



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Richtplan

Kanton Basel-Stadt

Anpassung Mobilität

Prüfungsbericht

Ittigen, 1. Juli 2020

Inhalt

1	GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS	3
1.1	Genehmigungsgesuch des Kantons	3
1.2	Ablauf des Genehmigungsverfahrens	3
1.3	Zusammenarbeit mit Behörden und Mitwirkung	4
2	INHALT DER RICHTPLANANPASSUNG UND BEURTEILUNG DURCH DEN BUND	5
2.1	Anpassung des Strategieteils	5
2.2	A1 Agglomerationsprogramm	6
2.3	M 1.1 Eisenbahn	6
2.4	M 2.1 Nationalstrassen	8
2.5	M 2.2 Kantonsstrassen	9
2.6	M 6.1 Umschlagsanlagen	9

1 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens

1.1 Genehmigungsgesuch des Kantons

Mit Schreiben vom 8. November 2019 reichte der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt die «Anpassung Mobilität» des kantonalen Richtplans zur Prüfung und Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Basel-Stadt lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplantext «Anpassung Mobilität»
- Richtplantext «Anpassung Mobilität» (Anpassungen im Korrekturmodus sichtbar)
- Richtplankarte «Anpassung Mobilität»
- Vernehmlassungsbericht «Anpassung Mobilität»

1.2 Ablauf des Genehmigungsverfahrens

Im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens sind die in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) betroffenen Bundesstellen mit Schreiben vom 14. November 2019 konsultiert worden. Materiell haben sich geäußert: Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK).

Mit Schreiben vom 19. November 2019 wurden die Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee darum ersucht, zum Richtplan des Kantons Basel-Stadt Stellung zu nehmen. Der Kanton Basel-Landschaft äussert sich in seiner Stellungnahme zur Richtplankarte. Dieser Hinweis wurde im Kapitel 2.5 des vorliegenden Berichts berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 10. März 2020 an die Fachstelle wurde dem Kanton Basel-Stadt Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsberichtsentswurf zu äussern. Die Fachstelle antwortete mit Schreiben vom 25. März 2020. Ihre Antwort ist in den Bericht eingeflossen. Mit Schreiben vom 16. April 2020 wurde der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt angehört. Der Regierungsrat antwortete mit Schreiben vom 6. Mai 2020 und beantragte eine Umformulierung bezüglich der Finanzierung der Hafen-Bahnverlegung. Die Rückmeldung wurde im Bericht unter Kapitel 2.3 berücksichtigt. Weiter informierte der Regierungsrat, dass im Rahmen einer Fortschreibung in der Gesamtrichtplankarte die Signatur zum Vorhaben «Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)» richtiggestellt wurde. Die Rückmeldung wurde im Bericht unter Kapitel 2.5 berücksichtigt.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft. Erhebliche Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümergebundenen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehene Zonierungen.

1.3 Zusammenarbeit mit Behörden und Mitwirkung

1.31 Zusammenarbeit mit dem Bund

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2018 hat der Kanton Basel-Stadt die «Anpassung Mobilität» zur Vorprüfung durch den Bund gemäss Artikel 9 Absatz 2 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) eingereicht. Der Kanton Basel-Stadt wurde über das Ergebnis der Vorprüfung mit Bericht vom 28. Mai 2019 orientiert.

1.32 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Die Mitwirkung zum Entwurf des kantonalen Richtplans Basel-Stadt «Anpassung Mobilität» wurde vom 25. September bis 30. November 2018 durchgeführt. Die Nachbarkantone und das benachbarte Ausland wurden in dieses Mitwirkungsverfahren einbezogen. Eine angemessene Information und Mitwirkung der Bevölkerung hat ebenfalls stattgefunden.

2 Inhalt der Richtplananpassung und Beurteilung durch den Bund

Im Gegensatz zur Anpassung 2012, in der über alle Sachgebiete hinweg Aktualisierungen vorgenommen wurden, nimmt der Kanton nun in kürzeren Zeitabständen themenbezogene Anpassungen vor. Aufgrund dessen wurde 2016/17 eine Anpassung mit dem Themenschwerpunkt «Siedlungsentwicklung» erarbeitet und vom Regierungsrat im September 2018 erlassen. Die Anpassung Siedlungsentwicklung wurde auf Grundlage des Prüfungsberichts vom 10. September 2019 vom Bund am 24. September 2019 genehmigt. Sie stellt aus Sicht des Kantons die Grundlage für die vorliegende «Anpassung Mobilität» dar.

Im Rahmen der Vorprüfung der «Anpassung Mobilität» wies der Bund darauf hin, dass der Kanton als Grundlage für künftige Anpassungen die grossräumigen Auswirkungen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und seiner Siedlungsstrategie auf die Verkehrsbelastung und die Veränderung des Verkehrsgeschehens für alle Verkehrsträger (MIV, ÖV und LV) gleichermaßen aufzeigen muss.

Der Kanton weist diesbezüglich im Mitwirkungsbericht darauf hin, dass die Siedlungsstrategie eng mit der Mobilitätsstrategie abgestimmt wird. Mit den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung (z.B. Klybeckplus, VoltaNord, Dreispitz, Wolf) wird die Verdichtung nach innen an Standorten mit guter bis sehr guter ÖV-Erschliessung gefördert. So soll unter anderem eine weitere Zunahme des Pendlerverkehrs verlangsamt werden. Der Kanton weist zudem darauf hin, dass die gewünschte Verlagerung hin zu nachhaltigen Verkehrsträgern voranschreitet. Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr auf den Kantonsstrassen ist seit 2010 trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme um sechs Prozent zurückgegangen. Weiter werden die Inhalte des kantonalen Richtplans und des Agglomerationsprogramms Basel eng abgestimmt. Dem Agglomerationsprogramm und dem kantonalen Richtplan liegen ein Gesamtverkehrsmodell zugrunde, welches laufend aktualisiert wird. Die Ergebnisse aus den Überlegungen des Agglomerationsprogramms und insbesondere die Massnahmen im Bereich Verkehr sind in den laufenden Anpassungen des kantonalen Richtplans bereits berücksichtigt worden.

2.1 Anpassung des Strategieteils

Die Strategien beschreiben die Ziele des Regierungsrats, die mit dem Richtplan erreicht werden sollen. Aufgrund neuer Erkenntnisse seit der Richtplananpassung 2012 wurde der Strategieteil überarbeitet.

In der Folge wurde die Strategie ST11 «Stadtgerechte Mobilität fördern und Erreichbarkeit gewährleisten» zwar dem Grundsatz nach belassen, aber themenbezogen neu gegliedert. Mit dieser Strategie nimmt der Kanton eine klare Position ein, wie mit den anwachsenden Verkehrsmengen und dem stetig steigenden Mobilitätsbedürfnis in Basel umgegangen werden soll. Während der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr zu fördern seien, solle der MIV zukünftig eine nachgeordnete Rolle innehaben.

Bezüglich MIV wies das ASTRA in der Vorprüfung den Kanton darauf hin, dass mit Kapazitäts- und Sicherheitsproblemen an den Schnittstellen zwischen dem nationalen und dem nachgelagerten Strassennetz sowie den Zulaufstrecken zu den Nationalstrassen gerechnet wird. Das ASTRA vermisste Aussagen im Richtplan, wie damit umgegangen werden soll.

Der Kanton weist im Mitwirkungsbericht darauf hin, dass ihm die Problematik der Schnittstellen zwischen Nationalstrassennetz und untergeordnetem Strassennetz bekannt ist. Unter Federführung des ASTRA wurde das Thema in Rahmen einer Studie «Schnittstellenproblematik zwischen dem nationalen und dem nachgelagerten Strassennetz» behandelt. An dieser Studie nimmt auch der Kanton Basel-Stadt teil, zusammen mit den anderen Pilotstädten Bern, Luzern und St. Gallen. Bei Vorlage von Ergebnissen werden diese, sofern richtplanrelevant, im kantonalen Richtplan berücksichtigt.

2.2 A1 Agglomerationsprogramm

Die übergeordneten Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Basel werden im Objektblatt neu textlich aufgenommen. Dem Auftrag aus der Genehmigung des Bundes zur Anpassung 2012, dass die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im Richtplan gleich benannt werden sollten, wird mit dieser Anpassung nachgekommen. Der Kanton umreisst dabei einerseits die kantonalen Vorhaben, welche im Agglomerationsprogramm geplant und über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) finanziert werden können. Andererseits sind auch die übergeordneten Massnahmen aufgeführt, welche in Bundeskompetenz sind und nicht über das Agglomerationsprogramm geplant und finanziert werden. Der Kanton führt diese übergeordneten Projekte bewusst auf, um einen Überblick über die Planung und zeitliche Priorisierung aller Projekte im Agglomerationsperimeter zu schaffen. Der Bund empfiehlt dem Kanton, bei der Auflistung der Vorhaben klarer zu bezeichnen, welche Massnahmen nicht über das Agglomerationsprogramm geplant und finanziert werden. Dies würde zum besseren Verständnis beitragen.

Hinweis: Bei der Auflistung der Vorhaben im Objektblatt Agglomerationsprogramme sollte der Kanton klarer aufzeigen, welche Massnahmen nicht über das Agglomerationsprogramm geplant und finanziert werden.

2.3 M 1.1 Eisenbahn

Abstimmung mit der ÖV-Planung des Bundes

In der Ausgangslage werden mit der Anpassung des Richtplans neu die Bundesprogramme zum Ausbau und zur Finanzierung von Bahninfrastrukturen genannt und auf deren Bedeutung für die Planungsregion Nordwestschweiz hingewiesen. Aussagen

zum Güterverkehr werden explizit gemacht. In seinen Zielsetzungen setzt der Kanton Prioritäten in der Entwicklung des Schienennetzes in der Region Basel.

Der Bund nimmt die Interessenbekundung des Kantons im Richtplan zur Kenntnis. Das BAV weist darauf hin, dass die Bestellung von Angeboten im ÖV eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton ist. Ein allfälliger Ausbau der Eisenbahninfrastruktur setzt eine Parlamentsentscheidung zu einem STEP-Ausbauschnitt voraus. Der Kanton Basel-Stadt kann seine Angebotsvorstellungen jeweils über die Planungsregion Nordwestschweiz an den Bund richten.

Hinweis: Das BAV macht darauf aufmerksam, dass die Bestellung von Angeboten im ÖV eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton ist und ein allfälliger Ausbau der Eisenbahninfrastruktur eine Parlamentsentscheidung zu einem STEP-Ausbauschnitt voraussetzt.

Der Kanton führt zum Vorhaben «r) Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring» aus, dass die Haltestelle im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 auf die bauliche und bahnbetriebliche Machbarkeit untersucht wurde und dass die Massnahme nicht im Rahmen des Ausbauschnittes 2035 finanziert wird. Weiter führt der Kanton aus, dass die neue Haltestelle aber gemäss Angebotskonzept 2035 Bestandteil der neuen Bahnanbindung zum EuroAirport sei. Das BAV weist darauf hin, dass es sich bei den Massnahmen «m) Neue Bahnanbindung EuroAirport» und «r) neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring» um zwei voneinander unabhängige Massnahmen handelt. Während das Parlament die Finanzierung der Massnahme «m) Neue Bahnanbindung EuroAirport» beschlossen hat, wurde die Massnahme «r) Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring» vom Parlament zurückgestellt. Entsprechend wird die neue Haltestelle im Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 auch nicht ausgewiesen. Eine spätere Realisierung der neuen S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring ist jedoch nicht ausgeschlossen.

Weiterentwicklung des Hafengebühnhofs

Die Massnahme «g) Weiterentwicklung des Hafengebühnhofs mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altenrheinweg» wird neu im Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgenommen. Sie ist zeitlich der Massnahme «Trimodaler Terminal Basel Nord» (siehe M 6.1 Umschlaganlagen) nachgelagert und steht in direktem Zusammenhang zu der Entwicklung in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen (siehe dazu auch Richtplananpassung Teil Siedlung und entsprechender Prüfungsbericht des Bundes vom 10.09.2019).

Die Massnahme sieht eine Verlegung der Hafengebühnhofs vom Rheinufer auf das Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs vor. So können die Flächen entlang des Rheins vollständig für die städtebauliche Entwicklung genutzt werden. Mit der Verlegung der Hafengebühnhofs werden Flächen des Trockenwiesen-Objekts «Badischer Bahnhof» gemäss Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW), Anhang 2 der Trockenwiesenverordnung vom 13. Januar 2010 (TwwV; SR 451.37) beansprucht.

Der Bund weist darauf hin, dass im Hinblick auf eine allfällige Festsetzung der Massnahme «g) Weiterentwicklung des Hafenhofbahns» ein gleich- oder höherwertiges Interesse von nationaler Bedeutung gegenüber dem Schutz des TWW-Objekts Nr. 232 aufgezeigt und eine stufengerechte Interessenabwägung durchgeführt werden muss. Der Kanton gibt im Rahmen der Anhörung zu bedenken, dass die Hafenhofbahn (Variante Neuhausstrasse) lediglich 5% des TWW-Objekts betrifft und die Hafenhofbahnanlagen weitgehend TWW-konform ausgestaltet werden können. Er ist der Meinung, dass nach einer Beanspruchung der TWW durch das Trimodale Terminal Basel Nord – also von rund 85% des TWW-Objekts – eine Neubeurteilung der Restfläche der TWW erfolgen muss und diese Restflächen aus dem TWW-Inventar entlassen oder die Anliegen zur Hafenhofbahn bei einer definitiven Festlegung der verbleibenden Flächenberücksichtigt werden können. Dies wird zum geeigneten Zeitpunkt und im Rahmen der dazu vorgesehenen Verfahren noch zwischen BAFU und Kanton zu klären sein, was je nach Ergebnis auch Auswirkungen auf den unten formulierten Auftrag haben kann.

Das BAV weist darauf hin, dass sich die Produktionsbedingungen durch eine allfällige Anpassung oder Verlegung des Hafenhofbahns nicht verschlechtern dürfen und die Kosten für die Verlegung nicht durch den Bund zu tragen sind.

Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Der Kanton wird aufgefordert, im Hinblick auf eine allfällige Festsetzung der Massnahme «g) Weiterentwicklung des Hafenhofbahns mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altenrheinweg» in Objektblatt «M 1.1 Eisenbahn», das gleich- oder höherwertige Interesse von nationaler Bedeutung gegenüber dem Schutz des TWW-Objekts Nr. 232 aufzeigen.

Hinweis: Das BAV weist darauf hin, dass sich die Produktionsbedingungen durch eine allfällige Anpassung oder Verlegung des Hafenhofbahns nicht verschlechtern dürfen und die Kosten für die Verlegung nicht durch den Bund zu tragen sind.

2.4 M 2.1 Nationalstrassen

Im Kantonsgebiet von Basel-Stadt werden eine Reihe von Neu- und Ausbauten der Nationalstrasse geplant, um so die stetig wachsende Verkehrsnachfrage befriedigen zu können (Rheintunnel, Sanierung Osttangente, «ABAC-Tunnel»).

Gemäss der Strategie Hochleistungsstrassen soll der ABAC-Tunnel nur als integraler Bestandteil einer Ringstrasse (Westring) mit Anschluss an die Nordtangente realisiert werden. Das weitere Vorgehen wird zusammen mit dem Bund und dem Kanton Basel-Landschaft auf Basis der Langfristperspektive Nationalstrassen gemäss STEP Nationalstrassen festgelegt. Die Massnahme ABAC-Tunnel wird folglich durch den Kanton auf den Koordinationsstand «Vororientierung» zurückgestuft. Die Massnahme Westring wird neu aufgenommen. Hierin ist der Koordinationsauftrag enthalten, dass im weiteren Planungsverfahren zu klären ist, ob der ABAC-Tunnel als Massnahme beibehalten werden soll.

Das ASTRA nimmt zu den Inhalten in der Gesamttrichtplankarte bezüglich Nationalstrassen folgendermassen Stellung: Autobahnhalbinschluss Basel-Rheinhafen:

Der Halbanschluss ist umgesetzt und gehört zur Ausgangslage. Basel-City: Die Ein- und Ausfahrten sind nicht ortsgleich und eine zusätzliche Rampe an der Jakobsstrasse/Singerstrasse ist zu ergänzen.

Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: In der Richtplangesamtkarte ist im Rahmen einer Fortschreibung der Autobahnhalbinschluss Basel-Rheinhafen als Ausgangslage statt Festsetzung darzustellen. Bei der Ein- und Ausfahrt Basel-City sind die Ein- und Ausfahrten nicht ortsgleich darzustellen und es ist eine zusätzliche Rampe an der Jakobsstrasse/Singerstrasse zu ergänzen.

2.5 M 2.2 Kantonsstrassen

Der Kanton Basel-Landschaft und das ASTRA weisen darauf hin, dass das Vorhaben «Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)» im Richtplantext richtigerweise als Kantonsstrasse, in der Richtplankarte hingegen nach wie vor mit dem Symbol einer Nationalstrasse bezeichnet ist. Im Rahmen der Anhörung des Regierungsrats informiert der Kanton Basel-Stadt, dass zwischenzeitlich im Rahmen einer Fortschreibung in der Gesamttrichtplankarte die Signatur zum Vorhaben «Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA)» richtiggestellt wurde.

2.6 M 6.1 Umschlagsanlagen

Trimodaler Terminal Basel Nord

Das Vorhaben «Trimodaler Terminal Basel Nord» wurde im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, mit Beschluss vom 7. Dezember 2018 festgesetzt. Aktuell läuft beim BAV das Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die 1. Etappe des geplanten trimodalen Gateways Basel Nord.

Im kantonalen Richtplan wird das Vorhaben ebenfalls aufgeführt. Die Aussagen zum trimodalen Terminal wurden aktualisiert und aufgrund des Projektfortschritts – so die Erläuterungen zur Anpassung – wird der Koordinationsstand auf «Festsetzung» angehoben. Neben den Richtplaneläuterungen hat der Kanton dem Bund im Rahmen der Vorprüfung mit Schreiben vom 2. April 2019 ergänzende Erläuterungen zum Trimodalen Terminal Basel Nord zugestellt. Diese wurden bei der nachfolgenden Beurteilung ebenfalls berücksichtigt. Das Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs soll als Logistikareal, insbesondere mit einem Containerterminal Schiff-Bahn-Strasse und einem neuen Hafenbecken genutzt werden. Mit dem Vorhaben werden Teile des TWW-Inventarobjekts 232 «Badischer Bahnhof» aus der Liste der nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Anhang 2 TwwV) beansprucht.

Bei der Genehmigung der Anpassung 12 hatte der Bund dem Kanton den Auftrag erteilt, dass bis zu einer späteren Festsetzung der geplanten Vorhaben für die Güter- und Hafenlogistik auf der Trockenwiese gemäss TWW-Inventarobjekt 232 «Badischer

Bahnhof» die Standortgebundenheit und das überwiegende öffentliche Interesse von nationaler Bedeutung nachgewiesen werden müssen.

Interessen von nationaler Bedeutung

Der Kanton weist darauf hin, dass das Trimodale Terminal im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), als Massnahme im Objektblatt OB 2.1 Raum Basel festgesetzt ist. Somit handelt es sich um ein Bundesvorhaben, dem nationale Bedeutung beigemessen wird.

Standortgebundenheit

Bezüglich Standortgebundenheit weist der Kanton darauf hin, dass für einen effizienten Warenumsschlag Schiff-Bahn-Strasse verschiedene Alternativstandorte geprüft wurden. Das Resultat der Standortevaluation zeigt, dass nur der Ausbau des bestehenden Hafens in Frage kommt. Im Rahmen des laufenden PGV verweist die Gesuchstellerin Gateway Basel Nord weiter auf die Standortevaluation Strasse-Schiene, die im Rahmen des Sachplanverfahrens zum Terminal Basel Nord durchgeführt wurde. In dieser Standortevaluation wurden auch für den Umschlag Strasse-Schiene in der Schweiz verschiedene Standorte geprüft. Die Standortevaluation hat gezeigt, dass der Warenverlad von der Strasse auf die Schiene am bestehenden Standort in Basel am Eintrittstor zur Schweiz am effizientesten ist.

Naturschutz

Der Kanton schützt Naturschutzgebiete und -objekte in Abstimmung mit den übergeordneten Vorhaben in Bahnarealen und hat für die ökologische Vernetzung zu sorgen. Das Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs ist im kantonalen Richtplan als kantonales Naturschutzobjekt «NBa02 Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof, Konflikte (Bahnnutzung / Güterlogistik / Güterlogistik Hafen)» im Koordinationsstand Zwischenergebnis bezeichnet und im Bundesinventar für Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) in der Liste der nicht definitiv bereinigten Trockenwiesen, TWW- Objekt Nr. 232 «Badischer Bahnhof», Anhang 2, enthalten. Es hat eine hohe Bedeutung als trockenwarmer Lebensraum, auch wenn sich dieser auf der Brache mit temporärem Charakter entwickelt hat. Aufgrund der hohen Anforderungen und des bedeutenden Verlusts an Naturwerten muss das vorliegende Projekt namhafte ökologische Ausgleichs- und Ersatzflächen ausserhalb der betroffenen Parzelle nachweisen.

Würdigung der kantonalen Interessenabwägung

Das ARE beurteilt die vom Kanton Basel-Stadt vorgenommene Interessenabwägung auf Stufe Richtplan als genügend. Im Rahmen des ihm zustehenden Beurteilungsspielraums darf der Kanton bei der Interessenabwägung zulässigerweise zum Schluss gelangen, dass das öffentliche Interesse an der Weiterentwicklung des ehemaligen Rangierbahnhofs zu einem Terminal Basel Nord gegenüber der gebotenen ungeschmälernten Erhaltung im Sinne des NHG höher zu gewichten sei. Ein solcher Schluss ist auch nach Massgabe von Artikel 6 Absatz 2 NHG zulässig, zumal die infrage ste-

henden Interessen von nationaler Bedeutung gegenüber dem Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne der TwwV mindestens gleichwertig sind. Auf Stufe des kantonalen Richtplans stehen bei der stufengerechten Interessenabwägung der Standort und die grundsätzliche Machbarkeit unter Einhaltung des Bundesrechts im Vordergrund. Diesbezüglich ist auch auf die im Erläuterungsbericht der «Anpassung Mobilität» genannte gemeinsame Absichtserklärung zwischen Bund, Kanton Basel-Stadt und Schweizerischen Rheinhäfen vom September 2017 hinzuweisen. In dieser sind das dritte Hafenbecken und der Terminal Basel Nord enthalten.

Aktuell läuft beim BAV das PGV für die 1. Etappe des geplanten trimodalen Gateways Basel Nord. Im Rahmen dieses PGV sind die notwendigen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für die beeinträchtigten Naturwerte nachzuweisen. Im Richtplan wird unter «Massnahmen/Details zu den örtlichen Festlegungen» auf die erforderliche Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden (Objekt-Nr. 232 «Badischer Bahnhof») hingewiesen. Weiter werden das kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte und das im Richtplan verzeichnete Naturschutzobjekt (s. NL3.1, Naturschutzobjekt NBa02 «Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof») erwähnt sowie auf die wichtige, länderübergreifende Biotopverbundachse hingewiesen. Der Kanton formuliert zur Berücksichtigung der Schutzinteressen jeweils Vorgaben.

Mit diesen Festlegungen hat der Kanton im Richtplan stufengerechte Vorgaben für die im PGV vorzunehmende abschliessende Interessenabwägung geschaffen. Die im Richtplan festgelegten Grundsätze und Vorgaben zur Weiterentwicklung des Areals des ehemaligen badischen Güterbahnhofs berücksichtigen stufengerecht alle relevanten räumlichen Interessen.

Aktuell ist die Gesuchstellerin Gateway Basel Nord daran, für die beanspruchten TWW zusätzliche Ersatzflächen zu eruieren und diese in das laufende PGV einzubringen. Der Bund genehmigt das Vorhaben Trimodales Terminal Basel Nord unter dem Vorbehalt, dass im aktuell laufenden PGV die notwendigen Ersatzflächen für die beanspruchte Trockenwiese gemäss TWW - im Richtplan als Naturschutzobjekt NBa02 «Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof» (Zwischenergebnis) bezeichnet - gefunden und festgelegt werden. Anschliessend ist das Objektblatt NL3.1 «Naturschutz und ökologische Korridore» des kantonalen Richtplans entsprechend anzupassen, wie dies vom Kanton vorgesehen ist.

Genehmigungsvorbehalt: Das Vorhaben Trimodaler Terminal Basel Nord wird unter dem Vorbehalt genehmigt, dass die nötigen Ersatzflächen für die beanspruchte Trockenwiese Objekt-Nr. 232 «Badischer Bahnhof» gemäss TWW im laufenden PGV gefunden und festgelegt werden.

Auftrag für eine nächste Anpassung des Richtplans: Das Objektblatt NL 3.1 ist gemäss dem aktuellen Planungsstand zum Terminal Basel Nord mit den nötigen Ersatzflächen für das Naturschutzobjekt NBa02 «Ehemaliger Badischer Rangierbahnhof» abzustimmen bzw. zu aktualisieren.

Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 RPV Folgendes beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 1. Juli 2020 wird die «Anpassung Mobilität» des Richtplans Kanton Basel-Stadt unter Vorbehalt von Ziffer 2 und mit den Aufträgen gemäss den Ziffern 3-5 genehmigt.
2. Im Objektblatt «M 6.1 Umschlagsanlagen» wird das Vorhaben Trimodaler Terminal Basel Nord unter dem Vorbehalt genehmigt, dass die nötigen Ersatzflächen für die beanspruchte Trockenwiese Objekt Nr. 232 «Badischer Bahnhof» gemäss Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung im laufenden Plangenehmigungsverfahren gefunden und festgelegt werden.
3. Der Kanton Basel-Stadt wird aufgefordert, im Hinblick auf eine allfällige Festsetzung der Massnahme «g) Weiterentwicklung des Hafengebäude mit Optimierung und Reduktion der Bahnanlagen am Altenrheinweg» in Objektblatt «M 1.1 Eisenbahn» das gleich- oder höherwertige Interesse von nationaler Bedeutung gegenüber dem Schutz des TWW-Objekts Nr. 232 aufzuzeigen.
4. Er wird aufgefordert, das Objektblatt «NL 3.1 Naturschutz und ökologische Korridore» im Rahmen der nächsten Richtplananpassung gemäss dem aktuellen Planungsstand zum Terminal Basel Nord mit den nötigen Ersatzflächen für die Trockenwiese Objekt Nr. 232 «Badischer Bahnhof» abzustimmen bzw. dieses zu aktualisieren.
5. Er wird aufgefordert, in der Richtplangesamtkarte im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans:
 - a. den Autobahnhalbinschluss Basel-Rheinhafen als Ausgangslage darzustellen;
 - b. bei der Autobahneinfahrt und -ausfahrt Basel-City die Ein- und Ausfahrten nicht ortsgleich darzustellen;
 - c. eine zusätzliche Rampe an der Jakobsstrasse/Singerstrasse zu ergänzen.

Bundesamt für Raumentwicklung



Dr. Maria Lezzi
Direktorin