

Strategie und Standortevaluation

Tramdepot BVB BLT Basel



PROFILPROJEKT RAUMPLANUNG

AUTOR: ANDREA LUCEK | BEGLEITUNG: PROF. DR. DIRK ENGELKE

IMPRESSUM

Verfasser	Andrea Lucek
Institution	Ostschweizer Fachhochschule OST
Studium	Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung
Modul	Profilprojekt
Semesterarbeit	Herbstsemester 22/23
Datum	09. Februar 2023
Betreuung	Prof. Dr. Dirk Engelke

INHALTSVERZEICHNIS

A	EINLEITUNG	3
B	ANALYSE	4
B.1	SITUATIONSANALYSE	4
B.2	BEDARFSANALYSE.....	5
B.3	FLÄCHENERMITTLUNG	5
C	STANDORTEVALUATION	7
C.1	SELEKTIONSKRITERIEN	7
C.2	SELEKTION DER STANDORTE	8
C.3	FAZIT DER ARGUMENTENBILANZ	10
D	VERTIEFUNG STANDORTANALYSE	11
D.1	DREISPITZ SÜD.....	11
D.2	HOCHBERGERSTRASSE.....	11
E	STANDORTSTRATGIE	12
F	STANDORTKONZEPTE	13
F.1	KONZEPT STANDORT DREISPITZ SÜD.....	13
F.2	KONZEPT STANDORT HOCHBERGERSTRASSE	14
G	PLANERISCHE UMSETZUNG.....	16
G.1	MITWIRKUNG	16
G.2	RICHTPLANANPASSUNG	16
G.3	PROJEKTIERUNG	17
H	SCHLUSSWORT	18
I	VERZEICHNISSE.....	19
I.1	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	19
I.2	LITERATURVERZEICHNIS.....	20
J	ANHANG.....	21
J.1	SELBSTREFLEXION	22
J.2	FLÄCHENBERECHNUNGEN	24
J.3	GIS ANALYSE.....	26
J.4	BERICHT UND ANTRAG AN DIE VERWALTUNGSRÄTE.....	27

A EINLEITUNG

Kontext	Basel ist eine Tramstadt dessen Netz sich in einem stetigen Ausbau befindet – welches wiederum in einer Stadt liegt, die seinerseits in einem stetigen Wandel ist. Um weiter einen attraktiven und zeitgemässen ÖV bereitstellen zu können, bedarf es daher einer laufenden Planung und Überprüfung der eigenen Strukturen und deren Entwicklung.
Problem	Bereits heute befinden sich die Depotstrukturen der Basler Verkehrsbetriebe BVB nahe an der Kapazitätsgrenze und sind in dem Zustand just in der Lage die Auswirkungen des Netzzuwachses der nächsten 10 Jahre aufzufangen. In fortschreitender Planung befindet sich jedoch ein Ausbau um bis zu 50% der heutigen Streckenlänge. Gleichzeitig befinden sich die bestehenden Depotstrukturen unter hohem städtebaulichem Druck. Dort wo einst die Industrie tätig war, gedeiht heute ein aufstrebendes Stadtquartier.
Aufgabenstellung	Mit der folgenden Arbeit soll die Depotstruktur, welche in den kommenden Jahrzehnten durch die stetigen Netzausbauten benötigt werden, gefunden und planerisch gesichert werden. In einem ersten Schritt wird der unmittelbare Bedarf sichergestellt. Weiterführend soll zudem die Richtungsweisung für die Sicherstellung kommender Volumenbedürfnisse festgehalten werden.
Methodik und Inhalt	Aufgrund der Abklärungen zur Dimensionierung wurde eine Standortstrategie entwickelt, die als Basis für die Standortsuche fungierte. Das gewählte Vorgehen liess für die GIS gestützte Standortsuche einen breiten Spielraum, um einen ganzheitlichen Blick zu bewahren und mögliche Synergien zu finden. Innerhalb der Standortevaluation wurde nach k. o. Kriterien gefiltert und die verbleibenden Standorte einander abgewogen. Für die geeigneten Standorte wurden anschliessend Machbarkeitsüberlegungen getätigt und ein Machbarkeitskonzept ausgearbeitet. Zur Genehmigung weiterer Planungsschritte wurde ein Antrag an den Verwaltungsrat gestellt. Anschliessend wurde die Gesamtstrategie verfeinert und zu einem dynamischen Konzept umstrukturiert, um so den sich wechselnden Umständen und Bedürfnissen gerecht zu werden. Zum Schluss helfen die Handlungsanweisungen sich in der Planung zu orientieren und die nächsten Schritte im Blick zu haben.

B ANALYSE

B.1 SITUATIONSANALYSE

Basler Verkehrsbe-
triebe BVB

Die BVB betreibt derzeit vier Tramdepots:

KLYBECK

Das Areal wird heute bereits fast ausschliesslich für die schwere Instandsetzung und die Verwaltung verwendet. Das Gebäude hat das Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht und das Areal soll auch aufgrund der Lage künftig umgenutzt werden.

WIESENPLATZ

Das nahe am Klybeck Areal gelegene Depot Wiesenplatz wurde 1907 erbaut und 2011 zum Umlaufdepot umgebaut und den lärmschutztechnischen Ansprüchen angepasst. Es hat Platz für ca. 60 Fahrzeuge und beherbergt vier Werkanlagen zur leichten Instandhaltung. Die Lage ist sehr zentral in einem sich wandelnden Umfeld, sodass der Betrieb trotz Massnahmen Konfliktpotenzial bietet und die wirtschaftlichste Nutzung bereits heute nicht mehr gegeben ist. Dennoch ist es als einziges Umlaufdepot der BVB das modernste und grösste Tramdepot der BVB.

MORGARTENRING

Das Depot am Morgartenring wurde 1900 erbaut und bietet Platz für 35 Fahrzeuge. Der Standort liegt unter hohem städtebaulichem Druck und soll sinnvollerweise in absehbarer Zeit zur Umnutzung zur Verfügung gestellt werden.

DREISPITZ

Das Tramdepot am Dreispitz wird seit dem Ausbau am Wiesenplatz als Depot für die Oldtimer und das Trammuseum genutzt. Der Baubestand ist denkmalpflegerisch geschützt. *[2, Basler Verkehrsverbund BVB]*

Baselland Trans-
port AG BLT

Die BLT betreibt derzeit zwei Tramdepots in der Stadt Basel:

RUCHFELD

Dreihundert Meter hinter dem Depot Dreispitz befindet sich das 2007 zu einem Umlaufdepot umgebauten Depot Ruchfeld. Es bietet einen gedeckten Platz für 9 Tramzüge und weiteren 8 auf dem Gleisfeld. Über dem Depot befindet sich eine Autogarage mit Parkierungsfläche für Personenwagen.

HÜSLIMATT

Das in den 80er-Jahren erbaute Tramdepot wurde ebenfalls 2007 im Zuge einer Kapazitätserweiterung auf 48 Tramzüge zu einem Umlaufdepot umgebaut. *[3, Basler Verkehrsverbund BVB,]*

Fazit

Viele der bestehenden Depotstrukturen, allen voran jene der BVB, sind renovationsbedürftig und stehen zudem unter hohem städtebaulichen Entwicklungsdruck. Die BLT betreibt keine eigene Instandsetzung, was in Anbetracht der Resilienz der betrieblichen Bereitstellung der Dienste im Krisenfall aufgrund der aktuellen Umstände neu zu bewerten ist.

Der Zeitpunkt der Aufgabe der Depot- und Instandsetzungsinfrastrukturen hängt von diversen Einflussfaktoren ab und kann darum nicht genau eruiert werden. Deshalb ist es von zentraler Bedeutung, eine den wechselnden Umständen angepasste Planung zu ermöglichen.

B.2 BEDARFSANALYSE

Auslöser	Die Ausbaupläne für das Basler Tramnetz sind weit fortgeschritten und wurden von der Politik weitgehend anerkannt [3, <i>Basler Verkehrsverbund BVB</i>]. Bis zum Jahre 2040 ist ein Ausbau des Liniennetzes von ca. 40% in konkreter Planung [1, <i>Aufgabenstellung PProRE</i>]. Dementsprechend muss sich nun Gedanken über die Unterbringung des für den Ausbau benötigten Rollmaterials gemacht werden, so dass der fortschreitende Ausbau nicht durch betriebliche Umstände wie dem Fehlen von Depotvolumen in Verzug gerät. Es folgt die Zusammenfassung über die benötigten Strukturen aus der Aufgabenstellung:
Fazit der Aufgabenstellung	«Die Kapazitätsreserven der bestehenden BVB- und BLT-Depots reichen im Dauerbetrieb nur noch für etwa 5 + 10 zusätzliche Fahrzeuge (was vielleicht noch knapp den Bedarf der Ausbauten bis 2030 deckt). Aber für die notwendige Entlastung der älteren BVB-Depots, eine neue BVB-Zentralwerkstätte und weitere Ausbauten bis 2040 fehlt jeglicher Platz.
Kurzfristiger Bedarf	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.
Langfristige Planung	Dieser eine Standort müsste schrittweise auf bis zu 120 Tramzüge à 45 m ausbaubar sein (wenn alle bis 2040 angedachten Ausbauten kommen würden und/oder Aufgabe älteres BVB-Depot). Oder 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.)» [1, <i>Aufgabenstellung PProRE</i>]
Einordnung des Bedarfs	Die Aufgabenstellung gibt einen strikten Rahmen vor aus dem sich explizite Flächenberechnungen ableiten lassen. Jedoch lässt sie Strategieüberlegungen, welche in der Zukunft gefällt werden müssen und die für die effiziente Versorgung des Tramnetzes entscheidend sind, für diesen Schritt offen. Ziel der Bedarfsanalyse ist es nun, diese Flächen zu eruieren und in modulare Ausbauschritte zu gliedern, um die Flexibilität, welche für die künftige Richtungsweisung aus strategischer Sicht notwendig sind, zu erhalten.

B.3 FLÄCHENERMITTLUNG

Berechnung pro Stellplatz	Um den Ausbau in modularen Schritten zu ermöglichen, braucht es Aussagen zu den Benötigten Flächen pro Stellplatz. So besteht eine Grundlage, um die benötigten Nutzungen den zur Verfügung stehenden Flächen zu führen.												
Grundlagen	Gemäss der Projektierungsrichtlinie für Bahnanlagen [5, <i>Projektierungsrichtlinie</i>] besteht ein massgebendes Lichtraumprofil für Neubauten. Darin werden die benötigten Abstände und Kurvenradien festgelegt, welche bei einem Neubau einer Bahninfrastrukturanlage eingehalten werden müssen. Aufgrund der darin enthaltenen Aussagen und dank der fachlichen Unterstützung von Prof. Gunnar Heipp [6] konnten folgende Anforderungen eruiert werden:												
Grundsätzlicher Platzbedarf	<table> <tr> <td>1. Länge Flextiy-Tram:</td><td>45 m</td></tr> <tr> <td>2. Minimaler Drehradius:</td><td>14 m</td></tr> <tr> <td>3. Minimale Spurweite im Depot:</td><td>4 m</td></tr> <tr> <td>4. Minimale Spurweite Werkgleise:</td><td>6 m</td></tr> <tr> <td>5. Längenzuschlag pro Parkiertes Fahrzeug:</td><td>1.5 m</td></tr> <tr> <td>6. Längenzuschlag pro Werkgleis:</td><td>10 m</td></tr> </table>	1. Länge Flextiy-Tram:	45 m	2. Minimaler Drehradius:	14 m	3. Minimale Spurweite im Depot:	4 m	4. Minimale Spurweite Werkgleise:	6 m	5. Längenzuschlag pro Parkiertes Fahrzeug:	1.5 m	6. Längenzuschlag pro Werkgleis:	10 m
1. Länge Flextiy-Tram:	45 m												
2. Minimaler Drehradius:	14 m												
3. Minimale Spurweite im Depot:	4 m												
4. Minimale Spurweite Werkgleise:	6 m												
5. Längenzuschlag pro Parkiertes Fahrzeug:	1.5 m												
6. Längenzuschlag pro Werkgleis:	10 m												

Die Angaben entsprechen nicht den Minimalangaben, sondern stellen die effektiv realisierbaren Massen in einer Depotanlage dar. Die nötigen Zuschläge für den erweiterten Dienstweg, Schlupfweg, Kurvenzuschlag, Konstruktion und Tragwerk sind bereits miteinbezogen. Zudem wurde für Wendeschlaufen einen Zuschlag

von 2 Meter Radius zur Gebrauchstauglichkeit eingerechnet [5, Projektierungsrichtlinie] [6, Prof. Gunnar Heipp].

Berechnungs-
grundlage

Die Herleitungen zu dem spezifischen Flächenbedarf sind dem Anhang 1 zu entnehmen. Folgende Kennwerte bilden die Berechnungsgrundlage:

$$\text{Flächenbedarf pro Stellplatz } A_{SP} [m^2] = 190 m^2$$

$$\text{Flächenbedarf Erschliessung und Lager } A_E [m^2] = 570 m^2$$

$$\text{Flächenbedarf pro Instandsetzungplatz } A_{IS} [m^2] = 660 m^2$$

$$\text{Flächenbedarf pro Instandhaltungsplatz } A_{IH} [m^2] = 270 m^2$$

$$\text{Zuschlag für Restflächen und Grenzabstand } Z [-] = 1.4$$

Übrige Fläche

Die Fläche für Verwaltung und Pausenaufenthalt wird innerhalb des Zuschlags und über dem Depotvolumen in zweiter Etage angedacht.

Unmittelbarer Be-
darf

Der unmittelbare Bedarf für Depotvolumen ist durch die weit fortgeschrittenen Ausbaupläne gut abschätzbar und kann ohne Risiko geplant werden. Gemäss der Aufgabenstellung wird ein Depotstandort für 60 Trambüsen und Instandsetzung benötigt. Gemäss den Informationen der BVB werden für die Instandsetzung 8 Stellplätze unmittelbar benötigt.

Berechnung
Flächenbedarf
Standort 1

$$\text{Fläche Standort 1} = Z (60 * A_{SP} [m^2] + 8 * A_{IS} [m^2] + A_E [m^2])$$

$$25 Ha \approx 24'150 m^2 = 1.4 (60 * 190 m^2 + 8 * 660 m^2 + 570 m^2)$$

Mittel- und lang-
fristiger Bedarf

Der Mittel- und langfristige Bedarf ist im Gegensatz zum unmittelbaren Bedarf dynamischer. Die definitive Planung und Realisierung zum jetzigen Zeitpunkt daher riskant. Jedoch muss die Sicherung der Flächen bereits heute an den potenziell geeigneten Lagen erfolgen, um die Bereitstellung im richtigen Zeitpunkt zu gewährleisten.

C STANDORTEVALUATION

Vorgehen Die Suche nach einem Standort in einem derart grossen Einzugsgebiet erfordert die systematische Einschränkung geeigneter Standorte. Daher wurde die Suche nach dem Top-Down Prinzip nach den wichtigsten Argumenten zuerst eingeschränkt. Mithilfe einer GIS-Analyse und der anschliessenden manuellen Aussortierung wurde nach geeigneten Standorten gesucht.

C.1 SELEKTIONSKRITERIEN

Hauptkriterien Die folgenden Punkte bilden die Hauptkriterien:

- Gute Lage im Netz
- Keine übergeordneten Nutzungsinteressen
- Geringe Lärmempfindlichkeit in der Nachbarschaft
- Keine übergeordnete Bedeutung des Ortsbildschutzes
- Zonenplanspezifische Kriterien:
 - Kein Landwirtschaftsland
 - Keine Grünanlagen
 - Nicht im Wohngebiet
- Parzellengrösse über 2.5 Ha

Lage im Netz Die Qualität eines möglichen Standorts hängt massgeblich von seiner Lage im Netz ab. Ist der Standort durch mehr als eine Linie erschlossen und führt die Netzerschliessung durch unbewohntes Gebiet, können eine Vielzahl von Leerfahrten und störende Lärmbelastung vermieden werden. Die Zentralität ist dabei eine Abwägung von Nutzungsinteressen. Jedoch müssen diese Interessen nicht immer in gegenseitigen Konflikt stehen. Synergien können einen begünstigenden Einfluss haben und so einen zentraleren Standort ermöglichen, der gleichzeitig einen Mehrwert für das Umfeld generiert. Für die GIS-Analyse wurde der Abstand von maximal 300 Meter vorausgesetzt.

Grösse der Parzelle Je grösser eine potenzielle Parzelle an einem Erweiterungsstandort ist, je mehr strategische Freiheit hat man zum Zeitpunkt der Beanspruchung. Dementsprechend sinnvoll ist es ein Standort zu finden der die maximal realistische Grösse aufweist.

Verweis Für die spezifische Ausführung der GIS-Analyse beachten Sie den Anhang 2

C.2 SELEKTION DER STANDORTE

Die Selektion resultierte in sechs mögliche Standorte. Alle erfüllen die vorausgesetzten Kriterien und müssen nun miteinander verglichen werden, um die weitere Bearbeitung zu ermöglichen.

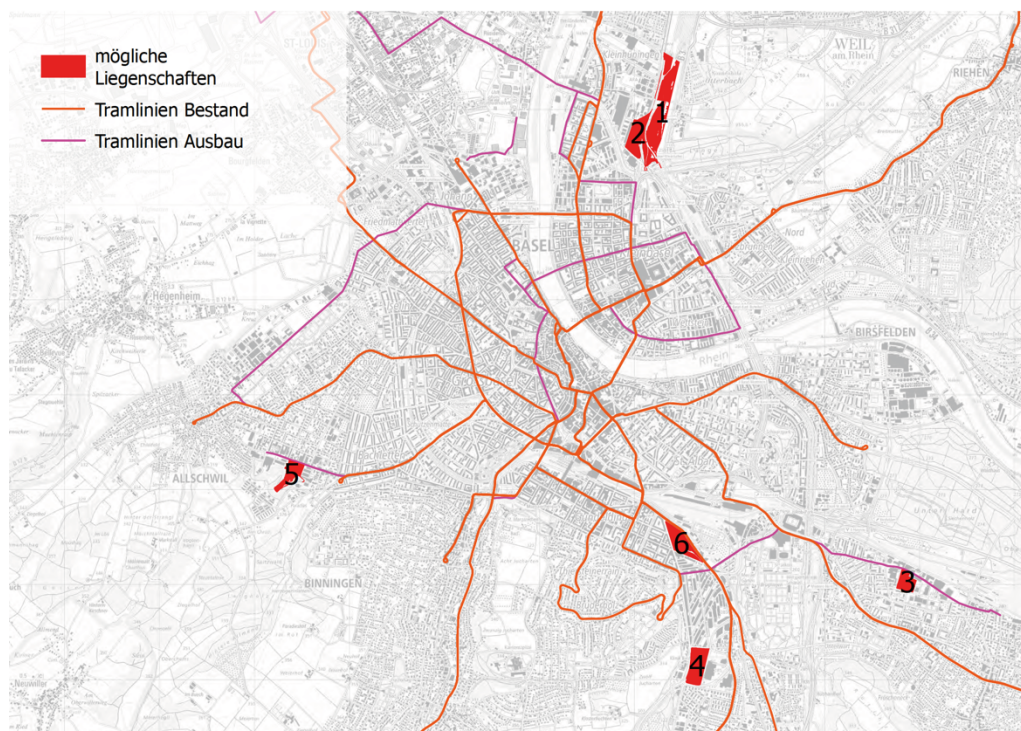


Abbildung 1 Resultat Standortanalyse

Methodik

In dieser fortgeschrittenen Bearbeitungstiefe ist die Gegenüberstellung und Bewertung des Standortes anhand einzelner Kriterien nicht mehr möglich. Wegen des Fehlens der Vergleichbarkeit, werden die Standorte mit Hilfe einer Argumentbilanz in der Synthese evaluiert.



1. Umschlagbahnhof

Denkbare Synergien:

Pro:

Contra:

- Bis zu 15 Ha
- Ehemaliges Bahnareal
- Ungenutzt

- Parkhaus
- Industriestandort
- Lagerhalle

- brachliegend
- grosse Fläche
- zentral im Netz

- Schwierige Planungsverhältnisse
- Netzanbindung nötig
- zahlreiche Interessen



2. Hochbergerstrasse

- 3 Ha
- Industrie/Bahnareal
- stark unternutzt

- Altlasten
- Parkhaus
- Industriestandort
- Lagerhalle

- geringfügiger Bestand
- Anbindung simpel
- begrenzte Fläche
- Netzanbindung nötig



3. Transport Union Areal

- 3.2 Ha
- ungenutztes Industrieareal
- baufällig

- Parkhaus
- Industriestandort
- Lagerhalle

- leerstehend / zwischengenutzt
- künftig am Netz
- Nachbargarzelle ggf. auch nutzbar
- relativ weit aussen im Netz



4. Dreispitz Süd

- 6.6 Ha
- teilweise brachliegend
- stark unternutzt

- Parkhaus
- Industriestandort
- Lagerhalle

- brachliegend
- Anbindung simpel umsetzbar
- relativ weit aussen im Netz



5. Binningerstrasse

- 4.35 Ha
- Industrieareal
- unternutzt
- passende Industrie vorh.

- Altlasten
- Parkhaus
- Industriestandort
- Lagerhalle

- künftig am Netz
- zahlreiche Nutzerparteien
- relativ weit aussen im Netz



6. Dreispitz Nord

- 5.4 Ha
- Shopping
- unternutzt

- Shoppingcenter
- Parkhaus
- Altlasten

- sehr Zentral gelegen
- guter Baubestand
- nahe an Wohnzone

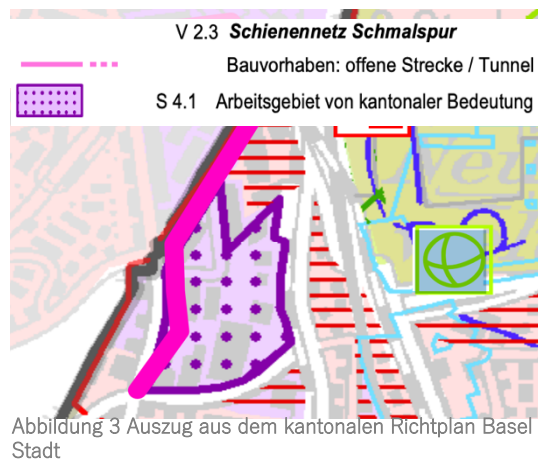
C.3 FAZIT DER ARGUMENTENBILANZ

Gesamtübersicht	Alle der selektionierten Areale liegen im Industriegebiet und gleichen sich in den Möglichkeiten zur synergetischen Nutzung.
Umschlagsbahnhof	Der Umschlagbahnhof generiert wegen schwierigen internationalen Planungsverhältnisse eine zu grosse Unsicherheit. Zusammen mit der nötigen Netzanbindung und überlagernden Interessen wird eine Planung unverhältnismässig aufwendig.
Hochbergerstrasse	Die Hochbergerstrasse hat eine begrenzte Fläche, wodurch sie primär als Erweiterungsstandort in Frage kommt. Der geringe Baubestand und die Unterausnutzung begünstigen die Verfügbarkeit. Die Anbindung ist zwar noch zu erstellen, jedoch auf einer ungenutzten Industriebahnanlage sehr einfach zu realisieren. Die bestehenden Altlasten müssen im Zuge der Realisierung saniert werden. Die Tiefe ist jedoch gering und würde eine Absenkung der Anlage begünstigen [7, <i>Kataster der belasteten Standorte</i>]. Alles in allem ist der Standort an der Hochbergerstrasse als Erweiterungsstandort sehr geeignet.
Transport Union Areal	Das Areal der Transport Union kommt wegen seiner Grösse vorwiegend als Entlastungsstandort in Frage. Jedoch ist die Lage im Netz und die Erschliessung durch nur eine Linie, welche durch bewohntes Gebiet führt, nicht als geeignet zu bewerten.
Dreispietz Süd	Die Parzelle südlich im Dreispietz ist mit 6.6 Ha sehr gross und zurzeit ungenutzt. Die Christoph Merian Stiftung steht im Besitz der Parzelle und sieht für die Parzelle eine «neue gewerbliche Nutzung und eine neue Entwicklung» vor [8, Christoph Merian Stiftung]. Aktuell ist die Parzelle nicht direkt am Netz angeschlossen. Jedoch wäre diese einfach zu realisieren. Zudem wurde eine Netzerweiterung im Grossen Rat diskutiert, die den Standort direkt ans Netz anbinden würde. Dies prädestiniert die Parzelle eindeutig als Bestvariante für den Hauptstandort.
Binneringerstrasse	Der Standort an der Binneringerstrasse verfügt über eine sehr komplexe und weitgehend ausgelastete Nutzungsstruktur. Dementsprechend ist eine Weiterentwicklung unverhältnismässig.
Dreispietz Nord	Der Baubestand im Areal am Dreispietz Nord ist weitgehend neuwertig und verfügt über ein gut funktionierendes Nutzungskonzept. Deshalb erscheint eine Weiterentwicklung als nicht verhältnismässig.

D VERTIEFUNG STANDORTANALYSE

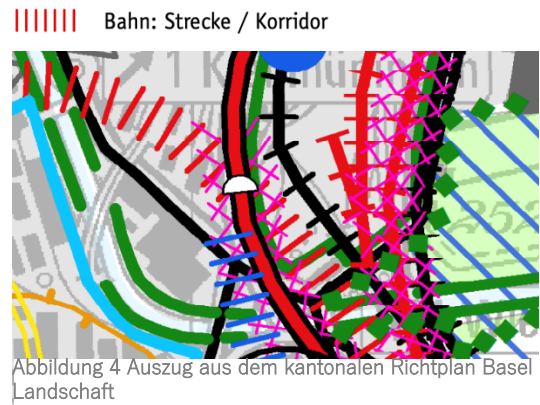
D.1 DREISPITZ SÜD

Besitzverhältnisse	Die Parzelle südlich im Dreispitz ist im Besitz der Christoph Merian Stiftung. Gemäss eigenen Angaben auf entsprechender Webpage steht die Liegenschaft zur Umnutzung bereit und kann in Zusammenarbeit mit der Stiftung entwickelt werden.
Nutzungsplanung, Baurechtsvertrag	Gemäss der Bauzonenordnung der Gemeinde Münchenstein Basel-Land liegt die Liegenschaft in einer Industriezone 2J.
Kantonaler Richtplan	Gemäss des kommunalen Richtplans liegt das Grundstück in einem Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung. Zudem besteht ein Richtplaneintrag für eine neue Tramlinie.



D.2 HOCHBERGERSTRASSE

Besitzverhältnisse	Die Parzelle an der Hochbergerstrasse ist im Besitz der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) [9, GIS Basel-Stadt]. Da das Grundstück des Güterbahnhofs durch die Autobahn abgesondert und verpachtet wird, ist eine künftige Entwicklung des Gebiets gut denkbar. Dazu müssten die Gespräche mit den Grundeigentümern aufgenommen werden.
Gateway Basel Nord	Gleich neben dem Grundstück plant die Stadt Basel in Zusammenarbeit mit dem Hafenbetreiber Port of Switzerland eine Erweiterung und Modernisierung der Hafenanlage. Gemäss den Ausbauplänen wird das Bearbeitungsgebiet jedoch nicht tangiert. [10, GIS Basel Landschaft]
Nutzungsplanung	Gemäss des Zonenplans der Stadt Basel liegt das Gebiet in der Zone Bahnareal. Die rechtliche Grundlage sieht jedoch keine Einschränkung bei der Umzonung in eine Industriezone vor [13, PBG].
Kommunaler Richtplan	Gemäss des kommunalen Richtplans bestehen zahlreiche Überlagerungen, welche die Autobahnbrücke neben der Parzelle betreffen. Unter der Parzelle führt zudem die Durchmesserlinie zwischen Baden Badischer Bahnhof und Basel SBB hindurch. Eine Beeinflussung der Bebaubarkeit ist jedoch bei beiden Einflüssen nicht zu erwarten.
Altlasten	Die Liegenschaft ist durch einen Chemieunfall mit bituminösen Abfallprodukten verseucht. Bei Bebauung muss die 2 Meter starke Schicht saniert werden [7, Kataster der belasteten Standorte].



E STANDORTSTRATEGIE

Etappierung

Die in Planung stehenden Ausbauten des Tramnetzes lassen eine Abschätzung der künftig benötigten Depotfläche verhältnismässig gut zu. Schwieriger gestaltet sich die Planung des Prozesses des weiteren Ausbaus des Depot- und Instandhaltungsvolumens, da wirtschaftliche, politische und betriebliche Faktoren die weitere Entwicklung beeinflussen. Aus diesem Grund ist eine dynamische Etappierung des Ausbaus der Infrastruktur und die gleichzeitige Verfügbarhaltung der benötigten Fläche die wirtschaftlich sinnvolle Lösung [6, Prof. Gunnar Heipp].

Dreispietz Süd

Gemäss der Standortstrategie soll das Areal Dreispitz Süd als neuer Hauptstandort als erstes projektiert und umgesetzt werden. Damit wird die Umnutzung des Tramdepots im Klybeck unterstützt und zeitgleich kann für die weitere Projektentwicklung auf die finanziellen Mittel aus der Immobilienentwicklung zurückgegriffen werden.

Eignung

Die zum grossen Teil ungenutzte Parzelle im Industriegebiet in Münchenstein erfüllt die analysierten Punkte herausragend. Die nötige Zentralität, die gute Anbindungsmöglichkeit ans Netz, die umsetzbaren Synergien und die hohe Verträglichkeit mit der umliegenden Nutzung gaben den Ausschlag für die Standortwahl. Die Grösse der verfügbaren Fläche macht die Parzelle als Hauptstandort für Instandhaltung und Instandsetzung geeignet. Das Areal liegt auf der entgegengesetzten Seite der Stadt, wie das bestehende Tramdepot Wiesenplatz. Somit ist eine parallele Nutzung beider Standorte bis zur Umnutzung des Depots am Wiesenplatz betrieblich äusserst [6, Prof. Gunnar Heipp]. Weiterführend kann bei einer Umnutzung das Depot Wiesenplatz durch einen sehr gut geeigneten Standort in unmittelbarer Nähe ersetzt werden.

Gegenseitige Lage

Die Lage der beiden Nutzungsreserven bildet der Kern der Standortstrategie. Da die Erschliessung des Netzes in Anbetracht der zukünftigen Entwicklungen sehr schwer abschätzbar ist, kann so zum richtigen Zeitpunkt über diese Strategiewahl entschieden werden.

Zweiter Ausbaus-schritt

Mit der Inbetriebnahme des neuen Hauptstandorts soll die Situation zu dem Zeitpunkt neu bewertet werden. Nun soll entschieden werden, ob es mit den veränderten Umständen Sinn macht, den Standort an der Hochfelderstrasse in Betrieb zu nehmen oder ob der Ausbau des künftigen Depots in Richtung Süden zielführender ist. Zusätzlich verleiht die Bereithaltung der Kapazitäten an beiden Standorten eine zusätzliche Planungsresilienz (zur Sicherung der Flächen: siehe Entwicklungskonzepte).

Vor- und Nachteile einer Gegenseitigen Lage

Vorteile:

- Verringerung von Dienstfahrten
- Vereinfachte Dienstplanung
- Höhere Überschaubarkeit
- Effizientere Projektierung

Nachteile:

- Effizientere Netzerschliessung
- Extensivere Lärmbelastung
- Einfachere Etappierbarkeit
- Geringere Dominanz

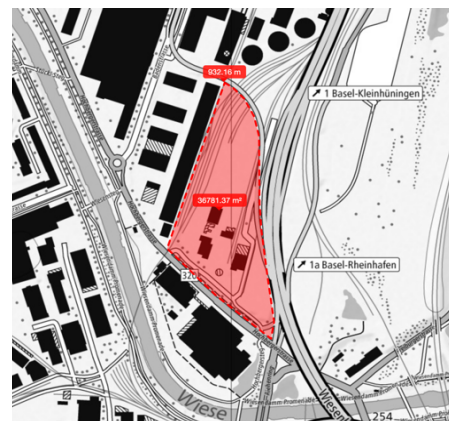
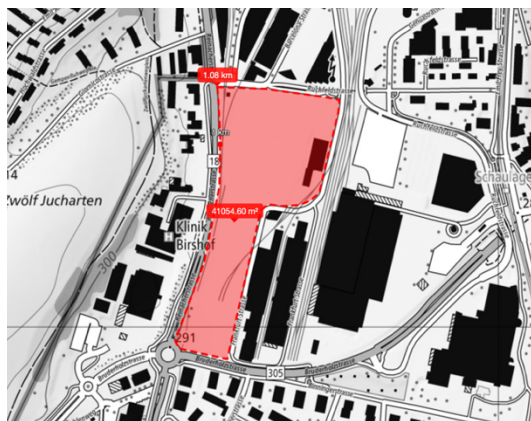


Abbildung 5 a) bis c) Verortung der Parzellen, Standort Dreispitz Süd Bild links, Standort Hochbergerstrasse Bild rechts

F STANDORTKONZEPTE

F.1 KONZEPT STANDORT DREISPITZ SÜD

Umfeld	Der Dreispitz hat in den vergangenen Jahren einen starken Wandel erfahren. Mit dem Bau der Hochschule und den neueren Bürogebäuden hat das Quartier ein modern-elegantes Flair erhalten. Mit dem Standortkonzept soll diese Entwicklung weitergeführt und ergänzt werden.
Erschliessung	Die Erschliessung in das Depotvolumen wird über zwei voneinander unabhängigen Einfarten her möglich sein. Dies steigert die betriebliche Zuverlässigkeit und Effizienz in den Hauptein- und Ausfahrtzeiten. Für den MIV sollen Parkmöglichkeiten für das Fahrpersonal im Gleisbereich innerhalb der Hauptwendeschlaufe Richtung Reinacherstrasse gelegt werden und ebenfalls von dort erschlossen werden.
Gleisanlage	Die Gleisanlage verfügt über 15 reine Depotgleise die vierfach nutzbar sind. Das reine Depotvolumen von 60 Fahrzeugen wird durch drei hybride Werkgleise zur leichten Instandhaltung ergänzt, welche ebenfalls vierfach nutzbar sind. So umfasst das effektiv nutzbare Depotvolumen schlussendlich 72 Fahrzeuge. Die schwere Instandhaltung verfügt über sieben Werkgleisen, von welchen fünf Zweifach nutzbar sind. Somit entstehen 12 Werkplätze.

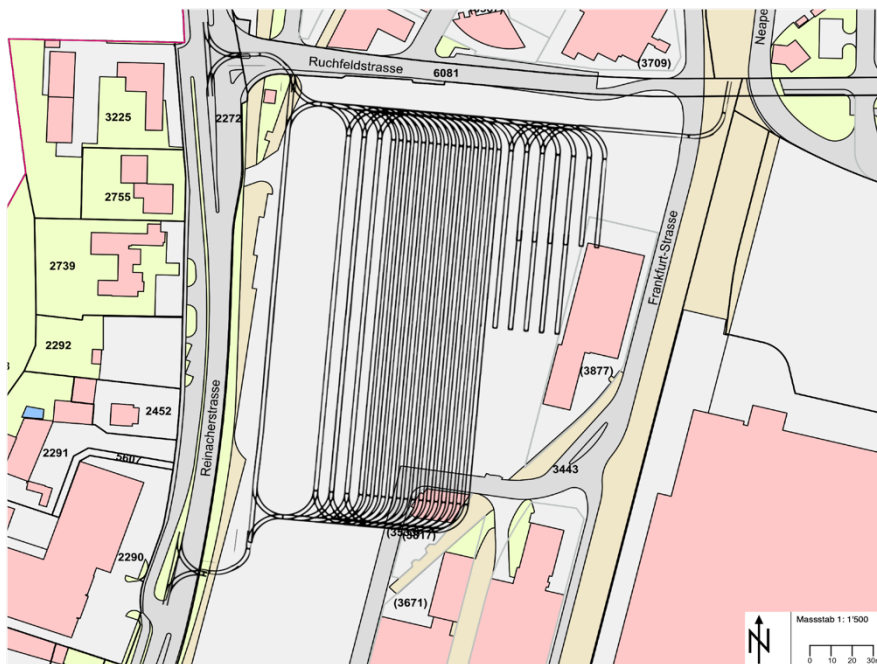


Abbildung 6 Gleisplan Depot Dreispitz Süd

Baurechtsvertrag	Die brach liegende Fläche ist im Besitz der Christoph Merian Stiftung und ist mit einem Baurechtsvertrag belegt. Gemäss Auskunft seitens Stiftung steht die Fläche für die «Verleihung eines neuen Charakters» zur Verfügung. Dadurch wäre es naheliegend, die Stiftung mit guten Ideen zur multifunktionalen Nutzung als Planungspartner zu gewinnen [8, Christoph Merian Stiftung].
Bauliche Einordnung	Die Parzelle ist bereits heute durchschnittlich ca. 1.5 Meter unter dem Strassenniveau, dadurch kann die Baustruktur mit wenigem Aushubvolumen bis zu 2m in den Boden gesenkt werden. So ordnet sich die Struktur besser ein und die Geschosshöhe tritt von aussen betrachtet nicht als übermässig hoch in Erscheinung. Die Einfahrten werden dazu als Rampe ausgeführt. Um die Steigung zu bewältigen stehen 50 Meter Horizontalabstand zur Verfügung. Die bestehenden Bauten, die durch die Planung tangiert werden, sind heute nicht mehr genutzt und können abgerissen werden.

Städtebaulicher Charakter

Entlang der ersten Bautiefe sollen in das Depot eingelassene individuell gestaltete Solitäre die Zusammengehörigkeit mit dem Umliegenden schaffen und zur Eingliederung beitragen. Entlang der Frankfurtstrasse wird ein fünfstöckiges Bürogebäude für die Verwaltung der BVB und möglicherweise auch der BLT errichtet. Die grosse Dachfläche des Depotvolumens soll zu einem grossen Teil zur Produktion von Solarstrom zur Verfügung gestellt werden, um die eingelassenen Solitäre am Rand der Anlage sollen Dachgärten zum Flanieren einladen. Durch Öffnungen in der Dachfläche der Depotanlage soll die Fläche mit natürlichem Licht versorgt werden. Im östlichen Teil, entlang der bereits bestehenden Gleisen, soll die Instandsetzung untergebracht werden, um die lärmintensive Nutzung auf der dafür verträglicheren Seite zu platzieren.

Synergien

Um den Bedürfnissen des sich wandelnden Quartieres gerecht zu werden, soll zusätzliche Nutzung in das Quartier miteinbezogen werden. Zum einen sollen die Gewerbeflächen und Büroflächen an Betriebe mit Bezug zur Mobilität vermietet werden, sodass bestmögliche Synergien im Sinne einer Clusterbildung entstehen können.

Südliche Parzelle

Der Bereich südlich der Parzelle soll bis zur Inbetriebnahme mit der jetzigen Nutzung bestehen bleiben. Sie soll im Richtplan behördenverbindlich geschützt werden und nutzungsplanerisch mit einer Planungszone belegt werden. Denkbar ist ebenfalls eine Zwischennutzung, welche im Rahmen einer Partizipationsveranstaltung eruiert werden kann.

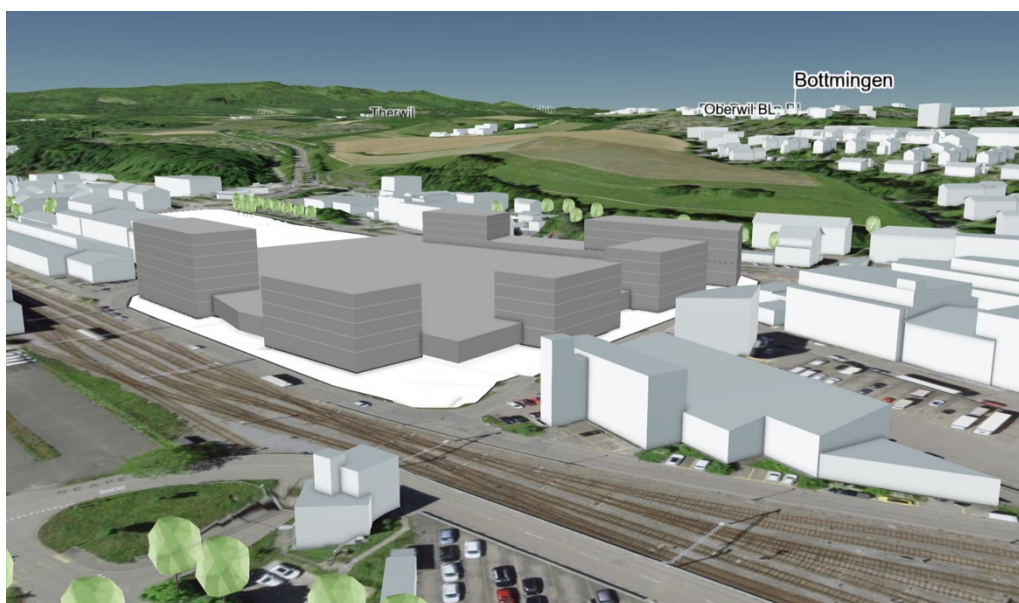


Abbildung 7 Visualisierung Konzeptskizze Dreispitz Süd

F.2 KONZEPT STANDORT HOCHBERGERSTRASSE

Umfeld

Die stark unternutzte Fläche liegt in unmittelbarer Nähe zur Autobahn und der Bahnstrecke in der Industriezone. Die Netzanbindung erfolgt über eine bestehende Infrastruktur und führt nicht durch bewohntes Gebiet. Der Erweiterungsstandort liegt in unmittelbarer Nähe zum Depot Wiesenplatz, bietet daher dieselbe Netzerschliessung, steht jedoch unter geringem städtebaulichen Entwicklungsdruck.

Erschliessung

Die Erschliessung erfolgt über das bestehende Bahntrasse und über die bestehende Bahnbrücke. Darauf sollen zwei unabhängige Spuren in das Depot führen. Dies steigert die betriebliche Zuverlässigkeit und Effizienz in den Hauptein- und Ausfahrtzeiten. Für den MIV sollen Parkmöglichkeiten für das Fahrpersonal im in der bestehenden Parkgarage im südlichen Teil der Parzelle bereitgestellt werden.

Gleisanlage

Die Gleisanlage ist, wie im Dreispitz, als Wendedepot ausgeführt. Die 15 Depotgleise können dreifach genutzt werden. Neben den 45 Depotplätzen entstehen vier Werkgleise für die leichte Instandhaltung und Besandung, welche zweifach nutzbar sind und somit die Kapazität um acht Plätze erweitern.

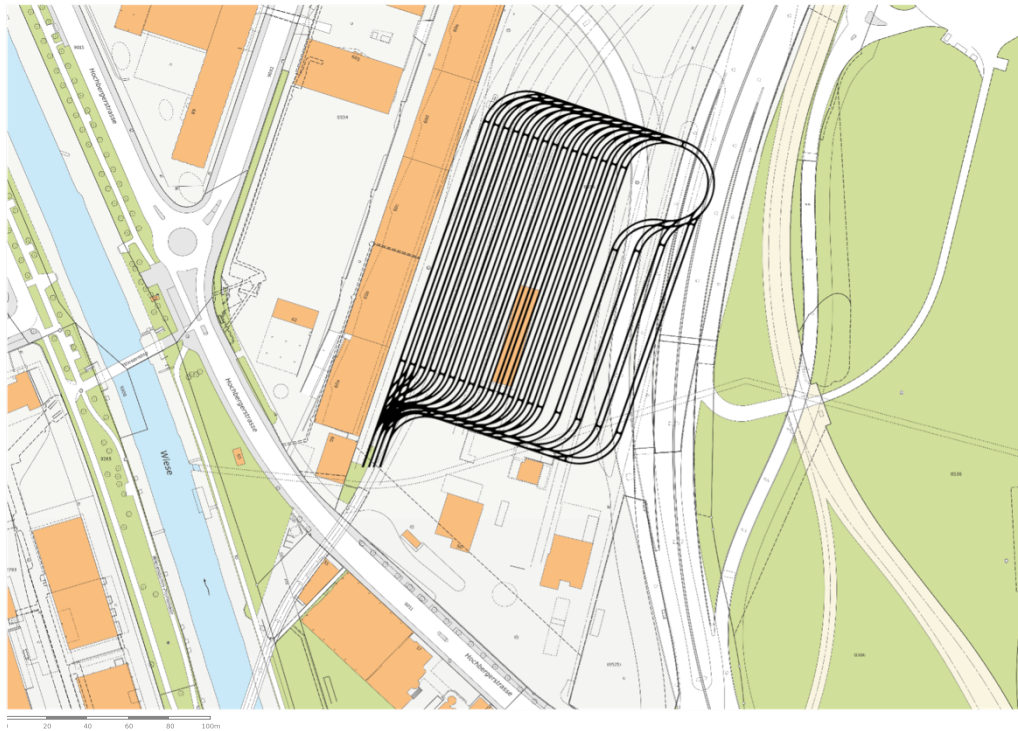


Abbildung 8 Gleisplan Erweiterungsdepot Hochbergerstrasse

Baustruktur

Von der Hochbergerstrasse aus gesehen, soll vom Depot nur deren Einfahrt zu sehen sein. Dank der Ansenkung des Erdgeschosses (siehe Synergien) kann vorgelagert zum Depot ein Gewerbehochhaus entstehen. Durch die Lage der Wendeschleife kann die Depotanlage zum Teil unter der Autobahn zu liegen kommen und so viel Platz sparen.

Die Tankstelle und die Tiefgarage sollen erhalten bleiben. Einzig der Werkplatz einer Spezialbaufirma muss dem Projekt weichen.

Synergien

Durch die Altlastensanierung, die vorgängig realisiert werden muss, senkt sich die Niveaulinie um zwei Meter. Dadurch wirken die Geschosshöhen normal und die städtebauliche Eingliederung wird begünstigt.

Planerische Sicherung

Die planerische Sicherung der benötigten Fläche soll mit einem Richtplaneintrag und seitens der Nutzungsplanung mit einer Planungszone erfolgen.

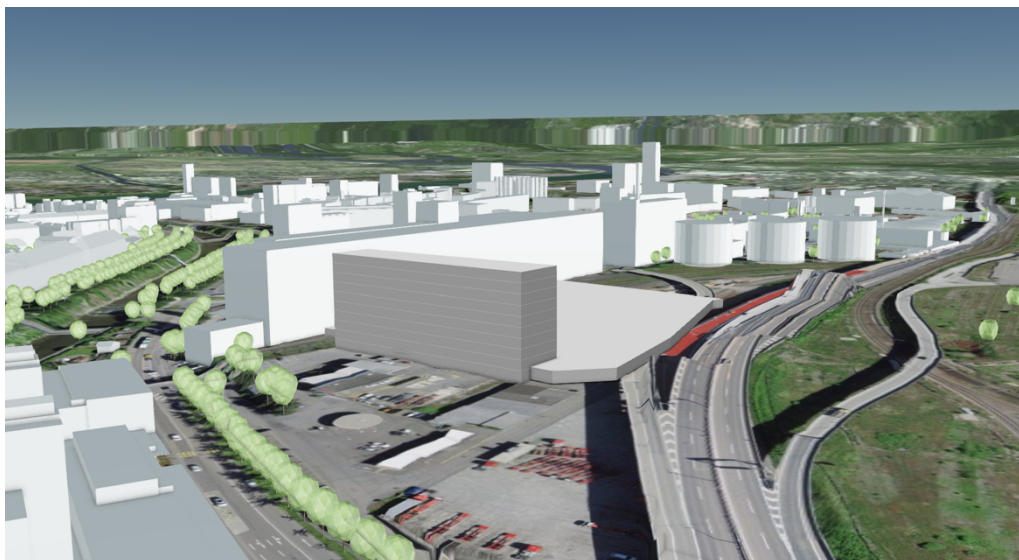


Abbildung 9 Visualisierung Konzeptskizze Depot Hochbergerstrasse

G PLANERISCHE UMSETZUNG

Sondierungsge- spräche

Im nächsten Schritt müssen auf die Grundbesitzer zugegangen und Sondierungs-
gespräche geführt werden. Es ist sehr wichtig, auf die Entwicklungsabsichten der
Eigentümer einzugehen und mit den seitens der BVB und BLT erarbeiteten Kon-
zepten einen gemeinsamen Nenner zu finden. Zudem muss der Dialog mit der
Gemeinde und dem Kanton gesucht werden, mit dem Ziel, eine Sicherung und
Übernahme des Baulands zu erreichen.

G.1 MITWIRKUNG

Bedeutung

Der Einbezug der Planungsbetroffenen ist in dieser Grössenordnung eminent
wichtig. Mit einer frühzeitigen Miteinbindung der Bevölkerung kann ein Bewusst-
sein für die Planung geschaffen werden. Mit der Wahrnehmung der Interessen
und der Beantwortung der Fragen von Interessierten kann die Akzeptanz der ge-
samten Planung positiv beeinflusst werden.

Informelle Mitwir- kung

Zur Umsetzung dieses Mitwirkungsziels bieten sich Informationsanlässe mit inte-
grierter Anhörung an. Da das Planungsziel einer Depotstruktur von den gegeb-
enen Umständen des Netzausbaus rührt, ist eine partizipative Mitwirkung zu die-
sem Zeitpunkt nicht mehr Zielführend.

Formelle Mitwir- kung

Die formelle Mitwirkung besteht aus einer 60-tägigen öffentlichen Auflage der
Richtplaneinträge Bau und Planungsverordnung (BPV) und der Baubewilligung
nach Eisenbahngesetz (EBG).

Wettbewerb

Das Wettbewerbsprogramm soll vorgängig im Rahmen eines Informationsanlas-
ses kommuniziert werden und allenfalls entsprechend der mitgenommenen
Punkte aus der Anhörung angepasst werden.

G.2 RICHTPLANANPASSUNG

Richtplaneintrag

Wird klar, ob die Umsetzung in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse möglich
wird, muss der kantonale Richtplan Teil Mobilität als raumplanerische und legis-
lative Legitimation angepasst werden.

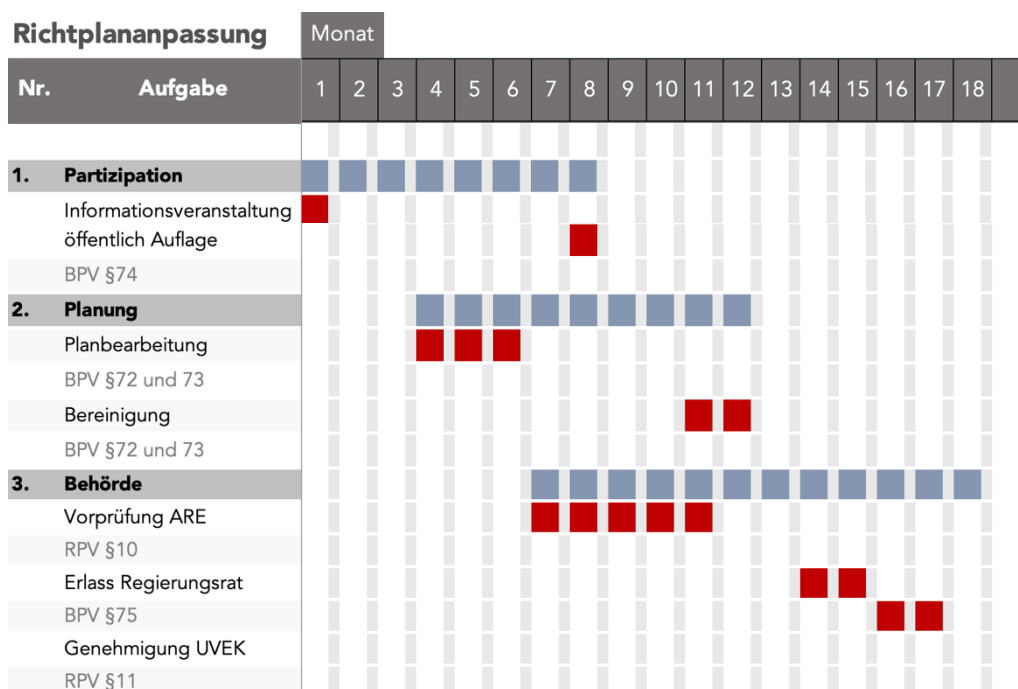


Abbildung 10 Ablaufplanung Richtplananpassung

G.3 PROJEKTIERUNG

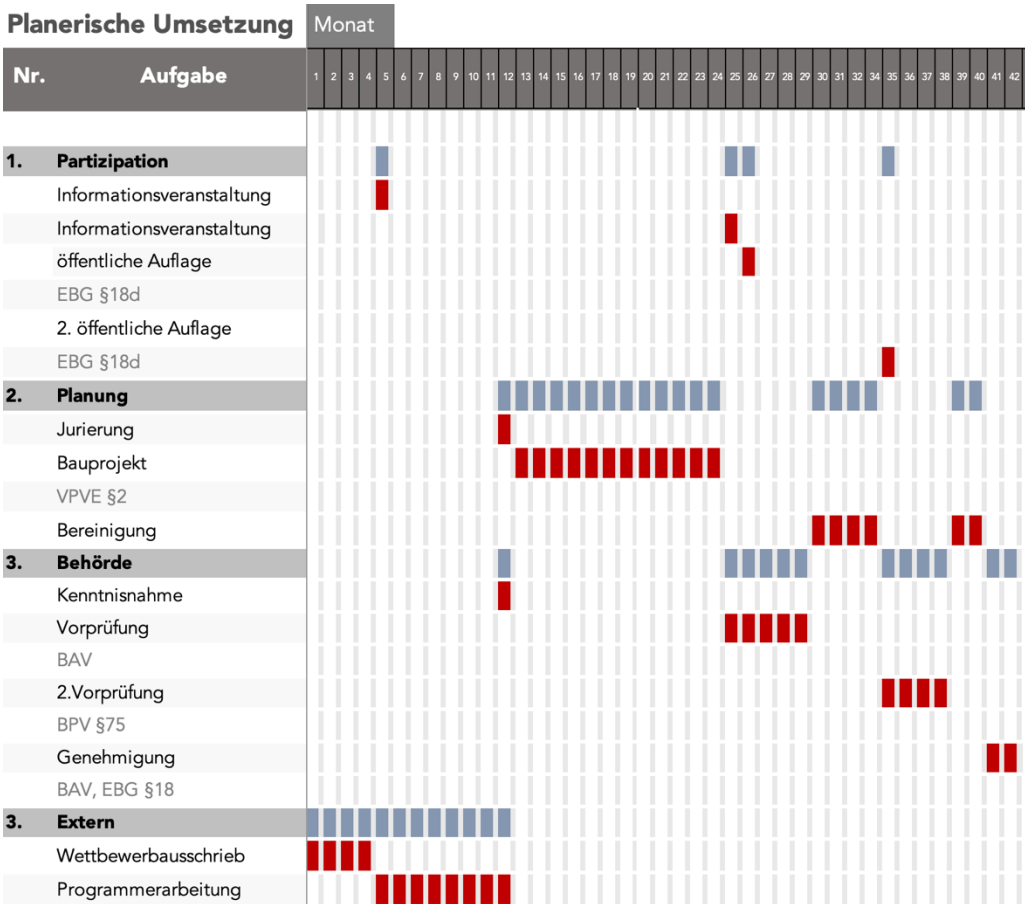


Abbildung 11 Ablaufplanung planerische Umsetzung

Architekturwettbewerb	Zur Vergabe der Projekte an geeignete Architekturbüros soll zur Qualitätssicherung ein Wettbewerb stattfinden. Zielführend ist eine finanzierte Vergabe, da zur Teilnahme spezifisches Fachwissen über die entsprechende Infrastruktur benötigt wird. Während der Wettbewerbsbearbeitung soll den Teilnehmenden ein Begleitgremium zur Verfügung stehen, welches Antworten zu technischen Einzelheiten geben kann.
Eisenbahngesetz	Gemäss dem Eisenbahngesetz (EBG) § 1 und 2 stehen auch Infrastrukturanlagen wie Depotanlagen unter dem Plangenehmigungsverfahren gemäss EBG [14].
Zonenplanänderung	Um die im Richtprojekt angestrebte Entwicklung zonenkonform zu ermöglichen, muss eine Umzonung des Areals erfolgen. Da aber gemäss dem EBG kantonales Recht beachtet werden muss, ist diese Anpassung auch zu einem späteren Zeitpunkt, im Zuge einer Nutzungsplanungsrevision umsetzbar.
UVP-Pflicht	Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist der Bauherr verpflichtet, für Projekte, welche ein erhebliches Verkehrsaufkommen generieren oder das Projektvolumen von 40 Mio. Franken überschreiten, einen Umweltverträglichkeitsnachweis der Baueingabe beizulegen. Die Ausarbeitung wird von externen Planungsbüros währen der Planungsphase übernommen.

H SCHLUSSWORT

Mit der Bedarf- und Standortanalyse konnten die Anforderungen an die Depotplanung, soweit es zum heutigen Zeitpunkt sinnvoll ist, ermittelt werden. Die erkannten Unsicherheiten werden im Verlaufe des Berichts nicht als Hindernis aufgefasst, sondern als Chance wahrgenommen, die den Planungsprozess an der zukünftigen Entwicklung zu orientieren.

Die Weiterentwicklung des Basler Trambetriebs mit nachhaltigen Baustrukturen, welche unabhängig der künftigen strategischen Entscheidungen nutzbar sind, macht die Depotbewirtschaftung und die Bereitstellung eines zuverlässigen öffentlichen Verkehrs möglich.

Die selektierten Standorte eignen sich für ihre Rolle in der Gesamtstrategie hervorragend und müssen nun auf Grundlage der Standortkonzepte planerisch gesichert werden. Der Ablauf für das weitere Vorgehen wurde im Kapitel Planerische Umsetzung dargelegt und kann als Grundlage für die Projektplanung herangezogen werden.

I VERZEICHNISSE

I.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1 Resultat Standortanalyse.....	8
Quelle: Eigene Darstellung	
Abbildung 2 Selektionierte Einzelstandorte.....	9
Quelle: Eigene Darstellung	
Abbildung 3 Auszug aus dem kantonalen Richtplan Basel Stadt	11
Quelle: kantonaler Richtplan Stadt Basel	
Abbildung 4 Auszug aus dem kantonalen Richtplan Basel Landschaft.....	11
Quelle: Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft	
Abbildung 5 a) bis c) Verotung der Parzellen, Standort Dreispitz Süd Bild links, Standort Hochbergerstrasse Bild rechts	12
Quelle: Schweizerische Landesvermessung, Webpage: www.map.geo.admin.ch	
Abbildung 6 Gleisplan Depot Dreispitz Süd	13
Quelle: Eigene Darstellung / GIS Basel Langschaft, Webpage: https://geo-view.bl.ch/	
Abbildung 7 Visualisierung Konzeptszkizze Dreispitz Süd.....	14
Quelle: Eigene Darstellung / Luucy, Webpage: www.luucy.ch	
Abbildung 8 Gleisplan Erweiterungsdepot Hochbergerstrasse.....	15
Quelle: Eigene Darstellung / GIS Basel-Stadt, Webpage: https://map.geo.bs.ch/	
Abbildung 9 Visualisierung Konzeptszkizze Depot Hochbergerstrasse.....	15
Quelle: Eigene Darstellung / Luucy, Webpage: www.luucy.ch	
Abbildung 11 Ablaufplanung planerische Umsetzung.....	17
Quelle: Eigene Darstellung	

I.2 LITERATURVERZEICHNIS

1. Aufgabenstellung PProRE, A. Schneider / D. Acocella / D. Engelke
erstellt: 19.09.22
2. Basler Verkehrsverbund BVB, Webpage: www.bvb.ch
zuletzt zugegriffen am: 06.01.2023
3. Baselland Transport AG BLT, Webpage: www.blt.ch
zuletzt zugegriffen am 06.01.2023
4. Tramnetzentwicklung Basel, Zweiter Bericht zum Stand der Umsetzung
Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum
Tramstreckennetz, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, 2019
5. Projektierungsrichtlinie für infrastrukturanlagen, Basler Verkehrsverbund
BVB, Juli 2021
6. Fachgespräch und Hilfestellung durch Prof. Gunnar Heipp, am 22.11.22
7. Kataster der belasteten Standorte Kanton Basel-Stadt; Katasterauszug
U48, 28.10.22
8. Christoph Merian Stiftung, Webpage: www.dreispietz.ch/de/dreispietz/Dreispietz-S-d.html
zuletzt zugegriffen am 06.01.2023
9. GIS Basel-Stadt, Webpage: <https://map.geo.bs.ch/>
zuletzt zugegriffen 06.01.23
10. GIS Basel Landschaft, Webpage: <https://geoview.bl.ch/>
zuletzt zugegriffen 06.01.23
11. GIS Schweizerische Landesvermessung, Webpage: www.map.geo.admin.ch
zuletzt zugegriffen 06.01.23
12. Gateway Basel Nord, Port of Switzerland, Webpage: <http://www.gateway-baselnord.com>
zuletzt zugegriffen 06.01.23
13. Bau und Planungsgesetz Kanton Basel-Stadt, Stand 01.08.22
14. Zonenplan und Zonenreglement Münchenstein, Stand 15.08.17
15. Eisenbahngesetz (EBG), Stand: 01.01.22

Standortevaluation

Tramdepot BVB BLT

Bericht und Antrag an die Verwaltungsräte

Version: zur Genehmigung

Autor: Lucek Andrea
E-Mail: andrea.lucek@ost.ch

Dozent: Prof. Engelke Dirk

Übergabe an den VR: 21. November 2022

1 Handlungsbedarf

Kontext	Basel ist eine Tramstadt dessen Netz sich in einem stetigen Ausbau befindet – welches wiederum in einer Stadt liegt, die seinerseits in einem stetigen Wandel ist. Um weiter einen attraktiven und zeitgemässen ÖV bereitstellen zu können bedarf es daher einer laufenden Planung und Überprüfung der eigenen Strukturen und deren Entwicklung.
Problem	Bereits heute befinden sich die Depotstrukturen der BVB nahe an den Kapazitätsgrenzen und ist in dem Zustand just in der Lage die Auswirkungen des Netzzuwachses der nächsten 10 Jahre aufzufangen. In fortschreitender Planung befindet sich jedoch ein Ausbau um bis zu 50% der heutigen Streckenlänge. Gleichzeitig befinden sich die bestehenden Depotstrukturen unter hohem städtebaulichem Druck. Dort wo einst die Industrie tätig war, gedeiht heute ein aufstrebendes Stadtquartier. Dementsprechend ist es höchste Zeit, um sich Gedanken über die betrieblichen Auswirkungen des weiteren Netzzuwachses zu machen und sich das nötige Rüstzeug in die Hand zu legen, um die Zukunft des Basler Trambetriebs zu gestalten.
Auftrag	Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, wurde im Auftrag der Geschäftsleitung der BVB und BLT der vorliegende Bericht und Antrag zur Sandortevaluation für ein Zukunft fähiges Tramdepot verfasst.
Dimensionierung	Eine sehr zentrale Fragestellung stellt das Ausmass des Bedarfs an Depotvolumen dar und wann dieser bereitstehen muss. Aus der Analyse geht hervor, dass, um die in Planung stehenden Netzerweiterungen und den Verlust durch die künftig umgenutzten Depotareale aufzufangen, ein erweiterbares Depotvolumen von rund 60 bis 120 Stellplätzen gefunden werden muss. Dies entspricht in einer ersten Etappe mit einer Zulage für Rangier-, Gebäude- und Erschliessungsfläche einer Gesamtfläche von drei bis vier Hektaren.
Methode / Vorgehen	Aufgrund der Abklärungen zur Dimensionierung wurde eine Standortstrategie entwickelt die als Basis für die Standortsuche fungierte. Das gewählte Vorgehen liess für die GIS gestützte Standortsuche einen breiten Spielraum, um einen ganzheitlichen Blick zu bewahren und mögliche Synergien zu finden. Innerhalb der Sandortevaluation wurde nach k.o. Kriterien gefiltert und die verbleibenden Standorte einander abgewogen. Für die geeigneten Standorte wurden anschliessend Machbarkeitsüberlegungen getätigt und ein Richtkonzept ausgearbeitet. In Vorliegenden Bericht folgen die wichtigsten Erkenntnisse zur Begründung der Handlungsempfehlung.

2 Standortevaluation

2.1 Standortstrategie

Lage im Netz und Synergien	Die Qualität eines möglichen Standorts hängt massgeblich von seiner Lage im Netz zusammen. Ist der Standort durch mehr als eine Linie erschlossen und führt die Netzerschliessung durch nicht bewohntes Gebiet, können eine Vielzahl von Leerfahrten und störende Lärmbelastung vermieden werden. Die Zentralität ist dabei eine Abwägung von Nutzungsinteressen. Jedoch müssen diese Interessen nicht immer in gegenseitigen Konflikt stehen. Synergien können einen begünstigenden Einfluss haben und so einen zentraleren Standort ermöglichen der gleichzeitig einen Mehrwert für das Umfeld generieren.			
Etappierung	Die in Planung stehenden Ausbauten des Tramnetzes lassen eine Abschätzung der künftig benötigten Depotfläche verhältnismässig gut zu. Schwieriger gestaltet sich die Zeitplanung, da unübersichtlich viele Faktoren in die Umsetzung der geplanten Projekte spielen. Aus diesem Grund ist eine dynamische Etappierung des Ausbaus der Infrastruktur und die gleichzeitige Verfügbarhaltung der benötigten Fläche die wirtschaftlich nachhaltigste Lösung.			
Anzahl Depots	Neben der Lage ist die Verteilung des Depotvolumens im Netz ein entscheidender Faktor, der die Betriebliche Wirtschaftlichkeit beeinflusst. Ausgenommen aus der Interessensabwägung wurde bewusst die Aufteilung der leichten Instandhaltung und der Instandsetzung. Die örtliche Nähe der beiden Infrastrukturen und die Bündelung der Kompetenzen generiert einen ausschlaggebenden Mehrwert gegenüber den Vorteilen einer Aufteilung.			
Strategien	Zentralstandortstrategie		Zweistandortstrategie	
	- Verringerung von Dienstfahrten	2	- effizientere Netzerschliessung	3
	- vereinfachte Dienstplanung	2	- extensivere Lärmbelastung	3
	- höhere Überschaubarkeit	1	- einfachere Etappierbarkeit	1
	- effizientere Projektierung	1	- geringere Dominanz	2
Strategieentscheid	Dadurch die Bewertung der zusammenfassenden Argumente kann bestätigt werden, dass die Wirtschaftlichere, Städtebaulich- und Lärmvertraglichere Lösung die Aufteilung auf einen Haupt- und einen Erweiterungsstandort darstellt.			

2.2 Standortfindung

GIS-Analyse und Standortentscheid	Mithilfe einer Geodaten Analyse konnten genügend grosse Areale gefunden werden und diese auf die ersten Kriterien geprüft werden. Die weitere Analyse beinhaltete die Überprüfung der Verfügbarkeit und die Findung möglicher Synergien und die weitere Suche nach K.O. Kriterien. Nach einer gründlichen Abwägung der verbleibenden Standorte konnten zwei, der Strategie entsprechender Standorte evaluiert werden.
--	--

3 Standortempfehlung

- Dreispietz Süd** Die zum grossen Teil ungenutzte Parzelle im Industriegebiet in Münchenstein erfüllt die Analysierten Punkte herausragend. Die nötige Zentralität, die gute Anbindungsmöglichkeit ans Netz, die umsetzbaren Synergien und die hohe Verträglichkeit mit der umliegenden Nutzung gaben den Ausschlag für die Standortwahl. Die Grösse der verfügbaren Fläche macht die Parzelle als Hauptstandort für Instandhaltung und Instandsetzung geeignet. Das Areal liegt auf der entgegengesetzten Seite der Stadt wie das bestehende Tramdepot Wiesenplatz. Somit ist eine parallele Nutzung beider Standorte bis zur Umnutzung des Depots am Wiesenplatz betrieblich äusserst sinnvoll.
- Verfügbarkeit** Die brach liegende Fläche ist im Besitz der Christoph Merian Stiftung und ist mit einem Baurechtsvertrag belegt. Gemäss erster Auskunft seitens Stiftung steht die Fläche für die «Verleihung eines neuen Charakters» zur Verfügung. Dadurch wäre es attraktiv, die Stiftung mit guten Ideen zur multifunktionalen Nutzung als Planungspartner zu gewinnen.
- Hochbergerstrasse** Die stark unternutzte Fläche liegt in unmittelbarer Nähe zur Autobahn und der Bahnstrecke in der Industriezone. Die Netzanbindung erfolgt über eine bestehende Infrastruktur und führt nicht durch bewohntes Gebiet. Der Erweiterungsstandort liegt in unmittelbarer Nähe zum Depot Wiesenplatz, bietet daher dieselbe Netzerschliessung, steht jedoch unter geringem städtebaulichen Entwicklungsdruck.
- Verfügbarkeit** Die Parzelle ist Teil des Umschlagsbahnhofs, welcher im Besitz des Deutschen Bundeseisenbahnvermögens liegt. Die Fläche nicht zum Eigengebrauch durch den Eigentümer genutzt und liegt abgesondert vom eigentlichen Umschlagbahnhof liegt, scheint es wahrscheinlich, dass die Fläche mittelfristig zur Nutzung gesichert werden kann.



Abb 1: Lage in der Stadt

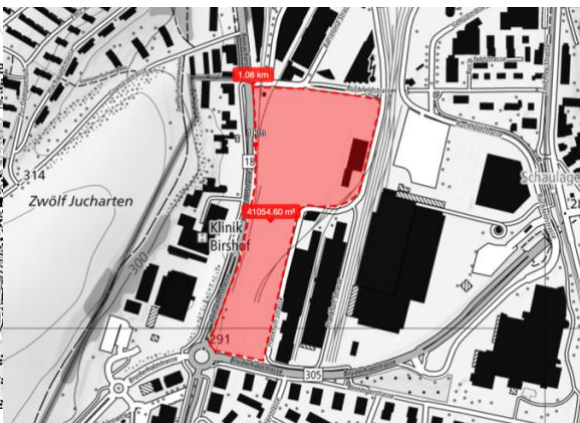


Abb 2: Standort Dreispitz Süd ca. 41000 m2



Abb 3: Standort Hochbergerstrasse ca. 35000 m2

4 Richtkonzept

- städtebauliche Idee** Der Dreispitz hat in den vergangenen Jahren einen starken Wandel erfahren. Mit dem Bau der Hochschule und den neueren Bürogebäuden hat das Quartier ein modern-elegantes Flair erhalten. Entlang der ersten Bautiefe sollen in das Depot eingelassene individuell gestaltete Solitäre die Zusammengehörigkeit mit dem Umliegenden schaffen.
- Dreispietz Süd**

Die Dachfläche soll als extensiv gestaltete Parkanlage eine Naturnahe Atmosphäre bieten und zum Flanieren einladen. Im nördlichen Teil entlang der bereits Bestehenden Gleisen soll die Instandsetzung untergebracht werden, um eine direkte Erschliessung und die Lärmintensive Nutzung auf der Lärmverträglichen Seite zu platzieren.

städtebauliche Idee Der Erweiterungsstandort an der Hochbergerstrasse soll neben der Depotanlage eine in Hochbergerstrasse das Gebäude eingelassene Längsbaute erhalten, die sich in ihrer Höhe an den umliegenden Gebäuden angleicht und Platz für eine Gewerbenutzung bietet.



Abb 4: Projektstudie Dreispitz Süd



Abb 5: Projektstudie Hochbergerstrasse

Etap pierung Gemäss der Standortstrategie soll das Areal Dreispitz Süd als neuer Hauptstandort als erstes projektiert und umgesetzt werden. Weiter wäre eine erste Ausbaustufe denkbar in der ausschliesslich der Erste nördliche Teil inklusive der Instandsetzung und einem Teil der Depotgleise erbaut wird. Damit würde man die Umnutzung für Tramdepot im Klybeck unterstützen und könnte auf mehr finanzielle Mittel zurückgreifen. Gleichzeitig werden die Massnahmen zur Sicherung der Parzelle an der Hochbergerstrasse getätigt.

5 nächste Schritte

Sondierungsgespräche Im Nächsten Schritt muss auf die Grundbesitzer zugegangen und Sondierungsgespräche geführt werden. Es ist von grosser Wichtigkeit auf die Entwicklungsabsichten der Eigentümer einzugehen und mit den seitens der BVB und BLT erarbeiteten Konzepten einen gemeinsamen Nenner zu finden. Zudem muss der Dialog mit der Gemeinde gesucht werden mit dem Ziel eine Übernahme des Baulands seitens der Gemeinde zu erreichen.

Richtplaneintrag Wird klar, ob die Umsetzung in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse möglich wird, muss der kantonale Richtplan Teil Mobilität als raumplanerische und legislative Legitimation angepasst werden. Dies ebnet den Weg für die weitere Anpassung der Planungsinstrumente.

Architekturwettbewerb Zur Vergabe der Projekte an geeignete Architekturbüros soll zur Qualitätssicherung ein Wettbewerb stattfinden.

Zonenplanänderung Um die im Richtprojekt angestrebte Entwicklung zu ermöglichen, muss eine Umzonung des Areals in die Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse erfolgen.

Baueingabe Gemäss der Gesetzgebung ist der Bauherr verpflichtet für Projekte, welche ein Erhebliches Verkehrsaufkommen generieren, einen Umweltverträglichkeitsnachweis der Baueingabe beizulegen.

6 **Beschluss**

- Anträge**
1. Die Verwaltungsräte nehmen die Ergebnisse der Sandortevaluation und die Standortempfehlung zustimmend zur Kenntnis.
 2. Die Verwaltungsräte nehmen die Ideen des Richtkonzept zustimmend zur Kenntnis.
 3. Für die Sondierungsgespräche mit den Eigentümern wird das Planungsbüro «Weitwinkel» beauftragt.