

Gemeinde Riehen

Quartierentwicklung Gebiet Lörracherstrasse

Bericht

1. März 2011 (Beschluss Gemeinderat)

Auftrag	Entwicklungsplanung Gebiet Lörracherstrasse
Auftraggeber	Gemeinde Riehen
Auftragnehmer	Planteam S AG; Sissacherstrasse 20, 4460 Gelterkinden Tel. 061 981 44 20 Fax. 061 981 44 10 gelterkindenh@planteam.ch; www.planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS – Zertifikat ISO 9001 am 11. Juli 1999
Projektleitung	Bernhard Straub, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer ETH FSU/RegA
Mitarbeit	Esther Schiegg, dipl. Betriebswirtin (BA), dipl. Ing. (FH) Stadtplanung
Referenz	rie_quartierentwicklung lörracherstrasse_110301_2.docx

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Auftrag	1
1.2	Ausgangslage	3
2	Raumentwicklung, Gesellschaft, Umwelt, Verkehr	11
2.1	Siedlungsraum	11
2.2	Quartierstrukturen	19
2.3	Bauen und Wohnen	23
2.4	Landschaft, Natur, Freiräume	31
2.5	Verkehr	34
2.6	Soziokulturelle Daten	38
3	Strategie, Handlungsfelder, Massnahmen	41
3.1	Massnahmen Handlungsfeld 1	42
3.2	Massnahmen Handlungsfeld 2	49
3.3	Massnahmen Handlungsfeld 3	52
4	Mitwirkungsverfahren	55
5	Weitere Planungsschritte	57
	Anhang	58
	Grundlagen	
	Plan Nutzungen	
	Plan Langsamverkehr	
	Plan ÖV	
	Plan Massnahmen Handlungsfeld 1	
	Plan Massnahmen Handlungsfeld 2	
	Plan Massnahmen Handlungsfeld 3	
	Massnahmenmatrix	

1 Einleitung

1.1 Auftrag

Im kommunalen Richtplan wird der Auftrag formuliert, für die Entwicklung des Gebiets Stettenfeld/Lörracherstrasse im Rahmen der Nutzungsplanung konzeptionelle Vorgaben zu erarbeiten. Gemäss Richtplan sollen dabei im Gebiet Lörracherstrasse – ohne dieses räumlich konkret zu definieren – der angestrebte Nutzungsmix / Zonenordnung, die Strassenraum- und Quartiergestaltung sowie die grenzüberschreitende Koordination überprüft werden.

Entwicklungsziele

Mit der vorliegenden Arbeit wird in einem ersten Schritt ein Konzept zur Quartierentwicklung erarbeitet, das schliesslich in einen Entwicklungsrichtplan für das Gebiet münden wird. Mit der Quartierentwicklung werden folgende Ziele verfolgt:

- Aufwertung der Lörracherstrasse mit Nutzungsvorschlägen
- Erhebung des Bedarfs und Potenzials für Quartiererneuerungen
- Überprüfung der vorhandenen Quartierstrukturen und Aufzeigen von Verbesserungspotenzialen
- Beurteilung und Verbesserung der übergeordneten und internen Beziehungen für den Langsamverkehr, Förderung eines emissionsfreien, raumsparenden und effizienten Fuss- und Radverkehrs, Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Stärkung der Bezüge zu den angrenzenden Landschafts- und Entwicklungsräumen
- Verbesserung der lufthygienischen Situation und Reduktion der Lärmmissionen.

Betrachtungsbereich
Quartierentwicklung

Auch wenn im Folgenden nun von Quartierentwicklung gesprochen wird, umfasst das im Richtplan bezeichnete Gebiet Lörracherstrasse kein Quartier im eigentlichen Sinne – weder als organisatorische und/oder räumliche Einheit, noch aus Sicht der Bewohner. In der Ausarbeitung wird im Folgenden daher nicht vom „Quartier Lörracherstrasse“, sondern – analog dem Richtplan – vom „Gebiet Lörracherstrasse“ gesprochen.

Mit der Gebietsanalyse und den ersten Gesprächen hat sich gezeigt, dass der Schwerpunkt der Arbeit auf das engere Umfeld der Lörracherstrasse zu legen ist, da primär dort ein konkreter Handlungsbedarf besteht. Um jedoch die (übergeordneten) Verkehrsbeziehungen analysieren und gegebenenfalls optimieren zu können, ist es erforderlich, ein weiteres Gebiet zu betrachten.

Für die statistischen Auswertungen wurde das „Gebiet Lörracherstrasse“ als das Gebiet zwischen Mühleleichen / Lörracherstrasse im Westen, Lan-

desgrenze im Norden, S-Bahn-Linie im Osten und Inzlingerstrasse im Süden abgegrenzt respektive definiert.

Gebietsanalyse

Die Arbeit enthält einen starken analytischen Teil, in welchem das Gebiet unter verschiedenen Aspekten betrachtet wird. Im Laufe der Bearbeitung zeigte sich, dass das „am Rande von Riehen“ gelegene Gebiet um die Lörracherstrasse über seine Grenzen hinaus in der Bevölkerung wenig bekannt ist und insb. auch die vorhandenen Potenziale kaum erkannt werden. Die intensive Auseinandersetzung mit dem Gebiet ist jedoch wichtig, um im Rahmen der Quartierentwicklung auf die spezifischen Probleme und Bedürfnisse des Gebiets eingehen zu können. Nur so ist es möglich, in der Folge gezielte, potenziell umsetzbare Massnahmen, die immer auch einen Eingriff in ein bestehendes Gebiet darstellen, zu entwickeln. Nicht zuletzt stellt die ausführliche Analyse des „unbekannten“ Ortsteils auch eine wichtige Grundlage für weitere (übergeordnete) Planungen dar.

Arbeitsgruppe

Die Konzepterarbeitung und Prozessbegleitung erfolgte durch eine interdisziplinär zusammengesetzte Arbeitsgruppe aus unterschiedlichen Fachbereichen der Gemeindeverwaltung und Planungsfachleuten:

Fachbereich Hochbau und Planung: Ivo Berweger, Gabriela Puls

Fachstelle Umwelt: Jürg Schmid

Fachstelle Verkehr und Energie: Philipp Wälchli

Fachbereich Freizeit und Sport: Christian Lupp

Planungsbüro Planteam S AG: Bernhard Straub, Esther Schiegg

1.2 Ausgangslage

Trinationaler Euro-district Basel (TEB)

Riehen ist Teil des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB). Dieser umfasst die Agglomeration Basel gemäss Bundesamt für Statistik sowie die umliegenden, eher ländlichen Räume mit derzeit über 829'000 Bewohnerinnen und Bewohnern. Mit dem TEB soll der gemeinsame Lebens- und Wirtschaftsraum in der Trinationalen Agglomeration Basel gestärkt, die Identifikation der Bevölkerung mit dem gemeinsamen Lebensraum gefördert, die Beteiligung der Bevölkerung in grenzüberschreitenden Angelegenheiten ausgebaut und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit verbessert und effektiver gestaltet werden.¹ Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erfolgt dabei insbesondere im Rahmen bi- und trinationaler Projekte oder Initiativen, unter anderem in den Bereichen *Raumplanung und nachhaltige Entwicklung*, *Stadtentwicklung der grenzüberschreitenden Stadtregion* oder *Transport und Mobilität*.

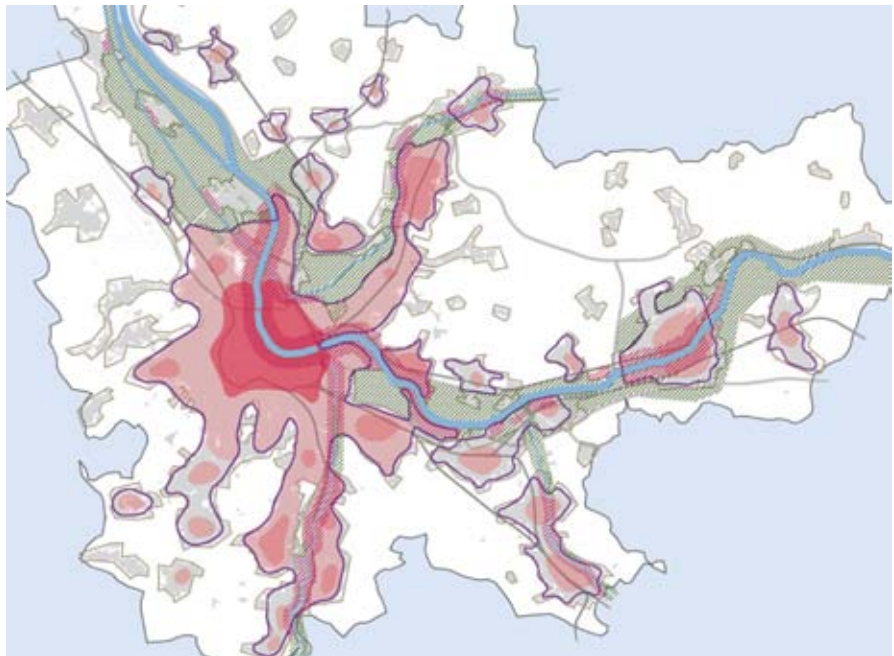


Abb. 1: Karte Siedlungsentwicklung 2020²

¹ Quelle: www.bd.bs.ch (Trinationaler Eurodistrict Basel)

² Quelle: www.bd.bs.ch (Agglomerationsprogramm Basel) / TEB/ETB Juni 2007

Richtplan Kanton
Basel-Stadt (vom
Bundesrat am 5. März
2010 genehmigt)

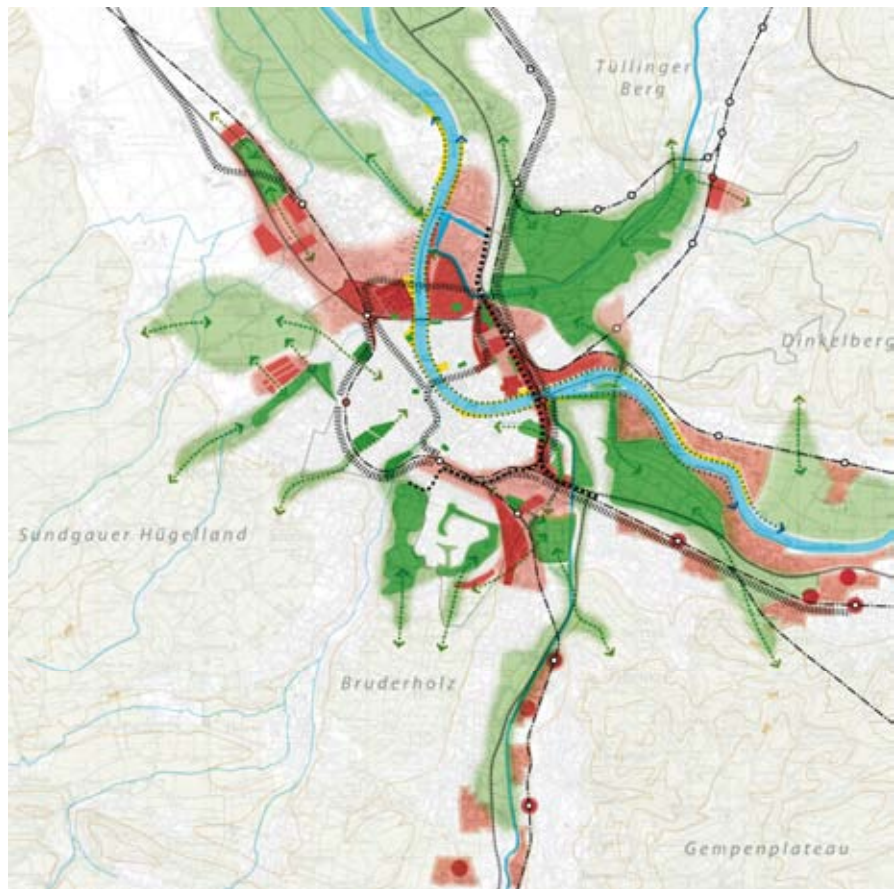


Abb. 2: Kantonaler Richtplan Basel-Stadt (Konzeptkarte Grundzüge der räumlichen Entwicklung)

Gesamtkarte



- Untergeordneter siedlungsstruktureller Schwerpunkt (S-Bahn-Haltestelle)
- Siedlungsgliedernder Freiraum
- Schwerpunkt Mischgebiet
- Verkehrsentlastung Kantonsstrasse

Abb. 3: Ausschnitt Gesamtkarte kant. Richtplan Basel-Stadt

Siedlung

Das Gebiet Stettenfeld / Riehen Nord mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle ist im kantonalen Richtplan als siedlungsstruktureller Schwerpunkt (Koordinationsstand Vororientierung) ausgewiesen. Für diese sind Nutzungsart und Nutzungsdichte der Areale in der näheren Umgebung zu prüfen.

Freiraum	<p>Entlang der Landesgrenze beim Stettenfeld ist ein siedlungsgliedernder Freiraum bezeichnet (Koordinationsstand Zwischenergebnis). Der Korridor zwischen Stettenfeld (Mischgebiet), Oberfeld und Maienbühl soll der ökologischen Vernetzung und Naherholung dienen.</p> <p>Der Mühlebach ist zwischen Landesgrenze und Weilstrasse mit den Massnahmen „Strukturverbesserung, Uferabflachung, Durchgängigkeit Sohlrampe“ (Kurzbeschreibung) aufzuwerten (Koordinationsstand Festsetzung). Dabei sind die im Richtplan festgelegten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen zur Entwicklung der Fliessgewässer zu beachten.</p>
Mobilität	<p>Die neue S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld (Stettenfeld Nord / Lörracherstrasse) ist im Zusammenhang mit der Entwicklung Stettenfeld zur Erschliessung der geplanten Wohnquartiere in Riehen und Lörrach zu koordinieren (Koordinationsstand Vororientierung). Die genaue Lage (CH, D oder auf Grenze) und das Potenzial der Haltestelle sollen geprüft werden.</p>
Lörracherstrasse	<p>Die Kantonsstrasse Lörracherstrasse soll als flankierende Massnahme zur Zollfreistrasse umgestaltet werden (Koordinationsstand Festsetzung).</p>
Agglomerationsprogramm Basel (2007)	<p>Das Agglomerationsprogramm Basel koordiniert Verkehr und Siedlungsentwicklung innerhalb der Agglomeration Basel. Es umfasst inhaltlich koordinierte Massnahmen aus den unterschiedlichen Verkehrsbereichen und setzt Prioritäten für deren Realisierung. Die Massnahme M93 „Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse“ gehört zu den Projekten der A-Liste. Das Projekt ist zur Mitfinanzierung durch den Bund in den Jahren 2011 – 2014 (Baubeginn) im Agglomerationsprogramm enthalten und entsprechend im Vernehmlassungsbericht des Bundes auch als A-Projekt aufgenommen.</p>
Massnahme Umgestaltung Lörracherstrasse	<p>Mit der Umgestaltung der Lörracherstrasse soll die Verkehrsberuhigung verstärkt, dem Langsamverkehr mehr Raum gegeben, bessere Fussgängerzugänge zur Tram gewährleistet und allgemein die Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessert werden.</p>

Kommunaler Richtplan (2003)

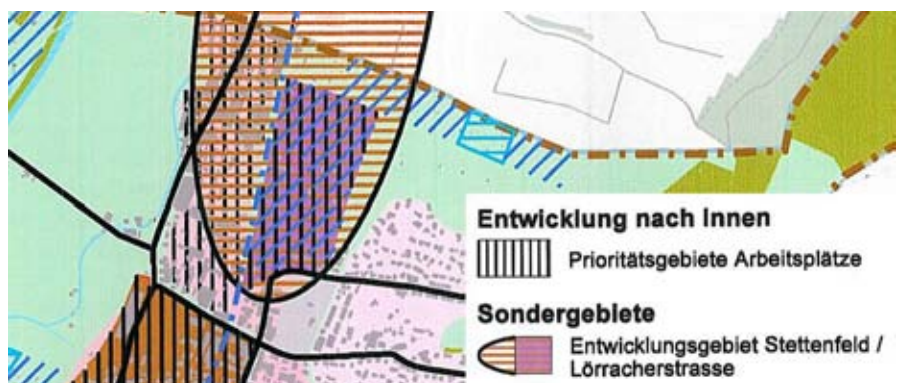


Abb. 4: Ausschnitt Richtplankarte Siedlung

Strategie

In der generellen Strategie ist das Gebiet Lörracherstrasse als ein wichtiges Entwicklungsgebiet bezeichnet, für welches in Zusammenarbeit mit Lörrach Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung zu prüfen sind.

Quartierentwicklung
Lörracherstrasse

Als ein Vertiefungsthema ist die **Quartierentwicklung des Gebiets Lörracherstrasse** genannt, um dichte Mischnutzungen Arbeiten / Wohnen zu ermöglichen.

Für das Gebiet sind, abgestimmt auf die Entwicklung des Gebiets Stettenfeld, folgende Themen zu untersuchen:

- angestrebter Nutzungsmix / Zonenordnung,
- Strassenraum- und Quartiergestaltung und
- grenzüberschreitende Koordination.

Als weiterführende Aufgabe in Bezug auf das Entwicklungspotenzial von Wohnungen wird die quartierweise Untersuchung der Nachverdichtungspotenziale (z. B. „Stöckliwohnungen“) genannt.

Verkehr



Abb. 5: Ausschnitt Richtplankarte Verkehr

Die Baselstrasse-Lörracherstrasse soll mittels geeigneter Verkehrsmanagement-Massnahmen verkehrsberuhigt werden. Die Trennwirkung der S-Bahn soll im Bereich Stettenfeld / Lörracherstrasse durch neue Querungen für den Langsamverkehr gemildert werden. Für den öffentlichen Verkehr sind in Zusammenarbeit mit Lörrach und Weil am Rhein grenzüberschreitende, attraktive ÖV-Verbindungen zu prüfen.

Landschaft u. Umwelt:
Vernetzungskorridore

Der Richtplan zeigt ökologische Vernetzungskorridore auf, die im Siedlungsgebiet durch lineare und punktuelle Strukturen (markante Einzelbäume, Alleen, Hecken etc.) geschaffen werden sollen.³

Einer der Korridore verläuft entlang der Landesgrenze; er verknüpft den Landschaftspark Wiese über das Stettenfeld mit dem Gebiet Oberfeld / Maienbühl. Der entlang der Bahnlinie verlaufende Vernetzungskorridor ist zu erhalten (insbesondere bei der Planung Stettenfeld zu beachten).

³ Hinweis im Richtplan: Gestaltung und räumliche Lage der Korridore im Richtplan aufgrund fehlender Grundlagen nicht abschliessend.

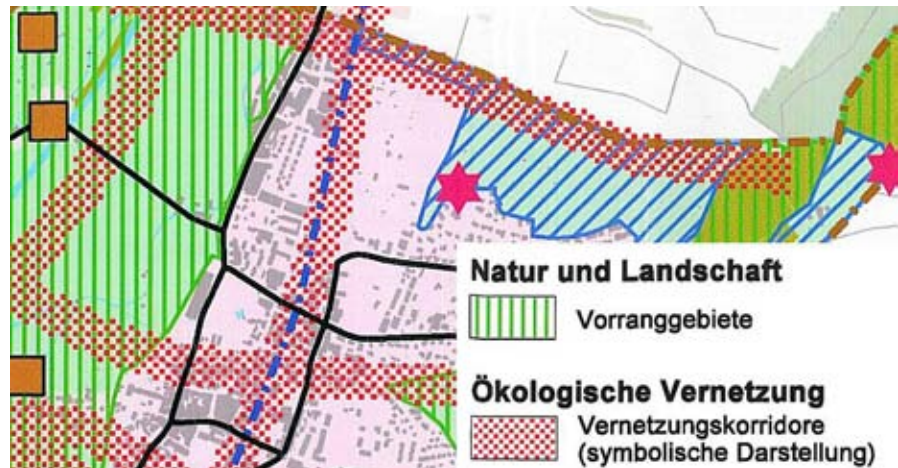


Abb. 6: Ausschnitt Richtplankarte Landschaft und Umwelt

Landschaftsricht-
plan/-entwicklungs-
plan „Landschafts-
park Wiese“ (2001)



Abb. 7: Ausschnitt Landschaftsrichtplan/-entwicklungsplan „Landschaftspark Wiese“

Durch das Gebiet Lörracherstrasse definiert der Landschaftsrichtplan die Koordinationsaufgabe K 14 (Korridor ökologischer Vernetzung). Diese haben zum Ziel, die Vernetzung der Landschaft der Wiese mit den angrenzenden Landschafts- und Lebensräumen sicherzustellen: „Die wenigen noch bestehenden Verbindungen sind zu sichern bzw. beeinträchtigte Verbindungen bei sich bietendem Anlass wiederherzustellen und zu revitalisieren.“

Die Grünfläche des Spielplatzes „Hinter der Mühle“ ist als Fläche der Intensiverholung festgelegt, die als Naherholungsgebiete mit Nutzungen der intensiven Erholung erhalten und aufgewertet werden sollen.

Natur- und Kultur-
objekte

Angrenzend an die Lörracherstrasse sind als Natur- und Kulturobjekt NO 6 der „Mühleteich mit Bestockung, Schleusenanlagen und Stellfallen“ bestimmt. An der Kreuzung Lörracherstrasse / Weilstrasse ist als Naturobjekt NO 25 der „Baumbestand kleine Parkanlage südlich Gebäudegruppe Weilstrasse 21-16“ festgelegt. Westlich dieser Baumgruppe findet sich als Kulturobjekt KO 11 die „Gebäudegruppe des ehemaligen Mühlebetriebes (1878-94) Weilstrasse 12, 14, 16“.

Zonenplan

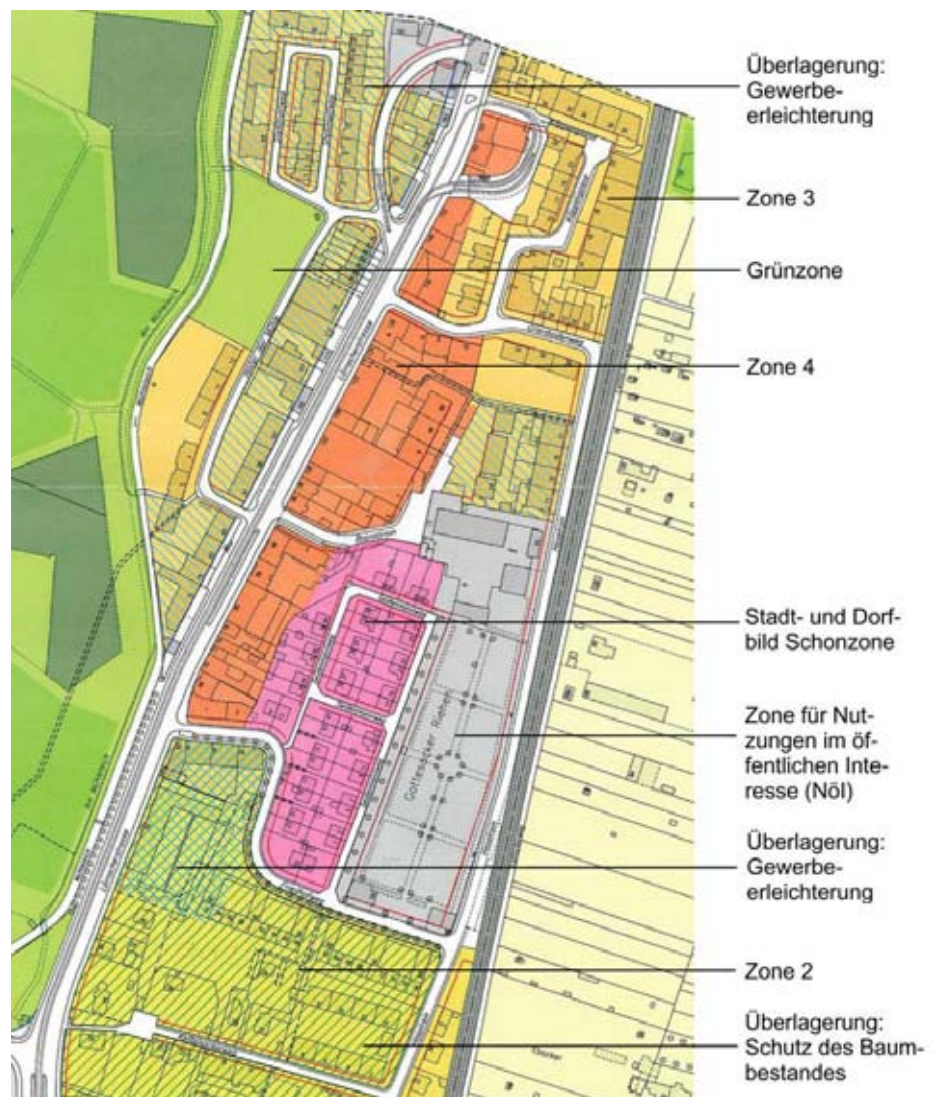


Abb. 8: Ausschnitt Zonenplan Gemeinde Riehen

Der Zonenplan weist die Gebiete auf der Ostseite der Lörracherstrasse (ab dem Friedhofweg) der Zone 4 zu. Diese ist für viergeschossige Wohn- und Gewerbebauten bestimmt. In den Gebieten weiter östlich (Richtung Stet-

tenfeld) sind in der Zone 3 dreigeschossige Wohnbauten zulässig, ebenso wie auf der Westseite der Lörracherstrasse.

Bebauungspläne

Im Umfeld der Lörracherstrasse, auf Höhe der Tramhaltestelle Riehen Grenze, bestehen zwei rechtsgültige Bauungspläne:



Abb. 9: Übersicht Bauungspläne im Gebiet Lörracherstrasse

Bebauungsplan 32

Für das Gebiet „zwischen der Wiesentalbahn, der Landesgrenze, der Lörracherstrasse und der neuen Verbindungsstrasse zum Stettenfeld“ bestehen seit 1947 spezielle Bauvorschriften (zuletzt geändert 1990). Die Bauvorschriften regeln die zulässige Höhe von Gebäudewänden, schliessen Sockelgeschosse aus und beschränken den Umfang von Dachausbauten.

Bebauungsplan Lörracherstrasse 153-163 (2007)



Abb. 10: Bauungsplan Liegenschaften Lörracherstrasse Nr. 153-163

Die Häuserzeile Lörracherstrasse 153-163 befindet sich gemäss Zonenplan in der Zone 3. Die bestehenden Gebäude weisen jedoch bis zu fünf Vollgeschosse auf, zudem stehen sie teilweise vor der Bau- und Strassen-

linie. Für die Neubebauung sieht der Bebauungsplan eine Differenzierung in zwei Baubereiche vor, wobei in dem der Strasse zugewandten Bereich A eine Bebauung mit vier Vollgeschossen zulässig ist, auf der Rückseite im Bereich B dafür nur eingeschossige Bauten mit Flachdach (vgl. Schnitt in Abb. 10). Die zulässige Nutzung wird im Bebauungsplan gegenüber der Zone 3 nicht erhöht.

Fazit

Die übergeordneten Planungen beschäftigen sich, bezogen auf das Gebiet Lörracherstrasse, primär mit der Lörracherstrasse und deren Entwicklung an sich, ihrem näheren Umfeld sowie der Vernetzung entlang der S-Bahn-Linie und Richtung Stettenfeld. Dies lässt darauf schliessen respektive legt die Vermutung nahe, dass der Handlungsbedarf im Rahmen der Quartierentwicklung schwerpunktmässig im näheren Umfeld der Lörracherstrasse und in der Verbesserung der Beziehungen über die Bahnlinie, insbesondere im Hinblick auf eine künftige Entwicklung des Stettenfelds, besteht.

2 Raumentwicklung, Gesellschaft, Umwelt, Verkehr

2.1 Siedlungsraum

Bauliche Entwicklung



Riehen liegt am Ende des Flusses Wiese, der aus dem Schwarzwald kommend in Basel in den Rhein mündet. Der Siedlungsraum ist auf der Ostseite vom Dinkelberg und auf der Westseite vom Landschaftspark Wiese umgeben.



Lörracherstrasse
vor der Zollstation

Die Entwicklung des Gebiets Lörracherstrasse hängt stark mit dem Ausbau der Tramlinie nach Lörrach zusammen. Die Strecke zwischen Riehen Dorf und der Landesgrenze wurde am 1. Dezember 1914 eröffnet. Im Bereich der Landesgrenze hat sich die Gleissituation wiederholt geändert. Nach der Inbetriebnahme am 01.12.1914 wurde die Strecke 1918 an der Grenze auf eine Spur reduziert und 1919 die Lörracher Strecke in Betrieb genommen. Ab 1926 fuhr das Tram durchgehend grenzüberschreitend. Die Schlaufe bei der Landesgrenze wurde 1947 gebaut. Aus lokalpolitischen Gründen und entgegen dem Wunsch der Bevölkerung beschloss der Stadtrat von Lörrach 1967, den Trambetrieb einzustellen. 1973 wurde die Wendeschlaufe an der Grenze umgebaut, die Fahrtrichtung in der Schlaufe umgekehrt, ein Überholgleis gebaut und die drei Abstellgleise entfernt.



Abb. 11: Lörracherstrasse mit Baumallee (Höhe Gebäude 80)⁴



Abb. 12: Bebauung im Jahr 1913

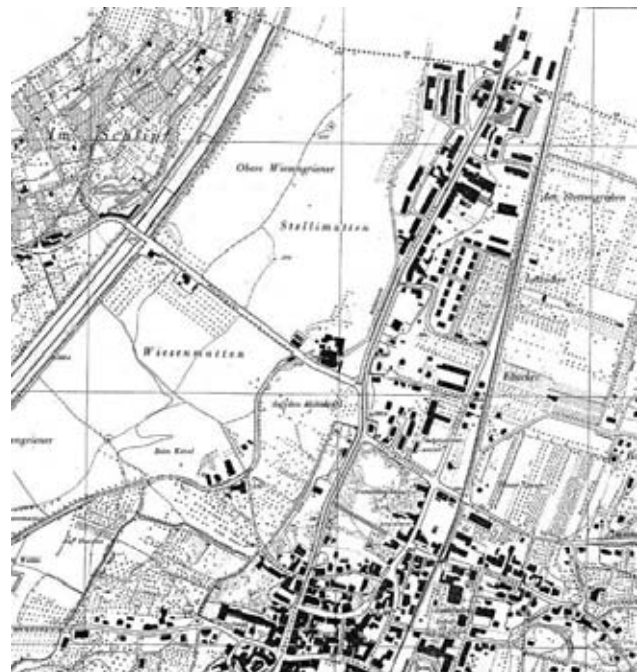


Abb. 13: Bebauung im Jahr 1956

⁴ Quelle der folgenden historischen Fotografien von Riehen: www.fotorama.ch



Abb. 14: Orthofoto Gebiet Lörracherstrasse



Abb. 15: Lörracherstrasse 2



Abb. 16: Lörracherstrasse 68



Abb. 17: Lörracherstrasse 110



Abb. 18: Lörracherstrasse Zollstation



Stadt Lörrach

Lörrach ist auf der Schiene über die Wiesentalbahn mit Basel und Zell im Wiesental sowie über die Gartenbahn mit Weil am Rhein verbunden. Nach der betrieblichen Übernahme dieser Strecken durch die SBB GmbH Deutschland, das deutsche Tochterunternehmen der Schweizer Bundesbahnen, im Dezember 2003 wurden die Strecken umfassend modernisiert und gleichzeitig in die Regio-S-Bahn Basel integriert.

Stadtteil

Lörrach-Stetten

Jenseits der Landesgrenze schliesst sich der Stadtteil Lörrach-Stetten an als südlichster Stadtteil von Lörrach. Dieser wurde Lörrach 1908 als erster Stadtteil eingemeindet. In Lörrach-Stetten leben rund 3'000 Einwohner.



Abb. 19: Blick von Lörrach-Stetten auf Zoll und Lörracherstrasse⁵

Flächennutzungsplan
2022

Aufgrund des anhaltenden Zuzuges wurde als Grundlage des Entwurfs zum Flächennutzungsplan 2022 für die Verwaltungsgemeinschaft Lörrach-Inzlingen ein Bedarf an neuem Bruttowohnland von rund 53 Hektar errechnet (ca. 3.5 ha pro Jahr). Die Neuausweisungen im Flächennutzungsplan 2022 sind jedoch möglichst gering gehalten, da der Grossteil des Bedarfs über das vorhandene, langfristige Wohnbauflächenpotenzial (ca. 42 ha) oder über Entwicklungsflächen im Innenbereich (Baulücken, Nachverdichtung, schwierige Rahmenbedingungen etc.) gedeckt werden kann.

Der Entwurf des Flächennutzungsplans 2022 sieht im Ortsteil Lörrach-Stetten keine Ausweisung neuer Bauflächen vor, das Gebiet Lindbuck hin-

⁵ Quelle: www.manfred089.net

gegen wird nicht mehr in den neuen Flächennutzungsplan eingehen (ca. 12 ha unbebaute Fläche aus dem Flächennutzungsplan 1978).

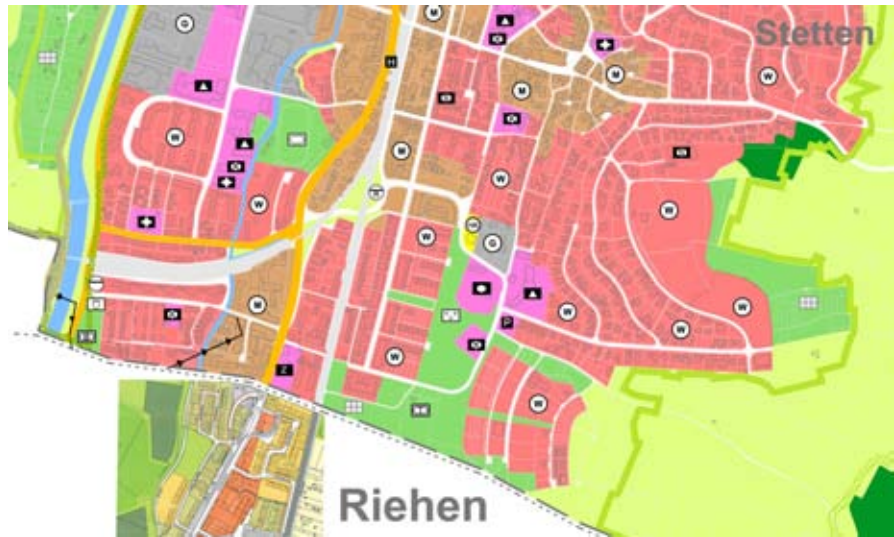


Abb. 20: Ausschnitt Flächennutzungsplan 2022⁶ mit Ausschnitt Zonenplan Riehen

Der Flächennutzungsplan zeigt nördlich des Gebiets Lörracherstrasse gemischte Bauflächen (westlich der Hauptverkehrsstrasse Basler Strasse) und Wohnbauflächen. Nördlich des Stettenfelds sind grössere Grünflächen (Kleingärten, Tennisplatz) dargestellt.

Lörrach-Stetten im
Bereich der Grenze

Das Gebiet unmittelbar nördlich der Landesgrenze ist ähnlich dem Gebiet Lörracherstrasse stark von der Hauptverkehrsstrasse geprägt. Es finden sich verschiedene gewerbliche Nutzungen, zum Teil eher unattraktiv oder vernachlässigt. Die Wohngebiete Richtung den Langen Erlen profitieren von der Nähe zum Naturraum. Nördlich des Stettenfelds sind in den letzten Jahren neue Wohngebiete entstanden. Die Anbindung Richtung Basel, gerade auch über die Tramlinie ab der Grenze, hat für die Wohnbevölkerung eine hohe Bedeutung. Das Gebiet Lörracherstrasse wird als Durchgangsquartier Richtung Innenstadt Basel, als eine Art „Vorort“ von Basel, wahrgenommen. Die Beziehungen zwischen Lörrach(-Stetten) und dem Gebiet Lörracherstrasse können als „zweckorientiert“ umschrieben werden: zum Einkaufen (z. B. am Sonntag im COOP), zum Tanken, zum Benutzen der Tram.

Zollfreistrasse Weil
am Rhein – Lörrach

Bei der Zollfreistrasse⁷ handelt es sich um ein 738 m langes Verbindungsstück der deutschen Bundesstrasse 317, das zwischen den Städten Weil am Rhein und Lörrach auf Schweizer Staatsgebiet (Gemeinde Riehen) verläuft. Die Zollfreistrasse verläuft unmittelbar entlang des Wieseufers und besteht zu 347 m aus Tunnelstrecke, zu 139 m aus Brückenbauwerk und zu 252 m aus freier Strecke.

⁶ Entwurf Stand 26.05.2008

⁷ Quellen: www.wikipedia.de / www.loerrach.de

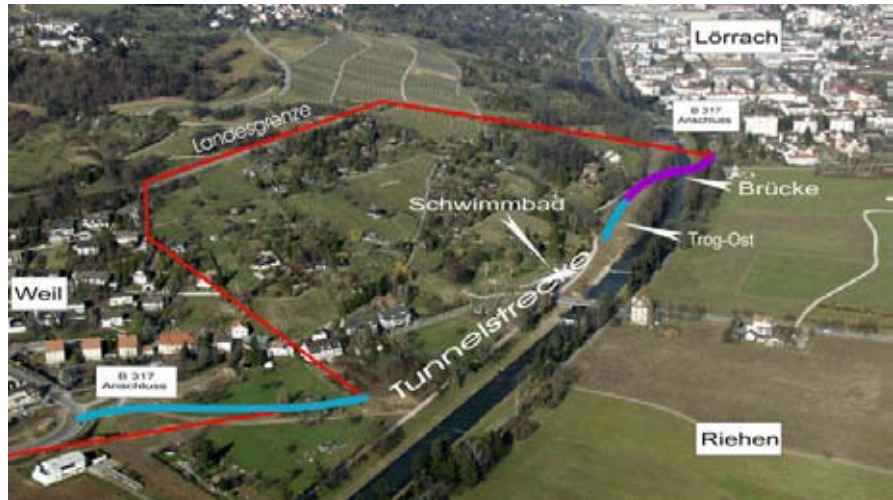


Abb. 21: Zollfreistrasse: Schematischer Verlauf und Teilstücke⁸

Nachdem das Bundesgericht Anfang 2006 die Rodungsbewilligung erneut für rechtmässig erklärt hat, wurde mit dem Bau der Zollfreistrasse begonnen. Die Brücke über die Wiese wurde Ende 2007 fertig gestellt. Aus heutiger Sicht wird von einer Gesamtfertigstellung zum Jahreswechsel 2012/2013 ausgegangen.



Abb. 22: Zollfreistrasse: Brücke über die Wiese⁹

Die Eingriffe in die Natur sollen möglichst gering gehalten werden, für den Bau ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen. Zudem sind umfassende ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen.

Eine dieser Ausgleichsmassnahmen stellt die ökologische Aufwertung des Mühlesteichs dar. Der Mühlesteich ist (als Teil des Riehenteichs) ins Naturschutzinventar der Gemeinde Riehen aufgenommen, die Ufervegetation ist nach Art. 21 NHG geschützt. Der Mühlesteich wurde als Werkkanal erstellt und ist seitlich von Betonwänden eingefasst. Er fliesst durch die Gewässerschutzzone „In den Langen Erlen“, weshalb die ökologische Aufwertung so durchzuführen ist, dass die Trinkwassergewinnung nicht beeinträchtigt wird.

Ökologische Ausgleichsmassnahme:
Aufwertung Mühlesteich

⁸ Quelle: www.loerrach.de

⁹ Quelle: Google Earth/Panoramio

Die Ausgleichsmassnahme sieht im unmittelbar an die Lörracherstrasse angrenzenden Bereich (vgl. Abb. 23) vor, die rechte Betonwand des Kanals zu entfernen und durch eine flache Kiesböschung zu ersetzen. Das Bachgerinne soll aufgeweitet und örtlich Kiesbänke eingebaut werden (Ziel: variable Gewässerbreite). Der bestehende Fussweg am Mühleleich soll in einem Abstand von ca. 8 bis 12 m vom Ufer neu erstellt werden.



Abb. 23: Ausschnitt Situationsplan ökologische Aufwertung Mühleleich Riehen

Fuss- und Veloweg

Unterhalb der Lörracherstrasse ist entlang des Mühleleichs eine Verlängerung zum bestehenden Fuss- und Veloweg unter dem Bahndamm zur Lörracher Dammstrasse geplant. Eine zusätzliche Veloroute entlang der Wiese soll durch Verlängerung des Weilteichwegs das fehlende Teilstück des rechtsufrigen Fuss- und Velowegs Riehen – Weil am Rhein – Lörrach schliessen.

Flankierende Massnahme: Umgestaltung Lörracherstrasse

Aufgrund der veränderten Ausgangslage und für eine dauerhafte Verkehrsabnahme sind entlang der Hauptachse durch Riehen flankierende Massnahmen zur Zollfreistrasse vorgesehen; dazu zählt auch die Umgestaltung der Lörracherstrasse. Für die Umgestaltung der Lörracherstrasse bzw. einzelner Abschnitte dieser kommen grundsätzlich unterschiedliche Ansätze (Betriebskonzepte) in Frage:

- **Ansatz 1:** Motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV resp. Tram) teilen sich die Fahrspur in beide Fahrrichtungen. Insgesamt wird Raum für zwei kombinierte Fahrspuren (Tram/MIV) benötigt.
- **Ansatz 2:** In einer Fahrrichtung teilen sich MIV und ÖV die Fahrspur, in der Gegenrichtung steht je eine eigene Spur zur Verfügung. Insgesamt wird Raum für drei Fahrspuren benötigt (eine für MIV, eine für ÖV resp. Tram und eine kombinierte).
- **Ansatz 3:** MIV und ÖV werden in beiden Fahrrichtungen getrennt geführt. Damit wird Raum für vier Fahrspuren benötigt (zwei für MIV, zwei für ÖV).

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Auswirkungen der einzelnen Betriebskonzepte und den Anforderungen an die Lörracherstrasse werden die einzelnen Streckenabschnitte der Lörracherstrasse untersucht. Die einzelnen Betriebskonzepte sollen für den jeweiligen Teilabschnitt so gewählt werden, dass für alle Bedürfnisse (reibungslosen Verkehrsablauf für

Projekt Lörracher-
strasse

ÖV und MIV, Stauvermeidung, Verkehrsverlagerung, Steigerung Wohnqualität, Förderung Langsamverkehr) die Optimalvariante umgesetzt wird.

Für die Lörracherstrasse und den äusseren Abschnitt der Baselstrasse (Gartenstrasse – Inzlingerstrasse) sind unter Begleitung einer Arbeitsgruppe, u. a. mit Vertretern der Gemeinde Riehen, verschiedene Varianten von Betriebskonzepten erarbeitet worden. Ein definitiver Entscheid betreffend Wahl des/der Betriebskonzepte/s wird unter Einbezug der Arbeitsgruppe im Rahmen der Projekterarbeitung getroffen.

Ziel der Projekte ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Ortszentrum Riehen auf die Zollfreistrasse und damit die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Hauptachse in Riehen. Dadurch wird auch die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert und ein zuverlässiger ÖV-Betrieb auf der gesamten Strecke gewährleistet. Gleichzeitig soll der Strassenraum gestalterisch aufgewertet werden.

Die Projekterarbeitung erfolgt in den Jahren 2010 – 2013; die Realisierung ist für die Jahre 2014 – 2017 vorgesehen.

2.2 Quartierstrukturen

Nutzungsstruktur

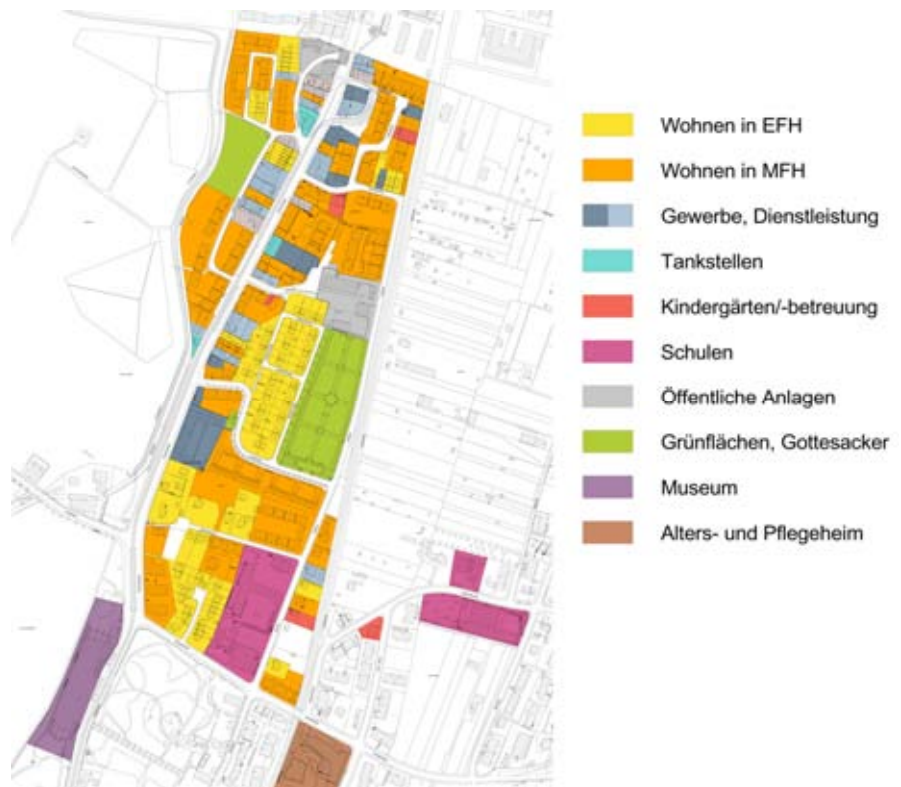


Abb. 24: Nutzungen im Gebiet Lörracherstrasse

Öffentliche Einrichtungen und Anlagen

Entlang der Lörracherstrasse ist das Gebiet ein gemischt genutztes Quartier; gewerbliche Nutzungen mit und ohne Publikumsverkehr wechseln sich ab oder sind kombiniert mit Wohnnutzungen. Je grösser die Entfernung zur Lörracherstrasse, desto mehr sind reine Wohngebiete mit Bereichen von Einfamilien- oder Mehrfamilienhausbebauungen vorzufinden.

Im näheren Umfeld des Gebiets Lörracherstrasse befinden sich folgende **Schulen:**

- Schulhaus Steingrubenweg (nur Mittagstisch und Tagesschule)
- Primarschule Hinter Gärten
- Gehörlosen- und Sprachheilschule Riehen (GSR)

Im Gebiet Lörracherstrasse und der näheren Umgebung befinden sich drei **Kindergärten:**

- Kindergarten Grienbodenweg 10
- Kindergarten Brünnlirain 4
- Kindergarten Hinter Gärten 13

Der Kindergarten Brünnlirain 4 ist zur Zeit geschlossen, seine Wiedereröffnung richtet sich nach den Kinderzahlen in den nächsten Schuljahren.

Des Weiteren gibt es die Kinderbetreuung „Ali Baba“ in der Käppelgasse 18. Hierbei handelt es sich um eine Tagesbetreuung für Kinder zwischen 3 Monaten und 7 Jahren mit 5 Plätzen.

Inmitten des Gebiets an der Bahn gelegen ist der Friedhof (Gottesacker).

Südlich des Gebiets gibt es das Haus zum Wendelin, ein Alters- und Pflegeheim mit Tagesheim für Betagte und Behinderte.

Im näheren Umfeld des Gebietes ist als Ersatz für die geschlossene Badi an der Weilstrasse das Naturbad am Schlipf geplant.

Gewerbliche Nutzungen, Dienstleistungen

Gewerbliche Nutzungen (mit und ohne Publikumsverkehr) sowie Dienstleistungsangebote finden sich hauptsächlich entlang der Lörracherstrasse (schwerpunktmässig auf der Ostseite). Bis auf die reinen Gewerbebauten (im unteren Bereich der Lörracherstrasse) handelt es sich dabei zumeist um Erdgeschossnutzungen in ansonsten wohnlich genutzten Gebäuden. In der nördlichen Hälfte der Lörracherstrasse gibt es einige Leerstände.

Eine wichtige Versorgungsfunktion übernimmt der COOP-Markt an der Kreuzung Lörracherstrasse / Grienbodenweg.

Tankstellen

Besonders prägend für das Gebiet sind auch die drei Tankstellen und die (zum Teil an die Tankstellen angegliederten) Autowerkstätten/-händler. Die Tankstellen sollten ursprünglich wegen des Grundwasserschutzes bis 2012 aufgegeben werden (Verfügung des Amtes für Umwelt und Energie, AUE). Dagegen haben alle drei Tankstellenbetreiber Rekurs eingereicht und von der Baurekurskommission Recht bekommen. Die Tankstellen, die weiter im Grundwasserschutzgebiet bleiben möchten, müssen jedoch bauliche Massnahmen an den Tankstellen zum Grundwasserschutz durchführen. Da die Tankstellen profitable Standorte haben, ist davon auszugehen,

dass sie nicht aufgegeben werden, sondern die Betreiber bauliche Massnahmen ergreifen werden. Damit werden Umgestaltungsmassnahmen an den Tankstellenarealen (mind. vorläufig) nicht möglich sein; die im Rahmen der Quartierentwicklung unter Kapitel 3 vorgeschlagenen Massnahmen sollen aber als langfristige Ziele bestehen bleiben.

Der COOP-Markt sowie die Tankstellen werden insbesondere auch von den Grenzpendlern aus Deutschland rege genutzt.



Abb. 25: COOP-Markt an der Lörracherstrasse 146

Entlang der Lörracherstrasse sowie vereinzelt an anderen Stellen im Gebiet sind mitunter die folgenden weiteren Nutzungen vorzufinden:¹⁰

- Autofahrschule
- Autovertretung
- Bäckerei mit Café
- Coiffeurgeschäft
- Restaurant
- Metzgerei
- Gartenbaugeschäft
- Parkettgeschäft
- Grosshandel technische Produkte
- Patchwork- und Quiltladen
- Spedition-, Transportunternehmen
- Malergeschäft
- Tauchgeschäft
- Geschäft für Boden- und Wandbeläge
- Vermögensverwalter
- Managementberatung
- Versicherungsberatung
- Gebäudereinigung, Hauswahrungsservice
- Liegenschaftsverwaltung

¹⁰ Hinweis: Aufzählung nicht abschliessend

- Consulting-Unternehmen
- Landschaftsarchitekturbüro
- Ingenieurbüro
- Schreinerei / Bestattungsunternehmen
- Schlosserei
- Klimatechnikfirma
- Bed and Breakfast

Betriebe (Statistik)

Gemäss Statistik sind im Gebiet Lörracherstrasse insgesamt 54 Betriebe mit 272 Beschäftigten (entspricht ca. 226 Vollzeitäquivalenten) registriert (Stand 2007). Die meisten der Betriebe (ca. 80 – 90 %) haben ihren Sitz in einem der Blöcke entlang der Lörracherstrasse, wobei der wesentlich grössere Anteil auf der östlichen Strassenseite angesiedelt ist.

Eigentums-
verhältnisse



Abb. 26: Eigentumsverhältnisse

- Einwohnergemeinde Riehen:
 - Spielplatz Hinter der Mühle, Gottesacker
 - Haselrain 65 und Brünnlirain 13 (Werkhof, Feuerwehr)
 - Lörracherstrasse 86-88 und Brünnlirain 4 (Mehrfamilienhäuser)
 - Lörracherstrasse 50 (Gewerbehäuser)
 - Kettenackerweg 40
 - Friedhofweg 30-80 (Wohngenossenschaft)

- Einwohnergemeinde Stadt Basel:
 - Lörracherstrasse 153 (mit Tankstelle bei der Landesgrenze)
 - Lörracherstrasse 139 (ehem. UBS-Filiale)
- Kanton Basel-Stadt:
 - Tramwendeschlaufe
- Pensionskasse Basel-Stadt:
 - Grienbodenweg 6 bis 10 und Lörracherstrasse 126
- Schweizerische Eidgenossenschaft (Zollkreisdirektion Basel):
 - Lörracherstrasse 165-167 und 164 (Areale bei der Landesgrenze)
 - Lörracherstrasse 4-6 und Inzlingerstrasse 1 (Mehrfamilienhäuser)
- Bau- und Siedlungsgenossenschaften:
 - Wohngenossenschaft Hinter der Mühle
 - Wohngenossenschaft Bündten: Liegenschaften Stellimattweg 6 und 10, Vermietung von 14 Wohnungen von 1 ½ bis 4 Zimmer.
 - Wohnbaugenossenschaftsverband Nordwest: Liegenschaften Käppelgasse 18 bis 22, Vermietung von 16 Wohnungen von 1 bis 3 Zimmer.
 - Wohngenossenschaft HASLERAIN: Grienbodenweg 24 bis 28
 - Wohngenossenschaft Vogelbach (Wohnüberbauung „Vogelbach“, Domizil Friedhofstrasse 30 bzw. 74)

2.3 Bauen und Wohnen

Siedlungsstrukturen

Die folgende Analyse ausgewählter Siedlungen oder Teilgebiete gibt einen Überblick über die im Gebiet Lörracherstrasse bestehenden und zum Teil sehr unterschiedlichen Typologien. Auffällig sind die (relativ zahlreichen) genossenschaftlichen Siedlungen sowie die sehr heterogenen Bebauungsstrukturen entlang der Lörracherstrasse (vor allem auf der Westseite).

Siedlung Stadt- und Dorfbildschonzone

Westlich des Gottesackers befindet sich die Siedlung ARBA Genossenschaft Seidenmannweg / Friedhofweg (Einreichung Baugesuch im Mai 1946 durch Architekt Hans Schmidt).



Abb. 27: ARBA-Siedlung von der Kreuzung Geothermiewegli / Seidenmannweg aus

Die städtebaulich und architektonisch wertvolle Einfamilienhaus-Siedlung ist heute einer Stadt- und Dorfbildschonzone gem. § 38 BPG zugewiesen.

Da die Zonenbestimmungen bauliche Veränderungen jedoch nur in Bezug auf das Bauvolumen begrenzen, hat die Ortsbildkommission Riehen für die Siedlung ergänzende Richtlinien zur Lenkung künftiger Umbauten und Renovationen erlassen. Per Ende 2003 erfolgte die Umwandlung der Genossenschaft in individuelles Liegenschaftseigentum; die Genossenschafter wurden neu private Grundeigentümer.

Wohnüberbauung
„Vogelbach“



Abb. 28: Wohnüberbauung Vogelbach von aussen (Friedhofweg) und innen (Hof)

Am Friedhofweg 30-80 befindet sich die neuere genossenschaftliche Wohnüberbauung „Vogelbach“ des Architekten Michael Alder (Bezug ab 1992). Die insg. 42 Wohneinheiten (Geschosswohnungen, Maisonettes, Studios) gehören der Wohngenossenschaft Vogelbach.

Kettenackerweg 22-44 /
Lörracherstrasse 30-32



Abb. 29: Kettenackerweg 36 (links) und 44 mit Platz und Fussweg (rechts)



Abb. 30: Bebauung Kettenackerweg von Lörracherstrasse aus

Der Bereich um den westlichen Kettenackerweg wird durch freistehende (ältere) Einfamilienhäuser und eine starke Durchgrünung mit einem markanten Baumbestand (geschützt) charakterisiert. Die Gebäude an der Lörracherstrasse stehen oberhalb der Strasse respektive des Geländesprungs, zum Teil durch Mauern abgegrenzt. Durch die starke Begrünung

sind sie „von unten“, vom Strassenraum aus, meist kaum ersichtlich, wodurch das Gebiet von hier aus fast als Grünbereich wahrgenommen wird.

Neubauprojekt
Kettenackerweg



Abb. 31: Modellfoto Neubau Kettenackerweg 27-29¹¹

Am Standort Kettenackerweg 29 (ehemaliges „Haus zum Unterstand“ der Evangelischen Stadtmission Basel, vgl. Abb. 30) und auf dem benachbarten Grundstück wurde der Neubau eines Mehrfamilienhauses realisiert (Architekten Vischer AG).



Abb. 32: EG-Grundriss Neubau (Plan Stand Baubewilligungsphase)

Schützenswerter Bau

Der Gartenpavillon „Gloriette“ am Kettenackerweg 44 ist im Verzeichnis der schützenswerten Bauten aufgeführt (historisch wertvolle Bausubstanz ausserhalb der Schutzzone).¹²

Lörracherstrasse 50-60



Abb. 33: Gewerbehau Lörracherstrasse 50 von oben (links) und vom Weg am Mühleleichen

¹¹ Quelle: Vischer AG, Architekten+Planer

¹² Vgl. Inventar der Basler Denkmalpflege 2002



Abb. 34: Geschäftshaus Lörracherstrasse 60 (rechts) und Baumallee (links)

Im weiteren Verlauf der Lörracherstrasse folgen auf der Ostseite das dreigeschossige Gewerbehaus Lörracherstrasse 50 (Baujahr 1992) und die einige Jahre später folgende Ergänzung, die ebenfalls dreigeschossige Wohn- und Geschäftsüberbauung an der Lörracherstrasse 60/Friedhofweg 6-10. Vis-à-vis befindet sich die einseitige Baumallee mit Blick auf den Landschaftspark Wiese.



Abb. 35: Friedhofweg 6-10 (links) und Rückseite mit Garten am Friedhofweg 10 (rechts)

Lörracherstrasse 68-88
und 96-126

Im Abschnitt zwischen Friedhofweg und Grienbodenweg wird die Lörracherstrasse auf der Ostseite durch zumeist drei- bis viergeschossige, direkt am öffentlichen Strassenraum (Fussgängerbereich) stehende Wohn- und Geschäftshäuser bzw. Mehrfamilienhäuser charakterisiert. In den EG-Bereichen finden sich abwechselnd entweder gewerbliche Nutzungen (mit und ohne Publikumsverkehr) oder Wohnungen.



Abb. 36: Lörracherstrasse 68-88/Friedhofweg 1-3 (von links nach rechts)



Abb. 37: Lörracherstrasse 96-126 (von rechts nach links)

Siedlung Genossenschaft Hinter der Mühle



Die dreigeschossigen Mehrfamilienhäuser Hinter der Mühle 3-13 und Lörracherstrasse 93-101 gehören der Wohngenossenschaft Hinter der Mühle.



Abb. 38: Gebäude Hinter der Mühle 5-13 (Gartenbereich zum Mühleteich links)



Abb. 39: Gebäude Lörracherstrasse 97-101 (Front zur Lörracherstrasse rechts)

Wohn- und Geschäftshäuser Lörracherstrasse 105-119

Die Bebauung auf der Westseite der Lörracherstrasse, zwischen der Genossenschaft Hinter der Mühle und den Reihenhäusern, wirkt unruhig und ungeordnet. Die drei- bis viergeschossigen Gebäude stehen im Wechsel direkt am Strassenraum oder deutlich zurückversetzt, wobei die Vorbereiche im letzteren Fall durch die Autohändler/-werkstätten als Ausstellungs- oder Abstellflächen genutzt werden. Beim Gebäude 105 handelt es sich um das ehemalige Restaurant Stab (neue Nutzung unbekannt); im komplett sanierten Gebäude 111 werden renovierte Wohnungen angeboten.



Abb. 40: Lörracherstrasse 105-111



Abb. 41: Lörracherstrasse 111-119

Reihenhäuser Lörracherstrasse 127-137

Im nördlichen Bereich der Lörracherstrasse, gegenüber dem COOP-Markt gelegen, folgen sechs zweigeschossige Reihenhäuser mit typischen Vorgärten. Die Reihenhause bebauung passt in dieser Form weder zum Charakter der Lörracherstrasse in diesem Bereich und den sonstigen Strukturen im Umfeld, noch entspricht sie der Zonenordnung (Zone 3, überlagert mit Gewerbebeerblichung).



Abb. 42: Lörracherstrasse 127-137 mit Vorgärten

Lörracherstrasse
146-174

Der Abschnitt der östlichen Lörracherstrasse zwischen Grienbodenweg und Landesgrenze beginnt mit dem eingeschossigen, leicht zurückversetzten COOP-Gebäude, gefolgt von mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, die wie im vorhergehenden Abschnitt direkt am Strassenraum stehen. Unterbrochen wird die Bebauung durch die Tramwendschleife. Die EG-Bereiche werden fast durchgehend gewerblich genutzt.



Abb. 43: Lörracherstrasse 148-164 (von rechts nach links) / Lörracherstrasse 162 (links)



Abb. 44: Lörracherstrasse 170-174 (von rechts nach links)

Lörracherstrasse
153-165

Auf der gegenüberliegenden Strassenseite gelegen ist eine Tankstelle, gefolgt von vier- bis fünfgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, die neben dem Areal der Tankstelle vom Perimeter des Bebauungsplans „Lörracherstrasse 153-163“ umfasst werden, sowie das Zollgebäude.



Abb. 45: Lörracherstrasse



Abb. 46: Lörracherstrasse

Wohnungsbestand

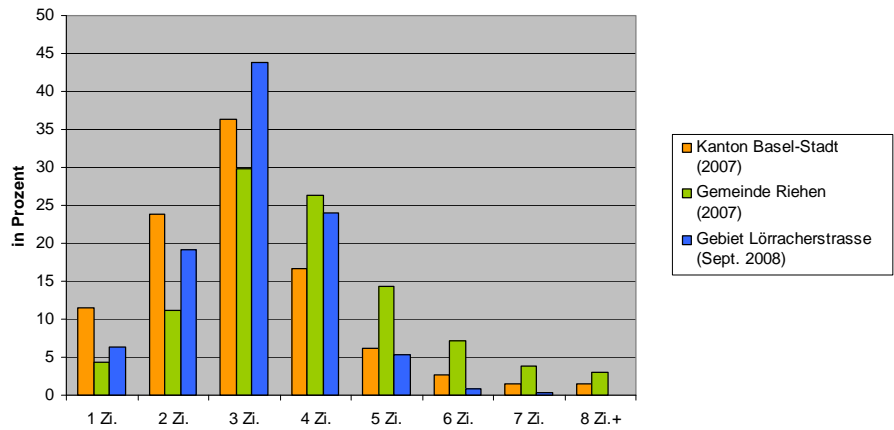


Abb. 47: Vergleich des Wohnungsbestands nach Zimmerzahl

Beim Vergleich des im Gebiet Lörracherstrasse vorhandenen Wohnungsbestands mit dem Durchschnitt für den Kanton und für die ganze Gemeinde Riehen fällt auf, dass es im Gebiet hauptsächlich Wohnungen mittlerer Grösse gibt. Ein Angebot an grossen Wohnungen mit 5 und mehr Zimmern ist kaum vorhanden, und auch das Angebot an Kleinstwohnungen ist, wie in Riehen insgesamt, eher gering. Im Gebiet gibt es ausserdem ein verhältnismässig grösseres Angebot an relativ günstigem Wohnraum.

Wohnungsbelegung



Abb. 48: Durchschnittliche Anzahl Bewohner je Wohnung (März 2008)

Das Gebiet weist in weiten Bereichen, vor allem im nördlichen Teil, mit Werten von weniger als zwei Bewohnern je Wohnung recht geringe Werte auf; die Wohnungsbelegung entspricht hier in etwa den Verhältnissen der Stadt Basel. Zum Vergleich: Der Durchschnitt über die gesamte Gemeinde Riehen betrug 2007 ca. 2.08 Bewohner je Wohnung. Auffällig ist auch, dass die übrigen Bereiche im Gebiet im Gegensatz dazu wiederum deutlich höhere Werte aufweisen (2.3 Bewohner je Wohnung und mehr).

2.4 Landschaft, Natur, Freiräume

Topografie, Landschaftsanalyse

Östlich der Lörracherstrasse ist ein markanter Geländesprung wahrzunehmen, der das Gebiet prägt und gewissermassen in zwei Bereiche trennt: einen „oberen Bereich“ mit recht geringem Bezug zur Lörracherstrasse und einen „unten Bereich“ im direkten Umfeld der Lörracherstrasse.

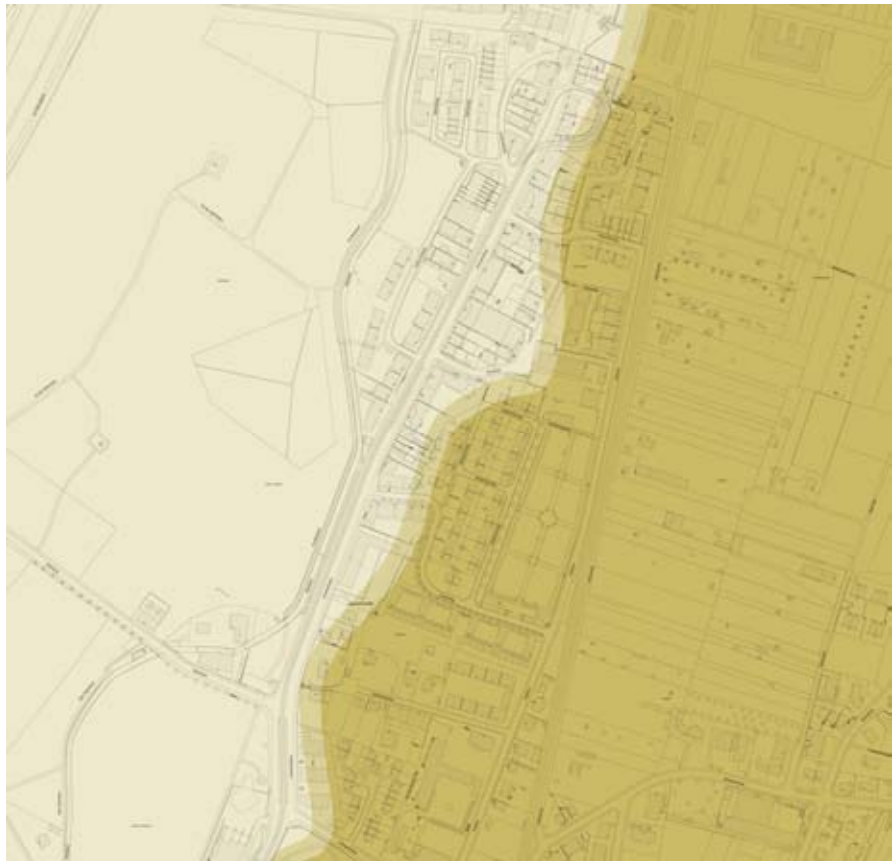


Abb. 49: Schematische Darstellung des Geländesprungs östlich der Lörracherstrasse

Grün- und Freiflächen

Im und um das Gebiet Lörracherstrasse bestehen verschiedene Grün- und Freiräume mit unterschiedlichen Qualitäten und Nutzungen:

Spielflächen

Der Spielplatz „Hinter der Mühle“ ist ein beliebter Treffpunkt und zieht auch Besucher von ausserhalb an (u. a. auch aus Deutschland). Das Areal ist von den benachbarten Wohngebieten und vom Landschaftspark Wiese durch eine recht massive Umgebungsbepflanzung ziemlich abgeschottet

und erscheint auf den ersten Blick wenig zugänglich (offen). Die Abgrenzung des Spielplatzes ist aus Sicherheitsaspekten heraus – zum Schutz der Kinder – zum Teil jedoch sehr bewusst vorgenommen; vor allem sind auch die Ein- und Ausgangsbereiche so gestaltet, dass spielende Kinder daran gehindert werden, in den Strassenraum zu springen.

Kleinere Spielflächen sind vereinzelt an unterschiedlichen Stellen im Gebiet vorzufinden, zumeist in der Umgebung der Mehrfamilienhausbebauungen. Die Attraktivität dieser Spielbereiche ist aber meistens eher gering.



Abb. 50: Übersicht der Grün- und Freiflächen

Gottesacker mit
Grünstreifen

Zwischen Siedlung Seidenmannweg / Friedhofweg (Stadt- und Dorfbildschonzone) und S-Bahn-Linie liegt der Gottesacker, der im Norden über das Geothermiewegli und im Süden über den Friedhofweg zugänglich ist. Westlich des Gottesackers befindet sich im Übergang zur Stadt- und Dorfbildschonzone ein schmaler Grünstreifen mit einer Baumreihe, der zusammen mit der wertvollen Siedlungsstruktur sehr harmonisch wirkt (vgl. auch Foto in Abb. 27) und erhaltenswert ist. Der Grünstreifen beinhaltet auch einen kleinen Spielplatz.

Typische Vorgärten

Entlang der Westseite der Lörracherstrasse sind im Bereich der Reihen- und Mehrfamilienhäuser klassische begrünte Vorgärten anzutreffen, die zwar zur den städtisch geprägten Strukturen auf der anderen Strassenseite einen starken Kontrast bilden, durch die leichte Abgrenzung vom öffentlichen Strassenraum in dieser Form jedoch durchaus stimmig wirken.



Abb. 51: Vorgärten Lörracherstrasse 99-101

Landschaftspark Wiese

Die Bezüge zum Landschaftspark Wiese mit Mühleleichen und Weg am Mühleleichen sind aus dem Gebiet heraus sehr gering. Die Qualitäten dieses attraktiven Naturraums sind im Gebiet kaum wahrzunehmen und zu spüren. Für Ortsunkundige gibt es von der Lörracherstrasse aus kaum offensichtliche Zugänge zum Park. Der Zugang zum Weg am Mühleleichen bei der Kreuzung Weilstrasse ist wenig attraktiv und schlecht gekennzeichnet.



Abb. 52: Zugang Weilstrasse zum Weg am Mühleleichen

„Freiraum Stettenfeld“

Das Stettenfeld wird heute für die vielfältigsten Freizeitbeschäftigungen genutzt. Einerseits gibt es organisierte Angebote (z. B. Tennis-, Bogenschützen-, Kleintierzüchterverein), andererseits haben viele Bewohner – auch aus dem Gebiet Lörracherstrasse – dort ihre privaten Kleingärten. Des Weiteren wird das Stettenfeld von vielen für individuelle Betätigungen wie Spaziergehen, Joggen etc. genutzt.

2.5 Verkehr

Fussverkehr

Auffällig ist, dass im Gebiet zwar einige Fusswegverbindungen in Ost-West-Richtung (d.h. von „oben“ nach „unten“ über den Geländesprung hinweg sowie in Richtung Landschaftspark Wiese) bestehen, diese aber zum Teil wenig attraktiv oder auf den ersten Blick nicht unbedingt als öffentliche Fusswegverbindungen wahrzunehmen sind. Die Querungsmöglichkeiten über die S-Bahn-Linie zum Stettenfeld sind nicht ausreichend; es besteht bis zur Inzlingerstrasse nur ein ungesicherter oberirdischer Fussgängerübergang auf Höhe des Grienbodenwegs.

Bezüglich der Fusswegverbindungen kann ein deutliches Verbesserungspotenzial ausgemacht werden. Spezielles Augenmerk ist dabei auf die Schulwegsicherheit zu legen.



Abb. 53: Bärenwegli ab Haselrain (links) und ab Lörracherstrasse 122 (öff. Durchgang)



Abb. 54: Fusswegverbindung zwischen Brünmlinrain und Seidenmannweg



Abb. 55: Fusswegverbindung vom Kettenackerweg zur Lörracherstrasse



Abb. 56: S-Bahn-Übergang vom Haselrain zum Lettackerweg (beim Grienbodenweg)



Abb. 57: Fusswegverbindung durch Gebäude Hinter der Mühle 3 zum Weg am Mühleleichen



Abb. 58: Fuss- und Radwegverbindung Seidenmannweg – Friedhofweg



Abb. 59: Geplante Verbindung vom Friedhofweg zum Kettenackerweg (Wegrecht)



Abb. 60: Heinrich-Heusser-Weg bei GSR

Radverkehr

Der Radverkehr im Gebiet erfolgt zumeist über die normalen Strassen, da viele Fusswegverbindungen durch Radfahrer nicht oder nur eingeschränkt befahrbar sind. Ein Hauptgrund dafür ist die Überwindung des Geländesprungs, was an vielen Orten Treppenkonstruktionen zur Folge hat.

Auch die Verhältnisse entlang der Lörracherstrasse sind für den Radverkehr nicht ideal: es besteht kein separater Fahrradstreifen, so dass die Situation für den Radfahrer, insbesondere auch aufgrund des starken Verkehrsaufkommens, relativ gefährlich ist.

In den weiteren Planungen ist der Radverkehr verstärkt zu berücksichtigen, dies gilt insbesondere auch für die Umgestaltung der Lörracherstrasse (Planungshoheit beim Kanton). Die Sicherheit der Radwege stellt dabei eine Grundvoraussetzung dar. Zu beachten ist, dass der Radverkehr innersorts grundsätzlich auf die Fahrbahn und nicht auf die Fusswege gehört.

Verbesserungspotenziale Fuss-/Radwege

Folgende Fusswege bzw. Fuss-/Radwege sollten im Zusammenhang mit anderen Massnahmen oder geplanten Bauprojekten verbessert werden:

- Fusswegverbindung durch das Gebäude Lörracherstrasse 122 (Bärenwegli)
- Fusswegverbindung zur Lörracherstrasse in Verlängerung des Kettenackerwegs (beim Neubau Kettenackerweg 29)
- Fusswegverbindung durch das Gebäude Hinter der Mühle 3 zum Weg Am Mühleleichen (als attraktiverer Zugang zum Landschaftspark)
- Verbesserung der Eingangssituation zum Landschaftspark Wiese respektive des Zugangs zum Weg am Mühleleichen beim Knoten Lörracherstrasse/Weilstrasse für den Fuss- und Radverkehr
- Fusswegverbindung zwischen Friedhofweg und Kettenackerweg zur Schliessung der Nord-Süd-Verbindung (Wegrecht besteht).

Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet Lörracherstrasse ist gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden. Es besteht die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und zahlreichen Haltestellen im Gebiet selbst sowie dessen näherem Umfeld. Die Verbindungen sind sowohl Richtung Basel als auch Richtung Deutschland/Lörrach gut.

Folgende Linien queren oder tangieren das Gebiet:

- Regio-S-Bahn Linie 6 von Basel SBB über Basel Badischer Bahnhof, Lörrach nach Zell im Wiesental mit
 - Haltestelle Riehen (Bahnhof) ca. 600-700 m südlich des Gebiets
 - Haltestelle Lörrach-Stetten ca. 800 m nördlich des Gebiets
 - geplante Haltestelle Stettenfeld (im kant. Richtplan vororientierend)
- Regio-S-Bahn Linie 5 von Weil a. R. über Lörrach nach Schopfheim mit
 - Haltestelle Lörrach Dammstrasse ca. 300 m nördlich des Gebiets

- Basler Verkehrs-Betriebe Tramlinie 6 von Allschwil über Basel Zentrum bis Riehen Grenze mit
 - Haltestelle Riehen Grenze (Wendeschlaufe)
 - Haltestelle Lörracherstrasse
 - Haltestelle Weilstrasse
 - Haltestelle Fondation Beyeler (südlich Museum)
- Basler-Verkehrsbetriebe:
 - Buslinie 32 (Rotengraben – Bettingen – Chrischonaklinik)
 - Buslinie 35 (Inzlinger Zoll – Riehen Bahnhof – Habermatten)
- Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH:
 - Überlandlinie 3 (Weilstrasse – Inzlingen – Lörrach)
 - Linie 16 (Brombach Bahnhof – Lörrach – Weil a. R. – Kleinhüningen)

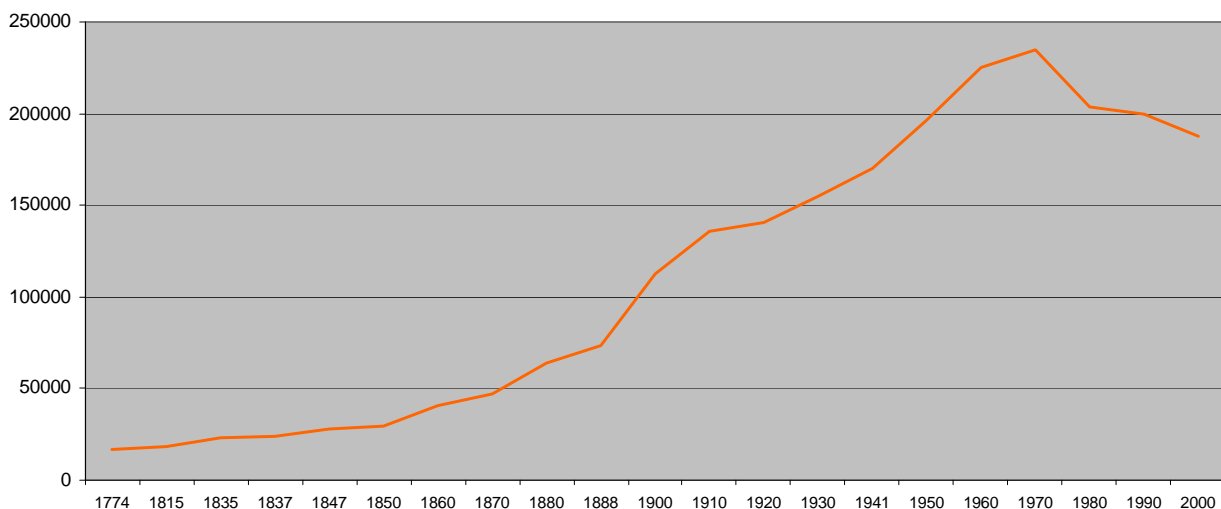
Für den öffentlichen Verkehr weist die gestalterische Aufwertung des Strassenraums der Lörracherstrasse im Zusammenhang mit der funktionalen wie gestalterischen Aufwertung der Tramhaltestellen einschliesslich der Anbindung an die angrenzenden Nutzungen ein hohes Potenzial auf.

2.6 Soziokulturelle Daten¹³

Bevölkerungs-
entwicklung

Die Entwicklung der Wohnbevölkerungsentwicklung kann für das Gebiet Lörracherstrasse seit 1980 verfolgt werden, da die Daten erst von da an separat erhoben worden sind. Es zeigt sich, dass die Wohnbevölkerung in Riehen (und ab 1980 auch im Gebiet Lörracherstrasse) verglichen mit dem gesamten Kanton seit ca. 1970, als der Bevölkerungshöchststand erreicht war, weniger stark abnimmt respektive relativ konstant bleibt.

Kanton Basel-Stadt



¹³ Quelle / Grundlagen: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

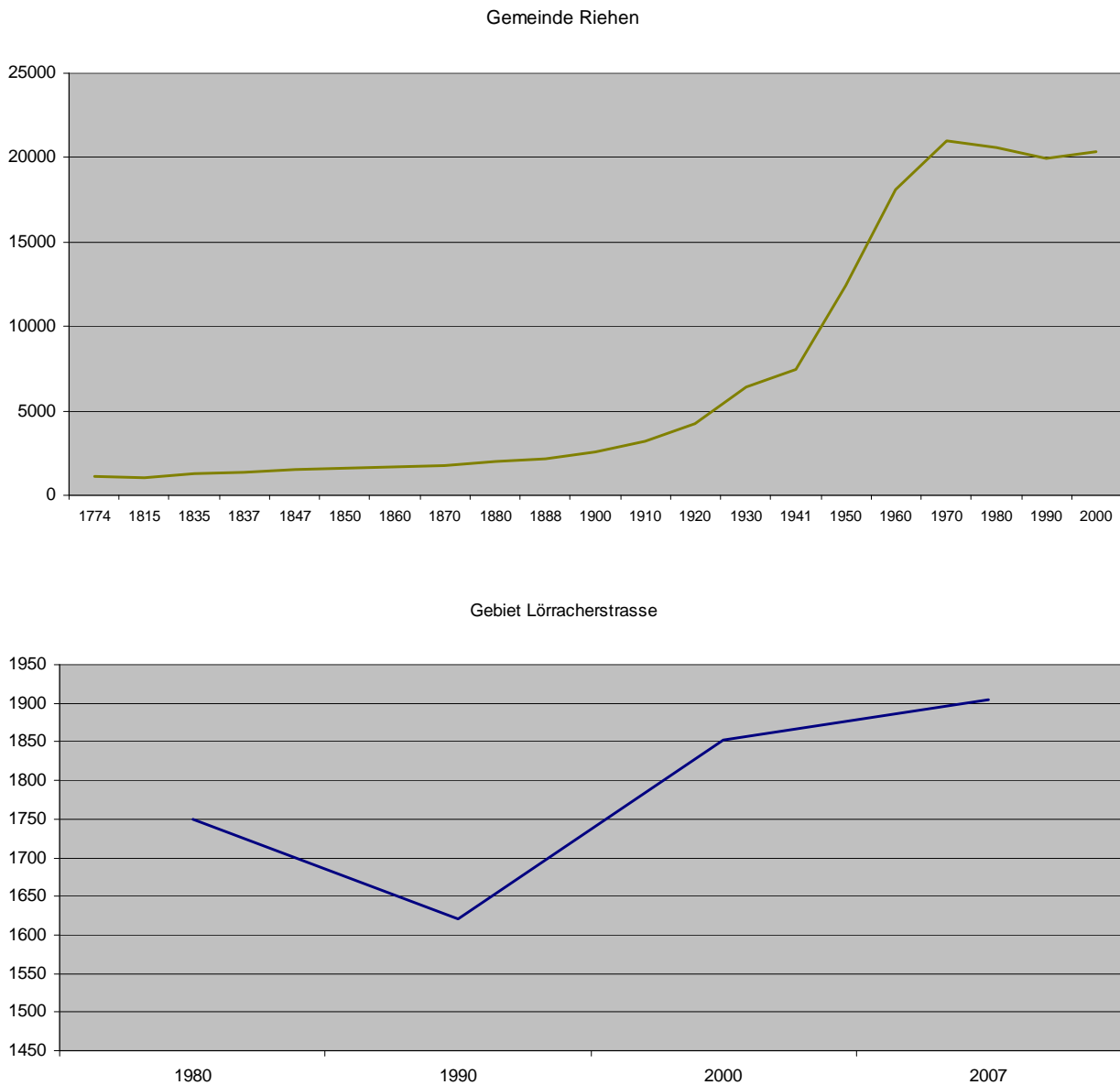


Abb. 61: Entwicklung der Wohnbevölkerung seit 1774 im Vergleich

Altersstruktur

Die Wohnbevölkerung im Gebiet Lörracherstrasse (Stand 2007) ist im Durchschnitt älter als diejenige des gesamten Kantons (Stand 2007), aber jünger als die Riehener Wohnbevölkerung (Stand 2001), welche sich insb. durch einen hohen Anteil an älteren Bewohnern (> 60 Jahre) auszeichnet. Auffällig ist der vergleichsweise grosse Anteil an 40-49-Jährigen im Gebiet Lörracherstrasse.

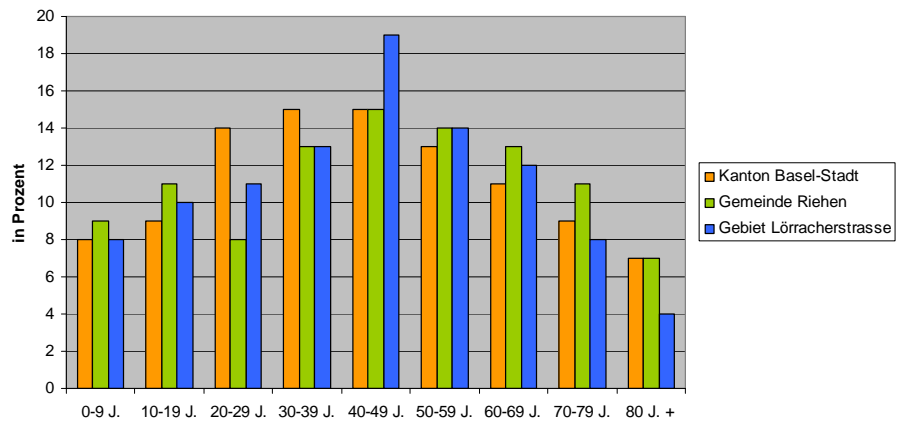


Abb. 62: Altersstruktur der Wohnbevölkerung im Vergleich

Ausländische
Bevölkerung

Der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist im Gebiet Lörracherstrasse Ende 2007 mit ca. 27 % zwar deutlich höher als in der gesamten Gemeinde Riehen (ca. 18 %). Verglichen mit dem Kanton Basel-Stadt (ca. 31 % im Sept. 2007) weist das Gebiet jedoch einen durchschnittlichen respektive sogar etwas geringeren Anteil an ausländischer Bevölkerung auf.



Abb. 63: Anteil ausländischer Bevölkerung im Vergleich

3 Strategie, Handlungsfelder, Massnahmen

Strategie

Vorhandene Qualitäten nutzen – Funktionen verbessern – Image stärken:

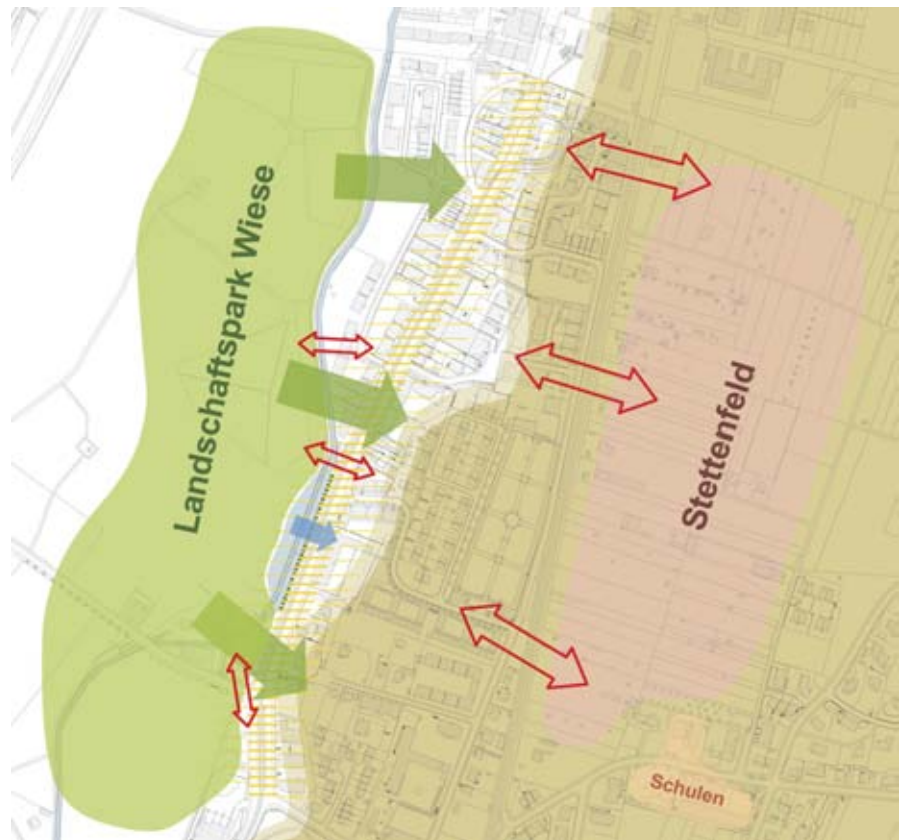


Abb. 64:Entwicklungsstrategie für das Gebiet Lörracherstrasse

Handlungsfelder

Im Laufe der Bearbeitung kristallisierten sich verschiedene Massnahmen heraus, welche schwerpunktmässig an oder im Umfeld der Lörracherstrasse lokalisiert sind und/oder in engem Zusammenhang mit dieser stehen. Die thematisch verwandten Massnahmen wurden anschliessend zusammengefasst und übergeordneten Handlungsfeldern zugeordnet. Dadurch wird eine strukturierte Gesamtsicht über die Massnahmen möglich und die Querbeziehungen und Verknüpfungen untereinander können aufgezeigt werden. Die Massnahmen wurden den folgenden Handlungsfeldern zugeteilt:

- Handlungsfeld 1: Öffentlicher Raum, Verkehr und Erschliessung
- Handlungsfeld 2: Siedlungsstruktur, Bauen und Wohnen
- Handlungsfeld 3: Natur, Ökologie und Freiräume

Eine Kurzübersicht der Massnahmen je Handlungsfeld mit Zielsetzungen und Querbezügen findet sich im Anhang, ebenso wie die plangrafischen Darstellungen der lokalisierbaren Massnahmen.

3.1 Massnahmen Handlungsfeld 1

M 1.1:
Zugang S-Bahn-
Station mit Querung

Der gute und direkte Zugang aus dem Gebiet zur neuen S-Bahn-Station und über diese zum Stettenfeld (mit möglichem Entwicklungsschwerpunkt im Umfeld der Station) ist frühzeitig zu planen. Da heute noch nicht klar ist, wo genau die S-Bahn-Station zu liegen kommen wird, ist ein entsprechend breiter Suchraum abzudecken. Im Zusammenhang mit der Situierung der S-Bahn-Station sind auch die zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten zu prüfen. Denkbar und gegebenenfalls zu überprüfen wäre eine Querungsmöglichkeit in Verlängerung der Käppeliggasse (bei der heutigen Tiefgarageneinfahrt bei Gebäude Nr. 26). Die Querungen der Bahnlinie sind dabei ausschliesslich dem Fuss- und Radverkehr vorzubehalten (gilt für alle Massnahmen 1.1 bis 1.3).

Insbesondere wenn die Verbindung zwischen Lörracherstrasse, neuer S-Bahn-Station und Stettenfeld über den Kettenackerweg erfolgt, ist eine Aufwertung des gesamten öffentlichen (Strassen-)Raums anzustreben. Bei Realisierung der S-Bahn-Station wäre ein weiterer Mobility-Standort in deren näherem Umfeld zu prüfen.



Abb. 65: Käppeliggasse aus Richtung Lörracherstrasse und Tiefgarageneinfahrt

M 1.2:
S-Bahn-Querung
Nord

Eine weitere S-Bahn-Querung sollte im Bereich des heutigen Fussgängerübergangs in Verlängerung des Grienbodenwegs geschaffen werden. Um die Gebiete östlich und westlich der Bahnlinie möglichst direkt miteinander zu verbinden, wird ein gesicherter à-Niveau-Übergang angestrebt; dies gilt im Übrigen auch für die weiteren S-Bahn-Querungen (Massnahme 1.3). Sowohl die Bedeutung als auch die genaue Lage des Übergangs ist in engem Zusammenhang mit der geplanten S-Bahn-Station zu betrachten. Da für deren Realisierung ein sehr langer Zeithorizont angesetzt werden muss, ist der S-Bahn-Querung Nord unter dem zeitlichen Aspekt eine sehr hohe Priorität einzuräumen. Auch wird die S-Bahn-Querung Nord umso wichtiger, je weiter nördlich (auf deutscher Seite) die S-Bahn-Station zu liegen kommt. Sollte die S-Bahn-Station aber recht weit südlich (auf schweizerischer Seite) geschaffen werden, kann die S-Bahn-Querung Nord auch mit der Querungsmöglichkeit bei der S-Bahn-Station selbst zusammenfallen (und somit als eigenständiger Übergang entfallen).

M 1.3:
S-Bahn-Querungen
Süd

In 1. Priorität ist eine Querungsmöglichkeit der S-Bahn-Linie in Verlängerung des Friedhofwegs zu schaffen. Der Übergang ist für die Entwicklung des Gebiets Lörracherstrasse von grosser Bedeutung, da über diesen insbesondere die Verbindungen zu den bestehenden schulischen Einrichtungen (Schulhaus und Kindergarten Hinter Gärten, Primarschule Steingrubenweg) deutlich verbessert werden können. Bei der Umsetzung ist der Sicherheit der Schulwege besonderes Augenmerk zu schenken.

In 2. Priorität wünschenswert wäre eine weitere Querungsmöglichkeit zwischen der S-Bahn-Station bzw. der S-Bahn-Querung Nord und dem Übergang beim Friedhofweg. Die Bedeutung und die genaue Lage dieses weiteren Übergangs sind abhängig von der Lage und der Realisierung der S-Bahn-Station (mit Querung) und der S-Bahn-Querung Nord.

Ein gutes und dichtes Fuss- und Radwegnetz mit guter Anbindung ans bestehende Netz ist insbesondere hinsichtlich der Entwicklung des Stettenfelds von hoher Bedeutung und anzustreben. Die zusätzlichen Fuss- und Radwegverbindungen über die Bahnlinie, einschliesslich der Querung bei der neuen S-Bahn-Station, dienen dann auch der besseren Erreichbarkeit von Freizeit-, Spiel- und Sportangeboten sowie weiteren Quartiereinrichtungen, die im Stettenfeld geschaffen werden und die im oberen Teil des Gebiets Lörracherstrasse (oberhalb der Hangkante) heute so gut wie nicht vorhanden sind.

Bei der Umsetzung der Bahnquerungen ist auf genügend breite Übergänge zu achten, um Konflikte zwischen Fussgängern und Radfahrern zu vermeiden, auf eine hohe Sicherheit (mind. Warnanlagen) sowie auf eine gute Signalisation.



Abb. 66: Erwünschter S-Bahn-Übergang bei der Kreuzung Friedhofweg / Haselrain

M 1.4:
Nutzung des Strassenraums bei der Grenze

Der Strassenraum der Lörracherstrasse im Bereich vor der Grenze ist bereits heute sehr breit und wird mit dem Zurücksetzen der westlichen Gebäudefront auf die Baulinie (Neubauprojekt Bebauungsplan) noch erweitert (Distanz Fassade zu Fassade ca. 24 m). Der Raum ist heute durch mehrere Fahrspuren (MIV), eine Trampspur (zur Wendeschlaufe), einige Parkplätze sowie beidseitig wenig attraktive Fussgängerbereiche belegt. Die Tramhaltestelle „Riehen Grenze“ selbst befindet sich jedoch nicht auf der Lörracherstrasse, sondern in einem Nebenraum bei der Wendeschlaufe unterhalb des Kiosks. Zusammen mit der Umgestaltung der Lörracherstrasse in diesem Bereich stellt sich die Frage nach der künftigen Funktion und Nutzung des Strassenraums. Mögliche Umgestaltungsvarianten, die gleichzeitig zur Stärkung des Raums beitragen können, sollten frühzeitig geprüft werden.

Vorstellbar wäre die Verlegung der Tramhaltestelle „Riehen Grenze“ in den Strassenraum. Dafür ist insbesondere die Abstimmung mit dem Stauraummanagement vor der Grenze sowie eine Lösung zum Verweil des Trams erforderlich. Aus betrieblicher Sicht wäre eine Endhaltestelle im Strassenraum jedoch nicht optimal; diesem Aspekt ist daher bei den weiteren Prüfungen besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Andererseits würde eine Haltestelle im Strassenraum diesen nicht nur beleben und aufwerten, sondern könnte – zusammen mit publikumsorientierten EG-Nutzungen in den angrenzenden Gebäuden – auch die Funktion dieses Orts unmittelbar bei der Grenze als „Quartiermitte“ oder kleineres „Quartierzentrum“ stärken.

Als mittelfristige Option denkbar wäre auch die Verlegung der Tramwendeschlaufe auf die Lörracher Seite, ergänzt durch eine direkte Verknüpfung mit der geplanten neuen S-Bahn-Station.



Abb. 67: Heutige Situation bei der Haltestelle „Riehen Grenze“

Mit einer Verlegung der Haltestelle würde sich gleichzeitig die Chance bieten, das als unattraktiv und unsicher empfundene Umfeld der heutigen Tramwendschleife aufzuwerten und neu zu gestalten (dies wäre jedoch auch unabhängig von der Verlegung der Haltestelle anzustreben).

Im Zusammenhang mit der Massnahme wäre ein zusätzlicher Mobility-Standort im Raum Tramendhaltestelle/Grenze zu prüfen.

M 1.5:
Einmündung Stellimatt-
weg-Lörracherstrasse

Im Bereich der Einmündung des Stellimattwegs respektive der ehemaligen LKW-Kontrollschleife zur Lörracherstrasse treffen unterschiedliche Entwicklungen aufeinander, die zur Klärung der räumlichen Situation an dieser Stelle beitragen können. Die Zukunft der nördlich gelegenen Tankstelle (im Grundeigentum der Stadt Basel) ist offen, weiter nördlich wird zurzeit ein grösseres Neubauprojekt umgesetzt (Bebauungsplan) und südlich der Einmündung steht die ehemalige UBS-Filiale leer.

Zusammen mit einer allfälligen Neunutzung des Tankstellenareals und der ehemaligen UBS-Filiale sowie der Umgestaltung der Lörracherstrasse im Bereich der Einmündung sollten Möglichkeiten zur Klärung und Verbesserung der räumlichen Situation, die gleichzeitig die erwünschten Blickachsen Richtung Landschaftspark Wiese freigeben (Massnahme 3.1), gesucht werden. Die Massnahme steht auch in engem Zusammenhang mit der Nutzung des Strassenraums bei der Grenze (Massnahme 1.4) sowie dem dortigen Neubauprojekt (Bebauungsplan). Der Bereich sollte daher gesamtheitlich betrachtet werden; eine Lösung, die auch die erwünschten EG-Nutzungen innerhalb des Bebauungsplanperimeters fördert, ist anzustreben.

M 1.6:
Fussgängerbereiche
mit Kleinstnutzungen

Mit der Umgestaltung der Lörracherstrasse könnten insbesondere auf der östlichen Strassenseite und im Bereich der Grenze sehr breite Fussgängerbereiche geschaffen werden (bis zu 8 m). In diesem Fall sollte möglichst frühzeitig eine angemessene Nutzung der Räume (nebst einigen wenigen Parkplätzen) angestrebt werden, um ihre Funktion und Attraktivität, zusammen mit den erwünschten Nutzungen in den angrenzenden EG-Bereichen, zu stärken. Die Möblierung der Räume mit Kleinstnutzungen wie etwa kleineren Ständen vor den Ladengeschäften, einem Kiosk, vorgelagerten Schaufenstern und dergleichen sollte geprüft respektive ermöglicht werden. In ein solches Möblierungskonzept könnten auch gestalterisch gut integrierte (resp. verkleidete) Abfallbehälter-/Containerstandorte vor den Gebäuden sowie zusätzliche Veloparkplätze eingebunden werden.

Als weiterer Ansatz zu prüfen wären die Möglichkeiten zur Fassadenbegrünung (begrünte „Möbel“, z. B. bewachsene Pergolen), die zusammen mit strassenbegleitenden Bäumen auch gewisse ökologische Aufgaben erfüllen könnte. Bezüglich der Baumpflanzungen wären einzelne markante und in unregelmässigen Abständen gesetzte Bäume oder Baumgruppen, die im Verbund mit den angesiedelten Nutzungen (Kiosk, Schaufenster, Veloständer etc.) stehen, einer strengen, einseitigen Allee vorzuziehen.

Eine Baumallee würde den Strassenraum (visuell und gefühlt) verlängern und auch mit dem (vorhandenen sowie angestrebten) Charakter der städtischen Bereiche der Lörracherstrasse weniger harmonieren.

Eine in diesem Zusammenhang prüfenswerte Idee wäre auch die Erarbeitung eines Farbkonzeptes für die Fassadengestaltung entlang der Lörracherstrasse oder für einzelne Abschnitte derselben.

M 1.7:
Strassenraum mit Zugang Landschaftspark

Etwas südlich der Tramhaltestelle „Lörracherstrasse“ ändert sich der Charakter der Lörracherstrasse von einer nur einseitig angebauten Strasse mit „Überlandcharakter“ und freiem Blick in die Landschaft hin zu einer mehr städtischen Situation mit dichterem Bebauung beidseits der Strasse. Direkt an dieser „Gelenkstelle“ befindet sich eine der drei Tankstellen, die bis 2012 hätten aufgegeben werden sollen (Grundwasserschutz). Die Pläne des Grundeigentümers für die Zukunft der Tankstelle sind zu klären.

Zusammen mit einer allfälligen Umnutzung und Neugestaltung des Tankstellenareals sowie der Umgestaltung der Lörracherstrasse würde sich langfristig die Chance bieten, die gesamte räumliche Situation an dieser Stelle zu klären und gleichzeitig einen direkten Zugang zum Landschaftspark, auf den Weg am Mühleleichen, zu schaffen. Wünschenswert wäre eine Lösung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes mit der benachbarten Liegenschaft, die insbesondere eine unbefriedigende Hinterhofsituation trotz des Potenzials der Nähe zum Landschaftspark aufweist (vgl. Massnahme 3.3: Wohnumfeldverbesserung Lörracherstrasse 75-79). Die typischen (be-grüntem) Vorgärten der Gebäude im weiteren Verlauf der Lörracherstrasse sollten dabei erhalten werden.



Abb. 68: Übergangssituation mit Avia-Tankstelle

Im Rahmen der Neuorganisation ist auch eine geringfügige Verlegung der Tramhaltestelle nach Süden (um etwa 30 – 40 m) in Betracht zu ziehen, um diesen Verknüpfungspunkt als „Gelenkstelle“ zwischen Landschaft und Stadt zu stärken und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr über die Achse Friedhofweg zu verbessern.

Die Auswirkungen einer Haltestellenverlegung wären jedoch sorgfältig zu prüfen; die Erreichbarkeit und Attraktivität für die Fahrgäste dürfte sich damit nicht verschlechtern. Gleichzeitig könnte die Haltestelle neu benannt werden, z. B. in „Landschaftspark Wiese/Lörracherstrasse“. Wegen dem voraussichtlichen Fortbestehen der Tankstelle wird die Realisierung der erwünschten neuen Verbindung in den Landschaftspark jedoch schwierig, womit auch die Haltestellenverlegung nicht erforderlich wäre.

M 1.8:
Strassenraum mit
Alleebäumen und
Vorgärten

Die Lörracherstrasse wird zwischen dem kleinen „Park“ bei der Kreuzung Weilstrasse und der Avia-Tankstelle einseitig von markanten Alleebäumen begleitet, die oberhalb der Böschung zum Mühleleichen stehen. Der Fussgängerbereich entlang dieser „Allee“ ist allerdings wenig attraktiv und auch der Bezug zum Landschaftspark ist aufgrund der stark zugewachsenen Böschung kaum vorhanden. Der Mühleleichen ist kaum wahrnehmbar.

Um die Attraktivität des Fussgängerbereichs zu erhöhen und den Bezug zur Landschaft zu stärken, wird vorgeschlagen, den Fussgängerbereich oberhalb des Mühleleichen im Rahmen der Umgestaltung der Lörracherstrasse neu zu gestalten. Wünschenswert wäre eine Auffüllung der heutigen Böschung, so dass oberhalb des Mühleleichen ein breiter, städtischer Fussgängerbereich entsteht, in welchen die Alleebäume eingefasst sind. Dessen Attraktivität und Aufenthaltsqualität soll mit einer entsprechenden Möblierung – Sitzmöglichkeiten, Bänke – zusätzlich gesteigert werden.

Die Neugestaltung sollte dabei so umgesetzt werden, dass sie gegenüber der heutigen Situation eine ökologische Aufwertung darstellt, das heisst die neue Situation sollte mindestens die ökologische Qualität der bestehenden Böschung aufweisen. Es sind daher unterschiedliche Möglichkeiten, die Massnahme auch ökologisch wertvoll umzusetzen, zu prüfen (etwa mit einer Naturstein-Stützmauer).



Abb. 69: Alleebäume und Böschung zum Mühleleichen

Auf der gegenüberliegenden Strassenseite sollten die privaten Bereiche vor den Gebäuden vom öffentlichen Fussgängerbereich leicht abgesetzt werden, um einen räumlichen Abschluss gegenüber dem öffentlichen Raum zu bilden. Dieser kann bereits über einen kleinen Eingriff (z. B. in Form einer tiefen Mauer) geschaffen werden. Die Lörracherstrasse wird durch die vorgeschlagene Umgestaltungsmassnahme auch optisch verkürzt, was wiederum den Strassenraum stärkt.

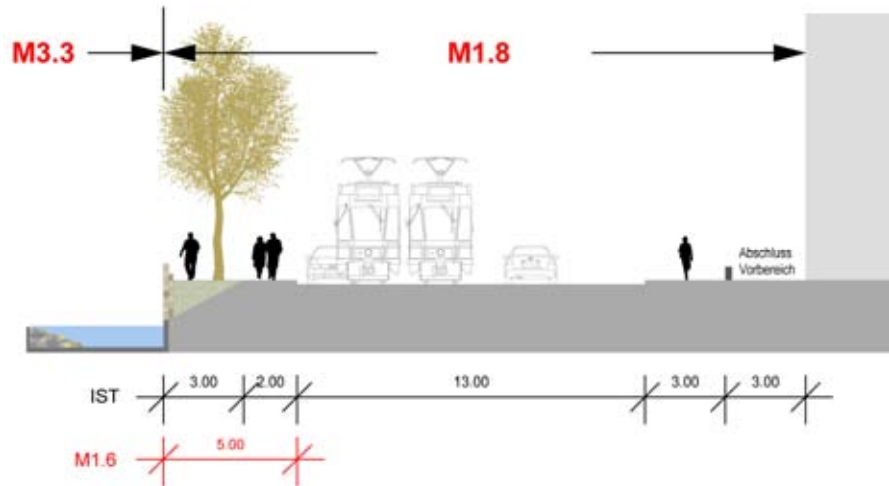


Abb. 70: Schematische Darstellung Lörracherstrasse mit Massnahme 1.8

M 1.9:
Landschaftspark Zu-
gang Weilstrasse

Die Eingangssituation zum Weg am Mühle-
teich bei der Kreuzung Weil-
strasse ist heute diffus, der Zugang zum Landschaftspark schlecht auf-
findbar und beschildert. Der Landschaftsrichtplan Wiese weist in diesem
Bereich das Naturobjekt „Baumbestand kleine Parkanlage südlich Gebäu-
degruppe Weilstrasse 12-16“ aus. Zusammen mit dieser Baumgruppe, die
als Anlage zu schützen ist, deren Potenzial aber besser genutzt werden
kann, soll in diesem Bereich eine ansprechende Eingangssituation mit ei-
ner eindeutigen und gut beschilderten Wegführung gestaltet werden.

M 1.10:
Wegführung am Mühle-
teich / Lörracherstrasse

Wird heute bei der Kreuzung Weilstrasse der Weg am Mühle-
teich gewählt, ist es bis zur Wegverbindung durch Gebäude Nr. 3 der Wohnbaugenos-
senschaft „Hinter der Mühle“ nicht mehr möglich, auf die Lörracherstrasse
zurückzukehren. In Fortsetzung der Wegverbindung vom Beyeler-Museum
oder der Tramhaltestelle Weilstrasse aus kommend soll der Fussgänger
(und gegebenenfalls der Radfahrer) erst vor der Brücke über den Mühle-
teich entscheiden müssen, ob der naturnahe Weg entlang dem Mühle-
teich weiter begangen oder auf den städtischen Fussgängerbereich entlang der
Lörracherstrasse gewechselt wird. Hierfür soll im Zusammenhang mit der
Umgestaltung des Fussgängerbereichs an der Lörracherstrasse (Mass-
nahme 1.8: „Allee“) und der Neugestaltung der Eingangssituation bei der
Kreuzung Weilstrasse (Massnahme 1.9) vor der Brücke über den Mühle-
teich eine neue Abzweigung mit Verbindung Richtung Lörracherstrasse
erstellt werden.

M 1.11:
Zusammenarbeit/
Koordination mit
Kanton

Da es sich bei der Lörracherstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, liegt die Umgestaltung der Lörracherstrasse nach Inbetriebnahme der Zollfrei-
strasse in der Verantwortung des Kantons. Um die Umgestaltung auf die
Bedürfnisse des Gebiets bzw. der Gemeinde Riehen abzustimmen, müs-
sen die Mitsprache- und Einflussmöglichkeiten seitens der Gemeinde früh-
zeitig genutzt werden. Massnahmen und Vorschläge, die sich direkt auf
die Lörracherstrasse beziehen, sind gemeinsam mit dem Kanton auf ihre
Machbarkeit hin zu untersuchen und gegebenenfalls weiterzuentwickeln.

3.2 Massnahmen Handlungsfeld 2

M 2.1:
Erneuerungsstrategie
„Hinter der Mühle“

Die Genossenschaftssiedlung Hinter der Mühle befindet sich östlich des
Landschaftsparks in attraktiver Lage mit hohem Potenzial, das heute kaum
genutzt wird, vor allem nicht im Wohnumfeld. Die Gebäude sind kurz- bis
mittelfristig nicht sanierungsbedürftig, da in den vergangenen Jahren grö-
sere Beträge in Erneuerungsmassnahmen investiert worden sind. Hier be-
steht daher kein aktueller Handlungsbedarf, eine Gesamterneuerung
kommt allenfalls langfristig in Frage. Aus städtebaulichen Gründen wäre
es ein Anliegen, die Riegelwirkung der Bebauung gegen den Landschafts-
park zu verringern und dadurch dessen Zugänglichkeit zu verbessern
(zum Weg am Mühleteich sowie visuell über Blickachsen).

Sobald seitens der Genossenschaft die Absicht besteht, die Liegenschaf-
ten gesamthaft zu erneuern, sollte eine gemeinsame und für beide Seiten
„gewinnbringende“ Erneuerungsstrategie entwickelt werden. Die Gemein-
de hat dabei die Aufgabe, entsprechende Anreize zu schaffen respektive
ihre Bereitschaft zur Unterstützung des Vorhabens und zu einem gemein-
samen Vorgehen zu zeigen – die bauliche Entwicklung und Aufwertung
liegt auch im Interesse der Gemeinde. Wünschenswert wäre eine gemein-
same Lösung mit den benachbarten Liegenschaften Lörracherstrasse 75-
79; dies insbesondere auch bezüglich der Gestaltung des Wohnumfelds
(siehe Massnahmen 3.2 und 3.3).

M 2.2:
Umgestaltung und/
oder Nutzung EG

Einige der Gebäude auf der Ostseite der Lörracherstrasse werden heute
auch in den Erdgeschossen für Wohnzwecke genutzt. Sollten diese Lie-
genschaften saniert werden respektive wenn die Möglichkeit zur Einfluss-
nahme besteht, ist zumindest die gestalterische Abhebung, idealerweise
aber auch die Umnutzung der Erdgeschoss-Bereiche hin zu einer zent-
rumsbildenden Nutzung anzustreben und mit entsprechenden Massnah-
men zu unterstützen. Unter zentrumsbildenden Nutzungen sind dabei
Dienstleistungsbetriebe, Verkaufseinheiten, Kleingewerbe, Büros oder öf-
fentliche Einrichtungen zu verstehen. Bei denjenigen Liegenschaften, in
welchen im Erdgeschoss heute (noch) publikumsorientierte oder andere
gewerbliche Nutzungen stattfinden, sollte der Erhalt oder der entspre-

chend erwünschte Ersatz dieser Nutzungsarten gefördert werden (z. B. Aufgabe der Tankstelle → Umnutzung zu zentrumsbildender Nutzung).



Abb. 71: EG Lörracherstrasse 126 (links) und 122 (rechts)

Die angestrebten Erdgeschoss-Nutzungen können auch rechtlich gesichert werden, etwa über spezielle Nutzungsbestimmungen im Rahmen eines Sondernutzungsplans (z. B. Bebauungsplan). Zudem können auch die für die entsprechenden Nutzungen sinnvollen (erforderlichen) Mindest-Raumhöhen der Erdgeschosse fixiert werden. Beispiele¹⁴:

„Erdgeschoss-Nutzungen: In den Erdgeschossen der an die ...strasse angrenzenden Bauten sind zentrumsbildende Nutzungen (Dienstleistungen, Verkauf, Kleingewerbe, Büros) vorzusehen.“

„Geschosshöhe EG: Die Geschosshöhe der Erdgeschosse der an ... angrenzenden Bauten (gem. OK-OK fertiger Boden) beträgt mind. 4.0 m.“

„Nutzungsdurchmischung: Für die einzelnen Baubereiche sind gemischte Nutzungen erforderlich. Bei öffentlichen Bauten kann auf eine Nutzungsdurchmischung verzichtet werden. Im Erdgeschoss sind keine Wohnungen zulässig.“

„Geschossnutzungen: Folgende Nutzungen sind in den bezeichneten Geschossen ausgeschlossen: ... In den Räumen der zum öffentlichen Raum hin orientierten Erd- und Sockelgeschossen: Wohnen. ...Die lichte Höhe der Erdgeschosse muss mind. 4.0 m betragen.“

„Nutzung: Im Erdgeschoss sind die Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen zu nutzen. Im 1. Obergeschoss können die Flächen für Wohnen wie auch Gewerbe/Dienstleistungen genutzt werden. Im 2. – 4. Obergeschoss sind die Flächen nur für Wohnen zu nutzen.“

Eine weitere Möglichkeit wäre, die Erdgeschoss-Nutzungen bereits innerhalb der Zonenvorschriften zu fixieren. Die Vorschriften könnten in diesem Fall entweder als generell gültige Bestimmung zur jeweiligen Zone (z. B. *in Zentrumszonen entlang öffentlicher Strassen keine Wohnungen im EG*) oder als eine auf einen konkreten Bereich bezogene Spezifizierung (z. B. *entlang der Ostseite der Lörracherstrasse...*) festgelegt werden.

¹⁴ Beispiele aus unterschiedlichen Sondernutzungsplänen (Kt. LU, BL, SO)

M 2.3:
Neubauprojekt/e
bei der Grenze

Der Bebauungsplan „Liegenschaften Lörracherstrasse Nr. 153-163“ macht keine Aussagen zur künftigen Nutzung der Erdgeschoss-Bereiche. Gerade hier wäre es aber wünschenswert, die Erdgeschosse würden mit einer zentrumsbildenden (besser noch publikumsorientierten) Nutzung belegt. Innerhalb des Perimeters wird derzeit ein grösseres Neubauprojekt realisiert, hier ist insb. die Gestaltung der EG-Bereiche gegenüber dem öffentlichen Strassenraum zu klären. Ebenso zu klären sind die langfristigen Absichten der Stadt Basel als Grundeigentümerin der benachbarten Tankstelle. Anzustreben wäre eine Gesamtlösung in diesem Bereich, im Idealfall abgestimmt auf bzw. im Rahmen eines gemeinsamen Konzeptes mit der Neugestaltung des Strassenraums sowie des Einmündungsbereichs Lörracherstrasse zum Stellimattweg (siehe M 1.4 / M 1.5). In diesem Zusammenhang zu prüfen wären auch die Möglichkeiten, die bestehende Zollstation baulich zu verändern bzw. auf das erforderliche Minimum zu reduzieren und ihre Gestaltung zu verbessern.



Abb. 72: Tankstelle vor der Grenze im Perimeter des Bebauungsplans

M 2.4:
Neubauprojekt COOP

Das COOP-Gebäude steht in der viergeschossigen Zone auf der Ostseite der Lörracherstrasse als eingeschossiger und leicht zurückversetzter Bau umgeben von einer ansonsten mehrgeschossigen Bebauungsstruktur. Um den Raum städtebaulich zu fassen, ist an dieser Stelle ein (zonengemässer) Neubau anzustreben. In einem ersten Schritt sollten die langfristigen Pläne und Absichten auf Grundeigentümer-/Nutzerseite abgeklärt werden.



Abb. 73: Eingeschossiges COOP-Gebäude

3.3 Massnahmen Handlungsfeld 3

M 3.1:
Blickachsen

Die Nähe zum Landschaftspark Wiese ist das grosse Potenzial des Gebiets. An der nördlichen Lörracherstrasse ist dieser jedoch von kaum einer Stelle aus wahrnehmbar, da die Räume zwischen den Gebäuden entweder zugestellt und zugewachsen sind oder die hinterliegenden Bebauungsstrukturen keine Sichtbeziehungen ermöglichen. Für einige der Zwischenräume sollte abgeklärt werden, ob und mit welchen Massnahmen die Strukturen geöffnet werden können (z. B. Rückbau von Nebenbauten, vgl. Abb. 75).



Abb. 74: Mögliche Blickachse zwischen Lörracherstrasse 101 und 105



Abb. 75: Mögliche Blickachse zwischen Lörracherstrasse 107 und 111

Andere Blickachsen können mit der Umsetzung von im Rahmen der Quartierentwicklung vorgeschlagenen Massnahmen ermöglicht werden, z. B. mit der Erneuerung der Liegenschaften „Hinter der Mühle“ (Massnahme 2.1, vgl. Abb. 74) oder der Umgestaltung des Einmündungsbereichs Lörracherstrasse zum Stellimattweg (Massnahme 1.5).

M 3.2:
Wohnumfeldverbesserung „Hinter der Mühle“

Im Wohnumfeld der Gebäude Hinter der Mühle 3-13 ist das Potenzial der bevorzugten Lage östlich des Landschaftsparks und des Mühleichts kaum genutzt. Die rückwärtigen Gartenbereiche sind mit wenigen Spielgeräten und Bänken möbliert und werden des Weiteren zum Wäsche aufhängen genutzt. Der Mühleicht ist zu Gunsten der Sicherheit der Kinder mit einem unattraktiven Zaun abgegrenzt. Auch die rückwärtigen Bereiche der Gebäude Lörracherstrasse 93-101 sind wenig ansprechend.



Abb. 76: Wohnumfeld Hinter der Mühle 3-13 (links und Mitte) und Lörracherstrasse 97-101

Wünschenswert wäre es, das Wohnumfeld insgesamt aufzuwerten. Ziel der Aufwertung sollte es sein, die unmittelbare Nähe zum Landschaftsraum zu nutzen und diesen mit entsprechenden Massnahmen ins Wohnumfeld zu bringen. Bei der Umgestaltung ist darauf zu achten, dass der erforderliche Uferstreifen von 6 m auch visuell dem Bach zugewiesen wird (keine Abgrenzung / Zaun entlang dem Mühleicht); zudem sind die Sicherheitsbedürfnisse der Kinder angemessen zu berücksichtigen.

Wünschenswert wäre eine gemeinsame, parzellenübergreifende Lösung mit den benachbarten Liegenschaften Lörracherstrasse 75-79 und der gleichzeitigen Schaffung eines direkten Zugangs zum Weg am Mühleicht im Bereich der heutigen Tankstelle (vgl. Massnahmen 1.7 und 3.3).

M 3.3:
Wohnumfeldverbesserung Lörracherstrasse 75-79

Beim Wohnumfeld der Gebäude Lörracherstrasse 75-79 stellt sich die Situation ähnlich dar wie bei der Siedlung „Hinter der Mühle“. Die rückwärtigen Bereiche zum Mühleicht sind wenig attraktiv und werden primär als Lager- und Anlieferflächen sowie zum Abstellen von Autos genutzt.



Abb. 77: Hinterhofnutzungen Lörracherstrasse 75

Im Zusammenhang mit einer allfälligen Aufgabe der Tankstelle und dem erwünschten neuen Landschaftspark-Zugang bei der (verlegten) Tramhaltestelle „Lörracherstrasse“ aus (Massnahme 1.5) ist eine Aufwertung des Wohnumfelds der Liegenschaften anzustreben. Eine gemeinsame Lösung mit der Genossenschaft „Hinter der Mühle“ ist wünschenswert.

M 3.4:
Aufwertung Mühleleichen

Im Rahmen der ökologischen Ausgleichsmassnahmen zur Zollfreistrasse ist auch die Aufwertung des Mühleleichen vorgesehen. Das Konzept sieht im Bereich direkt an der Lörracherstrasse vor, die westliche Betonwand des Kanals zu entfernen und durch eine flache Kiesböschung zu ersetzen. Die Breite des Gewässers soll variieren und der Fussweg mit einem Abstand von ca. 8 bis 12 m vom Ufer neu erstellt werden (siehe S. 18).

Zusammen mit der bereits vorgesehenen Variation der Gewässerbite wird vorgeschlagen, den Mühleleichen in diesem Abschnitt soweit aufzuweiten, wie dies unter gesamtökologischer Betrachtungsweise möglich ist. Der Mühleleichen soll dadurch erlebbarer gemacht werden und einen Ausgleich und Kontrast zur „städtischen Allee“ an der Lörracherstrasse bilden. Die Aufwertung des Mühleleichen als ökologische Ausgleichsmassnahme erfolgt dabei im Idealfall innerhalb eines gesamthaften Konzeptes mit der vorgeschlagenen Neugestaltung des oberhalb gelegenen Fussgängerbereichs entlang der Lörracherstrasse (Massnahme 1.8).

Ursprünglich wurde als Massnahme vorgeschlagen, den Mühleleichen deutlich stärker aufzuweiten, bis hin zu einem kleineren See. Eine vertiefte Abklärung im Rahmen der ersten Phase der Mitwirkung zeigte jedoch, dass diese Idee nicht umsetzbar wäre: Neben den hohen Kosten für Erstellung und Unterhalt sprechen insbesondere (wasser-)ökologische Gesichtspunkte gegen das Vorhaben (Umwandlung des Fliessgewässers in ein Stillgewässer, Änderung des Wasserflusses, Gefahr einer markanten Wassererwärmung, Beeinträchtigung der Artenvielfalt).

Vernetzungskorridore:
keine Massnahme

Der kommunale Richtplan weist ebenso wie der Landschaftsrichtplan/*entwicklungsplan* Wiese ökologische Vernetzungskorridore vom Landschaftspark Wiese über die Lörracherstrasse und das Stettenfeld zum Gebiet Oberfeld / Maienbühl aus, wobei die Gestaltung und räumliche Lage dieser Korridore weder genau festgelegt noch näher beschrieben ist.

Nach der ausführlichen Gebietsanalyse im Rahmen des Quartierentwicklungsprozesses werden im grossteils dicht bebauten Gebiet Lörracherstrasse jedoch keine Möglichkeiten gesehen, diese Korridore mit ökologisch sinnvollen Massnahmen zu realisieren. Die Korridore können, wenn überhaupt, nur für flugfähige Organismen ermöglicht werden. Gewisse ökologische Funktionen können zwar auch durch Privatgärten oder „flankierende Massnahmen“ wie Fassaden-/Dachbegrünung oder strassenbegleitende Begrünung übernommen werden; diese haben aber nur kleinräumlichen Charakter und vermögen die Aufgabe einer übergeordneten Vernetzung der Landschaftsräume nicht zu erfüllen.

4 Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren erfolgt in zwei Stufen.

In einer ersten Stufe zwischen Sommer 2009 und Frühjahr 2010 wurde die Quartierentwicklungsplanung zunächst den direkt und indirekt von der Planung Betroffenen kommuniziert und die Planungsziele und vorgeschlagenen Massnahmen gemeinsam diskutiert:

- Gespräch mit der Wohnbaugenossenschaft Hinter der Mühle zum Herausfinden der Entwicklungsabsichten und Aufzeigen der Planungsabsichten.
- Workshop mit Grundeigentümern an der (östlichen) Lörracherstrasse betreffend Möglichkeiten zur Umgestaltung und Umnutzung der Erdgeschoss-Bereiche und Nutzung der angrenzenden Fussgängerbereiche.
- Gespräch mit einem Vertreter von Immobilien Basel-Stadt Finanzvermögen bezüglich der Entwicklungsabsichten für die Liegenschaften im Eigentum der Einwohnergemeinde/des Kantons Basel-Stadt.
- Vorstellung in der Naturschutzkommission zu den Massnahmen mit Auswirkungen auf den angrenzenden Naturraum Landschaftspark Wiese.
- Vorstellung im Koordinationsgremium Landschaftspark Wiese zu den Massnahmen mit Auswirkungen auf den Landschaftspark.
- Vorstellung im Koordinationsteam Fliessgewässer betreffend der vorgeschlagenen Aufweitung des Mühleleichts.
- Schriftliche Vernehmlassung bei den betroffenen Behörden des Kantons Basel-Stadt (Hochbau- und Planungsamt, Amt für Mobilität)
- Schriftliche Vernehmlassung bei den Basler Verkehrsbetrieben BVB
- Schriftliche Vernehmlassung beim Schweizer Zoll (Zollkreisdirektion Basel) bezüglich der Nutzung des Strassenraums an der Grenze.
- Schriftliche Vernehmlassung beim Deutschen Zoll (Hauptzollamt Lörrach) bezüglich der Nutzung des Strassenraums an der Grenze
- Schriftliche Vernehmlassung bei der Stadt Lörrach zur Planung generell und speziell zur Weiterführung des Veloweges entlang des Mühleleichts.

Die Erkenntnisse und Anregungen aus den schriftlichen Stellungnahmen, den persönlichen Gesprächen und dem Workshop mit den Grundeigentümern flossen in der Folge an den entsprechenden Stellen in den vorliegenden überarbeiteten Bericht zur Quartierentwicklung ein.

Weitere, in den Bericht nicht integrierte respektive keinen Massnahmen eindeutig zuordenbare Vorschläge aus dem Workshop mit den Grundeigentümern, die aber grundsätzlich weiterverfolgt werden sollen:

- Allgemeine Verbesserung des Infrastrukturangebots im Gebiet der Lörracherstrasse (mehr Einkaufsmöglichkeiten, Cafés und dergleichen) sowie die Schaffung eines breiteren Angebotes auch für ältere Menschen
- Vorsehen eines Begegnungshauses oder Quartierzentrums.

- Schaffung von zusätzlichen Spielplätzen und Freiräumen von hoher Aufenthaltsqualität, z. B. Pocket Parks oder Sitzgruppen mit Bäumen.
- Allenfalls frei werdende Tankstellenareale für die Bildung von Landschaftsbrücken Richtung Landschaftspark Wiese nutzen.
- Zusätzliche Mobility-Standorte an der Lörracherstrasse, in Ergänzung zum bestehenden Standort an der Ecke Friedhofweg/Haselrain.
- Ein Parkraumbewirtschaftungskonzept ist derzeit im politischen Prozess.
- Verbesserung der Parkierungssituation für Busse beim Beyeler-Museum.
- Verbesserung des Abfallentsorgungssystems (bessere Abfallbewirtschaftung, Kontrollen, mehr Stellmöglichkeiten für Behältnisse mit Sichtschutz).
- Verbesserung des Informationsaustausches zwischen allen Beteiligten, z. B. bezüglich Bauvorhaben oder Nutzungsänderungen, im Gebiet.

Die zweite Stufe, das breite Mitwirkungsverfahren, erfolgte zwischen August und Oktober 2010. Den Auftakt bildete eine öffentliche Informationsveranstaltung, die als geführter Rundgang durch das Gebiet durchgeführt wurde. Während des Rundgangs erläuterten Gemeindevertreter und Planer der interessierten Bevölkerung die vorgeschlagenen Massnahmen vor Ort; anschliessend bestand die Möglichkeit, diese gemeinsam zu diskutieren. Im Rahmen des breiten Mitwirkungsverfahrens wurden schliesslich acht schriftliche Stellungnahmen von Gewerbetreibenden im Gebiet, Kanton, Parteien, Verbänden und weiteren an der Planung Interessierten oder davon Betroffenen eingegeben.

Viele Eingaben thematisierten die hohe Belastung im Gebiet durch die Hauptverkehrsstrasse Lörracherstrasse sowie deren geplante Umgestaltung als flankierende Massnahme zur Zollfreistrasse.

Ein weiteres wichtiges Thema war der frühzeitige Einbezug des Stettenfelds resp. die Koordination der Planungen Lörracherstrasse und Stettenfeld. Im Zusammenhang damit wurde auch die Bedeutung der geplanten S-Bahn-Station im Bereich der Landesgrenze für die weitere Entwicklung in diesen Gebieten hervorgehoben.

Schwerpunkt im Bereich Verkehr bildete die gute Vernetzung über sichere und attraktive Fuss- und Radwege zwischen dem Gebiet Lörracherstrasse und Landschaftspark Wiese einerseits und zum Stettenfeld und dem Umfeld der geplanten S-Bahn-Station andererseits.

Die in der Quartierentwicklungsplanung vorgeschlagenen Massnahmen wurden durch die Eingebenden grundsätzlich nicht in Frage gestellt, jedoch zum Teil mit Hinweisen oder durch konkrete Vorschläge ergänzt.

Die im Rahmen der Mitwirkung erfolgten Anregungen zur Quartierentwicklungsplanung flossen – sofern mit den Zielen und Absichten der Planung vereinbar – in den vorliegenden Bericht in den entsprechenden Kapiteln und Massnahmen ein (vergleiche dazu im Einzelnen Mitwirkungsbericht).

5 Weitere Planungsschritte

Der Quartierentwicklungsprozess für das Gebiet Lörracherstrasse zeigt im Ergebnis ein Bündel an Massnahmen für die Aufwertung und Weiterentwicklung des Gebiets auf.

Je nach Massnahme sind diese in den folgenden Schritten nun

- zu konkretisieren und detaillierter zu überprüfen,
- in möglichen Alternativen zu untersuchen,
- mit anderen Projekten und/oder Planungen zu koordinieren.

Entwicklung Stettenfeld

Die Erkenntnisse aus dem Quartierentwicklungsprozess, die in enger Verbindung zum Gebiet Stettenfeld stehen, sind frühzeitig in dessen Entwicklung einzubeziehen und als Inputs in die weitere Planung einzugeben.

Konkret heisst dies, dass in einem ersten Schritt die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Quartierentwicklungsprozess (und damit aus den Erforderlichkeiten und Bedürfnissen des Gebiets Lörracherstrasse, z. B. Fuss- und Radwegverbindungen) als Anforderungen und Rahmenbedingungen in das Programm für die weitere Planung über das Gebiet Stettenfeld aufzunehmen sind.

Umgestaltung Lörracherstrasse

Die Erkenntnisse bzw. die Massnahmen, die direkt die Umgestaltung der Lörracherstrasse betreffen, sind frühzeitig mit dem Kanton als Träger der Umgestaltung der Kantonsstrasse zu diskutieren. Die weiterzuverfolgenden Massnahmen sind anschliessend detailliert auf ihre Machbarkeit hin und/oder mögliche Alternativen zu überprüfen.

Anhang

Grundlagen

Gemeinde Riehen	Konzept Label „Energistadt Riehen“ (Energistadtbericht/Energiebroschüre)
Gemeinde Riehen (2008)	Naturschutzinventar 2008, Übersichtsplan und Objektblätter, Riehen 2008
Gemeinde Riehen (2007)	Bebauungsplan Liegenschaften Lörracherstrasse Nr. 153 – 163
Gemeinde Riehen (2006)	Naturschutzkonzept Riehen, Teil Siedlung, Riehen 2006
Gemeinde Riehen (2003)	Richtplan: Die Entwicklung Riehen in 5 Bildern, Riehen August 2003
Gemeinderat Riehen (2008)	Stellungnahme zur Interpellation Franziska Roth betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreien Strasse, Riehen April 2008
Industrielle Werke Basel, Stadtgärtnerei und Friedhöfe (2004)	Riehenteich, Mühleleich: Massnahmen zur ökologischen Aufwertung; Plan, Bericht und Kostenschätzung, Basel 2004
Kanton Basel-Stadt (2009)	„Auf Augenhöhe 1.20 m“, Verwaltungsinterner Leitfaden zur Förderung einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung, Basel November 2009
Kanton Basel-Stadt (2008)	Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, vom Regierungsrat erlassen am 20. Januar 2009, vom Bundesrat genehmigt am 5. März 2010

Kanton Basel-Stadt (1947 / 1968 / 1990)	Bebauungsplan 32: Riehen Wiesentalbahn / Landesgrenze: BRD / Lörracherstrasse
Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn (2007)	Agglomerationsprogramm Basel, Verkehr und Siedlung, Strategie und Massnahmen; Bericht an den Bund, Basel/Liestal/Aarau/Solothurn Dezember 2007
Ortsbildkommission Riehen (2002)	ARBA Genossenschaft Seidenmannweg / Friedhofweg in Riehen. Richtlinien zur Lenkung künftiger Umbauten und Renovationen, Riehen November 2002
Stadt Lörrach (2008)	Oberzentrum Lörrach – Weil am Rhein: Gemeinsamer Flächennutzungsplan 2022 Teilraum Verwaltungsgemeinschaft Lörrach – Inzlingen, Entwurf Plan und Begründung, Stuttgart / Lörrach Mai 2008
Stadt Weil am Rhein, Kanton Basel-Stadt und Gemeinde Riehen (2001)	Landschaftspark Wiese. Landschaftsrichtplan <i>Landschaftsentwicklungsplan</i> , Basel März 2001
UNICEF Schweiz	Konzept zum UNICEF-Label „Kinderfreundliche Gemeinde“