

In Zusammenarbeit mit



Kanton Basel-Stadt



OST
Ostschweizer
Fachhochschule



Angewandte Raumplanung,
Projektarbeiten des Studiengangs
Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

Partnerstadt Basel 2023

Vorwort

Partnerstadt Basel

Die räumliche und die verkehrliche Entwicklung der Stadt Basel sind fachlich wie politisch breit diskutierte Themen. Die Stadt erlebt eine Wachstumsphase, Firmen investieren in den Standort und die Bevölkerung nimmt stetig zu. Doch der Raum ist ein knappes Gut, besonders in Basel aufgrund der engen Grenzen zu unseren Nachbarn. Die Stadtentwicklung nach innen hat hier längst Vorrang, kurze Wege und stadtverträgliche Mobilität sind erklärte Ziele der Basler Politik.

Doch wie sind diese Ziele zu erreichen? Wie kann Basel weiter wachsen, ohne mehr Fläche zu verbrauchen und ohne dass die Belastung durch den Verkehr zunimmt? Was können wir der Knappheit von Wohnraum, besonders von preisgünstigem, entgegenzusetzen? Wie lassen sich die Chancen, die in der Transformation von grossen Industrie- und Verkehrsarealen liegen, optimal nutzen? Wie bauen wir die Stadt um, damit sie auch in den zunehmend heissen und trockenen Sommern lebenswert bleibt? Diese und viele andere Fragen um die Zukunft Basels beschäftigen uns im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt täglich. Es freut mich sehr, dass durch die Partnerschaft mit der Fachhochschule OST im Studienjahr 2022/23 angehende Stadt-, Verkehrs- und Raumplanerinnen und -planer ihre Kompetenz und ihr Engagement zur Beantwortung einiger dieser Fragen eingebracht haben. Spannende Lösungsansätze wurden entwickelt, diskutiert, auch wieder verworfen und neu aufgegriffen. Es entstanden vielleicht unkonventionelle, sicher auch visionä-

re Ideen für das Basel von morgen, aus der Perspektive von jungen Menschen, die mit einem Blick von aussen unsere Stadt analysierten. Die vorliegende Broschüre zeigt eindrücklich, wie die Stadt auf innovative Art stets aufs Neue erfunden werden kann, um einen Umgang mit den Herausforderungen unserer Zeit zu finden.

Ich danke allen Beteiligten herzlich für die intensive Auseinandersetzung mit unserer Stadt und ihrer Zukunft und wünsche mir, dass die Arbeiten im besten Sinn für lebhaftige Diskussionen sorgen.



Esther Keller, Regierungsrätin des Kantons Basel-Stadt, Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements

Basel, August 2023

Vorwort

Studiengangleitung

Basel-Stadt war im Studienjahr 2022/23 die Partnerstadt des Studiengangs Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung der OST – Ostschweizer Fachhochschule. Unsere Studierenden haben sich als angehende Raumplanerinnen und Raumplaner während zwei Semester mit praxisnahen Planungsfragen von Basel-Stadt beschäftigt und Ideen, Konzepte und Massnahmen für die räumliche Entwicklung der Stadt erarbeitet. Die vorliegende Broschüre zeigt ausgewählte studentische Arbeiten aus dieser Zusammenarbeit.

Vom Thomy-Areal über das Quartier St. Alban-Breite bis hin zum Dreispitz haben die Studierenden Teilbereiche von Basel-Stadt untersucht und verschiedenste Stadtentwicklungsfragen bearbeitet, Konzepte zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung entworfen und strategische raumplanerische Konzepte ausgearbeitet. Bei ausgewählten Fragestellungen haben die Studierenden der Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung dabei auch interdisziplinär mit Studierenden der Landschaftsarchitektur zusammengearbeitet. So war es möglich, innovative und gleichwohl realitätsbezogene, umsetzbare Planungs-ideen und Lösungen auszuarbeiten. Mit den vorliegenden Arbeiten geben die Studierenden einen Einblick in diese Themen und die Arbeitsweise des Studiums Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung auf dem Campus Rapperswil-Jona der OST.

Die Zusammenarbeit des Studiengangs mit einer Partnerstadt wie Basel-Stadt hat eine langjährige Tradition. So können die Studierenden in ihren Studienarbeiten und Projekten mit einem unmittelbaren Praxisbezug und in direktem Kontakt mit den Beteiligten nach Lösungen für aktuell anstehende Planungsaufgaben suchen und innovative Konzepte

erarbeiten. Wie die bisherigen Rückmeldungen zeigen, profitieren auch die Partnerstädte und -gemeinden durch eine Flut an neuen Ideen von dieser Zusammenarbeit.

Die Professoren und Dozierenden des Studiengangs Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung hoffen, dass die von den Studierenden erarbeiteten Ideen, Konzepte und Massnahmen einen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung von Basel-Stadt leisten. Wir danken Basel-Stadt für die Zusammenarbeit und insbesondere Barbara Auer (Leiterin Abteilung Verkehrsplanung) und Martin Sandtner (Kantonsplaner, Leiter Raumplanung) für ihre engagierte Unterstützung der Studierenden.



Prof. Dr. Dirk Engelke
Professor für Raumentwicklung
Studiengangleiter Stadt-, Verkehrs- und
Raumplanung

Rapperswil, August 2023

Inhalt

Alles auf einen Blick

2	Vorwort Partnerstadt
3	Vorwort Studiengangleitung
6	Raumentwicklung
7	Bauzonenanalyse
9	Sozialräumliche Quartieranalyse
13	Teilörtliche Planung
16	Teilrevision der Basler Nutzungsplanung
19	Nutzung und bauliche Dichte
22	Neues Tramdepot für BVB und BLT
26	Verkehr / Mobilität
27	Verkehrsberuhigung / Superblocks
30	Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Hauptverkehrsstrassen
33	Velonetzkonzept Klybeck-Kleinhüningen (KlyK)
36	ÖV Konzept Basel Nord / 3Land
39	Ringstrassen als Boulevards für 21. Jahrhundert
42	Verkehrs- und Mobilitätskonzept für Basel-Wettsteinquartier
46	Städtebau / Stadtentwicklung
47	Zuhause in Basel
50	St. Johann Nord-West
54	Profilprojekt Städtebau
58	Studiengang und Bachelorarbeiten
60	Arealentwicklung Rheinacker
61	Gebietsentwicklung Stadtrand Ost
62	Flankierende Massnahmen Bachgraben
63	Gesamtverkehrskonzept Klybeck / Kleinhüningen
64	St. Johann West Städtebauliche Perspektive
65	St. Johann West Städtebauliches Entwicklungskonzept 2060
66	Impressum



Raumentwicklung

Bauzonenanalyse

eines Wohn- und eines Arbeitsplatzgebietes in der Stadt Basel

Semesterarbeit HS 2022

2. Semester

Modul: Raumentwicklung 2

Dozent: Donato Acocella

Im Rahmen einer Semesterarbeit sollen die Studierenden sich mit Fragen der Nutzung und baulichen Dichte mittels Fallstudien in ausgewählten Stadtquartieren auseinandersetzen. Da die Entwicklung von Arbeitsplatzgebieten zunehmend an Bedeutung gewinnt, bildet auch dieses Thema ein Teil der Semesterarbeit. Nach Abschluss können die Studierenden bauliche Strukturen analysieren und ihre Struktur anhand der Nutzungsplanung erläutern sowie alternative, nutzungsplankonforme Strukturen entwickeln. Dabei steht die Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Stadtquartier und seinen baulichen Merkmalen sowie mit den relevanten raumplanerischen Instrumenten im Vordergrund.

Aufgabe

In diesem Semester wurde zum zweiten Mal das Thema Gewerbegebietsentwicklung aufgenommen. Die Studierenden haben sich zunächst analytisch mit einem Wohnquartier im Bereich im Surinam und dem Arbeitsplatzgebiet Thomy-Areal beschäftigt. Anschliessend konnten sie für die Erarbeitung der Entwicklungsperspektiven zwischen dem Wohnquartier und dem Arbeitsplatzgebiet wählen.

Im Perimeter sind die baurechtlich zulässigen Bebauungsmöglichkeiten im Vergleich zu den tatsächlich realisierten Bebauungen bzw. zu den heute möglichen Überbauungen zu überprüfen. Von besonderem Interesse sind dabei die Quartierstrukturen mit besonderen Identitätsmerkmalen. Ihre Weiterentwicklung steht im Spannungsfeld zwischen dem heutigen Bestand und der Ausschöpfung der Möglichkeiten des Bau- und Planungsgesetzes und des Zonenplans sowie einer zusätzlichen Siedlungsentwicklung nach innen. Im Rahmen der Semesterarbeit wurden z.B. nachfolgende Fragen bearbeitet und beantwortet:

- Was sind die identitätsstiftenden Merkmale des ausgesuchten Gebietes?
- Welche Bau- und Nutzungsvorschriften sind massgebend für dieses Gebiet / Teilgebiet und wie sind diese zu interpretieren?
- Was dürfte gemäss Bau- und Nutzungsvorschriften erstellt werden? Wie hoch ist die effektive bauliche Dichte der Grundstücke? Welche Nutzungsreserven verbleiben aufgrund der Bauvorschriften?
- Welche Grundstücke halten die Bauvorschriften bezüglich der Bauweise und der Stellung der Bauten nicht ein?
- Inwieweit führt die Ausschöpfung sämtlicher baurechtlicher Möglichkeiten zu einer Beeinträchtigung des bestehenden Erscheinungsbildes oder zu einer Verbesserung desselben?
- Welche Qualitäten sollen im Quartier erhalten, neu geschaffen und welches zusätzliche Verdichtungsmass könnte für das ausgewählte Gebiet neu vorgegeben werden?



Wohnquartier Tödistrasse

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

Bauzonenanalyse im Wohn- und Arbeitsplatzgebiet

Studierende:

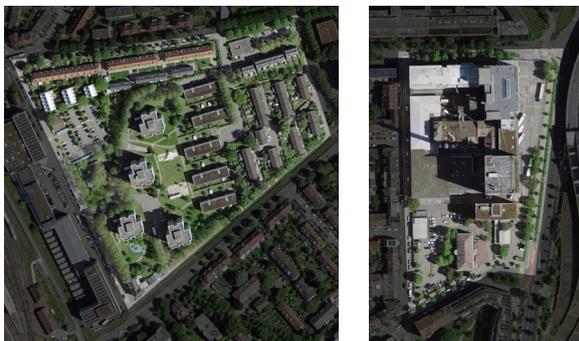
Luc Uhlmann
Manuel Weishaupt
Luca Zubler
Marc Zweifel

Ausgangslage

In beiden Bearbeitungsperimetern gilt es die Identitätsmerkmale der bestehenden Bebauungs- und Nutzungsstruktur zu identifizieren. Die Qualitäten und die Mängel sowie das Potenzial für eine zusätzliche Verdichtung sind zu eruieren. Ausserdem sollen mögliche Ergänzungen oder Änderungen an Zonenfestlegungen und Bauvorschriften aufgezeigt werden, die geeignet wären, um die Qualitäten des Gebietes zu verbessern und die geforderten Massnahmen zu erreichen.

Die Arbeit besteht aus 4 Phasen;

- Phase 1: Auseinandersetzung mit dem Bearbeitungsperimeter inkl. Bestandesaufnahme und Auswertung für das Wohngebiet «Im Surinam»
- Phase 2: Auseinandersetzung mit dem Bearbeitungsperimeter inkl. Bestandesaufnahme und Auswertung für das Arbeitsplatzgebiet «Thomy-Areal»
- Phase 3: Planungsziele, Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung möglicher Verdichtungsabsichten für einen der beiden Bearbeitungsperimeter erarbeiten
- Phase 4: Abschluss, Abgabe 2. Teil der Arbeit mit Lösungsvorschlägen für den ausgewählten Bearbeitungsperimeter, Präsentation und Beurteilung



Orthofoto der Perimeter «Im Surinam» und «Thomy-Areal»
eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

Analysefazit

Im Surinam

Die Gebäude sind bezüglich des Baujahrs, der Dachform und der allgemeinen Gebäudetypologie relativ unterschiedlich. Ein Vergleich der Anzahl Vollgeschosse und der Grenzabstände mit den rechtlichen Vorschriften zeigte, dass sehr viele der Gebäude mehr Vollgeschosse haben als es die jeweilige Zone erlaubt. Auch die Gebäude- und Grenzabstände wurden vielerorts unterschritten. Dies hat zur Folge, dass bei allfälligen Neubauprojekten im Perimeter die bauliche Dichte abnehmen würde, was wiederum nicht den Verdichtungszielen der Stadt Basel entsprechen würde. Bei der Analyse

der Grundstücke wurde festgestellt, dass sich die Parzellierung nur bedingt zur Verdichtung eignet.

Unterschiede beim Thomy-Areal

Im Perimeter «Im Surinam» haben viele Gebäude mehr Vollgeschosse, als es der Zonenplan zulassen würde. Dies ist im Arbeitsplatzgebiet «Thomy-Areal» anders, hier überschreiten nur 5 Gebäude die zulässige Anzahl von Vollgeschossen. Auf dem Thomy-Areal gibt es nur 2 Grundstücke, während im Surinam 15 Grundstücke inkl. Strassengrundstücke vorhanden sind. Die grobkörnige Parzellierung des Thomy-Areals erleichtert den industriellen Betrieb und auch die Verdichtung des Areals. Durch die dichtere Bebauung als im Zonenplan vorgesehen wäre, ist die Ausnutzungsziffer im Surinam vielerorts überschritten. Zusätzlich gibt es im Surinam die Stadt- und Dorfbild-Schutzzone, welche keine Ausnutzungsziffer vorgibt. Auf dem Thomy-Areal sieht das Bild etwas anders aus. Bis auf zwei Ausnahmen ist die Ausnutzungsziffer unterschritten.

Zukünftige Entwicklung des Perimeters «Im Surinam»

Entwicklungsziele

- **Ziel 1: Bessere Nutzbarkeit der vorhandenen Fläche**
Das erste Ziel basiert auf der festgestellten Tatsache, dass der Perimeter sehr gut erschlossen ist und somit einen guten und attraktiven Wohnort darstellt. Die effizientere und zielführende Nutzung des Bodens soll durch diese Arbeit ermöglicht werden.
- **Ziel 2: Gezielte Verdichtung und Wachstum in die Höhe bei gleichbleibender Wohnqualität**
Mit dem zweiten Ziel soll im Perimeter eine gezielte Verdichtung ermöglicht werden. Dabei soll die Verdichtung vor allem in die Höhe stattfinden.
- **Ziel 3: Hochwertige Aussenräume erhalten und schaffen**
Die Aussenräume im Perimeter, einem dicht besiedelten Gebiet, sind ein äusserst wichtiger Faktor bei der Schaffung von guter Wohnqualität.
- **Ziel 4: Erhaltung identitätsstiftender Objekte**
Die bestehenden identitätsstiftenden Objekte und Merkmale des Gebietes sollen erhalten werden. Das Umfeld der Stadt- und Dorfbild-Schutzzone soll so gestaltet werden, dass dieses sich in das Ortsbild einfügt und sanfte Übergänge zu den höheren Bauten schafft.
- **Ziel 5: Sicherung und Flexibilisierung der öffentlichen Nutzung**
Mit dem letzten Ziel soll die Sicherung und Flexibilisierung der öffentlichen Nutzung erreicht werden. Durch allfällige Neubauten und Sanierungen soll die relevante öffentliche Nutzung nicht verdrängt

werden. Vorwiegend soll die Erdgeschossnutzung für den täglichen Bedarf gesichert werden und damit zu einer guten Erreichbarkeit innerhalb des Gebietes beitragen.

Vision

Nach der Festsetzung der Entwicklungsziele wurden verschiedene Varianten zur Verdichtung angedacht. Insbesondere das Ziel 2 der gezielten Verdichtung in die Höhe lässt darauf schliessen, dass die einstöckigen Bauten, welche heute im Nordosten, im Westen und Südwesten des Perimeters vorhanden sind als erstes angegangen werden müssen. Aber auch der relativ grosse unbebaute Abschnitt im Westen des Perimeters sollte in diesem ersten Schritt miteinbezogen werden.



Vision Etappe 1 (rot) und Etappe 2 (blau)

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Die Visualisierung zeigt auf, dass diese eben genannten Gebiete in der 1. Etappe überbaut werden. Es sind jeweils 4-Stöckige Gebäude angedacht. Eine Ausnahme stellt die südwestliche Ecke dar, wo ein Hochhaus im Stile der bereits vorhandenen Hochhäuser erstellt werden könnte. In einer zweiten, weiter in der Zukunft liegenden Etappe könnten die Mehrfamilienhäuser an der Säckingerstrasse ebenfalls dem Bestand ähnelnden Hochhäusern weichen, um auch in diesem Bereich mehr Wohnungen auf weniger Bodenfläche zu ermöglichen.

Planungsinstrumente und Massnahmen

Um die gewünschte Situation zu erreichen ist der Einsatz von verschiedensten Planungsinstrumenten und weiteren Massnahmen erforderlich.

Landumlegung

Als erster Schritt ist eine Landumlegung vorgesehen, in welcher die Grundstücke eine sinnvollere und effizienter nutzbare Fläche erhalten.

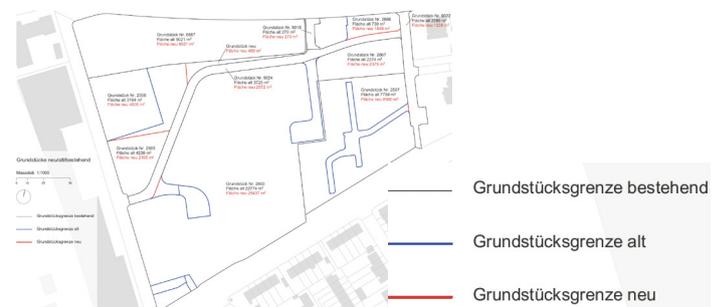
Aufzoning

Der Zonenplan des Kantons Basel-Stadt wird im Projekt angepasst. Auf dem Grundstück 587 bleibt die Stadt- und Dorfbild-Schutzzone bestehen. Das restliche Gebiet wird von der Zone 2 auf Zone 3

aufgezont, da alle Gebäude in dieser Zone bereits über 3 Vollgeschosse verfügen.

Bebauungsplan

Für den südlichen Teil des Perimeters gibt es einen Bebauungsplan. Der Bebauungsplan wurde auf diese Grundstücke beschränkt, da hier im Vergleich zu anderen Grundstücken im Perimeter von einem ausserordentlichen Potenzial bei einer Aufzoning ausgegangen werden kann. Die Qualität der Entwicklung muss unserer Meinung nach insbesondere hier gesichert werden.



Parzellenstruktur neu

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Grundstücke neu

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Zonenplan neu

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Sozialräumliche Quartieranalyse in Kleinrieden-Süd

Semesterarbeit HS 2022

2. Semester

Modul: Planungsgrundlagen 2

Dozierende: Nicola Hilti,
Raimund Kemper

Siedlungsentwicklung nach innen heisst Planen in vorhandenen Siedlungs- und Bevölkerungsstrukturen. Damit steigen die Anforderungen an die Planung. Es gilt, mit einem sozialräumlichen Ansatz, die Nutzungsperspektive der Bevölkerung und gesellschaftliche Aspekte mit der räumlichen Entwicklung zu verbinden. Ein wichtiger Baustein ist eine sozialräumliche Analyse.

Der Kanton Basel-Stadt strebt eine sozial nachhaltige Quartierentwicklung an. Der Wohnraum wird zunehmend knapp. Ziel des Regierungsrats ist die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen unter Beachtung einer ausgewogenen Sozialstruktur und eines preisgünstigen Wohnraumangebots. Die Wohn- und Wohnumfeldqualität sollen gesichert und verbessert werden.

Aufgabenstellung

Der Kanton Basel-Stadt hat für das Modul Planungsgrundlagen 2 den Auftrag definiert, für das Gebiet Kleinrieden-Süd eine Sozialraumbericht zu erstellen. Das Quartier Kleinrieden-Süd ist aufgrund seines günstigen Wohnraumangebots gefragt. Viele Gebäude sind bezüglich Bausubstanz und Wohngrundriss in die Jahre gekommen. Die Grünräume zwischen den Gebäuden zeigen wenig Aufenthaltsqualität. Viele Strassen sind durch den ruhenden Verkehr dominiert.

Der Sozialraumbericht dient als Grundlage für ein Quartierleitbild zur zukünftigen Entwicklung des Quartiers. Der Sozialraumbericht beinhaltet eine Analyse zur sozialräumlichen Ist-Situation im Quartier und daraus abgeleitete planerische Handlungsansätze. Gefragt ist eine sozialräumliche Perspektive, um die gesellschaftlichen und räumlichen Aspekte mit ihren Verflechtungen in der Planung gesamthaft zu betrachten.

Sozialraumanalyse

Ausgangspunkt der Sozialraumanalyse ist die Perspektive Menschen mit ihren Wohn- und Wohnumfeldbedürfnissen. Wichtige Inhalte der Sozialraumanalyse sind:

- Sozio-demografische Situation und Entwicklung,
- Wohnformen und Wohnungsangebot
- Aufenthaltsqualität in Freiräumen wie Strassen, Parks, Plätzen oder im privaten Wohnumfeld
- Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von sozialen Infrastrukturen wie Schulen

- Durchlässigkeit im Quartier und Zugänglichkeit von wichtigen Alltagsorten

Zur sozialräumlichen Analyse werden qualitative und quantitative Methoden eingesetzt, z.B. statistische Auswertungen, räumliche Analysen mit GIS oder kriteriengestützte Begehungen im Quartier.

Handlungsansätze

Für das Quartierleitbild werden basierend auf einer Beurteilung der Situation im Quartier Handlungsansätzen in unterschiedlichen Handlungsfeldern erarbeitet. Dazu zählen die Verankerung sozialräumlicher Qualitäten in Sondernutzungsplänen, Regelungen zur Partizipation unterschiedlicher Nutzungsgruppen im Quartier oder interdisziplinär besetzte Planungsgremien.



Arbeitsplatzgebiet Kleinrieden-Süd

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

Sozialräumliche Quartierentwicklung in Kleinrieden-Süd

Studierende:
Tim Accola
Wadim Egger
Bettina Uebelhart

Ausgangslage

Kleinrieden-Süd liegt geografisch gesehen nahe des Rheinufer. Aufgrund der Bahngleise ist dieser Naherholungsbereich für die Bewohner des Quartiers jedoch umständlich zu erreichen. Das Wohnquartier Kleinrieden-Süd selbst, weist einen hohen Anteil an Grünflächen auf. Viele davon sind jedoch in privater Hand, was dazu führt, dass die Grünräume trotz ihres grossen Flächenanteils wenig zur Aufenthaltsqualität im Quartier beitragen. Die Gebäude innerhalb des Quartiers sind allesamt in die Jahre gekommen. So wurde der Grossteil des Quartiers vor 1980 gebaut, davon die Mehrheit im Zeitraum zwischen 1925 und 1950.

Vorgehen

Das Vorgehen dieser Arbeit lässt sich in drei Phasen gliedern: «quantitative Analyse», «qualitative Analyse» und zum Schluss «planerische Handlungsanweisungen». Die Handlungsanweisungen sollen in einer nächsten Planungsphase als Grundlage für ein städtisches Leitbild dienen.

Analyse

Kern des Sozialraumberichts ist eine umfassende Analyse über 12 Analyse Themen zur sozialräumlichen Situation. Die Erkenntnisse wurden danach mit den Zielvorstellungen der Stadt und den allgemeinen Zielvorstellungen einer sozialräumlichen Entwicklung verglichen und somit der Handlungsbedarf ermittelt.

Ziele Stadt Basel

Die Stadt hat heute mehrere politische Zielvorstellungen bezüglich der sozialräumlichen Entwicklung. Als zentrales Thema will sie aktiv differenzierte Wohnraumangebote fördern. Die Stadt fördert dabei im Hinblick auf die künftigen Bedürfnisse der Gesellschaft alters- und behindertengerechten Wohnraum. Bestehende Freiräume sollen mit Fokus auf die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen besser zugänglich gemacht werden. Im Bereich Mobilität soll die nachhaltige Mobilität im Zusammenhang mit der Stadt der kurzen Wege gefördert werden.



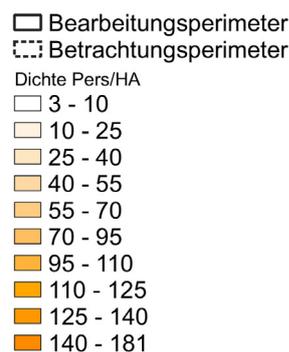
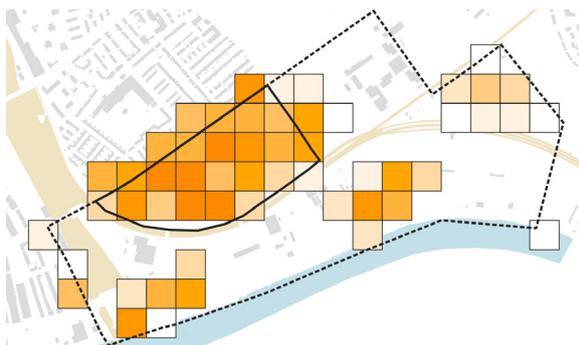
Luftbild Quartier Kleinrieden-Süd
eigene Darstellung,
Kartengrundlage: ©
Google Maps

Quantitative Analyse

Die wichtigste Erkenntnis der quantitativen Analyse war, dass die Personendichte im Quartier im Vergleich zum Schnitt der Stadt Basel (114 E/ha) unterdurchschnittlich ist (75 E/ha). Zudem befindet sich ein Grossteil der Gebäude in einem sanierungsbedürftigen Alter. Gleichzeitig verfügt das Quartier jedoch über einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Grünflächen. Es besteht demnach in Zukunft ein hoher Druck zur Innenentwicklung des Quartiers. Herausfordernd wird sein, gleichzeitig die hohen Grünflächenanteile und Freiräume zu erhalten.

Qualitative Analyse

Die qualitative Analyse wird verwendet, um subjektive Themen zu beurteilen. Diese Art der Analyse wurde bei dem Vertiefungsthema «Aufenthaltsqualität in Strassenräumen» verwendet. Zur Beurteilung der heutigen Strassenräume wurde die Analysestrategie nach Jan Ghel verwendet. Dabei wurden die qualitativen Unterkriterien «Verweilen», «Masstäblichkeit der Gebäude», «Verkehrssicherheit» und «Sicherheitsempfinden» bewertet. Diese und weitere Unterkriterien sind den drei Grundkriterien Schutz, Komfort und Freude untergeordnet. Mit dieser Methode konnte eine Übersicht über das Verbesserungspotenzial der Aufenthaltsqualitäten der Strassenräume geschaffen werden.



Bevölkerungsdichte im Quartier Kleinrieden-Süd

eigene Darstellung,
Kartengrundlage AV-
Daten, Kanton Basel-
Stadt Datengrundlage
Statopop

Lösungsansätze

Mit den gewonnenen Erkenntnissen aus der Analyse wurden zu den 12 einzelnen Analysethemen jeweils Lösungsansätze entworfen. Beispielsweise zur Bevölkerungsentwicklung, der Versorgung von Freiräumen oder dem Wohnraumangebot. So soll im Gegensatz zu heute ein vielfältigeres Wohnraumangebot geschaffen werden. Um die soziale Durchmischung zu fördern und das Quartier für Familien attraktiver zu gestalten. Weiter soll die Vernetzung über die Gleisachse in das Naherholungsgebiet und in Richtung Rhein verbessert werden. Damit die Entwicklung (ca. +2000 Einw. bis 2045) qualitativ und mit Rücksicht auf die sozialräumlichen Anliegen geschieht, sind diverse qualitätssichernde Massnahmen für eine verträgliche Innenverdichtung vorzusehen.

Handlungsanweisungen

Die sozialräumlichen Bedürfnisse, welche in der Analyse und in den Lösungsansätzen erkennbar wurden, sollen in konkreten Handlungsanweisungen festgehalten werden. Diese könnten in einer nächsten Planungsphase in ein Leitbild einfließen. Total wurden fünf Handlungsanweisungen festgehalten. Unter anderem: «Zugänglichkeit zum Rhein verbessern» und «Aufenthaltsqualität von Strassenräumen fördern».

Planerische Umsetzung

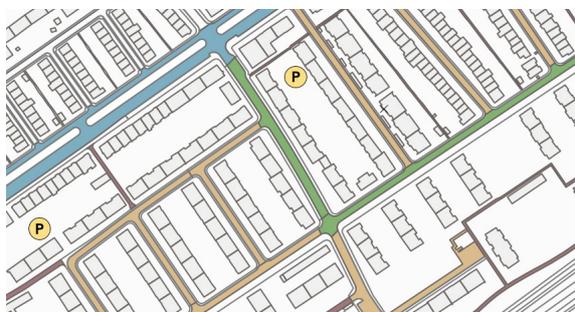
Zu einem späteren Zeitpunkt stellt sich die Frage, wie das Leitbild verbindlich umgesetzt werden kann. Deshalb wurde anhand einer Handlungsanweisung beispielhaft aufgezeigt, wie durch mögliche Massnahmen die Ziele des späteren Leitbildes erreicht werden können.

Aufenthaltsqualität von Strassenräumen

Eine Massnahme, um die Handlungsanweisung «Aufenthaltsqualität von Strassenräumen» umzusetzen ist, Gestaltungsprinzipien für den Strassenraum festzulegen. Durch die Festlegung dieser Prinzipien im Leitbild hat die Stadt eine behördenverbindliche Grundlage, wie der öffentliche Strassenraum zu gestalten ist und kann diese bei entsprechender Bebauungsplanpflicht ebenfalls auf Privatstrassen verlangen. Dadurch kann die Aufenthaltsqualität langfristig gesteigert werden.

Zuteilung der Strassenräume

Die Strassen im Bearbeitungsperimeter wurden gemäss ihrer Funktion in vier Kategorien unterteilt: Hauptverbindungsachse (blau), Quartierachsen (grün), Erschliessungsachsen (orange) sowie Fuss- und Velowege (rot). Zu jeder Kategorie wurde ein Gestaltungsprinzip erarbeitet.



Planausschnitt Kategorisierung Strassenräume

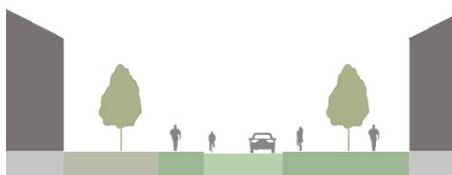
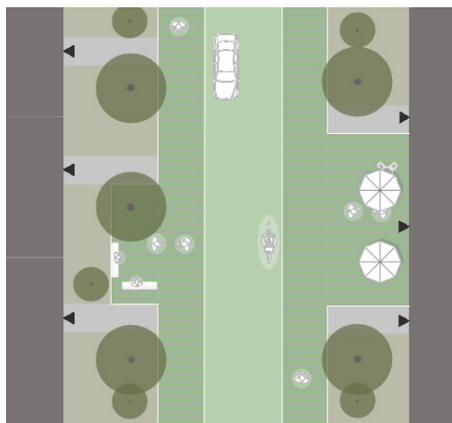
eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Zudem soll im Zuge der Weiterentwicklung des Quartiers ein Grossteil der heute oberirdischen Parkierung in zentralen Sammelparkierungen oder Tiefgaragen gebündelt werden.

Strassenraum Quartierachsen

Eine Schlüsselrolle bei der Steigerung der Aufenthaltsqualität im Quartier kommt den Quartiersachsen zu. Diese sollen folgende Anforderungen erfüllen und Merkmale aufweisen:

- Hohe Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr
- Durchgrünter Strassenraum mit Baumreihen
- Sichere Gestaltung
- Vereinzelte Platzgestaltungen, vorzugsweise an Orten mit Publikumsnutzung
- Zurückhaltende Abgrenzungselemente gegenüber privaten Gärten
- Parkierungen bündeln (Parkhaus)



Gestaltungsprinzip Strassenraum Quartierachsen

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Teilörtliche Planung

Gebietsentwicklung Gellert-Quartier

Semesterarbeit HS 2022
3. Semester
Modul: Raumentwicklung 3
Dozent: Donato Acocella

Innenentwicklung hat viele verschiedene Facetten von Bauzonen: von unbebaut bis zu erschlossenen, unternutzten Bauzonen. In diesem Modul «teilörtliche Planung» geht es in der Semesterarbeit darum, die Zusammenhänge aller Planungsphasen einer Gebietsentwicklung zu verstehen und die dazugehörigen Planungsinstrumente anzuwenden.

Hierzu gehören:

- Konzepterarbeitung für die Gebietsentwicklung, abgestimmt auf die anzustrebende Bebauungs- und Freiraumstruktur mit passender Erschliessung. Produkt ist ein Richtkonzept (Plan) mit Begründung (Bericht).
- Landumlegungsverfahren am konkreten Fallbeispiel (dargestellte, fiktive Eigentumsverhältnisse und Entwicklungsziel): Produkt ist ein Plan mit Berechnungsgrundlagen (Tabellen).
- Sondernutzungsplan mit den Rechtsgrundlagen für die gewünschte Entwicklung und Sicherung der Qualitäten des Richtprojektes: Produkt ist ein Bebauungsplan respektive Sonderbauvorschriften mit planungsrechtlichen Festlegungen.

Aufgabe

Die Studierenden sollten für den vorgegebenen Planungssperimeter die drei nachfolgend dargestellten Bausteine erarbeiten.

Richtkonzept

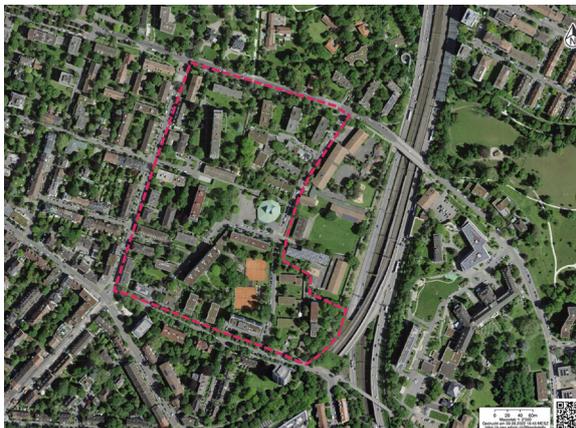
Für den Planungssperimeter soll ein Quartierentwicklungskonzept erarbeitet werden, das einen räumlichen und funktionalen Bezug zum bestehenden Siedlungsgebiet «Gellert-Quartier» herstellt. Diese legt die Basis für eine identitätsstiftende und nachhaltige Quartierentwicklung, welche die Rahmenbedingungen der Stadt sowie die rechtlichen Anforderungen des Basler Planungsrechts erfüllt. Basierend auf einer Orts- und Grundlagenanalyse wird ein Richtkonzept entwickelt, mit Aussagen zur künftigen Nutzweise und Identität des Perimeters, der angestrebten Qualitäten, Bautypologie, Freiraum- und Erschliessungsstruktur. Das Richtkonzept beantwortet die Frage, weshalb und wofür das Gebiet entwickelt werden soll, was es für einen Beitrag zur Quartiersentwicklung leisten soll, welche gemeinschaftlichen Anlagen erstellt und wie der Siedlungsrand bzw. der Übergang zu benachbarten Quartieren gestaltet werden sollen.

Landumlegung

Die Grundstücke sollen so neu geordnet werden, dass diese im Sinne des Richtkonzepts überbaut werden können und über eine rechtsgenügende Erschliessung verfügen. Dabei ist aufzuzeigen, wo jede Eigentümerin und jeder Eigentümer heute und künftig Grundstücke besitzt, welchen Nutzen sie aus den geplanten Erschliessungsmassnahmen ziehen und zu welchen Teilen sie sich an den Planungs- und Erschliessungskosten beteiligen müssen.

Sondernutzungsplan

Parallel zu den Quartierplanakten (Landumlegung) ist ein Bebauungsplan (Sondernutzungsplan nach Basler Recht) zu erarbeiten. Dieser hat die angestrebte Nutz- und Bauweise zu regeln sowie die Qualitäten des Freiraum- und Bebauungskonzepts zu sichern.



Luftbild mit Perimeter Gellerts-Quartier
eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps



Nutzungszone, Bebauungspläne und Planungssperimeter
eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Vom Richtkonzept zum Bebauungsplan

Studierende:
Dean William Künzli
Lars Lude
Manuel Meyer
Michael Ochsner

Analyse

Bis zur Genehmigung des Bebauungsplanes BP 057 «Gellert-Feld» im Jahre 1955 war das Planungsgebiet erst spärlich besiedelt. Vor allem entlang des St. Alban-Ringes an der westlichen Perimetergrenze waren kleinteilige Bauten vorhanden. Bis etwa 1960 wurde der Bebauungsplan grossmehrheitlich umgesetzt, wobei es diverse Abweichungen vom ursprünglichen Plan gab. Bis 1970 wurden noch die letzten Baulücken geschlossen. Seither hat sich der Perimeter baulich kaum mehr verändert. Die beiden unterschiedlichen Bebauungszeiträume sind auch heute noch anhand der unterschiedlichen Kubaturen und Dachformen gut erkennbar. Während die Bauten aus den späten 1920er- und 1930er-Jahren noch relativ feinkörnig waren – teilweise auch Reihenhäuser mit Satteldach – sah der Bebauungsplan mehrheitlich grossvolumige Bauten mit bis zu acht Geschossen vor, welche allesamt über ein Flachdach verfügen. Trotz der hohen Dichte, welche die grossvolumigen Bauten mit sich bringen, verfügt das Gellert-Quartier dennoch über viele Grünräume. Diese weisen jedoch mehrheitlich eine schlechte Qualität auf und können nicht als Aufenthaltsflächen genutzt werden.

Zielsetzung

Aus der Analyse haben sich insgesamt fünf Ziele ergeben, die neben der Innenverdichtung mit dem Bebauungsplan erreicht werden sollen:

- Grünflächen aufwerten und Bäume erhalten: grosser Baumbestand und hohe Grünflächenziffer erhalten und festigen
- Christoph-Merian-Platz aufwerten: Aufenthaltsqualität im Herzen des Quartiers aufwerten

- Erhalt identitätsstiftender Gebäude und Anlagen: charakterbildende Elemente des Gellert-Quartiers schützen
- Förderung der Durchwegung: Öffnung des Quartiers nach aussen und Durchlässigkeit fördern
- Förderung Langsamverkehr: Ausbau des bestehenden Wegnetzes zur Förderung des Langsamverkehrs

Richtkonzept

Das Planungsgebiet wurde anhand der räumlichen Struktur des Bestandes sowie der Ziele der einzelnen Massnahmen aufgeteilt. So entstanden vier in sich relativ homogene Teilgebiete. Durch die Unterteilung ist eine etappierte Realisierung möglich. Es sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Teilgebiet 1: Tradition

Entlang des St. Alban-Ringes verfügen die meisten Bauten über ein Satteldach und verleihen der Strasse einen unverwechselbaren Charakterzug. Bauten, welche sich in einem äusserlich eher schlechten Zustand befinden und / oder nicht barrierefrei zugänglich sind, werden durch moderne Neubauten ersetzt. Die restlichen Bauten werden, wo sinnvoll, durch Anbauten und / oder Aufstockungen ergänzt. Wo im Bestand bereits vorhanden, werden wieder Satteldächer erstellt.

Teilgebiet 2: Soziales und Platzgestaltung

Die grossen Freiräume sind charakteristisch. Diese sollen allesamt aufgewertet, öffentlich zugänglich gemacht und vernetzt werden. Die Durchwegung mittels Fusswegen soll hierbei ebenfalls gefördert werden.



Legende Bestand

- Perimeter
- Parzelle
- Gebäude
- Fahrbahn
- Trottoir
- Beton
- Bahnareal
- Tennisfeld
- Grünfläche
- Hauseingang
- Baum
- Veloabstellplatz
- Markierung

Legende Richtkonzept

- Gebäude
- Gebäude Abbruch
- Gebäude Aufstockung
- Verkehrsführung MIV (4.50m)
- Begegnungszone
- Material versickerungsfähig
- Quartierweg
- Fuss-/Radweg verpflichtend
- Aufwertung Grünfläche
- Hauseingang
- Baum
- Baum Abbruch
- Veloabstellplatz
- Markierung
- Infrastruktur Aufwertung Grünräume
- Spielplatz
- Schnitte A-A' / B-B'
- Café / Restaurant
- Etappe 1
- Etappe 2
- Etappe 3
- Etappe 4

Richtkonzept

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © GIS-BS

Eine ältere Baute mit geringer Ausnutzung soll dafür weichen und durch Anbauten an Bestandesbauten ersetzt werden. In den neuen Anbauten entstehen unter anderem Alterswohnungen, um diejenigen, welche in Teilgebiet 4 wegfallen, zu ersetzen. Die Kindertagesstätte wird ausgebaut und soll neu auch den Kindergarten aus Teilgebiet 4 beherbergen.

Teilgebiet 3: Verdichten

Grünräume sind nur spärlich vorhanden. Bei den Bauten handelt es sich sowohl um Reiheneinfamilienhäuser als auch um Mehrfamilienhäuser. Die Reiheneinfamilienhäuser verfügen über eine relativ geringe Ausnutzung, passen baupologisch nicht ins Quartier und verfügen über einen hohen Privatisierungsgrad. Sie sollen zwei modernen Mehrfamilienhäusern mit öffentlichem Freiraum weichen. Die bestehenden Mehrfamilienhäuser werden aufgestockt und die Grünflächen aufgewertet.

Teilgebiet 4: Verdichten 2/Blockrand

Das Teilgebiet 4 lebt von Widersprüchen. Es verfügt über grossvolumige Bauten, Tennisplätze und zweigeschossige Reihenhäuser mit Alterswohnungen. Diese haben eine geringe Dichte und sollen modernen Mehrfamilienhäusern weichen. Darunter soll eine grosse, zentrale Tiefgarage für das Quartier entstehen, um das Parkieren in den Strassen zu vermeiden. Die Alterswohnungen und der Kindergarten werden neu am Kirchenplatz zentral angesiedelt. Die Tennisplätze bleiben auch fortan bestehen und die Grünräume werden aufgewertet und öffentlich zugänglich gemacht.

Landumlegung

Hier handelt es sich nicht um eine klassische Landumlegung auf der «grünen Wiese», welche das Ziel verfolgt, ein Gebiet zu erschliessen und somit bebaubar zu machen. Innerhalb des Planungsgebietes sind alle Parzellen bereits erschlossen sowie überbaut, weshalb keine neuen Erschliessungen geplant.

Ausserdem wird die bestehende Parzellenstruktur so angepasst, dass das Entwicklungskonzept umgesetzt werden kann. Des Weiteren wurden unterschiedliche Kostenverteiler erstellt, um die Kosten der neuen Parzellierung, Aufwertung des Freiraums, die Feinerschliessung und die Werkleitungen je nach Nutzen bzw. Entfernung auf die Grundeigentümer zu verteilen. Zum Schluss wurden Dienstbarkeiten wie Näher- und Grenzbaurecht sowie Wege- / Durchgangsrecht definiert, von welchen unter anderem die ausgebauten Quartierwege betroffen sind.

Bebauungsplan

Der bestehende Bebauungsplan von 1955 ist nicht mehr zeitgemäss und die darin mit der Stadt vereinbarten Ausnützungsmaximalwerte, wurden bereits erreicht, weshalb eine Innenverdichtung nach heutiger Rechtslage nicht mehr möglich ist. Deshalb wird ein neuer Bebauungsplan erarbeitet, der das Entwicklungskonzept rechtlich verankert und Abweichungen vom Bau- und Planungsgesetz ermöglicht. Der erarbeitete Bebauungsplan «Östliches Gellert» stützt sich auf das erarbeitete Entwicklungskonzept und die Landumlegung und tritt mit der Aufhebung von BP 057 «Gellert-Feld» in Kraft.



**Visualisierung
Richtkonzept inkl.
Einteilung Teilgebiete**
eigene Darstellung,
Kartengrundlage:
© swissALTI3D

Teilrevision der Basler Nutzungsplanung

Quartier St. Alban-Breite

Semesterarbeit FS 2023

4. Semester

Modul: Raumentwicklung 4

Dozierende: Patrick Neuhaus,
Martin Schlatter

Die Semesterarbeit umfasste die Erarbeitung einer Teilrevision der Nutzungsplanung für das Quartier St. Alban-Breite. Grundlage dieser Teilrevision war ein vorgegebenes räumliches Konzept, welches im Herbstsemester 2022/23 durch Studierende des vorangehenden Studienjahres erarbeitet wurde. Aufgabe war es, diese vorgegebenen räumlichen Entwicklungsabsichten aus dem räumlichen Konzept möglichst konkret und allgemeinverbindlich in die Planungsmittel der Stadt Basel zu überführen.

Erarbeitungsprozess in drei Phasen

Gegenstand der Semesterarbeit im FS 2023 ist die Erarbeitung einer Teilrevision der Nutzungsplanung für das Basler Quartier St. Alban-Breite. In einer ersten Phase sollten die Studierenden ein räumliches Konzept für das Quartier aus den verschiedenen zur Verfügung stehenden Raumkonzepten als Basis für ihre Semesterarbeit auswählen. Neben dem Sichten und Verstehen des ausgewählten Konzepts waren ebenso die über- und nebengeordneten Planungsinstrumente zu sichten. Für Basel und insbesondere für das Quartier wichtig war die Broschüre «Der Bericht zur Nutzungsplanung / die Chance für Transparenz und fundierte Planung», herausgegeben von Espace-Suisse (November 4 / 2018).

Es war Ziel der zweiten Phase, den Revisionsbedarf der rechtskräftigen Nutzungsplanung bzw. die konkreten Revisionsinhalte und -themen zu deklarieren.

Deshalb war das ausgewählte räumliche Konzept bzw. dessen Entwicklungsabsichten der rechtskräftigen Nutzungsplanung der Stadt Basel gegenüberzustellen. Im Rahmen dieser Gegenüberstellung musste die Frage beantwortet werden, ob die im räumlichen Konzept formulierten Absichten mithilfe der rechtskräftigen Nutzungsplanung umgesetzt werden könnten. Jene Absichten, deren Umsetzung durch die rechtskräftige Nutzungsplanung Basels teilweise verunmöglicht wird, lösten einen konkreten Revisionsbedarf für die Nutzungsplanung aus. Dabei musste der Fokus insbesondere auf die Themenbereiche Siedlung (Siedlungsentwicklung und -erhaltung), Landschaft (Grün- und Freiräume sowie Siedlungsränder) und Ausstattung (Bildungs-, Kultur-, Gesundheits-, Sport- und Freizeiteinrichtungen) gelegt werden. Der Themenbereich Verkehr hingegen sollte nicht betrachtet werden, da er im engeren Sinne nicht Teil der Nutzungsplanung ist.

In der dritten Phase sollte beispielhaft aufgezeigt werden, wie die Basler Nutzungsplanung angepasst werden muss, um geeignete Voraussetzungen für die Umsetzung der Konzeptabsichten zu schaffen. Dabei mussten vier Revisionsthemen vertieft und beispielhaft ausgearbeitet werden. Die gesamte Planung sowie das Vorgehen in den drei Phasen sollten in einem Planungsbericht nach Art. 47 RPV dokumentiert bzw. erläutert werden.

Formell musste die Semesterarbeit zum Zeitpunkt der Abgabe in der Form vorliegen, wie sie in der Realität der zuständigen kantonalen Fachstelle zur Vorprüfung einzureichen ist. Konkret abzugeben war ein dreiteiliges Dossier bestehend aus den Revisionsvorschlägen für die Zonenplanung, sowie für das Bau- und Planungsgesetz und dem zugehörigen Planungsbericht.

Teilrevision der Nutzungsplanung Stadtteil St. Alban-Breite

Studierende:
Benjamin Klaus
Bettina Kunz
Pia Leiser
Carina Minoretti

Raumkonzept 2040

Das Raumkonzept 2040, welches von Studierenden des vorangehenden Studienjahrs erarbeitet wurde, bildet die Grundlage der Nutzungsplanungsrevision. Es legt mittels verschiedenen Zielsetzungen und Strategien in den Themenbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr fest, wie sich der Stadtteil St. Alban-Breite künftig entwickeln soll. Die erarbeitete Revision der Nutzungsplanung entspricht einer thematischen Teilrevision und fokussiert sich auf die Themengebiete «Innenverdichtung», «Ortsbilschutz», «Grünräume» sowie «Klima». Das Raumkonzept 2040 gibt für diese Themenbereiche folgende Entwicklungsstrategien vor:

Strategien aus dem Bereich Siedlung

- Siedlung nach innen verdichten
- Historische Strukturen erhalten und Ortsbild pflegen
- Parkstadt erhalten und weiterentwickeln
- Bahnhofsnahe Arbeitsstandorte sichern

Strategien aus dem Bereich Landschaft

- Bestehende Freiräume bei Innenentwicklung erhalten und weiterentwickeln
- Grünräume der Parkstadt sichern und weiterentwickeln
- Erwärmung des Siedlungsgebietes verringern und Überflutungen vermeiden

Analysefazit / Synthese

Aus der Analyse ging hervor, dass es sich bei dem Gebiet St. Alban-Breite um einen sehr heterogenen Stadtteil handelt. Die baulichen Strukturen reichen von kleinteiligen Einfamilienhausquartieren bis zu grossvolumigen Hochhausgebieten.

Die Freiraumstrukturen, das Gebäudealter, der historische Charakter oder die Bevölkerungszusammensetzung fallen in den verschiedenen Teilquartieren sehr unterschiedlich aus. Aufgrund der Vielfalt, die das Quartier auszeichnet sowie der ablesbaren historischen Entwicklung, weist das Gebiet eine hohe Schutzwürdigkeit auf. Dies wird dadurch untermauert, dass das gesamte Gebiet vollständig im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) inventarisiert ist. Trotz der wertvollen Grünstrukturen, insbesondere im Bereich der Parkstadt im Nordosten des Perimeters, zeigt die Analyse einige Hitzespots auf. Die genannten Qualitäten gilt es in Bezug auf den erwarteten Entwicklungsdruck in dem Gebiet zu sichern und zu stärken. Die Prognosen zeigen für das Gebiet in den nächsten 15 Jahren eine Bevölkerungszunahme um rund 1200 Einwohner sowie ein Wachstum von ca. 5300 Beschäftigten.

Revisionsbedarf

Die rechtskräftige Nutzungsplanung wurde dahingehend überprüft, ob die Vorgaben des Richtkonzeptes, die Anweisungen aus anderen über- und nebengeordneten Konzepten sowie der Handlungsbedarf aus der Analyse umgesetzt werden können. Ergebnis der Überprüfung war, dass die heutige Nutzungsplanung nicht genügend Entwicklungsmöglichkeiten zulässt, um das prognostizierte Beschäftigtenwachstum aufzunehmen. Die vom Konzept als erhaltenswert bezeichneten Gebiete, werden durch den Zonenplan sowie die zugehörigen Vorschriften ebenfalls nicht ausreichend geschützt. Die Thematiken «Grünstrukturen» sowie «Klima» sind in der rechtskräftigen Nutzungsplanung zwar teilweise abgedeckt, mit den geltenden Vorschriften werden die Ziele des Raumkonzeptes jedoch nicht vollständig erfüllt.

Revisionsinhalte

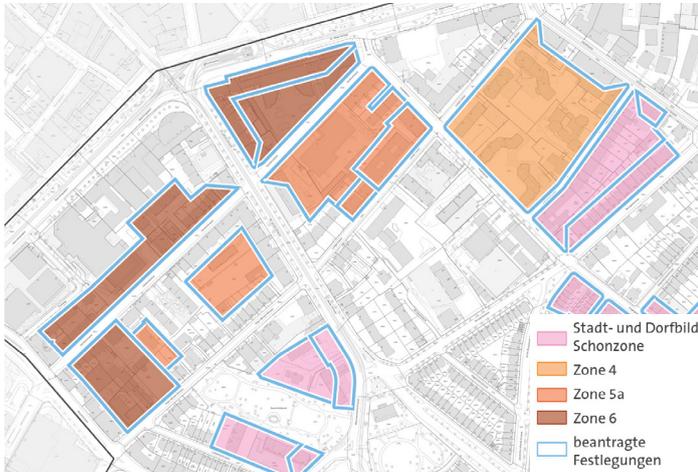
Mittels unterschiedlichen Massnahmen wurde der festgestellte Revisionsbedarf in den vier Themenfeldern umgesetzt. Die gewählten Massnahmen stützen sich auf eine sorgfältige, umfassende Interessensabwägung, welche insbesondere dem Schutzinteresse des ISOS besonders Rechnung trägt.

Innenverdichtung

Zur Bewältigung des prognostizierten Beschäftigtenwachstums wurden verschiedene Verdichtungsmassnahmen in den Gebieten vorgenommen, die das Raumkonzept als Verdichtungsgebiete ausweist.



Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)
eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Ausschnitt Revisionsinhalte Zonenplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Verschiedene Aufzonungen ermöglichen eine höhere Bebauungsdichte in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs. Durch die Erhöhung der zulässigen Geschosshöhe für Arbeitsnutzung in diesem Bereich, wird Raum für zusätzliche Arbeitsplätze an attraktiver Lage gesichert. An zwei geeigneten Standorten legen Bebauungsplanpflichten (Pflicht zur Erstellung eines Sondernutzungsplanes) die Grundlage für besondere städtebauliche Entwicklungen. Auch dort liegt der Fokus auf einer hohen Dichte, Raum für Arbeitsnutzung sowie der Möglichkeit, mittels Hochhäusern städtebauliche Akzente zu setzen. Insgesamt kann mit diesen Massnahmen Platz für rund 5300 zusätzliche Beschäftigte sowie 3700 Einwohnende geschaffen werden, was den Bedarf der nächsten 15 Jahre abdeckt.

Schutz von historischen und identitätsstiftenden Strukturen

Das Raumkonzept definiert verschiedene Gebiete, in denen die historischen Strukturen und das Ortsbild erhalten werden sollen. Um dieses Ziel zu erfüllen, wurden diese Gebiete in die Schonzone umgezont. Diese dient in der Stadt Basel dazu, die wertvollen historischen Strukturen zu sichern. Das Bau- und Planungsgesetz (BPG) schreibt in diesen Zonen den Erhalt des Baukubus sowie der Massstäblichkeit vor. Neubauten sind zwar möglich, müssen sich jedoch gut eingliedern. Zusätzlich wurde der Ergänzungsplan Schutz- und Schonzone erarbeitet. Dieser gibt grundeigentümergebunden vor, welche qualitätsstiftenden Charakteristiken des Ortsbildes zu erhalten bzw. bei baulichen Veränderungen umzusetzen hat. Beispielsweise soll im gezeigten Ausschnitt mit den verbindlich festgelegten Firstrichtungen die Idee eines einheitlichen Erscheinungsbildes der Blockrandbebauung umgesetzt werden.

Nebst den Bauvolumen sollen auch in den Schutz- und Schonzonen künftig die Grün- und Freiraumstrukturen besser geschützt werden, weshalb ein entsprechender Artikel im BPG ergänzt wurde.

Grünräume und Baumschutz

Wie erwähnt weist das Gebiet zahlreiche wertvolle Grün- und Freiraumstrukturen auf, insbesondere im Bereich der Parkstadt im Nordwesten des Stadtteils. Diese Grünräume sind sehr bedeutsam für die Freiraumversorgung der Bevölkerung. Zudem leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung, indem sie Versickerung, Wasserrückhalt und Kühlungseffekte ermöglichen. Um den Erhalt dieser Grün- und Freiflächen auch im Zusammenhang mit der zunehmenden Verdichtung sicherzustellen, wurde der rechtskräftige Mindestfreiflächenanteil leicht erhöht. Zusätzlich wurde dieser mit einem neuen Mindestgrünflächenanteil gekoppelt. Neben Grün- und Freiräume spielen auch Bäume eine wichtige Rolle in der Freiraumversorgung sowie der Klimaanpassung. In Basel werden wertvolle Baumbestände bereits heute durch die Baumschutzzone geschützt. Grosse Teile des Baumbestandes im Stadtteil St. Alban-Breite profitieren mit der rechtskräftigen Nutzungsplanung bereits von diesem Schutz. Punktuelle Erweiterungen der Baumschutzzone sichern künftig auch Baumbestände im Gebiet der Parkstadt sowie in den vom Konzept ausgewiesenen Hitzehotspots.

Klimaanpassung

Um die übergeordneten Klimaziele zu erreichen sowie die Vorgaben des Raumkonzeptes in dieser Thematik umzusetzen, werden in der revidierten Nutzungsplanung neu verschiedene Vorschriften erstellt, welche die Klimaanpassung unterstützen sollen. Die neu eingeforderte intensive Dachbegrünung erfüllt eine ökologische Funktion, dient dem Wasserrückhalt auf dem Dach und leistet einen Beitrag zur Kühlung der Luft. Bei der neu vorgeschriebenen Fassadenbegrünung handelt es sich um einen innovativen Ansatz mit dem Ziel, die Erwärmung und Hitzeabstrahlung von Gebäudefassaden zu reduzieren und der Bildung von Hitzeinseln entgegenzuwirken. Ist die Begrünung der Fassaden nicht möglich, muss die Fassade einen hohen Albedowert aufweisen, also mit hellen Materialien gestaltet sein.

Nutzung und bauliche Dichte

Entwicklung von Arbeitsplatzgebieten

Semesterarbeit HS 2022

5. Semester

Modul: Raumentwicklung 5

Dozierende: Esther Casanova,
Martin Schlatter

Die Semesterarbeit im Herbstsemester 2022 umfasste einerseits die Erarbeitung eines räumlichen Konzepts für das Basler Quartier St. Alban-Breite und andererseits die beispielhafte Ausarbeitung eines Stadtteilrichtplanes auf der Grundlage der Entwicklungsabsichten des vorliegenden räumlichen Konzepts. Zudem war es Aufgabe, die Erstellung dieses räumlichen Konzepts sowie die Ausarbeitung des Stadtteilrichtplanes in einem Begleitbericht zu dokumentieren.

Erarbeitungsprozess in drei Phasen

Gegenstand der Semesterarbeit im Herbstsemester 2022 war die beispielhafte Aufbereitung eines Stadtteilrichtplanes für das Basler Quartier St. Alban-Breite. In einer ersten Phase sollten dabei die wichtigsten Grundlagen für die Erstellung eines räumlichen Konzepts für das Quartier – wie beispielsweise das Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt, kantonale Arbeitshilfen sowie über und nebengeordnete Instrumente aktuelleren Datums (beispielsweise der kantonale Richtplan) – gesichtet und daraus die wichtigsten Aussagen sowie Rahmenbedingungen zusammengezogen werden.

Mit diesen Erkenntnissen sollte in einer zweiten Phase ein räumliches Konzept (Karte und Text) für das Quartier St. Alban-Breite entworfen werden. Basierend auf den Erkenntnissen des Grundlagenstudiums (Phase 1) waren inhaltliche Schwerpunktthemen in den Sachbereichen Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft und allenfalls Ver- und Entsorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen zu benennen. Dabei standen beispielsweise folgende Schwerpunktthemen im Fokus:

- Sachbereich Siedlung: Innenentwicklung, Siedlungserneuerung, Siedlungserhaltung usw.
- Sachbereich Verkehr: Strassenraumgestaltung bzw. Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK), Begegnungszonen und Tempo 30 usw.
- Sachbereich Natur und Landschaft: Funktionen der Grünräume, Grünraumvernetzung, Biodiversität, Festlegung Gewässerräume, Erhaltung der Kaltluftströme usw.

In der dritten Phase war es Aufgabe, dieses Raumkonzept beispielhaft und auszugsweise in einen Stadtteilrichtplan zu überführen. Dabei mussten vier Vertiefungsthemen bearbeitet werden. Im Rahmen dieser Vertiefung wurde konkret aufgezeigt, wie das räumliche Konzept bzw. dessen Inhalte im Stadtteilrichtplan (Plan und Text) behördenverbindlich verankert werden könnte. Die gesamte Planung sowie das Vorgehen in den drei Phasen sollten in einem Begleitbericht (Erläuterungsbericht) dokumentiert bzw. erläutert werden.

Formell musste die Semesterarbeit zum Zeitpunkt der Abgabe in der Form vorliegen, wie sie in der Realität der zuständigen kantonalen Fachstelle zur Vorprüfung einzureichen ist.

Stadtteilrichtplan St. Alban-Breite

Studierende:

Kim Balmer
Selina Schönbächler
Alex Mäusli
Pascal KLeb

Ausgangslage

Das Raumkonzept bildet, basierend auf den analysierten Rahmenbedingungen, die Grundlage für den Stadtteilrichtplan, welcher das behördenverbindliche Instrument für die zukünftige Entwicklung auf kommunaler Ebene darstellt. Für den Stadtteil St. Alban-Breite ist ein Raumkonzept und ein darauf basierender kommunaler Teilrichtplan zu erstellen. Das Vorgehen gliedert sich in drei Phasen:

- Phase 1: qualitative und quantitative Analyse
- Phase 2: Erarbeitung Raumkonzept
- Phase 3: teilweise Übernahme in den Stadtteilrichtplan St. Alban-Breite mittels Objektblättern

St. Alban-Breite das Quartier

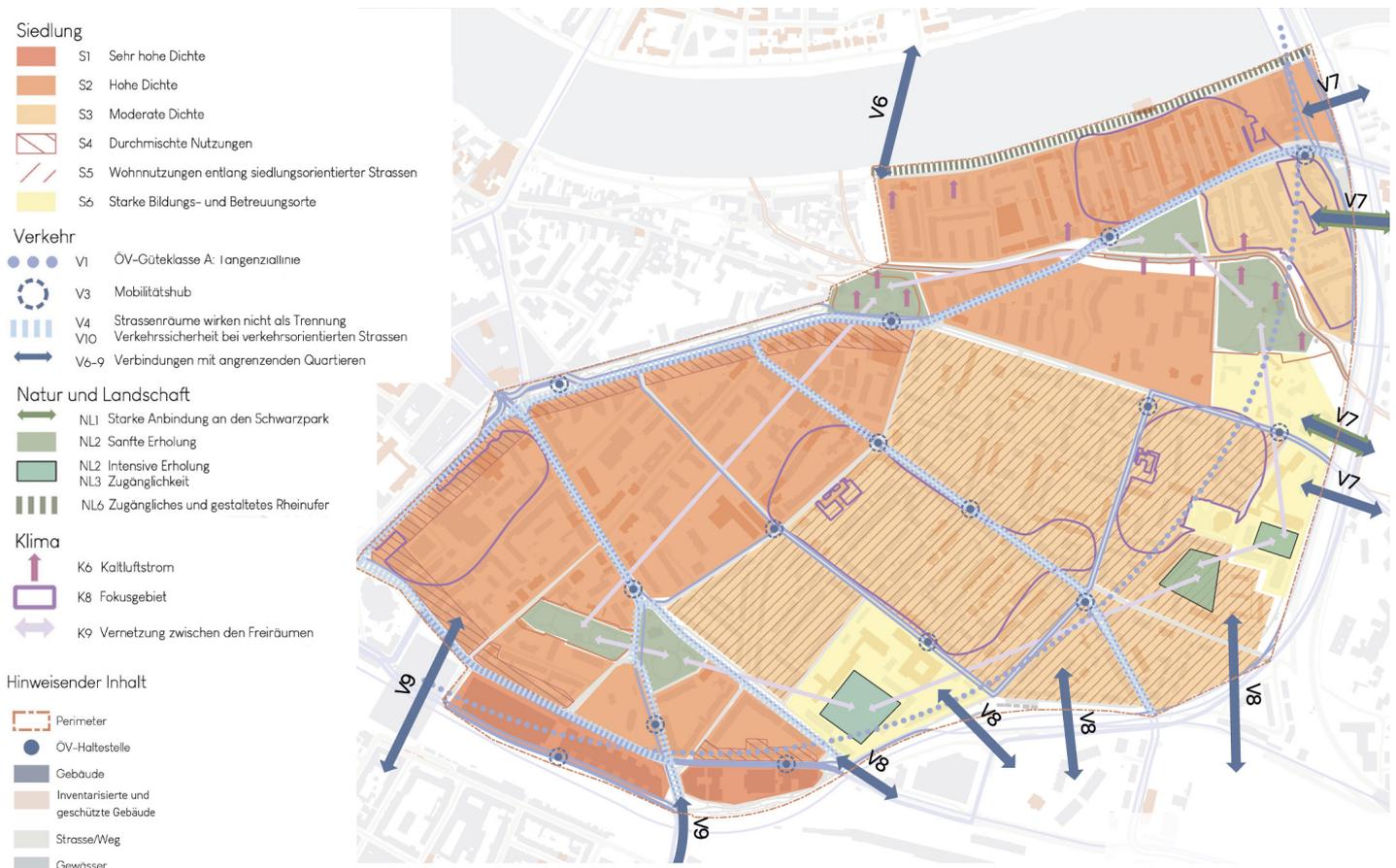
Das Quartier St. Alban liegt im sogenannten Grossbasel, wie die Stadthälfte auf der linken Rheinseite genannt wird. Das Quartier gilt als vornehm und grün und bietet einige Villenviertel, wie beispielsweise das Gellert-Quartier. In Zahlen umfasst der Stadtteil knapp drei Quadratkilometer und etwa 4000 Einwohner (Kantons Basel-Stadt, Statistisches Amt 2021). Zusätzlich greift der Perimeter in den Stadtteil

Breite, wodurch vom Perimeter St. Alban-Breite gesprochen wird.

Ergebnisse Rahmenbedingungen

Folgende Erkenntnisse sind für die Erarbeitung des Raumkonzepts für St. Alban-Breite von Bedeutung:

- Mehrheitlich Wohnnutzung
- Hohe Anzahl an Gebäuden geschützt
- Verkehrliche Überlastung entlang Hauptachsen führt zu Schleichverkehr auf Quartiersstrassen
- Verspolitisches Leitbild will: gute Erreichbarkeit sichern, Lebensqualität und Verkehrssicherheit erhöhen und Kosteneffizienz sicherstellen
- Legislaturplan ist progressiv und strebt Veränderung an
- Südlicher Teil des Perimeters ist potenzieller Hochhausstandort
- Wichtige Infrastrukturprojekte sind: Umnutzung Wolfareal mit neuer S-Bahn Haltestelle, neue Fuss- und Veloverbindungen, Gundeldinger-Tunnel, Rheintunnel



Raumkonzept 2040 Gesamtkarte

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Raumkonzept 2040

Das Raumkonzept zeigt auf, wie sich das Quartier St. Alban-Breite zukünftig räumlich entwickeln soll. Damit wird ein zu erreichender Zielzustand abgebildet, woraus wirksame Massnahmen abgeleitet werden können. Die Themen werden folgendermassen gegliedert:

- Siedlung: Siedlungsdichte, Nutzungsdurchmisches Quartier
- Verkehr: starker ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Verbindung mit angrenzenden Quartieren, hohe Verkehrssicherheit
- Natur und Landschaft: qualitative Grünräume
- Klima: klimaresilientes Quartier

Überführung kommunaler Teilrichtplan

Um das zuvor erarbeitete Raumkonzept planungsrechtlich abzusichern, wird der Inhalt in den kommunalen Teilrichtplan überführt. Die gewählten Vertiefungsrichtungen werden im Raum konkret verortet und die Objektblätter des Teilrichtplans legen fest, was getan werden muss, damit die gesetzten Ziele des Raumkonzepts erreicht werden können.



Stadtteilrichtplan St. Alban-Breite: Siedlung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Stadtteilrichtplan St. Alban-Breite: Verkehr

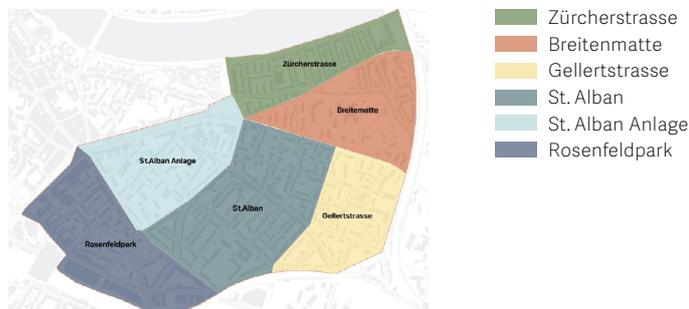
eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Wie erwähnt behandelt der kommunale Teilrichtplan vier Vertiefungen. Dabei werden die Themen Siedlung und Verkehr sowie Natur und Landschaft mit dem Klima abgestimmt.

- Siedlung
- Verkehr
- Natur und Landschaft
- Klima

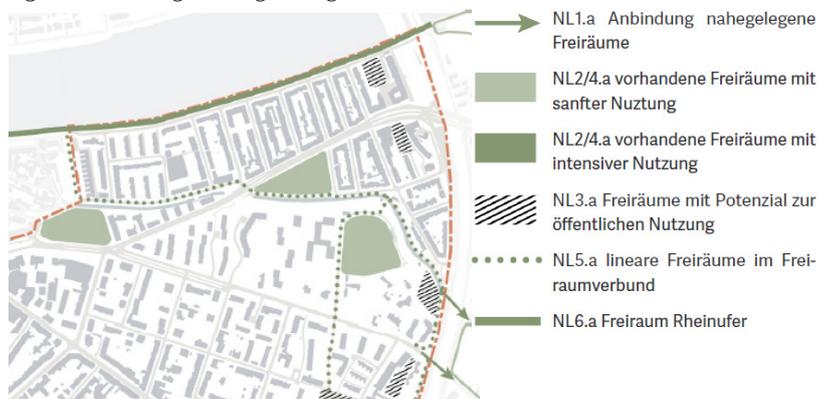
Objektblätter

Diese Übersicht zeigt, welche Teilgebiete im Quartier gebildet werden.



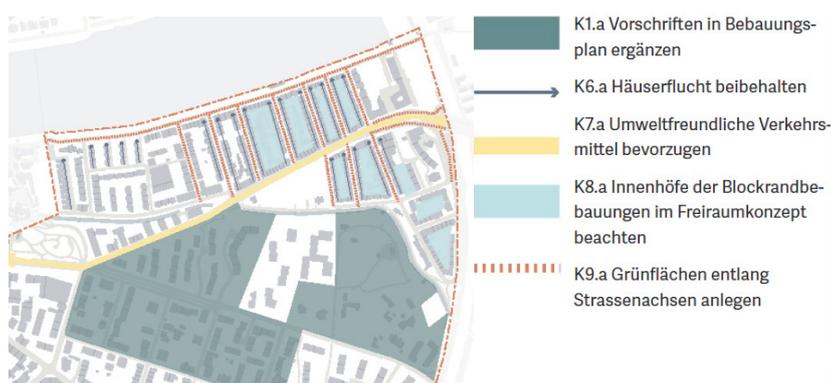
Teilräume für die Objektblätter

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Stadtteilrichtplan St. Alban-Breite: Natur und Landschaft

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Stadtteilrichtplan St. Alban-Breite: Klima

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Neues Tramdepot für BVB und BLT

Standortevaluation und Machbarkeitsstudie

In dieser Projektarbeit geht es darum, in unserer diesjährigen Partnerstadt Basel selbst oder in einer der umliegenden Gemeinden der Agglomeration Basel (BS/BL, F, D) für eine Grossinfrastruktur einen funktional sinnvollen und raumplanerisch verträglichen Standort zu finden und die notwendigen Planungsmassnahmen zu skizzieren, also quasi «einen Elefanten im Porzellanladen zu platzieren».

Ausgangslage

Die Kapazitätsreserven der bestehenden BVB- und BLT-Depots reichen im Dauerbetrieb nur noch für etwa 5 bis 10 zusätzliche Fahrzeuge, was vielleicht noch knapp den Bedarf bis 2030 deckt. Aber für die notwendige Entlastung der älteren BVB-Depots, eine neue BVB-Zentralwerkstätte und weitere Ausbauten bis 2040 fehlt jeglicher Platz.

Aufgabe

Insgesamt ist deshalb in der Region Basel unmittelbar ein neuer, gut gelegener Standort für ein Depot für ca. 60 Tramzüge à ca. 45 m erforderlich, inklusive neue BVB-Zentralwerkstätte.

Dieser eine Standort müsste schrittweise auf bis zu 120 Tramzüge à 45 m ausbaubar sein, wenn alle bis 2040 angedachten Ausbauten umgesetzt oder das alte BVB-Depot aufgelöst werden würde. Alternativ dazu wäre ein zweiter Depot- und Servicestandort ähnlicher Grösse nachzuweisen. Eine Aufteilung auf mehr als zwei Standorte ist hingegen aus betrieblichen Effizienzgründen wenn immer möglich zu vermeiden.

Umsetzung

Die raumplanerische Standortevaluation um die Machbarkeitsstudie sollen klären:

- welche Dimensionen eine solche neue Depot-/Werkstattanlage hat.
- welches Standortkonzept dafür angestrebt werden soll.
- mit welcher Kombination von formellen Planungswerkzeugen und -prozessen die Depot-/Werkstattanlage am vorgeschlagenen Standort(en) ermöglicht werden soll.
- wie man sich eines der Schlüssel-Planungswerkzeuge beispielhaft ausgearbeitet vorstellen muss.

Neues Tramdepot für die BVB und BLT

Student:
Cédric Weisskopf

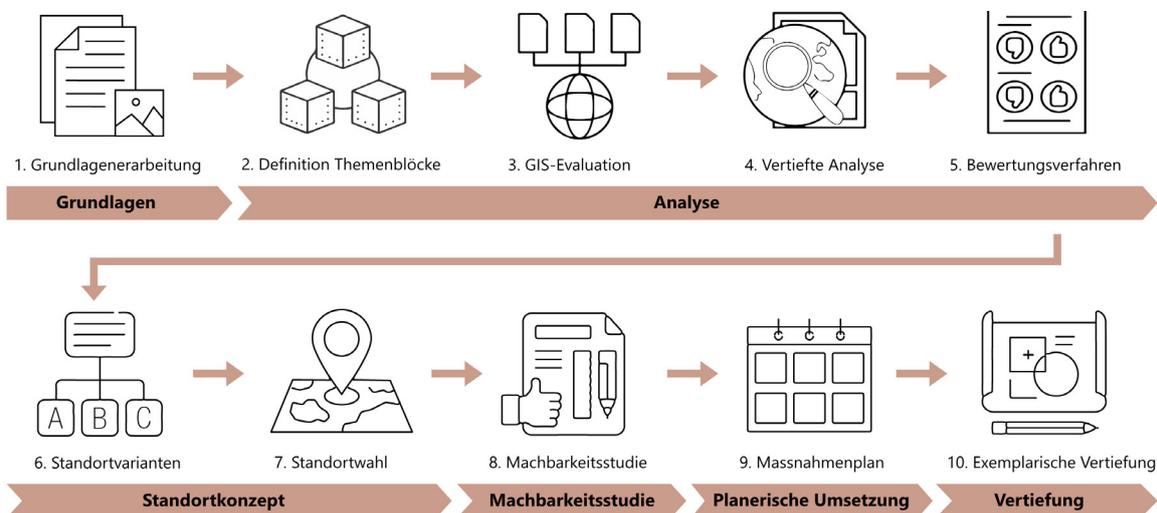
Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Basler Verkehrsbetriebe möchten bis ins Jahr 2040 das Streckennetz von Basel-Stadt und Basel-Land um rund 50% ausbauen. Um diesen Zuwachs mit Fahrten zu bedienen, sind die Verkehrsbetriebe auf entsprechend mehr Fahrzeuge angewiesen. Eine grobe Abschätzung ergibt, dass bis ins Jahr 2040 etwa 90 zusätzliche Trams benötigt werden. Zudem ist die heutige Zentralwerkstatt im Klybeck am Ende ihrer Lebensdauer. Sie genügt den betrieblichen Ansprüchen nicht mehr und erfordert daher einen Neubau des Werkstattgebäudes. Um die Pläne der

Verkehrsbetriebe zu realisieren, ist ein neuer Depot-Standort für ca. 60 Trams inklusive einer neuen Zentralwerkstatt zu finden. Ebenfalls soll dieser Standort bis zu einer Kapazität von 120 Fahrzeuge ausbaubar sein oder es ist ein zweiter Standort für nochmals 60 Trams nachzuweisen.

Methodik und Vorgehen

Das Vorgehen wird in zehn Schritte eingeteilt, welche sich in sechs Phasen eingliedern:



Übersicht Vorgehen

eigene Darstellung

1. Grundlagenerarbeitung

In diesem Schritt werden die relevanten Dokumente gesichtet. Zudem wird die Dimensionierung abgeschätzt, welche folgende Flächen ergibt:

- Tramdepot für 60 Trams inkl. Zentralwerkstatt = ca. 4 Hektaren
- Weiteres Depot für 60 Trams ohne Zentralwerkstatt = ca. 3 Hektaren
- Tramdepot für 120 Trams inkl. Zentralwerkstatt = ca. 6 Hektaren

2. Definition Themenblöcke

Um die Standortanalyse etwas zu strukturieren, werden fünf unterschiedliche Themenblöcke definiert:

- Sportplätze
- Parkierungs- und Abstellflächen
- Schrebergärten
- Industrie- und Bahnareale
- Unbebaute Flächen

3. GIS-Evaluation

Die Standortsuche wird mittels einer Analyse anhand des Geoinformationssystems (GIS) durchgeführt. Die Standortevaluation ist auf ein Depot für 60 Trams inklusive der Zentralwerkstatt definiert. Dabei werden die einzelnen Themenblöcke separat nach folgenden Kriterien analysiert:

- Fläche
- Entfernung zum Tramnetz
- Gebäudealter
- Abstand zur Empfindlichkeitsstufe II
- Keine Fruchtfolgeflächen
- Keine Waldfläche

Aus der GIS-Evaluation resultieren total 42 Standorte.

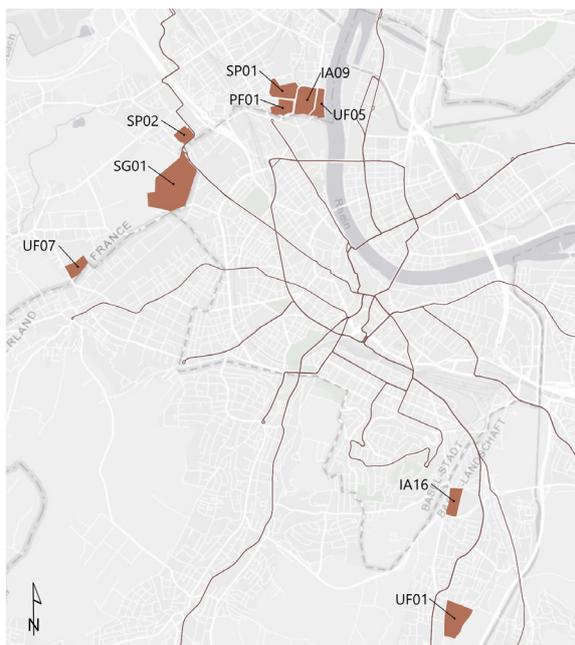
4. Vertiefte Analyse

Die Resultate der GIS-Evaluation sind im Anschluss vertieft zu betrachten und analysieren. Grund dafür ist, dass in der Analyse mit dem GIS nicht alle Kriterien berücksichtigt werden können. Die vertiefte Analyse wird anhand eines Ausschlussverfahrens durchgeführt.

Der Reihe nach werden die Standorte auf die Eignung der folgenden Kriterien geprüft:

- Form
- Schutzzone / Nutzungskonflikt
- Gefahrenzone
- Topografie
- Erschliessung
- Übergeordnete Instrumente
- Vorhandene Planungen
- Künftiger Bedarf

Wenn ein Kriterium nicht eingehalten werden kann, wird der Standort ausgeschieden. Somit resultieren aus der Analyse noch neun denkbare Standorte, wovon zwei in der Schweiz und sechs in Frankreich liegen.



Analyseplan der denkbaren Standorte,
eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

5. Bewertungsverfahren

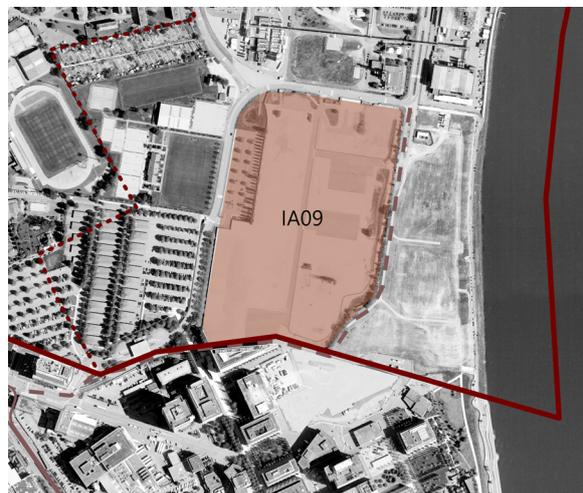
In diesem Kapitel werden die neun denkbaren Standorte aus der vertieften Analyse mit einer geeigneten Bewertungsmethode verglichen und bewertet. Am Ende dient eine Rangliste als Grundlage für die Erarbeitung der unterschiedlichen Standortvarianten.

6. Standortvarianten

Auf der Grundlage des Bewertungsverfahrens werden drei unterschiedliche Standortvarianten dargelegt. Dabei wird aufgezeigt, auf welchem Standort die erste Etappe und wo die zweite Etappe erfolgen könnte.

7. Standortwahl

Gestützt auf das Bewertungsverfahren werden die Vor- und Nachteile abgewogen. Dabei wird der Standort in der französischen Gemeinde Huningue, direkt an der Schweizer Grenze zur Stadt Basel gewählt und zur Weiterbearbeitung empfohlen. Der Standort befindet sich in der französischen Gemeinde Huningue, direkt an der Schweizer Grenze zur Stadt Basel. Es handelt sich dabei um eine leerstehende Industriefläche einer ehemaligen Chemiefabrik. Vor einigen Jahren wurde sie abgerissen und der Boden wurde durch eine Altlastensanierung von den Verunreinigungen befreit.



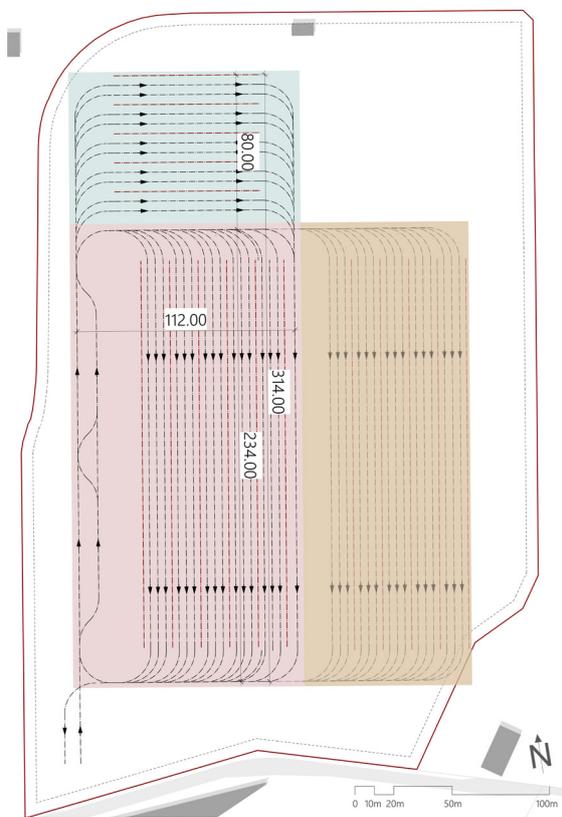
Übersichtskarte des gewählten Standortes,
eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

8. Machbarkeitsstudie

In diesem Schritt ist der gewählte Standort einer Machbarkeitsstudie zu unterziehen. Hierbei sind die technische und die planerische Machbarkeit auf dem Standort zu untersuchen.

Technische Machbarkeit

In der technischen Machbarkeit wird das Gleislayout untersucht und aufgezeichnet. Die gesamte Anlage soll oberirdisch liegen. Die erste Etappe bietet Platz für 60 Trams und der Zentralwerkstatt. Dies würden rund 120 m x 320 m beanspruchen. Die Anlage ist als Umlaufdepot konzipiert, sodass kein Tram rückwärtsfahren muss. Östlich ist die zweite Etappe zur Erweiterung auf 120 Trams angedeutet.



Gleislayout auf dem Standort

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Aufgrund des hohen Nutzungsdrucks an dieser guten Lage nahe dem Rheins und der Stadt Basel ist der grosse Flächenverbrauch unangemessen. Deshalb ist im Sinne der Innenverdichtung das Dach des Depots sinnvoll zu nutzen und zu überbauen. Dazu soll ein Forschungs- und Bildungscluster mit Bürogebäuden, Forschungslaboren, Hochschulgebäuden und EG-Nutzungen entstehen. Das Quartier ist grundsätzlich autofrei auszugestalten. Davon ausgenommen ist der Anlieferungsverkehr.

Planerische Machbarkeit

In der planerischen Machbarkeit werden die unterschiedlichen Planungsinstrumente von Frankreich untersucht. Das geplante Vorhaben ist mit dem Raumkonzept 3Land sowie dem Entwicklungsplan SCOT der Agglo St. Louis vereinbar und umsetzbar. Gemäss dem Bauleitplan PLU der Gemeinde Huningue ist die Nutzung zulässig, jedoch ist die maximale Höhe der Gebäude an diesem Standort anzuheben. Dies kann mit einer Teilrevision des PLU angepasst werden.



Visualisierung Bildungs- und Forschungscluster

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

9. Massnahmenplan

Die planerische Umsetzung wird mit einem Massnahmenplan aufgezeigt. Dieser zeigt anhand einer groben Zeitschiene, wann welche planerischen Massnahmen bis zur Baubewilligung anzuwenden sind.

10. Exemplarische Vertiefung

In der Vertiefung wird für den Studienauftrag mit Präqualifikation ein Programm ausgearbeitet. Darin werden alle formalen wie auch inhaltlichen Aspekte geregelt. Dazu gehören die Rahmenbedingungen, Verfahrensart, Teilnehmendenzahl, Beurteilungskriterien, Beurteilungsgremium, Entschädigung, einzureichende Unterlagen und weiteres. Zudem zeigt ein Zeitplan alle wichtigen Meilensteine. Das Verfahren wird als nicht-anonymer Projekt-Studienauftrag im selektiven Verfahren durchgeführt und soll rund 1.5 Jahre dauern.

Planungsschritte	Jahr	2023				2024				2025				2026				2027			
		Q1	Q2	Q3	Q4																
Landsicherung (inkl. Parzellenzusammenlegung)		■	■	■																	
Richtprojekt				■	■	■	■	■	■												
Teilrevision PLU (PLU Modification local)									■	■											
Vorprojekt										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Baubewilligungsverfahren																				■	■
Bauprojekt / Realisierung																					→

Massnahmenplan
eigene Darstellung



Verkehr / Mobilität

Verkehrsberuhigung / Superblocks

Semesterarbeit HS 2022
1. Semester
Modul: Verkehrsplanung 1
Dozent: Michael Liebi

«Superblocks» oder in anderen Worten grossflächig und konsequent verkehrsberuhigte Wohnquartiere sind derzeit in aller Munde. Im Modul Verkehrsplanung 1 haben die Studierenden für zwei Basler Quartiere eine exemplarisches Konzept erarbeitet.

Ausgangslage und Hintergrund der Arbeit

Während in manchen Schweizer Gemeinden die Einführung von Tempo-30-Zonen noch kontrovers diskutiert wird, stellt sich in städtischen Gebieten eher die Frage, wie bestehende Tempo-30-Zonen weiterentwickelt werden und auf die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse angepasst werden können. Im Ausland hat sich für grossflächig verkehrsarme und entsprechend umgestaltete Quartierstrassen teilweise der Begriff «Superblock» etabliert. In verschiedenen Städten, so auch in Basel, verlangen inzwischen politische Vorstösse die Umsetzung entsprechender Konzepte.

Aufgabe

In der vorliegenden Aufgabe haben die Studierenden für zwei Basler Quartiere das Konzept «Superblock» getestet und in einem exemplarischen Entwurf planerisch umgesetzt.

Ergebnisse – von der Analyse zum detaillierten Entwurf

Basis der Arbeit bildet eine Bestandesaufnahme der bestehenden Nutzungen und des heutigen Verkehrsnetzes. Darauf aufbauend gilt es, das zukünftige Verkehrskonzept festzulegen. Die Bestandesaufnahme erfolgt dabei in zwei unterschiedlich grossen Perimetern: Im Perimeter Verkehrskonzept gilt es, sich einen Überblick zu verschaffen. Dies dient dazu, das zukünftige Verkehrskonzept festzulegen. Im Schwerpunktperimeter ist eine exakte Bestandesaufnahme der Nutzungen vorzunehmen.

Aufbauend auf der Analyse sind die Ziele der Strassenraumgestaltung zu benennen. Dabei sind Prioritäten festzulegen. So kann anschliessend das künftige Verkehrskonzept entworfen werden. Die «Umsetzung» beinhaltet schliesslich einen detaillierten Entwurf im Massstab 1:500 mit aussagekräftigen Querschnitten im Massstab 1:100.

Die Ergebnisse sind schliesslich auf Ausstellungsplakaten festzuhalten. Als Zielpublikum dient eine fiktive Ausstellung im Quartier, in welcher die Plakate die interessierte Öffentlichkeit über die geplanten Massnahmen informieren sollen.



Beispiel einer «klassischen» Tempo-30-Zone (St. Johann, Basel)

Das Ziel der Temporeduktion konnte erreicht werden. Die Potenziale als öffentlicher Raum werden noch nicht ausgeschöpft (Foto: M. Liebi).



Beispiel eines «Superblocks» in Barcelona

Der Strassenraum erfüllt vielfältige Funktionen. Lokal wurde die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr unterbrochen (Foto: archello.com/leku studio).

Verkehrsgestaltungsprojekt St. Johannis-Ring

Studierende:
Joscha Christen
Vanja Hess
Christian Schneider

Ausgangslage

Für die diesjährige Partnerstadt Basel wurde ein Verkehrsgestaltungsprojekt für eine Quartierstrasse erarbeitet. Die Kreuzung St. Johannis-Ring/Mittlere Strasse bildet dabei den Schwerpunktperimeter und befindet sich heute in einer Tempo-30-Zone. Ziel der Arbeit war es, den Fuss- und Veloverkehr zu stärken, mehr Grünräume zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Der erarbeitete Massnahmenkatalog kann nach Ermessen der Stadt und den Bedürfnissen der Bevölkerung über die Quartiersgrenzen hinaus eingesetzt werden.

Analyse/Bestandesaufnahme

Bei einer ersten Begehung vor Ort konnten der Verkehr, das Mass der Versiegelung, der Baumbestand und die Aufenthaltsqualität begutachtet werden. Diese für das Verkehrsgestaltungsprojekt relevanten Themen wurden aufgearbeitet und analysiert. Aus den in der Analyse erkenntlichen Stärken, Defiziten und Potenzialen wurde die Zielsetzung für die Quartierstrasse St. Johannis-Ring abgeleitet.

Gesamtkonzept

Die Kreuzung St. Johannis-Strasse und Mittlere-Strasse wird als Schwerpunktperimeter bearbeitet, der vorgeschlagene Massnahmenkatalog kann über diesen Perimeter hinaus angewendet werden. Der Zentrumsplatz wurde besonders bewusst gestaltet, da er eine zentrale Funktion als Knotenpunkt sowie als Aufenthaltsort im Quartier übernimmt. Abschliessend wird über das gesamte Quartier eine Begegnungszone vorgeschlagen.

Grünräume

Die drei Massnahmen «Baumfeld», «Rasengitterfeld» und «Pflanzentrogfeld» leisten ihren Beitrag zu einem kühleren Stadtklima und fungieren als Gestaltungselemente der Quartierstrasse. Die hierfür benötigten Flächen werden durch punktuell aufgehobene Parkplätze gewonnen.



Visualisierung

eigene Darstellung, Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Verkehrsregime

Die wichtigste Änderung ist die Einführung der Begegnungszone. Mithilfe dieser Massnahme soll der Verkehr sicherer und quartierverträglicher abgewickelt werden. Um den Veloverkehr zu fördern, werden zusätzliche Veloparkfelder geschaffen. Dies entspricht einem aus der Analyse erkenntlichen Bedürfnis der Bevölkerung.

Platz- und Strassenraumgestaltung

Der Zentrumsplatz wird flächig rot markiert, die farbliche Intensität nimmt zum Zentrum hin zu. Diese optische Verstärkung der Platzsituation soll Autofahrende besonders aufmerksam auf andere Verkehrsteilnehmende machen. Querungen ausserhalb des Zentrums werden mit roten Punktmarkierungen gekennzeichnet.

Massnahmenkatalog

In einem Katalog werden einfach umsetzbare Massnahmen wie Baumpflanzungen, Veloabstellplätze, Pflanzentröge, Sitzbänke und Rasengitterparkfelder vorgestellt. Diese Massnahmen können quartierübergreifend angewendet werden.

Das neue Herzstück des St.-Johannis-Ring-Quartier

Ein siedlungsorientierter, flexibel gestaltbarer Quartierplatz wird gestaltet, welcher allen Verkehrsteilnehmenden und den Bewohnenden des Quartiers einen qualitativen Mehrwert bietet.



Massnahmenplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Verkehrsberuhigung Kannenfeld

Studierende:
Chiara Theiler
Fiona Mohr

Ausgangslage / Einführung

Im Rahmen des Moduls «Verkehrsplanung 1» wurde das Quartier Kannenfeld auf seine Defizite und Potenziale hin analysiert. Anschliessend wurde darauf basierend ein Verkehrsberuhigungskonzept erarbeitet. Ziel der Semesterarbeit war es, aufzuzeigen, wie der Strassenraum zukunftsorientiert und nachhaltig entwickelt werden kann.

Analyse

Im Perimeter befinden sich diverse Kindertagesstätten, ein Pflegeheim und eine Augenklinik. Daraus lässt sich schliessen, dass vermehrt Personen mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis unterwegs sind. Dieser Verkehrsgruppe wurde ein besonderer Stellenwert eingeräumt.

Der gesamte Perimeter gehört einer Tempo-30-Zone mit vereinzelt Einbahnstrassen an. Ausserdem bestehen bereits mehrere Begegnungszonen.

Entwicklungsbedarf und Potenziale

Weil der Perimeter innerhalb des Fokusegebiets «Hitzeinsel» liegt, ist in folgender Planung ein besonderer Fokus auf ein angenehmes Klima und eine hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum gelegt worden.

Temporegime und Verkehrsmenge

Das Verkehrsaufkommen im Perimeter ist sehr gering, da es sich hauptsächlich um Erschliessungsstrassen handelt. Auf den Erschliessungs- und Quartiersammelstrassen sind in Basel bereits grossflächig Tempo-30-Zonen eingeführt worden. Abschnittsweise gibt es sogar Begegnungszonen.

Konzept

Im Freiraumkonzept des Kantons Basel-Land ist der Knoten St. Johannis-Ring / Mittlere Strasse im Quartier Kannenfeld als neu zu schaffende Platzanlage festgelegt. Der Knoten weist bereits jetzt einen platzähnlichen Charakter auf. Dieser Charakter und



- Legende
- Platzwirkung
 - Aufhebung / Minimierung Autoparkfelder
 - Torwirkung (Eingang T30)
 - NEU: Begegnungszone

Verkehrsschema

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

die generelle Weitläufigkeit sollen betont werden, indem der Platz auf die Ebene des Trottoirs angehoben und der Bodenbelag flächendeckend in einer Pflasterung materialisiert wird.

Die neu eingeführte Begegnungszone passt das Tempo des Autoverkehrs an das des Fuss- und Radverkehrstempo an. So wird erreicht, dass sich Fussgänger:innen wohler fühlen. Im Rahmen der Neugestaltung sollen alle Autoparkfelder im Schwerpunktperimeter aufgelöst werden. Die Eingänge in die neue Begegnungszone sollen klar erkennbar sein und sich von der umliegenden Tempo-30-Zone abheben. Um dies zu erreichen und die Einhaltung des neuen Temporegimes sicherzustellen, wird die Fahrbahn bei den Eingängen mit Horizontalversätzen verschmälert. Die Umgestaltung des Strassenraums und der neue Charakter des Quartierkerns unterstützen diese Torwirkung.



- | | |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ■ Rasen | neues Gebüsch |
| ■ Rasengittersteine | Hochbeet |
| ■ Pflastersteine | Fahrradständer |
| bestehender Baum | Sitzgelegenheit |
| neuer Baum | ●●● Cafféetisch und Stühle |

Massnahmenplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Hauptverkehrsstrassen

Semesterarbeit FS 2023

2. Semester

Modul: Verkehrsplanung 2

Dozent: Michael Liebi

Wie sollen städtische Hauptstrassen gemäss aktueller Best Practice gestaltet werden? Im Modul Verkehrsplanung 2 lernten die Studierenden die Grundlagen kennen. In der Semesterarbeit erarbeiteten sie ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für je eine Basler Hauptverkehrsstrasse.

Ausgangslage und Hintergrund der Arbeit

Der Betrieb und die Gestaltung von städtischen Hauptstrassen ist heute immer noch überwiegend auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs, sowie das Potenzial der Strassen als wichtige öffentliche Räume, werden dadurch nur unzureichend berücksichtigt. Dies trifft auch auf die Feldbergstrasse und die St. Johannis-Vorstadt / Elsässerstrasse in Basel zu.

Aufgabe

Es ist aufzuzeigen, wie die Strassenräume, welche heute primär zur Abwicklung des motorisierten Durchgangsverkehrs dienen, zu qualitätsvollen und multifunktionalen Räumen weiterentwickelt werden können. Besondere Beachtung sollen dabei durchgängige Velorouten, mehr Platz für den Fussverkehr und den Aufenthalt, sowie stadtklimatische Massnahmen erhalten.

Ergebnisse: Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Strassen der Zukunft

Basierend auf einer Analyse der örtlichen Begebenheiten, der planerischen Grundlagen sowie den Zielsetzungen und Standards des Kantons Basel-Stadt, entwarfen die Studierenden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für je einen der beiden oben genannten Strassen. Dabei zeigt sich, dass zur Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen eine andere Flächenaufteilung notwendig ist. Breitere Trottoirs, durchgängige Velowege sowie Massnahmen fürs Stadtklima sind deshalb wichtige Bestandteile der Konzepte. Die Studierenden entwarfen dabei Massnahmen für zwei Zeithorizonte: eine komplette bauliche Umgestaltung sowie kurzfristig realisierbare Massnahmen.

Betriebs- und Gestaltungskonzept

Elsässerstrasse St. Johanns Vorstadt

Studierende:
Alexander Farner
Marc Zweifel
Vanja Hess

Ausgangslage & Analyse

Diese Arbeit behandelt den Perimeter Elsässerstrasse und St. Johanns Vorstadt im Nord-Westen des Stadtzentrums von Basel. Anhand einer Grundlagenanalyse und Ortsbegehung wurden Defizite und Potenziale erfasst. Durch diese Erkenntnisse wurde ein Vorschlag zur Aufwertung des Strassenraumes erstellt.

Analyse Strassenraum

Der Perimeter zeichnet sich durch seine wechselhaften und vielfältigen Strassenquerschnitte aus. Im Süden und Norden wird der Strassenraum durch grosse städtische Bauten mit vielen Erdgeschossnutzungen flankiert und ist entsprechend eng bemessen. Im Zentrum des Perimeters befindet sich der St. Johanns-Park, in welchen sich der Strassenraum öffnet und mit seinem grossen Baumbestand viel Grünraum und Aufenthaltsqualität schafft.

Analyse Verkehrsbetrieb

Eine Tram- und Buslinie sorgen für eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Auch für den Fussverkehr besteht bereits ein gutes Wegnetz. Der Strassenraum ist trotz ausgewiesener Pendler Routen nicht für das Velo ausgelegt und weist diverse Konfliktstelle auf. Besonders die stark frequentierte Kreuzungssituation im Süden des Perimeters ist suboptimal gelöst. Die Führung mittels Rechtsvortritt sorgt am unübersichtlichen Knoten oft für Verwirrung. Die stark ausgelasteten Parkfelder entlang der Strasse führen zu Suchverkehr und stören den Verkehrsfluss.

Zielsetzung

Aus der Analyse wurden folgende Ziele erarbeitet, welche im Betriebs- & Gestaltungskonzept erreicht werden sollen:

- Die Förderung und der Ausbau des Tram-, Fuss- und Veloverkehrs
- Die einheitliche und flächeneffiziente Gestaltung des Strassenraumes
- Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Stärkung der Aufenthaltsqualität
- Entschärfung der Parksituation für MIV (motorisierter Individualverkehr) und Velo
- Verbesserung des Stadtklimas (Tempo 30, Bäume, Entsiegelung)

Konzept

Das Konzept teilt den Perimeter in Knoten, Strassentypen und Haltestellen auf, um besser auf die Unterschiede in den Strassenräumen reagieren zu können.



Kreuzung Johanniterbrücke
eigene Aufnahme

Knoten

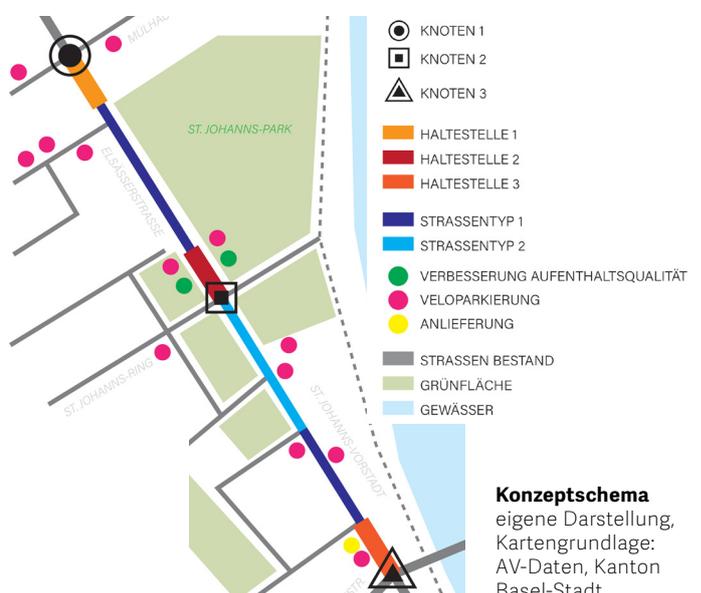
Allgemein soll eine sinnvolle Anknüpfung an angrenzende Strassensituationen geschaffen werden. Eine neue Lichtsignalanlage soll die Führung am südlichen Knoten verbessern. Dabei wird eine Priorisierung des Veloverkehrs angestrebt.

Strassentypen

Eine durchgehend einheitliche Strassenraumgestaltung sorgt für ein ruhiges Bild des Strassenraumes. Einzig rund um den St. Johanns-Park wird von diesem Querschnitt abgewichen, um bessere Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Dem Trottoir wird eine Mindestbreite von 2.5 m zugeschrieben.

Haltestellen

Die Haltestellen werden hindernisfrei und grosszügig dimensioniert. Zusätzlich soll die Aufenthaltsqualität für Wartende gesteigert werden. Besonderes Augenmerk liegt auf der Haltestelle St. Johanns-Tor, welche in Zukunft über gute Querungsmöglichkeiten verfügen soll.



Konzeptschema
eigene Darstellung,
Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton
Basel-Stadt

Das Konzept ist für einen mittelfristigen Zeithorizont ausgelegt, sieht jedoch vor, dass einige Massnahmen schon in einer kurzfristigen Variante umgesetzt werden können. So wird die Wirkung der Massnahmen erprobt und allfällige Mängel im Konzept können mit geringem Kostenaufwand korrigiert werden.

Massnahmen

Aus den Vorgaben des Konzeptes wurden diverse Massnahmen erarbeitet. Dabei wurden jeweils auf die Aufenthaltsqualität, die Bewegungsfreiheit sowie auf das Stadtklima Rücksicht genommen. Nachfolgend sind die wesentlichen Massnahmen des Konzeptes aufgeführt.

Fahrradstreifen

Durch den gesamten Perimeter wird beidseitig ein Fahrradstreifen realisiert. Dieser steigert die Attraktivität für die Velofahrenden zusätzlich. Der Fahrradstreifen wird als Pilotprojekt durchgehend rot markiert. Dabei orientiert man sich am niederländischen Modell der Verkehrsführung. Die einheitliche Markierung sorgt zusätzlich für ein ruhiges Strassenbild.

Velolichtinsel

Trotz engem Strassenquerschnitt können mit dem Konzept der Velolichtinsel an der nördlichen Haltestelle zweiseitige Fahrradstreifen realisiert werden. Dabei wird der Veloverkehr über den Wartebereich der Haltestelle geführt. Vor Einfahrt des Trams / Buses stoppt eine Ampel den Veloverkehr und ermöglicht den Fahrgästen ein sicheres Ein- und Aussteigen.

Optimierung Kreuzung Johanniterbrücke

Eine neue Lichtsignalanlage wird den Verkehr besser regulieren und somit Konflikten vorbeugen. Für den Fahrradverkehr wird ein separater Wartebereich vor dem MIV geschaffen. Dies erhöht die Sicherheit für die Velofahrenden.



Visualisierung St. Johanns-Tor

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Tempo 30

Die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h sorgt für eine Minderung der Lärmbelastung, Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsflusses. Des Weiteren werden mit abnehmender Geschwindigkeit der Platzbedarf und die Emissionen reduziert.

Mehrzweckstreifen

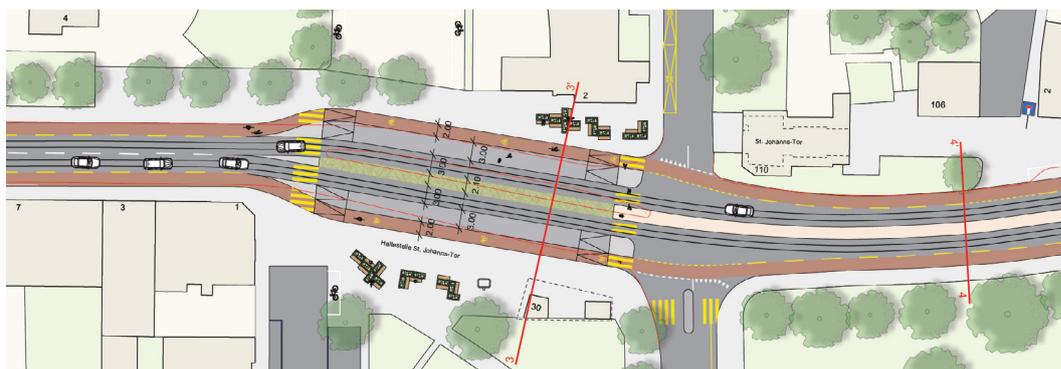
Im Abschnitt rund um das St. Johanns-Tor wird ein Mehrzweckstreifen geschaffen, welcher das Abbiegen und Queren vereinfacht.

Parkfelder

Die Parkfelder entlang der Strasse werden aufgehoben und kommen den Parkanlagen und Fussgängerwegen zugute. Somit wird gleichzeitig auch der Suchverkehr im Perimeter verringert.

Parklets

Die Haltestelle St. Johanns-Tor ist stark frequentiert, da sie den Zugang zum St. Johanns-Park bildet. Um die Aufenthaltsqualität für Wartende zu steigern, werden Parklets mit zahlreichen Sitzgelegenheiten geschaffen.



Massnahmenplan mittelfristig Teil, Mitte: Haltestelle St. Johanns-Tor

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Velonetzkonzept Klybeck-Kleinhüningen (KlyK)

Semesterarbeit HS 2022
4. Semester
Modul: Verkehrsplanung 3
Dozent: Michael Liebi

Ein qualitätsvolles Velonetz für ein dynamisches Entwicklungsgebiet: so lässt sich in Kürze die Semesterarbeit im Modul Verkehrsplanung 3 zusammenfassen. Im Konzept werden Ziele, Standards, ein Netz- und Massnahmenkonzept sowie eine exemplarische Umsetzung von Velomassnahmen aufgezeigt.

Ausgangslage und Hintergrund der Arbeit

Die Basler Quartiere Klybeck und Kleinhüningen sind ein dynamischer Entwicklungsraum, welche mittel- und langfristig einer städtebaulichen Transformation unterzogen werden. Der daraus entstehende Handlungsspielraum soll genutzt werden, um das heutige und künftige Verkehrssystem hinsichtlich des Veloverkehrs zu prüfen und ein qualitätsvolles Velonetz zu entwerfen.

Aufgabe

Die Arbeit beinhaltet sowohl einen konzeptionellen Teil (Analyse, Ziele, Netzentwurf), als auch einen umsetzungsorientierten Teil (Massnahmenkonzept und Ausarbeitung eines Teilbereiches). Die Herleitung und die Resultate sind anschaulich aufzubereiten: im Beschrieb, Darstellung und Layout eines Ausstellungsplakates.

Ergebnisse – den Veloverkehr von morgen heute schon mitdenken

Das Velonetzkonzept wird für zwei Zeithorizonte entwickelt und dargestellt: Ist-Zustand sowie Langfrist (die angedachten Entwicklungen der Gebiete Klybeckquai, Westquai und Klybeck-Plus sind zu berücksichtigen). Für diese Gebiete ist zu prüfen, ob durch die städtebauliche Neukonzeption Änderungen der Routenführung nötig oder vorteilhaft sind.

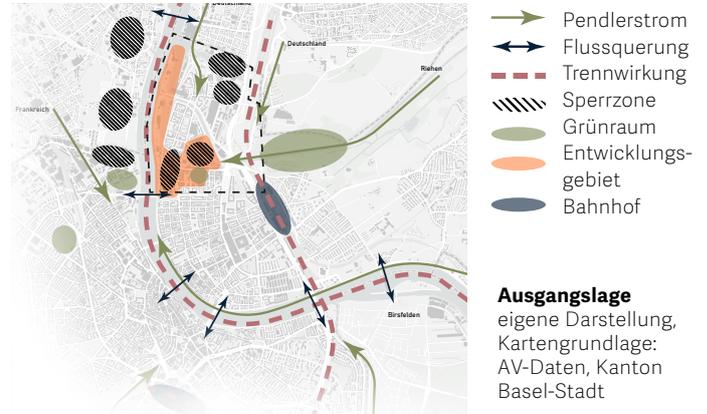
Als Ergebnis liegen umfangreiche Abklärungen und ein vertieft ausgearbeitetes Netz- und Massnahmenkonzept vor. Mittels Vertiefungsbereichen wurde der Massnahmenkatalog getestet und die Nachweise bezüglich Platzbedarf der neuen Lösungen erbracht.

Velonetzkonzept Klybeck-Kleinhühningen

Studierende:
Dennis Dumartheray
Yanick Schir
Vivian Kleger

Ausgangslage

Es wird ein Velokonzept für den Kanton Basel-Stadt erstellt, das die Netzplanung länderübergreifend berücksichtigt – insbesondere die Anbindungen an Einrichtungen wie Bahnhöfe und Grünräume. Es gibt Verbesserungspotenzial in der Veloinfrastruktur nach Deutschland und Frankreich, sowie entlang des Rheins und der Birs. Es werden mehr Überquerungsmöglichkeiten über den Rhein benötigt. Das Gebiet Klybeck-Kleinhühningen, ein Industriegebiet im Dreiländereck, wird in Zukunft zu Wohngebieten entwickelt, wodurch die Veloinfrastruktur angepasst werden muss.



Rahmenbedingungen

Im Rahmen des Richtplans und Teilrichtplans werden Ziele, Grundsätze und Strategien für den Veloverkehr formuliert. Der Teilrichtplan hat eine behördenverbindliche Wirkung und sichert das Veloroutennetz sowie Veloabstellanlagen von kantonaler Bedeutung. Er wird mit anderen Entwicklungsprojekten abgestimmt. Der dazugehörige Strategie- und Massnahmenbericht enthält qualitative Anforderungen und örtliche Festlegungen, die im Rahmen dieser Semesterarbeit überdacht und präzisiert werden sollen.

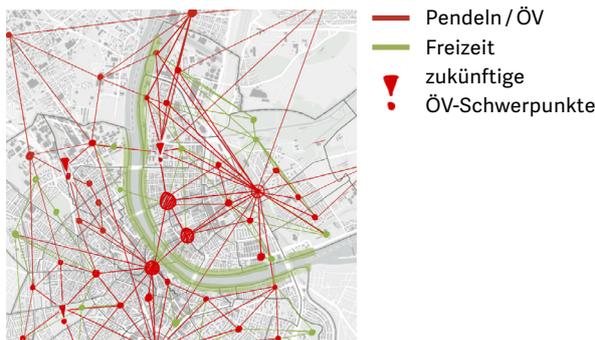
Wunschlinien

Die Methodik der Wunschlinien wird im Netzentwurf verwendet, um wichtige Verbindungen für den Veloverkehr abstrakt darzustellen. Im Teilrichtplan Velo von 2018 werden Anforderungen an die direkte Erreichbarkeit von wichtigen Zielen definiert, wie z.B. eine gute Erschliessung von Quartieren, Verbindung zur Innenstadt und Bahnhöfen, sowie Anschlüsse an Deutschland, Frankreich und den Nachbarkanton Basel-Landschaft. Im nächsten Schritt werden die Wunschlinien gebündelt und auf geeignete Strassenzüge abgewickelt. Dieser Netzentwurf bildet die Grundlage für die Angebots- und Problemkarte.

Netzcharakter

Es wurden verschiedene Netzcharakteristika erarbeitet, um den Anforderungen an sichere, attraktive und durchgängige Velonetze gemäss den übergeordneten Leitsätzen und Zielsetzungen des Richtplans gerecht zu werden. Diese Netzcharakteristika umfassen Angaben zur Anwendbarkeit, Führungsart, Querschnitt und Temporegime. Zudem werden Informationen zum durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV), Fahrkönnen und zur Direktheit der Routen gemacht.

Die überregionalen Vorzugsrouten sind entscheidend für durchgehende, sichere und attraktive Verbindungen im trinationalen Agglomerationsraum und eignen sich neben dem Freizeitverkehr besonders für Pendlerinnen und Pendler. Die städtischen Hauptrouten bieten entlang von verkehrsorientierten Strassen und ÖV-Linien direkte Verbindungen zwischen Quartieren und wichtigen öffentlichen Infrastrukturen. Komfort Routen ergänzen das Netz mit alternativen, komfortablen Verbindungen, während Basisrouten das Grundnetz auf weiteren Strassen abdecken. Der Radverkehr wird ab einer Fahrbahnbreite von 4,50 m geführt, auch in Einbahnstrassen im Gegenverkehr. Tempo-30-Zonen erhalten je nach Verkehrsaufkommen zusätzliche Entflechtungsmassnahmen.



Wunschlinienplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

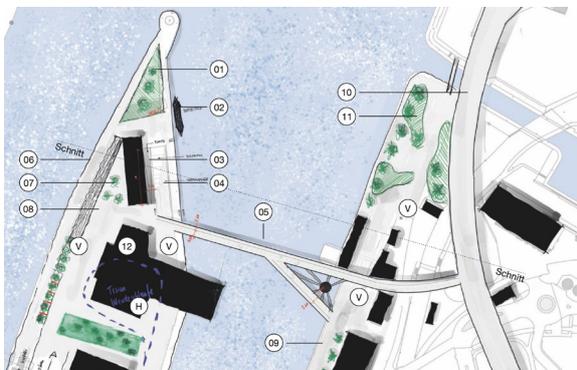


Netzkonzept

eigene Darstellung, Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Vertiefung Hafenbrücke

Im Zuge der geplanten Arealentwicklung des Hafenviertels erhält das Westquai eine höhere Bedeutung. Der Teilrichtplan sieht eine verbesserte Anbindung des Quais sowie eine grenzüberschreitende Nord-Süd-Verbindung nach Deutschland vor. Ein Basisroutennetz entlang der Rheinpromenade soll implementiert werden. Allerdings wird die Beibehaltung des Dreiländerecks in der Semesterarbeit als besonders wichtig erachtet, weshalb Varianten einer querliegenden Fuss- und Velobrücke zur Querung untersucht wurden, um die Bedeutung dieses trinationalen Eckpunktes nicht zu mindern.



- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| 01 Parkanlage Westquai | 08 Promenade Westquai |
| 02 Fährbetrieb | 09 Promenade Ostquai |
| 03 Rampe | 10 übergeordnete Strasse |
| 04 Treppenanlage | 11 Parkanlage Ostquai |
| 05 Fussgänger- und Velobrücke | 12 Tramwendeschleife |
| 06 Promenade Westquai | H tramhaltestelle |
| 07 Platz Westquai | V Veloabstellanlage |

Skizze Hafenbecken

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Für die Konzeption der Hafenbrücke ist das Spiel mit den Ebenen 1 und 2 zentral. Im Entwurfsstadium wurden zwei Varianten entwickelt. Variante 1 verbindet die Hitalingerstrasse und deren Zweirichtungsveloweg (Ebene 1) mit dem Westquai, um eine gute Anbindung an übergeordnete Verkehrsstrukturen zu schaffen. Variante 2 verbindet die Promenaden Westquai und Ostquai (Ebene 2) nach dem Rückbau der heutigen Gleisanlagen. Dies, um die Interaktion am das Hafenbecken zu erhöhen und eine neue Identität für das Hafenviertel zu schaffen. Beide Ansätze werden als wichtig erachtet, daher wird eine Gabelung der Fuss- und Velobrücke verwendet, um sowohl die beiden Promenaden als auch Ebene 1 und Ebene 2 zu verbinden. Zusätzlich wird der Gedanke des Basler «Fährimaa» auf das Dreiländereck übertragen, um mittels einer Solarfähre eine direkte Verbindung für das Fuss- und Velonetz zwischen Westquai und Deutschland bereitzustellen.

Vertiefung Knoten

Die Massnahme am Knoten betrifft Strassen mit unterschiedlichen Anforderungen an das Verkehrsnetz. Die Verteilung der Flächen im Strassenraum wird entsprechend dem Bedarf des jeweiligen Netzcharakters neu angepasst. Aufgrund der Angebots- und Problemliste wurden vier verschiedene Varianten erstellt und deren Vor- und Nachteile abgewogen.



Situationsplan Knoten Variante 4

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Der Fahrradverkehr wird auf der Nord-Süd-Achse als Hauptroute im Verkehr geführt. An den Knoten 01 und 02 hat das Fahrrad die Möglichkeit zum indirekten Linksabbiegen sowie zum freien Rechtsabbiegen. In Ost-West-Richtung verläuft südlich entlang der Wiese die Vorzugsroute, die über den «Wiesendamm» als Fahrradstrasse geführt wird. Im Bereich der ehemaligen Tramhaltestelle zwischen den beiden Brücken verkehrt das Fahrrad gemeinsam mit dem Bus auf einer «Ökospur» im Gegenverkehr (Knoten 03). In den 30er Zonen und in der Begegnungszone verkehrt das Fahrrad gemäss dem Routenstandard «Basis» im Mischverkehr, mit Ausnahme der Einbahnstrassen, wo das Fahrrad im Gegenverkehr geführt wird.

ÖV Konzept Basel Nord / 3Land

Semesterarbeit HS 2022
5. Semester
Modul: Verkehrsplanung 6
Dozent: Urs Ambühl

Im Entwicklungsgebiet Basel-Nord rechnet die Stadt mit steigenden Mobilitätsbedürfnissen, welche auch durch den ÖV zu bewältigen sind. Mit dem ÖV-Konzept wurde untersucht, wie das Angebot gestaltet sein muss, damit das ÖV-System länderübergreifend besser vernetzt wird und die künftigen Nachfragebedürfnisse abgedeckt sind.

Bestandes- und Marktanalyse als Basis

Für Basel-Nord entwickelten die Studierenden ein ÖV-Konzept, das sowohl ein nachfrageorientiertes Angebot als auch ein wirtschaftlich sinnvollen Betrieb ermöglicht. Hierfür war das heutige Liniennetz zu hinterfragen, auf Stärken und Schwächen zu analysieren und seine Charakteristik aufzuzeigen. Weiter fassten sie die umfassenden Entwicklungsstudien zu Basel-Nord zusammen und leiteten daraus die Entwicklungspotenziale und zukünftigen geänderten Nachfragebedürfnisse für den ÖV ab. Aus diesen Bestandes- und der Marktanalysen definierten sie den Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots in Basel-Nord.

Zweistufiges Angebotskonzept

Für das Gebiet erarbeiteten die Studierenden ein langfristiges Zielkonzept, welches die Nutzung der geplanten Infrastrukturen und einer neuen Trambrücke nach Frankreich beinhaltet. Da die Realisierung dieser Infrastrukturprojekte noch unsicher ist, musste aus dem Zielkonzept ein Zwischenkonzept abgeleitet werden, welches ohne die neuen Infrastrukturprojekte auskommt. Jedoch soll dieses Zwischenkonzept die neuen Mobilitätsbedürfnisse schon frühzeitig aufnehmen und parallel zur Siedlungsentwicklung umgesetzt werden. Die beiden Konzepte sind in einem Liniennetzplan dargestellt.

Fahrplankonzept auf Stufe Netzgrafik

Neben den konzeptionellen Überlegungen zur Angebotsentwicklung in Basel Nord wurde für den Untersuchungsperimeter eine Netzgrafik mit dem Taktintervall erstellt. In dieser Netzgrafik wurden die relevanten Umsteigebeziehungen dargestellt. Die Netzgrafik diente als Grundlage für die Betriebskostenschätzung auf Basis der Fahrzeugumläufe. Zudem mussten die Studierenden mit dem Zwischenkonzept aufzeigen, wie eine etappierte Umsetzung des bestehenden Angebots vom Zwischenkonzept zum Zielkonzept möglich ist. Somit konnte nachgewiesen werden, wie die ÖV-Entwicklung mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden kann.

Umfassendes ÖV-Konzept für Basel Nord

In dieser Semesterarbeit musste eine komplexe Problemstellung analysiert und interpretiert werden. Die zum Teil vage Ausgangslage erhielt mit der Erarbeitung des Liniennetzplanes und der Fahrplannetzgrafik einen hohen Konkretisierungsgrad.

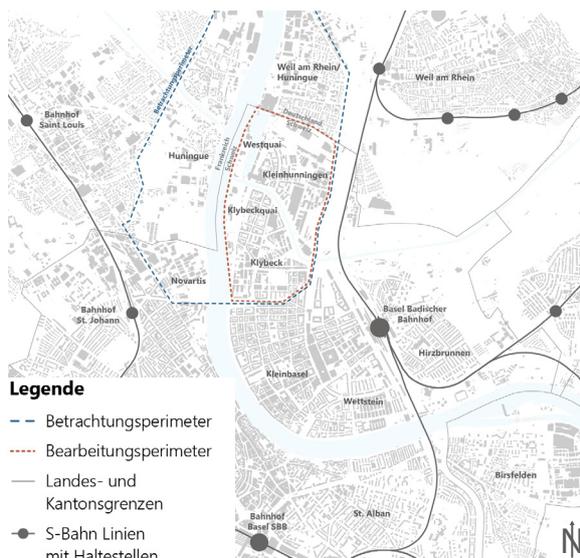
ÖV-Konzept Basel / 3Land

Studierende:
Cédric Weisskopf
Olivia Kohler
Shawn Taylor

Ausgangslage und Perimeter

Im vorliegenden ÖV-Konzept wird untersucht, wie das ÖV-Angebot an die geplanten Stadtentwicklungen angepasst und ausgebaut werden soll. Ziel ist es eine bessere Vernetzung mit den Nachbargemeinden und die Erhöhung des ÖV-Anteils im Modal Split zu erreichen. Ebenfalls soll gezeigt werden, wo das heutige ÖV-Netz bezüglich Umsteigevorgängen und Reisezeiten optimiert werden kann.

Der Betrachtungsperimeter erstreckt sich über drei Länder und wird auch unter dem Begriff 3Land verwendet. Die betroffenen Länder sind die Schweiz, Frankreich und Deutschland, mit den Städten Basel, Huningue und Weil am Rhein. Der Bearbeitungsperimeter umfasst den Schweizer Teil des Betrachtungsperimeters, konkret die Hafenanlage in Basel mit den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen.



Übersichtskarte

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

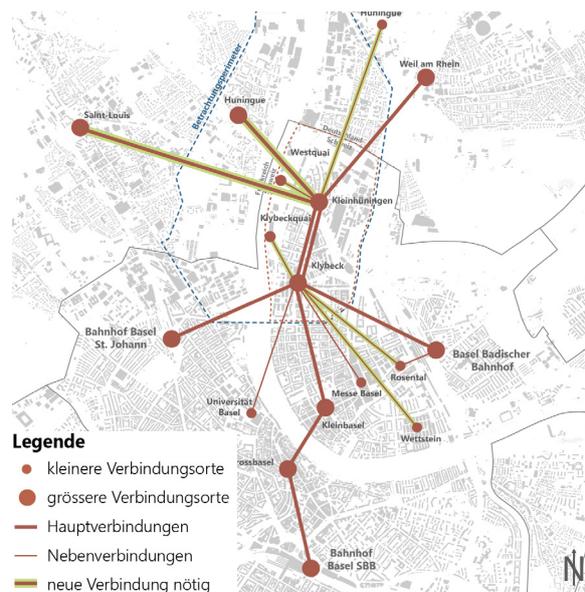
Analyse

In Zukunft werden die Quartiere Westquai, Klybeckquai, Klybeck Plus und Rosental stark wachsen. Basierend auf der Siedlungsentwicklung wird ein Wachstum der Einwohnerzahl von rund 11'200 auf etwa 21'000 erwartet. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 89%. Die Anzahl Arbeitsplätze verzeichnen eine noch stärkere Zunahme von ca. 19'600 auf etwa 39'700. Dies kommt einem Anstieg von rund 103% gleich. Diese Entwicklungen wirken sich entscheidend auf die ÖV-Bewegungen aus. Infolgedessen verdreifachen sich diese von heute etwa 23'000 auf 64'000 Bewegungen pro Tag. Somit muss bei der Planung dieser Gebiete den Verkehr frühzeitig miteinbezogen und aufeinander abgestimmt werden. Bereits heute besteht ein gutes Tram- und Busnetz, daher soll bei der Planung auf diesem Grundnetz

weiter aufgebaut werden. Die neu geplanten Quartiere sollen besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden, um die neuen Pendlerströme optimal abwickeln zu können. Die frühzeitige Planung vom Tram- und Busnetz führt dazu, dass die neuen Bewohner:innen den ÖV von Beginn an benutzen können.

Wunschlinienplan

Im Wunschlinienplan werden die wichtigsten Verbindungsorte sowie die Vernetzung zueinander dargestellt. Die Nord-Süd-Achse und die Ost-West-Achse stellen das Rückgrat für die weitere Planung dar, diese gilt es zu erhalten und weiter zu stärken. Mit dem Abgleich des bestehenden Netzes wird ersichtlich, dass diverse Netzlücken bestehen. Diese Gebiete sind an das Rückgrat anzubinden und in das bestehende Netz zu integrieren.



Wunschlinienplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Konzept

Liniennetzplan

Im geplanten Konzept werden drei neue Tramlinien geschaffen. Die Linie X verkehrt von St. Louis über Huningue zum Basel Badischen Bahnhof. Die Linie Y schliesst das Entwicklungsgebiet KlybeckPlus über das neu geplante Rosental Areal am Basel Badischen Bahnhof an. Die Entwicklungsgebiete Klybeck- und Westquai im Norden werden über die Linie Z erschlossen. Nebst den neuen Tramlinien wird die Linie 8 im Norden erweitert und schliesst das Entwicklungsgebiet Weil am Rhein/Huningue am Tramnetz an. Zudem wird der Takt der Linie 1 und 8 verdichtet.

Durch die geplanten Massnahmen können einige Tram- und Buslinien rückgebaut werden. Die Tramlinie 17 kommt aus dem Baselland und verkehrt statt bis zum Wiesenplatz nur noch bis zum Basel SBB Bahnhof. Die Buslinie 46 kann zwischen dem Basel Badischer Bahnhof und Kleinhüningen abgebaut werden. Im Wettsteinquartier ist die Buslinie 31 zu reduzieren.

Betriebskosten

Die errechneten Betriebskosten für das geplante Konzept ergeben knapp 31.5 Mio. CHF pro Jahr. Dies entspricht knapp 3-Mal den heutigen Betriebskosten. Die Fahrzeugkosten pro Jahr für ein Tram betragen rund 1 Mio. CHF. Für die Tramlinie 8 liegen sie mit 1.8 Mio. CHF etwas höher. Ein Bus kostet gut 403'000 CHF pro Jahr.

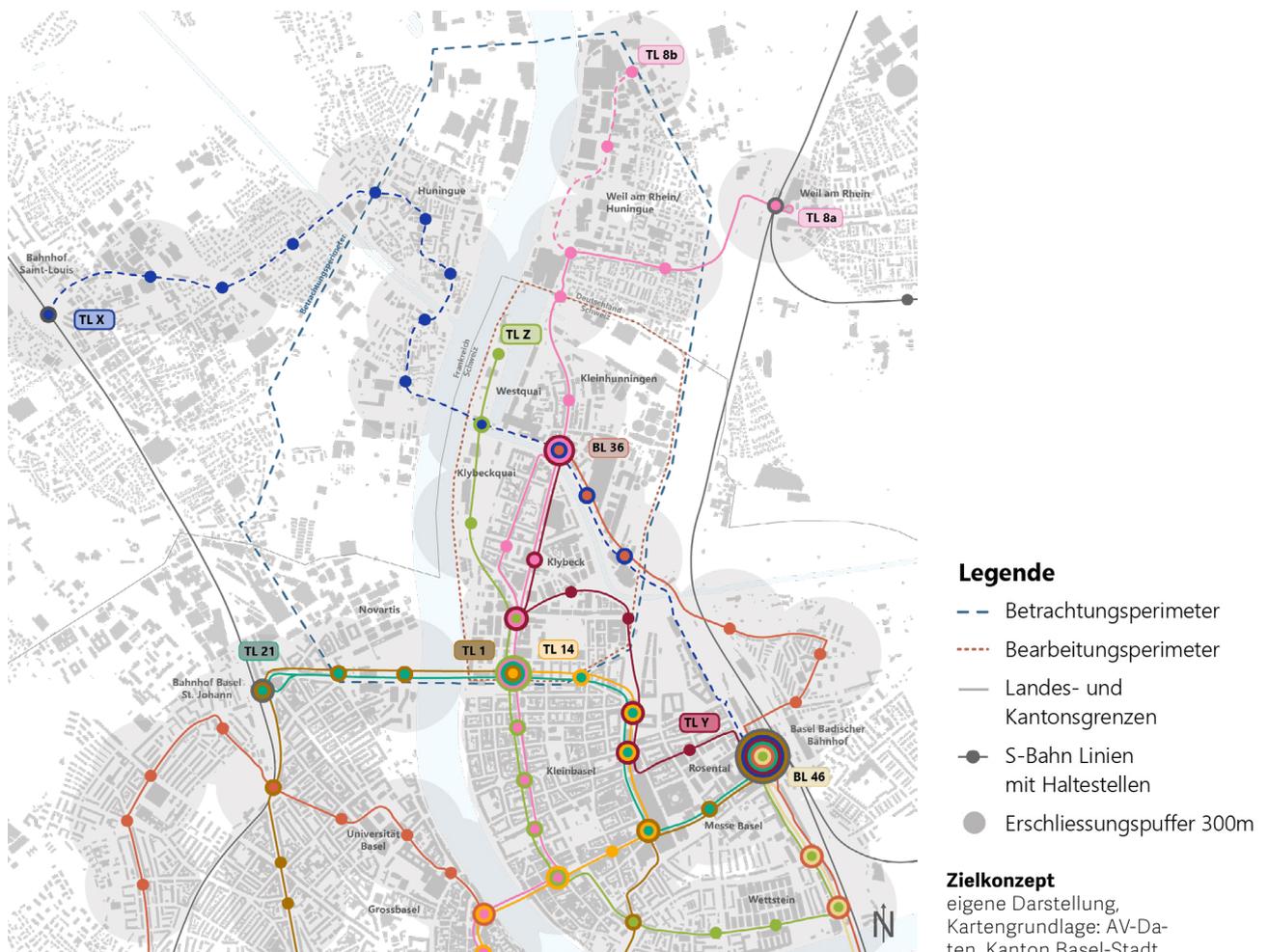
Kapazitätsberechnung

Anhand der Kapazitätsberechnung kann nachgewiesen werden, dass die Kapazität des Konzeptes

ausreicht. Im Vergleich zur Abschätzung der Verkehrsstudie des 3Lands kann das Konzept etwa 40% mehr Kapazität aufnehmen.

Fazit Konzept

Das Konzept bindet die grösseren geplanten Stadtentwicklungen West- und Klybeckquai, Klybeck-Plus sowie Rosental an das Tramnetz an. Somit können die neuen Zuzüger:innen und Arbeitenden mit dem ÖV-Netz aufgenommen werden. Dadurch trägt es zur Erhöhung der Modalsplit Anteile im ÖV bei. Dies erfüllt die übergeordneten Ziele des 3Lands und der Stadt Basel. Weiter wird durch die Verdichtung der Tramlinie 8 die Nord-Süd-Achse gestärkt. Ein Nachteil bringt das Konzept mit der Linie X, da es auf die geplante Rheinbrücke angewiesen ist. Vorteil hingegen ist, dass die Ost-West-Achse abgesehen davon sehr flexibel und aufwärtskompatibel ist. Durch die Taktverdichtungen und die neuen Linien erhält das ÖV-Netz eine deutlich grössere Kapazität und Auslastung.



Ringstrassen als Boulevards für 21. Jahrhundert

Semesterarbeit FS 2023
6. Semester
Modul: Verkehrsplanung
Projektarbeit
Dozent: Michael Liebi

Mittels eines angebotsorientierten Entwurfs sollen ambitioniert-realistische Zukunftsbilder für die Basler Ringstrassen entworfen werden.

Ausgangslage und Hintergrund der Arbeit

Die Erfahrung zeigt, dass viele Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf städtischen Hauptachsen unter der Prämisse einer Wahrung der Leistungsfähigkeit des MIV entwickelt werden müssen. Dadurch entstehen Verdrängungseffekte gegenüber und innerhalb der nachhaltigen Verkehrsmittel und der stadträumlichen Anliegen. Die Basler Ringstrassen stellen insofern einen spannenden als auch typischen Fall dar, als dass sie heute für alle Verkehrsmittel (aber auch in stadträumlicher Hinsicht) zentrale Netzbestandteile respektive öffentliche Räume sind, und viele der oben genannten Herausforderungen auf sie zutreffen.

Aufgabe

Zu erstellen ist ein angebotsorientierter neuer Strassenraumentwurf für zwei Basler Ringstrassen, welcher die klima- und verkehrspolitischen Ziele einzulösen vermag. Nebst der eigentlichen Entwurfsarbeit kommt der Begründung und Visualisierung ein hoher Stellenwert zu. Es soll ein Zukunftsbild mit Horizont 2040 erstellt werden, welches als Diskussionsgrundlage für künftige Konzepte und Projekte dienen kann. Besonderer Wert wird auf die Verbesserung des Veloverkehrs, des Fussverkehrs, der Stadtraumqualität sowie auf Massnahmen zur Klimaadaptation gelegt. Die Qualitäten des öffentlichen Verkehrs sind zu erhalten, wobei namentlich der Zugang und die Qualität der Haltestellen zu verbessern und die Vorgaben zur Hindernisfreiheit gemäss gesetzlichen Vorgaben umzusetzen sind.

Ergebnisse – ambitioniert, aber nicht utopisch

Die Ergebnisse der Arbeiten zeigen gut auf, dass die Basler Ringstrassen ein grosses Potenzial jenseits der Durchleitungsfähigkeit des MIV aufweisen. Eine Steigerung der stadträumlichen Qualität, ein höherer Grünanteil, sowie durchgängige und sichere Velorouten können in den Ringstrassen realisiert werden. Handlungsspielräume wurden in der Reduktion der Strassenparkierung, der Aufhebung von Fahrbeziehungen des MIV im Bereich von Kreuzungen, sowie in der konsequenten Überprüfung von Fahrstreifenbreiten eruiert. Die gut visualisierten Ergebnisse stellen das Narrativ der «engen Stadt» mit schwierigen Platzverhältnissen infrage und weisen auf die grossen Potenziale konsequenter Priorisierung hin.

Basler Ringstrassen als Boulevards für das 21. Jahrhundert

Studierende:
Pascal Kleb
Diego Schnyder

Aufgabenstellung

Im Zuge des Moduls «Projektarbeit Verkehrsplanung» des 6. Semesters sollen Zukunftsbilder für die Basler Ringstrassen entworfen werden. Entgegen der gängigen Praxis ist der Entwurf nicht unter der Prämisse einer Wahrung der Leistungsfähigkeit des MIV zu entwickeln. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf einer starken Verbesserung der Radführung, der stadträumlichen Qualitäten und des Fussverkehrs, unter Wahrung der Qualität des öffentlichen Verkehrs. Doch auch für den MIV sollen die Ringstrassen weiterhin Hauptachsen bleiben, da diese Ringstrasse eine wichtige Erschliessung für die ansässige Wohnbevölkerung darstellt. Es besteht deshalb kein fixer Rahmen für die Leistungsfähigkeit des MIV.

Perimeter

Der gewählte Perimeter besteht aus dem 3 km langen Strassenabschnitt zwischen dem Felix Platter Spital und dem Margarethenpark. Er beinhaltet die Strassen Wasgenring, Morgartenring, Laupenring, Holeestrasse sowie Dorenbachviadukt und grenzt sowohl südlich als auch teilweise westlich an den Kanton Basel-Landschaft an. Dieser Strassenzug stellt somit die äusserste Ringstrasse der Stadt Basel dar.



Perimeter

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

Analyse

Die Analyse ergab, dass der Verkehr mehrheitlich aus Durchgangsverkehr besteht. Im südlichen und nördlichen Bereich des Perimeters findet sich ein hoher DWV-Wert, im mittleren Teil ist er deutlich tiefer. Bezüglich ÖV ist keine der Haltestellen barrierefrei zugänglich, teilweise sind Busspuren vorhanden. Die Radinfrastruktur ist nicht durchgängig und an Knoten ist selten eine Radführung vorhanden. Es sind wenige Parkflächen verfügbar. Die Trottoirbreiten sind adäquat bis sehr grosszügig. Strassenbegleitende Bäume sind teilweise gar nicht oder nur einseitig vorhanden.

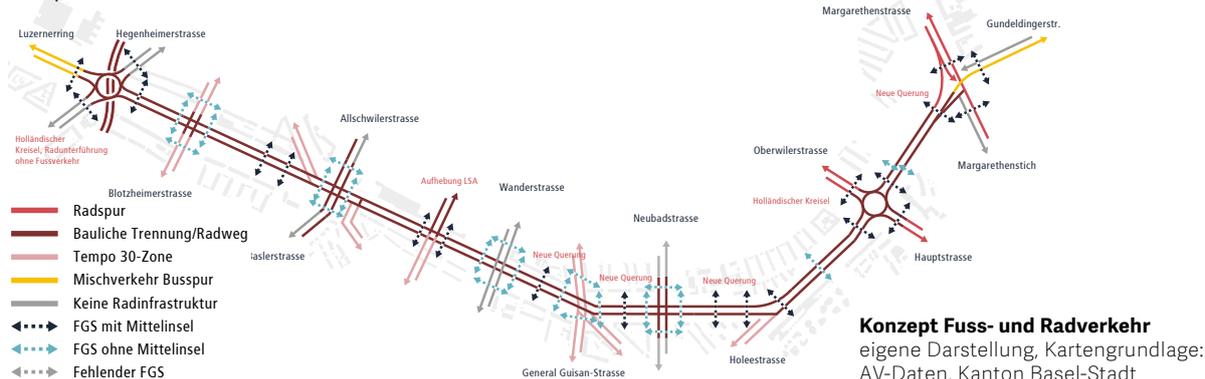
Ziele

Aufgrund der Analyse wurden Ziele und Standards für die Umgestaltung festgelegt. Hierbei wurde dem Fuss- und Radverkehr sowie der Begrünung hohe, dem ÖV mittlere und dem MIV tiefe Priorität zugewiesen.

Konzepte

Aufgrund dieser Ziele und Standards wurden die Konzepte und Standardquerschnitte erarbeitet. Hierbei werden die meisten Linksabbieger aufgehoben, um Platz im Querschnitt zu gewinnen. Die Fahrbahnbreiten werden reduziert und Busspuren abgebaut. Damit der ÖV gegenüber dem MIV weiterhin priorisiert werden kann, soll der Bus an allen Knoten mittels Lichtsignalanlage bevorzugt werden. Neu soll auf dem fast ganzen Perimeter Tempo 30 signalisiert werden. Für den Radverkehr sollen beidseitige, baulich abgetrennte Radwege erstellt und mit rotem Asphalt ausgeführt werden. Die bauliche Abtrennung erfolgt mittels überfahrbaren Bordsteinen mit 4 cm Anschlag. Für den Fussverkehr werden einige Querungen ergänzt, um die Trennwirkung der Strasse zu minimieren. Zudem werden 97 der 156 Parkfelder für den MIV abgebaut und einige für Fahrräder in regelmässigen Abständen ergänzt. Fast der gesamte Strassenraum wird beidseitig begrünt und mit je einer Baumreihe versehen.

Konzept – Fuss- und Radverkehr



Kreisel Dorenbach

Als Vertiefungsgebiet wurde unter anderem der Kreisel Dorenbach ausgewählt. Hier ist ein Kreisel nach niederländischem Vorbild vorgesehen. Damit wird vor allem die Sicherheit des Radverkehrs mittels einer durchgängigen Radverkehrsführung erhöht. Der dafür zusätzlich benötigte Platz wird durch einen kleineren Aussenradius beim Kreisel gewonnen. Diese Ausgestaltung soll als Pilotprojekt getestet werden.

Rad- und Fussverkehr

Der Radverkehr wird neu durchgehend getrennt vom MIV durch den Kreisel geführt, was neben der Sicherheit auch die Attraktivität erhöht und einfacher verständlich für schwächere Verkehrsteilnehmer ist. Der Radverkehr ist vortrittsbelastet. Sollte der Anteil des Radverkehrs ansteigen, ist über eine Umkehrung der Vortrittslast zu entscheiden. Es ist nur noch eine Spur in den Kreisel vorhanden, was insbesondere für den Fussverkehr einen Sicherheitsgewinn darstellt. Somit muss i.d.R. nur noch eine Fahrspur überquert werden.

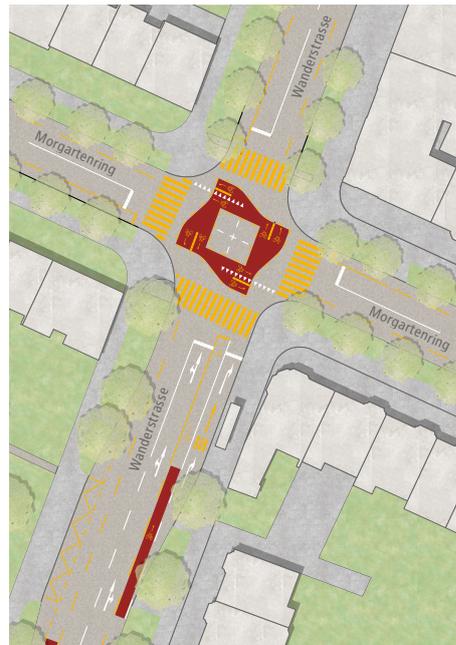
Öffentlicher Verkehr

Die Haltestelle wird kreiseleinwärts in eine Fahrbahnhaltestelle umgewandelt.

Kurzfristmassnahmen

Es wurde eine mögliche kurzfristige Umgestaltung des Lichtsignal-Knotens am Beispiel der Kreuzung Morgartenring-Wanderstrasse ausgearbeitet. Dabei wurde das indirekte Linksabbiegen mit Vorgrün für den Radverkehr angewendet und gemäss den Standards des Kantons Zürich als Pilotprojekt gekennzeichnet.

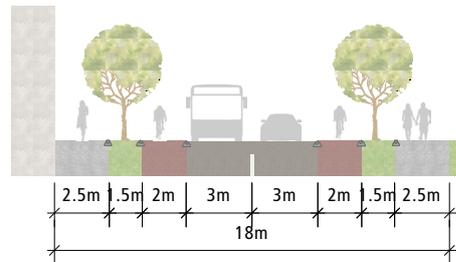
Deshalb soll dies zunächst als Verkehrsversuch umgesetzt werden. Diese Lösung soll kurzfristig eine sichere und komfortable Führung für Radfahrer durch den Lichtsignal-Knoten schaffen.



Kurzfristmassnahme indirektes Linksabbiegen als Knotensystem

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Schnitt 7 – 7: Holestrasse west neu 1:200



Querschnitt Holestrasse als charakteristische Umgestaltung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Umbau Dorenbachkreisel

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Verkehrs- und Mobilitätskonzept für Basel-Wettsteinquartier

Semesterarbeit HS 2023

5. Semester

Modul: Profilprojekt Verkehr

Dozent: Gunnar Heipp

Ziel der vorliegenden Aufgabe ist die Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes, welches eine breite Betrachtung aller Verkehrsmittel und sämtlicher Mobilitätsbedürfnisse anstrebt. Die Vertiefungsmöglichkeiten sind vielfältig, wobei die Wahl der Vertiefung den Studierenden offen steht. Dadurch soll der Stadt Basel eine breite Palette an Vorschlägen für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden.

Ausgangslage

Zur gesamtstädtischen Ausgangslage in Basel lässt sich sagen, dass die Stadt bis 2040 Flächen für 10% mehr Einwohner und 7% mehr Arbeitsplätze schaffen muss. Diese Annahme basiert auf dem mittleren Wachstumsszenario von 2019. Das prognostizierte Wachstum soll dabei ausschliesslich über die Innenentwicklung stattfinden. Jedoch sollen gleichzeitig die momentan vorhandenen Frei- und Grünräume erhalten bleiben. Daher hat sich der Stadtkanton vollkommen auf die Verdichtung der bestehenden Siedlung fokussiert. Jedoch bedeutet mehr Dichte auch mehr Verkehr, mehr Bedarf an Nutzungsangeboten und viele zusätzliche Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden. Damit Strassenräume auch bei zunehmender Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl weiterhin funktionsfähig und qualitativ hochwertig gestaltet werden können, muss der Fokus der Fortbewegung auf den ÖV, die Veloinfrastruktur und die Fusswege gelegt werden. Gleichzeitig gilt es die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Daher soll der MIV siedlungsverträglicher gestaltet werden. Basel ist ein grosser Arbeitsplatzstandort, auch und besonders für Einpendler:innen aus dem nahen Elsass und Südbaden. Damit sind grenzüberschreitende Konzepte auf regionaler und gesamtstädtischer Ebene zur Bewältigung der Herausforderungen besonders wichtig. Lösungen auf Quartiersebene müssen dieser Tatsachen gewahr sein. Im Wettsteinquartier ist nicht zuletzt die Firma Roche mit ihrem Campus ein überregional bedeutender Arbeitgeber.

Aufgabe

Im Profilprojekt soll ein Mobilitäts- und Verkehrskonzept für das Quartier Basel-Wettstein erarbeitet werden. Eine intensive gemeinsame Analyse soll Stärken und Schwächen, sowie Chancen und Risiken für das Quartier beleuchten. Die Analyse soll gestützt auf raumplanerische, städtebauliche und verkehrliche Gesichtspunkte erfolgen. Ergänzt wird der Analyseschritt durch einen Seminartag mit Referaten der Studierenden zu einer Liste von Themen, die zum Profilprojekt passend gewählt sind. Darauf aufbauend wird ein verkehrliches Gesamtkonzept erwartet, das Orientierung für eine hochwertige künftige Siedlungsentwicklung bieten kann. In einer anschliessenden Vertiefung soll ein verkehrliches sowie strassenräumliches Massnahmenpaket für das Quartier vertieft ausgearbeitet werden dessen Umsetzung inklusive Etappierung und raumplanerischer Instrumentierung entwickelt werden.

Vorgehen

Das Profilprojekt Verkehrsplanung ist die erste Einzelarbeit im Studium, welche sich über das ganze Semester erstreckt. Die weitgehend selbständige Erarbeitung wird durch individuelle Besprechungen und eine gemeinsame Phase zu Beginn rund um die Analyse und zahlreiche Inputs rund um das Thema nachhaltige Mobilität begleitet. Dieses Vorgehen ist ähnlich der Bearbeitung und Betreuung in der Bachelorarbeit im 6. Semester.

Das diesjährige Profilprojekt gliederte sich in drei zentrale Arbeitsteile (A, B und C):

- Arbeitsteil A: Analyse und prognostizierte Entwicklung
- Arbeitsteil B: Mobilitätskonzept mit Vision und Zielen
- Arbeitsteil C: Vertiefung – Vertiefte Ausarbeitung eines Themas

Mobilitäts- und Verkehrskonzept

Studentin:
Selina Schönbächler

Einführung

Im Rahmen des Profilprojekts Verkehr im 5. Semester behandelt die vorliegende Arbeit das Wettsteinquartier in Basel. Die Arbeit fokussiert sich auf die Mobilität und die verkehrlichen Aspekte im Quartier. Beeinflussende Faktoren wie beispielsweise Klima, Städtebau oder die Menschen, welche sich im Wettstein bewegen, werden ebenfalls miteinbezogen. Ziel der Arbeit ist es, das Wettstein verkehrlich und aus der Sicht der Mobilität und der Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln.

Vorgehen

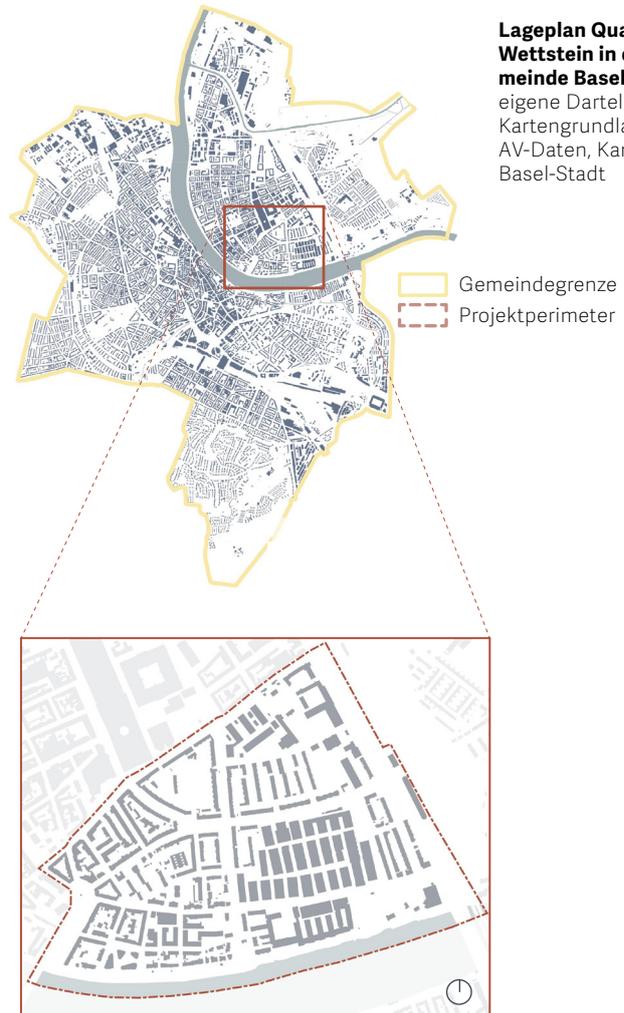
Mit Hilfe der Analyse werden Stärken und Schwächen identifiziert und schlussendlich Handlungsfelder sichtbar. Die Ideen welche aufzeigen, wie sich das Wettstein für alle «wettmachen» kann, sind im konzeptionellen Teil der Arbeit beschrieben. Die Massnahmen beziehen sich auf das gesamte Quartier. Danach zeigt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept als Vertiefung dieser Semesterarbeit auf, wie die entworfenen Massnahmen umgesetzt werden können.

Ausgangslage

Heute ist das Wettstein ein beliebtes Stadtquartier. Durch die interessante Lage im Stadtgefüge besuchen viele Velofahrer und Spaziergänger das Quartier. Auch finden sich viele Erholungssuchende am Rhein. Weiter verfügt das Quartier über wichtige Bildungs- und Arbeitsstätten. In der nördlichen Ecke entstand im Verlauf der Geschichte ein noch heute bedeutender Schulstandort. Der im Pharmabereich tätige Konzern Hoffmann-La Roche erklärte das südliche Wettsteinquartier als seinen Hauptsitz. Auch kulturell hat das Quartier viel anzubieten. So sind etwa das Museum des Künstlers Jean Tinguely, der Quartiertreffpunkt Warteck oder verschiedenste Sportangebote zu nennen. Verkehrlich stellt der Wettsteinplatz einen wichtigen Verknüpfungs- und Umsteigeort dar. Des Weiteren bringen Ausbauprojekte der Bahn sowie der Trams neue Chancen und Herausforderungen mit sich.

Verortung

Geografisch lässt sich das Wettstein östlich der Stadt verorten, wobei der Projektperimeter (rot) rund 85 ha umfasst. Da die inhaltlichen Themen teilweise nicht an einer harten Grenze enden, versteht sich der Projektperimeter eher als innerer Kern und schliesst somit die angrenzende Umgebung nicht aus. Die Quartiere Altstadt, Kleinbasel, Clara und Rosental grenzen nordwestlich, die Quartiere Hirzbrunnen und St. Alban-Breite südlich ans Wettstein an.

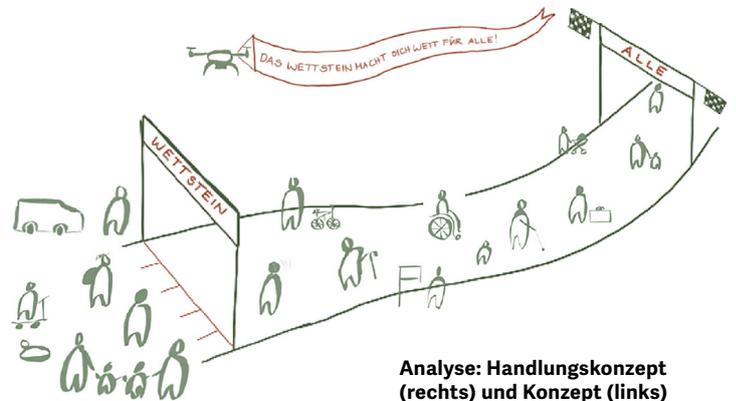
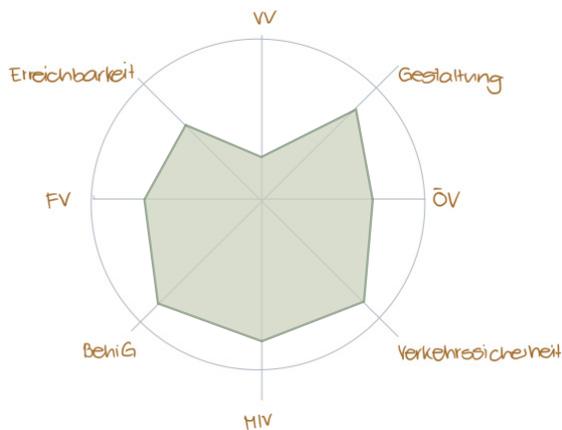


Lageplan Quartier Wettstein in der Gemeinde Basel
eigene Dartellung,
Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton
Basel-Stadt

— Gemeindegrenze
- - - Projektperimeter

Analysefazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Quartier Wettstein verkehrlich zwar gut erschlossen ist, jedoch sind punktuell im Netz Verbesserungen anzustreben. Diese Verbesserungen sollen nicht nur verkehrlich betrachtet werden, sondern auch aus gestalterischer Perspektive und dem Bereich der Mobilität. Künftige Projekte bieten eine Chance, diese Defizite anzugehen und sich Gedanken über ein zukunftsfähiges Quartier zu machen. Die gute Ausgangslage bietet eine sehr solide Grundlage, auf Basis derer sich Mobilität und Verkehr im Wettstein stadtverträglich, umweltschonend und menschenwürdig weiterentwickeln können.



Analyse: Handlungskonzept (rechts) und Konzept (links)
eigene Darstellung

Konzept

Das Konzept zeigt auf, was sich im Wettsteinquartier künftig verändern soll, damit für alle Menschen der Zugang zur Mobilität gewährleistet ist und sich der Verkehr klimafreundlich sowie siedlungsverträglich gestalten lässt.

Der Leitgedanke zeichnet die anzustrebende Quartiermobilität und eine Art des Verkehrs, welche für alle Menschen zugänglich und erlebbar ist, auf. Innerhalb der Strategie werden zu Beginn anhand von mobilitätseinschränkenden Faktoren die bestehenden Bedürfnisse und Anforderungen an die Mobilität und den Verkehr identifiziert. Daraus, sowie aus der Analyse, leiten sich die Ziele ab, wobei konkrete Massnahmen formuliert werden können um den Leitgedanken zu stärken.

Leitgedanke: Das Wettstein macht sich wett für alle!

Der Leitgedanke ist Programm. Im vorliegenden Konzept geht es darum, allen Menschen im Quartier den Zugang zur Mobilität und Verkehr unabhängig der Lebensphase und der eigenen Mobilität zu ermöglichen. Mobilität ist die grundlegende Voraussetzung, dass Menschen am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Deshalb kommt der Mobilität eine Schlüsselfunktion zu, welche unbedingt für alle ohne objektive und subjektive Hindernisse zugänglich sein muss.

Festgelegte Ziele

Diverse Grundlagen des Kantons Basel-Stadt formulieren Ziele, wie sich die Umwelt entwickeln soll. Sie geben den Rahmen vor, wobei die Konzeptziele diese übergeordneten Ziele auf der Quartiers Ebene stärken. Die Massnahmen stellen sicher, dass alle Ziele umgesetzt werden können.

Konzeptziele

- Z1: Alle können am gesellschaftlichen Leben teilnehmen: Die Umgebung ist so gestaltet, dass dies möglich ist.
- Z2: Im Wettstein können klima- und quartierverträgliche Verkehrsmittel und Infrastrukturen genutzt werden.
- Z3: Die öffentliche Umgebung wird fair unter den verschiedenen Ansprüchen aufgeteilt.
- Z4: Der Verkehrs- und Bewegungsraum ist das nachhaltige Verbindungselement des Wettsteinquartiers.

Strategien

- S1: Die Infrastrukturen sowie das Angebot an Verkehrsmitteln trägt dazu bei, dass Alle mobil sein können.
- S2: Die Verkehrsmittel sowie die Quartierinfrastrukturen sind so gestaltet, dass die negativen Einflüsse reduziert werden können.
- S3: Die bisher ungleiche Verteilung des Verkehrs- und Bewegungsraums wird ausgeglichen
- S4: Bauliche und gefühlte Hindernisse sind zu beseitigen und wirken nicht mehr trennend oder hindernd.

Massnahmenkatalog

Insgesamt wurden 17 Massnahmen entworfen, um das Konzept umsetzen zu können. Die Massnahmen des Konzepts werden so formuliert, dass insgesamt:

- die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.
- die Siedlung und der Verkehr aufeinander abgestimmt sind.
- keine Menschen diskriminiert werden.
- Kompromisse zwischen unterschiedlichen Ansprüchen entstehen können.
- das Wettstein auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet wird.

Vertiefung

Diese Vertiefung behandelt die Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen dem Wettsteinplatz und der Peter Rot-Strasse. Es soll mittels eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) gezeigt werden, wie die Strasse und die unmittelbare Umgebung zueinander stehen, die korrespondierenden Massnahmen des Konzepts umgesetzt werden können und was für Kosten die Umgestaltung mit sich bringt. Im Kern geht es um die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept zeigt auf, was betrieblich sowie gestalterisch nötig ist, damit die Abstimmung gelingt. Dabei geht es um die Neuverteilung der Flächen, welches dem Prinzip von aussen nach innen folgt. Die zu verteilenden Flächen ergeben sich aus der Betrachtung von Fassade zu Fassade.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept koordiniert sowohl die verkehrstechnischen als auch die gestalterischen Anforderung. Für die Planung der Grenzacherstrasse ergibt sich folglich, dass:

- die Grenzacherstrasse eine verkehrsorientierte Strasse bleibt.
- die Attraktivität für Pendler:innen durch eine effiziente Verkehrsführung sowie Kapazitätserhöhung (Tram) gesteigert wird.
- die verkehrlichen sowie gestalterischen Defizite behoben werden.
- der Strassenquerschnitt fair unter den Verkehrsarten aufgeteilt wird und Platz geschaffen wird, Klimamassnahmen umzusetzen.
- die Umgebungsgestaltung nicht primär auf den Aufenthalt ausgerichtet ist, sondern auf das angenehme Bewegen für Alle.
- die Umgebungsgestaltung, die klimatischen Verhältnisse verbessert und die negativen Einflüsse des Verkehrs reduziert werden.

Der nachfolgenden Grafik ist zu entnehmen, wie die Grenzacherstrasse künftig betrieblich funktioniert. Grundsätzlich verkehren alle Verkehrsmittel von Ost nach West bzw. von West nach Ost im Mischverkehr. Jedoch wird, damit das Tram störungsfrei in den Wettsteinplatz einfahren kann, von Ost nach West eine Schleuse eingebaut. Sobald das Tram an der Haltestelle ist, stellt die Zweiphasenampel für den motorisierten sowie den Veloverkehr auf rot. Die Fahrzeuge vor dem Tram können während der Haltezeit des Trams abfliessen, wobei die Ampeln der einmündenden Strassen ebenfalls auf rot umschalten. Ab dieser Schleuse befindet sich das Tram dann in führender Position und kann bis zum Wettsteinplatz durchfahren. Während das Tram an der Haltestelle ist, werden die Velos zurückgestaut. Sie erhalten einen vorgezogenen Aufstellstreifen. Ist die Ost-West-Haltestelle nicht belegt, fliesst der Verkehr ganz normal. Für die zusätzliche Sicherheit des Veloverkehrs werden die Velos im Bereich der Haltestellen via Perron geführt. Dadurch, dass das Perron nahe an den Schienen liegt und damit der Platz zwischen Perron und Gleis sehr klein ist, wäre es zu gefährlich, das Velo mit den dünnen Pneus auf gleicher Ebene wie den MIV zu leiten. Wenn sich kein Tram angemeldet hat, dann ist davon auszugehen, dass auch das Fahrgastaufkommen an der Haltestelle nicht so hoch ist, dass es Konflikte auf dem Perron geben könnte. Die einmündenden Quartierstrassen werden grundsätzlich so organisiert, wie bisher. Aufgrund der neu angelegten Trottoirüberfahrten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fussgänger:innen sowie der Umsetzung von Begegnungszonen innerhalb der Quartiere gibt es punktuell Änderungen. Die Grafik stellt den Zielzustand nach Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen dieser Arbeit.



Betriebskonzept Grenzacherstrasse und Vergrößerung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Städtebau/
Stadtentwicklung

Für das Modul «Städtebau 3» stand ein knapp 2 ha grosses Areal im Basler Stadtteil Hirzbrunnen zur Verfügung. Es galt – unabhängig vom heutigen Zonenplan – passende Gebäudetypologien zu entwerfen, die in der Gesamtschau Rückschlüsse auf eine dem Ort angemessene zukünftige Dichte zulassen.

Thema

Im Rahmen des Unterrichts waren die Studierenden aufgefordert, in Gruppen eigene Siedlungskonzepte für den Planungssperimeter zu entwickeln. Unter Einbezug lokaler Rahmenbedingungen sowie spezifischer Fachthemen (Erschliessung, Wohnungsmix, Aussenräume, Orientierung, Parkierung, Immissionen, Landschaft, usw.) wurden die Ideen im Laufe der ersten Semesterhälfte in einen konkreten Siedlungsentwurf im Massstab 1:500 übersetzt und anschliessend in einem Teilgebiet vertieft.

Planungssperimeter und Ausgangslage

Das für die Semesteraufgabe ausgewählte Übungsareal liegt am östlichen Stadtrand von Basel. Es handelt sich um ein stadtgeografisch hervorragend gelegenes Gebiet mit grossem Entwicklungspotenzial. Die Aufgabenstellung geht vom Szenario aus, dass die derzeitigen Nutzungen, ein Gartenbaubetrieb sowie Sportplätze, auf einen anderen Standort in Basel ausweichen. Welche Rolle die beiden inventarisierten Bauten aus der Zeit des Heimatstils in diesem Zukunftsszenario spielen sollen, oblag den Studierenden.

Aufgabe

Die Studierenden waren im Rahmen des Moduls aufgefordert, eine Wohnsiedlung zu konzipieren, welche auf den bestehenden Kontext reagiert und einen kohärenten Zusammenhang zwischen Gebäuden, Freiraum, Nutzung und Verkehr sicherstellt. Nebst der Wohnnutzung sollten auch öffentliche Angebote geschaffen werden, insbesondere ein rund 2000 m² grosser, öffentlich zugänglicher Freiraum.

Ziel: Siedlungsentwurf mit hoher Wohnqualität

Die Aufgabe umfasste den kritischen und qualitätsorientierten Umgang mit dem Thema Wohnen und dafür geeigneten Gebäude- und Freiraumtypologien. Das Ziel war eine Siedlung, die eine konzeptionelle Logik erkennen lässt, einen eigenständigen Charakter besitzt und damit die Voraussetzung mitbringt, dass sie als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt wird. Ausserdem sollte das städtebauliche Konzept in angemessenem Mass Anschlussmöglichkeiten für die noch offene weitere Entwicklung anbieten.

Obwohl rein fiktiv, sollte die Siedlung barrierefrei sein. Das heisst, dass auch für Menschen mit Beeinträchtigungen eine attraktive Zugänglichkeit gewährleistet wird. Das Wohnen sollte ökonomisch erschwinglich sein und für Menschen in unterschiedlichen Lebensabschnitten nicht nur Wohnraum bieten, sondern ein echtes Zuhause sein.

Siedlungsentwurf

Zuhause in Basel

Studierende:
Severin Schader
Luc Uhlmann
Frederic Moeri

Ausgangslage

Das Baufeld liegt im Stadtteil Hirzbrunnen, nahe dem Rhein und des Laufkraftwerks Birsfelden zwischen einem Damm, der Bahnlinie Richtung Grenzach – Säckingen – Waldshut (D), sowie Fussball- und Tennisplätzen und weist eine Fläche von knapp 20 000 m² auf. Ziel der Arbeit war, eine innovative Siedlung mit hoher Wohnqualität, sowie einer erkennbaren inneren konzeptionellen Logik und eigenem Charakter zu entwerfen. Diese sollte von den zukünftigen Bewohnern als hochwertige und geschätzte Wohnumgebung wahrgenommen werden. In der entworfenen Siedlung sollen Menschen in unterschiedlichen Lebensabschnitten Wohnraum finden.

Analyse

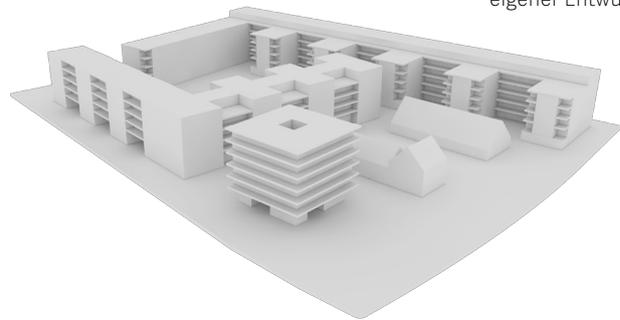
Es ist im Perimeter, abgesehen vom Bahnbetrieb und im Falle von Sportanlässen, ruhig. Mit dem Fahrrad oder dem guten Anschluss ans ÖV-Netz wird das Stadtzentrum schnell erreicht. Autofahrende können auf der nahen Grenzacherstrasse in Richtung Autobahn fahren und erzeugen keinen Mehrverkehr in den innenstädtischen Gebieten von Basel. Diese Faktoren machen die Parzelle ideal für die Schaffung von stadtnahem Wohnraum.

Umgebung

Die Umgebung wird vom imposanten Wasserkraftwerk Birsfelden und grösseren Bauten wie der Turnhalle geprägt. Diese sind umgeben von weiten, unbebauten Flächen, die momentan noch als Fussball- und Tennisfelder genutzt werden. Hinter den Sportplätzen gibt es keine Wohnbauten in naher Umgebung. Der Bahndamm, welcher im Nordwesten des Gebietes verläuft, wirkt aufgrund seiner Weitläufigkeit und Höhe von rund 6 m, wie eine Trennung des Quartiers.

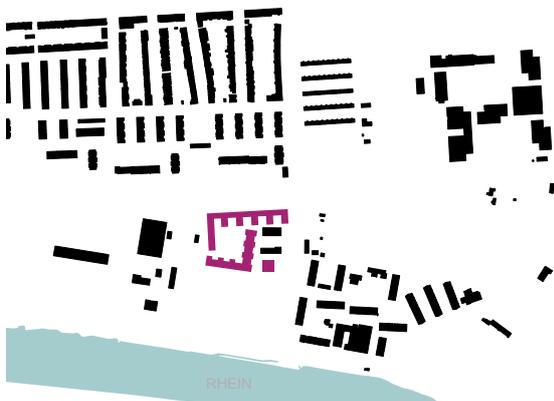
Gipsmodell

eigener Entwurf



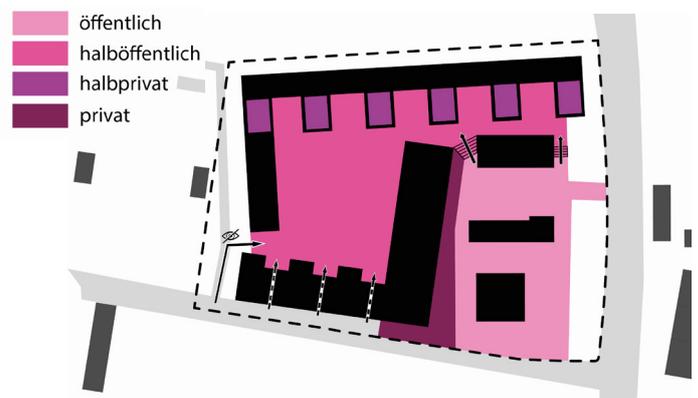
Konzept Städtebau

Auf die als weitläufig wahrgenommene Umgebung mit den weiten, unbebauten Sportplätzen, dem massiven Bahndamm und dem Rhein, wurde mit zwei langen, abgelenkten Gebäuden, welche so zueinanderstehen, dass in der Mitte ein geschützter, hofartiger Raum entsteht, reagiert. Das südliche Gebäude verfügt über drei Durchgänge im Erdgeschoss, welche den Innenhof mit der zukünftigen Quartierachse verbinden. Zusätzlich entsteht ein drittes, würfelförmiges Gebäude im Südosten des Perimeters dessen Erdgeschoss geöffnet ist. Die zwei bestehenden, schützenswerten Bauten auf dem Areal werden in den öffentlichen Raum der neuen Siedlung integriert. Im Zeichen des Wachstums von Basel mit Rücksicht auf die Vergangenheit des Gebietes, soll die bisherige Nutzung des Grundstückes mit der zukünftigen Wohnnutzung mitsamt all ihren Gegensätzen verknüpft werden. Die Funktionen der bestehenden Gebäude werden auf neu entstehende Bedürfnisse der Siedlung, sowie des gesamten Quartiers angepasst.



Schwarzplan Basel Hirzbrunnen mit der neuen Überbauung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Konzeptschema

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Freiraum und Erschliessung

Das Quartier wird durch die «Mettmenrietstrasse» mit der «Zürichstrasse» verbunden. Durch nahe Bushaltestellen ist die Erschliessung zum Zentrum und Bahnhof gut. Die Adressierung der neuen Gebäude erfolgt durch den Innenhof.

Öffentlicher Raum

Die beiden bestehenden Gebäude sollen als Boulderhalle, Sportgym oder Café genutzt werden. Dadurch entsteht auf der Fläche zwischen diesen Bauten ein Raum. Dieser soll als Aufenthaltsort, nicht nur für die Bewohner der Siedlung, sondern für das gesamte Quartier zur Verfügung gestellt werden. Der Teil des Baufeldes hat aufgrund seiner exponierten Lage einen repräsentativen Charakter. Das erhöht die Wichtigkeit der Gestaltung des Raumes zusätzlich. Zwischen den beiden bestehenden Bauten befindet sich eine Grünfläche mit schattenspendenden Bäumen und Sitzbänken. Für das Café ist ein Aussenbereich vorgesehen. Das erhöhte Erdgeschoss des würfelförmigen Gebäudes im Südosten des Baufeldes ermöglicht die Vergrösserung des öffentlichen Raumes bis zur südlichen Perimetergrenze. In diesem Bereich wird mit begehbaren und bespielbaren Rasenflächen und Sitzbänken eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen. In Zukunft könnte in diesem Teilbereich beispielsweise ein zusätzlicher Spielplatz, eine Boccia-Bahn oder Ähnliches entstehen.

Halböffentlicher Raum

Zwischen den neuen, L-Förmigen Gebäuden im Westen des Grundstückes entsteht eine neue Fläche von über 3000 m². Dieser Hof verfügt über fünf Zugänge. Zwei davon führen zwischen den Gebäuden hindurch, die drei weiteren laufen durch das unterteilte Erdgeschoss des südlichen Gebäudes. Der Hof soll als Erholungsraum und Treffpunkt für die Bewohner:innen der umliegenden Gebäude und damit als halböffentlicher Raum dienen. Damit diese Funktion zu Stande kommt ist es wichtig, dass sich Personen aus unterschiedlichen Altersgruppen dort aufhalten können und wollen. Dafür sind verschiedene Flächen wie ein Kinderspielplatz, verschiedene Sitzmöglichkeiten unter einem Sonnensegel sowie Wasserflächen, welche die Aufenthaltsqualität verbessern vorgesehen. Eine positive Eigenschaft dieser Fläche ist es, dass sich darunter keine unterirdischen Bauten befinden. Die geplanten Bäume können dadurch problemlos gepflanzt werden. Das Erschliessungskonzept sieht vor, dass durch alle der fünf Öffnungen jeweils ein Weg führt, welcher auf das mittig platzierte Sonnensegel zielt. Die Abgrenzung des halböffentlichen, zum öffentlichen Raum erfolgt bei den verschiedenen Zugängen unterschiedlich. Im Nordosten des Hofes, zwischen den beiden Gebäuden hindurch, wird der Übergang vom Öffentlichen zum Halböffentlichen mithilfe einer Treppe gekennzeichnet. Im Südwesten wird die Einsicht in den Hof vom Fussweg aus bewusst durch die Stellung der Gebäude erschwert. Bei den drei Zugängen durch den Südflügel des südlichen Gebäudes bildet die Torwirkung die gewünschte subjektive Abgrenzung der beiden Räume.



Situationsplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Sicht vom Fussballplatz auf die neue Siedlung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Grundriss EG
eigene Darstellung,
Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton
Basel-Stadt



Schnitt A-A
eigene Darstellung,
Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton
Basel-Stadt

Vertiefung der Gebäude

Im zweiten Teil der Semesterarbeit ging es darum, einen konkreten Ausschnitt der im Teil 1 entworfenen Siedlung in zu vertiefen. Ziel dieser Projektphase ist es, den Teil der Siedlung so weit zu präzisieren, dass insgesamt ein stimmungsvoller und repräsentativer Gesamteindruck der Siedlung entsteht.

Grundrisse

Beim Entwerfen der Grundrisse für beide Gebäude wurde Wert darauf gelegt, dass möglichst alle Wohnungen, unabhängig von ihrer Grösse und Anzahl Zimmer, einen privaten Aussenraum, in Form eines Gartensitzplatzes beziehungsweise einer Terrasse, eines Balkons, oder einer Dachterrasse erhalten. Im Nordflügel des nordöstlichen Gebäudes ist im Erdgeschoss ein Grossteil der Fläche für die Parkierung von Fahrrädern, Kinderwägen und Ähnlichem eingerechnet. Zusätzlich wurden im gesamten Projekt die Eingangsbereiche möglichst

weitläufig gestaltet und mit einer Überdachung versehen, um ein angenehmes Ankommen und Herausgehen zu ermöglichen.

Materialisierung und Fassadengestaltung

Beim nordwestlichen Gebäude bestehen die Aussenmauern aus Sichtbeton. Auf den grossen Dächern soll mit Solaranlagen Strom produziert werden. Rund um das Gebäude wird ein Raster aus stählernen Doppel-T-Trägern errichtet, in welchem hofseitig die Balkone eingelassen werden. Aus der Distanz sind die einzelnen Balkone nicht erkennbar, sondern nur das Raster, welches dem Gebäude einen einheitlichen Gesamteindruck verleiht. Das Konzept sieht vor, dass die Stahlträger später von Kletterpflanzen bewachsen werden. Mit der Fassadenbegrünung und verschiedenen Massnahmen, wie Naturwiesen, Biotopen und versickerbaren Oberflächen wird ein Lebensraum für Flora und Fauna geschaffen. Somit entsteht eine Verbindung zwischen Natur, Mensch und Architektur.

St. Johann Nord-West

«Szenarien für urbanes Wohnen»

Semesterarbeit FS 2023

4. Semester

Modul: Städtebau 5

Dozierende: Philipp Krass,
Matthias Stippich

Im Zentrum des Moduls steht das städtebauliche Entwerfen. Es soll ein Konzept aus dem thematischen und räumlichen Kontext heraus entwickelt werden und die Konzeptidee in einen städtebaulichen Entwurf übersetzt werden. Dazu gehört das stadträumliche Entwerfen auch in der dritten Dimension mit Modellen, die Auseinandersetzung mit verschiedenen Typologien und Nutzungen, das Denken in Varianten und Etappierungen, der Einbettung und Vernetzung in die umliegenden Quartiere.

Aufgabe

Die Aufgabe befasst sich mit der Weiterentwicklung des Stadtteils zwischen Landesgrenze und Bahnhof St. Johann. Durch einen städtebaulichen Entwurf soll getestet werden, wie Teile des Areals der heutigen Familiengärten einer Überbauung zugeführt werden und die bestehende Bebauung ergänzt werden könnte. Im Zuge dieser Neuordnung soll das Gebiet mit einer angemessenen hohen baulichen Dichte,

adäquaten Freiräumen und Nutzungen, einer effizienten Erschliessung und guten Bedingungen für aktive Mobilitätsformen sowie guten stadträumlichen Qualitäten (weiter)entwickelt werden. Dabei ist die gute Erschliessungsqualität mit dem ÖV zu berücksichtigen und das innerstädtische Freiraumsystem zu ergänzen und zu vervollständigen. Das Thema des Freiraums spielt eine wichtige Rolle. So sind die Themen des Gärtnerns mit innovativen Ideen ebenso wie die Belange der Klimaanpassung im Entwurf zu berücksichtigen.

Der Entwurf macht Aussagen zu übergeordneten Fragestellungen, wie der Einbindung (Baustruktur, Freiraum, Erschliessung, Nutzung) in den grösseren, komplexen Kontext, der Interaktion und Verknüpfung mit der Nachbarschaft, der Entwicklung einer passenden Ortsidentität, sowie spezifischen Formen des Wohnens und Arbeitens in einer für den Standort geeigneten Nutzungsmischung und mit ergänzenden Funktionen für das Quartier. Diese werden in einem städtebaulichen Entwurf / städtebaulichen Rahmenplan umgesetzt.

Das Planungsgebiet befindet sich in einem komplexen Zusammenhang, welcher zu erfassen ist. Der Gebäudebestand ist angemessen zu berücksichtigen. Zum Erhalt und Weiterentwicklung des Bestandes sind Aussagen zu treffen.



Projektperimeter

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Google Maps

Green 5 – urbane und transformative Grünraumverbindung

Studierende:
Bettina Kunz
Dennis Dumartheray
Nicole Hadinata
Yanick Schir

Ausgangslage und Analyse der Raumstrukturen

Durch das prognostizierte Bevölkerungswachstum in Basel-Stadt entsteht Entwicklungsdruck auf das Areal der Familiengärten «Milchsuppe». Die Freizeitgärten, und somit die heute noch grösstenteils privatisierte Freifläche, bieten viel Potenzial in der Transformation zu einem öffentlichen städtischen Raum. Eine solche Entwicklung generiert eine neue Dynamik, welche auch die umliegenden Quartiere stärkt. Angrenzend befinden sich diverse Wohn- und Gewerbegebiete sowie ein Klinikareal. Des Weiteren schliesst der öffentliche Freiraum «Im Wasenboden» im Bereich der Gärtnerei an das Areal an, welcher eine wichtige Fuss- und Veloanbindung zum Bahnhof St. Johann darstellt. Dieser Beziehung gilt es im Hinblick auf nachhaltige Mobilitätsformen besondere Beachtung zu schenken. Der vorliegende Entwurf zeigt die Chancen einer qualitativen städtebaulichen Entwicklung unter Berücksichtigung des identitätsstiftenden Freiraumes.



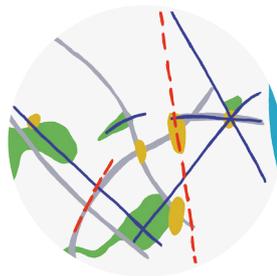
Schwarzplan
eigene Darstellung,
Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton
Basel-Stadt



Luftaufnahme der Familiengärten «Milchsuppe»
eigene Darstellung,
Kartengrundlage:
Image Landsat /
Copernicus



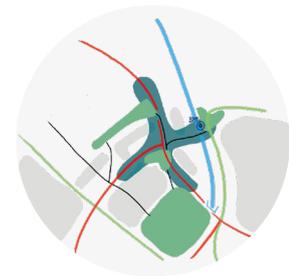
Bebauungsstruktur



Freiraumstruktur



Nutzungsstruktur



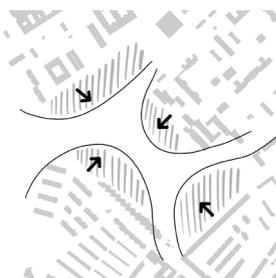
Mobilitätsstruktur

Städtebauliches Konzept

Im Zentrum des städtebaulichen Entwurfs steht die mittige Grünraumverbindung, entlang welcher die bedürfnisorientierte Transformation etappenweise stattfinden kann. Dafür wurden fünf Campus mit unterschiedlichem Charakter entworfen, die sich mit dem jeweils angrenzenden Quartier verflechten. Die Erschliessung für den MIV und ÖV ist von aussen

organisiert, wodurch der innere Freiraum einerseits ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten ist und andererseits dem Aufenthalt freigespielt wird. Als Kristallisationspunkt der Entwicklung gilt der urbane Teil im Süden des Areals, welcher durch das Angebot an Nahversorgung als neues Subzentrum in St. Johann fungiert.

Entwicklungsrichtung von den Rändern definiert zentralen Freiraum



bestehende Verflechtung stärken und neue Quartiereingänge schaffen



zukunftsfähiger Nutzungsmix generieren mit Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung



neues urbanes Subzentrum in St. Johann generieren



Konzeptskizzen

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Etappierung der Transformation

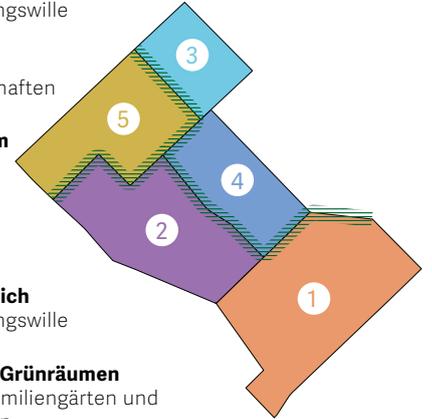
Der städtebauliche Entwurf «Green 5» zeichnet sich durch Flexibilität und Adaptierbarkeit aus. Unterschiedliche Bedürfnisse fordern differenzierte Handlungsansätze, so kann mit einer individuellen Reaktion auf spezifische Anforderungen eingegangen werden. Die langsame jedoch stetige Transformation ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung, die sich in das bereits bestehende Umfeld eingliedert und Raum für künftige Trends offen lässt.

Die vorgeschlagene Etappierung 1 bis 5 richtet sich nach den heute abschätzbaren Bedürfnissen und Entwicklungstrends. Je weiter die Entwicklung fortschreitet, desto mehr wandelt sich die private Kleingartenstruktur zu einem urbanen Stadtquartier, welche von öffentlichen Freiräumen mit einer durchgehenden Grünraumverbindung, hoher Biodiversität und Nutzungsqualität geprägt ist.

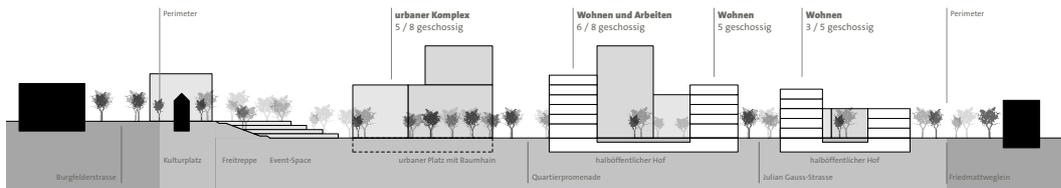
Städtebaulicher Entwurf

- 1 **Entwicklungsdruck**
Investitions- und Planungswille
- 2 **Wohnraumbedarf**
Förderung Genossenschaften
- 3 **Bevölkerungswachstum**
Schulraumplanung
- 4 **Wohnraumbedarf**
Investitions- und Planungswille
- 5 **Entwicklung in Frankreich**
Investitions- und Planungswille

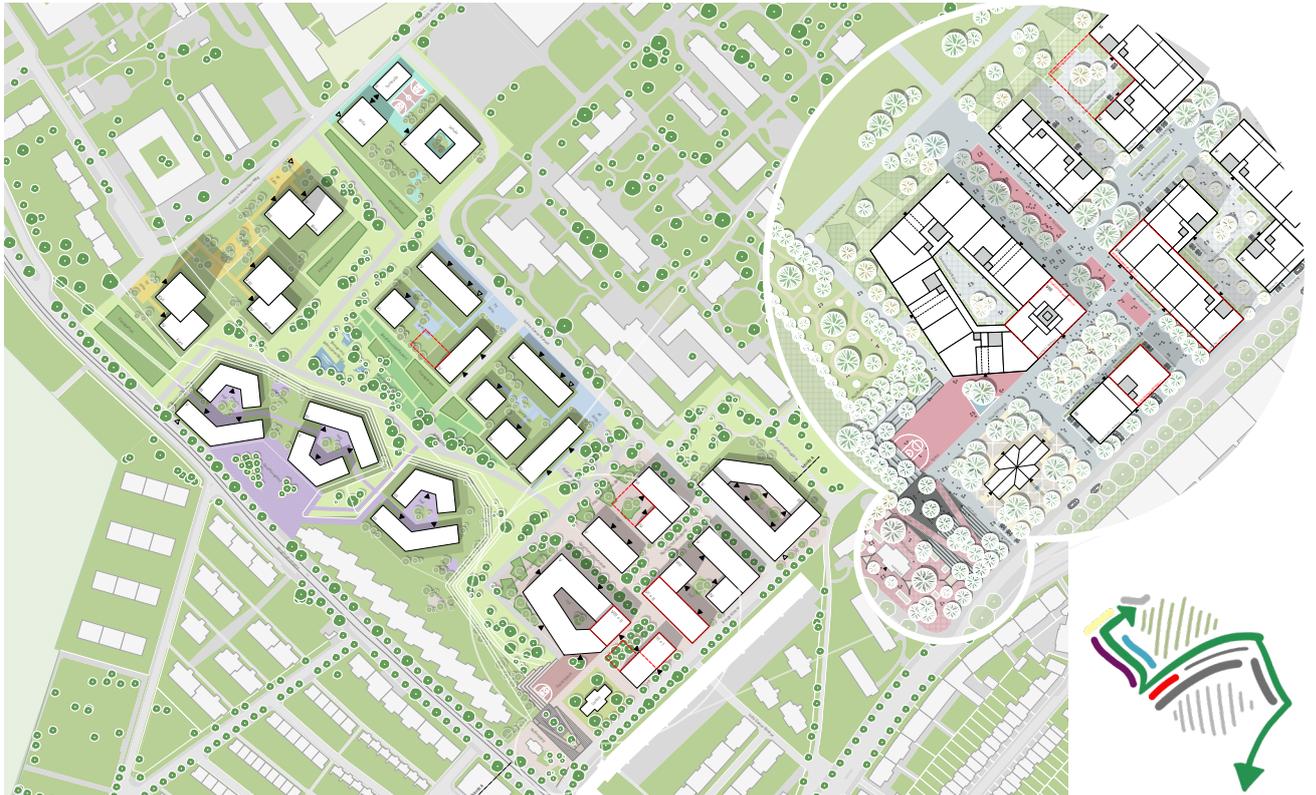
-  **Bedarf an öffentlichen Grünräumen**
Entprivatisierung der Familiengärten und Grünraumtransformation



Etappierung
eigene Darstellung



Schnitt
eigene Darstellung,
Kartengrundlage:
AV-Daten, Kanton
Basel-Stadt



Lageplan
eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Green 5
eigene Darstellung

Profilprojekt Städtebau

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Basel Hirzbrunnen

Semesterarbeit HS 2023

5. Semester

Modul: Profilprojekt Städtebau

Dozierende: Tanja Herdt, Philipp Krass

In Basel werden in den kommenden Jahren Industriearale mit einer Fläche von insgesamt 113 ha auf dem Stadtgebiet frei. Ihr Umbau wird die Entwicklung der Stadt stark beeinflussen. Die Stadt hat sich daher bis zum Jahr 2050 weitreichende Entwicklungsziele gesetzt, wie den Ausbau der bestehenden Arbeitsplatzgebiete und die auf Wachstum ausgerichtete Entwicklung qualitativ hochwertiger Wohngebiete in den bestehenden Stadtquartieren. Massnahmen zum Klimaschutz und Klimaanpassung stellen den Umbau der Stadt zusätzlich vor neue Herausforderungen. Eines der zentralen Projekte ist die Entwicklung der Stadtmitte auf beiden Seiten des Rheins an den Bahnhöfen SBB/SNCF und Badischer Bahnhof. Am Badischen Bahnhof entsteht der neue Stadtteil Rosental Mitte als Ort von Forschung und Bildung mit bis zu 5000 Arbeitsplätzen. Am Rheinufer wird das Projekt Stadtumbau Ost die Wohn- und Naherholungsflächen neu ordnen.

Stadtumbau und urbane Qualitäten für ein Quartier im Umbruch

Das Profilprojekt Städtebau befasst sich mit dem Einfluss der geplanten Transformationsprojekte im Nordosten der Stadt auf die zukünftige Entwicklung des Quartiers Hirzbrunnen. Bislang ist der Basler Nordosten ein locker bebautes, durchgrüntes Wohnquartier in direkter Nähe zum Naherholungsraum Wiese. Sein vielfältiger Siedlungsbestand ist jedoch grösstenteils in die Jahre gekommen und es stehen notwendige Sanierungen an. Der Siedlungsbestand des Quartiers weist zudem das Potenzial auf, mehr Wohnraum an zentraler Lage anbieten zu können.

Im Profilprojekt wird das Wissen um die komplexen Zusammenhänge zwischen den städtebaulichen Entwicklungsfeldern: Innentwicklung und Transformation des Bestands sowie Klimaanpassung/Verkehrswende und Gestaltung des öffentlichen Raums vermittelt. Das Projekt betrachtet die Zukunft des Quartiers im Spannungsfeld der nachhaltigen Stadtentwicklung als Abwägung zwischen Zielen der Wirtschaftlichkeit, der gesellschaftlichen Verantwortung, sowie der Schaffung angemessener Umweltbedingungen. Ausgehend vom Mandat der Innenentwicklung wird den Studierenden so das Wissen um die Zusammenhänge der einzelnen Entwicklungsfelder vermittelt, die Erarbeitung von Leitbildern eingeübt sowie die Gestaltungscompetenz in der städtebaulichen Umsetzung und Darstellung anhand einzelner Teilgebiete. Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist es, die verschiedenen räumlichen und qualitativen Anforderungen an die städtebauliche Entwicklung des Quartiers gegeneinander abzuwägen und räumlich überzeugend in einem Quartiersplan im Massstab 1:5000 umzusetzen.

Komplexe Gestaltungsfragen auf Quartiers-ebene bearbeiten

Ausgehend von einer detaillierten stadträumlichen Analyse auf der Ebene der Gesamtstadt sowie des Quartiers ermitteln die Studierenden die Transformationspotenziale des Quartiers. In Rahmen von Übungen wird ein Testplanungsverfahren simuliert. In Einzel- und Gruppenarbeiten werden so unterschiedliche Konzepte für ein städtebauliches Entwicklungsleitbild entwickelt, geprüft und zur Weiterbearbeitung ausgewählt. Im Anschluss wird die räumliche Ausformulierung des Leitbildes in einem Quartiersplan umgesetzt. Die qualitativen Veränderungen der Siedlungsräume durch neue städtebauliche Typologien und die damit verbundene Gestaltung des öffentlichen Raums visualisieren die Studierenden in städtebaulichen Details im Massstab 1:500. Ihre Vorstellungen zur Atmosphäre und räumlichen Qualitäten werden in Visualisierungen aus der Fussgängerperspektive dargestellt.

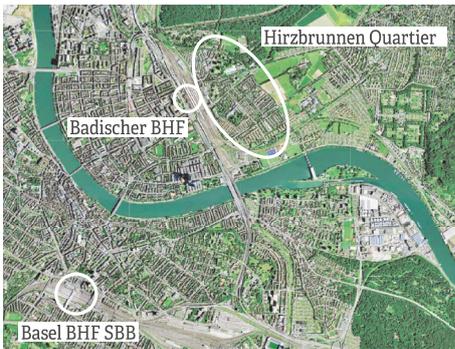
Von Rosental nach Surinam

Wie sieht die dichte, grüne Wohnstadt aus?

Studierende:
Kim Balmer
Olivia Kohler

Ausgangslage

Am Badischen Bahnhof entsteht der neue Stadtteil Rosental Mitte als Ort der Forschung und Bildung mit bis zu 5000 Arbeitsplätzen. Am Rheinufer wird das Projekt Stadtumbau Ost die Wohn- und Naherholungsflächen neu ordnen. Beide Projekte haben Auswirkungen auf den angrenzenden Stadtteil Hirzbrunnen und das Areal im Surinam. Bislang ist der Basler Nordosten ein locker bebautes, durchgrüntes Wohnquartier in direkter Nähe zum Naherholungsraum Wiese und Rhein. Sein vielfältiger Siedlungsbestand ist jedoch grösstenteils in die Jahre gekommen und es stehen notwendige Sanierungen an. Zudem sieht die Stadt in diesem Gebiet das Potenzial mehr Wohnraum an zentraler Lage anbieten zu können.



Standort Perimeter

eigene Darstellung, Kartengrundlage: Google Maps

Ausgangslage

Im Projekt wird die Zukunft des Quartiers im Spannungsfeld der nachhaltigen Stadtentwicklung als Abwägung zwischen Zielen der Wirtschaftlichkeit, der gesellschaftlichen Verantwortung, sowie der Schaffung angemessener Umweltbedingungen betrachtet. Themen wie Innenentwicklung, Bezahlbarkeit und Verteilungsgerechtigkeit sowie die Schaffung angemessener Umweltbedingungen stehen dabei im Zentrum der Aufgabenstellung. Im Projekt wird das Wissen um die Zusammenhänge der einzelnen Entwicklungsfelder vermittelt, die Erarbeitung von Leitbildern eingeübt sowie die Gestaltungskompetenz in der städtebaulichen Umsetzung und Darstellung anhand einzelner Teilgebiete verfeinert.

Soziale Dichte

«Unter sozialer Dichte werden die Anzahl der Interaktionen oder Kontakte der miteinander in Beziehung stehenden Individuen oder Gruppen innerhalb eines sozialen Volumens definiert.»

Das Wohnquartier Hirzbrunnen (im Surinam) soll dichter werden – nicht nur baulich, sondern auch sozial. Das bedeutet das der ansässigen Bevölkerung

mehr Raum für soziale Interaktionen zur Verfügung gestellt werden und mit der zunehmenden baulichen Dichte auch das Freiraumnetz und die Infrastrukturen verdichtet wird. Die Siedlungsstruktur, die daraus abgeleitete Wohnstruktur, die Nutzungen und Infrastrukturen und die Zugänglichkeiten und Durchgangsströme sind dabei relevant für das Verständnis des Quartiers. Insgesamt soll ein Angebot sowohl für alle, als auch für die einzelnen Bevölkerungsgruppierungen geschaffen werden, um allen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Konzept

Die Riehenstrasse ist als starke Verkehrsachse eine Trennung und in ihrer Funktion nicht als Frei- oder Sozialraum nutzbar. Eine neue Nord-Süd-Achse soll den Quartiercharakter stärken und den Weg für ein dichtes, grünes Wohnquartier ebnen. Die «Grüne Achse» verläuft vom Rheinufer bis zu den langen Erlen. An diese knüpfen bestehende, aber auch neugeschaffene Grün- und Freiraumstrukturen.



Konzeptskizze

eigene Darstellung



Legende

- Gebäude bestehend
- Gebäude neu
- Gebiete mit kleinen Interventionen
- Gebiete mit grösseren Interventionen
- Schrebergärten
- Gewässer
- Bahndamm

Lageplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Lageplan

Frei- und Sozialräume sollen verbunden und qualitativ sein. Die «Grüne Achse» erschliesst mit Ausreisern die vorhandenen Infrastrukturen wie das Begegnungszentrum, das Schulhaus Schoren oder das neue Quartierzentrum Bäumlhofstrasse und den neuen Campus mit dem rückwärtigen Ausgang des Badischen Bahnhofes. Je nach Abschnitt ist die Achse mit anderen Funktionen und somit einer anderen Gestaltung geprägt. Dient sie südlich eher als Sammelstrasse und Anbindung an den Rhein, ist sie nördlich eher ein linearer Freiraum, verlaufend über einen Park in die langen Erlen. Der Campus wird über zwei Verbindungen angebunden. Das Netz soll neben der Verbindung auch eine orientierende und leitende Funktion übernehmen. Insgesamt sollen mit wenig baulichen Eingriffen ein grosser Mehrwert für das Quartier geschaffen werden. Mit diesem Grundsatz wird die charakteristische Baustruktur eingebunden und vorhandene Qualitäten genutzt und gefördert. Die Massnahmen dienen ausserdem der Steigerung der klimatischen Resilienz des Quartiers.

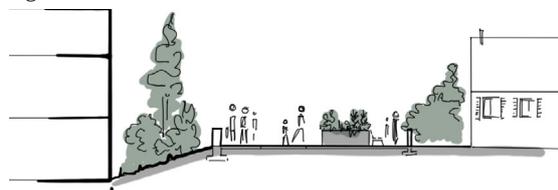
Fokusgebiet 1 Hirzbrunnenstrasse

Die Mitte der «Grüne Achse» verläuft auf der Länge des Claraspitals. Dieser Abschnitt soll neben der sammelnden Funktion auch als linearer Freiraum dienen. Durch die grünen Inseln, welche sich versetzt im Raum anordnen wird der geradlinige Strassenraum unterbrochen, die gefahrene Geschwindigkeit reduziert, die Sicherheit verbessert und insgesamt ein Raum mit einem Mehrwert für das Quartier statt der blossen Erschliessungsfunktion geschaffen.



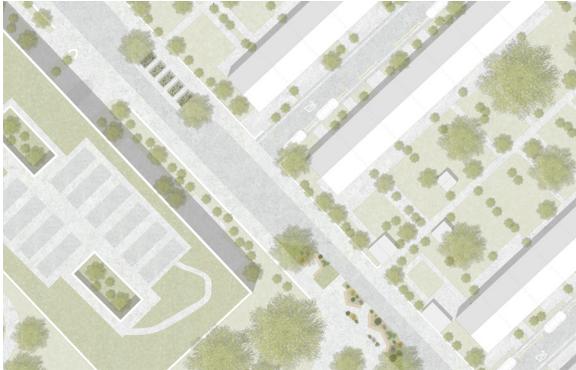
Bestandesbild

eigene Aufnahme



Möglicher Querschnitt

eigene Darstellung



Umsetzungsidee Fokus 1

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Fokus 2 Bäumlhofstrasse

Der Coop, die Apotheke und weitere publikumsorientierte Nutzungen befinden sich an der Kreuzung der Hirzbrunnen- und Bäumlhofstrasse, welche die zweite starke Verkehrsachse darstellt. Aufgrund der vorhandenen Infrastrukturen und der gleichmässigen Verteilung von Quartierzentren wird die Kreuzung durch einen neuen Platz aufgewertet. Der Platz und die anliegende Neubaute werden durch eine Mauer von den bestehenden Reihenhäusern getrennt um die Privatsphäre zu wahren. Die starke Trennung wird durch die Bepflanzung des Platzes aufgehoben. Der neue Kindergarten erhält einen separaten Bereich mit einem Spielplatz im hinteren Teil der Fläche, mittig finden sich Ruhebereiche und Angebote für soziale Interaktionen, im vorderen Bereich hat es Platz für kurzzeitige Angebote wie beispielsweise einen Foodtruck. Der Platz kann ausserdem für einen Markt oder andere Veranstaltungen genutzt werden.



Bestandesbild

eigene Aufnahme



Umsetzungsidee Fokus 2

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

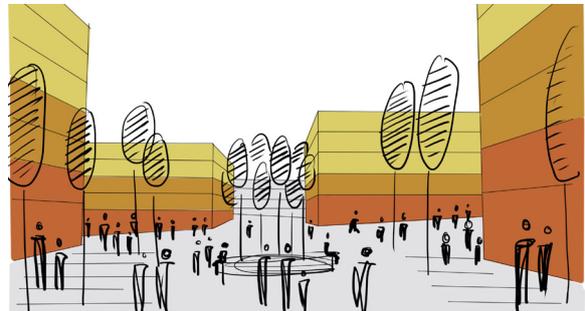
Fokus 3 Campus

Der Campus ist das neue Herzstück des Hirzbrunnen Quartiers. Die Öffnung des Badischen Bahnhofes bindet das Quartier besser an. Mit den starken baulichen Entwicklungen auf der anderen Seite des Badischen Bahnhofes wächst der Bedarf an Räumlichkeiten. Der Campus bietet in den oberen Stockwerken Platz für neue Forschungsräume (beispielsweise für die Roche) und in den Erdgeschossen ein vielseitiges Angebot für beide Seiten der Bahnanlagen. Aus dem Bahnhof herauskommend, übernehmen raumbildende Elemente eine leitende und orientierende Funktion. Sie dienen ausserdem der Erstellung von unterschiedlichen Zonen und unterteilen das grosse Areal.



Bestandesbilder

eigene Aufnahme



Schema Skizze Aussenraum Campus

eigene Darstellung



Umsetzungsidee Fokus 3

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Bachelorarbeiten

Bachelorstudiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

Vertiefungen: Raumentwicklung, Verkehrsplanung, Städtebau

Semesterarbeit FS 2023
6. Semester
Modul: Bachelorarbeit

Das schweizweit einzigartige Bachelor-Studium am Campus Rapperswil-Jona der OST spricht für sich:

- Als Raumplanerin und Raumplaner für eine nachhaltige Entwicklung unseres Lebensraums sorgen.
- Praxisnah studieren, Gelerntes unmittelbar anwenden; mit Gemeinden und Kantonen zusammenarbeiten.
- Grundlagen integriert studieren und eine Vertiefung nach eigenem Interesse wählen.
- Möglichkeit zum Master-Studium Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur.
- Enger Kontakt zu den Dozierenden, hervorragende technische Ausstattung, eigene Arbeitsräume – und das alles direkt am See.

Bachelorarbeiten zu einem Thema der Partnerstadt Basel

Die Bachelorarbeit hat als berufsbefähigender Leistungsausweis einen besonderen Stellenwert im Studium Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung. Im Jahr 2023 haben 35 Studierende ihre Bachelorarbeit unter anderem zu folgenden Themen absolviert:

- Arealentwicklung Rheinacker, Basel-Stadt
- Gebietsentwicklung Stadtrand Ost, Basel-Stadt
- St. Joann West, Basel-Stadt
- Gesamtverkehrskonzept Klybeck / Kleinhüningen, Basel-Stadt
- Flankierende Massnahmen Bachgraben, Basel-Stadt

Die Broschüre ist über den Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung zu beziehen. Nachfolgend werden exemplarisch sechs dieser Bachelorarbeiten vorgestellt.

Arealentwicklung Rheinacker

Nachhaltiges Wohnquartier am urbanen Stadtrand

Bachelorarbeit mit Vertiefung
«Raumentwicklung»:
Olivia Kohler

Ausgangslage

Das Areal Rheinacker liegt am östlichen Stadtrand von Basel auf der Kleinbasler Rheinseite. Begrenzt wird das Areal durch die Bahnlinie, Sportanlagen, den Rhein sowie Freizeitgärten. Ein Grossteil des baulichen Bestandes besteht aus sozialen Wohnbauten aus den 1960er Jahren, welche aktuell saniert und zum Teil aufgestockt werden. Die Siedlung befindet sich im Eigentum der öffentlichen Hand. Die restliche Fläche setzt sich aus Freizeitgärten, einem grossen Spielplatz sowie einem Sportplatz zusammen. Das Areal zeichnet sich durch eine attraktive Wohnlage unmittelbar am Rheinufer, einen geringen Versiegelungsgrad, eine gute Verkehrserschliessung und die Nähe zu vielfältigen Freizeitangeboten aus. Eine Herausforderung für die Entwicklung des Areals stellt die isolierte Wohnlage umgeben von geschlossenen Nutzungen wie Freizeitgärten und Sportanlagen dar.

Vorgehen

Die Erarbeitung der Arealentwicklung erfolgt in drei Phasen. In einer ersten Phase wird eine grossräumige sowie eine auf das Areal des Perimeters bezogene Analyse erstellt. Weiter werden alle relevanten planungsrechtlichen Grundlagen geprüft. Externe Faktoren, wie die Megatrends und wichtige Subtrends sind zu berücksichtigen. Aus diesen Analyse-schritten können mittels einer SWOT Analyse die wichtigsten Entwicklungsziele für das Areal abgeleitet werden. In der zweiten Phase sind anhand der definierten Ziele drei unterschiedliche Entwicklungsszenarien zu erarbeiten. Diese werden im Anschluss mit Hilfe einer Bewertungsmethodik verglichen und bewertet. Das beste Szenario wird zu einem Richtkonzept konkretisiert. In der dritten und letzten Phase wird anhand eines Massnahmenplans aufgezeigt, mit welchen raumplanerischen Instrumenten das Richtkonzept umzusetzen ist. Zudem wird in der Vertiefung einen Bebauungsplan mit den dazugehörigen Vorschriften sowie den Erläuterungen ausgearbeitet.

Ergebnis

Das Richtkonzept zeigt auf, wie sich das Areal, insbesondere unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit, entwickeln kann. Das Konzept orientiert sich an den Zielen der Studie «Basel auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft». Der energetisch sanierte Bestand soll erhalten bleiben und bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt ein zweites Mal saniert und, wo möglich, aufgestockt werden. Dadurch kann ein Teil der grauen Energie eingespart werden. Die Neubauten im Norden werden in energieeffizienter Bauweise mit nachhaltigen Materialien erstellt. Dabei wird auf einen ökologisch hochwertigen Aussenraum und

nachhaltige Mobilität geachtet. Ein vielfältiger Wohnungsmix und Begegnungsmöglichkeiten im zentralen Quartiertreffpunkt fördern die soziale Durchmischung der Bewohnerschaft. Mit den Gemeinschaftsgärten in den Innenhöfen der Neubauten kann ein Teil der aufgehobenen Freizeitgärten kompensiert werden. Mit dem Bebauungsplan wird das Richtkonzept planungsrechtlich verankert, die städtebaulichen und aussenräumlichen Qualitäten gesichert sowie der Aspekt der Nachhaltigkeit umgesetzt.



Volumenmodell mit Etappierung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Richtkonzept

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Bebauungsplan

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Gebietsentwicklung Stadtrand Ost

Wohn(t)raum zwischen Stadt, Sport und Erholung

Bachelorarbeit mit Vertiefung
«Raumentwicklung»:
Cédric Weisskopf

Ausgangslage

Das Gebiet Stadtrand Ost im Kanton Basel-Stadt erstreckt sich entlang des Rheins und umfasst sowohl Stadtgebiet als auch Gemeindegebiet von Riehen. Es zeichnet sich durch eine Vielzahl von Freizeitgärten und Sportanlagen aus. Durch sein Entwicklungspotenzial gewinnt das Gebiet zunehmend an Bedeutung. Mit rund 8300 neuen Arbeitsplätzen wird in Zukunft eine grosse Anzahl von Arbeitsplätzen rund um das Planungsgebiet entstehen. Demgegenüber steht ein geringes Angebot an neuem Wohnraum für rund 4600 Personen, so dass sich die Schere zwischen Arbeitsplätzen und Wohnraum weiter öffnet. Um diesem Druck gerecht zu werden, ist eine Neuentwicklung des Gebietes durch Verlagerung und Optimierung der Wohn-, Freizeitgarten- und Sportnutzungen erforderlich. Dabei sind Themen wie Megatrends, Klimawandel, Innenentwicklung und Wohnungsknappheit zu berücksichtigen.

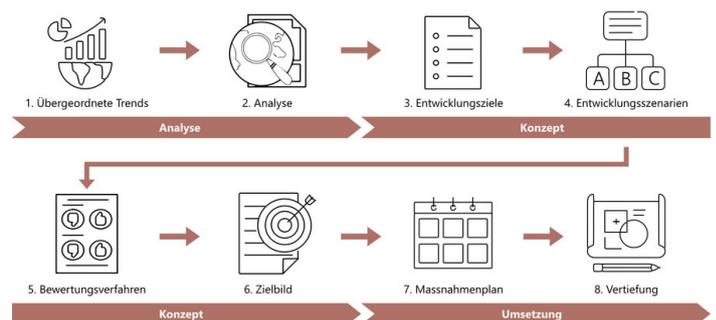
Vorgehen

In einem ersten Schritt werden die übergeordneten Trends und Herausforderungen der Zukunft analysiert, um die Entwicklung und Veränderung von Wohnen und Arbeiten im Jahr 2050 zu identifizieren. Anschliessend werden die relevanten Planungsgrundlagen im und um das Gebiet sowie die Bevölkerungsszenarien analysiert. Die wichtigsten Erkenntnisse werden mit einer SWOT-Analyse in Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zusammengefasst. Daraus leiten sich Entwicklungsziele ab, welche die Grundlage und den Übergang zur Konzeptphase bilden. Mit Hilfe eines morphologischen Kastens werden verschiedene Optionen gesammelt, um drei Entwicklungsszenarien zu entwerfen. Im Bewertungsverfahren werden die Quantitäten und Qualitäten der Szenarien und ihre Beziehung zu den Zielen bewertet. Aus der Kombination dieser Szenarien ergibt sich ein Best-Szenario, welches in einem Zielbild die gewünschte Entwicklung für das Jahr 2050 zeigt. Danach folgt die planerische Umsetzung und schliesslich die Vertiefung.

Ergebnis

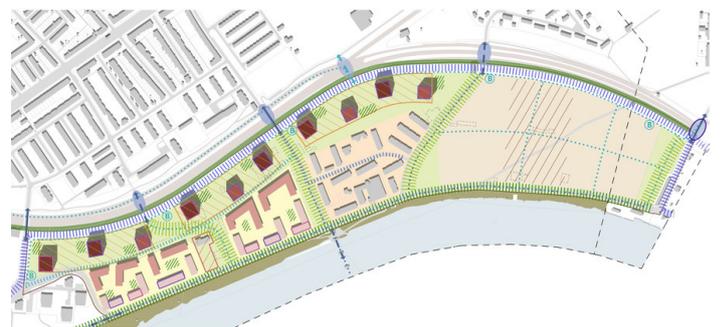
Das Ergebnis besteht aus dem Zielbild, der planerischen Umsetzung und der Vertiefung. Das Zielbild zeigt die angestrebte Entwicklung des Stadtrands Ost für die nächsten 30 Jahre. Es beinhaltet das Best-Szenario und eine Entwicklungsstrategie, die Handlungsanweisungen beschreibt. In der planerischen Umsetzung zeigt ein ausgearbeiteter Massnahmenplan die zeitliche Abfolge der Planungsschritte. In der Vertiefung wird die Etappierung im Detail dargestellt. Dabei werden alle Etappen einzeln erläutert und Antworten auf die

Fragen Was, Wo, Wann und Wer gegeben. Dazu wird für jede Etappe anhand eines Übersichtsplans und eines 3D-Modells gezeigt, was wo entwickelt wird. Ein detaillierter Massnahmenplan zeigt, wann welche Schritte erfolgen und ein Akteurschema zeigt, wer in welchem Umfang am Prozess beteiligt ist.



Vorgehen in Arbeitsschritten

eigene Darstellung



Zielbild und Entwicklungsstrategie

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



3D Modell des Zielbildes

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Flankierende Massnahmen

Bachgraben

Bachelorarbeit mit Vertiefung
«Verkehr»:
Leila Rathey

Ausgangslage

Das Gebiet Bachgraben liegt in der Gemeinde Allschwil und entwickelt sich als regionales Arbeitsplatzgebiet aktuell zu einem Hotspot der Innovation und der Life-Science Branche. Da die Verkehrsinfrastruktur bereits heute ausgelastet ist, wurden Schlüsselprojekte für die zukünftige Verkehrsanbindung definiert: Der Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) ermöglicht eine direkte Anbindung der Gemeinde Allschwil an die Autobahn, das neue Tram Bachgraben schafft eine Verbindung zum Bahnhof St. Johann und eine Velovorzugsroute verbindet das Gebiet mit dem Bahnhof Basel SBB. In der Arbeit sollen Massnahmen erarbeitet werden, die die Wirksamkeit der künftigen Verkehrsanbindung und die Nachhaltigkeit erhöhen sollen.

Vorgehen

Auf Grund der Analyse planerischer Grundlagen und der aktuellen Verkehrssituation wurde die Erkenntnis gewonnen, dass der geplante ZUBA als vorgesehener Kapazitätsausbau nicht mit dem Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt und den gesetzten Klimazielen vereinbar ist sowie eine Attraktivitätssteigerung für den MIV darstellt. Um eine zukunftsfähige Entwicklung des Bachgrabengebiets zu ermöglichen, wurde deswegen darauf verzichtet, den ZUBA in die Arbeit miteinzubinden. Mittels einer starken Vision, klaren Zielen und einem geeigneten Verkehrskonzept wurden Alternativen aufgezeigt, wie sich das Bachgrabengebiet ohne ZUBA weiterentwickeln und der motorisierte Verkehr minimiert werden kann.

Ergebnis

Das ausgearbeitete Verkehrskonzept berücksichtigt die künftige Entwicklung des Bachgrabengebiets und priorisiert das Velo, den ÖV und Sharing-Angebote. Es minimiert den motorisierten Verkehr im gesamten

Gebiet und gestaltet den Verkehr siedlungsverträglich. Das Konzept umfasst einen Ausbau des Fusswegnetzes, der Veloinfrastruktur, des öffentlichen Verkehrs sowie ein Kapazitätsabbau des motorisierten Verkehrs. Weiter wurden klimatische Massnahmen sowie innovative Massnahmen im Bereich Smart City vorgesehen. Mit beispielhaften Strassenquerschnitten wurde die Aufwertung der Strassenräume veranschaulicht. Zudem wurde ein Musterbeispiel für ein Mobilitätsmanagement für Unternehmen erarbeitet.

Enjoy the bike ride!



Get on board!

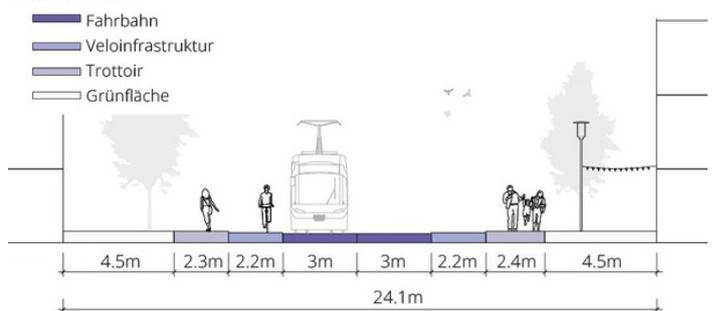


Sharing is caring!



Vision Bachgraben 2040
eigene Darstellung

Legende Schnitt



Schnitt Hegenheimerstrasse 2040

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Gesamtkonzept Bachgraben 2040

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

Gesamtkonzept

- Velovorzugsroute
- Velohauptroute
- Fussweg
- ÖV-Linie
- ÖV-Haltestelle
- Mobilitätshub
- Mobilitätsstation
- Begegnungsraum

Gesamtverkehrskonzept

Klybeck / Kleinhüningen

Bachelorarbeit mit Vertiefung
«Verkehr»:
Yannik Haberecht

Ausgangslage

Die Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck im Basler Norden sind heute umgeben von Hafenanlagen, Industriegebieten und Bürokomplexen der Pharmaindustrie. Die heute für die Öffentlichkeit geschlossenen Areale in allen Gebieten werden über die nächsten Jahrzehnte umgenutzt und für die Öffentlichkeit zugänglich. Durch den weitreichenden Wandel der Quartiere mit unzähligen Neubauten entstehen urbane, dichte und diverse Quartiere im Basler Norden. Die städtebauliche Entwicklung sorgt mit rund 20'000 zusätzlichen Bewohnenden und Arbeitsplätzen für ein deutlich gesteigertes Mobilitätsbedürfnis im KlybeckPlus, Klybeckquai und Westquai. Die vorliegende Arbeit soll zeigen, wie den zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen entgegengetreten werden soll und wie der Verkehr den Raum im Quartier mitprägen kann.

Vorgehen

Mit dem Ziel, die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse aufzunehmen und den heutigen Modalsplit dabei in Richtung Umweltverbund zu verschieben, wurden die heutigen Quartiere demographisch und auf deren Mobilitätsangebote hin analysiert. Dem heutigen Zustand gegenüber stehen die erwähnten städtebaulichen Entwicklungen. Dafür wurden die Anzahlen der Beschäftigten und Bewohnenden ermittelt und in den verschiedenen Quartieren verortet. Anschliessend wurden die entstehenden Fahrten berechnet und nach Verkehrsträger und Korridor gesondert aufbereitet. Mit einer Vorstellung der zukünftigen Anzahl an Fahrten im Projektperimeter wurde eine Vision und Gesamtkonzeptidee entwickelt. Dieses wurde für die Teilthemen Fuss, Velo, ÖV, motorisierter Individualverkehr und Mobilitätsmanagement vertieft betrachtet und ausgearbeitet. Als Ergebnis der Teilkonzepte wurden jeweils Massnahmen abgeleitet und zeitlich in Bezug zu den städtebaulichen Entwicklungen gesetzt. Im Anschluss wurden die Achsen in den Quartieren Klybeck und Klybeckquai genauer beschrieben und Schnitte für die jeweiligen Strassenräume vorgeschlagen. Ausserdem wurde an der Inselstrasse ein Bereich vertieft ausgearbeitet, wo sich massgebende Ost-West und Nord-Süd Achsen treffen und um den Gleisfeldpark einen spannenden Raum ergeben.

Ergebnis

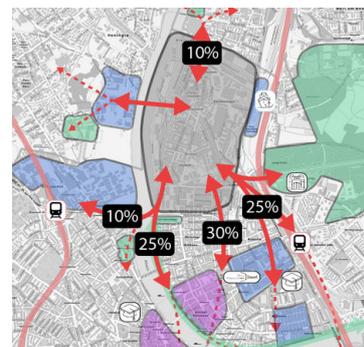
In der Konzeptarbeit konnte das heute bestehende Verkehrsregime, vor allem im Quartier Klybeck neu geordnet werden. Dabei wird das Quartier mit seinem rechteckigen Strassenlayout organisch bis zur neuen Rheinpromenade erweitert. Die hauptsächliche Erschliessung der Quartiere läuft in Nord-Süd Richtung und wird durch fünf massgebliche Achsen

gebildet. Sämtliche Achsen werden soweit möglich nach Verkehrsträgern getrennt. Dabei werden als zentrale Elemente die heutige Schleife des Trams rückgebaut und im Quartierzentrum Klybeck eine Fussgängerzone etabliert. Mit einem so entstehenden, attraktiven Raum wird das Quartier weiterhin als Zentrum im Basler Norden fungieren und nicht von modernen Entwicklungen erneut isoliert wie es heute mit Industrienutzungen der Fall ist. Das Quartier ist von Velorouten und ÖV-Linien hervorragend erschlossen und über den zentralen Knoten im Süden, dem Klybeckplatz, direkt mit dem Rest Basels verbunden.



Konzept «HAFEN-STADT»

<https://www.hafen-stadt.ch/hafen-stadt>



Nutzungen und Verkehr

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Neue Verkehrsplanung

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt

St. Johann West

Städtebauliche Perspektive

Bachelorarbeit mit Vertiefung
«Städtebau»:
Thomas Graf

Einleitung

St. Johann ist ein aufstrebendes Quartier im Westen der Stadt Basel, angrenzend an die Gemeinde Allschwil im Kanton Basel-Land sowie Saint-Louis und Huningue in Frankreich. Das Quartier wird mittig durch den Gleisraum der Bahnstrecke Basel-Mulhouse durchtrennt, die das Gebiet um den Bahnhof St. Johann in Ost und West teilt. Vor einigen Jahren hat mit dem Bau des A3-St. Johann-Tunnel der Transformationsprozess östlich der Gleise begonnen, wo seither neue Stadtkörper entstanden sind. Mit dem Tram Bachgraben und dem Herzstück Basel wird eine ähnliche Wachstumsdynamik in Zukunft in St. Johann West erwartet.

Ziel dieser Arbeit ist es die Areale um den Bahnhof St. Johann als neuen Stadtteil zu denken, der durch die S-Bahn zu einem attraktiven gemischt genutzten Gebiet wird.

Ergebnis

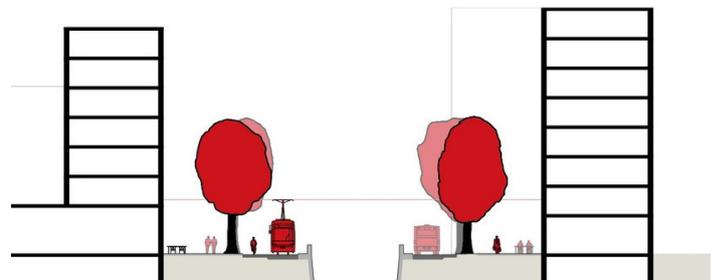
Mit dem Herzstück Basel und dem Tram Bachgraben wird das Gebiet enger an das restliche Stadtgebiet angebunden und entwickelt sich dabei gleichzeitig zu einem Zentrum für St. Johann. Die bereits begonnene Entwicklung der Ostseite des Bahnhofs wird durch die Entwicklung der Areale auf der Westseite ergänzt. Um den Bahnhof St. Johann entsteht ein gleisraumübergreifendes Zentrum für das Quartier. Das Gebiet wird durch seine topographische Lage in eine wohnbezogene Oberstadt mit Quartiereinrichtungen und attraktiven Grünräumen sowie eine neue Unterstadt geteilt. In dieser entsteht entlang der Gleise ein neues Arbeitsplatzquartier, welches Gewerbe und Kultur Flächen zur Entfaltung bietet. Die Oberstadt wird im Sinne der bereits vorhandenen Blockrandbebauung weiterentwickelt. Der gegenwärtig vom Auto dominierte Strassenraum entlang der neuen Tramstrecke wird zu einer urbanen Stadtachse mit verschiedenen Quartiersnutzungen im Erdges-

choss und Wohnen in den Obergeschossen. Die Unterstadt wird durch tiefere Bautypologien geprägt, die sowohl für kleinere Unternehmen, Gewerbe oder Büros genutzt werden können. Ihre Anordnung erzeugt Zwischenräume und Gassen, kleinere Werkhöfe und Parks wie sie für viele Industrieareale aus der Gründerzeit in der Stadt typisch sind.



Masterplan St. Johann West

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Strassenraum Teilraum Zentrum St. Johann West

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Teilraum Luzerner-Ring Süd

eigene Darstellung, Kartengrundlage: © LUUCY AG

St. Johann West

Städtebauliches Entwicklungskonzept 2060

Bachelorarbeit mit Vertiefung
«Städtebau»:
Shawn Taylor

Ausgangslage

St. Johann ist ein Wohn- und Arbeitsquartier im Nordwesten von Basel-Stadt, auf der linken Seite des Rheins. Der Stadtteil grenzt an Frankreich und verbindet einzelne innerstädtische Quartiere der Stadt Basel mit den nahen Industriegebieten. Der Perimeter befindet sich im Zentrum des Stadtteils St. Johann, westlich des gleichnamigen Bahnhofs. Für die weitere Entwicklung des Gebiets wird eine angemessene bauliche Dichte, geeignete Nutzungen und Freiräume sowie eine effiziente Erschliessung angestrebt. Des Weiteren sollen die stadträumlichen Qualitäten verbessert und optimale Bedingungen für verschiedene Mobilitätsformen gefördert werden.

Vorgehen

Die Erhaltung der identitätsstiftenden Gebäude, Strukturen und Landschaften sind aufgrund der historischen Bedeutung des Gebietes von grosser Wichtigkeit. Gleichzeitig soll bei zukünftigen Entwicklungen die vorteilhafte Lage des Bahnhofs St. Johann genutzt werden. Darüber hinaus werden Flächen für Wohnen, Arbeiten und Freizeit zur Verfügung gestellt. Um die Identität des Gebietes zu stärken, ist vorgesehen, erhaltenswerte Strukturen und Gebäude zu bewahren und die historische Bedeutung der Landwirtschaft wieder verstärkt zu thematisieren. Der städtebauliche Entwurf basiert auf Analysen, reflektiert Zukunftsaussichten und implementiert strategische Konzepte im Hinblick auf eine nachhaltigere Ernährung in der Stadt der Zukunft.

Ergebnis

Die Vision «St. JOHANN WestÄCHST» stellt sich den Herausforderungen in den Bereichen der nachhaltigen Lebensmittelproduktion, Mobilität und Gebietsentwicklung. Das Konzept «Urban Farming» wird eingeführt, um die Lebensmittelproduktion näher zu den Konsumierenden zu bringen und dadurch einen konkreten Beitrag zur Nahversorgung zu leisten. Die Bevölkerung soll ermutigt werden, sich aktiv an urbanen Landwirtschaftsprojekten zu beteiligen, wodurch Naturverbundenheit, Gemeinschaftssinn und lokaler Zusammenhalt gestärkt wird. Der Bahnhof St. Johann wird als zentraler Verkehrsknotenpunkt genutzt. Es werden Car-Sharing-Angebote eingeführt, um eine umweltverträgliche Mobilität zu fördern. Das Bahnhofsumfeld soll sich zu einem lebendigen Treffpunkt mit öffentlichen Plätzen und Gemeinschaftseinrichtungen entwickeln, die das Zusammengehörigkeitsgefühl stärken. Das Konzept des «Urban Farmings» – vorgeschlagen auf Dächern und in eigens dafür konzipierten Vertical-Farming-Gebäuden – erschliesst zudem verschiedene Beschäftigungsfelder in der landwirtschaftlichen Produktion, Forschung, Technologieentwicklung und

Vermarktung. Auf diese Weise werden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und ein Beitrag zur wirtschaftlichen Stabilität des Gebiets geleistet. Die Vision verknüpft transdisziplinäre Lösungsansätze zu einem städtebaulichen Zukunftsbild, mit dem Ziel eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung durch die Nutzung vorhandener Ressourcen, die Einbindung der Bevölkerung und die Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten zu fördern.



Gesamtübersicht städtebaulicher Entwurf

eigene Darstellung, Kartengrundlage © LUUCY AG



Erdgeschossnutzung Gebäude A+B (linke Abbildung), Dachnutzung Gebäude A+B (rechte Abbildung)

eigene Darstellung, Kartengrundlage: AV-Daten, Kanton Basel-Stadt



Stimmungsbild Dachnutzung Gebäude B «Urban Farming»

eigene Darstellung, Kartengrundlage © LUUCY AG



25

fenboss
Generals
gegen
Corona

Hand

Impressum

Herausgeber

OST – Ostschweizer Fachhochschule
Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

Koordination, Umsetzung

Tamara Celina Jordi, tamaracelina.jordi@ost.ch
Kim Balmer, kim.balmer@ost.ch

Redaktion

Tamara Celina Jordi, tamaracelina.jordi@ost.ch
Livia Lutz, livia.lutz@ost.ch
Kim Balmer, kim.balmer@ost.ch

Layout

Marketing OST, publishing@ost.ch

Copyright

OST – Ostschweizer Fachhochschule und
Projektverfasserinnen und Projektverfasser

www.bs.ch/bilddatenbank.html#tree=11739

Abbildungen und Grafiken ohne Quellenangabe wurden von den
Verfassenden erstellt.

Druck

Spälti Druck AG, 8750 Glarus

Auflage

650 Exemplare

Bestellung

Die Partnerstadtbroschüre Basel sowie die Broschüre zu den
Bachelorarbeiten können unter raumplanung@ost.ch bestellt
werden.

ISBN

978-3-9524834-6-6

Mit freundlicher Unterstützung der Stadt Basel

OST – Ostschweizer Fachhochschule
Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung
Oberseestrasse 10
8640 Rapperswil
Switzerland



Rapperswil-Jona

