohe Bebauungsdichten und die Schaffung vielfältigen Wohnraums bei hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität unter Wahrung des baulichen Erbes und eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt.

G. In den Schwerpunkten Wohnen sind genügende und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume zu schaffen.

H. Die Schwerpunkte Wohnen sind sozial einzubetten, indem ihre Auswirkungen auf bestehende Strukturen berücksichtigt werden, sie die Integration in die Nachbarschaften aufzeigen und sie zu einer sozialen Durchmischung beitragen.

I. Die Schwerpunkte Wohnen sind sehr gut mit dem ÖV und mit dem Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen.

I Die Planungsprozesse sind durch Trägerschaften, an denen der Kanton oder die Gemeinden lenkend partizipieren, zu verstärken.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

……. …*Koordinationsstand*

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

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

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

c) Stettenfeld (Riehen)
Das an die deutsche Stadt Lörrach angrenzende 17.6 ha grosse Gebiet Stettenfeld ist seit Jahrzehnten grösstenteils der Wohnzone zugewiesen, aber nicht baureif. Gemäss dem kommunalen Leitbild sowie dem kommunalem Richtplan ist das Gebiet ein Entwicklungsgebiet, welches nicht nur dem Wohnen, sondern im geringeren Umfang auch der Arbeitsplatzentwicklung sowie Freizeitnutzungen dienen soll.

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

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

d) Landauer (Riehen)
Der Bereich Landauer ist laut kommunalen Richtplan der Gemeinde Riehen als Wohnerweiterungsgebiet im Sinne einer langfristigen Reserve unter Berücksichtigung des Siedlungstrenngürtels vorgesehen. Zurzeit ist das Gebiet noch geprägt von Freizeitgärten.

Eine Entwicklung zum Wohngebiet entspricht der Zielsetzung, im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen erhöhte Bebauungsdichten anzustreben (ST6 und S2.3 Ortszentren). Die Entwicklung kann langfristig die Entwicklung des Zentrums Niederholz stärken. Eine Entwicklung des Gebiets muss die siedlungsgliedernde Funktion des Teilraums Bäumlihof / Rheinäcker (s. S1.2 Siedlungsgliedernde Freiräume) berücksichtigen. Eine bessere Zugänglichkeit zum Rhein wird angestrebt.

S2.4 Ortszentren

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

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

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

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

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

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

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

Strategie/ST
3, 5, 11

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die Erhaltung, langfristige Sicherung sowie bedarfsgerechte, nachhaltige Weiterentwicklung der Qualitäten der Basler Innenstadt sowie des Riehener Dorfzentrums als auch des Bettinger Dorfzentrums sind von kantonalem Interesse.

B. Die Zentren sollen weiterhin anziehend auf Bewohner/innen sowie Besucher/innen wirken. Durch eine anregende Mischung aus Läden, Gastronomie sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen soll ihre Attraktivität die regionale Ausstrahlung fördern. Gleichzeitig ist die Wohnfunktion zu sichern und aufzuwerten. Eine stadtgerechte Mobilität, namentlich öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr, ist vorrangig zu fördern.

C. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt (2015) ist ein Richtplan gemäss §94 Abs. 2 BPG und stellt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung der Basler Innenstadt dar. Bei Planungen und Vorhaben zur Basler Innenstadt ist dieser zu berücksichtigen.

D. Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum (2011) ist ein Richtplan gemäss §94 Abs. 2 BPG und stellt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Riehener Dorfzentrums dar. Bei Planungen und Vorhaben zum Riehener Dorfzentrum ist dieser zu berücksichtigen.

E. Die Gemeinde Bettingen schöpft das Potenzial ihrer öffentlichen Räume und Einrichtungen aus und entwickelt sie weiter. Die Attraktivität des Dorfkerns wird gesteigert und ein reges kulturelles Leben gefördert.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt wird vom Planungsamt des Kantons Basel-Stadt bei Bedarf angepasst und ca. 2025 gesamthaft überprüft.

2. Der Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum wird von der Gemeinde Riehen bei Bedarf angepasst und alle zehn Jahre, erstmals ca. 2021, gesamthaft überprüft.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)
Gemäss Abgrenzungen in Richtplankarte.

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Strategie/ST
4, 5 ,6

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die Bahnhöfe werden als Drehscheiben mit wichtigen Verkehrsbeziehungen und attraktiven Mobilitätsangeboten gefördert und die Aufenthaltsqualitäten verbessert.

B. Durch Stärkung ihrer Zentrumsfunktionen werden die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wirtschaftliche Impulsgeber für die Stadt.

C. Die Trennwirkung durch Bahnhofsgebäude und Gleisanlagen zwischen den Quartieren wird durch attraktivere, fussgänger- und velofreundliche Querungen bestmöglich gemindert.

D. Das Umfeld der Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen wird baulich verdichtet und eine funktionale Nutzungsmischung angestrebt.

E. Die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen sind optimal mit stadtgerechter Mobilität, d.h. Tram- und Busverbindungen aber auch zu Fuss und mit dem Velo, zu erreichen. Die Abstellsituation für Velos ist optimal und attraktiv.

F. Bei Vorhaben und Planungen im Bereich des Badischen Bahnhofs ist das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof zu berücksichtigen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Für den Bahnhof Basel SBB und seine Umgebung erarbeitet das Planungsamt bis 2019 in einer Studie die Entwicklungspotenziale.

2. Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof (2014) wird vom Planungsamt alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und bei Bedarf angepasst.

3. Beim geplanten S-Bahn-Halt Am Zoll Lörrach Riehen gilt es die städtebauliche Situation im Zusammenhang mit der Entwicklung des Stettenfelds darzustellen.

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

a) Gebiete um Bahnhöfe
a1) Bahnhof Basel SBB……...*Ausgangslage*
a2) Badischer Bahnhof ……..*Festsetzung*

b) Gebiete um S-Bahn-Haltestellen
b1) Bahnhof St. Johann ……*Festsetzung*
b2) Dreispitz ……*Festsetzung*
b3) Niederholz Riehen ……..*Festsetzung*
b4) Riehen Dorf ……*Festsetzung*
b5) Am Zoll Lörrach Riehen ……..*Zwischenergebnis*

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Bahnhöfe

a1) Bahnhof Basel SBB
Die Vielzahl an Nutzungen, Funktionen und Besucherinnen und Besuchern bedingt die Zusammenarbeit von Bahnbetreibenden, Gewerbe und Wirtschaft.
Mit den Ausbauten im Rahmen des Bahnknotens Basel wird der Bahnhof SBB eine noch wichtigere Rolle als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsarten übernehmen. Um den Bahnhof SBB zukünftig optimal in die Stadt einzubinden, erarbeitet das Planungsamt die Studie Stadtraum Bahnhof SBB, in der die Entwicklungspotenziale des Gebiets im Umfeld des Bahnhofs eruiert und analysiert werden; hierbei wird die laufende Masterplanung «Zielbild Basel» der SBB berücksichtigt. Ebenfalls wird die Überlegung eines neuen Bahnhofszugangs via Margarethenbrücke integriert, der eine schnelle ÖV-Erschliessung zwischen Bahnhof und Innenstadt ermöglicht. Mit der Realisierung des Nauentors am östlichen Rand des Bahnhofsareals wird nicht nur eine neue zentral gelegene Adresse für Wohn- und Büronutzungen geschaffen, sondern auch eine direkte Verbindung für Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Gundeldinger Quartier und der Innenstadt ermöglicht. Mit neuen Veloabstellplätzen wird auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs SBB für Velofahrende zukünftig verbessert.

a2) Badischer Bahnhof
Das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof zeigt Massnahmen auf, die eine integrale Entwicklung des Badischen Bahnhofs und der umliegenden Quartiere ermöglichen (s. S2.1, Schwerpunkt Arbeiten, Gebiet Rosental). Für die Entwicklung des Gebietes sind folgende Aspekte wichtig: Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof, die Gestaltung und Neuorganisation des Bahnhofvorplatzes, die Schaffung von Veloabstellflächen, die Anbindung an die Innenstadt, die Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie die Nutzung des städtebaulichen Potenzials.

b) S-Bahn-Haltestellen

b1) Bahnhof St. Johann
Der Bahnhof weist durch die Lage im Quartier und die Nähe zu hochverdichteten Arbeitsplatzgebieten ein grosses Einzugsgebiet auf. Damit der Bahnhof seine Bedeutung im Stadtraum besser übernehmen kann, gilt es die Zugverbindungen zu verbessern. Die Zentrumsbildung wird mit Nutzungsintensivierungen und -erweiterungen in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Kultur (Neubau des Naturhistorischen Museums und Staatsarchiv) gefördert (s. S2.1 Schwerpunkt Arbeiten, Äusseres St. Johann; S2.2 Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen, VoltaNord (südl. Teil)).

b2) Dreispitz, S-Bahn-Haltestelle
Das zu entwickelnde Gebiet Dreispitz soll optimal an die S-Bahn-Haltestelle angeschlossen werden und Dienstleistungsunternehmen, Gewerbebetrieben und Anwohnerinnen und Anwohnern die Möglichkeit geben, sich in nächster Nähe zum ÖV anzusiedeln (s. S2.1 Schwerpunkt Arbeiten, Dreispitz (südl. Teil); S2.2 Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen, Dreispitz (nördl. Teil)).

b3) Niederholz Riehen, S-Bahn-Haltestelle
Das Gesamtkonzept Niederholz koordiniert unter Einbezug der umliegenden Baugebiete – Zusammenwirken von Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe – die angestrebte und durch die S-Bahn-Haltestelle Niederholz verstärkte Zentrumsentwicklung – unter Wahrung des Quartierbildes (s. S2.2 Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen, Niederholz).

b4) Riehen Dorf, S-Bahn-Haltestelle
Neben der Verbesserung der Aufenthaltssituation an der S-Bahn-Haltestelle (mit guter Verknüpfung an den Bahnhof SBB) soll mit einem Entwicklungsrichtplan die langfristige Entwicklung des Dorfzentrums Riehens vorgesehen werden (s. S2.4 Ortszentren, Ortszentrum Riehen).

b5) Am Zoll Lörrach Riehen, S-Bahn-Haltestelle
Gedacht wird an eine Mobilitätsdrehscheibe inklusive einer neuen S-Bahn-Haltestelle im Bereich am Zoll Lörrach Riehen. Diese Überlegungen sind eingebettet in eine städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Neuordnung des grenznahen Bereichs beiderseits der Landesgrenze, die im Rahmen des Projekts „Am Zoll Lörrach Riehen“ zwischen den Projektpartnern Stadt Lörrach, Gemeinde Riehen, Kanton Basel-Stadt, Agglomerationsprogramm Basel und IBA Basel 2020 abgestimmt werden. Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung sollen Wohnen, Dienstleistungen und eine massvolle Ergänzung der gewerblichen und öffentlichen Angebote in Form eines Subzentrums sein, ohne dabei die Ortskerne von Riehen und Lörrach zu konkurrenzieren (s. S2.3 Schwerpunkt Wohnen, Stettenfeld Riehen). Hinsichtlich der Freiräume ist es Ziel, den Zugang zu und die Verknüpfung der Landschaftsräume Tüllinger/Wiese und Maienbühl zu ermöglichen sowie den vom Durchgangsverkehr geprägten Stadtraum für das Verweilen attraktiver zu gestalten. Verkehrliche Ziele gelten der Ermöglichung des Angebotsausbaus der S-Bahn und deren Verknüpfung mit einer Mobilitätsdrehscheibe sowie die Optimierung der Situation des Fuss- und Veloverkehrs, der Umsteigebeziehungen und der verkehrlichen Belange der Zollabfertigung.

S3 Verkehrsintensive Einrichtungen

S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen

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

Als verkehrsintensive Einrichtungen auf Kantonsgebiet gelten zurzeit folgende vier Standorte, die in der Richtplankarte als Ausgangslage eingetragen sind:
– Dreispitz Nord; Einkaufszentrum
– St. Jakob; Freizeiteinrichtungen (Stadien) und Einkaufszentrum
– Stücki; Einkaufs- und Freizeitzentrum
– Bahnhof Basel SBB; Spezialfall: Einkaufszentrum in Form von Sekundärnutzungen des Bahnhofsgebäudes mitsamt Einzugsbereich

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

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

In Basel-Stadt ist die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen nicht losgelöst von der Expansion des Detailhandels aus dem Zentrum heraus zu verstehen. Es droht ein Strukturwandel, der die Attraktivität vieler Städte unter Druck setzt («Dezentralisierung der Zentralität»). Das Verschwinden von vor allem kleinen Läden schädigt die Anziehungskraft der Innenstadt als lebendiges Zentrum (vgl. S2.3 Ortszentren).

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

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

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

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

Aufgrund der Standortkriterien können zum aktuellen Zeitpunkt im Richtplan zwei Standorte, an denen neue Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen entstehen können, bezeichnet werden:
– Gebiet Bahnhof St. Johann
– Gebiet Badischer Bahnhof

Strategie/ST
5, 11

Leitsätze
8, 21, 27, 43, 46, 47

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

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

B. Verkehrsintensive Einrichtungen finden ihren Standort
- im Siedlungsgebiet (Baugebiet); bis auf 50m Nähe zu Wohngebieten (reine Wohngebiete und Wohngebiete mit Anteil 1 Geschoss Arbeiten);
- im ÖV-Einzugsgebiet der Güteklasse A;
- im Einzugsgebiet von Knoten der Hochleistungsstrassen, Radius 750m;
- an Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen); jeweils 50m in Seitenstrassen erweitert (Einzugsgebiet);
- wenn gesichert ist, dass Gefahren von benachbarten Anlagen und Betrieben, die ein Störfallrisiko aufweisen, gebannt sind.
- in Gebieten, welche sehr gut für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

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

S4 Öffentliche Bauten und Anlagen
S4.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität

Ausgangslage
Der Lehr- und Forschungsstandort Basel, mit den Eckpfeilern Universität und Universitätsspital, Fachhochschule Nordwestschweiz und ETH-Zentrum für Biosysteme, gehört zu den führenden Wissenszentren Europas.

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

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

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

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

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

Strategie/ST
4, 8

Leitsätze
23, 24

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Entsprechend dem prognostizierten Wachstum der Studierendenzahlen und der Strategie der Universität ist mit dem Kanton Basel-Landschaft das Raumangebot für die Universität zu erhöhen und zu optimieren.

B. Die Universität ist an möglichst wenigen Standorten zu konzentrieren.

C. Es sind in Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft Standorte zu entwickeln, welche über die kritische Mindestgrösse und damit über genügend standortinternes Synergiepotenzial verfügen, um einen optimalen Betrieb der Universität und Anpassungen an künftige Bedürfnisse zu garantieren.

D. Universitäre Einrichtungen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Gemäss dem universitären Strategiepapier entsprechen die Einrichtungen dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung.

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

a) Campus Schällemätteli .....*Festsetzung*
b) Campus Petersplatz ..... *Zwischenergebnis*

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Campus Schällemätteli
Partnerschaftlicher Projektierungsratschlag Juni 2009 sowie Bebauungsplan Hochschulareal St. Johann «Campus Schällemätteli» für die Standortentwicklung.
Entwicklung von Neubauprojekten auf Basis von Wettbewerben für die Life Science-Aktivitäten der Universität: im südlichen Arealteil mit einem Neubauprojekt für das Biozentrum (35'000m^2), einem Neubauprojekt für das ETH-Institut (27'500 m^2) sowie Instandsetzung des Bestands oder Neubauprojekt (41'000m^2) (Biozentrum, Pharmazentrum) sowie im nördlich Arealteil mit Neubauprojekten in zwei Etappen bis 2032 (58'000 m^2).

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

S4.2 Schulbauten und -anlagen

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

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

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

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

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

Strategie/ST
8

Leitsätze
4, 23, 25, 29, 41

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die Schulraumplanung erfolgt in enger Abstimmung mit der Siedlungs- und Nutzungsplanung.

B. Schulen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein.

C. Die Gemeinden koordinieren die Schulraumplanung für Primarschulen mit dem Kanton.

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

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

S4.3 Spitalbauten

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

Er betreibt drei öffentliche Spitäler, die seit 2012 als selbstständige öffentlich rechtliche Anstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgelagert sind:
– Universitätsspital Basel
– Universitäre Psychiatrische Kliniken
– Felix Platter-Spital

Von Privaten und von der Bürgergemeinde Basel betrieben werden:
– St. Clara-Spital
– Merian-Iselin-Spital
– Bethesda-Spital
– Adullam-Kliniken in Basel und Riehen
– Psychiatrische Klinik Sonnenhalde, Riehen
– Chrischonaklinik Bettingen (bis März 2019)
– Schmerzklinik
– REHAB Basel Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
– Hildegard-Hospiz

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

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

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

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

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

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

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

Strategie/ST
1
Leitsätze
23, 27

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die kantonale Spitalplanung wird vom Gesundheitsdepartement gemäss den gesetzlichen Grundlagen durchgeführt. Interkantonale und regionale Zusammenarbeit wird angestrebt.

B. Die bestehenden Standorte der universitären Kliniken sind – abgestimmt mit der strategischen Raumplanung der Universität Basel – qualitativ und quantitativ zu entwickeln.

C. Eine Konzentration auf möglichst wenige Standorte ist anzustreben.

D. Spitäler müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut und mit dem motorisierten Individualverkehr angemessen erreichbar sein. Sie decken ihren eigenen Parkplatzbedarf mit geeigneten Parkhäusern ab.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

……...*Koordinationsstand*

a) Campus Gesundheit USB ……*Festsetzung*

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Campus Gesundheit USB

Der Masterplan Campus Gesundheit aus dem Jahr 2011 ist ein Koordinationsinstrument mit einem langfristigen Planungshorizont. Zur Umsetzung des medizinisch und betrieblich nachgewiesenen Erweiterungsbedarfs des Universitätsspitals (USB) und im Hinblick auf die Konzentration und Koordination der hochspezialisierten Medizin ist das Raumangebot des USB auf der Basis des Masterplans Campus Gesundheit zu erweitern. Auf dem Areal des Universitätsspitals Basel werden daher in den nächsten Jahrzehnten markante städtebauliche Veränderungen stattfinden. Der Masterplan koordiniert diese Entwicklungen und berücksichtigt die Entwicklungen auf dem Campus Schällemätteli und Campus Petersplatz (s. S4.1 Universität).

S4.4 Sport- und Freizeitanlagen

Ausgangslage

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

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

Nach ihrer strategischen Bedeutung und Grösse werden die Sporthallen und Freianlagen in Schwerpunktanlagen, Quartiersportanlagen und Schulsportanlagen aufgeteilt.
Die Schwerpunktanlagen für den organisierten und strukturierten Sportbetrieb sind:

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

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

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

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

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

Als Sporthallen bezeichnet werden so genannte Mehrfachhallen, welche ein Angebot an Zuschauerplätzen aufweisen. Sporthallen dienen dem Sportbetrieb sowohl von Schulen oder der Universität als auch von Vereinen. In Einzelfällen werden darin neben Sportanlässen auch andere Publikumsveranstaltungen durchgeführt (St. Jakobshalle (BL), Pfaffenholz (F)). Sporthallen sind entweder kombiniert mit Schulanlagen oder mit Sportanlagen.
St. Jakobshalle (BL), Pfaffenholzhalle (F), Rankhofhalle, Dreirosenhalle, Leonhardshalle, Sandgrubenhalle, Niederholzhalle Riehen und Halle Hinter Gärten Riehen (durch die Gemeinde betrieben).

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

Wintersportanlagen

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

Spezialsportanlagen

Beachhalle (Luzernerringbrücke), Waldsportanlage Finnenbahn in Riehen, ausgeschilderte Mountainbike-Rundstrecke Riehen/Bettingen.
Finnenbahn & Vita-Parcours Lange Erlen, Rollsporthalle (privat), Kletterhalle Vogesen, Trendsporthalle, Sommer-

nutzung KEB Margarethen (BL). Neben diesen Anlagen betreiben der Kanton und die Gemeinden diverse weitere kleine Trendsportanlagen.

Zielsetzungen

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

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

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

Strategie/ST

8

Leitsätze

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Die Erstellung und freie Nutzung von witterungsgeschützten Bewegungs- und Tummelflächen für Kinder und Jugendliche an Schulen und Kindergärten ist zu fördern («gedeckter Pausenhof»).

B. Verbindungswege für zu Fuss Gehende, Velos und Rollsportgeräte zwischen den Quartieren sind sicherzustellen.

C. Sport- und Freizeitanlagen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Die Abstellsituation für Velos muss optimal und attraktiv sein. Insbesondere die verkehrliche Anbindung des Freizeit- und Sportgebiets St. Jakob ist mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren, wobei der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr den Hauptanteil des Verkehrs bewältigen sollen.

D. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner partnerschaftlichen Möglichkeiten in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und den betroffenen Gemeinden darauf hin, dass das Sportgebiet St.Jakob ein attraktives, vorwiegend mit dem ÖV erreichbares Sportzentrum von nationaler Bedeutung bleibt; die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet ist dabei zu wahren, die Natur- und Landschaftswerte sind zu sichern.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Das ED erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein kantonales Konzept für Sport- und Bewegungsanlagen.

2. Dieses Konzept wird vom ED in Zusammenarbeit mit den Gemeinden alle vier Jahre überprüft und nachgeführt.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

……*Koordinationsstand*
Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob ……...*Festsetzung*

MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a) Freizeit- und Sportgebiet St. Jakob
Das Gebiet «Parklandschaft St. Jakob» entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten auf einer Fläche von ca. 95ha (mehrheitlich in Basel-Landschaft) zu einer der grössten Sport- und Freizeitanlagen Europas («Campus Sport»). Die Sportanlagen umfassen im Kanton Basel-Stadt das Fussballstadion St. Jakob-Park (40'000 Sitzplätze), im Kanton Basel-Landschaft die St. Jakobshalle (9'000 Sitzplätze), die Eishalle St. Jakob-Arena (6'000 Sitzplätze), die Pferdesportanlage Schänzli, das Gartenbad St. Jakob sowie die Sportanlagen St. Jakob mit unter anderem 19 Fussballfeldern und einem Leichtathletikstadion. Die ersten drei Anlagen sind im Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) aufgeführt; sie haben damit nationale und internationale Bedeutung.

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

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

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

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

S4.5 Fahrendenplatz

Ausgangslage

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

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

Zielsetzungen

Um die Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen, stellt der Kanton Basel-Stadt auf dem Kantonsgebiet einen planungsrechtlich gesicherten, hinreichend ausgestatteten und das ganze Jahr zugänglichen Platz für Fahrende zur Verfügung. Der Platz erlaubt eine duale Nutzung (Durchgangsplatz in der Sommersaison, Standplatz in der Wintersaison) und steht Fahrenden aller Nationalitäten offen.

Strategie/ST

–

Leitsätze

18

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Der Kanton Basel-Stadt stellt den Fahrenden einen 2‘000 m² grossen, zehn Stellplätze bietenden und hinreichend ausgestatteten Fahrendenplatz zur Verfügung.

B. Der Platz für Fahrende dient in der Sommersaison als Durchgangsplatz und in der Wintersaison als Standplatz.

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

Örtliche Festlegung

……..*Koordinationsstand*

Fahrendenplatz Friedrich Miescher-Strasse ... *Festsetzung*

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

S4.6 Freizeitgärten

Ausgangslage
Freizeitgärten erfüllen als zum Teil sehr strukturreiche Lebensräume vielfältige Funktionen und sind Teil des städtischen Erholungs- und Freizeitangebotes. Sie stärken den familiären und generationenübergreifenden Zusammenhalt und die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund. Sie gehören zum Grünraum und zur ökologischen Vernetzung. Als Lebensraum bergen sie zum Teil seltene und geschützte Tiere. Eine früher wichtige Funktion der Gärten, die Selbstversorgung, ist zugunsten der Freizeitnutzung zurückgegangen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Strategie/ST
2, 4, 5, 9, 10

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Freizeitgärten dienen mit ihren vielfältigen Qualitäten der Erholung der Bevölkerung, dem gesellschaftlichen Zusammenhalt und der natürlichen Lebensgrundlage. Als Grünräume haben sie in einem sich weiter urbanisierenden Umfeld eine hohe Bedeutung.

B. Freizeitgartenareale werden auf nutzungsplanerischer und/oder vertraglicher Ebene vom Kanton und den Gemeinden unter Berücksichtigung des Gesetzes für Freizeitgärten gesichert.

C. Der Kanton wirkt betreffend die im Kanton Basel-Stadt gelegenen Freizeitgartenareale darauf hin,
- eine gute Erreichbarkeit mit Fuss- und Veloverkehr sowie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicherzustellen.
- entsprechend den Vorgaben des Gesetzes über Freizeitgärten ein genügendes Angebot an Freizeitgartenarealen langfristig zu sichern;
- die öffentliche Zugänglichkeit, die Durchgängigkeit und die Benutzbarkeit der Freizeitgartenareale für die Bevölkerung entsprechend dem Gesetz über Freizeitgärten zu verbessern;
- die ökologischen Funktionen der Areale zu verstärken;
- die naturnahe Bewirtschaftung der Gärten zu fördern.

Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinden ab.

D. Der Grundsatz C gilt ebenfalls für die ausserkantonalen, stadtnahen Freizeitgartenareale im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel. Der Kanton stimmt seine Entwicklungsabsichten mit den Entwicklungsabsichten der Nachbargemeinden ab.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Die Stadtgärtnerei erarbeitet für die Freizeitgartenareale der Einwohnergemeinde Basel bis 2019 eine Strategie, wie die Areale qualitativ aufgewertet und durch öffentliche Wege und Grünflächen verbunden werden können.

2. Die Gemeinde Riehen berücksichtigt bei weiteren Planungen die kommunale Strategie zu Freizeitgärten.

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

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

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

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

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

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

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

Objektblätter
AGGLOMERATION

ANPASSUNGEN

A Agglomeration .....
A2 3Land.....69

A

A2 3Land

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

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

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

Mit dieser Innenentwicklung wird ein grosses wirtschaftliches Investitionspotential eröffnet.

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

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

Strategie/ST
1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 11

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

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen von Vereinbarungen, die er mit Weil am Rhein (D), Huningue und Saint-Louis (F) sowie den überkommunalen Gebietskörperschaften, dem TEB und der IBA trifft, und im Hinblick auf das Erfordernis, Raum für Einwohnende und Arbeitsplätze zu schaffen, darauf hin, dass das grenzüberschreitende Vorhaben «Schwerpunktgebiet 3Land» in Form eines zukunftsorientierten urbanen Pols der trinationalen Agglomeration Basel konkretisiert wird.

B. Die gemeinsamen Zielsetzungen für das Projekt «3Land» werden im Rahmen dieser Vereinbarungen festgehalten.

C. Alle Entwicklungsschritte mit trinationalen Auswirkungen erfolgen in trinationaler Abstimmung.

D. Als konzeptionelle Grundlagen dienen das grenzüberschreitend abgestimmte «Raumkonzept 3Land (2015)» sowie das «Vekehrskonzept 3Land (2018)», deren Inhalte in den baselstädtischen Teilrichtplan für die Quartiere Kleinhüningen Klybeck einfliessen.

PLANUNGSANWEISUNGEN

1. Im Rahmen eines trinationalen Verkehrskonzepts stimmt das Amt für Mobilität die Verkehrsplanungen bis Ende 2018 trinational ab.

2. Für die geplante Tramverbindung Kleinhüningen – Huningue und die neue Rheinbrücke bestimmt das Planungsamt in Abstimmung mit der französischen Seite bis Ende 2019 das massgebliche Verfahren und bereitet den Projektwettbewerb für eine Rheinbrücke inkl. der dazu notwendigen Budgetanträge vor.

3. Die Ergebnisse des Stadtteilrichtplans und der Planungen zur Hafenbahn sind durch das Planungsamt mit den trinationalen Partnern abzustimmen.

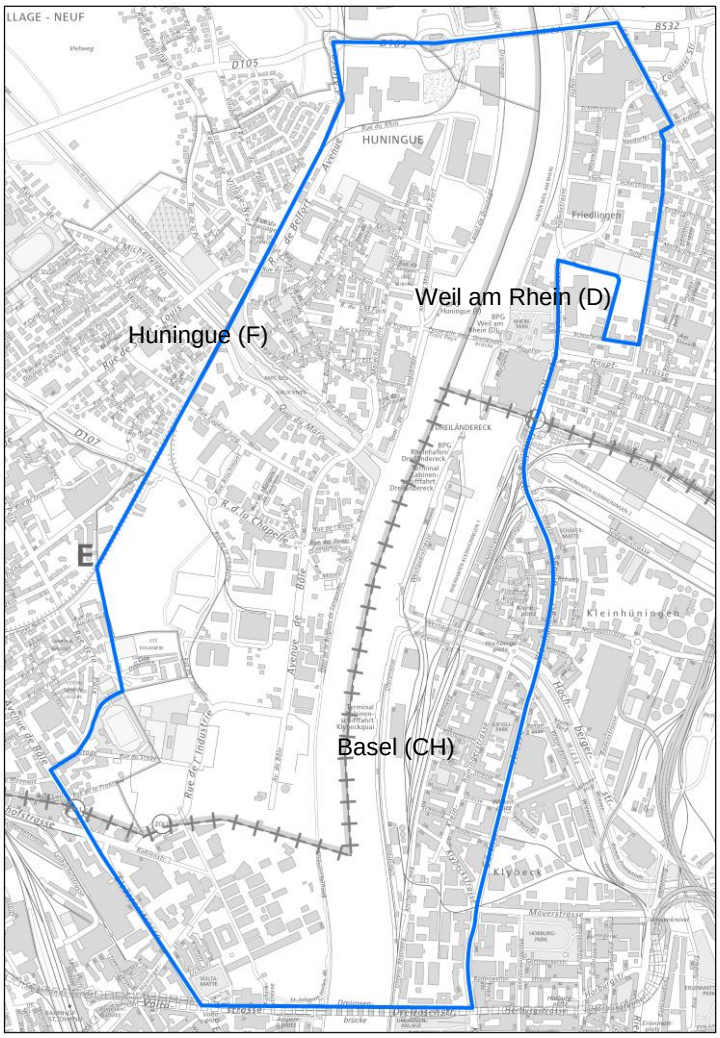
MASSNAHMEN/DETAILS
ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Das Raumkonzept 3Land bezeichnet als wesentliche Elemente:

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

Voraussetzung für das Erreichen der Ziele ist die Berücksichtigung und Integration

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



Perimeter „3Land“

Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Planungsamt. Karte: PK50 2011, swisstopo

Objektblätter
NATUR UND LANDSCHAFT

FORTSCHREIBUNGEN

NL2 Land- und Waldwirtschaft.....75
NL2.1 Landwirtschaftsgebiet..... 75
NL2.2 Fruchtfolgeflächen..... 77

NL3 Natur- und Landschaftsschutz.....81
NL3.2 Landschaftsschutz..... 81

NL

NL2 Land- und Waldwirtschaft

NL2.1 Landwirtschaftsgebiet

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

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

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

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

Die Landwirtschaftsgebiete als mehrheitlich wertvolle Kulturlandschaften grenzen vor allem an das Siedlungsgebiet und an den Wald und werden teilweise von weiteren Nutzungen überlagert (z.B. Wassergewinnung im Bereich der Langen Erlen). Im Bereich Landschaftspark Wiese werden die Nutzungskonflikte mit einem Landschaftsrichtplan geregelt. Für den östlichen Landschaftsraum steht ein Landschaftsentwicklungskonzept noch aus und muss regional entwickelt werden.

Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird im Baubewilligungsverfahren nach den bundesrechtlichen Vorgaben – und ergänzend nach der kantonalen Gesetzgebung (insbesondere in Verbindung mit dem Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 25. Januar 1995) – geregelt.

Erwünschte Wirkung

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

Strategie/ST

2, 4, 10, 12

Leitsätze

32, 34, 35, 38

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Das Landwirtschaftsgebiet dient der Erzeugung von Nahrungsmitteln, der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Pflege der Kulturlandschaft, der ökologischen Vernetzung und – unter Gewährleistung der Produktionsfunktion – der Erholung in der offenen Landschaft.

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

C. Der Flächenbestand zum Zeitpunkt dieses Beschlusses ist grundsätzlich zu sichern. Für aus gesamtplanerischer Sicht zweckmässige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche landwirtschaftlich genutztes Landwirtschaftsgebiet beansprucht wird, sind soweit möglich Ersatzangebote zu schaffen.

NL2.2 Fruchtfolgeflächen

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

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

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

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

Strategie/ST
2, 4, 10, 12

Leitsätze
32, 34, 35, 38

PLANUNGSGRUNDSÄTZE

A. Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton sind umfänglich zu schonen, das Mindestkontingent von 240ha ist zu sichern.

B. Für aus gesamtplanerischer Sicht notwendige Erweiterungen des Siedlungsgebietes, für welche FFF beansprucht werden, sind – in Abstimmung mit dem Bund und unter der Prämisse des Erhalts von 240ha – im Kantonsgebiet adäquate Ersatzflächen auszuscheiden.

C. Kanton und Gemeinden übernehmen die gemäss Richtplangesamtkarte ausgewiesenen FFF in ihre Nutzungspläne (Ausscheidung als Landwirtschaftsgebiet bzw. -zone, ggf. als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone).

PLANUNGSANWEISUNGEN

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

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

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

MASSNAHMEN/DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

Der Kanton Basel-Stadt verfügt heute über 249ha FFF. In Bezug auf das festgesetzte Mindestkontingent von 240ha beträgt der Saldo dementsprechend +9ha. In Basel werden künftig 10.7ha FFF fast ausschliesslich als Grünzone mit überlagernder Naturschon-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzzone ausgewiesen. Damit werden Gebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets bezeichnet, in denen neben der landwirtschaftlichen Produktion auch die Funktionen der naturbezogenen Naherholung und der naturräumlichen Aufwertung eine hohe Gewichtung erfahren sollen. In Folge der strengen Beschränkungen für bauliche Massnahmen in der Grünzone unterliegt in diesen Gebieten die Ressource Boden auch künftig einem besonderen Schutz, womit das landwirtschaftliche Produktionspotenzial deshalb dauerhaft erhalten bleibt.

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

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

NL3 Natur- und Landschaftsschutz

NL3.2 Landschaftsschutz

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 ortstypische Vielfalt, Eigenart und Schönheit auszeichnen und die in ihrem charakteristischen Nebeneinander verschiedener Lebensraumtypen zu erhalten und aufzuwerten sind.

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

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

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

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

Strategie/ST
2, 9, 10, 12

Leitsätze
3, 15, 17, 18, 35, 37

PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

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

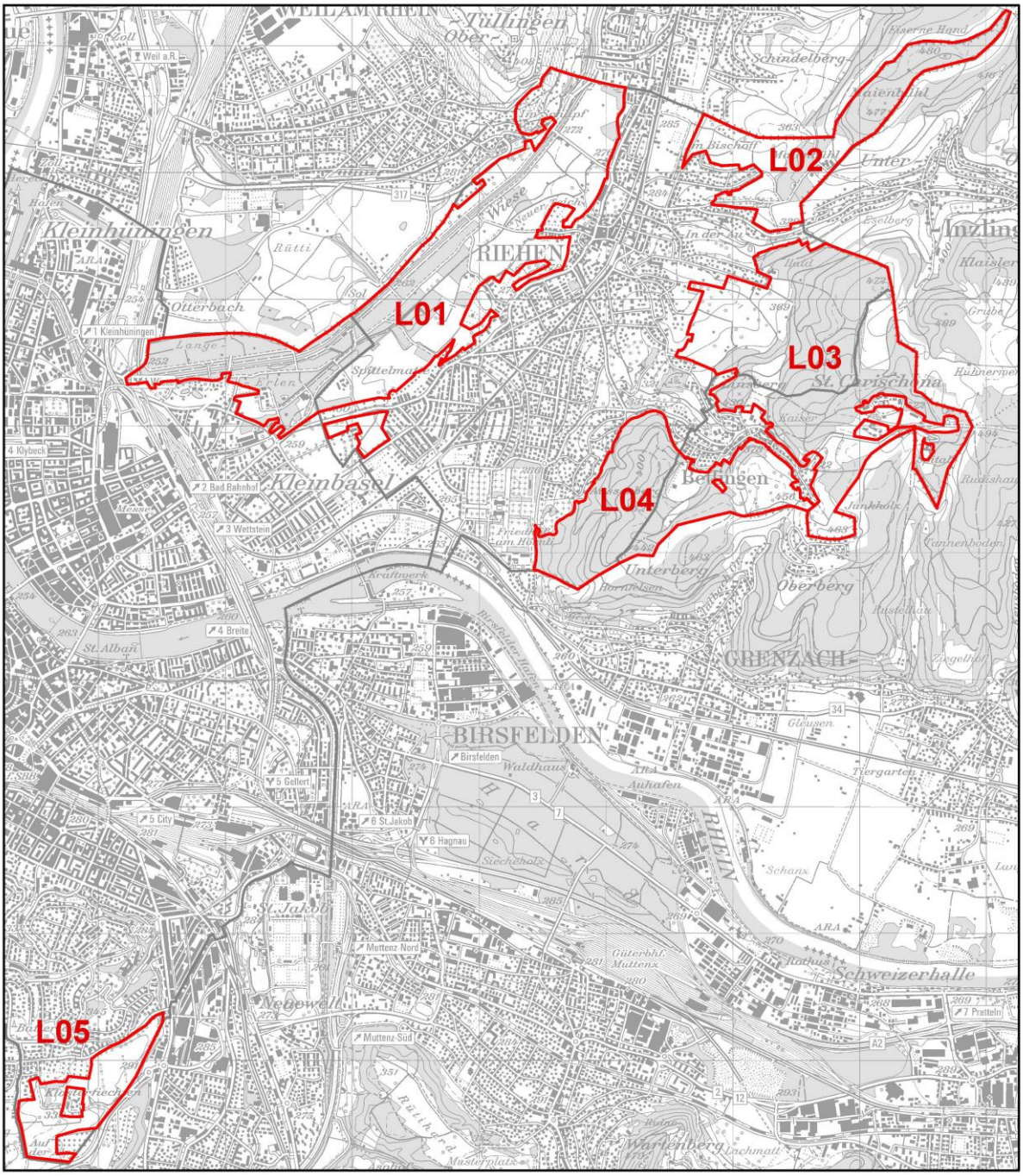
2. Die Landschaftsschutzgebiete sind in ihrer Charakteristik und ihrer Ausdehnung – wo nötig in grenzüberschreitender Abstimmung und mittels Landschaftsentwicklungskonzepte – zu erhalten und, wo erforderlich, ökologisch aufzuwerten. Wo sie das Landwirtschaftsgebiet, die Grundwasserfassung und den Wald überlagern, sind diese Nutzungen zu gewährleisten. Diese Nutzungen sind mit Rücksicht auf die Besonderheiten der Landschaft vorzunehmen; dies gilt auch für die gemäss Bebauungsplan 82a (Schlipf) zu gewährleistenden Nutzungen. Zu gewährleisten sind im Weiteren die der Landschaft angepassten und 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
.....*Koordinationsstand*

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*

Landschaftsschutzgebiete



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

ANHANG

AH1 Verzeichnisse 86
Abkürzungen 86

AH2 Glossar 88

AH

AH1 Verzeichnisse

ABKÜRZUNGEN

A	Agglomerationsprogramm
A2/A3	Autobahn 2/Autobahn 3
ARA	Abwasserreinigungsanlage
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AUE	Amt für Umwelt und Energie
AV	Anhang Verzeichnisse
AW	Alarmwert
B	Bettingen
B+R	Bike and Rail
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAK	Bundesamt für Kultur
BGE	Bundesgerichtsentscheid
BGF	Bruttogeschossfläche
Bhf.	Bahnhof
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
C	Celsius
CH	Schweiz
CHF	Schweizer Franken
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
dBA	Dezibel A-Bewertung
DSchG	Gesetz über den Denkmalschutz Kanton Basel-Stadt
DSchV	Verordnung zum Gesetz über den Denkmalschutz Kanton Basel-Stadt
DV	Dienstleistungsvereinbarung
E	Einleitung
EAP	EuroAirport
EC	Eurocity
EKD	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege
EnG	Energiegesetz
ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
F	Frankreich
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FFF	Fruchtfolgeflächen
FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
GB	Güterbahnhof
Gde.	Gemeinde
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer
GSchV	Gewässerschutzverordnung
IC	Intercity
IGW	Immissionsgrenzwert
IKSR	Internationale Kommission zum Schutze des Rheins
ISOS	Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz
IWB	Industrielle Werke Basel
K	Konzeptkarten
KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
KV BS	Kantonsverfassung Basel-Stadt
KV	Kombinierter Verkehr
KVA	Kehrrichtverbrennungsanlage
kW	Kilowatt
L	Güterlogistikareal
L^H	Standorte Güterlogistik: Hafen
L^T	Standorte Güterlogistik: Terminal
L^{HB}	Standorte Güterlogistik: Hafenbahnhof
Lkw	Lastkraftwagen
LRV	Luftreinhalteverordnung
LSV	Lärmschutzverordnung
M	Mobilität
MIV	Motorisierter Individualverkehr
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
OGB	Ornithologische Gesellschaft Basel
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P + R	Park and Rail
PEZA	Provisorisch erweiterte Zollanlage
PK50	Pixelkarte 1:50’000 (gescannte Landeskarte)
R	Riehen
REHAB	Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte
RISKO	Kommission für Risikobeurteilung
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
RPV	Raumplanungsverordnung
RRB	Regierungsratsbeschluss
RSMVA	Regionale Sondermüll-Verbrennungsanlage

S	Siedlung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SIL	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SO	Solothurn
ST	Strategie
StatA	Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt
StFV	Störfallverordnung
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
TER	Trains express régionaux
TGV	Train à grande vitesse
USB	Universitätsspital Basel
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz
USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPV	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VE	Ver- und Entsorgung
VISOS	Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
WaG	Waldgesetz Basel-Stadt
WaV	Verordnung zum Waldgesetz Basel-Stadt
WBG	Bundesgesetz über den Wasserbau
WBV	Verordnung über den Wasserbau (Bund)
WEP	Waldentwicklungsplan
ZH	Zürich

AH2 Glossar

Agglomerationsprogramm
Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, mit dem eine koordinierte Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen angestrebt wird. Der Bund prüft die eingereichten Agglomerationsprogramme und legt den Anteil fest, mit dem Infrastrukturvorhaben der Agglomerationen mitfinanziert werden. Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel umfasst neben Basel-Stadt auch Teilräume der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Solothurn sowie die grenznahen Gebiete von Deutschland und Frankreich.

Aussenraum
Mit Aussenraum ist der die Bauten umgebende Bereich gemeint, der nicht vor Witterungseinflüssen geschützt ist. Er enthält verschiedene Nutzungen wie die Wege zur Gebäudeerschliessung, die wohnungsbezogenen (z.B. private Gärten, Terrassen) sowie die kollektiven Freiräume (z.B. Hof, Parks, Spielplätze).

Bauzone
Die Bauzone ist eine Grundnutzungszone und umfasst Land, das sich für die Überbauung eignet und voraussichtlich innert 15 Jahren benötigt, erschlossen und überbaut wird. Bauzonen können je nach Art und Intensität der Nutzung unterteilt werden.

Bebauungsplan
Bebauungspläne sind Sondernutzungspläne, die für begrenzte Gebiete eine Abweichung von der baurechtlichen Grundordnung ermöglichen. Zweck der Bebauungspläne ist es, eine bessere gesamtheitliche Überbauung zu gewährleisten und somit die städtebauliche und architektonische Qualität zu sichern. Die Bestimmungen zum Umgang mit Bebauungsplänen sind im Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt geregelt.

Controlling
Das Controlling ist ein prozessbegleitender Kontrollmechanismus zur kantonalen Richtplanung. Er umfasst den periodischen Vergleich der richtungsweisenden Festlegungen mit der tatsächlichen räumlichen Entwicklung. Weiter wird regelmässig die Umsetzung der Planungsanweisungen überprüft. Dadurch wird der Anpassungsbedarf des kantonalen Richtplans systematisch und transparent aufgezeigt.

Durchmesserlinie
Eine Durchmesserlinie ist eine Linie des öffentlichen Personenverkehrs, die zwei S-Bahnlinien, die vom Umland ins Zentrum führen durch das Zentrum hindurch verbindet. Bei Durchmesserlinien muss, gegenüber Linien die im Stadtzentrum umkehren, nicht umgestiegen werden.

Fahrtenmodell
Das Fahrtenmodell ist ein Planungs- und Vollzugsinstrument, mit dem die Fahrten in bestimmten Gebieten reguliert oder begrenzt werden. Damit soll die bestehende Verkehrsinfrastruktur wirtschaftlich, umweltfreundlich und optimal genutzt werden.

Freizeitgarten
Die wohnungsnahen Freizeitgärten werden über mehrere Jahre von Privatpersonen zur nicht erwerbsmässigen Garten- und Erholungsnutzung gepachtet. Im Kanton Basel-Stadt wird zwischen drei Gartentypen unterschieden: die Gemüse- und Freizeitgärten, die Wochenendgärten und die Kleintiergärten.

Fruchtfolgeflächen
Fruchtfolgeflächen bezeichnen bestgeeignetes, ackerbaufähiges Landwirtschaftsland. Sie umfassen das ackerfähige Kulturland, vorab das Ackerland und die Kunstwiesen in Rotation sowie die ackerfähigen Naturwiesen, und werden mit raumplanerischen Massnahmen geschützt. Damit sollen in erster Linie genügend Produktionsflächen erhalten werden, um die Landesversorgung in Zeiten gestörter Zufuhr sicherzustellen. Die Kantone sind verpflichtet den vom Bund vorgegebenen Mindestumfang an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen zu sichern.

Gewässerraum
Der Gewässerraum ist ein planerisch gesicherter Bereich entlang von Flüssen, Bächen und Seen. Er umfasst das Gewässer, den Uferbereich und in manchen Fällen Teile des angrenzenden Umlands. Die Grösse des Gewässerraums hängt von der natürlichen Sohlenbreite des Gewässers ab. Der Gewässerraum dient dem Gewässer- und Hochwasserschutz und ermöglicht langfristig eine Verbesserung des ökologischen Zustands der Gewässer.

Information und Mitwirkung
Die in der Raumplanung geforderte umfassende Interessenabwägung setzt die rechtzeitige Information der Betroffenen und der Öffentlichkeit sowie deren Recht voraus, sich vor dem Planbeschluss zu allen Aspekten der Planung zu äussern. Nach Artikel 4 RPG unterliegen alle Planungen nach diesem Gesetz der Pflicht von Information und Mitwirkung.

Interessenabwägung
Gibt es bei der Erfüllung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume, so wägen die Behörden die betroffenen Interessen ab und begründen ihre Beschlüsse (Art. 3 RPV). Das Resultat der jeweiligen Interessenabwägung führt in der Regel zur räumlichen Abstimmung der verschiedenen Interessen und ist in den entsprechenden hoheitlichen Plänen abgebildet.

ISOS
Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) ist ein Bundesinventar nach Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG). Das ISOS zeigt die Interessen und Ziele des Ortsbildschutzes aus nationaler Sicht auf. Es dient als Planungs- und Entscheidgrundlage und muss bei allen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden berücksichtigt werden.

Konzepte des Bundes
Ein Konzept ist ein umfassendes und ressortübergreifendes Planungsinstrument, das aufeinander abgestimmte und sich an einem künftigen Zustand orientierende Ziele und Massnahmen enthält. In seinen Konzepten nach Artikel 13 RPG zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Teilsachbereich wahrnimmt, insbesondere welche Ziele er verfolgt, mit welchen Mitteln er diese Ziele erreichen will und nach welchen Prioritäten er zu handeln gedenkt. Im Gegensatz zu Sachplänen machen die Konzepte des Bundes keine verbindlichen Aussagen zu räumlichen Festlegungen.

Koordinationsstand
Die drei Koordinationsstände Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung geben den aktuellen Planungsstand von örtlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan wieder. Dabei sind Festlegungen mit dem Koordinationsstand Vororientierung noch sehr unbestimmt und die raumwirksamen Tätigkeiten lassen sich noch nicht umschreiben. Beim Koordinationsstand Zwischenergebnis sind die raumwirksamen Tätigkeiten bekannt aber noch nicht aufeinander abgestimmt. Beim Koordinationsstand Festsetzung sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt und die Umsetzung gesichert.

Landschaftsschutzgebiet
Landschaften von besonderer Eigenart und Schönheit sowie ökologisch-naturkundlich oder kulturhistorisch wertvolle Landschaften sollen erhalten werden. Das Instrument hierzu sind Landschaftsschutzgebiete. Raumwirksame Tätigkeiten innerhalb solcher Landschaftsschutzgebiete haben den Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.

Metropolitanraum
Metropolitanräume sind grosse Handlungsräume, die eine enge funktionale Verflechtung der einzelnen Teilräume aufweisen. Diese Verflechtung beruht auf den Pendlerbeziehungen, auf wirtschaftlichen Beziehungsnetzen, auf dem gegenseitigen Austausch von Dienstleistungen sowie auf einer engen Verflechtung der Freizeitaktivitäten und des kulturellen Angebots. Metropolitanräume zeichnen sich auch durch eine internationale Ausstrahlung aus. Das Raumkonzept Schweiz bezeichnet die drei Metropolitanräume Basel, Genf-Lausanne und Zürich.

Modalsplit
Unter Modalsplit versteht man die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger wie öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Die Kenngrösse gibt Auskunft über die Anteile jedes Verkehrsmittels am Gesamtverkehr bzw. einem bestimmten Verkehrssegment.

Nachhaltigkeit
Das Konzept der Nachhaltigkeit basiert auf dem Gedanken, dass die Nutzung von Ressourcen in dem Masse erfolgt, wie die Ressourcen sich wieder regenerieren und nachwachsen können. Nachhaltige Raumentwicklung meint eine Entwicklung, welche die Bedürfnisse der Gegenwart an den Lebens- und Wirtschaftraum befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. In der schweizerischen Bundesverfassung ist das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung als Staatsziel festgelegt (Art. 2 BV «Zweck»). Auch der Kanton Basel-Stadt hat die Nachhaltigkeit als Leitlinie des staatlichen Handelns in die Kantonsverfassung aufgenommen (Art. 15 Abs. 2 Kantonsverfassung Basel-Stadt).

Naturschutzgebiet
Als Naturschutzgebiete gelten wertvolle Lebensräume charakteristischer Pflanzen- und Tierarten, die einen umfassenden Schutz erfahren. Raumwirksame Tätigkeiten innerhalb solcher Naturschutzgebiete haben den Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.

Örtliche Festlegung
Eine örtliche Festlegung lokalisiert ein im Richtplantext beschriebenes Vorhaben in der Richtplankarte.

Ortsbild
Unter Ortsbild versteht man das Erscheinungsbild einer Ortschaft. Ein Ortsbild wird bestimmt durch das Verhältnis der Gebäude untereinander, durch die Gliederung der Räume zwischen den Gebäuden – Plätze und Strassen, Gärten und Parkanlagen – und durch die Beziehung der Bebauung zur Nah- und Fernumgebung.

Planungsanweisung
Planungsanweisungen legen das weitere Vorgehen für die abzustimmenden räumlichen Vorhaben behördenverbindlich fest. Sie formulieren die zu ergreifenden Planungsmassnahmen, bezeichnen die am Verfahren beteiligten Behörden und weisen Termine aus.

Planungsgrundsatz
Planungsgrundsätze machen massgebende Aussagen zur räumlichen Entwicklung, die den Behörden im Hinblick auf die Verwirklichung ihrer Ziele als Richtschnur dienen. Die betroffene Behörde ist dabei nur im Grundsatz gebunden. Die konkrete Ausgestaltung der Planungsmassnahme bleibt ihr überlassen.

Regelbauweise
Als Regelbauweise wird die innerhalb einer Bauzone gemäss Zonenplan festgelegte Bauweise bezeichnet, die durch das Baugesetz geregelt ist.

Revitalisierung
Revitalisierungen sind bauliche Massnahmen, welche die natürliche Funktion eines verbauten, korrigierten, überdeckten oder eingedolten oberirdischen Gewässers wiederherstellen. Ziel ist es, naturnahe Bäche, Flüsse und Seen mit ihren charakteristischen Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.

Sachpläne des Bundes
Der Sachplan (Art. 13 RPG) ist neben dem Konzept das wichtigste Planungsinstrument des Bundes, um seine raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen und mit den Kantonen zu harmonisieren. In Sachplänen zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Bereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt, mit welchen Mitteln er diese Ziele erreichen will und nach welchen Prioritäten er zu handeln gedenkt. Sachpläne werden vom Bundesrat verabschiedet und sind behördenverbindlich. Bei der kantonalen Richtplanung müssen die Vorhaben der Sachpläne berücksichtigt werden.

Siedlungsentwicklung nach innen
Bei der Siedlungsentwicklung nach innen wird die konzentrierte Siedlungsentwicklung innerhalb der Siedlungsgrenzen gefördert. Dabei sollen unternutzte Bauzonen sowie Baulücken und Siedlungsbrachen baulich genutzt und verdichtet werden, anstatt neues Bauland einzuzonen oder zu erschliessen.

Siedlungsfreiraum
Der Siedlungsfreiraum bezeichnet alle nicht mit Hochbauten überstellten öffentlichen und privaten Flächen. Freiräume umfassen somit die Allmend, Parks, Plätze, Strassen, Freizeitgärten, Friedhöfe, Gewässerufer, Spiel- und Sportanlagen, private Innenhöfe und Gärten.

Siedlungsgebiet
Das real bestehende Siedlungsgebiet umfasst Wohn-, Industrie- und Gewerbeareale, Verkehrs- und Parkierungsflächen, Freiflächen und Grünanlagen. Das im Richtplan festzulegende Siedlungsgebiet orientiert sich an der erwarteten Entwicklung der nächsten 20–25 Jahre und kann neben den bestehenden Bauzonen zusätzlich das für die zukünftige Siedlungsentwicklung vorgesehene Gebiet umfassen.

Trimodales Containerterminal
Ein trimodales Containerterminal gewährleistet den direkten Umschlag von Gütern zwischen den drei Verkehrsträgern Schifffahrt, Schiene und Strasse.

Umweltverträglichkeitsprüfung
Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient dazu, die voraussehbaren Auswirkungen einer geplanten Anlage auf die Umwelt zu erfassen und festzustellen, ob das Projekt den Umweltschutzvorschriften (inklusive dem Vorsorgeprinzip) entspricht. Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung konkretisiert das Vorgehen.

Varianzverfahren
Varianzverfahren sind Methoden, die mehrere Lösungsmöglichkeiten für eine raumplanerische, städtebauliche oder architektonische Fragestellung aufzeigen. Aus dem Ergebnisspektrum wird die beste Lösung ermittelt. Varianzverfahren werden in Raumplanung, Städtebau und Architektur zur Qualitätssicherung bei grösseren bzw. wichtigen Vorhaben eingesetzt. Sie dienen der Entwicklung und Bewertung von unterschiedlichen Lösungen und helfen bei der Klärung von Interessenkonflikten und komplexen Situationen. Varianzverfahren können als Grundlage für partizipative Verfahren dienen. Beispiele dafür sind Wettbewerbe oder Testplanungen.

Verdichtung
Verdichtung bedeutet grundsätzlich eine effizientere Nutzung des bereits überbauten Siedlungsgebiets und der Infrastruktur. In erster Linie sollen Baulücken geschlossen und Nutzungsreserven ausgeschöpft werden. Ziel ist es, nicht nur baulich zu verdichten, sondern auch qualitativ bestmögliche Wohn- und Lebensräume zu schaffen.

Verkehrsintensive Einrichtung
Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die in Form von Einzelobjekten oder als räumlich und erschliessungstechnisch konzentrierte Anlagen mehr als 2‘000 Fahrten (Hin- und Rückfahrten einzeln gezählt) des motorisierten Individualverkehrs pro Betriebstag erzeugen, gelten als verkehrsintensive Einrichtungen. Solche Bauten und Anlagen haben insbesondere infolge des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt und müssen deshalb im kantonalen Richtplan behandelt werden.

Vertikale Verdichtung

Die vertikale Verdichtung ist eine Form der baulichen Verdichtung bei der unter bestimmten Voraussetzungen über die in der Grundzone festgelegte Höhe aber unterhalb der Hochhausgrenze von 30m gebaut werden kann. Diese Form der Verdichtung soll in entsprechend geeigneten Gebieten das Flächenangebot zum Wohnen und Arbeiten erweitern.

Zersiedlung

Aus raumplanerischer Sicht wird unter Zersiedlung ein rasches und ungeordnetes Siedlungsflächenwachstum von geringer Dichte verstanden. Damit verbunden sind diverse negative Begleiterscheinungen wie mangelhafte Siedlungsqualität, hoher Energieverbrauch, Verlust guter Ackerböden, Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und Gefährdung der Artenvielfalt. Dazu kommen hohe wirtschaftliche Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt von Infrastrukturanlagen.

Zwischennutzung

Zwischennutzung bezeichnet den temporären und befristeten Gebrauch von Räumen und Freiflächen in der Zeit zwischen Aufgabe einer früheren und Realisierung einer zukünftigen Nutzung. Zwischennutzungen überbrücken Verwertungslücken meist ausserhalb einer hochwertigen Nachfrage. Kennzeichnend ist, dass die temporäre Aktivität nicht direkt mit der ursprünglichen oder zukünftigen Nutzung der Flächen zu tun hat.

UMSCHLAGSBILD

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

Karte
Ausschnitt aus der Karte des kantonalen Richtplans

© 2018
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (BVD)
Städtebau & Architektur, **Planungsamt**

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

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

Projektleitung und Redaktion
Bettina Rahuel, BVD Planungsamt, Raumentwicklung

Gestaltungskonzept
Porto Libro, Beat Roth, Basel

Druck
BVD intern

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

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