



An den Grossen Rat

13.5236.02

BVD/P135236

Basel, 7. August 2013

Regierungsratsbeschluss vom 6. August 2013

Schriftliche Anfrage Sarah Wyss betreffend mehr Wohnraum für Basel

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Sarah Wyss betreffend mehr Wohnraum für Basel dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die Bevölkerung in Basel wächst. Dies ist erfreulich, stellt den Kanton jedoch vor neue Herausforderungen. Es ist umstritten, dass in Basel mehr Wohnraum, wie auch neue Gewerbegebiete geschaffen werden müssen. In Anbetracht dessen und der veröffentlichten Berichts „Für Basel“ bitte ich die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bereits im Jahre 1950 entstand die Idee (in Form einer Initiative) die Elsässerbahn zu überdecken. Die Initiative kam erst 1993 vors Volk und wurde schliesslich mit grossem Mehr verworfen. In den letzten 20 Jahren hat sich jedoch einiges verändert: Dies hat auch die Regierung eingesehen und das Thema mit der Planung der neuen Regio-S-Bahn wieder aufgenommen. Auf dem Anzug von Emmanuel Ullmann (07.5146.03) basierend geht hervor, dass dieses Projekt nun weiterverfolgt wird.
 - a) Wie sehen die Pläne für eine Überdeckung der Elsässerbahn aus?
 - b) Wie sieht der zeitliche Planungshorizont aus?
 - c) Wird die Möglichkeit in Betracht gezogen, eine Überdeckung mit dem Bau von neuem Wohnraum zu kombinieren?
2. Die Entwicklung/Aufwertung der Umgebung des Voltaplatzes ist noch immer im Gange. Die Regierung hat sich bereits zu Plänen für ein Studentenwohnheim beim auf dem Baufeld West des Areals VoltaOst geäussert.
 - a) Wie ist der aktuelle der Planungsstand?
 - b) Was genau ist dort geplant?
 - c) Wie sieht der konkrete Zeitplan aus?
3. Die Entwicklung eines neuen Quartiers rund um den heutigen Güterbahnhof Wolf wird längerfristig eine wichtige städtebauliche Option.
 - a) Gibt es bereits interne Studien zu einer möglichen Umnutzung des Gebiets?
 - b) Soll das Areal als Wohngebiet oder Industriegebiet bzw. als Mischnutzung geplant werden?
 - c) Zieht die Regierung in Erwägung, freiwerdende Parzellen aufzukaufen und im Baurecht an genossenschaftlichen Wohnungsbauträger abzugeben?
4. Die Planung und die Gespräche rund um den Ausbau der Osttangente sind im Gange. Das Erstellen eines Tunnels wird diskutiert.
 - a) Wie sieht der aktuelle Planungsstand aus?
 - b) Wie sieht der Verhandlungsstand mit dem Bund und der Astra (bezgl. Finanzierung) aus?

c) Hat die Regierung bereits in Erwägung gezogen auf einem möglichen Tunnel neuen Wohnraum zu schaffen?

Sarah Wyss“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schaffung von neuem Wohnraum hat hohe Priorität in der räumlichen Strategie des Kantons. So wird im Entwurf des aktualisierten Kantonalen Richtplans ausgeführt: „Ziel des Regierungsrats ist, die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 auf rund 200'000 zu steigern. Dazu ist die Strategie „Urbane Qualitätsmaximierung“ nötig: Ausnutzen von Potenzialen im Bestand, Arealentwicklungen, Umzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets, Siedlungsgebietserweiterungen (Stadtrandentwicklung Süd auf dem Bruderholz, Stadtrandentwicklung Ost im Gebiet Rheinäcker, Gebiete Rheinäcker und Landauer in Riehen sowie Bischoffshöhe Riehen).“ Der Strategische Entscheid dazu lautet: „Das Thema „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ ist im Richtplan zentral. Zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen und für zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner werden Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt (u.a. durch Verdichtung in geeigneten Gebieten und durch punktuelles Wachstum in die Höhe). Zudem werden, soweit möglich, Flächen für Freizeitgärten, Landwirtschaft und Gewerbe optimiert und langfristig brachliegende Verkehrsflächen verwendet. Erweiterungen des Siedlungsgebiets werden mit dem Landschaftsschutz abgestimmt.“

Auch das Thema „Raum für die Entwicklung der Wirtschaft“ wird im Richtplan behandelt. Der Strategische Entscheid dazu lautet: „Auf Industrie- und Gewerbearealen werden flächensparende Nutzungen und höhere Ausnutzungen unterstützt. Heute extensiv genutzte Bahnareale werden, wo möglich, einer intensiveren wirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Der Gefahr der Verdrängung von kleinen und mittleren Unternehmen wird durch Flächenmanagement entgegengewirkt. Die höhere Ausnutzung der Areale, die von Unternehmen in den Zielbrachen Life-Science-Wirtschaft, chemische Industrie, Finanzdienstleistungen und Logistik genutzt werden (z.B. Areale von Novartis, Roche, Syngenta, Ciba und Messe Schweiz, Hafenareale an den Hafenbecken 1 und 2), wird unterstützt.“

(Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, Anpassung 2012, Version zum öffentlichen Planauflage- und Mitwirkungsverfahren).

Im Zuge der Nutzungsplanung werden diese strategischen Zielsetzungen umgesetzt. Aus den zahlreichen Beispielen seien exemplarisch der Basisratschlag zur Zonenplanrevision mit den Stadtrandentwicklungen, der Bebauungsplan für das Areal Claraturm, der Bebauungsplan für das Areal VoltaOst, der Bebauungsplan „Rheinfront“ auf dem Areal der Novartis oder der Bebauungsplan für das Südareal der Roche genannt.

Zu den in der schriftlichen Anfrage genannten Arealen und Planungen können wir Folgendes ausführen.

1. Bereits im Jahre 1950 entstand die Idee (in Form einer Initiative) die Elsässerbahn zu überdecken. Die Initiative kam erst 1993 vors Volk und wurde schliesslich mit grossem Mehr verworfen. In den letzten 20 Jahren hat sich jedoch einiges verändert: Dies hat auch die Regierung eingesehen und das Thema mit der Planung der neuen Regio-S-Bahn wieder aufgenommen. Auf dem Anzug von Emmanuel Ullmann (07.5146.03) basierend geht hervor, dass dieses Projekt nun weiterverfolgt wird.

- a) Wie sehen die Pläne für eine Überdeckung der Elsässerbahn aus?

Eine Überdeckung der Elsässerbahn und damit die Gewinnung von zusätzlichen für den Wohnungsbau geeigneten Flächen ist – aufgrund der allgemeinen Flächenknappheit im Kanton und der grossen Nachfrage nach Wohnraum – aus städtebaulicher Sicht wünschenswert. Dem steht

allerdings das gewichtige öffentliche und bahnbetriebliche Interesse an einem funktionierenden, leistungsfähigen Schienennetz gegenüber. Die Leistungsfähigkeit des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene von und nach Frankreich, der über die Elässerbahn abgewickelt wird, ist von nationalem Interesse. Im seit Anfang Mai 2013 vorliegenden aktualisierten Rahmenplan Basel der SBB, dem mittel- bis langfristigen Planungsinstrument der SBB, kommt der Elässerbahn weiterhin eine zentrale Bedeutung zu. Eine Trasseesicherung für eine allfällige Leistungssteigerung bzw. ein Ausbau von zwei auf vier Spuren muss aus Sicht SBB möglich bleiben. Erst wenn sich herausstellen sollte, dass ein solcher Ausbau nicht nötig ist (z.B. durch die Realisierung des Herzstücks der Regio-S-Bahn inkl. Y-Ast, also die unterirdische Verbindung vom Bahnhof SBB via Innenstadt zum Badischen Bahnhof und zum Bahnhof St. Johann), kann die Frage der Überdeckung weiter vertieft werden.

b) Wie sieht der zeitliche Planungshorizont aus?

Es liegen bisher keine Etappierungspläne für einen allfälligen Vierspurausbau der Elässerbahn oder, alternativ, einer Realisierung des Y-Asts des Herzstücks vor. Letzteres ist im Rahmen des Vorprojekts Herzstück zu vertiefen.

c) Wird die Möglichkeit in Betracht gezogen, eine Überdeckung mit dem Bau von neuem Wohnraum zu kombinieren?

Eine solche Kombination ist grundsätzlich denkbar. Allerdings sind konkrete Planungen erst sinnvoll, wenn die Möglichkeit der Überdeckung aus bahnbetrieblicher Sicht (s.o.) möglich wird.

2. Die Entwicklung/Aufwertung der Umgebung des Voltagplatzes ist noch immer im Gange. Die Regierung hat sich bereits zu Plänen für ein Studentenwohnheim beim auf dem Baufeld West des Areals VoltaOst geäussert.

a) Wie ist der aktuelle der Planungsstand?

Die nutzungsplanerischen Massnahmen für das Areal VoltaOst wurden im Mai 2012 vom Regierungsrat beschlossen und an den Grossen Rat weitergeleitet. Notwendige vertiefende Abklärungen zum Vorhaben, das Fernheizkraftwerk Volta zu einem Holzkraftwerk auszubauen, haben dazu geführt, dass die Behandlung des Bebauungsplans VoltaOst in der Bau- und Raumplanungskommission des Grossen Rates auf Bitte des Bau- und Verkehrsdepartements vertagt wurde, bis die Ergebnisse dieser Abklärungen vorliegen. Es steht aber weiterhin im Zentrum der Abklärungen, für die Erweiterung der Primarschule Volta die favorisierte Lösung am Standort des bestehenden Öltanklagers zu ermöglichen, und somit auch die Wohngebäude an der Wasserstrasse erhalten zu können. Neben den planerischen Massnahmen und den Arbeiten rund um den Umbau des Kraftwerks zu einem Holzkraftwerk laufen die Vorbereitungen für die Wettbewerbe im West- und Ostteil des Areals.

b) Was genau ist dort geplant?

Mit der Auslagerung der IWB wurden auch die von der IWB genutzten Areale überprüft. Nur die tatsächlich betriebsnotwendigen Arealteile sollten den IWB übergeben werden. Dabei hat sich gezeigt, dass rund um das Fernheizkraftwerk Volta Flächen umgenutzt werden können. Im Westteil des Areals soll neuer Wohnungsbau entstehen. Im Ostteil des Areals soll eine Erweiterung der bestehenden Primarschule Volta errichtet werden. Entlang der Wasserstrasse sollen die bestehenden günstigen Wohnbauten weitgehend erhalten bleiben. Das Wohnbauvorhaben im Westteil zielt auf erschwinglichen Wohnraum, Sozialwohnungen und studentischen Wohnraum ab. Es soll als Modellvorhaben gezeigt werden, wie an solchen städtischen Lagen erschwinglicher Wohnraum im Neubau erstellt werden kann.

c) Wie sieht der konkrete Zeitplan aus?

Nach einem Beschluss durch den Grossen Rat (voraussichtlich bis Ende 2013) kann mit den Wettbewerben begonnen werden. Eine Realisierung der Wohn- und Schulhausprojekte wird demnach ab 2015 möglich sein.

3. *Die Entwicklung eines neuen Quartiers rund um den heutigen Güterbahnhof Wolf wird längerfristig eine wichtige städtebauliche Option.*

Der Güterbahnhof Wolf befindet sich im Besitz der SBB und wird von diesen genutzt; zonenrechtlich handelt es sich um Bahnareal.

Im Zuge der „Gesamtperspektive Raum Basel“, die momentan von den SBB gemeinsam mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft erarbeitet wird, wird die Möglichkeit der Verlagerung von Güterumschlagsfunktionen aus dem nördlichen Arealteil des Güterbahnhofs Wolf in andere Areale geprüft, um diese Flächen für andere Nutzungen entwickeln zu können. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; momentan werden entsprechende Studien seitens SBB erarbeitet.

a) *Gibt es bereits interne Studien zu einer möglichen Umnutzung des Gebiets?*

Nein, solche Studien liegen noch nicht vor.

b) *Soll das Areal als Wohngebiet oder Industriegebiet bzw. als Mischnutzung geplant werden?*

Gemäss Kantonalem Richtplan ist der Güterbahnhof Wolf wirtschaftliches Schwerpunktgebiet, bahnspezifische Nutzungen haben Vorrang. Bei sich abzeichnenden Nutzungsänderungen sind neue Nutzungsmöglichkeiten zu klären; dies geschieht üblicherweise durch Testplanungsverfahren seitens der Grundeigentümer, fachlich begleitet vom Kanton. Der Schwerpunkt dürfte auf wirtschaftlichen Nutzungen liegen.

c) *Zieht die Regierung in Erwägung, freiwerdende Parzellen aufzukaufen und im Baurecht an genossenschaftlichen Wohnungsbauträger abzugeben?*

Für derartige Erwägungen ist es noch zu früh. Zunächst gilt es, die städtebaulichen Möglichkeiten des Areals, den Rückzug der bahnbetrieblichen Nutzungen vorausgesetzt, zu klären.

4. *Die Planung und die Gespräche rund um den Ausbau der Osttangente sind im Gange. Das Erstellen eines Tunnels wird diskutiert.*

a) *Wie sieht der aktuelle Planungsstand aus?*

Die Osttangente ist an ihrer Kapazitätsgrenze; parallel steht eine Sanierung an. Ein erster Lösungsansatz des für die Nationalstrassen zuständigen Bundesamts für Strassen (ASTRA) sah einen oberirdischen Ausbau der Stammlinie mit je einer zusätzlichen Fahrspur pro Fahrtrichtung vor. Dies hätte u.a. zu einer unerträglich nahen Linienführung der zusätzlichen Fahrspuren entlang der bestehenden Wohnbauten geführt und löste grossen Widerstand in Basel aus. Daraufhin haben ASTRA und der Kanton eine Alternativplanung veranlasst. Als Ergebnis wurde als weiter verfolgenswert u.a. festgehalten, mit einem Entlastungstunnel zwischen der Hagnau und dem Schwarzwaldtunnel (sog. Bypass Ost) zusätzliche Kapazitäten in Fahrtrichtung Nord zu schaffen und so einen oberirdischen Ausbau der Stammlinie zu verhindern.

Diese Empfehlung wird momentan vom ASTRA weiterverfolgt und auf ihre Machbarkeit geprüft.

b) *Wie sieht der Verhandlungsstand mit dem Bund und der Astra (bezgl. Finanzierung) aus?*

Die Frage der Finanzierung einer allfälligen Lösung mit dem Bypass Ost ist noch nicht Gegenstand von Verhandlungen. Zunächst gilt es, die technische Machbarkeit dieser Variante zu prüfen. Für die oberirdische Lösung hatte der Bund rund 900 Mio. Franken veranschlagt.

c) *Hat die Regierung bereits in Erwägung gezogen auf einem möglichen Tunnel neuen Wohnraum zu schaffen?*

Durch den Bypass Ost entstehen an der Oberfläche keine zusätzlichen Flächen. Wie oben ausgeführt würde diese Lösung lediglich einen oberirdischen Ausbau verhindern; die Stammlinie bliebe aber in ihrer heutigen Lage bestehen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin