



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.0368.01

BVD/P100368
Basel, 17. März 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 16. März 2010

Ratschlag

Entwicklungsplanung Dreispitz

Freigabe von Krediten für die Planung und Projektierung

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 19. März 2010.

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Kurzüberblick Entwicklungsplanung Dreispitz	3
3. Zusammenfassung Ratschlag.....	4
4. Planungsstand 2010.....	4
4.1 Auslöser der Entwicklungsplanung	4
4.2 Planungspartner und Projektorganisation	5
4.3 Bestehende rechtliche Situation.....	5
4.4 Entwicklungsziele und zentrale Herausforderungen	7
4.5 Bisherige Vorarbeiten und Studien	9
4.6 Initialprojekte/ erste Meilensteine.....	13
5. Weiteres Vorgehen Entwicklungsplanung und Transformationsprozess... 14	
5.1 Projektorganisation und -koordination	14
5.2 Nutzungsplanung	15
5.3 Verkehr.....	15
5.4 Öffentlichkeitsarbeit	16
5.5 Termine	17
5.6 Mittel-/ Finanzbedarf	17
6. Antrag	19

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, für die Entwicklungsplanung Dreispitz den erforderlichen Planungs- und Projektierungskredit von CHF 1'900'000 (Preisbasis 2009) zu bewilligen.

Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (Regierungsratsbeschluss vom 1. September 2009). Im Budget des Bau- und Verkehrsdepartements (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“) ist unter der Position 6510.300.20025 der Betrag von CHF 1'900'000 verteilt auf die Jahre 2010 bis 2014 eingestellt.

2. Kurzüberblick Entwicklungsplanung Dreispitz

Im Sinne einer städtebaulichen Innenentwicklung soll mit der Entwicklungsplanung Dreispitz der bisher als abgeschlossenes Gewerbe- und Industriearal genutzte, 50 Hektar grosse Dreispitz zu einem urbanen Agglomerationsteil transformiert werden. Mit der dazu vorgesehenen Nachverdichtung und Mischnutzung soll nicht nur Raum für Wohnmöglichkeiten, neue Arbeitsplätze im Bereich Dienstleistung oder für den künftigen Standort der Hochschule für Gestaltung und Kunst geschaffen werden, sondern auch den bestehenden Nutzungen Rechnung getragen und eine für alle Beteiligten wirtschaftlich tragbare Entwicklung ermöglicht werden.

Organisatorisch schlossen sich 2001 für die Entwicklungsplanung Dreispitz die Christoph Merian Stiftung als alleinige Grundeigentümerin, die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Gemeinde Münchenstein zu einer Planungspartnerschaft zusammen. Basel-Stadt war zu dem Zeitpunkt mit dem Finanzdepartement zuständig für die Dreispitzverwaltung sowie dem Baudepartement als zuständige Planungsbehörde beteiligt. Bis heute hat das Bau- und Verkehrsdepartement die Steuerung des Prozesses inne, während die bisherige Finanzierung des Planungsbudgets für Drittaufträge zu drei Vierteln durch die Grundeigentümerin erfolgt.

Ausgehend von der „Vision Dreispitz“ (Herzog & de Meuron, 2002) wurden gemeinschaftlich Ziele der Planung erarbeitet und mittels eines städtebaulichen Rahmenvertrags festgehalten. In mischgenutzten „Entwicklungsgebieten“ soll Wohnraum für ca. 1'000 grössere Wohnseinheiten entstehen. Die Entwicklungsgebiete dienen zudem schwerpunktmaessig für die Nachverdichtung mit Dienstleistungsnutzungen, während in „Arbeitsgebieten“ Raum für gewerbliche Nutzungen verbleiben soll. Insgesamt soll ein Potenzial für ca. 12'000 Arbeitsplätze im Dreispitz geschaffen werden, heute bestehen ca. 4'000.

Bisher wurde mit verschiedenen Studien die Machbarkeit der angestrebten Transformation überprüft, wobei Wirtschaftlichkeit, Verkehr und Umwelt im Fokus standen. Weitere Studien thematisierten Fragen einer hohen Qualität hinsichtlich Städtebau und Freiraumgestaltung¹.

¹ Informationen Entwicklungsplanung Dreispitz: www.bvd.bs.ch/hpa/planung/hpa-p-projekte/hpa_p_dreispitz.htm

3. Zusammenfassung Ratschlag

Inhaltlich gilt es in der jetzigen Planungsphase, die nutzungsplanerischen Voraussetzungen sowie die verkehrlichen Massnahmen für die Transformation des Dreispitz' zu erarbeiten, wobei die bisherigen Erkenntnisse in Bebauungspläne und Zonenänderungen zu integrieren sind. Für das „Kunstfreilager“ – dem künftigen Standort unter anderem der Hochschule für Gestaltung und Kunst im Münchensteiner Teil des Dreispitz' ist bereits ein erster Quartierplan nach den Zielen der Entwicklungsplanung rechtskräftig. Nach Inkrafttreten der Nutzungspläne (Ratschlag 2011) wird die Grundeigentümerin die Verantwortung für das Management der Dreispitztransformation übernehmen. Für die Nutzungsplanung und die Gewährleistung der Erschliessung des Areals sowie des Verkehrsablaufes im umliegenden Netz sind aufgrund der hohen Komplexität weitere planerische Abklärungen erforderlich, die teilweise in der direkten Zuständigkeit der Gebietskörperschaften liegen (2010 - 2014). Die hohe Komplexität hat dabei verschiedene Gründe: Diese liegen insbesondere in inhaltlichen Fragestellungen, sowie dem Ausgestalten des Planungsprozesses über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg, unter Einbezug einer Vielzahl von Akteuren und Fachstellen. Insbesondere zieht die baselstädtische Federführung der Gesamtprojektleitung Entwicklungsplanung Dreispitz einen erhöhten Koordinations- und Moderationsaufwand nach sich. Dafür sowie für die Nutzungsplanung werden mit dem Ratschlag die erforderlichen Planungsmittel beantragt, ohne die weder die Planung im vorgesehenen Zeitraum (bis 2011) gesichert, noch deren Qualität gewährleistet werden könnte. In verkehrlicher Sicht sind im Rahmen der Entwicklungsplanung in den kommenden Jahren verschiedene Planungsaufträge in eigener Zuständigkeit erforderlich, wofür die erforderlichen Planungs-/ Projektierungsmittel sowie Personalmittel beantragt werden.

Da die Mittel für die Gesamtkoordination, die Nutzungsplanung sowie den Verkehr für die anstehende Planungsphase auf Grund des Umfanges der in den kommenden Jahren zu leistenden Arbeit nicht voll aus den laufenden Mitteln finanziert werden können, wird mit diesem Ratschlag ein Planungs- und Projektierungskredit für das Bau- und Verkehrsdepartement in Höhe von CHF 1'900'000 beantragt.

4. Planungsstand 2010

4.1 Auslöser der Entwicklungsplanung

Mit einer Anpassung der Dreispitzverordnung im Jahre 1990 wurde die planungsrechtliche Situation im Dreispitzareal durch Zulassung von Dienstleistungsnutzungen liberalisiert, mit der Folge einer starken Veränderungsdynamik. Heute beherbergt das Areal knapp 500 Firmen der unterschiedlichsten Branchen, wobei die Nutzungs differenzierung mit einer baulichen Verdichtung einhergeht. Die Baurechtsverträge im Dreispitz stellen eine wesentliche Finanzierungsquelle der sozialen und kulturellen Tätigkeiten der Christoph Merian Stiftung dar. Darum hat die Stiftung auch ein besonderes Interesse, die Lagegunst des Dreispitz' für eine Entwicklung und Nachverdichtung zu nutzen. Anstehende Vertragsverhandlungen zwischen Basel-Stadt und der Christoph Merian Stiftung waren zusammen mit dem sich für den Kanton abzeichnenden Planungsbedarf durch die ungesteuerte Entwicklungs dynamik Anlass für die Grundeigentümerin und die öffentliche Hand, das städtebauliche Entwicklungs potenzial des Dreispitz' auszuloten. Dazu schlossen sich grenzüberschreitend die öffentliche Hand, vertreten durch das Baudepartement Basel-Stadt und die bis Ende 2007 dem Finanz-

departement Basel-Stadt angegliederte Dreispitzverwaltung als Baurechtnehmerin, die Bau- und Umweltschutzzdirektion Basel-Landschaft und die Gemeinde Münchenstein, sowie die Christoph Merian Stiftung zu einer aussergewöhnlichen und auf Kooperation zielende Planungspartnerschaft zusammen. Vom Kanton Basel-Stadt und der Christoph Merian Stiftung wurde das Basler Architekturbüro Herzog & de Meuron mit der Ausarbeitung einer städtebaulichen Studie beauftragt. Diese wurde als ‚Vision Dreispitz‘ im Jahre 2002 vorgestellt, und zeigt ein grosses Entwicklungspotenzial des Dreispitz‘ auf. Sie wurde zur Leitidee für die Entwicklungsplanung des Areals.

4.2 Planungspartner und Projektorganisation

Seit 2001 bilden die Partner der öffentlichen Hand (Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Gemeinde Münchenstein) und die Eigentümerin (Christoph Merian Stiftung) die Projektorganisation Entwicklungsplanung Dreispitz. In der Planungsphase bis zum Abschluss einer neuen nutzungsplanerischen Grundordnung für das Dreispitzareal ist das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt für das Projekt federführend. An der Spitze der Projektstruktur steht die politische Projektsteuerung, die über die politischen Zielsetzungen und Richtungsentscheidungen innerhalb der Entwicklungsplanung befindet. In der fachlichen Projektsteuerung werden wichtige fachliche Entscheidungen innerhalb der Planung getroffen, die von der Projektleitung vorbereitet und im Rahmen des Planungsprozesses umgesetzt werden. Dabei ist die Projektleitung neben der Öffentlichkeitsarbeit und Prozesssteuerung vor allem für die inhaltliche Koordination der in Fachgruppen erarbeiteten Grundlagen und Ergebnisse verantwortlich, die die inhaltliche Breite des Prozesses sowie das breite Interessensspektrum der Projektbeteiligten widerspiegeln. Im Rahmen der anstehenden Erarbeitung der Nutzungsplanung kommt der Projektleitung insbesondere auch die Rolle der Moderation zwischen den unterschiedlichen Interessen und Prozessbeteiligten zu.

Um neben den unmittelbar in die Entwicklungsplanung eingebundenen Planungspartner auch eine breite gesellschaftliche Verankerung des Entwicklungsprozesses zu ermöglichen, wurde 2005 mit dem ‚Beirat Dreispitz‘ eine Begleitgruppe mit konsultativer Funktion an der Seite der politischen Projektsteuerung einberufen. Dem Beirat gehören ca. zwei Dutzend Vertreterinnen und Vertreter aus den Bereichen Wirtschaft und Gewerbe, Verkehr, Umwelt, Kultur, Planung/ Bauen, Wohnen sowie aus Quartiervereinigungen an.

4.3 Bestehende rechtliche Situation

Bei heutigen Baugesuchen kommt das geltende Recht zur Anwendung. Damit ist die heutige Entwicklungsmöglichkeit insbesondere durch die gesetzlichen Restriktionen hinsichtlich der Zulässigkeit im Bereich Verkehr limitiert (§34 Abs. 2 BPG). Für die Bewilligung von Projekten nach den Zielen der Entwicklungsplanung (z.B. Wohnen) sind neu zu erstellende Nutzungspläne die Voraussetzung. Bis diese erstellt sind, wird bereits heute durch eine Koordination mit der Grundeigentümerin versucht, auf die künftigen Entwicklungsabsichten hinzuwirken. Leitlinie hierfür ist neben dem ‚Städtebaulichen Rahmenvertrag über die Entwicklung des Dreispitzareals‘ der Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz von 2006, der aus der ‚Vision Dreispitz‘ und den nachfolgenden Grundlagenarbeiten hervorgegangen ist. Obwohl der Teilrichtplan Dreispitz vom Regierungsrat Basel-Stadt und von der Gemeindeversammlung Münchenstein beschlossen wurde, ist er aufgrund eines Referendums gegen die kommunale Richtplanung Münchenstein nicht rechtskräftig geworden.

4.3.1 Städtebaulicher Rahmenvertrag über die Entwicklung des Dreispitz-areals

Der ‚Städtebauliche Rahmenvertrag über die Entwicklung des Dreispitzareals‘² definiert die aus der Richtplanung hervorgegangenen Entwicklungsziele (siehe Kap. 4.4) sowie Vereinbarungen über Organisation, Aufgaben, Zuständigkeiten und das Vorgehen zur Finanzierung. Er bindet die Exekutiven der öffentlichen Planungspartner und die Christoph Merian Stiftung.

4.3.2 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt

Auf Basis des Entwurfs des Teilrichtplans Dreispitz (2006) übernimmt der kantonale Richtplan Basel-Stadt die zentralen inhaltlichen Aussagen: Die sogenannten ‚Entwicklungsgebiete‘ (Nordspitze, Wien-Strasse³) werden als „Schwerpunkte Mischgebiet“ festgesetzt, mit Verdichtungen im Bereich wirtschaftlicher Aktivitäten und beispielhaften städtebaulichen Gestaltungen als integrale Stadtteile. Ein bereits bestehender Anker der Entwicklung ist die S-Bahn-Haltestelle als „untergeordneter siedlungsstruktureller Schwerpunkt“. Die sogenannten ‚Arbeitsgebiete‘ des Dreispitz sind im Richtplan als „wirtschaftliche Schwerpunktgebiete“ bezeichnet, mit einer Nutzungsintensivierung zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten. Zur verkehrlichen Erschliessung soll eine neue Tramverbindung durch die Wien-Strasse zur Reinacherstrasse (mit Fortsetzung Richtung Reinach) entstehen. Die Achse Wien-Strasse soll im Dreispitz als Teilabschnitt des ‚Broadways‘ auch wichtige Funktionen für den Langsamverkehr übernehmen. Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr machen unter anderem verschiedene Knotenanpassungen an den bestehenden Straßen notwendig. Darüber hinaus wird das bestehende Einkaufszentrum in der Nordspitze festgehalten.

4.3.3 Zonenplan

Gemäss dem Zonenplan ist der Dreispitz der Industrie- und Gewerbezone zugeordnet (Zone 7)⁴. Diese ist insbesondere für jene Nutzungen bestimmt, die in Wohngebieten nicht erlaubt oder verträglich sind, sowie für Lagerbauten und Abstellplätze. Andere Nutzungen sind nur dann zulässig, wenn sie nicht mehr Verkehr erzeugen als bei den bestimmungsgemässen Nutzungen im Durchschnitt entsteht oder wenn sie der bestimmungsgemässen Nutzung dienen. Die Industrie- und Gewerbezone ist zwingend mit der Lärmempfindlichkeitsstufe ES IV (stark störende Betriebe) verknüpft. Ausser Betriebswohnungen sind daher Wohnnutzungen planungsrechtlich gänzlich ausgeschlossen.

4.3.4 Dreispitz-Verordnung

Der Grosse Rat hat den Regierungsrat 1950 zum Erlass einer Verordnung über die Bauten und die Lagerungen auf den öffentlichen Materiallagerplätzen Basel-Dreispitz⁵ ermächtigt. Die Dreispitz-Verordnung hat damit die Rechtskraft eines Bebauungsplans. Sie wurde letztmals 1990 angepasst und bestimmt die möglichen Nutzungsarten, das Bauprofil (Höhen) sowie die Parkierung.

² siehe Systematische Gesetzessammlung 685.250

³ orientierende Übersicht zum Dreispitz: siehe Anhang 1

⁴ §§ 34, 35 BPG

⁵ siehe Systematische Gesetzessammlung 685.320

4.3.5 Quartierplan ‚Kunstfreilager‘

Um die Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGK) der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) auf dem Dreispitz ansiedeln zu können, wurde in einem ersten Schritt auf Münchensteiner Seite ein neuer Nutzungsplan im Gebiet des ehemaligen Zollfreilagers aufgestellt und damit zeitlich gegenüber dem übrigen Dreispitz vorgezogen. Auf Basis des zweistufigen Projektwettbewerbs ‚Entwicklung Areal Freilager‘ (Abschluss 2007) wurde 2008 der Quartierplan ‚Kunstfreilager‘ ausgearbeitet, als Ersatz der vorherigen Industriezone J2. Mit einstimmigem Beschluss der Gemeindeversammlung vom 18. September 2008 und Genehmigung des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft vom 17. März 2009 ist der Quartierplan rechtskräftig geworden. Dieser wird durch einen Quartierplanvertrag zwischen der Gemeinde Münchenstein und der Christoph Merian Stiftung ergänzt, der Aufgaben und Zuständigkeiten der Umsetzung definiert. Unter anderem werden darin die Führung eines Flächen- und Lärmkatasters, die Einsetzung eines Ausschusses für Gestaltungsfragen, die Umsetzung von Freiräumen und ökologischem Ausgleich sowie die Parkplatzthematik geregelt.

4.4 Entwicklungsziele und zentrale Herausforderungen

4.4.1 Ziele der Entwicklungsplanung

Die Entwicklungsziele wurden in einem gemeinsamen Prozess zwischen den beteiligten Planungspartnern erarbeitet. Methodisch wurde iterativ auf die hohe Komplexität reagiert: Vision und Entwürfe wurden mittels Studien und Analysen in einem Wechselspiel überprüft und angeglichen. Bereits 2003/04 wurden die ‚Vision Dreispitz‘ sowie die ‚Entwicklungskonzeption Dreispitz‘ (als erste Überprüfung der Machbarkeit) der Öffentlichkeit präsentiert und eine Vernehmlassung bei Kommissionen, ausgewählten Organisationen und Verbänden durchgeführt. Die aufgeworfenen Fragestellungen sind im Folgenden in die Entwicklungsplanung eingeflossen. In einem Folgeschritt ist der Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz 2005 öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt. Die eingegangenen Anregungen und Vorschläge haben unter Abwägung der unterschiedlichen Interessen Eingang in die Beschlussfassung des Teilrichtplans 2006 gefunden. Aus dem umfangreichen Entwurf des Teilrichtplans Dreispitz wurden die Entwicklungsziele im ‚Städtebaulichen Rahmenvertrag‘ wie folgt zusammengefasst:

Entwicklungsziele unter prozessualen Gesichtspunkten sind:

- a) eine Planung, die partnerschaftlich, grenzüberschreitend, interkommunal und interkantonal erfolgt. Sie stellt einen Prozess des gemeinsamen Lernens, Kommunizierens und Kooperierens dar;
- b) die Einbindung der Öffentlichkeit über den Beirat Dreispitz;
- c) die Gestaltung und das Verständnis der Entwicklung als langfristiger Transformationsprozess, wobei planerische Festsetzungen Gestaltungsspielräume für das Entwicklungsmanagement belassen. Der Transformationsprozess ist zudem so zu steuern, dass einerseits die Chancen einer Weiterentwicklung gefördert und genutzt werden können, und andererseits die Entwicklung nicht zu schnell verläuft, um eine Verdrängung der bestehenden Nutzungen in den Arbeitsgebieten einzuzäunen.

Entwicklungsziele unter raumrelevanten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sind:

- a) die Öffnung und Transformation des heutigen Dreispitz' hin zu einem lebendigen und urbanen Agglomerationsteil und die Verbesserung der Anbindung an die benachbarten Quartiere;
- b) die Entwicklung nach innen, mit einer gebietsspezifischen baulichen Verdichtung unter Berücksichtigung von umweltrechtlichen Vorgaben und Umsetzung von zukunftsweisen-den Massnahmen, wie insbesondere bezüglich der Luftqualität, der Lärmentwicklung und des Energieverbrauchs⁶;
- c) die Schaffung von mehr Grün- und Freiräumen von hoher Qualität und hoher ökologischer Wertigkeit innerhalb des Dreispitz'⁷;
- d) das Erreichen einer vorbildlichen städtebaulichen Qualität;
- e) die umweltschonende Umsetzung des Transformationsprozesses, wobei die Entwicklung des Dreispitz' dann als umweltschonend eingestuft werden kann, wenn trotz intensiver Nutzung des Gebiets die Umweltbelastung gleich bleibend oder abnehmend ist;
- f) die Etablierung einer Gesamtverkehrsstrategie mit einer hohen Priorität des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs, die unter Einbezug von Massnahmen für den MIV, für den Langsamverkehr sowie zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage die Einhaltung der umweltrechtlichen Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich ermöglicht⁸;
- g) die Ansiedlung zusätzlicher Arbeitsplätze und höherwertiger Nutzungen wie Dienstleis-tungen bei gleichzeitiger Berücksichtigung und dem weitestgehenden Erhalt bestehender gewerblicher Nutzungen und der Ermöglichung wertschöpfungsextensiver Nutzungen auch in Zukunft;
- h) die Ansiedlung von Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung und von hohem öffentlichen Interesse, wie z.B. die Hochschule für Gestaltung und Kunst;
- i) die Etablierung eines deutlichen Wohnanteils in den Entwicklungsgebieten⁹ und begleitenden Massnahmen zur Eindämmung erheblich störender Lärmemissionen;
- j) die Umsetzung der Planung unter für alle Parteien wirtschaftlich tragbaren Rahmenbe-dingungen, wobei die Finanzierung der Transformation vor allem durch neue Nutzungen und ausgeglichenen Entwicklungsvoraussetzungen zwischen Basel-Stadt und München-stein erfolgen soll.

4.4.2 Zentrale Herausforderungen

Die Entwicklungsplanung stellt mit den dargestellten Zielen an alle Beteiligten verschiedene Herausforderungen, anhand derer die Entwicklungsplanung zusammenfassend charakterisiert werden kann:

- Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung im Spannungsfeld zwischen einer ressourcenschonenden Innenentwicklung (Raumplanungsrecht) und den aufgrund der Vorbelas-tung sehr hohen Anforderungen an eine Entwicklung im Bestand (Umweltrecht).
- Planung als vorausschauendes Handeln im Hinblick auf eine gewünschte Entwicklung, um künftige Gestaltungsoptionen offen zu halten.

⁶ Angestrebgt werden oberirdisch maximal 800'000 m² Bruttogeschossflächen (BGF)

⁷ Als Zielgröße für die Grün- und Freiflächen wird insgesamt eine Fläche von ca. 70'000 m², umfassend Pärke und Plätze sowie Vorbereiche, Gleisareale, Durchgänge und private Grün- und Freiflächen angestrebgt. Mindestens 90% der Grün- und Freiflächen müssen öffentlich zugänglich sein. Die Vorbereiche, Gleisareale und Durch-gänge dürfen eine Fläche von zusammen ca. 10'000 m² nicht wesentlich unterschreiten.

⁸ Um diese Rahmenbedingungen einhalten zu können, darf das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) von maximal 32'000 Personenwagen (inkl. Lieferwagen) und maximal 2'500 LKW zu keinem Zeitpunkt der Entwicklung überschritten werden.

⁹ im Umfang von mindestens 143'000 m² BGF

- Entwicklung von Strategien einer Offenheit, um den Transformationsprozess über den Zeitraum einer Generation begleitend zu gestalten, ohne über zuverlässige Prognosen des künftigen wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Strukturwandels zu verfügen.
- Behutsame Transformation des Bestands zu (teilweise) neuen Strukturen unter Aufrechterhaltung von funktionalen Abläufen, bestehenden Baurechten und unterschiedlichen Nutzeransprüchen. Insbesondere Umgang mit der grossen Bandbreite an Ansprüchen an eine Entwicklung, insbesondere mit dem Wunsch nach einer wertsteigernden Entwicklung sowie dem Ermöglichen bestehender und wertschöpfungsextensiver Nutzungen.
- Interkantonale und interkommunale Planung mit erhöhtem organisatorischen Aufwand, unterschiedlichen Zuständigkeiten und einer Vielzahl von Akteuren.

4.5 Bisherige Vorarbeiten und Studien

4.5.1 Vision und Entwicklungskonzeption Dreispitz

Die Architekten Herzog & de Meuron legten 2002 mit der ‚Vision Dreispitz‘ ein Leitbild für die Entwicklung des Dreispitz‘ vor. Dieses erfüllt die Funktion einer städtebaulichen Studie, mit der zugleich Entwicklungspotenziale der einzelnen Teilbereiche des Areals untersucht und offengelegt wurden. Zudem wurde der heutige Bestand analysiert und es wurden verschiedene Anknüpfungspunkte benannt, mit denen die erwähnten Potenziale im Sinne der Leitideen nutzbar gemacht werden sollen. Übergeordnete Zielvorstellung ist die Öffnung und Transformation des bislang abgeschlossenen Areals hin zu einem lebendigen, dauerhaft und vielfältig genutzten, urbanen Agglomerationsteil, mit dem nicht nur Verbindungen in die umgebenden Siedlungsbereiche geschaffen, sondern auch unterschiedliche Teilgebiete des Dreispitz‘ ihrer Eigenart gemäss weiterentwickelt werden sollen. Dabei führen die Autoren einprägsame Begriffe ein, mit denen Gebiete wie Elemente benannt werden: So verbindet der zentrale ‚Broadway‘ als mögliche Grünachse die Teilgebiete ‚Manhattan‘ an der Nordspitze, mit der kleinteiligen Struktur im mittleren Bereich ‚Soho‘ und die Industrie- und Lagerareale ‚Queens‘ im Süden. Entwicklungsschwerpunkte sind an den beiden Spitzen (Nord und Süd) vorgesehen, mit einer Hochhausstruktur und einem Dienstleistungsschwerpunkt im Norden und der Möglichkeit grossteiliger Baustrukturen im Süden. In der Vision waren Mischnutzungen in allen Teilen des Dreispitz‘ vorgesehen. Als neuer Verkehrsknotenpunkt stellt die mittlerweile realisierte S-Bahn-Station Dreispitz am künftigen Platz am Bernoullidepot den wichtigsten Verkehrsknoten dar. Im Bereich des Freilagers sahen die Architekten einen ‚Campus des Bildes‘ als Schwerpunkt für kulturelle und Bildungseinrichtungen vor (heute ‚Kunstfreilager‘). Die besondere Stärke der ‚Vision‘ besteht vor allem darin, Möglichkeiten einer Entwicklung planerisch vorwegzunehmen und zu veranschaulichen und damit gedanklich erst verfügbar zu machen.

Das Büro Ernst Basler + Partner erarbeitete mit Begleitung der Projektpartner bis 2003 die ‚Entwicklungskonzeption Dreispitz‘, um die Machbarkeit der ‚Vision‘ zu überprüfen und weitere Planungsschritte in Form einer Umsetzungsstrategie aufzuzeigen. Die beiden Szenarien ‚Lego‘ und ‚Duplo‘ – die mit unterschiedlichen Entwicklungsdynamiken das Spektrum einer Umsetzung der ‚Vision‘ darstellen – wurden auf ihre Machbarkeit überprüft. Beide wurden dabei in rechtlicher, organisatorischer, städtebaulicher, wirtschaftlicher, umweltbezogener und technischer Hinsicht als im Wesentlichen für realisierbar erachtet. Aufgrund der Beurteilung wurden Handlungsempfehlungen für die Umsetzung der ‚Vision Dreispitz‘ aufgestellt:

Empfohlen wurden vor allem eine Institutionalisierung der Zusammenarbeit der Planungspartner, eine Verfestigung der Öffentlichkeitsarbeit, eine Anpassung des bestehenden Rechts auf dem Areal, die Einführung von Instrumenten, um wertschöpfungsextensiven Nutzungen Rechnung tragen zu können, sowie die Regelung der Finanzierung inkl. Vorteils- und Lastenausgleich. Es wurde empfohlen, Fragen des Städtebaus wie der Freiräume vertieft zu betrachten, sowie Verkehrsaspekte hinsichtlich Strassenkapazitäten und lokaler Umweltbelastung eingehend zu bearbeiten. Kompensationen von Verkehrsbelastungen wurden dabei auch im Bereich ressourcensparenden Bauens und Betreibens von Gebäuden als möglich befunden.

4.5.2 Städtebau und Freiraum

In der Überzeugung, dass eine hochwertige Gestaltqualität der gebauten Umwelt einen hohen Stellenwert hat, wurden in bisherigen Studien städtebauliche wie freiraumplanerische Fragen behandelt. Dabei gilt es im Dreispitz besonders zu würdigen, dass hinsichtlich räumlich-gestalterischer Fragen sowohl auf die Prozesshaftigkeit und Offenheit der Transformation, als auch auf die Dauerhaftigkeit bestehender Strukturen reagiert werden muss – beides Aspekte, die auch schon den heutigen Dreispitz charakterisieren. Grundsätzlich konnte bestätigt werden, dass ein Anknüpfen an die vorgefundenen Raumstrukturen sinnvoll ist. Dies soll künftig durch neue Festsetzungen im Sinne von Regelwerken berücksichtigt werden. Gleichzeitig ist mit einer Öffnung des Areals eine bessere räumlich-funktionelle Integration des Dreispitz' in die ihn umgebende Siedlungsstruktur vorgesehen.

Städtebaulich wurden daher die unterschiedlichen Teilgebiete ihrer heutigen und künftig möglichen Charakteristik nach separat betrachtet: für die Entwicklungsgebiete sind durch deren hohen Bedeutung für den Entwicklungsprozess qualitätssichernde Verfahren vorgesehen. Das Kunstfreilager ist beispielsweise das Ergebnis eines zweistufigen Wettbewerbs (2006/ 07). Den Dreispitz arrondierend wurde ausserdem ein Wettbewerb zur Gestaltung des Platzes am Depot Dreispitz abgeschlossen (2009). Anders als in den Entwicklungsgebieten sollen die baulichen Vorgaben für die Arbeitsgebiete aus den bestehenden Bebauungsregelungen der Dreispitz-Verordnung weiterentwickelt werden.

Freiraumplanerisch ist mit einem „Freiraumkonzept“ (2005) durch die Metron AG Brugg aufgezeigt worden, wie der Bestand so transformiert werden kann, dass Grünraum- und ökologische Qualitäten im Dreispitz deutlich verbessert werden können. Die Freiräume sollen in engem Zusammenhang mit der Baustuktur der jeweiligen Teilgebiete stehen, eine überdurchschnittliche Gestaltqualität haben und grundsätzlich öffentlich zugänglich sein. Sie dienen der Erholung, als Basis für den ökologischen Ausgleich und zur Biotopvernetzung sowie für eine bessere Durchgängigkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Es ist beabsichtigt, die bisherigen Erkenntnisse im Rahmen der Erarbeitung der Nutzungsplanung mit allen anderen relevanten Themen zu einer Synthese zu bringen.

4.5.3 Umwelt

Für die Entwicklungsplanung Dreispitz ist gemäss Umweltgesetz keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Erst bei der konkreten Projektierung von Anlagen, die die gesetzlichen Schwellenwerte überschreiten, sind Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich. Umweltthemen sind dennoch im Rahmen einer Gesamtabwägung der Nutzungsplanung auch auf Stufe der Planung zu berücksichtigen. Um den wichtigen Themen Luftqualität,

Lärm und Störfall gerecht zu werden, wurde bereits 2005 mit der „Projektbeurteilung Umwelt“ eine Beurteilung verschiedener Entwicklungsszenarien vorgenommen:

- Luft (Mass der Nachverdichtung/ Energie): Wie weite Teile des Agglomerationsraumes liegt der Dreispitz in einem Luftsanierungsgebiet. Das raumplanerische Ziel der Nachverdichtung im Innern (bereits versiegelte Flächen, weitgehend vorhandene Erschließung, kürzere Wege durch höhere Dichte, Städtebau) steht dem umweltrechtlichen Ziel der Einhaltung der Luftgrenzwerte entgegen. Auf Basis des Gesamtverkehrsmodells wurden verschiedene Verdichtungsszenarien in Abhängigkeit ihrer Verkehrserzeugung und bezüglich einer Obergrenze hinsichtlich der Emissionen verschiedener Luftschadstoffe beurteilt. Eine Verdichtung des heutigen Bestands auf künftig ca. 800'000 m² BGF wurde als möglich erachtet, sofern die Gesamtfahrtenzahl auf einem Niveau begrenzt werden kann, das bedeutend unter einem proportionalem Anwachsen der heutigen Verkehrserzeugung liegt. Daher hat dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr eine hohe Priorität zuzukommen. Alternative und höhere Verdichtungsszenarien wurden verworfen. Zugleich wurde empfohlen, im Bereich Luftreinhaltung kompensatorische Massnahmen auch hinsichtlich der Gebäude-Emittenten festzusetzen.
- Störfall: Die verschiedenen Szenarien sind aus Sicht des Störfallrisikos realisierbar.
- Lärm: Ein wichtiges Ergebnis der Mitwirkungen zu Vision und Entwicklungskonzeption war, die in der Vision im gesamten Dreispitz vorgesehene Mischnutzung in verschiedenen Teilgebieten unterschiedlich zu behandeln. Lärmsensiblere Nutzungen wie Wohnen sollen nunmehr zur Reduktion von Konflikten nur noch in den Entwicklungsgesiedlungen möglich sein. Mit detaillierten Festsetzungen muss der Umgang mit der Thematik situationsbezogen und in enger Zusammenarbeit der Fachstellen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Grundeigentümerin untersucht werden.

Neben der Projektbeurteilung Umwelt sind weitere Themen relevant. Der Umgang mit Altlasten/ Gewässerschutz/ Meteorwasser erfolgt dabei im Rahmen der allgemeingesetzlichen Regelungen bzw. durch Aufstellung eines überarbeiteten generellen Entwässerungsplans (GEP). Vorgaben zu Fragen des ökologischen Ausgleichs sollen für die Nutzungsplanung in Anlehnung an die Aussagen des Freiraumkonzepts Dreispitz abgeleitet werden.

4.5.4 Verkehr

Mit der Erstellung der Entwicklungskonzeption Dreispitz wurden Verkehrsthemen zum Dreispitz begleitend untersucht. Unter anderem wurde das Gesamtverkehrsmodell Basel für den Raum Dreispitz verfeinert. Verkehrsmodellierungen wurden für Fragestellungen wie Netzkapazitäten oder Umwelt in Zusammenhang mit möglichen Entwicklungsszenarien gesetzt. Es ist vorgesehen, im Rahmen einer Gesamtverkehrsstrategie Dreispitz alle Aspekte der Mobilität zusammenzuführen. Zentraler Baustein hierfür ist das Gesamtverkehrskonzept Dreispitz (GVK), das verschiedene Grundlagen und Untersuchungen zu den einzelnen Verkehrsträgern systematisch zusammenführt. Auf der Basis des Berichts zum GVK wurde ein Massnahmenkatalog mit 32 Massnahmen entwickelt, die nach derzeitigem Kenntnisstand für die Umsetzung des GVKs im Rahmen der angestrebten Transformation des Dreispitz' erforderlich werden (siehe Anhang 2). Die Koordination aller Arbeiten wird die Grundeigentümerin CMS übernehmen, der Kanton Basel-Stadt ist bei sieben der 32 Massnahmen federführend. Das GVK wurde am 12. Oktober 2009 von der Politischen Projektsteuerung Entwicklungs-

planung Dreispitz als Grundlage für die Bearbeitung aller verkehrlichen Fragestellungen in der Entwicklungsplanung beschlossen.

Mit dem GVK erfolgte eine Abstimmung der Zielsetzungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Anspruchsgruppen:

- Öffentlicher Verkehr: Der öffentliche Verkehr spielt für die Erschliessung des transformierten Dreispitz' eine zentrale Rolle, da eine massgebliche Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Modal-Split eine zentrale Voraussetzung für die erwünschten Dichten und Nutzungen gemäss der Entwicklungsplanung ist. Die Tramlinie im Bereich der Wien-Strasse, (dem Bereich des „mittleren Broadways“) ist das Rückgrat dieser ÖV-Erschliessung. Im Sinne eines Vorläuferbetriebs kann dies vorerst auch eine Buslinie sein. Die ÖV-Erschliessung – und insbesondere dem Trambetrieb – kommt dabei die Funktion eines wichtigen Impulsgebers für den Transformationsprozess zu. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass ohne die frühzeitige Einführung einer Tramlinie erhebliches Potenzial zur Förderung des Transformationsprozesses vergeben werden würde.
- Fussverkehr: Der Fussverkehr wird im künftigen Dreispitz ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. Der Fussverkehr ist auf möglichst direkte Verbindungen zwischen wichtigen Zielen angewiesen, weshalb neue Querverbindungen durch die heutige Bebauungsstruktur einen hohen Stellenwert erhalten, wobei eine wichtige Funktion im Fusswegenetz der Wien-Strasse zukommen wird.
- Veloverkehr: Dem hohen Stellenwert des Veloverkehrs in Basel wird unter anderem dadurch Rechnung getragen, dass die Frankfurt-Strasse dem Veloverkehr als neue Haupterschliessungsachse dienen soll. Da die Wien-Strasse infolge mutmasslich hoher Fussgängerfrequenzen und verschiedenen weiteren Nutzungsansprüchen für den Veloverkehr nur bedingt geeignet ist, übernehmen stattdessen die beiden Parallelachsen (Mailand- und Florenz-/ Venedig-Strasse) die Funktion von Hauptachsen für den Veloverkehr. Auch hier sollen Querverbindungen zur Vermeidung von Umwegen berücksichtigt werden.
- Motorisierter Verkehr: Der motorisierte Verkehr soll den Dreispitz künftig möglichst wenig belasten. Die Zufahrten zum Areal sollen weitgehend über das übergeordnete Netz erfolgen. Um die Funktionalität des motorisierten Verkehrs mit den anderen Verkehrsträgern in Deckung zu bringen, werden in den Teilkonzepten ‚motorisierter Verkehr‘ und ‚schwerer Nutzverkehr‘ folgende Massnahmen vorgeschlagen: Die Sperrung der Frankfurt-Strasse im Bereich der Kreuzung mit der Wien-Strasse; periphere Lagen von Einstellhallen mit möglichst kurzen Zufahrten vom übergeordneten Netz; die Beibehaltung der Tempo 30-Zone und weitgehende Sperrung der Wien-Strasse für den motorisierten Verkehr; die Schaffung eines Einrichtungsverkehrs für den schweren Nutzverkehr im Nordteil des Dreispitz'. Mit diesen Massnahmen können sowohl eine gute Erschliessung des Dreispitz' für den motorisierten Verkehr gewährleistet, als auch eine möglichst grosse Entlastung der Strassenräume im Dreispitz zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und des Langsamverkehrs erreicht werden.
- Güterbahnverkehr: Der Güterverkehrerschliessung auf der Schiene kommt auch heute noch eine wichtige Erschliessungsfunktion zu. Mögliche Konflikte mit neuen Verkehrsträgern ergeben sich insbesondere bei einem Nebeneinander von Gütergleis und Tramlinie in der Wien-Strasse. Mit der Inbetriebnahme der Tramlinie ist dort eine Ersatzlösung für die Gütergleisverbindung erforderlich. Bis dahin kann aber auf dem vorgesehenen Tramtrassee ein Gütergleis weiterbetrieben werden, was Zeit für Investitionsentscheide

und die Raumsicherung für Ersatzlösungen bringt. Langfristig soll die Option Güterverkehr auf der Schiene durch Freihaltung der Lichtraumprofile gewahrt bleiben.

4.6 Initialprojekte/ erste Meilensteine

Bereits mit der Vision wurde die Entwicklung des Dreispitz' prozesshaft gedacht: verschiedene Initialprojekte sollen dabei Impulse für die Transformation geben. Dabei handelt es sich um die möglichst prioritäre Entwicklung der ‚Entwicklungsgebiete‘ sowie um Massnahmen im Bereich der Infrastruktur, insbesondere der Verbesserung des Anschlusses an den öffentlichen Verkehr. Mit dem ‚Kunstfreilager‘ und dem Wettbewerb ‚Bernoulli-Walkeweg‘ (an den Dreispitz am Depot Dreispitz angrenzend) werden bereits zwei dieser Initialprojekte bearbeitet.

4.6.1 Kunstfreilager/ Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGK)

Durch den Beschluss der Trägerkantone der Fachhochschule Nordwestschweiz, obliegt dem Kanton Basel-Stadt, die Realisierung der Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGK). In den hierzu aufgestellten Quartierplan Kunstfreilager (siehe Kap. 4.3.5) flossen die Ziele der Entwicklungsplanung ein. Im Herbst 2013 soll der Betrieb in der HGK im Dreispitz aufgenommen werden. Bis dahin sind neben den neuen Hochbauten im Perimeter Kunstfreilager unter anderem verschiedene Anpassungen am Verkehrsregime vorzunehmen. Parallel will die Grundeigentümerin weitere Bauvorhaben im Bereich Kultur, Arbeiten und Wohnen sowie hinsichtlich der Freiraumgestaltung umsetzen bzw. koordinieren. Die Entwicklung des Kunstfreilagers wird dem Transformationsprozess wesentliche Impulse geben. Alleine durch die HGK wird der Perimeter von ca. 1'000 Student/-innen und Dozent/-innen belebt werden.

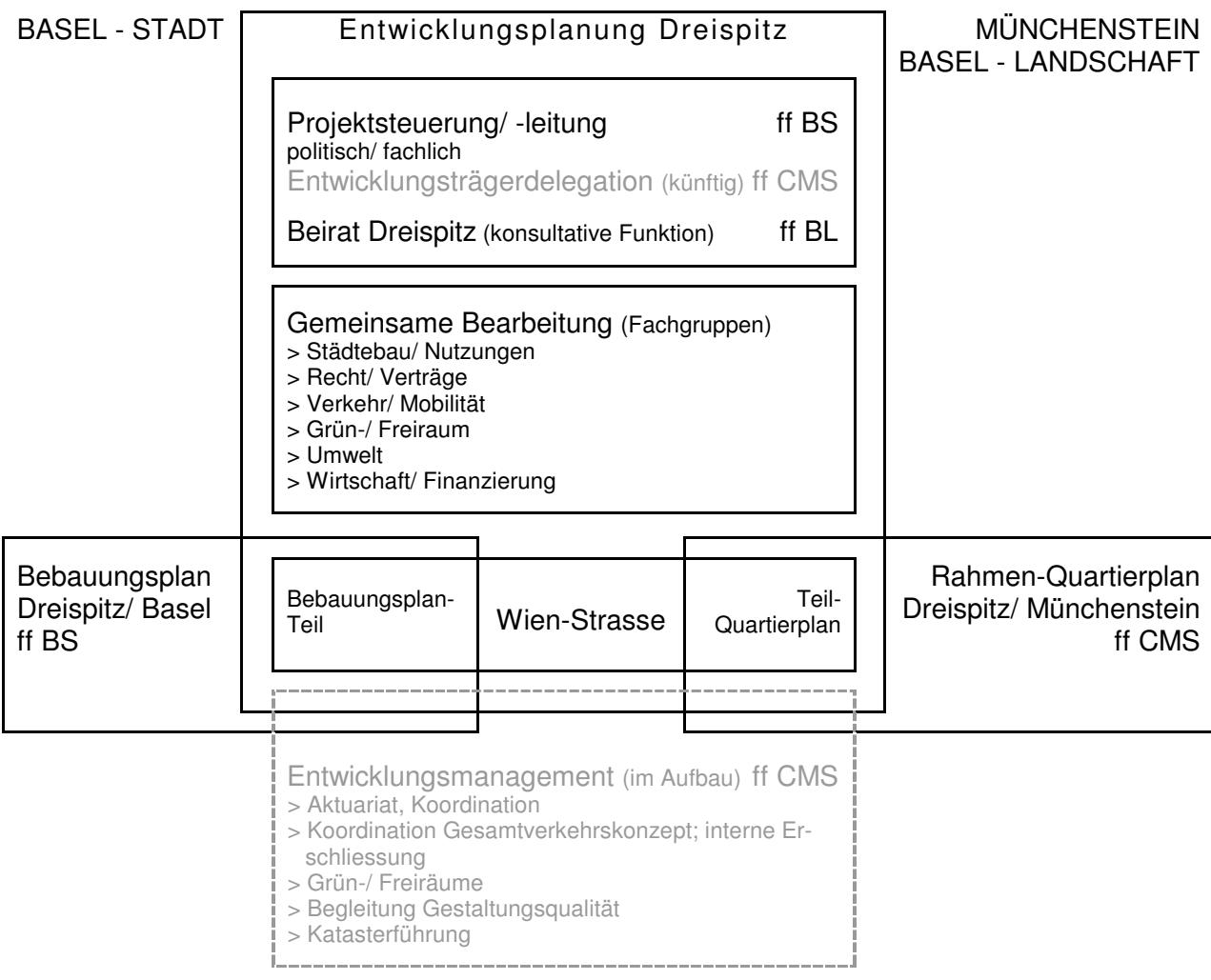
4.6.2 Wettbewerb ‚Bernoulli – Walkeweg‘

Zum Areal um die S-Bahn-Station Dreispitz wurde unter Federführung des Kantons Basel-Stadt gemeinsam mit der CMS und den SBB ein gekoppelter Projekt- und Ideenwettbewerb durchgeführt, der 2009 entschieden wurde. Mit dem Wettbewerb wurde primär das Ziel verfolgt, die Anbindung des Dreispitz' an den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Mit dem Projektteil („Bernoulli“) war aufzuzeigen, wie der Knoten des öffentlichen Verkehrs um die Linien der S-Bahn, der beiden den Dreispitz östlich flankierenden Tramlinien 10 und 11 sowie den Buslinien 36 und 37 besser an den Dreispitz angebunden und dabei räumlich gestaltet werden kann. Ein mischgenutzter Hochbau im Verantwortungsbereich der Immobilien Basel-Stadt soll zur Verdichtung, Wertschöpfung und Belebung beitragen, und dabei vor allem einen städtebaulichen Akzent an der für den Dreispitz bedeutenden Punkt setzen. Die hochfrequentierte Dreispitz-Kreuzung (Münchensteinerstr./ Leimgrubenweg) wird dabei den Verkehrsanforderungen anzupassen sein. Dabei zu berücksichtigende sicherheitsrelevante Verbesserungen für die Nutzbarkeit der Trams sowie für Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen gingen als Rahmenvorgaben in den Wettbewerb ein. Da die Anpassungen an der Dreispitz-Kreuzung ursächlich mit der Entwicklungsplanung zusammenhängen, sind die hierfür erforderlichen Abklärungen in diesem Ratschlag berücksichtigt, auch wenn der konkrete Auslöser der Planungen die Entwicklung des Platzes am Depot-Dreispitz („Bernoulli“) sein wird.

5. Weiteres Vorgehen Entwicklungsplanung und Transformationsprozess

5.1 Projektorganisation und -koordination

Die bestehende Projektorganisation (siehe Kap. 4.2) unter Federführung des Bau- und Verkehrsdepartements soll im Konsens der Planungspartner, bis zur Ausarbeitung der Rahmen-Nutzungsplanung fortgeführt werden. Auch langfristig soll die Zusammenarbeit zwischen den Planungspartnern auf Basis des ‚Städtebaulichen Rahmenvertrags‘ fortgeführt werden, wobei der Christoph Merian Stiftung die federführende Rolle im Rahmen des Umsetzungsprozesses zukommt: Dabei übernimmt eine Entwicklungsträgerdelegation die planerische Steuerung des Transformationsprozesses sowie ein Entwicklungsmanagement die Koordination und die Umsetzung der Planung. Der Beirat Dreispitz wirkt weiterhin beratend mit. In der Übergangszeit baut die Christoph Merian Stiftung das Entwicklungsmanagement zusätzlich zur bestehenden Organisationsstruktur auf und übernimmt erste Aufgaben, darunter unter anderem den Aufbau eines Flächenkatasters und die Gesamtkoordination der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts. Die folgende Abbildung zeigt den Aufbau der Projektorganisation der kommenden Jahre:



Der Transformationsprozess ist als langfristiger Umbau des Dreispitz' zu verstehen. Insgesamt wird von einem Transformationszeitraum von ca. 30 Jahren ausgegangen, der allerdings stark von wirtschaftlichen Randbedingungen abhängen wird, die in ihrer Dynamik kaum vorherzusehen sind. Als Herausforderung wird die Nutzungsplanung auf die Offenheit der Entwicklung eingehen müssen.

5.2 Nutzungsplanung

Die bestehenden Industriezonen im Dreispitz sind für jegliche Form einer Mischnutzung nicht geeignet, da sie lärmempfindliche Nutzungen wie z.B. Wohn- oder Schulnutzungen nicht zulassen. Da die Umzonung in den Entwicklungsgebieten eine grundsätzliche planerische Neuorientierung vorsieht, wird auch eine zumindest teilweise Aufhebung der bestehenden Dreispitzverordnung erforderlich. Auf Basis des ‚Städtebaulichen Rahmenvertrags‘ verfolgen die Planungspartner daher das Ziel einer neuen Nutzungsordnung. Diese soll mit Rahmen-Nutzungsplänen für den gesamten Dreispitz umgesetzt werden, welche die Ziele der Entwicklungsplanung für alle Eigentümer, inklusive den (Unter-) Baurechtnehmern, verbindlich machen und durch die Legislative zu beschliessen sind. Dafür sind, neben dem bereits rechtskräftigen Quartierplan ‚Kunstfreilager‘ in Münchenstein (siehe Kap. 4.3.5), voraussichtlich ein Bebauungsplan auf baselstädtischer und ein Rahmen-Quartierplan auf Münchensteiner Seite vorgesehen. Weitere projektbezogene Sondernutzungspläne sollen – wo notwendig und sinnvoll – die städtebauliche Gestaltung für einzelne Teilbereiche präzisieren. Die Nutzungspläne sollen durch Verträge mit Regelungen zur Umsetzung der Planungen sowie zu Verpflichtungen der Grundeigentümerschaft und der öffentlichen Hand ergänzt werden. Die Verträge ermöglichen, die Nutzungsplanung dort offen auszustalten, wo dies die Langfristigkeit des Transformationsprozesses erfordert.

5.3 Verkehr

Das Gesamtverkehrskonzept Dreispitz (siehe Kap. 4.5.4) beschreibt im Massnahmenkatalog alle Massnahmen, die nach derzeitigem Kenntnisstand für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes im Rahmen der angestrebten Transformation des Dreispitz' erforderlich werden.

Neben der Definition von Grundlagenmassnahmen wurden im Massnahmenkatalog die prioritäre Bearbeitung von drei Schlüsselmassnahmen festgeschrieben: Tram Dreispitz, Reduktion und Rückbau der Gütergleise Wien-Strasse sowie die Umgestaltung der Frankfurt-Strasse.

Mit dem Beschluss des Gesamtverkehrskonzepts Dreispitz durch die Politische Projektsteuerung der Entwicklungsplanung Dreispitz wurde sowohl die Zuordnung der Federführung nach dem Territorial- bzw. Verursacherprinzip als auch die Finanzverantwortung der federführenden Stellen für den jeweils anstehenden Bearbeitungsschritt der Massnahmen von allen Planungspartnern anerkannt. Dem Kanton Basel-Stadt fallen dabei sieben von 32 Massnahmen zu, während die Grundeigentümerin CMS mit 23 die Mehrzahl übernimmt. Ebenso hat sich die CMS zur organisatorischen Koordination aller verkehrlichen Massnahmen der Planungspartner im Sinne des Entwicklungsmanagements verpflichtet.

Bereits seit Frühjahr 2009 wird für die Schlüsselmaßnahme Tram Dreispitz als zentrale Aufgabe eine Planungsstudie unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft erarbeitet.

Die stufengerechte Bearbeitung der Schlüsselmaßnahmen Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse und Umgestaltung Frankfurt-Strasse obliegt der Christoph Merian Stiftung. Unter Federführung des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt sind als nächste Bearbeitungsschritte folgende Maßnahmen anzugehen (siehe Anhang 2):

- Konzept Busvorläuferbetrieb: Klärung der Zweckmässigkeit und allfällige Konzeptionierung eines Busvorläuferbetriebes für die Tramlinie.
- Fussgängerachse Wien-Strasse („mittlerer Broadway“), im Zusammenhang mit der Planung des Trams in diesem Bereich mit seiner zentralen Bedeutung: Sicherung der Fussgängerachse in der Wien-Strasse, die den teils gegensätzlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden muss.
- Einbindung des Dreispitz' in das übergeordnete Veloroutennetz: Verbesserung der Veloverbindungen im Bereich Dreispitz sowie grossräumig auf den Achsen Basel – Birstal und Bruderholz – Brüglingen.
- Überprüfung Knotenauslastung: Überprüfung der Leistungsfähigkeit der umliegenden Knoten.
- Knotenbereich Dreispitz/ Fussweganbindung S-Bahn-Station Dreispitz: Entwicklung von Maßnahmen zur Umsetzung der Angebotsorientierung zugunsten der Sicherstellung der ÖV-Anbindung und der Optimierung der Langsamverkehrsströme.
- Gestaltung der Knoten Reinacher-/ Münchensteinerstrasse; Reinacher-/ Dornacherstrasse; Reinacherstrasse/ Leimgrubenweg: Überprüfung der Knotengestaltung unter dem Blickwinkel einer hohen Qualität und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.
- Querung Leimgrubenweg und Dornacherstrasse: Maßnahmen entwickeln, die eine sichere und attraktive Verbindung über den Leimgrubenweg und die Dornacherstrasse hinweg für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen.

Für die nächsten Bearbeitungsschritte dieser Planungen werden im vorliegenden Ratschlag die notwendigen Personal-, Planungs- und Projektierungsmittel beantragt (siehe Kap. 5.6).

Neben der federführenden Arbeit an den aufgeführten Maßnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich sind die Verkehrsexperten aller Planungspartner zudem für die Begleitung bei der Erarbeitung der Nutzungsplanung sowie für die Arbeit in den Begleitgruppen der einzelnen Erschliessungsmaßnahmen gefragt.

5.4 Öffentlichkeitsarbeit

Wie die Erarbeitung des Teilrichtplans Dreispitz gezeigt hat, erfordert die Öffentlichkeitsarbeit eines so komplexen Vorhabens wie der Entwicklungsplanung Dreispitz weit mehr finanzielle Mittel, als dies bei einem regulären Nutzungsplanverfahren üblich ist. Im Gegensatz zur Richtplanung, die grenzüberschreitend gemeinsam erarbeitet und von allen beteiligten Partnern gemeinsam getragen wurde, muss der Kanton Basel-Stadt die Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzungsplanung als hoheitlicher Kernaufgabe weitgehend selbst übernehmen.

Neben der Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzungsplanung ist insbesondere zu den Verkehrsthemen rund um den Dreispitz ein breiter Kreis von Interessentinnen und Interessenten zu begrüssen. Dabei geht es vor allem um die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts anstehenden Maßnahmen zur Unterstützung der Transformation des Dreispitz' in den kommenden Jahren.

5.5 Termine

Gemäss den Übergangsbestimmungen des ‚Städtebaulichen Rahmenvertrags‘ ist – mit Ziel des Abschlusses einer neuen rahmensexzenden Nutzungsordnung – die Fortführung der bisherigen Projektorganisation bis längstens März 2012 möglich. Dann wird die Christoph Merian Stiftung die Federführung übernehmen. Die öffentliche Hand wird im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags weiterhin an der Planung mitwirken, ihr organisatorischer Mehraufwand für die Koordination wird aber ab 2012 entfallen. Innerhalb dieses Zeitraums soll die neue Nutzungsordnung für den Dreispitz erstellt werden (siehe Kap. 5.2).

Mit dem Massnahmenkatalog des GVK wurden auch Angaben zum Zeithorizont für die Fertigstellung des nächsten Bearbeitungsschrittes der Massnahmen vereinbart. Die aufgeführten Massnahmen (siehe Kap. 5.3) mit Federführung beim Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt sind teilweise sofort anzugehen, andere Ergebnisse sind je nach Entwicklungsdynamik des Transformationsprozesses langfristig (ab 2015) terminiert. Die Erarbeitung liegt jedoch mehrheitlich im Zeitraum der vorliegenden Mittelbeantragung.

Die bauliche Umsetzung der einzelnen Massnahmen ist unmittelbar an die Entwicklungsdynamik des Dreispitz‘ geknüpft und kann daher heute zeitlich noch nicht vorausgesagt werden. Die Mittel für die Umsetzung werden zum gegebenen Zeitpunkt mit separaten Ausgabenberichten oder Ratschlägen beantragt.

5.6 Mittel-/ Finanzbedarf

Die für die Koordination der Entwicklungsplanung, die Erarbeitung der Nutzungsplanung sowie die Planung der verkehrlichen Massnahmen erforderlichen Mittel in der Höhe von CHF 1.9 Mio. wurden per Regierungsratsbeschluss vom 1. September 2009 in das 5-Jahres-Investitionsprogramm (2010 - 2014) aufgenommen.

Der Kanton Basel-Stadt hat mit der Federführung der Entwicklungsplanung Dreispitz auch die Projektkoordination übernommen. Seit Beginn der Entwicklungsplanung ab 2001 wurden gemäss einer Vereinbarung mit den Planungspartnern dafür seitens des Kantons Basel-Stadt die Personalressourcen im Rahmen der regulären Mitarbeiterstruktur (laufendes Budget) bereit gestellt. Für die fachliche Begleitung haben dies alle Planungspartner analog gehandhabt. Im Gegenzug zu den höheren personellen Aufwendungen der drei öffentlichen Partner wurden (und werden auch künftig) die externen Kosten für die Grundlagenerarbeitung, die politische und rechtliche Umsetzung sowie die Information in der Planungsphase zu drei Vierteln durch die Eigentümerschaft getragen. Das restliche Viertel teilen sich Basel-Stadt und Basel-Landschaft/ Münchenstein je hälftig.

Der Planungs- und Koordinationsaufwand auf Seiten Basel-Stadt ist bereits bisher wesentlich höher, als dies beim Abschluss einer ersten Vereinbarung zwischen den Planungspartnern 2004 - 2007 vorgesehen war. Dies aufgrund der längeren Planungsphase und der Fortführung der bestehenden Projektorganisation bis Ende 2011 (siehe Kap. 5.1). Zugleich besteht der Anspruch durch eine Intensivierung der Phase der Nutzungsplanung den Zeitraum bis zur Rechtskraft und damit bis zur Entwicklungsreife des Dreispitz‘ gemäss den Zielen der Entwicklungsplanung im kommenden Jahr abschliessen zu können.

Die Gründe, dass in personeller Hinsicht die laufenden Mittel temporär aufgestockt werden müssen, sind vor allem in der hohen organisatorischen wie inhaltlichen Komplexität sowie im erforderlichen Moderationsaufwand zu sehen, der erforderlich ist, um gemeinsam umsetzbare Lösungen zu entwickeln, die allen Ansprüchen der Beteiligten wie der praktischen und

rechtlichen Umsetzbarkeit genügen. Dass die Planungsphase nicht wie ursprünglich anvisiert früher zum Abschluss gebracht werden konnte, liegt insbesondere auch an nicht erwarteten Verzögerungen: Diese ergaben sich einerseits durch die Ablehnung des kommunalen Richtplans Münchenstein – mit der folgenden Überarbeitung und Festlegung in Form des Städtebaulichen Rahmenvertrags –, sowie andererseits der folgenden und separaten Erarbeitung des Quartierplans ‚Kunstfreilager‘. In diesen Planungsprozessen wurden bereits wesentliche Fragen mit den Planungspartnern intensiv diskutiert, so dass wesentliche Ergebnisse daraus als wichtige Vorableistungen in die anstehende Nutzungsplanung des baselstädtischen Teils einfließen können. Der Personalaufwand für die Jahre 2008 und 2009 wurde mit Verlängerung der Planungsvereinbarung weiterhin im laufenden Budget aufgefangen, unter anderem auch zur Unterstützung der Planungen für die Hochschule für Gestaltung und Kunst im Kunstfreilager (Umsetzung Wettbewerb und Begleitung Quartierplanung). Um die Phase der Nutzungsplanung nun bis 2011 überhaupt leisten zu können, ist auf personeller Seite eine Intensivierung erforderlich, ohne die dem hohen und durch die Befristung zeitlich erhöhten Planungs- und Koordinationsaufwand nicht Rechnung getragen werden könnte. Daher ist neben der bestehenden – über das laufende Budget finanzierten Stelle – für einen Zeitraum von zwei Jahren eine weitere Stelle zu schaffen. Hierfür werden Mittel in der Höhe von CHF 360'000 beantragt.

Eine hinreichend genaue Abschätzung der Kosten für die Umsetzung der verkehrlichen Massnahmen ist mehrheitlich Bestandteil der anstehenden Bearbeitungsschritte zu den einzelnen Massnahmen. Auch die Festlegung detaillierter Kostenteiler nach Massgabe der Interessen der Planungspartner an der jeweiligen Massnahme, wie z. B. am Tram Dreispitz, ist Aufgabe des nächsten Bearbeitungsschrittes. Detaillierte und verbindliche Vereinbarungen zur anteiligen Finanzierung der Umsetzung der einzelnen Massnahmen durch die Planungspartner sind daher noch nicht erarbeitet. Die sich mit der Erarbeitung abzeichnenden Kosten für Basel-Stadt werden zu gegebener Zeit in separaten Ratschlägen behandelt.

Die vorliegenden Schätzungen zu Projekt- und Planungskosten stützen sich auf Erfahrungswerte. Für die Realisierung der aufgeführten Massnahmen im Bereich Verkehr mit Federführung von Basel-Stadt (siehe Kap. 5.3) werden in den Jahren von 2010 bis 2014 zusätzliche Personalmittel für ein Teilzeitpensum von 40% beim Hochbau- und Planungsamt (Planung) in Höhe von insgesamt CHF 360'000 benötigt. Die Planungs- und Projektierungskosten selbst belaufen sich in diesem Zeitraum auf voraussichtlich CHF 1'090'000. Diesem Betrag liegt eine Abschätzung der ungefährten Aufwendungen zu Grunde: Als Basis wurden die künftigen Baukosten der Massnahmen mit Federführung durch Basel-Stadt überschlägig angenommen und terminlich eingeordnet. Die Planungs- und Projektierungsmittel wurden davon als Anteil geschätzt, je nach Massnahmenvolumen, jeweiliger Komplexität und zeitlicher Abfolge.

Bis die Personalressourcen im vollen Umfang bereitgestellt sind, werden im laufenden Jahr im Wesentlichen die Knotenauslastungen überprüft. Ab 2011 werden umfangreiche Planungen vor allem für Massnahmen LV/ÖV und dem Knoten Dreispitz mit beträchtlichen Mitteln notwendig. Danach folgen die Massnahmen an den übrigen Knoten.

Für die Öffentlichkeitsarbeit ist insgesamt ein Budget von total CHF 90'000 vorgesehen, mit dem die in Kapitel 5.4 dargestellten Aufwendungen zur Nutzungsplanung sowie den Fragen des Verkehrs gedeckt werden sollen.

Die mit diesem Ratschlag gesamthaft beantragten Mittel von **CHF 1,9 Mio.** setzen sich wie folgt zusammen.

	2010	2011	2012	2013	2014	Total
ergänzende Personalmittel für Koordination der Entwicklungs- und Erarbeitung der Nutzungsplanung 100%-Stelle, 2 Jahre	180'000	180'000				360'000
Personalmittel für Planung Erschliessungsmassnahmen 40%-Stelle HPA-P 5 Jahre	72'000	72'000	72'000	72'000	72'000	360'000
Planungs- und Projektierungsmittel	88'000	328'000	308'000	208'000	158'000	1'090'000
Mittel für Öffentlichkeitsarbeit	10'000	20'000	20'000	20'000	20'000	90'000
Summe CHF	350'000	600'000	400'000	300'000	250'000	<u>1'900'000</u>

6. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

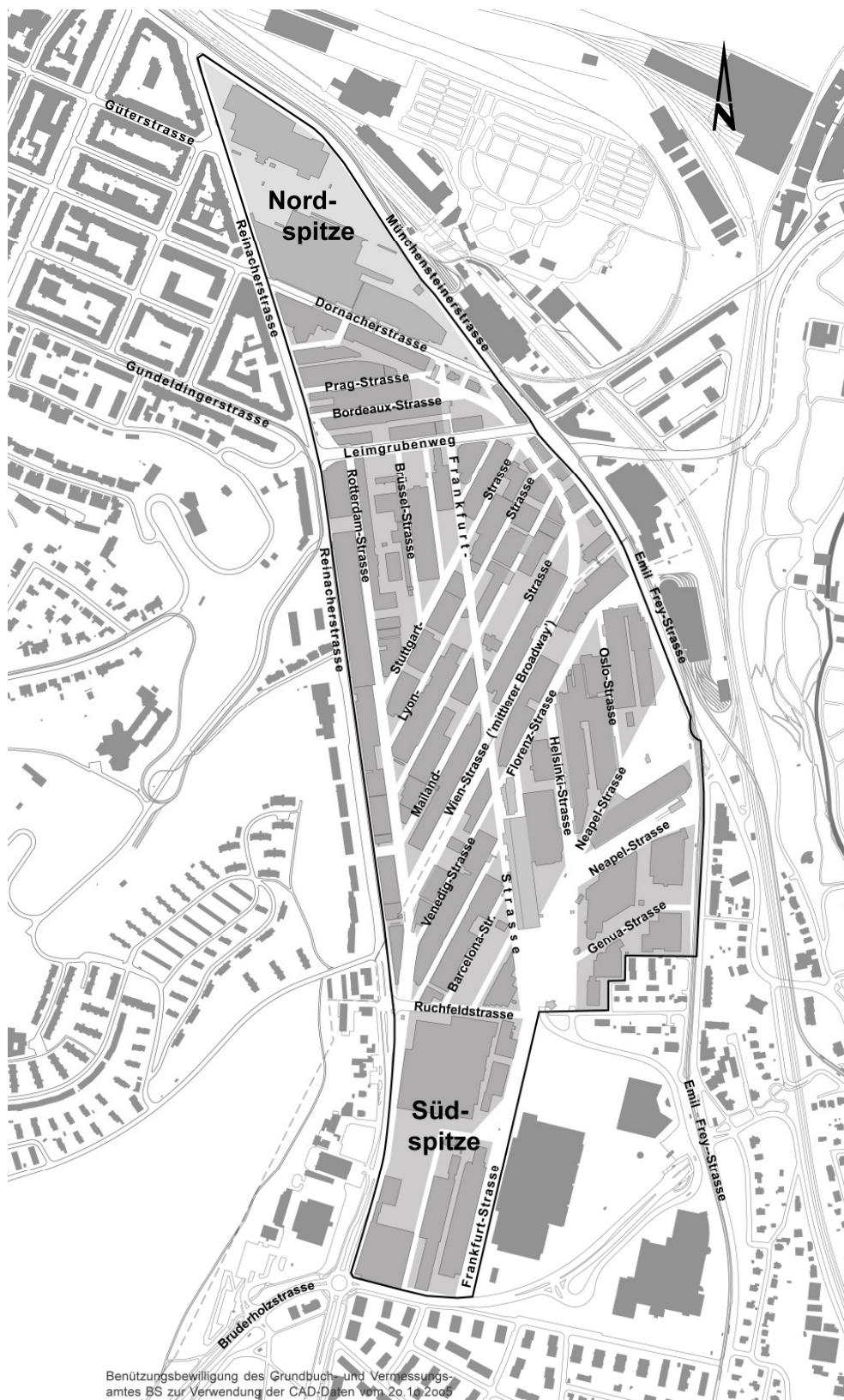
Beilagen:

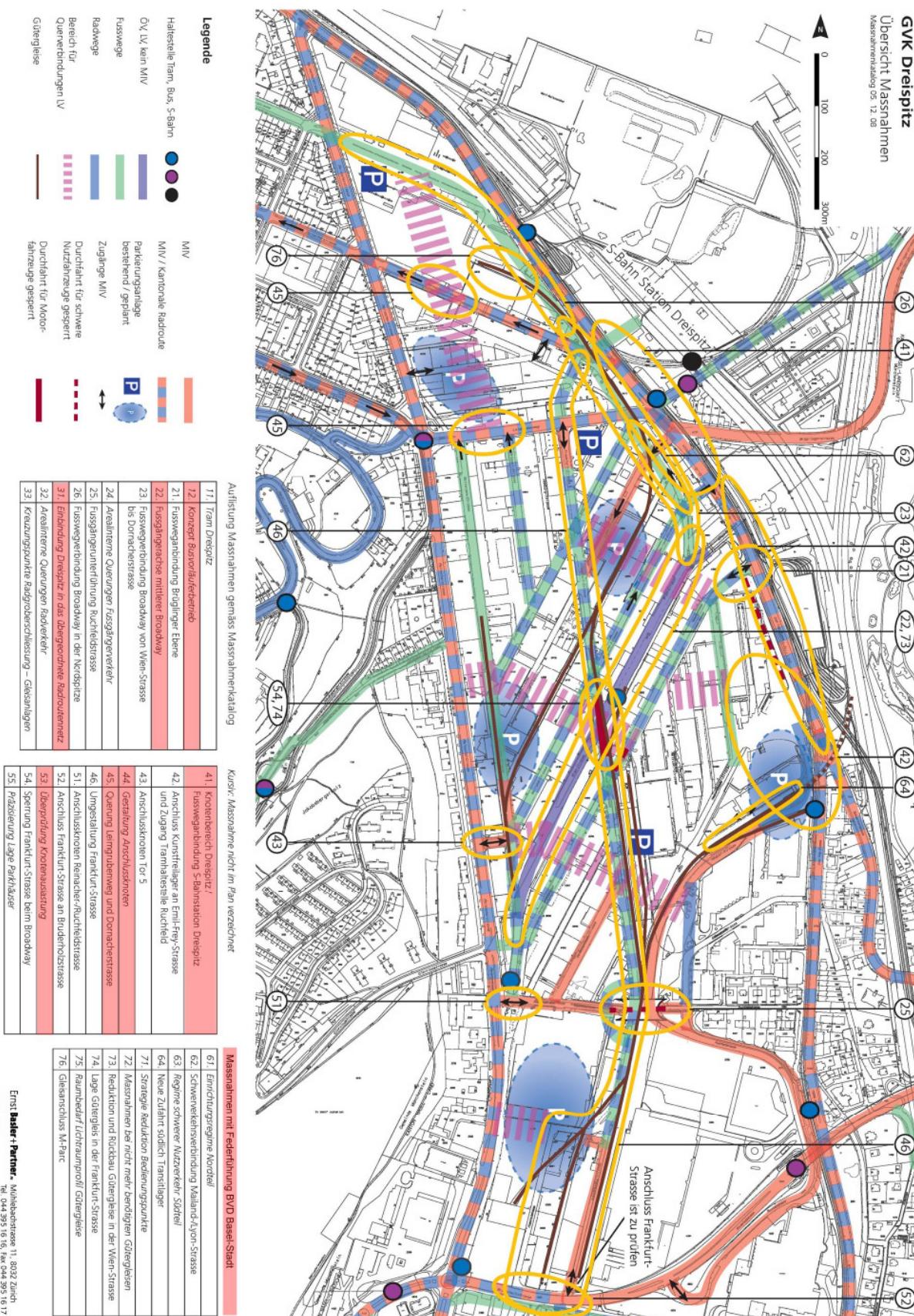
- Anhang 1: Übersichtsplan Dreispitz
- Anhang 2: Übersichtsplan Gesamtverkehrskonzept mit Massnahmen
- Entwurf Grossratsbeschluss

Weitere Informationen:

www.bvd.bs.ch/hpa/planung/hpa-p-projekte/hpa_p_dreispitz.htm

Anhang 1
Übersichtsplan Dreispitz



Anhang 2**Übersichtsplan Gesamtverkehrskonzept mit Massnahmen (rot hinterlegt: Federführung BS)**

Grossratsbeschluss

Entwicklungsplanung Dreispitz

Freigabe von Krediten für die Projektierung

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den Ratschlag Nr. xxxx vom dd.mm.JJJJ und in den Bericht Nr. **[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben]** der **[Hier GR-Kommission eingeben]**-Kommission, beschliesst:

://: Zur Durchführung der Entwicklungsplanung Dreispitz wird ein Kredit von CHF 1'900'000 (Preisbasis 2009; Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2010 bis 2014 Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos.-Nr. 6510.300.20025 des Hochbau- und Planungsamts bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.