

Betreff **Öffentliche Mitwirkung Richtplan**

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns als Fachverband der Ingenieure und Architekten zum vorliegenden Entwurf des Richtplans äussern zu können. Innerhalb der gegebenen politischen Verhältnisse sind die im Richtplan dargestellten Massnahmen folgerichtig. Das Denken innerhalb dieses Rahmens stellt aber gleichzeitig die grosse Schwäche des Richtplans dar.

Ein Richtplan für einen Stadtkanton?

Ein Richtplan ist ein Planungsinstrument zur Lenkung der räumlichen Entwicklung eines Gebiets, das sich über einen ganzen Kanton erstreckt. Im Kanton Basel-Stadt aber verunmöglichen die engen politischen Landes- und Kantonsgrenzen eine über die einzelne Siedlung hinausgehende Planung. Die für den Kanton wesentlichen Entwicklungen wie z.B. eine sozial ausgewogene Bewohnerstruktur oder die Stärkung des Wirtschaftsstandorts sind aufgrund des beschränkten Wirkungsbereichs des kantonalen Richtplans schwer beeinflussbar. Im Gegenteil führen die politischen Rahmenbedingungen im vorgelegten Richtplan zu Massnahmen – wie z.B. die Bildung von Wohninseln in der Innerstadt oder die mittelfristige Verlegung eines funktionierenden Hafenstandorts - die nicht erstrebenswert sein können.

Wir erachten es für zwingend, dass die Metropolitan-Region Basel, oder zumindest die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die strategische Stadt- und Regionalentwicklung stärker koordinieren. Wichtige Fragen, welche im vorliegenden Richtplan erwähnt sind, wie die überregionale Bedeutung der Siedlungsentwicklung oder des Güterverkehrs können heute nur regional und begrenzt auf die politische Kantonsgrenze definiert werden.

Ist eine einzig wohngerechte Stadt gewünscht?

Der vorgelegte Richtplan stellt aus bekannten Gründen – veralteter Wohnungsbestand und fehlendes Angebot an familientauglichen Wohnungen im mittleren bis oberen Preissegment - das Thema Wohnen an oberste Stelle. Bei der Lektüre des Richtplans entsteht der Eindruck, dass unter der Priorität Wohnen alle anderen für die Vitalität einer Stadt notwendigen Aspekte leiden. Einschränkungen der Wirtschaft, des Gastgewerbes und der Kulturbetriebe werden für eine wohngerechte Stadt in Kauf genommen. Wir erkennen darin eine Gefahr für die Attraktivität Basels als lebendige, urbane und zukunfts offene Stadt. Wir vermissen daran die Anziehungskraft für neue Stadtbewohner und die Ausstrahlung ins Umland. Wir verstehen Urbanität nicht nur als gebaute Dichte sondern auch als eine Dichte verschiedenartigster Nutzungen und Angebote.

Die Regierung soll das entstehende Leitbild der „wohngerechten Stadt“ überdenken. In den nachgenannten Punkten sehen wir Wege, eine Antwort auf die Wohnungsfrage zu geben, ohne die urbane Attraktivität Basels aufzugeben.

***Der SIA schlägt einen Strategiewechsel vor
Auch der SIA Basel erkennt die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Lösung der Wohnungsfrage im Kanton Basel-Stadt. Anders als im vorgelegten Richtplanentwurf schlagen wir zwei neue Strategien vor, die die Vitalität der Kernstadt erhalten sollen:***

Parallele Vernehmlassung der Richtpläne BS und BL: Die Chance

Die zweite Vernehmlassung des Richtplans des Kantons Basel-Landschaft wurde unter etlicher Kritik abgeschlossen und liegt derzeit, nach seiner Überarbeitung, beim Landrat zum Beschluss vor. Der Landratsbeschluss wurde noch nicht vollzogen. Dieser Sachverhalt eines Richtplans im Vernehmlassungsverfahren im Kanton Basel-Stadt und eines noch nicht beschlossenen Richtplans im Kanton Basel-Landschaft ist eine einmalige Chance, einen gemeinsamen Richtplan auszuarbeiten. Da für die Überarbeitung der bestehenden Richtpläne

schweizerischer
ingenieur- und
architektenverein

société suisse
des ingénieurs
et des architectes

società svizzera
degli ingegneri
e degli architetti

swiss society
of engineers
and architects

keine festen Fristen einzuhalten sind, wäre der Gewinn einer regionalen Richtplanung gegenüber einer zeitlichen Verzögerung von eventuell zwei Jahren höher zu werten.

Der Regierungsrat soll gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft einen Richtplan ausarbeiten und diesen mit den angrenzenden deutschen und französischen Gemeinden wesentlich enger abstimmen. Ziel muss eine koordinierte, visionäre Planung der trinationalen Agglomeration Basel sein.

Vertikale Entflechtung

Der SIA Basel unterstützt die Verdichtung der Stadt und Nutzbarmachung von zusätzlichen Baugebieten, in denen heute teilweise Familiengärten liegen. Allerdings äussert sich der Richtplanentwurf nicht zur möglichen Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets. Angesichts der globalen Ressourcenknappheit und der lokalen Raumknappheit erachtet der SIA Basel das Hochhaus – als was alle Gebäude mit einer Höhe über 25 m gelten – als eine mehr denn je, gerade auch für Basel sinnvolle Bauweise, und zwar nicht nur für Geschäftsnutzungen sondern auch für Wohnungen. Der Verzicht auf die Ausweitung eines wenig dichten Siedlungsgebiets verringert die Infrastrukturkosten und bringt weniger Verkehr mit sich.

Höhere Gebäude – in klarer Unterscheidung zum Turm als Landmark oder als Branding-Instrument - bieten die Möglichkeit der vertikalen Entflechtung von Nutzungen und damit Tages-Nacht-Rhythmen und unterschiedlichen Ruheansprüchen. Vitale urbane Nutzungen auf Strassenniveau und attraktives Wohnen in der Höhe werden so kompatibel. Dies entspricht den Mechanismen und der Nachfrage des herrschenden Immobilienmarkts, dessen Preise nicht nur durch die Lage sondern auch durch das Geschoss bestimmt sind. Insofern die Platzierung von Gebieten zur Verdichtung in die Höhe und die Präzisierung von Höhen und Ausnutzungsziffern entsprechend vorgenommen wird, stellt dies eine Bereicherung der Stadt dar.

Der SIA Basel unterstützt den Regierungsrat in seiner Absicht, Verdichtungen innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets durch die Nutzbarmachung von Flächen zu ermöglichen, und fordert ihn auf, die Entwicklung von Hochhäuser zu unterstützen.

Verkehr

Der strategische Entscheid, die ÖV - Infrastruktur auszubauen und der Anteil ÖV am Gesamtverkehr zu erhöhen, wird vom SIA als richtig angesehen: Eine andere Entscheidung würde sofort dem Postulat der Attraktivitätserhöhung für des Wohnen in der Stadt entgegenlaufen.

Richtigerweise wird festgestellt, dass die Angebotsverbesserungen im ÖV-Netz für den Regionalverkehr stark von den zunehmenden Belastungen des Schienennetzes durch den Transitverkehr (Verlagerungspolitik, NEAT-Eröffnung) abhängig sind. Im Richtplan fehlen entsprechende Angaben, wie und mit welchen Massnahmen die im Agglomerationsprogramm geforderte Trennung des Güterverkehrs auf der Schiene vom Regionalverkehr erreicht werden kann. Wie der Transit-Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse, der heute durch die Stadt geführt wird, durch alternative Strecken um Basel herum geleitet werden soll, müsste nach Meinung des SIA auf der Stufe Richtplanung aber ein Thema sein.

Personenverkehr

Der SIA stimmt der Kernaussage zu, die negativen Auswirkungen des MIV in der Stadt zu reduzieren. Allerdings stellt sich die Frage, in wie weit die zunehmende Überlastung der Osttangente, die mitten durch die Stadt führt, sich immer mehr negativ auf die benachbarten Siedlungsgebiete auswirkt. Sind die vorgesehen Ausbauten siedlungsverträglich oder wäre ein anderer Ansatz, nämlich die Stadt zu umfahren, nicht vordringlich?

Bei der Regio-S-Bahn wird mit den Netzergänzungen Durchmesserlinie und Nordbogen der Kern des Netzes vollständig umgestaltet. Inwiefern sich dieses neue Liniennetz mit der bestehenden Infrastruktur verträgt, wird mit Recht in Frage gestellt. Auch hier wäre es

schweizerischer
ingenieur- und
architektenverein

société suisse
des ingénieurs
et des architectes

società svizzera
degli ingegneri
e degli architetti

swiss society
of engineers
and architects

wünschenswert, wenn die Abstimmung mit den benachbarten Körperschaften der Region in den Unterlagen besser zum Ausdruck kommen würde.

Mittelfristig wird eine Integration des EAP in das Regio -S-Bahn Netz erforderlich, auch weil der Bus vom Bahnhof SBB in Zukunft ein Kapazitäts- und ein Pünktlichkeitsdefizit in Spitzenzeiten haben wird.

Beim Veloverkehr sind zahlreiche neue Achsen vorgesehen. Die auszubauenden Velo-Verbindungen entlang der beiden Rheinufer sind zu begrüssen. Wir schlagen vor, diese Verbindungen durchgehend zu gestalten und auch eine Veloverbindung entlang des Rheines unter dem Münsterhügel vorzusehen.

Güterverkehr

Richtigerweise wird von einer wachsenden Bedeutung der Güterverkehr in der Region ausgegangen. Die Entwicklung im erweiterten Hafensareal Kleinhüningen und DB-Areale in Basel Nord ist bereits in vollem Gang: Es findet eine Entlastung der Flächen im Wolf und im Dreispitz von Logistiktutzungen und eine Konzentration in Basel-Nord statt.

So begrüssenswert die freiwerdenden Flächen im Wolf und im Dreispitz für die Neunutzung sind, umso mehr sollen die Flächen im Hafen Kleinhüningen für Logistik gesichert werden, um an der Schnittstelle Wasser/Schiene/Strasse genügend Flächen zu schaffen: Die heutigen Erfordernisse der Logistik sind flächenintensiver, da die Produktionstiefe wächst. Hafenbecken I und II sind von anderen Nutzungen auf allen Quailängen freigehalten. Eine Mischnutzung ist deshalb an den beiden Hafenbecken auszuschliessen.

Anders verhält es sich an den flussseitigen Quaianlagen. Dort lassen sich neben den Hafennutzungen auch weitere Nutzungen vorstellen.

Im Zeithorizont für die Richtplanung kann aus finanziellen und politischen Gründen kein vollständiger Ersatz des Hafens im Kanton BL oder im benachbarten Ausland geschaffen werden. Es ist deshalb richtig, im Richtplan die Hafennutzungen beizubehalten.

Aus der bereits erwähnten Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr auf der Schiene wird die Option für einen By Pass aus der Gruppe F, Rangierbahnhof Basel Bad Bahnhof aufzunehmen sein, auch wenn dies zu höheren Immissionen für die Wohngebiete führen könnte. Die Immissionen sind durch entsprechende planerische Vorgaben oder bautechnische Massnahmen zu reduzieren.

schweizerischer
ingenieur- und
architektenverein

société suisse
des ingénieurs
et des architectes

società svizzera
degli ingegneri
e degli architetti

swiss society
of engineers
and architects

Freundliche Grüsse

Präsident
Alfred Hersberger

Vorstandsmitglieder
Peter Steinmann
Christoph Gantenbein
Urs Tschan

Fachgruppe Architektur Städtebau
Veronika Selig
Tilo Herlach
Philip Wälle

Verkehr
Beni Strub