REGIO BASILIENSIS 61/1 2020 S. 15-23

Raumplanung ist angewandte Geographie – aus dem Berufsalltag eines Kantonsplaners

Martin Sandtner

Zusammenfassung
Der Kanton Basel-Stadt erlebt dynamische Zeiten. Wirtschaft und Bevölkerung wachsen, die Ansprüche an den knappen Raum sind vielfältig. Entsprechend herausfordernd sind die Aufgaben des Planungsamts unter der Leitung des Kantonsplaners. Die Planungsdokumente müssen an die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen angepasst werden, zahlreiche grosse Areale stehen vor einer Transformation und die städtische Infrastruktur muss für die wachsende Stadt aus- und umgebaut werden. Die akademische Ausbildung zum Geographen ist eine solide Grundlage für diese verantwortungsvolle Position.

1 Steckbrief zum Autor

Abb. 1 Dr. Martin Sandtner, Autor des Artikels. *Foto: © Ketty Bertossi*

Name:	*Martin Sandtner*
Geburtsjahr:	*1970*
Funktion:	*Leiter Planungsamt und Kantonsplaner des Kantons Basel-Stadt*

Adresse des Autors: Dr. Martin Sandtner, Bau- und Verkehrsdepartement, Planungsamt, Dufourstrasse 40/50, CH-4052 Basel; E-Mail: martin.sandtner@bs.ch

Beruflicher Werdegang

Im Rückblick wirkt meine Laufbahn geradlinig und konsequent: Nach dem Studium der Geographie an der Ludwig-Maximilians-Universität in München mit Diplom in Physiogeographie kam ich 1997 ans Geographische Institut der Uni Basel in die Abteilung Humangeographie. Als Assistent am Lehrstuhl von Prof. Dr. Rita Schneider-Sliwa befasste ich mich intensiv v. a. mit wirtschafts- und sozialgeographischen Themen der Region Nordwestschweiz. In Exkursionen, die ich mit Studierenden durchführte, in empirischen Untersuchungen z. B. zum Image der Stadt Basel und in der Zusammenarbeit mit dem Statistischen Amt des Kantons Basel-Stadt, die in Publikationen mit kartographischen Darstellungen und textlichen Interpretationen von Zahlenmaterial zu Bevölkerung und Wirtschaft mündeten (z. B. *Schneider-Sliwa* et al. 2001), eignete ich mir umfangreiches Wissen über die regionalen Besonderheiten an. Und in meinem Dissertationsprojekt, in dem ich die Eignung der Region Basel für die Erholungsnutzung untersuchte, stand der Zusammenhang zwischen physischer Umwelt, kultureller Überprägung des Raums und dessen Bewertung durch den erholungssuchenden Menschen im Zentrum (*Sandtner* 2004; Abb. 2).

Im Anschluss an die Assistenz war ich für gut zwei Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Statistischen Amt Basel-Stadt tätig. Ziel des damaligen Kantonsstatistikers Peter Schwendener war es, statistisches Zahlenmaterial durch themenspezifische und raumbezogene Analysen zu re-

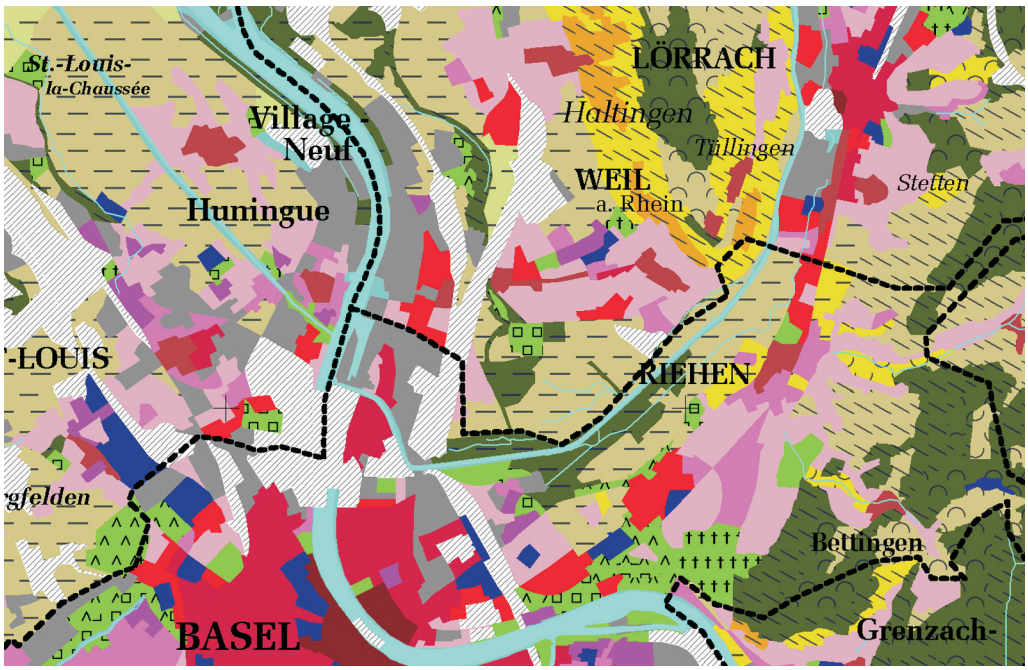

Abb. 2 Karte "Gliederung der Trinationalen Agglomeration Basel in Räume mit homogenem Erlebnischarakter" (Ausschnitt). Dargestellt sind Raumeinheiten, die beim Betrachter, der sich langsam durch den Raum bewegt, einen einheitlichen Eindruck hinterlassen. Dies sind im bebauten Gebiet unterschiedliche Bebauungstypen, z. B. Zeilenbebauung, Ein- oder Zweifamilienhausbebauung oder Ortskerne, und im unbebauten Bereich Kombinationen aus Nutzungstyp (z. B. Wald, Acker- und Grünland, Weinbau) und Relieftyp (z. B. Ebene, Tal, kuppige Landschaft). Im abgebildeten Ausschnitt fallen einerseits die diesbezügliche Heterogenität des Raums und andererseits der grosse Anteil nicht zugänglicher Gebiete (schräg schraffierte Flächen) gerade im grenznahen Gebiet auf. (Quelle: *Sandtner* 2004, Anhang)

levanten Entscheidungsgrundlagen für Verwaltung und Politik besser nutzbar zu machen. Hier war ich beispielsweise an der Erarbeitung von Indikatorensets zur Integration und zur nachhaltigen Entwicklung sowie am Steuerdichteatlas beteiligt. Neben der Arbeit mit grossen Datenmengen und deren kartographischer Darstellung mittels GIS gehörte auch die Erstellung von interpretierenden Texten zu meinem Aufgabengebiet.

Im Jahr 2004 ergab sich die Gelegenheit, von der Entscheidungsvorbereitung in ein Amt zu wechseln, wo tatsächlich räumlich relevante Entscheide fallen: Die Leiterin der Hauptabteilung Planung im Baudepartement, die Geographin und heutige Direktorin des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) Maria Lezzi, suchte einen Stabsmitarbeiter. In dieser Funktion wurde ich mit Querschnittsaufgaben betraut. Beispielsweise erstellte ich aus dem Freiraumkonzept für die Stadt Basel, ein umfangreicher Bericht, der sich v. a. an Fachleute richtete, eine allgemeinverständliche und ansprechend gestaltete Populärfassung. Eine andere Aufgabe war, die bestehenden Arbeiten und planerischen Ansätze, die sich bis dato mit der Basler Innenstadt befasst hatten, zusammenzutragen und den planerischen Bedarf zu ermitteln, um die Innenstadt angesichts der Herausforderungen der Zukunft (Stichwörter Einkaufszentren am Stadtrand, Online-Handel etc.) fit zu machen und ein entsprechendes Projekt zu starten. Daraus ist der Politikschwerpunkt "Innenstadt – Qualität im Zentrum" des Basler Regierungsrats entstanden. In einem breit angelegten partizipativen Prozess wurden die Sorgen und Ansprüche der verschiedenen Interessensgruppen – vom Detailhandel über die Anwohnenden bis zum Naturschutz – eruiert und die drei Themenfelder Verkehr, Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes definiert. In der Diskussion um die Zukunft der Innenstadt galt es, die vielfältigen partikularen Interessen zu verstehen, demgegenüber das öffentliche Interesse zu formulieren, wo möglich einen Konsens zu finden, und in ein Planwerk – den Entwicklungsrichtplan Innenstadt – zu überführen. Dieser wurde im Jahr 2015 vom Regierungsrat beschlossen und dient seither als Grundlage für die räumliche Entwicklung der Basler Innenstadt (*Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt* 2015; für ein Ergebnis des Projekts vgl. Abb. 3).

Dieses langfristige Projekt begleitete mich über zwei weitere Stufen meiner Laufbahn: Zunächst konnte ich die Leitung der Abteilung Raumentwicklung aufgrund einer Pensionierung übernehmen und damit erstmals auch personelle Verantwortung wahrnehmen. Die Abteilung beschäftigt sich mit dem Kantonalen Richtplan (🌍1) und weiteren konzeptionellen Planungsarbeiten, den grenzüberschreitenden Fragen der Raumentwicklung sowie mit den Grundlagen für die Planung. Und im Jahr 2009, als Maria Lezzi ans ARE wechselte, übernahm ich die Leitung der Hauptabteilung Planung (heute Planungsamt innerhalb der Dienststelle Städtebau & Architektur) und damit das Amt des Kantonsplaners. Das Planungsamt hat rund 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Als Vizepräsident der Schweizerischen Kantonsplanerkonferenz (KPK) vertrete ich die Interessen der Kantone gegenüber den Bundesbehörden und bringe hier die Perspektive eines städtisch geprägten Kantons ein.

2 Beispiele aus dem Aufgabenspektrum des Planungsamts

Das Planungsamt des Kantons Basel-Stadt ist zuständig für die städtische und kantonale Raumplanung, für den Städtebau sowie für die Projektierung im öffentlichen Raum (🌍2). Produkte des Amts sind unter anderem der Kantonale Richtplan, Konzepte zur längerfristigen Entwicklung von Stadtteilen, Revisionen und Anpassungen des Zonenplans der Stadt Basel und spezielle Nutzungspläne (Bebauungspläne) für einzelne Areale sowie Vorprojekte für Verkehrsanlagen und

Abb. 3 Der Basler Münsterplatz mit neuer Gestaltung, die im Rahmen des Projekts "Innenstadt – Qualität im Zentrum" umgesetzt wurde. Deutlich erkennbar sind die flächige Pflästerung mit Rheinwacken und die geschliffenen Bereiche, die einen hohen Geh- und Fahrkomfort bieten. *Foto: © Ariel Huber*

Oberflächengestaltungen von Strassen, Promenaden und Plätzen. Die vielfältigen Aufgaben werden in einem interdisziplinären Team aus Raumplanern, Zeichnern, Geografen, Architekten, kaufmännischen Fachkräften, Landschaftsarchitekten und Verkehrsingenieuren bearbeitet.

Der Kanton Basel-Stadt erlebt derzeit eine sehr dynamische Entwicklung. Nach Jahrzehnten des Bevölkerungsrückgangs steigt die Einwohnerzahl seit rund 15 Jahren wieder stetig an. Die Zahl der Beschäftigten hat im selben Zeitraum noch stärker zugenommen. Auch die Zukunftsaussichten für Basel sind positiv: Der Standort ist attraktiv für die Wirtschaft und das Wohnen in der Stadt mit ihren kurzen Wegen und vielfältigen Angeboten erfreut sich grosser Beliebtheit.

Entsprechend zahlreich sind die Projekte des Planungsamts. Es gilt, die vielfältigen Ansprüche einer wachsenden Stadt an die begrenzte Ressource Raum durch sinnvolle Kombination von Nutzungen verträglich aufeinander abzustimmen. Dazu werden die Planungsdokumente überarbeitet, bisher der Industrie oder verkehrlichen Nutzungen vorbehaltene Areale einer Öffnung auch für Wohnen, öffentliche Einrichtungen und Freiräume zugeführt sowie die städtischen Infrastrukturen angepasst und ausgebaut. Diese Planungen müssen im steten Dialog mit Bevölkerung, privaten Grundeigentümern und verschiedensten Interessensvertretungen erfolgen, denn letztlich sind Entscheide von Regierungsrat und Grossem Rat nötig. Die Planungen müssen also politisch mehrheitsfähig sein. Nicht selten kommt es zum Volksentscheid, wie zuletzt zur Arealentwicklung VoltaNord (November 2018) oder zur Neugestaltung der St. Alban-Vorstadt (Februar 2019).

Aus dem vielfältigen Aufgabenspektrum stelle ich im Folgenden zwei Beispiele dar, die exemplarisch für die Arbeiten im aktuellen Umfeld der Basler Stadtentwicklung stehen.

2.1 Der Kantonale Richtplan und seine Anpassungen

Der Kantonale Richtplan Basel-Stadt ist das strategische Planungsinstrument des Regierungsrats zur räumlichen Entwicklung (🌍1). Er dient der Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden auf dem Kantonsgebiet und ist für die Behörden verbindlich. Ziel ist die zweckmässige und umweltschonende Nutzung des Bodens im Rahmen einer auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmten Siedlungsentwicklung, wie es die Verfassung des Kantons fordert (§34; Verfassung des Kantons Basel-Stadt 2005/2019). Der Richtplan besteht aus einem Textteil mit Strategien und Objektblättern und der Richtplankarte im Massstab 1:25'000. In der Karte sind u. a. Schwerpunktgebiete für die zukünftige Entwicklung von Arbeiten und / oder Wohnen, zu erhaltende siedlungsgliedernde Freiräume und geplante neue Tramlinien eingetragen (vgl. Abb. 4).

Abb. 4 Karte des Kantonalen Richtplans Basel-Stadt (Ausschnitt). Dargestellt sind u. a. Schwerpunkte Arbeiten (dunkelblaue Umrandung), Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen (hellblaue Umrandung), Schwerpunkte Wohnen (rote Umrandung), Gebiete um Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen (grauer Punkt mit gelbem Ring), Vorzugsgebiete zur Verbesserung der Freiraumversorgung (senkrechte grüne Schraffur), Naturschutzgebiete (dunkelgrüne Umrandung), Ausbauvorhaben für die Schiene (rote Linie mit Querstrichen), der Korridor für das S-Bahn-Herzstück (schraffierte rote Linie), Tramneubauprojekte (orange Linien), Projekte für den Velo- und Fussverkehr (gelbe Doppellinien), Standorte für Veloparkierung, verkehrsintensive Einrichtungen, den Fahrendenplatz und die Kehrrichtverbrennungsanlage sowie wichtiger Nutzungen im öffentlichen Interesse (rote Ringe). (Quelle: 🌍1)

Der Kantonale Richtplan macht Aussagen für die kommenden 15 bis 20 Jahre, muss also eine gewisse Planbeständigkeit aufweisen. Andererseits muss er an gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen angepasst werden, ist also ein rollendes Planungsinstrument. Nach einer alle Themenbereiche umfassenden Aktualisierung, die 2012 vom Regierungsrat verabschiedet wurde, erfolgten in den vergangenen Jahren die themenspezifischen Anpassungen "Siedlungsentwicklung" und "Mobilität".

Mit der Anpassung Siedlungsentwicklung wurde planerisch die räumliche Voraussetzung geschaffen, dass die dynamische Entwicklung des Kantons in Zukunft weitergehen kann: Bis ins Jahr 2035 soll die Bevölkerung um 20'000 Einwohner und die Wirtschaft um 30'000 Beschäftigte wachsen können. Die dafür notwendige zusätzliche Nutzfläche soll v. a. durch Öffnung, Nutzungsvielfalt und Verdichtung von bisherigen Industrie- und Verkehrsarealen bereitgestellt werden. Erweiterungen des Siedlungsgebiets zu Lasten des Landschaftsraums sind nicht geplant. Grosse Potenziale liegen z. B. im Klybeckareal, einem Kleinbasler Stammareal der Basler Chemie- und Pharmaindustrie, das zukünftig aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels dichter und vielfältiger genutzt werden kann. Auf diesem rund 30 Hektar grossen, bisher nicht zugänglichen Areal soll ein Stadtteil mit vielfältigen Nutzungen entstehen (🌍3). Der Richtplan definiert das Areal entsprechend als "Schwerpunkt Wohnen und Arbeiten". Teilbereiche sollen für die wirtschaftliche Nutzung weiterhin in der Industrie- und Gewerbezone verbleiben, andere Teilgebiete sollen als gemischt genutzter Stadtteil entwickelt werden, in dem zukünftig auch Wohnen ermöglicht wird.

Ausserdem macht der Richtplan Aussagen zum Planungsprozess: Nach einer ersten Testplanung, deren Ergebnisse in einer Synthese Anfang 2019 veröffentlicht wurden, soll ein Stadtteilrichtplan Klybeck – Kleinhüningen die Abstimmung mit den umliegenden Quartieren sicherstellen und anschliessend die eigentliche Nutzungsplanung starten.

Analog zum Klybeckareal beschreibt der Richtplan auch für die weiteren Schwerpunktgebiete (z. B. Wolf, Dreispitz, Areal Felix Platter, Rosental-Areal, Stettenfeld Riehen) sowie für die Gebiete rund um die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen jeweils Entwicklungsziele, Stand der Planung und weitere Schritte. So erhält jedes Areal sein individuelles Profil mit unterschiedlichen Schwerpunkten (z. B. Wohnen, Logistik, Büros oder Gewerbe / Industrie).

Die Anpassung Mobilität zeigt auf, wie das angestrebte Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen verkehrlich stadtgerecht bewältigt wird. Aus- und Umbauten der Infrastruktur sind vor allem für den öffentlichen Verkehr sowie im Velo- und Fusswegnetz nötig, aber auch für den motorisierten Individualverkehr. Das wichtigste Projekt des öffentlichen Verkehrs ist das "Herzstück" der trinationalen S-Bahn, die unterirdische Schienenverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof mit einem Abzweiger nach Basel St. Johann und Richtung Flughafen (🌍4). Es ermöglicht Direktverbindungen zwischen den S-Bahn-Ästen in der Nordwestschweiz, in Südbaden sowie ins Elsass (anstatt der heutigen Situation, in der die S-Bahn-Züge in den Basler Bahnhöfen wenden). Ausserdem werden die Innenstadt und Klybeck, wo neue S-Bahn-Halte vorgesehen sind, aus der Region erheblich besser erreichbar.

Das Herzstück als Teil der nationalen Schieneninfrastruktur muss durch den Bund über den Kredit zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) realisiert werden. Mit dem Eintrag im Richtplan wird die Bedeutung des Herzstücks für den Kanton unterstrichen. Durch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurden Vorarbeiten zur Planung des Herzstücks geleistet. Mit Erfolg: Im Sommer 2019 wurden 100 Mio. Franken Projektierungsmittel für das Herzstück in den FABI-Ausbauschritt 2035 aufgenommen. Damit wird die Projektierung durch das Bundesamt für Verkehr übernommen. Vorausgesetzt, dass die Mittel zum Bau des Herzstücks gesprochen werden, kann mit einer Realisierung in 15 bis 20 Jahren gerechnet werden.

Auch das Tramnetz wird in Basel und Umgebung weiter ausgebaut. Dabei steht die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Zentrum. So sollen das Klybeckareal, das Hafengebiet sowie die Allschwiler Entwicklungsgebiete Letten und Bachgraben durch neue Tramlinien erschlossen werden.

Mit dem Rheintunnel zur Kapazitätssteigerung der Nationalstrasse und dem Zubringer Bachgraben sind auch Vorhaben für den motorisierten Individualverkehr im Richtplan enthalten. Die Ausbauten für die Güterlogistik im Norden Kleinbasels gehören ebenso zur Entwicklungsstrategie des Kantons.

Die Anpassungen des Kantonalen Richtplans werden verwaltungsintern durch das Planungsamt vorbereitet, dafür ist eine Projektleiterin zuständig. Zur themenübergreifenden Koordination werden die Arbeiten durch eine Planungskommission mit Mitgliedern aus allen Departementen der kantonalen Verwaltung sowie der Gemeinden Riehen und Bettingen begleitet. Die Öffentlichkeit kann sich zu jeder Anpassung im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung einbringen. Meine Rolle in der Richtplanung ist vielfältig: In zahlreichen Besprechungen im Projektteam entwickle ich die Inhalte der Anpassungen mit, leite die Sitzungen der Planungskommission und ihres Ausschusses, stelle die Inhalte zur öffentlichen Mitwirkung Medienvertretern vor und erkläre die Zusammenhänge an Informationsveranstaltungen. Dabei hilft mir mein im Geographiestudium gelernter Blick als Generalist, um aus der Vielzahl von teilweise konkurrierenden Einzelinteressen nachhaltige Lösungen für eine sinnvolle räumliche Gesamtentwicklung des Kantons zu finden.

2.2 Die Arealentwicklung Wolf

Der nördliche Teil des Güterbahnhofs Wolf ist eines der Schwerpunktgebiete mit grossem Potenzial für eine zukünftig vielfältigere und intensivere Nutzung. Seit Ende des 19. Jahrhunderts werden auf der gut 16 Hektar grossen Fläche im Eigentum der SBB Güter umgeschlagen. Heute gibt es dort ein Containerterminal für internationalen und nationalen kombinierten Verkehr, einen Freiverlad sowie mehrere Firmen, die überwiegend der Logistikbranche angehören.

Durch die geplante Verlagerung des internationalen Containerumschlags nach Basel Nord sowie durch Optimierung der Nutzungsanordnung bestehen Möglichkeiten, grosse Teile des Areals für zusätzliche Nutzungen freizuspielen. In einem mehrjährigen Prozess haben die SBB Immobilien und das Planungsamt gemeinsam ermittelt, welche Nutzungen dort sinnvollerweise angesiedelt werden könnten, in welchem Umfang die Logistiknutzung auch zukünftig auf diesem verkehrlich bestens erschlossenen und zentrumsnahen Gelände verbleiben soll und welche städtebauliche Figur den dortigen räumlichen Gegebenheiten optimal entspricht. Der gesamte Prozess wurde partizipativ durch eine Gruppe von Interessensvertretern aus Gewerbe, Quartieren und Verbänden begleitet, die sich mehrmals in Workshops einbringen konnten.

Zunächst wurden die Interessen der Grundeigentümerin mit den öffentlichen Interessen, die durch das Planungsamt vertreten werden, abgeglichen. Ergebnis war ein gemeinsam formuliertes Zielbild, das unter dem Titel “smart arbeiten – urban leben” die Zukunft des Wolfs beschreibt: City-Logistik und regionaler Bahngüterumschlag sollen, räumlich konzentriert, auf dem Areal verbleiben. Die freiwerdenden Flächen sollen zu einem dichten, eigenständigen und lebendigen Stadtquartier entwickelt werden. Flächen zum Wohnen und Arbeiten sollen Zielgruppen ansprechen, die die zentrumsnahe, sehr städtische Lage schätzen. Das Areal soll ein Experimentierfeld für zukunftsweisende Stadtentwicklung sein, in dem die Geschichte des Güterbahnhofs auch zukünftig ablesbar ist. Daher sollen historisch wertvolle Gebäude erhalten und in das neue Quartier integriert werden.

Mit diesen Vorgaben wurde ein Studienauftragsverfahren ausgelobt, zu dem vier Teams aus Architekten, Landschafts- und Verkehrsplanern aus Basel und Zürich eingeladen wurden. Deren Entwürfe zeigten auf, wie mit den anspruchsvollen Rahmenbedingungen an diesem Standort – Lärmbelastung von Schiene und Strasse, Gefahrguttransportrouten und Güterumschlagsanlagen nebenan – umgegangen werden kann. Städtebaulich überzeugte die sogenannte Hofrandfigur des Teams um Christ & Gantenbein, ein langgestreckter Blockrand mit Vor- und Rücksprüngen, Höhenversätzen und Erhalt der zentralen Güterhallen sowie des historischen Dienstgebäudes. Im Richtprojekt für die zukünftige Überbauung wurde damit die Nutzungsverteilung des Entwurfs von EM2N kombiniert. Diese sieht im Westen des Areals Wohnungen, im Zentrum einen Bereich mit öffentlichen Einrichtungen, Verkauf und Gastronomie sowie den Zugang zur künftigen S-Bahn-Station und im Osten einen Gewerbehof vor. Anvisiert sind rund 550 Wohnungen, 36'000 Quadratmeter für Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie 62'000 Quadratmeter für Gewerbe und Logistik (🌍5; Abb. 5). Momentan wird im Planungsamt ein Bebauungsplan erarbeitet, der voraussichtlich im Jahr 2020 in die politische Diskussion eingebracht wird. Mit ersten Realisierungen von Neubauten ist ab 2024 zu rechnen.

Als Mitglied des Steuerungsausschusses des Projekts treffe ich die strategischen Entscheidungen gemeinsam mit Verantwortlichen der SBB Immobilien und war Mitglied des Beurteilungsgremiums für den Studienauftrag. In engem Austausch mit dem Projektleiter im Planungsamt verfolge und begleite ich den Fortschritt der Arbeiten und vertrete an den Partizipationsveranstaltungen die Haltung des Kantons.

Abb. 5 Visualisierung des Areals Wolf gemäss Richtprojekt. Blick in den Wohnhof; das Zentrum dient mit der künftigen S-Bahn-Station und den Zufahrtsmöglichkeiten von der St. Jakobs-Strasse als Mobilitätshub. (Visualisierung: © PONNIE Images)

3 Fazit

Die Position des Kantonsplaners ist eine erfüllende, herausfordernde und verantwortungsvolle Aufgabe. An der Schnittstelle zwischen fachlicher Planungsarbeit einerseits und Politik und Öffentlichkeit andererseits gilt es, die räumliche Entwicklung des Kantonsgebiets an aktuelle und zukünftige Rahmenbedingungen anzupassen und dabei einen Ausgleich zwischen privaten Grundeigentümer- und Investorenabsichten und öffentlichen Interessen zu finden. Dabei handelt es sich um eine ausgesprochene Team- und Vermittlungsarbeit: Die vielfältigen Herausforderungen sind nur mit einem breiten Spektrum von Fachleuten inner- und ausserhalb des Planungsamts und der kantonalen Verwaltung zu bewältigen. Verstehen und Kommunizieren der unterschiedlichen Interessenslagen sind zentral für eine erfolgreiche Stadtplanung.

Meine akademische Ausbildung zum Geographen mit vielseitiger analytisch-synthetischer Herangehensweise an die physischen wie anthropogenen Phänomene der Erdoberfläche hat mich befähigt, in räumlichen Zusammenhängen zu denken. Dies ist essenziell auch für den Blick auf die zukünftige Entwicklung eines Raumes und die Erarbeitung nachhaltiger Lösungen.

Ich kann angehenden Geographinnen und Geographen mit Ambitionen, beruflich in die Raum- oder Stadtplanung einzusteigen, nur empfehlen, die ganze Breite des Fachs zu nutzen, sich "zum Generalisten zu spezialisieren", und die laufende öffentliche Diskussion um Planungs- und Bauprojekte aufmerksam zu verfolgen. Denn das Verständnis der räumlichen Zusammenhänge aus einer gesamtheitlichen, geographischen Perspektive erlaubt es, nachhaltige und erfolgversprechende Lösungen für die zukünftige Raumnutzung zu erarbeiten. Insofern ist die universitäre Ausbildung zur Geographin oder zum Geographen prädestiniert für den Beruf des Raumplaners, denn Raumplanung ist angewandte Geographie.

Literatur

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt 2015. *Entwicklungsrichtplan Innenstadt*, 1–138. Online verfügbar: https://www.planungsamt.bs.ch/dam/jcr:7107edf7-6485-4039-a264-4333a209d12f/Entwicklungsrichtplan_Innenstadt_Bericht.pdf [Eingesehen am 9.10.2019]

Sandtner M. 2004. *Städtische Agglomerationen als Erholungsraum – ein vernachlässigtes Potential. Fallbeispiel Trinationale Agglomeration Basel.* Basel, 1–183.

Schneider-Sliwa R., Kampschulte A., Sandtner M., Strassmann R. & Volman R. 2001. *Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsdynamik der Nordwestschweiz.* Basel, 1–81.

Internetquellen

1 www.richtplan.bs.ch [eingesehen am 9.10.2019]

2 www.planungsamt.bs.ch [eingesehen am 9.10.2019]

3 klybeckplus.ch [eingesehen am 9.10.2019]

4 bahnknoten-basel.ch [eingesehen am 9.10.2019]

5 wolf-basel.ch [eingesehen am 9.10.2019]

Gesetzliche Grundlagen

Verfassung des Kantons Basel-Stadt (2005/2019). https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20060954/index.html [eingesehen am 5.3.2020]