

Ratschlag

betreffend

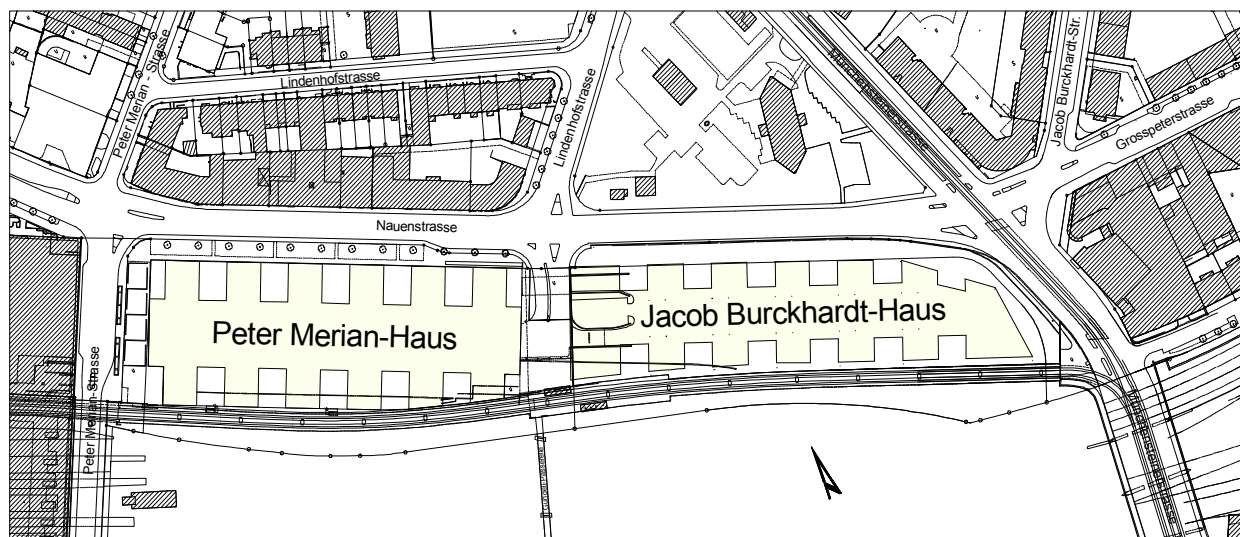
Areal EuroVille Bahnhof Ost, Peter Merian Haus und Jacob Burckhardt Haus

Änderung der Speziellen Bauvorschriften Nr. 135 be- treffend Bahnhof SBB Masterplan, Areal Ost

im Geviert

**Peter Merian-Strasse / Nauenstrasse /
Münchensteinerstrasse / Gleisareal**

vom 07. Januar 2003 / BD 022426



Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 10. Januar 2003

Inhalt:

1. Begehren
2. Ausgangslage
3. Änderungsantrag und Begründung
4. Raumverträglichkeit
5. Haltung des Regierungsrats
6. Öffentliche Planauflage
7. Einsprachen und Antworten
8. Interessenabwägung
9. Mehrwertabgabe
10. Antrag
11. Beschluss-Entwurf

Anhänge:

1. Spezielle Bauvorschriften Nr. 135 (GRB vom 28.06.1990)
2. Plan Nr. 11608B des Amtes für Kantons und Stadtplanung vom 01.08.1989
3. Umweltverträglichkeitsbericht (Gruner)
4. Bericht der Umweltschutzfachstelle
5. Einsprache Verkehrs-Club der Schweiz
6. Einsprache Peter Merian-Haus

1. Begehren

Wir beantragen dem Grossen Rat gestützt auf die §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) eine Änderung der in den Speziellen Bauvorschriften (neu Bebauungsplan) Nr. 135 vom 28. Juni 1990 für das Areal Bahnhof SBB Masterplan / Peter Merian-Strasse / Nauenstrasse / Münchensteinerstrasse / Gleisareal festgesetzten Anzahl zulässiger Parkplätze von 500 auf 625.

2. Ausgangslage

Die Speziellen Bauvorschriften (SBV) Nr. 135 sind ein Bestandteil der Gesamtplanung Masterplan Bahnhof SBB/EuroVille und gelten für das Areal Ost längs der Nauenstrasse. Sie wurden zusammen mit der Einzonung dieses ehemaligen Bahnareals durch den Grossratsbeschluss vom 28. Juni 1990 erlassen, um dort im Sinne der erwähnten Gesamtplanung eine dichte Bebauung mit Geschäftshäusern zu ermöglichen.

Die Bauvorschriften legen insbesondere das zulässige Mass der Nutzung, die Gebäudehöhen, die Anzahl zulässiger Parkplätze sowie vorgeschriebene öffentliche Fussgänger- und Veloverbindungen in der Längs- und Querachse fest.

- > *Anhang 1: Spezielle Bauvorschriften Nr. 135*
- > *Anhang 2: Plan Nr. 11'608B "Einzonung von Bahnareal"*

Im Rahmen der Beratungen zum Masterplan Bahnhof SBB Basel hat die Kommission für Raumplanungsfragen mit dem Ratschlag Nr. 8158, EuroVille Ost, der u.a. den Erlass der SBV 135 zum Inhalt hatte, die Frage der Autoparkplätze eingehend diskutiert. Dies führte zunächst zur Entscheidung, die zulässigen Parkplätze nicht durch einen Quotienten, sondern durch eine absolute Zahl festzusetzen. Nach weiteren Diskussionen wurde die Zahl von 500 zulässigen Parkplätzen für die gesamte Überbauung (Peter Merian-Haus und Jacob Burckhard-Haus) festgesetzt. Die SBV wurden entsprechend ergänzt und vom Grossen Rat am 28. Juni 1990 so beschlossen.

Heute kommt bei der Festsetzung der für eine Neubebauung zulässigen Anzahl Parkplätze im Allgemeinen die Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen auf privatem Grund (Parkplatzverordnung, PPV) vom 22.12.1992 zur Anwendung. Berechnungsgrundlage ist dabei die Bruttogeschossfläche und die Art der Nutzungen. Bezogen auf die Bebauung der Grundstücke Bahnhof SBB Areal Ost, wären gemäss einer Berechnung nach PPV total ungefähr 470 Parkplätze möglich. Damit soll gezeigt werden, dass die mit den SBV durch den Grossen Rat festgelegte Anzahl der Parkplätze im Rahmen der heute geltenden PPV oder gar etwas höher liegt.

Der erste Teil der Überbauung, das von der Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost AG (I.B.O.) gebaute Peter Merian-Haus, ist unterdessen fertiggestellt und bezogen. Diese

Liegenschaft wurde vom Areal der ehemaligen Eigentümerin und Baurechtsgeberin, der SBB, abparzelliert und als Stockwerkeigentum an die neuen Nutzer und Besitzer verkauft. Die I.B.O. ist daran nicht mehr beteiligt, tritt nun jedoch wieder als Bauherrin des Jakob Burckhardt-Hauses auf, bei welchem die Bauarbeiten im Jahr 2002 begonnen haben.

Im Peter Merian-Haus wurden 330 Parkplätze realisiert. Da die 500 zulässigen Parkplätze für das gesamte Areal gelten, verbleibt dem Jakob Burckhardt-Haus, in welchem 45'000 m² Arbeitsflächen für Büros und andere Dienstleistungsbetriebe angeboten werden sollen, nur ein Restanspruch von 170 Parkplätzen. Die an dieser Liegenschaft interessierten Nutzer melden nun aber einen höheren Bedarf an.

Aufgrund der Gesetzgebung (Bau- und Planungsgesetz, Parkplatzverordnung) ist es nicht möglich, z. B. mit einer Ausnahmegewilligung mehr Parkplätze als die festgesetzten 500 zu bewilligen. Berechnungen, die sich auf die Parkplatzverordnung stützen, ergeben eine leicht tiefere Anzahl Parkplätze, als sie in den Speziellen Bauvorschriften festgesetzt ist. Der einzige Weg, die von der Bauherrschaft des Jakob Burckhardt-Hauses gewünschte Erhöhung der zulässigen Parkplatzzahl zuzulassen, führt deshalb über eine Änderung der speziellen Bauvorschriften durch den Grossen Rat.

3. Änderungsantrag und Begründung

Nach umfassenden Vorabklärungen reichte die Bauherrin, die Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost am 21. Juni 2002 das Gesuch zur Änderung der Speziellen Bauvorschriften ein und beantragt, die Anzahl der zulässigen Autoabstellplätze neu auf 625 fest zu setzen. Sie begründet ihr Gesuch wie folgt.

Von der Gesamtzahl der für die Überbauung Bahnhof Ost zulässigen 500 Parkplätze waren ursprünglich lediglich 281 für das Peter Merian-Haus bestimmt. Infolge von mehrmaligen, durch die Post bewirkten Umplanungen mussten unterirdische Postbetriebsflächen umgenutzt werden. Um das Projekt Peter Merian-Haus überhaupt zum Erfolg führen zu können, wurde ein Teil dieser „überflüssig“ gewordenen Flächen zu Parkplätzen umfunktioniert, womit dem Peter Merian-Haus vom gesamten Kontingent ein grösserer Anteil als ursprünglich vorgesehen zugeteilt wurde. Total stehen nun im Peter Merian-Haus anstelle von 281, 330 unterirdische Parkplätze zur Verfügung. Dem Jakob Burckhardt-Haus verbleiben somit vom Gesamtkontingent von 500 nur noch deren 170.

Die I.B.O. begründet ihren Antrag ausserdem damit, dass die durchschnittliche Fläche pro Arbeitsplatz im Dienstleistungsbereich in den vergangenen Jahren kontinuierlich kleiner geworden sei. Betrug die Büroarbeitsplatzfläche vor 15 Jahren noch über 30 m², so werde heute in grösseren Betrieben nur noch mit 20 m² gerechnet. Diese Entwicklung gelte es bei der Planung, der Projektierung und dem Bau von Dienstleistungsflä-

chen zu berücksichtigen. Mit dieser veränderten Realität wurde die I.B.O. bereits beim Bau und der Vermietung der 6 Einheiten des Peter Merian-Hauses konfrontiert. Wenn die Fläche pro Arbeitsplatz sinkt, steigt die Zahl der Arbeitsplätze bei gleichbleibender Nutzfläche. Die Mieter und Investoren verlangen keine höhere Parkplatzzahl im Verhältnis zur Mitarbeiterzahl, aber die m²-Zahl pro Arbeitsplatz habe sich deutlich reduziert. Zudem sei das Verhältnis Bruttogeschossfläche zu Nettonutzfläche im Peter Merian-Haus und auch im geplanten Jacob Burckhardt-Haus etwa 5 - 10 % besser als bei kleineren Überbauungen.

Auf Grund der im Peter Merian-Haus unvorhergesehenen Nutzungsänderung ehemaliger Postbetriebsfläche zu Parkplätzen soll nun unter Wahrung adäquater umweltpolitischer Vorgaben durch Beschluss des Grossen Rates auch für das Jakob Burckhardt-Haus eine ökonomisch sinnvolle, bedarfsorientierte Sonderregelung ermöglicht werden.

Im Weiteren macht die I.B.O. darauf aufmerksam, dass es ihr mit der Überbauung Peter Merian-Haus gelungen sei, im Sinne der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Basel, anstelle von Güterschuppen, Depotanlagen und Abstellgleisen hochwertige Dienstleistungsflächen zu erstellen und bedeutende Arbeitgeber wie Systor, Danzas, Obtree, Alcatel, Informatikschule Wiss und die FHBB sowie SBB Cargo nach Basel zu bringen oder in Basel zu halten. Darüber hinaus sei für Fussgänger und Velofahrer eine attraktive Verbindung Richtung Gundeldingerquartier und Schulzentrum Engulgasse geschaffen worden.

Um auch für den zweiten Teil der Überbauung - das Jacob Burckhardt-Haus - gute Voraussetzungen zur Ansiedlung attraktiver Firmen und damit zur Gewinnung von für das Gemeinwesen interessanten Arbeitgebern, Mietern und Steuerzahlern schaffen zu können, ersucht die I.B.O. um Änderung der Speziellen Bauvorschriften Nr. 135 bezüglich Parkplatzzahl. Sie befürchtet sogar, dass die Realisierung dieses für die Entwicklung von EuroVille und des ganzen Kantons Basel-Stadt wichtigen Vorhabens behindert, erschwert oder gar verunmöglicht wird, wenn für die Parkplatzfrage keine adäquate Lösung gefunden werden könne.

Der Antrag wird ergänzt durch den Umweltverträglichkeitsbericht der Firma Gruner AG, Ingenieure und Planer.

> *Anhang 3: Umweltverträglichkeitsbericht der Gruner AG vom 13.02.2002*

4. Raumverträglichkeit

Das Baubegehren für das Jakob Burckhardt-Haus hat das Baubewilligungsverfahren bereits durchlaufen und ist, was seine Materialisierung und technische Ausgestaltung sowie die Nutzungen und die weiteren baurechtlichen Kriterien betrifft, bewilligt - inklusive die 170 zulässigen Parkplätze. Die Bauarbeiten sind im Gange. Bei der Prüfung der Raumverträglichkeit dieser Vorlage geht es folglich nur noch um die zusätzlich beantragten Parkplätze. Sie kann sich somit auf diejenigen Aspekte konzentrieren, die im Umweltverträglichkeitsbericht abgehandelt werden.

In diesem Zusammenhang sei auf die Umweltschutzgesetzgebung hingewiesen, die vorschreibt, dass der Regierungsrat bei einer Vorlage an den Grossen Rat über die Bedeutung des Vorhabens für die Umwelt zu berichten hat (§ 51 Abs. 2 USG BS). Dies gilt unabhängig davon, ob aufgrund der effektiven Zahl der neu zu schaffenden Parkplätze eine formale Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht.

Das Baudepartement hatte dem Gesuchsteller ein Pflichtenheft mit Beurteilungskriterien zusammengestellt, die das Gesuch aus Umweltsicht zu enthalten habe. Darauf gestützt hat die Firma Gruner den Umweltverträglichkeitsbericht vom 13.02.2002 verfasst, der als Bestandteil des Antrags zusammen mit dem Änderungsentwurf für die Speziellen Bauvorschriften öffentlich aufgelegt wurde.

> *Anhang 3: Umweltverträglichkeitsbericht der Gruner AG vom 13.02.2002*

Die Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt (Redaktion: Amt für Umwelt und Energie, Koordinationsstelle Umweltschutz) haben den Bericht Gruner geprüft und dazu Stellung genommen. Als markantestes Ergebnis wurde erkannt, dass die Erhöhung der Parkplatzzahl im Bereich Luft eine Zunahme der Luftbelastung von 1% für Stickoxide und 8% für Kohlenwasserstoffe verursacht. Da das Projekt in einem Gebiet mit einer bereits bestehenden übermässigen Luftbelastung geplant ist, sind verschärfte Emissionsbegrenzungen anzuwenden. Im Hinblick auf die lufthygienischen Zielsetzungen sind deshalb aus Sicht der Umweltschutzfachstellen die Voraussetzungen für eine Zulassung zusätzlicher Parkplätze nicht gegeben.

> *Anhang 4: Bericht der Umweltschutzfachstelle Basel-Stadt vom 16.07.2002*

5. Haltung des Regierungsrates

Den Forderungen nach Umweltverträglichkeit und dem Problem der Verkehrskapazitäten stehen hier wichtige Perspektiven zur Verbesserung des Wirtschaftsstandorts Basel gegenüber. Der Regierungsrat hat das Für und Wider erwogen und dem Gesuch trotz der Einwände, die ihm von Seiten des Umweltschutzes entgegenstehen, eine positive Grundhaltung entgegengebracht. Die vom Umweltverträglichkeitsbericht prognostizier-

ten zusätzlichen Belastungen sind gering im Vergleich zum Gewinn an Attraktivität als Wirtschaftsstandort für interessierte Firmen. Es ist absolut glaubhaft, dass bei einem Interessenten der Entscheid über die Frage für oder gegen einen neuen Firmenstandort, auch vom Angebot an Parkplätzen abhängen kann.

Der Vergleich des aktuellen Umweltverträglichkeitsberichts mit demjenigen aus dem Jahr 1992 ergab, dass man damals noch von einer wesentlich höheren Verkehrsbelastung infolge der durch die 500 Parkplätze verursachten Fahrzeugbewegungen ausgegangen war. Die aktualisierte Erhebung gemäss Bericht Gruner vom Februar 2002 ergibt - mit 625 Parkplätzen und aufgrund der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse - nicht mehr Fahrzeugbewegungen und somit auch keine grösseren Mehrbelastungen, als seinerzeit mit den jetzt noch geltenden 500 Parkplätzen prognostiziert wurden.

Bei der Beurteilung des Anliegens einer Erhöhung der Parkplatzzahl sind jedoch auch die übrigen raumplanungsrelevanten Aspekte mitzugewichten, um bei der Anwendung der umweltrechtlichen Vorgaben das Verhältnismässigkeitsprinzip zu wahren:

Die Überbauung Bahnhof-Ost, die in unmittelbarer Nähe der Bahn an einem Ort, der sich kaum für andere bauliche Nutzungen eignen würde, Arbeitsplätze schafft, erlaubt, Unternehmen von volkswirtschaftlicher Bedeutung am "raumplanerisch richtigen Ort" anzusiedeln. Das Angebot von hochwertigen Arbeitsplätzen bedingt jedoch ein gewisses minimales Angebot von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, weil sich sonst diese Art von Nutzungen kaum realisieren lässt. Dabei ist auf die faktische Anzahl der Arbeitsplätze Rücksicht zu nehmen, auch wenn die im Gesetz enthaltenen Vorgaben im Übrigen in ihrer Geltung nicht bestritten werden. Der Grossteil der zukünftig in der neuen Überbauung Beschäftigten wird also über keinen eigenen Autoeinstellplatz verfügen und sich der übrigen Erschliessungsmittel, namentlich des öffentlichen Verkehrs, bedienen müssen. Die vom Planungsgesetzgeber erwünschte Hebelwirkung betreffend Verhältnis von Arbeitsplätzen mit privatem Abstellplatz und solchen mit Erschliessung durch das öffentliche Verkehrsmittel bleibt also gewahrt. Damit wird auch das Planungsziel, in Bahnhofnähe eine möglichst grosse Zahl von durch das öffentliche Verkehrsmittel erschlossenen Arbeitsplätzen zu schaffen, nicht relativiert. Bei Ablehnung der Erhöhung der Parkplatzzahl ergäbe sich eine starke Abwertung der betreffenden Mietflächen, was letztlich dazu führen könnte, dass die betreffenden Areale ungenügend genutzt werden. Die entsprechenden Arbeitsplätze, die auf private Autoabstellplätze angewiesen sind, würden dann in andere Gebiete der Stadt ausweichen oder aus dem Stadtkanton abwandern, was aus raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen unerwünscht ist. Darüber hinaus ginge bei diesem Szenario die bei EuroVille gegebene einzigartige Anbindung an den öffentlichen Verkehr verloren und es wäre damit zu rechnen, dass diese neuen dezentralen und ausserhalb des Kantons entstehenden Arbeitsplätze mehr und zusätzlichen individuellen Pendelverkehr verursachen würden und damit höhere Umweltbelastungen zur Folge hätten.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Parkplatzfrage im allgemeinen städtischen Umfeld. Auch wenn im vorliegenden Fall in unmittelbarer Nähe und zeitgleich mit dem Bau des Jacob Burckhardt-Hauses kaum Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben werden können, wird ganz generell durch den Bau von privaten, unterirdischen Parkplätzen der

Druck auf die Allmendparkplätze und zugleich der damit zusammenhängende Suchverkehr reduziert. Aus dieser Sicht sind Einstellhallen zu begrüßen. Es werden damit wichtige Voraussetzung geschaffen, um künftig zu Gunsten stadtgestalterischer Verbesserungen oberirdische Parkplätze auf Allmend aufheben zu können.

Bezüglich der Verkehrsbelastung ist hervorzuheben, dass die Nauenstrasse und die anschliessenden Knoten schon heute an ihrer Kapazitätsgrenze liegen. Eine zusätzliche Belastung und Behinderung des Verkehrsflusses muss durch restriktive Regelung der Ausfahrten aus dem Parking und allenfalls durch ein Fahrtenmodell (Beschränkung der Anzahl zulässiger Ein- und Ausfahrten) vermieden werden. Dies ist im Falle einer Bewilligung als Massnahme für den Betrieb des Parkings vorzuschreiben.

6. Öffentliche Planauflage

Die öffentliche Planauflage des Entwurfs zur Änderung der Speziellen Bauvorschriften fand vom 21. Mai bis zum 19. Juni 2002 im Hochbau- und Planungsamt statt. Neben dem Entwurf wurde auch der Bericht zur Umweltverträglichkeit der Firma Gruner AG vom 13. Februar 2002 öffentlich aufgelegt.

Innerhalb der Auflagefrist sind zwei Einsprachen eingereicht worden:

- Die Einsprache des *Verkehrs-Clubs der Schweiz* (VCS) vom 18. Juni 2002.
- Die Einsprache der Stockwerkeigentümerschaft *Peter Merian-Haus*, vertreten durch Dr. Heinrich Ueberwasser (wobei die Pensionskasse Basel-Stadt als Stockwerkeigentümerin am Einspracheverfahren nicht teilnimmt).

- > *Anhang 5: Einsprache VCS vom 18.06.2002*
- > *Anhang 6: Einsprache Peter Merian-Haus vom 18.06.2002*

7. Einsprachen und Stellungnahmen

Der Inhalt und die Begründungen der beiden Einsprachen sind im folgenden kurz zusammengefasst, gefolgt von Stellungnahme mit Antrag. Die vollständigen Texte der Einsprachen sind Teil des Anhangs.

In der Einsprache des *Verkehrs-Clubs der Schweiz* wird der Ablehnungs-Antrag zur Erhöhung der Parkplatzzahl begründet mit:

- der grundsätzlichen Parkplatzbeschränkung im Planungsgebiet Masterplan/ EuroVille,
- der unakzeptablen Salami-taktik im Zusammenhang mit den schon bewilligten Plätzen im Peter Merian-Haus,
- der Schadstoffbelastung der Luft,
- dem Widerspruch zur Parkplatzverordnung,
- der unverkraftbaren zusätzlichen Belastung des Verkehrssystems.

Stellungnahme:

Die vom VCS aufgeworfenen Aspekte wurden schon im Kapitel 5 erwogen und die Gründe für einen dagegen sprechenden Entscheid dargelegt. Die Sorge des VCS für die Umweltverhältnisse ist durchaus ernst zu nehmen, gemäss Umweltbericht ist tatsächlich mit einer Erhöhung der Luftschadstoffe zu rechnen. Der Regierungsrat hat jedoch im vorliegenden Fall die ökonomischen Aspekte des zusätzlichen Parkplatzangebots höher gewichtet als die moderate zusätzliche Immissionssteigerung.

Antrag: Die Einsprache ist abzuweisen.

Die Einsprache der Stockwerkeigentümerschaft *Peter Merian-Haus* richtet sich ebenfalls gegen die vorgesehene Änderung der Speziellen Bauvorschriften oder beantragt deren Zurückstellung. Sie enthält die folgenden Argumente:

- Die Zahl der Parkplätze sei im Gesamtkonzept EuroVille/Bahnhof Ost rechtskräftig festgelegt.
- Eine Änderung sei unzulässig und beeinträchtige die Einsprecher hinsichtlich der Nutzung der Zufahrt.
- Falls die Parkplatzzahl verändert werden soll, so sei gleichzeitig die gesamte Situation von Peter Merian-Haus und Jakob Burckhardt-Haus hinsichtlich des Gesamtkonzepts EuroVille zu überprüfen.
- Eine isolierte Erhöhung der Parkplatzzahl sei planerisch falsch.
- Die Änderung sei abzulehnen, zurückzustellen und im Gesamtzusammenhang mit anderen Beschlüssen und Festsetzungen zum Projekt EuroVille zu prüfen und erst nach dem Gesamtbefund darüber zu entscheiden.

Stellungnahme:

Die in der Einsprache Peter Merian-Haus erwähnte Überarbeitung des gesamten Inhalts der Speziellen Bauvorschriften Nr. 135 und 138 wurde in der Tat im Rahmen der Vorbereitungen des vorliegenden Änderungsantrags in Angriff genommen. Dabei geht es im Wesentlichen um formelle Bereinigungen, keineswegs aber darum, die EuroVille-Planung neu aufzurollen, wie es in der Einsprache erscheinen mag. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die formelle Bereinigung der SBV 135 und SBV 138 nicht innerhalb der nötigen kurzen Frist zu bewerkstelligen ist, in der das Jacob Burckhardt-Haus Klarheit über die zur Verfügung stehenden Parkplätze haben muss. Deshalb wird im gegenwärtigen Zeitpunkt die umfassende Aktualisierung der erwähnten Speziellen Bauvorschriften zwar nicht fallen gelassen, aber voreinst zurückgestellt, zugunsten der vorgezogenen Einzelvorlage Änderung der Parkplatzzahl. Da keine Interaktion zwischen formeller Bereinigung der SBV 135/138 und der Frage der Parkplatz-Zahl besteht, ergeben sich auch keine Bedenken hinsichtlich des Koordinationsgebots.

Des Weiteren ergibt sich aus der Einsprachebegründung, dass gegen die Erhöhung der Parkplatzzahl als solche keine grundsätzlichen Einwände bestehen, sondern dass lediglich verlangt wird, dass Fragen der Erschliessung auf dem Grundstück selbst noch zu klären seien. Diese sind jedoch nicht Gegenstand der Speziellen Bauvorschriften.

Antrag: Die Einsprache ist abzuweisen.

8. Interessenabwägung

Beim Erlass von Zonen- und Überbauungsplänen ist gemäss § 11 b der Verordnung betreffend die Einführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen; diese kann aus den vorstehenden Kapiteln entnommen werden. Gemäss Art. 26 der Raumplanungsverordnung (RPV) muss darüber hinaus die Raumverträglichkeit bei Planungsvorhaben nachgewiesen werden. Die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 des Raumplanungsgesetzes RPG) wird in den vorstehenden Kapiteln dargestellt.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde durch die öffentliche Planauflage sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) und der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt. Betreffend die Umweltschutzgesetzgebung gelten die Hinweise in den vorgenannten Ausführungen und den Anhängen. Das vorliegende Verfahren der Nutzungsplanung unterliegt nicht der formellen Umweltverträglichkeitsprüfung.

9. Mehrwertabgabe

Die Mehrwertabgabe richtet sich nach §§ 120 ff des Bau- und Planungsgesetzes. Sie wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgesetzt. Zuständig ist das Baudepartement.

10. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den nachfolgenden Beschlussentwürfen zuzustimmen.

Basel, den 8. Januar 2003

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES:

Der Präsident:

Dr. Carlo Conti

Der Staatsschreiber:

Dr. Robert Heuss

Grossratsbeschluss betreffend Masterplan Bahnhof SBB, Areal Ost, Einzonung von Bahnareal, Erlass spezieller Bauvorschriften, Bildung von Allmendparzellen, Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe, im Gebiet Peter Merian-Strasse, Nauenstrasse, Münchensteinerstrasse, Gleisareal

Änderung vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats und gestützt auf die §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999¹⁾ beschliesst:

Der Grossratsbeschluss betreffend Masterplan Bahnhof SBB, Areal Ost, Einzonung von Bahnareal, Erlass spezieller Bauvorschriften, Bildung von Allmendparzellen, Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe, im Gebiet Peter Merian-Strasse, Nauenstrasse, Münchensteinerstrasse, Gleisareal vom 28. Juni 1990 wird wie folgt geändert:

Ziffer 2 lit. e) erhält folgende neue Fassung:

e) Die Zahl der Autoparkplätze darf 625 nicht übersteigen.

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen Planentwürfe erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

¹⁾ SG 730.100

Grossratsbeschluss betreffend Masterplan Bahnhof SBB, Areal Ost, Einzonung von Bahnareal, Erlass spezieller Bauvorschriften, Bildung von Allmendparzellen, Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe, im Gebiet Peter Merian-Strasse, Nauenstrasse, Münchensteinerstrasse, Gleisareal

Änderung vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats und der Kommission für Raumplanungsfragen, beschliesst:

Die Einsprachen

- des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) vom 18. Juni 2002,
- der Stockwerkeigentümerschaft des Peter Merian-Hauses vom 18. Juni 2002

gegen die vorstehende Änderung der Speziellen Bauvorschriften werden abgewiesen.

Den Einsprechenden ist eine Ausfertigung des sie betreffenden Entscheides zuzustellen, sobald der entsprechende Grossratsbeschluss gefällt wurde.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen Planentwürfe erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.