

Kanton Basel-Stadt
Bau- und Verkehrsdepartement
Mitwirkung Kant. Richtplan
Dufourstrasse 40
4052 Basel

Per Email an planungsamt@bs.ch

Basel, 12. Januar 2018

Kant. Richtplan Basel-Stadt
Anpassung Siedlungsentwicklung – Öffentliche Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erhalten die Stellungnahme des VCS beider Basel im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zum Kantonalen Richtplan (nachstehend Richtplan), Anpassung Siedlungsentwicklung. Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Sicht unseres Umweltverbandes im Mobilitätsbereich einzubringen. Unser Fokus liegt auf einer engen, umwelt- und klimaschonenden Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr.

A. Kritik an Vorgehen ‹Richtplan-Splitting›

1. Diese Richtplan-Anpassung Siedlungsentwicklung ist keine Anpassung, wie sie das Raumplanungsgesetz RPG für Richtpläne vorsieht. Sie ist eigentlich Bestandteil einer Richtplan-Gesamtrevision, die aber gerade nicht gesamthaft vorgenommen wird, sondern in Salamischeibchen über mehrere Jahre hinweg. Auf den vorliegenden Sachbereich (oder Sachthema oder Schwerpunkt oder Themenschwerpunkt, der Erläuterungsbericht verwendet die Begriffe wahlweise) Siedlung folgen Umwelt (inkl. Natur/Landschaft, Ver- und Entsorgung), Agglomeration und Mobilität, wie der Ausblick auf die kommenden Richtplananpassungen zeigt. Damit werden alle Sachthemen des Richtplans revidiert sein.
2. Wie der Erläuterungsbericht schreibt, sollen umfassende Richtplanüberarbeitungen alle zehn Jahre stattfinden. Die letzte Gesamtrevision erfolgte – gesamthaft – 2009. Auch das spricht dafür, dass es sich hier um eine Gesamtrevision handelt, die aber gesplittet vorgenommen wird.
3. Der aufgeführte Vorteil, wonach die Überarbeitung in Tranchen einfacher sei und zu schnelleren Genehmigungen führe, sehen wir hingegen als Nachteil. Die vielen gegenseitigen Abhängigkeiten und Beeinflussungen der Sachbereiche geraten damit in den Hintergrund, das ist eine nicht haltbare Vereinfachung der Realität. Gerade die Trennung von Siedlung und Mobilität widerspricht jeder vorausblickenden Planung, s. Grundsätzliches. Warum das Splitting zu höherer Planbeständigkeit führen soll, bleibt ohne Erklärung.

B. Grundsätzliches

1. Diese Richtplan-Anpassung Siedlungsentwicklung wird losgelöst von Anpassungen beim Richtplanthema Mobilität vorgenommen. Wir erachten dies als unsachgemäss. Siedlungsentwicklung (wohnen, wirtschaften) und Verkehr (alle Verkehrsformen) sind untrennbar und müssen eng aufeinander abgestimmt werden. Eine Vertagung des Themas Mobilität auf eine Richtplan-Anpassung 2019 (mit Hauptfokus Güterverkehr) ist nicht nachvollziehbar und wird auch nirgendwo im Richtplan-Entwurf schlüssig begründet.
2. Einziges Argument an einer Informationsveranstaltung war, man wolle die Themen Siedlungsentwicklung und Mobilität «politisch entzerren». Das ist eine politische Aussage und keine fachliche, sachgerechte Begründung.
3. Dass wohnen und wirtschaften Hand in Hand gehen sollen, ist unbestritten. Genauso seriös muss wohnen und Verkehr sowie wirtschaften und Verkehr koordiniert werden.
4. Ohne koordinierte Anpassungen im Bereich Mobilität wird eine Siedlungsentwicklung ohne ihre Auswirkungen auf den Verkehr aufgezeigt. Das widerspricht einer transparenten Information der Bevölkerung, die Stellung nehmen soll, ohne die Konsequenzen dargelegt zu erhalten. Sind die Entwicklungsfacts einmal geschaffen, ist es schwierig, später Verkehrsinfrastrukturen abzulehnen, die als dazu zwingend nötig dargelegt werden (Sachzwänge). Beispielsweise könnte das aus einer Siedlungsentwicklung resultierende übermässige Autoverkehrsaufkommen der Grund für die Ablehnung der entsprechenden Entwicklungsziele sein.
5. Eine Siedlungsverdichtung nach innen (per RPG gefordert) ist nicht automatisch ökologisch oder stadtverträglich, dies muss im Richtplan zeitgleich eine grossräumige umwelt-/klima-/stadtverträgliche Erschliessung für Personen (Pendlerströme) und Güter nachweisen. Siedlungsverdichtung braucht zwingend Entdichtung vom platz- und energieraubenden Autoverkehr. Das muss der Richtplan abbilden.
6. Der aktuell geltende Richtplan selber betont, dass u. a. auch die Inhaltsvorgaben für den Richtplan im Bereich Siedlung (in Kraft getreten am 1. Mai 2014) eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verlangen (aktueller Richtplantext, S. 3). Die Koordination wird mehrfach erwähnt, so insbesondere auch mit dem öffentlichen Verkehr: «Ein Kernelement der Raumentwicklungsstrategie von Basel-Stadt und der Region ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr» (aktueller Richtplantext, S. 23).
7. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE betont in allen seinen Grundlagenpapieren die Notwendigkeit dieser engen Abstimmung, z.B. im Bericht «Abstimmung von Siedlung und Verkehr» vom 02.07.2013. Ebenfalls erfordert eine Mitfinanzierung von Agglomerationsprojekten durch den Bund (Agglomerationsprogramm) diese zwingende Abstimmung.
8. Es kann bei der vorliegenden Richtplananpassung also keineswegs von einer Gesamtstrategie der Siedlungsentwicklung gesprochen werden, solange die dazugehörige andere Hälfte, die untrennbar damit verbundene Mobilität, ausgeklammert bleibt.
9. Auf der Basis von Potenzialabschätzungen wurden verschiedene Gewichtungen des Arbeitens und Wohnens «sowie deren Auswirkungen z.B. auf die Verkehrsinfrastruktur geprüft» (Erläuterungsbericht S. 4). Implizit enthält also der Entscheid des Regierungsrates für ein

ausgeglichenes Verhältnis von Arbeiten und Wohnen ganz konkrete Verkehrsauswirkungen. Diese sind umfassend und transparent darzulegen.

Hauptantrag: Diese vorliegende Richtplan-Anpassung Siedlungsentwicklung sei unbedingt gleichzeitig mit der Richtplananpassung Mobilität vorzunehmen und die Vernehmlassung zu wiederholen. Dies, um die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sicher zu stellen und die Siedlungsentwicklung im Wissen um die Auswirkungen bei der Verkehrsinfrastruktur beurteilen zu können.

C. Strategie

ST4, Strategischer Entscheid

Antrag: Die Flächeninanspruchnahme für Verkehr soll nicht bloss optimiert (was heisst das?), sondern beim hauptsächlichsten Flächenverbraucher Autoverkehr (ob fahrend oder stehend) deutlich reduziert werden.

ST5, Strategischer Entscheid

Antrag1: Die konsequente Förderung der stadtgerechten Verkehrsarten ist gut, sie reicht aber nicht aus (aktuell Zunahme des MIV bei städtischer Bevölkerung, s. Städtevergleich). Parallel dazu braucht es die konsequente Reduktion beim Autoverkehr. Eine weitere Verdichtung der Siedlung ist nicht möglich ohne Entdichtung beim platzraubenden MIV.

Antrag2: Genügend abwechslungsreiche Grün- und Freifläche ist nicht nur im Wohnumfeld (wie weit weg darf das sein?) nötig, sondern auch vor der Haustüre. Ansonsten werden Kinder, Gehbehinderte und Betagte benachteiligt, die nicht über die nötige Mobilität und/oder Selbständigkeit verfügen.

ST6, Strategischer Entscheid

Antrag1: Die Siedlungsentwicklung muss auf die ÖV-Erschliessung sowie auf die Fussgänger- und Veloerschliessung abgestimmt werden. Der strategischer Entscheid nimmt den erläuternden Text nur zur Hälfte auf.

Antrag2: Wo Siedlung verdichtet wird, wird der Autoverkehr entdichtet und zwar auf einen möglichst tiefen Anteil am Modalsplit, maximal 10% (aktueller MIV-Anteil bei städtischer Bevölkerung: 22%).

ST7

Die Zielgrösse von 220'000 Beschäftigten bis 2035 scheint übertrieben hoch. Sie ist nirgendwo nachvollziehbar dargelegt.

Antrag: Die Zielgrösse der Beschäftigten sei zu erklären und gegebenenfalls in verträglichen Etappen (zusätzliche Pendlerströme) aufzuteilen.

ST8

Verkehr und Erschliessung werden bloss pauschal genannt.

Antrag: Es soll immer spezifiziert werden, welcher Verkehr (ÖV? Auto? Velo? Fussgänger? Flugzeug?) und welche Erschliessung gemeint ist. Bei der Veloerschliessung muss immer auch eine optimale Abstell-Situation mitgemeint sein.

E. Objektblätter Siedlung

S1.1 Entwicklung des Siedlungsgebietes

Wir anerkennen und befürworten vollumfänglich, dass keine Siedlungserweiterung erfolgt. Die abgelehnten Stadtrandentwicklungsgebiete Ost und Süd hätten Raum für 2250 zusätzliche EinwohnerInnen geschaffen. Die hier – als Ersatz – vorliegenden Siedlungsverdichtungen sollen Raum für über 20'000 zusätzliche EinwohnerInnen schaffen. Diese angestrebte Verzehnfachung ist nicht nachvollziehbar dargelegt. Das Ziel scheint bis 2035 zu hoch gesteckt.

Zielsetzungen

Antrag1: Wo Siedlung verdichtet wird, wird der Autoverkehr entdichtet und zwar auf einen möglichst tiefen Anteil am Modalsplit, maximal 10% (aktueller MIV-Anteil bei städtischer Bevölkerung: 22%).

Antrag2: Die Bevölkerungsentwicklung soll in etappierten Zwischenzielen erfolgen, um auf die Auswirkungen reagieren zu können.

Planungsgrundsätze

Zu B, Antrag: «...qualitativ hochwertig, mit einem möglichst tiefen aber maximalen MIV-Anteil am ModalSplit von 10% nach innen verdichtet, um bis 2035 Platz für bis zu je 210'000 Einwohnende und Arbeitsplätze zu ermöglichen.» (Im Entwurf fehlt übrigens das «je».)

Zu C, Antrag: Der Kant. Richtplan verzichtet gemäss diesem Entwurf auf ortsbezogene Objektblätter, weil die Möglichkeit der Teilrichtpläne besteht. Entsprechende müssten die Teilrichtpläne für grossräumige, funktional zusammenhängende Teilräume der Stadt Basel aber verpflichtend sein (nicht bloss Kann-Formulierungen), sonst ist der beschlossene Verzicht ein Verlust an Planungscoordination.

S1.3 Vertikale Verdichtung

Wir anerkennen und befürworten vollumfänglich, dass Orte vertikaler Verdichtung nur zulässig sind, wenn sie sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind.

Planungsgrundsätze

Zu C, Antrag: Für vertikale Verdichtung sollen Bebauungspläne zwingend sein (nicht nur «in der Regel», immerhin sind Höhen bis zu 30m möglich).

S1.4 Hochhäuser

Der Verzicht auf eine planerische Darstellung der möglichen Hochhausbereiche im Richtplan und der blosse Verweis auf das Hochhauskonzept lehnen wir ab. Hochhäuser (Gebäude ab 30m Höhe) sind dermassen dominant, dass grösstmögliche Transparenz erforderlich ist.

Planungsgrundsätze

Zu B, Antrag: Für alle Hochhäuser sollen Bebauungspläne zwingend sein.

Zu E, Antrag: Hochhäuser «müssen zwingend gegebenenfalls zusätzliche Grün- und Freiräume von hoher Qualität ermöglichen und die naturräumliche Vernetzung unterstützen.» Oft genug ist die Grünfläche um Hochhäuser trister Rasen, der von der Wohnbevölkerung kaum genutzt wird. Weniger Flächenverbrauch durch Bauen in die Höhe garantiert noch keineswegs Wohnumfeldqualität.

Planungsanweisungen

Zu 1., Antrag: Wenn das Hochhauskonzept vom Planungsamt jederzeit «bei Bedarf» angepasst werden kann, wird es zum Spielball von Bauherrschaften, quasi ein Konzept nach Bedarf. Das lehnen wir als nicht zuverlässiges Planungsinstrument ab.

S1.7 Lärmschutz

Zielsetzungen

Wir anerkennen und befürworten vollumfänglich die Massnahmen und Prioritäten bei der Reduktion des Strassenlärms.

Antrag zu Zielsetzungen: Der Lärmschutz entlang von Hochleistungsstrassen ist zwingend umzusetzen, insbesondere die begrünte Überdeckung/Einhausung der Osttangente ist dringend (s. erfolgreiche Einhausung Schwammendingen/ZH durch Astra).

Planungsgrundsätze

Zu A, Antrag: «Insbesondere sollen verkehrsintensive Anlagen grossmehrerheitlich durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden.»

Zu G, Antrag: «...dass Planungswertüberschreitungen aus dem Fluglärm vermieden werden können.»

S2.1 Schwerpunkt Arbeiten

Ausgangslage

Antrag1 zu Ausgangslage: Der Kanton Basel-Stadt soll explizit auch ein gesuchter Standort für Unternehmen in den Bereichen Nachhaltigkeit und Umweltschutz sein.

Antrag2 zu Ausgangslage: Wir bezweifeln, ob das Ziel Messestandort tatsächlich zukunftsgerichtet ist.

Planungsgrundsätze

Zu B, Antrag: Wir erachten die Zielgrösse von 210'000 Arbeitsplätzen als ausreichend.

Zu C, Antrag: «...die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr an strategisch wichtigen Orten...»

Zu E, Antrag: «Die durch die Entwicklung hervorgerufenen Verkehrsaufkommen sind so-zu kanalisieren grossmehrerheitlich auf stadtverträgliche Verkehrsarten umzulagern, dass Beeinträchtigungen des Lebensraumes und der Umwelt minimal bleiben. Zudem sind die Gebiete angemessen für den MIV-und-Lieferverkehr sowie (...). Der Anteil des MIV am verursachten Verkehrsaufkommen soll möglichst tief sein und darf maximal 10% betragen.»

S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen

Zielsetzungen

Antrag zu Zielsetzungen: «Dabei werden der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr bevorzugt. Der Anteil des MIV am Modalsplit soll möglichst tief sein und darf maximal 10% betragen.»

Planungsgrundsätze

Zu I, Antrag: «...und angemessen-so mit dem motorisierten Individualverkehr zu erschliessen, dass sein Anteil am Modalsplit möglichst tief ist und maximal 10% beträgt.»

Zu K (neu), Antrag: «Wohnen, Arbeiten und Freizeitaufenthalt dürfen zum Schutz der Gesundheit nur in unbelasteten Bauten und auf unbelasteten Böden zugelassen werden.»

S2.3 Schwerpunkte Wohnen

Zielsetzungen

Antrag zu Zielsetzungen: Die prioritäre Behandlung von öffentlichem sowie Fuss- und Veloverkehr ist bereits im USG BS für das gesamte Kantonsgebiet vorgeschrieben. Für verdichtete Räume müssen strengere Anforderungen gelten. Der Anteil des MIV am Modalsplit soll möglichst tief sein und darf maximal 10% betragen (durchschnitt bei städt. Bev. 22%).

Planungsgrundsätze

Zu H, Antrag: «...zu erschliessen. Der Anteil des MIV am Modalsplit soll möglichst tief sein und darf maximal 10% betragen.»

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

Es soll dargelegt werden, weshalb der Bahnhof St. Johann nicht als dritter wichtiger Bahnhof betrachtet wird.

Zielsetzungen

Antrag zu Zielsetzungen: «~~Der~~ Die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr wird prioritär betrachtet. Die Abstellsituation für Velos ist optimal.»

Planungsgrundsätze

Zu C, Antrag: «Die Trennwirkung durch Bahnhofsgebäude und Gleisanlagen zwischen den Quartieren wird durch bessere-attraktive, fussgänger- und velofreundliche Querungen bestmöglich gemindert.»

Zu E, Antrag: «...zu erreichen. Die Abstellsituation für Velos ist optimal und attraktiv.»

S3.1 Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen

Es soll einheitliche der Begriff verkehrsentensive Einrichtung oder verkehrsentensive Anlage verwendet werden.

Zielsetzungen

Antrag zu Zielsetzungen: «In den Bebauungsplänen ist unter anderem auch aufzuzeigen, wie die Einrichtungen mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut und attraktiv erschlossen werden.»

Planungsgrundsätze

Zu 3. (neu), Antrag: Verkehrsintensive Einrichtungen müssen zwingend sehr gut für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen sein. Die Abstellsituation für Velos muss optimal und attraktiv sein.

S4.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität

Hier wiederum, sehr gute Erreichbarkeit u.a. für Velos genügt nicht, auch die Abstellsituation muss optimal sein und das verursachte MIV-Aufkommen minimal.

Planungsgrundsätze (warum hier nicht A, B, C?)

Zu 4., Antrag: «... mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Die Abstellsituation für Velos muss optimal und attraktiv sein. Der Anteil des MIV am Modalsplit muss minimal sein.»

S4.2 Schulbauten und -anlagen

Planungsgrundsätze

Zu 4, Antrag: «...mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Die Abstellsituation für Velos muss optimal und attraktiv sein. Der Anteil des MIV am Modalsplit muss minimal sein.»

S4.3 Spitalbauten

Wir lehnen die optimale MIV-Erschliessung der Spitalbauten an optimaler innerstädtischer Lage vehement ab. Das Verkehrsaufkommen des MIV wird grossmehrheitlich durch die BesucherInnen verursacht, nicht durch das Personal (dessen MIV-Bedarf ist z.T. auf Grund des Schichtbetriebes legitim, wobei die meisten Schichten zu Zeiten beginnen und enden, wenn der ÖV noch bzw. bereits in Betrieb ist). BesucherInnen sind keineswegs mehr auf den MIV angewiesen als andere StadtbesucherInnen. Besonders störend ist, dass bei Spitalbauten der MIV gefördert werden soll, während dort noch kaum Anreizsysteme für die ÖV-Nutzung bestehen (z.B. keine Jobtickets). Gänzlich verkehrt ist der Auftrag, in Innenstadtlage Parkhäuser anzubieten, die zudem problemlos als öffentliche Parkhäuser missbraucht werden könnten (wer kontrolliert, ob ich einen Krankenbesuch mache?).

Planungsgrundsätze

Zu D, Antrag: «Spitäler müssen mit dem öffentlichen Verkehr, sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr ~~als auch mit dem motorisierten Individualverkehr~~ sehr gut erreichbar sein. Sie decken ihren eigenen Parkplatzbedarf mit geeigneten Parkhäusern ab. Die Abstellsituation für Velos muss optimal und attraktiv sein. Der Anteil des MIV am Modalsplit soll minimiert werden. Dazu bieten Spitäler ihren MitarbeiterInnen attraktive Anreize für die ÖV-Nutzung.»

S4.4 Sport- und Freizeitanlagen

Planungsgrundsätze

Zu C, Antrag: «... mit dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbar sein. Die Abstellsituation für Velos muss optimal und attraktiv sein. Der Anteil des MIV am Modalsplit soll möglichst tief sein und darf maximal 10% betragen.»

Wir bedanken uns für die Prüfung unserer Anliegen und bitten Sie, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VCS beider Basel



Stephanie Fuchs
Geschäftsführerin