

## **Ratschlag**

betreffend

### **Projekt "Erlenmatt":**

**Einzonung des ehemaligen DB-Güterbahnhofareals**

und

**Freigabe von Krediten für die Projektierung und den  
Landerwerb erste Etappe**

sowie

### **Berichte des Regierungsrats**

**zur Motion Lukas Stutz und Konsorten betreffend  
Überbauung DB-Areal und Grün- und Freiflächen im  
Kleinbasel und St. Johann**

und

**zum Anzug Dr. Rudolf Rechsteiner und Konsorten  
betreffend eines Sun-Parks auf dem DB-Areal**

und

**zum Anzug Heinz Käppeli und Konsorten betreffend  
einen öffentlichen Weg übers DB-Areal**

*vom*

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt  
zugestellt am

**INHALTSVERZEICHNIS:**

<b>1 Begehren</b>	<b>4</b>
<b>2 Zusammenfassung: Chance für ein starkes Stück Basel</b>	<b>4</b>
<b>3 Begründung</b>	<b>6</b>
3.1 Auftrag .....	6
3.1.1 Herauslösung aus dem Geltungsbereich des Staatsvertrags .....	6
3.1.2 Entbehrlichkeitsprüfung und Bahnentwidmung .....	6
3.1.3 Ziele des Kantons für die Arealsentwicklung .....	6
3.2 Bisherige Planungsarbeiten .....	7
3.2.1 Erster städtebaulich-planerischer Wettbewerb .....	7
3.2.2 Öffentlichkeitsarbeit 1. Teil / Einbezug Quartier .....	9
3.2.3 Zweiter städtebaulicher Wettbewerb .....	9
3.2.4 Öffentlichkeitsarbeit 2. Teil / Einbezug Quartier .....	12
3.2.5 Städtebaulicher Rahmenvertrag .....	12
3.2.6 Verkehrserschliessung Gebiet "Erlenmatt" .....	14
3.2.6.1 Allgemeines .....	14
3.2.6.2 Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) .....	14
3.2.6.3 Öffentlicher Verkehr .....	14
3.2.6.4 Motorisierter Verkehr .....	17
<b>4 Nutzungsplanerische Massnahmen</b>	<b>17</b>
4.1 Planungsperimeter, Parzellenverhältnisse .....	17
4.2 Zonenänderung .....	17
4.3 Bebauungsplan .....	19
4.4 Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen .....	26
4.5 Raumverträglichkeit .....	26
4.5.1 Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten gemäss Art. 2 RPV .....	26
4.5.2 Abwägungspflicht der berührten Interessen gemäss Art. 3 RPV .....	27
4.6 Planauflage- und Einspracheverfahren .....	27
4.6.1 Einsprachen .....	27
4.6.1.1 Einsprache DB AG .....	27
4.6.1.2 Einsprache Pro Natura .....	27
4.6.1.3 Einsprache MAT Transport AG .....	27
4.6.2 Bemerkungen .....	28
4.6.2.1 Bemerkung Brigitte Ritter-Kretz, Oetlingerstr. 169, 4057 Basel .....	28
4.6.2.2 Bemerkung Dr. Dominika W. und David W. P. Kirk, Erlenstr. 78, 4058 Basel .....	29

<b>5 Projektierungskredit</b>	<b>29</b>
5.1 Erschliessungsplanung .....	29
5.1.1 Verkehrsplanung .....	29
5.1.2 Werkleitungen .....	32
5.1.3 Bau- und Strassenlinien .....	32
5.2 Oberflächengestaltung .....	32
5.2.1 Strassen und Plätze .....	32
5.2.2 Pärke und Naturschutz .....	32
5.3 Gesamte Projektierungsmittel .....	32
<b>6 Ausblick auf den Transformationsprozess</b>	<b>33</b>
6.1 Etappierungskonzept .....	33
6.1.1 Einleitung .....	33
6.1.2 Erste Bauten .....	33
6.1.3 Bauten ab 2009 .....	33
6.1.4 Weitere Bauetappen .....	34
6.2 Zwischennutzung .....	34
6.3 Kosten und Erträge für den Kanton .....	35
6.3.1 Kosten 35	
6.3.1.1 Landerwerb und Gestaltung der neuen Grün- und Freiflächen .....	35
6.3.1.2 Erschliessung .....	36
6.3.1.3 Weitere Kosten für den Kanton .....	37
6.3.1.4 Gesamtkosten für den Kanton .....	37
6.3.2 Erträge: Mehrwertabgabe .....	37
6.3.3 Fazit: Gewinn für den Kanton .....	38
<b>7 Motion Lukas Stutz und Konsorten</b>	<b>38</b>
<b>8 Anzug Ruedi Rechsteiner und Konsorten</b>	<b>39</b>
<b>9 Anzug Heinz Käppeli und Konsorten betreffend einen öffentlichen Weg übers DB-Areal</b>	<b>42</b>
<b>10 Anträge</b>	<b>44</b>

## 1 BEGEHREN

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat Anträge für eine neue Nutzungsordnung auf dem ehemaligen Güterbahnhofareal der Deutschen Bahn sowie zwei Kreditanträge für die Projektierung der Erschliessung und der Gestaltung der öffentlichen Räume auf diesem Areal zu unterbreiten. Ein weiterer Kreditantrag betrifft den ersten Land-erwerb für die künftige Grünzone.

Wir beantragen, folgende nutzungsplanerischen Massnahmen zu beschliessen:

Festsetzung der Zonenänderung, Erlass eines Bebauungsplanes, Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen im Geviert Schwarzwaldallee, Erlenstrasse, Riehenring, Wiese.

Wir beantragen weiter, für die Arealserschliessung sowie für die Gestaltung der öffentlichen Grün- und Freiräume die folgenden Projektierungskredite zu bewilligen:

IB 1 „Strassen/Stadtgestaltung“	CHF 1'000'000.--
BD/TBA-Position 6170.110.2.1031	

Mehrwertabgabefonds	CHF 452'000.--
BD/SF-Position 6010.010.20204	

Gleichzeitig mit diesen Aufwendungen entstehen die folgenden Ausgaben für die Projektierung der Werkleitungen

CHF 360'000.--

Diese Kosten gehen zu Lasten der laufenden Rechnung der Werkbetreiber (IWB und AUE).

Wir beantragen auch, den Kredit für den Landerwerb der ersten Etappe der künftigen Grünzone zu bewilligen:

Mehrwertabgabefonds	CHF 2'100'000.--
BD/SF-Position 6010.010.20206	

## 2 ZUSAMMENFASSUNG: CHANCE FÜR EIN STARKES STÜCK BASEL

Mit der Reorganisation der betrieblichen Abläufe und dem Neubau des Umschlagbahnhofs im Bereich des heutigen Rangierbahnhofareals, benötigte die DB AG das bis 1998 für den Güterumlad benutzte Areal zwischen Nordtangente, Schwarzwaldallee, Erlenstrasse und Riehenring nicht mehr. Damit wurde es frei für eine Neunutzung.

Für den Kanton Basel-Stadt ist dieses Areal eines der letzten grösseren Entwicklungsgebiete. Zudem grenzt es an Kleinbasler Quartiere mit hohen Belastungen (dichte Bebauung, niedriger Frei- und Grünflächenanteil usw.), die in geeigneter Weise abgebaut werden müssen. Mit der Erfüllung dieser Anforderung wird die Arealsentwicklung in das interdepartementale Projekt "integrale Aufwertung des Kleinbasel" (IAK) eingebettet.

Im Rahmen eines zweistufigen Wettbewerbsverfahrens wurden sämtliche möglichen Bebauungsformen für die städtebauliche Entwicklung des Areals innerhalb des Planungsperimeters untersucht und diejenige der Architekten Ernst Niklaus Fausch aus Aarau vom Expertengremium als die geeignetste befunden. Die nunmehr erarbeitete Struktur von Bebauung und Freiräumen kompensiert ein markantes Freiraum-Defizit der angrenzenden Quartiere und ermöglicht das Fliessen von kühlenden Luftströmen im Sommer. Die neu geschaffenen Grün- und Freiflächen dienen nicht nur der neuen

Bebauung selbst, sondern können durch ihre teilweise Randlage auch in den angrenzenden Quartieren eine Aufwertung bewirken. Die Grün- und Freiflächen beinhalten unterschiedliche Raumqualitäten und Gestaltungspotentiale. Damit kann eine abwechslungsreiche Abfolge von Freiräumen realisiert werden. Neben dem Park im Innern des Areals, der dreieckförmigen Grünfläche an der Erlenstrasse und dem Stadtplatz entsteht auch ein Freiraum am Riehenring direkt bei der Tramhaltestelle, der sich auch als neuer Zirkusstandort eignen würde und damit als Ersatz für denjenigen in der Rosentalanlage dienen könnte. Der Lärmschutz ist durch den geschlossenen Gebäuderiegel im Osten konsequent vollzogen. Die vorgeschlagenen Gebäudehöhen orientieren sich an denjenigen der angrenzenden Quartiere und erlauben damit eine selbstverständliche Eingliederung der neuen Bebauung in das bestehende städtische Gefüge. Das städtebauliche Konzept zeigt auch eine auf Defizite und Potentiale zugeschnittene Nutzungsverteilung: Die Arbeitsnutzungen an den Rändern bilden Lärmschutzriegel zum Schutz der im Innern des Areals liegenden, lärm-sensiblen Wohnnutzung, die direkt an die neuen Grün- und Freiräume anstösst. Mit dieser Anordnung von ca. 700 neuen Wohnungen in gutem Wohnumfeld wird ein wesentlicher Beitrag zum Impulsprojekt "Logis Bâle - 5000 Wohnungen innerhalb von 10 Jahren" des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel geleistet.

Die Entwicklung des Areals soll zu zukunftsfähigen Lösungen führen. So wurde das Areal als Testgebiet für das Projekt "Novatlantis" der ETH aufgenommen, wo sämtliche mit Nachhaltigkeit beschäftigten Institute dieser Hochschule Pilotprojekte zur Erreichung der sogenannten 2000-Watt-Gesellschaft vorschlagen und fallweise auch anwenden können. Erste gesetzlich festlegbare Bestimmungen zur Erreichung einer nachhaltigen Entwicklung wurden in die Bebauungsplan-Vorschriften aufgenommen.

Nach der baurechtlichen Einzonung müssen die Erschliessung des Areals und die Gestaltung der öffentlichen Räume projektiert werden, wozu entsprechende Kredite mit diesem Ratschlag beantragt werden. Ergebnis dieser Arbeiten werden Bauprojekte sein, die wiederum öffentlich aufgelegt und deren für die Realisierung benötigten Baukredite vom Grossen Rat mit einem späteren Ratschlag genehmigt werden müssen.

Bis neue Bauprojekte angeordnet und die Frei- und Grünräume definitiv gestaltet werden können, sollen die bestehenden Gebäude und Aussenräume zwischengenutzt werden. Im Einverständnis mit der Grundeigentümerin sollen davon auch die anstossenden Quartiere mit provisorischen Nutzungen profitieren können. Zur Realisierung dieser Vorhaben hat eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Quartiers, der Verwaltung und der Grundeigentümerin ihre Arbeit aufgenommen.

Es kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass die finanziellen Aufwendungen und Erträge für den Kanton im Gleichgewicht sind. Der Gewinn für den Kanton werden die acht Hektaren gestaltete Grün- und Freiflächen sein sowie die Ansiedlung von ca. 2000 neuen Einwohnern und ebenso vielen neuen Arbeitsplätzen.

### 3 BEGRÜNDUNG

#### 3.1 Auftrag

##### 3.1.1 Herauslösung aus dem Geltungsbereich des Staatsvertrags

Mit dem Bezug des an der nördlichen Landesgrenze zu einem Drittelfeld auf Schweizer und zu zwei Dritteln auf deutschem Gebiet neugebauten DB-Umschlagbahnhofs, wurde das DB-Güterbahnhofareal ab 1998 nicht mehr für Bahnzwecke benötigt. Wie sämtliche Bahnareale auf Schweizer Gebiet, die dem Betrieb der deutschen Bahn dienen, unterliegt auch das DB-Güterbahnhofareal den Bestimmungen eines im Jahre 1852 zwischen dem Grossherzogtum Baden und der Eidgenossenschaft abgeschlossenen Staatsvertrages. Bevor die Planungshoheit des Kantons zum Tragen kommt, muss deshalb das Areal aus dem Geltungsbereich dieses Staatsvertrages herausgelöst werden. Dieses Verfahren wird nach Zustimmung des Schweizer Bundesrates mit der Rechtskraft der neuen Nutzungsordnung abgeschlossen sein.

##### 3.1.2 Entbehrlichkeitsprüfung und Bahnentwidmung

Sämtliche relevanten Bahnbetriebe mussten vorgängig bezüglich ihres Einverständnisses zum Verzicht auf Bahnbetrieb auf dem ehemaligen DB-Güterbahnhofareal angefragt werden. Dies betraf die einzelnen Betriebe der DB AG sowie der SBB. Die Bahnentbehrlichkeit konnte im Jahre 2002 vorbehaltlos festgestellt werden. Die Bahnentwidmung wird zeitgleich mit der Herauslösung aus dem Geltungsbereich des Staatsvertrags, die mit der Rechtskraft der neuen Nutzungsordnung wirksam wird, abgeschlossen.

##### 3.1.3 Ziele des Kantons für die Arealsentwicklung

Der politische Auftrag zur städtebaulichen Entwicklung dieses Areals wurde mit der regierungsrätlichen Vorgabe folgender Ziele erteilt:

1. Das nicht mehr für Bahnnutzungen benötigte DB-Güterbahnhofareal soll neuen Nutzungszenen zugewiesen werden. Die städtebauliche Entwicklung des Areals muss jedoch gewährleisten, dass die umliegenden Quartiere dabei aufgewertet werden.
2. Es ist hochwertiger neuer Wohnraum zu schaffen (Wohnungen mit mind. 4 Zimmern zur Kompensation des übermässigen Anteils an Kleinwohnungen in den angrenzenden Quartieren). Gegen die Nord- und die Osttangente ist das neue Quartier so zu gestalten, dass ein attraktives Wohnumfeld gewährleistet ist.
3. Bereiche mit gemischter Nutzung (z.B Läden, Büros im Erdgeschoss, Wohnen in den Obergeschossen) sind erwünscht und städtebaulich sinnvoll anzurichten.
4. Es sind auch Flächen für Betriebe bereit zu stellen, die allenfalls aus zu dicht überbauten Hinterhöfen in bestehenden Quartieren aussiedeln möchten, was eine Verbesserung der entsprechenden Wohnungsaussenräume ermöglichen würde.
5. Die Anordnung der baulichen Nutzungen ist auf die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Strassennetzes auszurichten.

6. Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen sind mit guten Anschlüssen an das nahegelegene Hochleistungsstrassensystem sowie an den öffentlichen Verkehr anzubinden.
7. Es ist ein Park zur Anhebung des Frei- und Grünflächenanteils in Kleinbasel vorzusehen, der möglichst naturnah zu gestalten und zu nutzen ist.
8. Die für den Naturschutz gesetzlich erforderlichen Flächen sind unter Beachtung der naturräumlichen und städtebaulichen Gegebenheiten anzugeben.
9. Eine bessere Anbindung der angrenzenden Quartiere an die Naherholungsgebiete (unterer Wiesenraum, Lange Erlen) soll über das DB-Areal erreicht werden.
10. Die klimatischen Voraussetzungen zur Durchlüftung des Areals und des zugehörigen Stadtteils sind bei der Anordnung der den Nutzungen entsprechenden Baubereiche und der Gestaltung der Oberflächen zu beachten.
11. Das Gebiet stellt besondere Anforderungen in Bereichen mit grosser Lärmbelastung. Soweit möglich und sinnvoll, müssen durch Baukörper mit entsprechender Nutzungsanordnung lärmsensible Nutzungen geschützt werden.
12. In der südwestlichen Ecke stösst der Eingang des neuen Musicals als Ende der Messebauten an das Areal. Eine städtebaulich hochwertige neue Gestaltung in diesem Bereich ist erforderlich.
13. Aspekte der Nachhaltigkeit sind bei der Arealsentwicklung modellhaft zu berücksichtigen.

Diese Ziele wurden auch von der Grundeigentümerin, der Vivico Real Estate GmbH Niederlassung Frankfurt, vollumfänglich akzeptiert. Damit konnte in enger Partnerschaft zwischen Kanton und Grundeigentümerin ein mehrstufiges Planungsverfahren in Angriff genommen werden. Vertretungen von Bevölkerung und Gewerbe wurden in den Entwicklungsprozess einbezogen.

### **3.2 Bisherige Planungsarbeiten**

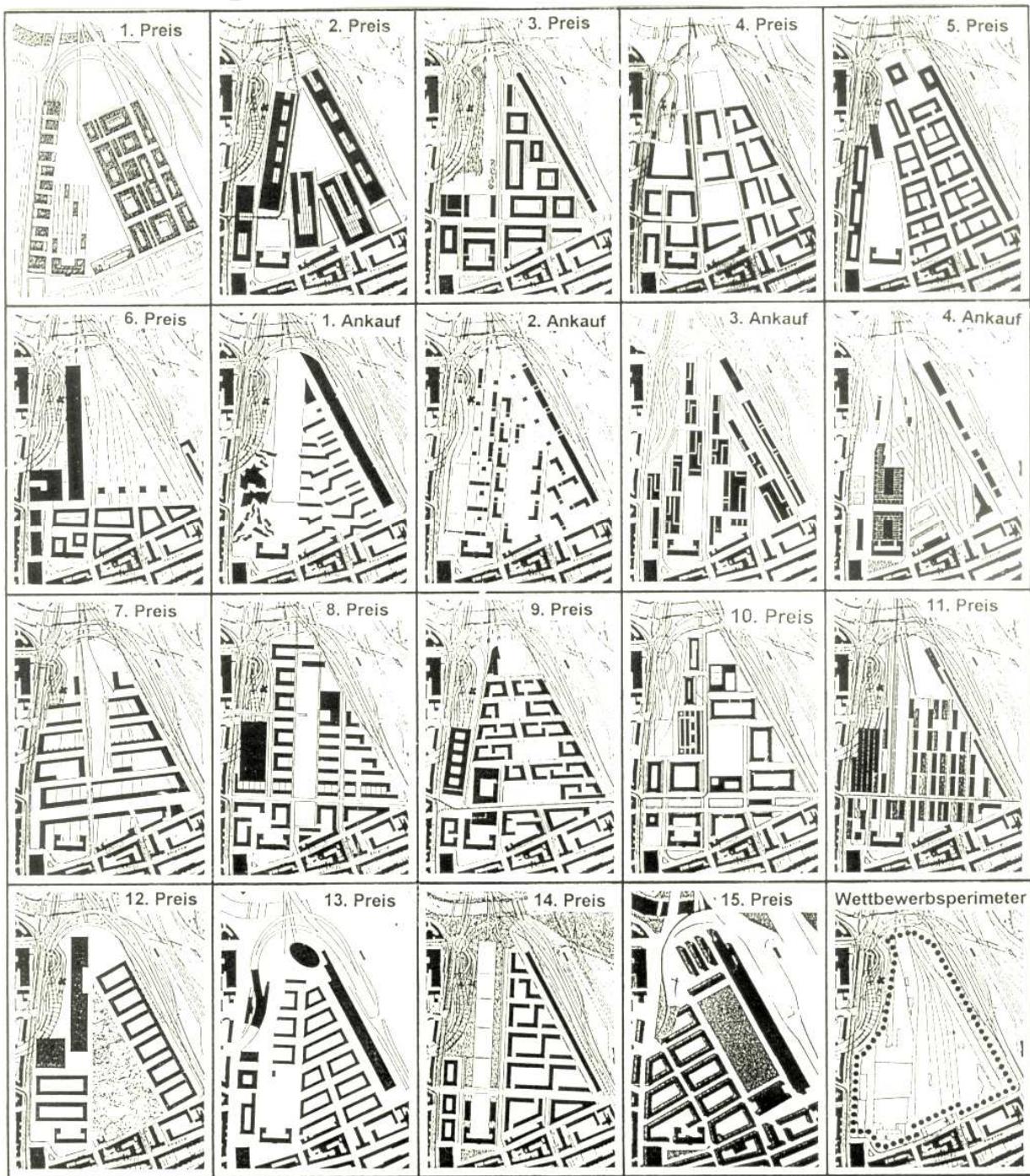
#### **3.2.1 Erster städtebaulich-planerischer Wettbewerb**

In einer ersten Phase wurde in den Jahren 1996/97 ein öffentlicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben mit dem Ziel, so die Vorstellungen der Fachleute bezüglich einer sinnvollen städtebaulichen Entwicklung des Areals kennen zu lernen. Folgende Vorgaben erhielten die Teilnehmer zur Lösung der Aufgabe:

Je ein Viertel oder ca. 4,5 Hektaren der Arealsfläche von damals insgesamt ca. 18 Hektaren waren für Wohnen, Arbeiten, Grün und Infrastrukturen vorzusehen. Es mussten Vorschläge für die Anordnung und Dichte der verlangten Nutzungen erarbeitet werden. Dabei waren die nachfolgenden Aspekte auf der Systemebene zu berücksichtigen.

Abbildung 1: Ergebnis Wettbewerb 1

## Planerisch-städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Neunutzung des DB-Güterbahnhofareals in Basel



Die Durchlüftung des Stadtteils in Nord-Süd-Richtung sollte nicht durch Querstellungen von Gebäuden behindert werden. Die aufgrund einer Inventarisierung ermittelten wertvollen Ruderalfächen waren konzeptionell zu berücksichtigen. Für den Lärm- schutz sensibler Nutzungen war auf die vorhandene Belastungssituation mit baulichen Massnahmen zu reagieren. Für sämtliche Verkehrsteilnehmer waren Vorschläge zur Einbettung neuer Erschliessungsflächen in das bestehende Verkehrssystem zu erarbeiten.

Bei der Jurierung wurden aus 273 Projektvorschlägen 19 ausgezeichnet, deren Verfasser zum zweiten Wettbewerbsverfahren eingeladen wurden.

### **3.2.2 Öffentlichkeitsarbeit 1. Teil / Einbezug Quartier**

Das Ergebnis dieses ersten Wettbewerbes wurde mit fünf Anlässen (Begehungen, Diskussionsforen, Fachtagungen) in der Öffentlichkeit kommuniziert. Daraus ging eine interessierte Begleitgruppe als Vertretung der betroffenen Bevölkerung hervor, die mittels eines von ihr erarbeiteten und öffentlich in den Medien kommunizierten Positionspapiers wesentliche Korrekturen im Programm des zweiten Wettbewerbs verlangte. Folgende Korrekturen wurden gefordert und von den Auslobern akzeptiert:

- Erhöhung des öffentlichen Grün- und Freiflächenanteils von 4,5 auf 8 Hektaren oder von 25% auf über 40% der Arealsfläche.
- Reduktion der aus dem ersten Wettbewerbsverfahren ermittelten durchschnittlichen Bruttogeschoßflächen um ca. 33 % von 27,6 auf 18,5 Hektaren.

Diese neuen Eckwerte flossen mit präzisierten Nutzungsvorgaben in das Programm des zweiten Wettbewerbs ein und beeinflussten dessen Resultat durchaus positiv. Vertreter der Begleitgruppe wurden als "Quartierexperten" in den Wettbewerbsprozess (Erarbeitung Wettbewerbsprogramm, Vorprüfung, Jurierung mit beratender Stimme) einbezogen.

### **3.2.3 Zweiter städtebaulicher Wettbewerb**

Zu diesem Verfahren wurden die 19 ausgezeichneten Teams des ersten Wettbewerbs sowie zusätzlich sechs für derartige Aufgaben geeignete Teams aus dem In- und Ausland eingeladen. Aus 22 abgegebenen Projektvorschlägen wählte das Preisgericht im April 2002 sieben Projekte für die Preiszuteilung aus. Für die beiden erstprämierten Projekte wurde eine erste Überarbeitung mittels Studienaufträgen empfohlen. Nach Durchführung dieses Verfahrensschrittes ging im Juli 2002 das Projekt der Architekten Ernst Niklaus Fausch aus Aarau als Sieger hervor.

Die nunmehr erarbeitete Struktur von Bebauung und Freiräumen kompensiert ein markantes Freiraum-Defizit der angrenzenden Quartiere und vermeidet die Abriegelung von kühlenden Luftströmen. So dienen die neu geschaffenen Grün- und Freiflächen nicht nur der neuen Bebauung selbst, sondern können durch ihre teilweise Randlage auch in den angrenzenden Quartieren eine Aufwertung bewirken. Die Grün- und Freiflächen beinhalten unterschiedliche Raumqualitäten und Gestaltungspotentiale. Damit kann eine abwechslungsreiche Abfolge von Freiräumen realisiert werden. Neben dem Park im Innern des Areals (Bereich K im Bebauungsplan), der dreieckförmigen Grünfläche an der Erlenstrasse (Bereich L im Bebauungsplan), dem Stadtplatz (Bereich M im Bebauungsplan) entsteht auch ein Freiraum am Riehenring direkt bei der Tramhaltestelle (Bereich N im Bebauungsplan), der sich auch

*Abbildungen 2, 3: Ergebnis Wettbewerb 2*



als neuer Zirkusstandort eignen würde und damit als Ersatz für denjenigen in der Rosentalanlage dienen könnte.

Der Lärmschutz ist durch den geschlossenen Gebäuderiegel im Osten konsequent vollzogen. Die vorgeschlagenen Gebäudehöhen orientieren sich an denjenigen der angrenzenden Quartiere und erlauben damit eine selbstverständliche Eingliederung der neuen Bebauung in das bestehende städtische Gefüge. Das städtebauliche Konzept zeigt auch eine auf Defizite und Potentiale zugeschnittene Nutzungsverteilung: Die Gebäude für Arbeitsnutzungen an den Rändern bilden Lärmschutzriegel zum Schutz der im Innern des Areals liegenden, lärmsensiblen Wohnnutzung, die direkt an die neuen Grün- und Freiräume anstößt. In der südöstlichen Ecke des Areals wird ein Einkaufszentrum (Urban Entertainment Center) vorgeschlagen, das sowohl für den öffentlichen als auch den privaten Verkehr gut erschlossen werden kann und damit über ein grossräumiges Einzugsgebiet verfügt.

### 3.2.4 Öffentlichkeitsarbeit 2. Teil / Einbezug Quartier

Auch das Resultat des zweiten Wettbewerbsverfahrens wurde in der bestehenden Begleitgruppe zur Stellungnahme unterbreitet. Es zeigte sich, dass auch das lokale Gewerbe in den weiteren Planungsprozess einbezogen werden sollte, weshalb die Begleitgruppe mit entsprechenden Vertretungen erweitert wurde. Diese Begleitgruppe erarbeitete wiederum ein Positionspapier, in dem sie das Siegerprojekt begrüsste.

Vor der öffentlichen Planauflage zeigte die Verwaltung den Mitgliedern der Begleitgruppe auf, welche Anliegen des Positionspapiers bereits umgesetzt und welche erst in einer späteren Planungsphase berücksichtigt werden können. Darauf stimmte die Begleitgruppe dem Vorhaben zu.

### 3.2.5 Städtebaulicher Rahmenvertrag

Das Sieger-Projekt wurde von den Architekten unter der partnerschaftlichen Leitung des Hochbau- und Planungsamtes und der Grundeigentümerin bis Ende 2002 weiterbearbeitet und diente als Grundlage für den Abschluss eines städtebaulichen Rahmenvertrages Ende 2002. Dieser Vertrag wurde zwischen dem Regierungsrat, vertreten durch das Baudepartement, und der Grundeigentümerin unter dem Vorbehalt abgeschlossen, dass der Grosse Rat den darin festgeschriebenen nutzungsplanerischen Beschlüssen zustimmt. Die Inhalte dieses Vertrages sind deshalb auch in den vorliegenden Ratschlagstext eingeflossen.

Nach erfolgter Wirtschaftlichkeitsprüfung durch die Grundeigentümerin wurden im Rahmenvertrag folgende Eckwerte für die bauliche Nutzung festgelegt:

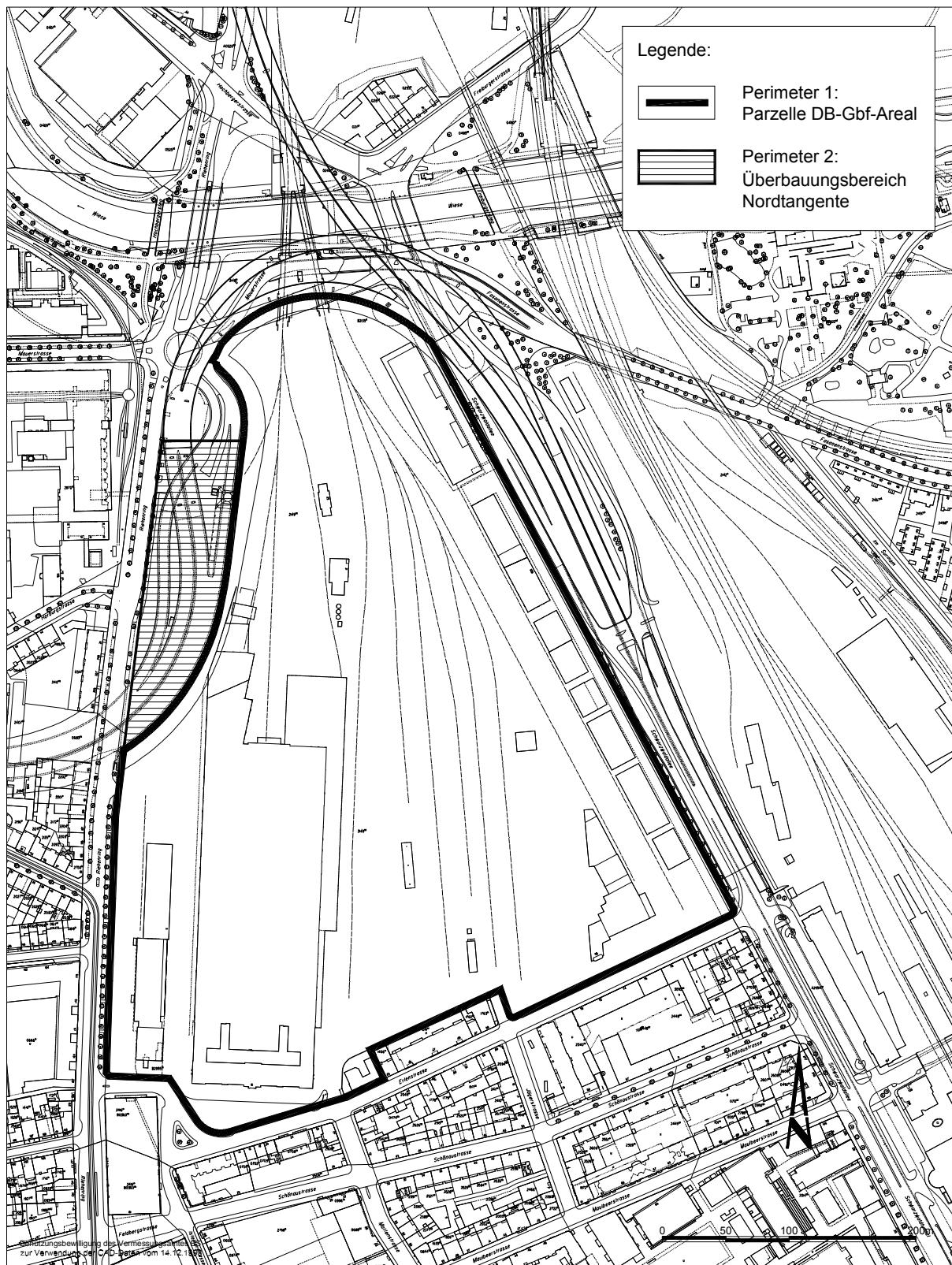
a) Grundstück Vivico (19,2 Hektaren):

Bruttogeschoßfläche total	212'000 m <sup>2</sup> , davon
- für Wohnen mindestens	115'000 m <sup>2</sup>
- für Schulraum	3'000 m <sup>2</sup>
- für Arbeiten (Dienstleistungen, Gewerbe, Verkauf)	94'000 m <sup>2</sup>

b) im Nationalstrassenperimeter (3,6 Hektaren)

- für Dienstleistungen	21'600 m <sup>2</sup>
------------------------	-----------------------

Abbildung 4: Planungsperimeter



Weiter wurde im Rahmenvertrag geregelt, dass der Kanton grundsätzlich auf den Zeitpunkt der Rechtskraft der neuen Nutzungsordnung diejenigen künftigen Allmendbereiche und Grünzonen in zurückgebautem Zustand erwirbt, welche nicht noch durch länger dauernde vertragliche Bindungen der Grundeigentümerin belastet sind. Für den Erwerb dieser Flächen wurde mit der Grundeigentümerin ein Preis von

Fr. 120.- / m<sup>2</sup> ausgehandelt. Auch die Modalitäten für die Berechnung der Mehrwertabgabe (Basiswert, abzugsfähige Kosten) wurden in diesem Vertrag geregelt.

Umfangreiche Bodenuntersuchungen haben ergeben, dass innerhalb des Planungsperimeters keine Altlasten im Sinne der Gesetze und Verordnungen vorhanden sind. Hingegen wurden einzelne Bodenverunreinigungen festgestellt, die jedoch kein Gefährdungspotential enthalten. Bei der baulichen Entwicklung und der Gestaltung der Freiräume ist jedoch ein fachgerechtes Reinigen, resp. Entsorgen des verschmutzten Bodenmaterials auf entsprechenden Deponien notwendig. Während die Haftung für die Beseitigung von allenfalls später zu Tage kommenden gesetzlichen Altlasten bei der Vivico als Landverkäuferin bleibt, muss die erwähnte Bodenreinigung vom Kanton als Käufer bei der Realisierung der Oberflächengestaltung übernommen werden.

### **3.2.6 Verkehrserschliessung Gebiet "Erlenmatt"**

#### **3.2.6.1 Allgemeines**

In beiden Wettbewerbsphasen wurde neben der Bebauungs- und Freiraumstruktur immer auch der Anschluss einzelner Verkehrsträger innerhalb des Areals an die anstossenden Netze mitbearbeitet. Von Beginn an wurde darauf geachtet, dass die Führung der verschiedenen Verkehrsarten die städtebauliche Konzeption stärkt. Mitunter war bei der Jurierung des Siegerprojekts ausschlaggebend, dass eine Konzeption ohne ausgeprägte, gradlinige Ost-West-Achse zwischen Schwarzwaldallee und Riehenring ausgewählt wurde. Die Erschliessungsstrassen werden an den Rändern ausserhalb der Lärmschutzriegel angeordnet. Das Innere des Areals (insbesondere auch die Grün- und Freiräume) bleibt frei von Durchgangsverkehr und wird von neuen Verkehrsimmissionen weitgehend bewahrt. Nachfolgend wird der momentane Stand der Planung als Konzept dargestellt.

#### **3.2.6.2 Langsamverkehr (Velo und Fussgänger)**

Wie mit Ziel 9 vom Kanton gefordert, besteht ein zentrales Anliegen der anstossenden Quartiere in einer besseren Anbindung an das Naherholungsgebiet der Langen Erlen entlang der Wiese. Mit einem Netz von Fusswegverbindungen sowohl in West-Ost- als auch in Nord-Süd-Richtung wird diesem Ziel Rechnung getragen. Entlang der grossen Grünräume sind Velo- und Fusswegachsen vorgesehen. Diese Wege sind dem Langsamverkehr vorbehalten und können vom motorisierten Verkehr lediglich als Notzufahrten zu den angrenzenden Gebäuden genutzt werden.

#### **3.2.6.3 Öffentlicher Verkehr**

Als wichtigste Elemente für die Erschliessung des südlichen Arealbereichs dienen die bereits im Rahmen der Infrastrukturerneuerung für die Messe Basel angeordnete Tramhaltestelle Musical-Theater im Riehenring sowie die Bushaltestelle Schönaustrasse der Linien 33 und 55. Für die Versorgung der ersten Bauetappe reichen diese Angebote aus. Mit zunehmender Bebauung des neuen Quartierteils können Optimierungen und Ausbauten für den öffentlichen Verkehr innerhalb der als Allmend ausgeschiedenen Bereiche des neuen Zonenplans wahrgenommen werden.

Die Option einer neuen Tramtrasse als Verbindung vom Badischen Bahnhof zum Riehenring mit einer Haltestelle im Bereich des Güterbahnhofareals wurde geprüft. Eine Linienführung durch die Schwarzwald- und Erlenstrasse ist technisch machbar und kann den vorgesehenen Standort für das Urban Entertainment Center optimal erschliessen. Die Option soll bei den weiteren Planungsschritten offen gehalten wer-

den. Die Kosten dafür wurden auf rund 20 Mio. Franken geschätzt. Auch wurde eine Variante mit Linienführung durch das Güterbahnhofareal untersucht und aus folgenden Gründen verworfen: Eine komfortable Tramführung ist aufgrund der städtebaulichen Konzeption ohne gradlinige Ost-West-Achse nicht möglich. Die Freihaltung einer solchen Achse wurde im Rahmen der städtebaulichen Wettbewerbe auch unter ÖV-Gesichtspunkten diskutiert und nach Abwägung von Vor- und Nachteilen von der Jury verworfen. Eine an die jetzt vorgesehene Bebauung angepasste Strecke würde das durch Lärmriegel geschützte Innere des Areals mit engen Kurvenfahrten störend beschallen. Um eine von der Geometrie her angemessene Tramführung zu ermöglichen, müssten die vorgesehenen Baufelder so stark angepasst werden, dass die gesamte räumliche Komposition mit der abwechslungsreichen Abfolge von Freiräumen verschlechtert würde. Hinzu kommt, dass mit dieser Linienführung kein wesentlich verbessertes Haltestellenangebot generiert wird. Denn aufgrund der geringen Distanz zwischen Schwarzwaldallee und Riehenring kann zwischen diesen Endpunkten maximal eine neue Tramhaltestelle angeordnet werden. Der sinnvollste Standort für diese Haltestelle liegt in der südöstlichen Ecke des Areals in der Nähe des geplanten Einkaufszentrums, wo die grössten Fahrgastzahlen erwartet werden. Mit einer Tramführung durch die Erlenstrasse kann dieser Standort bestens erschlossen werden. Damit auch am westlichen Ende der Erlenstrasse vor der Einmündung in den Riehenring gute Verhältnisse für eine Tramlinie geschaffen werden können, wurde eine spezielle Vorschrift in den Bebauungsplan aufgenommen, die es erlaubt, den Freiraum vor dem ehemaligen Bahnverwaltungsgebäude zu Gunsten einer möglichst gestreckten Linienführung anzupassen. Im Weiteren wird im westlichen Teil des Areals eine Trassesicherung für die langfristige Option der Tramverlängerung nach Weil am Rhein vorgenommen.

Für den Busverkehr bestehen verschiedene Möglichkeiten innerhalb oder direkt angrenzend an das Planungsgebiet, die mit wesentlich geringeren finanziellen Aufwendungen bereits kurzfristig realisierbar sind. Die Linienführung über die Erlenstrasse steht auch bei der Variante "Bus" im Vordergrund. Der Erlenstrasse als Schnittstelle zwischen bestehendem Quartier auf der einen Seite und neuem Stadtteil auf der anderen Seite wird somit eine zentrale Rolle als Erschliessungsachse für den öffentlichen Verkehr eingeräumt. Allerdings steht sie in Konkurrenz zur in geringem Abstand parallel verlaufenden Schönaustrasse, was im weiteren Planungsprozess geklärt werden muss. Als weitere Busachse ist die neue Erschliessungsstrasse parallel zur Schwarzwaldallee vorgesehen. Diese Strasse ist so zu projektieren, dass künftig eine Buslinie verkehren und zwei Haltestellen im Perimeter des ehemaligen DB-Areals bedient werden könnten.

Die bisherigen Studien zeigen bezüglich der zu beschliessenden Nutzungsplanung ein ausreichendes Potential für eine gute Erschliessung des Areals durch den öffentlichen Verkehr. Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzepts Kleinbasel Nord wird die Führung des öffentlichen Verkehrs weiter vertieft.

*Nächste Seite Abbildung 5: Erschliessungskonzept im Areal Erlenmatt*

**Einfügen:**

- Plan Erschliessungskonzept

### 3.2.6.4 Motorisierter Verkehr

Die Parkierung wird weitgehend unterirdisch angeordnet und ein grosser Teil in der Mitte des Areals bleibt gänzlich befreit von motorisiertem Verkehr. Die Ziele 5 und 6 des Kantons enthalten Vorgaben für die Abwicklung des motorisierten Verkehrs. So erfolgt die Hauptzufahrt zum Areal - vor allem für verkehrsintensive Nutzungen - über eine Anpassung der bereits bestehenden Nordzufahrt, ohne bestehende Wohnquartiere zu belasten. Die neuen Strassen im Areal sollen ausschliesslich Erschliessungsfunktion übernehmen und keine neuen Durchgangsachsen öffnen. Im Westen und Osten ausserhalb der geschlossenen Lärmschutzriegel wird je eine Erschliessungsstrasse angeordnet. Eine weitere Achse zur Erschliessung der im Süden des Areals gelegenen Baufelder in Ost-West-Richtung wurde so konzipiert, dass sie für Durchgangsverkehr unattraktiv ist.

## 4 NUTZUNGSPLANERISCHE MASSNAHMEN

### 4.1 Planungsperimeter, Parzellenverhältnisse

Der Planungsperimeter des ehemaligen DB-Güterbahnhofareals umfasst neben den ehemaligen Bahngelände (VII 2149.07, 3116.00, 3117.00, 3118.00, 3119.00) mit einer Fläche von insgesamt 192'007,5 m<sup>2</sup> auch Allmendbereiche im Nationalstrassenperimeter mit einer Fläche von 36'093,5 m<sup>2</sup> (siehe nachfolgende Abbildung 6). Weiter sind auch die direkt anstossenden Verkehrsräume einbezogen, um die Einbettung des neuen Quartiers in die bestehenden Systeme für sämtliche Verkehrsträger zu gewährleisten.

Die ehemaligen Bahngelände sind mit Ausnahme der beiden Baurechtsparzellen (3117.00, 3118.00) seit Juni 2003 im Eigentum der Vivico Real Estate GmbH, einer Tochterfirma des deutschen Bundesbahnvermögens und der Bundesrepublik Deutschland. Die künftigen Allmendflächen und Grünzonen innerhalb des ehemaligen Bahngelände wird der Kanton, resp. die Einwohnergemeinde, erwerben und neu gestalten, im Gleichschritt mit der Entwicklung der privaten Bauparzellen durch die Grundeigentümerin.

### 4.2 Zonenänderung

Entsprechend dem städtebaulichen Konzept werden dessen Inhalte (Baukörper, Frei- und Grünflächen) den einzelnen Zonen zugewiesen. Der bestehende Verwaltungsbau an der Erlenstrasse und die angrenzende Wohnbebauung aus der gleichen Zeit werden samt der Kastanienallee vor dem Haupteingang der Stadtschutzzone zugewiesen. Der Ergänzungsbau zum neuen Platz hin, der Kopfbau im Osten sowie der Baublock am Riehenring in der Verlängerung des Musicals werden der Zone 5 zugewiesen und können vollflächig bebaut werden. Die übrigen neuen Baugebiete sind der Zone 5a zugewiesen. In diesen Baublöcken mit mehrheitlich Wohnnutzung müssen 50% der künftigen Parzellenfläche freigehalten werden. Bei den Frei- und Grünflächen von insgesamt acht Hektaren wurden ca. sechs Hektaren der Grünzone zugewiesen. Die restlichen Freiflächen dienen als unterschiedlich nutzbare Plätze auch einem neuen Zirkusstandort, insbesondere am Riehenring in unmittelbarer Nähe zur Tramhaltestelle.

Nächste Seite Abbildung 6: Parzellenverhältnisse

**Einfügen:**

- Plan Parzellenverhältnisse

### 4.3 Bebauungsplan

Der Bebauungsplan überlagert den Zonenplan mit Bestimmungen, die eine massgeschneiderte Umsetzung des städtebaulichen Konzepts mit speziellen Abweichungen vom Baugesetz ermöglichen. Dies betrifft insbesondere Anpassungen von Gebäudehöhen und Geschosszahl. Gleichzeitig ist auch der Wohnanteil mit den Vorschriften des Bebauungsplanes geregelt.

Weiter sind mit Bestimmungen in den Bebauungsplanvorschriften Auflagen bezüglich Grünzonenbereiche geregelt, die mittelfristig noch durch bestehende Nutzungsrechte (Mietverträge, Baurechte) belegt sind. Ebenso halten Bestimmungen zum Lärmschutz in den Bebauungsplanvorschriften fest, wann die Lärmschutzwände an den Nordtangentenbrücken spätestens ihre Wirkung entfalten müssen und wie die bauliche Entwicklung zu erfolgen hat, damit die Einhaltung der Planungswerte der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Lärmschutzverordnung jederzeit gewährleistet ist.

Nachfolgend werden die Inhalte der Vorschriften im einzelnen behandelt. Dabei entspricht der kursiv gehaltene Text dem Wortlaut, wie er im Entwurf für den Grossratsbeschluss enthalten ist und nach der Beschlussfassung in den Gesetzestext aufgenommen werden soll. Der Kommentar zum entsprechenden Wortlaut ist wiederum in Normalschrift dargestellt.

#### 2.1. *Bauliche Nutzung total*

*Innerhalb der Baufelder A – J dürfen Nutzungen mit einer BGF von maximal 212'000 m<sup>2</sup>, davon 30'000 m<sup>2</sup> BGF für Verkaufsnutzungen, mindestens 115'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen, 64'000 m<sup>2</sup> BGF für Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie 3'000 m<sup>2</sup> BGF für Schulraum angeordnet werden.*

*Zusätzlich sind auf Grundstücken, die entweder schon im Besitz des Kantons sind oder von diesem, resp. der Einwohnergemeinde, erworben werden sollen, Bauten für Dienstleistungsnutzungen mit einer BGF von maximal 21'600 m<sup>2</sup> sowie diverse kleinere, bei der Gestaltung der öffentlichen Räume zu berücksichtigende Baubereiche mit Verkaufs- und Verpflegungsnutzung zulässig.*

#### *Pflichtbaulinie*

*Überall, wo Baufelder an Allmend anstossen, muss entlang der Baulinie eine geschlossene Randbebauung erstellt werden. Nur in den Baubereichen B2, E5, F1, G1, H2, I2 sowie J2 sind Bauwiche mit einer Breite von maximal 6 m zulässig.*

#### *Freiflächenberechnung*

*Der an die Baufelder angrenzende Vorgartenbereich wird bei der Berechnung des Freiflächenanteils angerechnet.*

In diesem Punkt wird die maximal zulässige Nutzung wie auch die Mindestnutzung für Wohnen innerhalb des gesamten Planungssperimeters festgehalten. Damit die beabsichtigte Bau- und Freiraumstruktur auch entsteht, wird das Bauen entlang der Baulinie festgelegt. Da ausreichend öffentliche Grün- und Freiflächen in unmittelbarer Umgebung zu den Wohnbauten liegen, wird zur Berechnung des Freiflächenanteils auf der Parzelle der Vorgartenbereich mitangerechnet. Als Gegenleistung muss von der Grundeigentümerin der Freiflächenanteil von 50 %, in Abweichung zu den

Bestimmungen des Bau- und Planungsgesetztes, auch bei Gebäudetiefen von weniger als 12 m eingehalten werden.

## 2.2. Baufelder A, H, I, J: Nutzungsart und –mass

*In den Baufeldern A, H, I und J sind insgesamt maximal 81'500 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 39'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden. Innerhalb der Baufelder H, I und J muss ein Freiflächenanteil von 50 % eingehalten werden. Dieser darf in einzelnen Baufeldern unterschritten werden, sofern er innerhalb dieser Baufelder insgesamt eingehalten wird.*

### Baufeld A: Gebäudevolumen

*Im Baubereich A1 sind Bauten mit maximal 5 Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich A2 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und 22 m Gebäudehöhe zulässig. Im Baubereich A3 sind Bauten mit 7 Vollgeschossen und 25 m Gebäudehöhe, im Baubereich A4 mit 8 Vollgeschossen und 28 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich A5 darf bis zur gleichen Gebäudehöhe wie in Baubereich A4 ein über die Allmend auskragender Gebäudeteil angeordnet werden, wobei ein Lichteinprofil von mindestens 5 m über der Allmend einzuhalten ist.*

### Abweichungen

*Von diesen Bestimmungen zur Volumenanordnung kann nur dann abgewichen werden, wenn ohne Nutzungserhöhung mittels eines Varianzverfahrens vorgängig die entsprechende Zustimmung des Regierungsrates eingeholt wurde.*

### Nutzungsverteilung

*Grossflächige Verkaufsnutzungen mit mehr als 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur im Baufeld A angeordnet werden.*

### Baufeld H: Gebäudevolumen

*Im Baubereich H1 sind Bauten mit maximal 5 Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich H2 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und 19 m Gebäudehöhe, im Baubereich H3 mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich H4 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich H5 das Erdgeschoss des Baubereichs H1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.*

### Nutzungsverteilung

*Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen H1 und H5 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.*

### Baufeld I: Gebäudevolumen

*Im Baubereich I1 sind Bauten mit 5 maximal Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich I2 sind Bauten mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe, im Baubereich I3 mit 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich I4 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der*

*übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich I5 das Erdgeschoss des Baubereichs I1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.*

#### **Nutzungsverteilung**

*Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen I1 und I5 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.*

#### **Baufeld J: Gebäudevolumen**

*Im Baubereich J1 sind Bauten mit maximal 5 Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich J2 sind Bauten mit 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich J3 sind Bauten bis zu 3 Vollgeschossen und 10 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich J4 das Erdgeschoss des Baubereichs J1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.*

#### **Nutzungsverteilung**

*Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen J1 und J4 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.*

Dieser Punkt bestimmt zuerst die zulässige Gesamtnutzung und die Mindestwohnfläche in der zusammenhängenden Bebauung der Baufelder A, H, I und J im Osten des Areals. Danach werden die Gebäudevolumen sowie die Nutzungsverteilung in jedem Baufeld festgelegt. Während es sich in der Regel um Maximalzahlen handelt, gilt dies nicht in den Baubereichen entlang der Schwarzwaldallee. Dort wird eine zwingend einzuhaltende Gebäudehöhe von 16 m verlangt, damit die Wirkung des Lärmschutzriegels sich entfalten kann. Bezuglich Nutzungsverteilung wird bestimmt, wo die Arbeits- und Verkaufsnutzungen angeordnet werden dürfen, nämlich in den aussen liegenden Lärmschutzbereichen und konzentriert im Baufeld A, das deshalb auch im Zonenplan der Zone 5 anstatt 5a zugewiesen wurde. Dadurch verbleiben für die Anordnung der Wohnnutzung vor allem die gegen die Grünzone gerichteten Baubereiche im Arealinnern.

#### **2.3. Baufeld B: Nutzungsart und –mass**

*Im Baufeld B sind insgesamt maximal 36'000 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 30'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden.*

#### **Gebäudevolumen**

*Im Baubereich B1 sind Bauten mit 7 Vollgeschossen und 25 m Gebäudehöhe, im Baubereich B2 mit 3 Vollgeschossen und 10 m Gebäudehöhe, in den Baubereichen B3 und B5 mit 6 Vollgeschossen und 21 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich B4 sind Bauten bis zu 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig.*

#### **Nutzungsverteilung**

*Quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den*

*Erdgeschossen entlang der Pflichtbaulinie angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen. Der Baubereich B5 ist für Schulraum und Wohnen bestimmt.*

Mit dieser Bestimmung werden Nutzungsart, -mass und -verteilung sowie die maximalen Gebäudevolumen innerhalb des Baufeldes B festgelegt. Darin enthalten ist auch die Möglichkeit für den Bau eines Schulhauses mit einer doppelzügigen Primarschule samt der zugehörigen Aussenräume.

#### 2.4. Baufeld C: Nutzungsart und –mass

*Im Baufeld C sind insgesamt maximal 16'000 m<sup>2</sup> BGF zulässig.*

**Gebäudevolumen**

*Der Bereich C1 enthält Gebäude und Freiräume, die der Stadt- und Dorfbridschutz-Zone entsprechen.*

*Im Baubereich C2 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und einer maximalen Gebäudehöhe von 21 m zulässig, sofern vorgängig das bestehende Speditionsgebäude in der Hofmitte entfernt ist.*

*Der Bereich C3 ist freizuhalten, kann jedoch in Form und Grösse soweit verändert werden, als dies die Anordnung von Anlagen für den öffentlichen Verkehr erfordert.*

Das Baufeld C enthält das Hauptgebäude der ehemaligen Bahnverwaltung, das mittels Stadtbild-Schutzzone samt dem durch eine Baumreihe begrenzten Vorplatz erhalten bleiben soll. Im Norden wird anstelle der ehemaligen Güterhalle ein 6-geschossiger Neubaubereich ermöglicht und damit der bestehende Innenhof der Anlage zum Stadtplatz hin geschlossen. Im Süden wird ein Freiraumbereich ausgeschieden, der in seiner Form und Ausdehnung an eine mögliche Tramführung durch die Erlenstrasse angepasst werden darf.

#### 2.5. Baufeld D: Nutzungsart und –mass

*Im Baufeld D sind insgesamt maximal 22'400 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 5'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden.*

**Gebäudevolumen**

*Im Baubereich D1 sind Bauten mit 5 Vollgeschossen und 20 m Gebäudehöhe, im Baubereich D2 mit 8 Vollgeschossen und 28 m Gebäudehöhe, im Baubereich D3 mit 3 Vollgeschossen und 11 m Gebäudehöhe zulässig.*

Im Baufeld D ist in Verlängerung der Messebauten entlang des Riehenrings ein Dienstleistungsbau zulässig, dessen Maximalmasse bezüglich Nutzung und Gebäudevolumen mit dieser Bestimmung festgelegt werden.

#### 2.6. Baufelder E, F, G: Nutzungsart und -mass

*In den Baufeldern E, F und G sind insgesamt maximal 56'100 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 41'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden. Innerhalb der Baufelder E, F und G muss ein Freiflächenanteil von 50 % eingehalten werden. Dieser darf in einzelnen Baufeldern unterschritten werden, sofern er innerhalb dieser Baufelder insgesamt eingehalten wird.*

**Baufeld E: Gebäudevolumen**

*In den Baubereichen E1 und E5 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und 21 m*

*Gebäudehöhe, im Baubereich E2 mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich E3 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich E4 darf das Erdgeschoss des Baubereichs E1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.*

#### **Nutzungsverteilung**

*Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen E1 und E4 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.*

#### **Öffentlicher Durchgang**

*Zwischen den Baufelder E und F ist ein öffentlicher Durchgang vom Stadtterminal zum Stadtpark anzurufen und durch eine Dienstbarkeit zusichern, welche ohne Zustimmung der Baubewilligungsbehörde weder geändert noch aufgehoben werden darf.*

#### **Baufeld F: Gebäudevolumen**

*Im Baubereich F1 sind Bauten mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe, im Baubereich F2 mit 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe, im Baubereich F3 mit 4 Vollgeschossen und 15 m Gebäudehöhe erstellt werden. Im Bereich F4 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich F5 darf das Erdgeschoss des Baubereichs F3 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.*

#### **Nutzungsverteilung**

*Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen F3 und F5 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.*

#### **Baufeld G: Gebäudevolumen**

*Im Baubereich G1 sind Bauten mit 3 Vollgeschossen und 10 m Gebäudehöhe, im Baubereich G2 mit 8 Vollgeschossen und 28 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich G3 darf das Erdgeschoss der angrenzenden Baubereiche mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.*

#### **Nutzungsverteilung**

*Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen G2 und G3 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.*

In diesem Punkt wird zuerst die zulässige Gesamtnutzung und die Mindestwohnfläche in der zusammenhängenden Bebauung der Baufelder E, F und G im Westen des Areals festgelegt. Danach werden die Gebäudevolumen sowie die Nutzungsverteilung in jedem Baufeld als Maximalmasse definiert. Bezuglich Nutzungsverteilung wird bestimmt, wo die Arbeits- und Verkaufsnutzungen angeordnet werden dürfen, nämlich in den aussen liegenden Lärmschutzbereichen. Dadurch verbleiben für die

Anordnung der Wohnnutzung vor allem die gegen die Grünzone gerichteten Baubereiche im Arealsinnern.

## 2.7. Weitere Bestimmungen

### Naturschutz

*Bei der Projektierung der Oberflächengestaltung ist in den Bereichen K und L (Grünzonen) dem Naturschutz bis zu einer Fläche von 3,5 ha Vorrang einzuräumen und eine entsprechende Schutzverordnung zu erlassen. Dabei sind 1,9 ha als zusammenhängendes, engeres Naturschutzgebiet und 1,6 ha als Naturschongebiet im Dienste der ökologischen Vernetzung und unter angemessener Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Wohnnutzung zu gestalten. Während das Naturschongebiet öffentlich begehbar sein soll, muss im Naturschutzgebiet durch gestalterische Massnahmen dafür gesorgt werden, dass die Schutzziele eingehalten werden können, was eine entsprechend starke Einschränkung der freien Begehbarkeit mit konzentrierter Wegführung bedingt.*

*Baubereiche in öffentlichen Grün- und Freiräumen sowie im Nationalstrassenperimeter*

*In den Baubereichen K1 und N1 sind für die Öffentlichkeit zugängliche und den angrenzenden Frei- und Grünräumen dienende Nutzungen zulässig. Im Bereich N3 darf eine unterirdische Autoeinstellhalle erstellt werden. Im Baubereich N2 ist ein Gebäude mit 15 Vollgeschossen und 56 m Gebäudehöhe sowie einer BGF von maximal 21'600 m<sup>2</sup> zulässig. Die hierfür benötigte ökologische Ersatz- und Ausgleichfläche ist zusätzlich zu den Naturschutz- und – schongebieten im Innern des Areals anzuordnen.*

### Dachgeschosse

*Zusätzlich zu den Vollgeschossen dürfen keine Dachgeschosse erstellt werden.*

### Stadtentwässerung

*Überall wo technisch und wirtschaftlich möglich, sind Installationen für eine Grauwassernutzung vorzusehen. Ist dies nicht möglich, ist das anfallende Meteorwasser versickern zu lassen. Falls dies auf den Baufeldern nicht möglich ist, können dazu auch öffentliche Teileflächen genutzt werden.*

### Energie

*Die Bauten haben den Zielwert Hz des Heizwärmebedarfs nach Norm SIA 380/1 "Thermische Energie im Hochbau" zu erfüllen. Einzelne Bauten dürfen diesen Wert überschreiten, wenn die Überschreitung durch andere Bauten kompensiert wird, die vorher oder mindestens gleichzeitig erstellt werden.*

*Sofern die IWB das gesamte Areal zu marktgängigen Bedingungen an das Fernwärmennetz anschliesst, ist für eine andere Versorgung der Gebäude mit Wärme nachzuweisen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen 60% unter denjenigen liegen, die bei einer Bereitstellung der Wärme mit einer modernen Ölfeuerung entstehen würden.*

*Die Grenzwerte der Empfehlung SIA 380/4 „Elektrische Energie im Hochbau“ sind einzuhalten.*

*10% der Bausubstanz (Bruttogeschossfläche) sind als weitergehende Pilot-*

*und Demonstrationsprojekte im Sinne der 2000 Watt-Gesellschaft auszuführen. Darin inbegriffen ist die vom Kanton Basel-Stadt erstellte Bausubstanz (z.B. Schule) im Umfang von mindestens 3000 m<sup>2</sup> BGF. Die energietechnisch-ökologischen Qualitäten der Pilotbauten werden zum Zeitpunkt der Planung bzw. Realisierung nach dem dannzumal aktuellen Stand des Wissens, des technisch Machbaren und des wirtschaftlich Zumutbaren im Rahmen eines Zielvereinbarungsprozesses festgelegt.*

#### **Lärmschutz**

*Mit der Abnahme der Bauten in den Baubereichen F1, F2, F4 oder I2, I3, I4 durch das Bauinspektorat, müssen die zur Einhaltung der Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe III erforderlichen Lärmschutzwände an den Nordtangentialbrücken ihre Wirkung vollumfänglich entfalten.*

*Bei der etappenweisen Entwicklung der Baufelder in lärmelasteten Gebieten ist dem Lärmschutz insofern zu genügen, als jeweils diejenigen Elemente des Lärmschutzriegels des nächsten Baufeldes zum Schutz der lärmempfindlichen Nutzungen gleichzeitig zu realisieren sind, welche die Einhaltung der Planungswerte der ES III gewährleisten.*

#### **Befristeter Grünflächentransfer zwecks Kompensation des baurechtsbelasteten Grünzonenbereichs**

*Die Baubereiche G1 und G3 dürfen erst dann baulich entwickelt werden, wenn die Nutzung der Gebäude der Firma MAT Transport AG an der Erlenstrasse aufgehoben ist und dieser Bereich einer grünzonenkonformen Nutzung zugeführt werden kann. Die Baubereiche J2 und J3 dürfen erst dann baulich entwickelt werden, wenn das Baurecht BLG (Basler Lagerhaus Gesellschaft, Parz. Nr. VII 3118.00) an der Schwarzwaldallee aufgehoben ist und dieser Bereich einer grünzonenkonformen Nutzung zugeführt werden kann. Bis zur grünzonenkonformen Nutzung der erwähnten Bereiche sind die Baubereiche G1 und G3 sowie die Restflächen der Baubereiche J2 und J3 durch die Grundeigentümerin integral als Grünflächen anzulegen und mit einem Grünflächenservitut zu belegen, welches den öffentlichen Zugang sichert und ohne Zustimmung der Baubewilligungsbehörde weder geändert noch aufgehoben werden kann. Die Qualität dieser Grünflächen ist in Schotterrasen oder vergleichbar spätestens dann herzustellen, wenn der Kanton die Gestaltung der angrenzenden Grünzonen realisiert. Der Unterhalt dieser Grünflächen wird durch den Kanton übernommen. Spätestens nach Ablauf der durch die heutigen Baurechte und Mietverträge belegten Grünzonenbereiche ist die grünzonenkonforme Nutzung in diesen Bereichen herzustellen.*

Verschiedene Bestimmungen, die nicht einzelnen Baufeldern zugeordnet werden konnten, werden in diesem Punkt festgehalten. So wird verbindlich festgelegt, über welche Mindestfläche innerhalb der Grünzonen dem Naturschutz bei der nachfolgenden Planung und Projektierung der Oberflächengestaltung Vorrang einzuräumen ist. Weiter werden die Bau- und Nutzungsmöglichkeiten einzelner Baubereiche innerhalb der Grünzonen und der Allmend grundsätzlich festgelegt. Auch wird bezüglich der Anordnung von Dachgeschossen eine gegenüber dem Bau- und Planungsgesetz einschränkende Bestimmung aufgenommen. Zudem werden Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung mittels weitergehenden Bestimmungen zur Stadtentwässerung und Energieversorgung berücksichtigt. Um dem erforderlichen Lärmschutz auf diesem Areal zu genügen, müssen Bestimmungen einerseits bezüglich Anordnung von Lärmschutzwänden auf den Autobahnbrücken und anderseits bezüglich Ent-

wicklung der Lärmschutzriegel-Bauten verbindlich festgelegt werden. Schliesslich wird noch geregelt, welche Baubereiche bis zum Ablauf von Zwischennutzungen in Grünzonen gesperrt bleiben müssen, um die Anforderung von mindestens 8 Hektaren öffentlicher Grün- und Freiflächen in jeder Bauetappe zu erfüllen.

## 2.8. Geringfügige Abweichungen, Ausnahmen

*Das zuständige Departement wird ermächtigt, Abweichungen vom Bebauungsplan und den zugehörigen Vorschriften zuzulassen, sofern dadurch das Gesamtkonzept der Bebauung nicht beeinträchtigt wird.*

Hier handelt es sich um den üblichen Ausnahmeartikel bei Bebauungsplänen für geringfügige, aber immer noch konzeptkonforme Abweichungen bei der baulichen Realisierung der Nutzungsplanung.

## 4.4 Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen

Das ganze Gebiet innerhalb des Planungsperimeters wird der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Lärmschutzverordnung zugewiesen. Diese Zuordnung entspricht der gemischten Nutzung des neuen Quartiersteils.

## 4.5 Raumverträglichkeit

Beim Erlass von Zonen- und Überbauungsplänen ist gemäss § 11 b der Verordnung betreffend die Einführung des Raumplanungsgesetzes eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen. Dabei sind neben den Planungsgrundsätzen gemäss Art. 3 des Raumplanungsgesetzes (RPG) insbesondere die Vorgaben gemäss Art. 2 und 3 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 2. Oktober 1989 massgebend.

Nachfolgend wird die Übereinstimmung der vorliegenden Nutzungsplanung mit diesen Kriterien erläutert, so dass der Grosse Rat die umfassende Interessenabwägung zur Grundlage seines Beschlusses machen kann.

### 4.5.1 Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten gemäss Art. 2 RPV

Im Rahmen des zweistufigen Wettbewerbsverfahrens wurden sämtliche möglichen Bebauungsformen für die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen DB-Areals innerhalb des Planungsperimeters untersucht und diejenige der Architekten Ernst Niklaus Fausch aus Aarau vom Expertengremium als die geeignetste befunden. Das geplante Vorhaben beinhaltet einerseits eine Vergrösserung der Bauzone innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt Basel und anderseits neue Grün- und Freiräume zur Kompensation eines entsprechenden Defizites in den angrenzenden Quartieren.

Die Entwicklung dieses ehemaligen Bahnareals mit einer Ausnützungsziffer von ca. 1,1 entspricht einem haushälterischen Umgang mit dem Boden. Das Areal ist bereits heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Der künftige S-Bahnhof Badi-scher Bahnhof liegt in Fussgängerdistanz zur südöstlichen Ecke des Areals, wo die publikumsintensive Nutzung eines Einkaufszentrums angeordnet wird. Am Riehenring liegt eine aus dem ganzen Areal über hochwertige Fuss- und Velowegverbindungen erreichbare Tramhaltestelle einer Linie mit direkter Innenstadtverbindung. Für den motorisierten Individualverkehr sind ebenfalls günstige Voraussetzungen vorhanden. Ohne grosse Belastung von Wohnquartieren kann direkt ab dem Hochleistungsstrassensystem (Autobahn Ost- und Nordtangente) das Areal von Norden her erreicht werden. Die Parkierung ist überwiegend unterirdisch vorgesehen.

Das Vorhaben entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung und ist vereinbar mit den geltenden Plänen und Vorschriften. Mittels einer komplexen Projektorganisation wurden die relevanten Behörden eingebunden und anlässlich einer breit angelegten Vernehmlassung einbezogen.

#### **4.5.2 Abwägungspflicht der berührten Interessen gemäss Art. 3 RPV**

Das Projekt war von Anfang darauf ausgelegt, dass sämtliche Planungsmassnahmen nicht nur der optimalen Arealentwicklung dienen sollen, sondern auch die angrenzenden Quartiere aufwerten müssen und somit die Bemühungen der integralen Aufwertung Kleinbasels (IAK) unterstützt werden. Die Ergebnisse sämtlicher Planungsschritte wurden breit öffentlich diskutiert. Eine Begleitgruppe interessierter Anwohner und Gewerbevertreter wurde aktiv in die Phasen des Planungsprozesses einbezogen.

### **4.6 Planauflage- und Einspracheverfahren**

Vom 12. August bis zum 10. September 2003 wurden die Entwürfe der neuen Nutzungsordnung (Zonenplan, Bebauungsplan, Lärmempfindlichkeitsstufenplan) öffentlich aufgelegt. Folgende Einsprachen und Bemerkungen wurden in diesem Verfahren eingereicht:

#### **4.6.1 Einsprachen**

##### **4.6.1.1 Einsprache DB AG**

Es wurde Einsprachen von Seiten der deutschen Bahn erhoben mit dem Hinweis, dass einzelne Gleisanlagen lediglich gesperrt, jedoch nicht stillgelegt seien. Diese Einsprache wurden jedoch am 13. Oktober 2003 zurückgezogen, nachdem die Entbehrlichkeit auch für diese Anlagen festgestellt werden konnte.

##### **4.6.1.2 Einsprache Pro Natura**

Von Seiten der Pro Natura Basel wurde mit einer Einsprache verlangt, die öffentliche Begehbarkeit der vorgesehenen Naturschutzzone nicht vorzuschreiben und die Naturschutzflächen möglichst als zusammenhängendes Gebiet auszuweisen. Beide Anliegen wurden als sachlich gerechtfertigt erkannt und die Bebauungsplanvorschriften entsprechend präzisiert. Mit der vorliegenden Fassung erklärte sich die Einsprecherin einverstanden und zog ihre Einsprache am 30. Oktober 2003 zurück.

##### **4.6.1.3 Einsprache MAT Transport AG**

Eine weitere Einsprache wurde durch die auf dem Areal eingemietete Logistik-Firma MAT Transport AG (MAT) eingereicht. Mit ihrer Einsprache wehrt sich MAT gegen die geplante befristete Grünflächenkompensation im Bebauungsplan (Zif. 2.7.), da diese einen "massiven Druck" auf die Einsprecherin ausübe.

Für die Einsprachebeantwortung ist die historische Entwicklung der Firma MAT von Bedeutung: Die Firma MAT war ursprünglich als bahnbetriebsbedingter Betrieb konzipiert und ihre Nutzung entsprechend bewilligt. Noch im Jahre 1986 hat MAT als bahnbetriebsbedingter Betrieb eine Verlängerung ihres Mietvertrages mit der Grund-eigentümerin bis zum Jahre 2020 erreichen können. Im gleichen Jahr hat MAT einen Bürobau erstellt, dessen Amortisation sie auf denselben Zeitraum ausrichtete. Danach änderte die Firma ihre Nutzung aber derart, dass kein Bahnbetrieb mehr mit ihrem Wirken in Verbindung gebracht werden konnte, sie folglich auch kein bahnbetriebsbedingter Betrieb mehr war. Diese Nutzungsänderung hätte mit einem Baube-

gehren angezeigt und bewilligt werden müssen. Dies wäre in der Nichtbauzone "Bahnareal" nur mit einer provisorischen, befristeten Ausnahmebewilligung möglich gewesen, da derartige Betriebe nur in rechtskräftigen Bauzonen definitiv bewilligt werden können.

In Umkehrung dieser Tatsachen macht die Einsprecherin nun geltend, sie habe den Wandel zum bahnbetriebsfremden Unternehmen nicht vollzogen, sondern dieser sei die Folge der von der Grundeigentümerin und dem Kanton beabsichtigten Entwicklung des Areals. Dadurch werde die für ihren Firmensitz bisher als sicher erachtete Ausgangslage nun plötzlich in Frage gestellt. Wie aus dem Vorerwähnten ersichtlich ist, führte jedoch nicht die längst öffentlich kommunizierte Absicht von Kanton und Grundeigentümerin zur Arealsentwicklung zu einer Verunsicherung, sondern der eigene Wandel der Firma MAT von einem bahnbetriebsbedingten zu einem bahnunabhängigen Logistikunternehmen. Der Bebauungsplan schränkt demnach die Firma MAT in ihrer bisherigen Nutzung nicht ein. Sie darf jedoch auf Grund der mit der Planauflage für eine neue Nutzungsordnung begründeten Planungszone auf dem DB-Areal nichts mehr unternehmen, was die anstehende Nutzungsplanung erschweren könnte.

Ein wesentlicher Bestandteil der städtebaulichen Rahmenvereinbarung vom Dezember 2002 zwischen dem Kanton und der Grundeigentümerin sowie des Bebauungsplanes sind die garantierten 8 Hektaren Grün- und Freiflächen. Da der Bebauungsplan auf der Parzelle der Firma MAT eine Grünfläche vorsieht und diese Parzelle aber zur Zeit noch von der MAT "blockiert" wird, ist im Bebauungsplan ein "befristeter Grünflächentransfer" vorgesehen. Dieser besagt, dass solange die MAT ihre Gebäude nutzt und deshalb dort keine Grünflächen entwickelt werden können, zwei als Baubereich vorgesehene Parzellen als Grünflächen, ebenfalls befristet, erhalten bleiben müssen. Es handelt sich dabei um die Baubereiche G1 und G3. Dieser befristete Grünflächentransfer hat weder rechtliche noch praktische Konsequenzen für die Firma MAT und ist einzig zonenplanerisch motiviert zur Sicherung der 8 Hektaren Grün- und Freiflächen.

Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass die Grundeigentümerin der Firma MAT für die Lagerbauten Realersatz in einem ihrer neuen Baubereiche entlang der Schwarzwaldallee angeboten hat. Leider wurde dieser Lösungsvorschlag von der Einsprecherin abgelehnt.

Das private Interesse der MAT Transport AG an der Streichung des befristeten Grünflächentransfers vermag die öffentlichen Interessen am Entwickeln von neuen Wohnungen für ca. 2000 Personen und der Schaffung von ca. 2000 neuen Arbeitsplätzen sowie der Realisierung von insgesamt 8 Hektaren öffentlicher Grün- und Freiflächen bei weitem nicht aufzuwiegen.

Aus diesem Grund beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Einsprache abzulehnen.

#### 4.6.2 Bemerkungen

##### 4.6.2.1 Bemerkung Brigitte Ritter-Kretz, Oetlingerstr. 169, 4057 Basel

Diese Eingabe wurde als Einsprache zugestellt, kann jedoch mangels Legitimation lediglich als Bemerkung behandelt werden. Inhaltlich wird die vorliegende Planung mit ihrer Bebauungsordnung grundsätzlich in Frage gestellt und für den Erhalt der ehemaligen Güterbahnhofhallen sowie die Anordnung von Bäumen anstelle des Lärmschutzriegels im Osten plädiert. Derartige Vorschläge wurden in der ersten

Wettbewerbsphase in den Jahren 1996/97, als es um die Potentialermittlung des Areals ging, ausgiebig diskutiert, anschliessend der Öffentlichkeit vorgestellt und im Konsens verworfen.

Da kein Beitrag für die Zielerreichung erkennbar ist, wird auf diese Bemerkung nicht weiter eingetreten.

#### 4.6.2.2 Bemerkung Dr. Dominika W. und David W. P. Kirk, Erlenstr. 78, 4058 Basel

Die Verfasser loben als direkt Anwohnende ausdrücklich die vorgeschlagene neue Bebauungskonzeption. Sie leiden jedoch unter der Ausbreitung des Autobahnlärms aus den Lüftungsschlitzten der unterirdischen Osttangente. Eine Verbesserung dieser Situation kann jedoch nicht mit Massnahmen innerhalb des Planungsperimeters erreicht werden, sondern bedingt ein entsprechendes Nationalstrassen-Sanierungsprogramm.

Daher führt die Bemerkung zu keinen Veränderungen der vorliegenden Planung.

## 5 PROJEKTIERUNGSKREDIT

### 5.1 Erschliessungsplanung

Ausgehend von der Rechtskraft der neuen Nutzungsordnung ab ca. Mitte 2004 und der zugehörigen Freigabe der Projektierungsmittel muss anschliessend mittels der Erschliessungsplanung die Baureife des Areals erreicht werden. Diese dürfte mit der zu beschliessenden Freigabe von Baukrediten durch den Grossen Rat ca. Mitte 2005 erreicht werden. Danach können erste Baubegehren auf den privaten Bauparzellen beurteilt werden. und nach einem gewissen Vorlauf von Erschliessungsbauwerken (Werkleitungen, Erschliessungsstrassen) bewilligt und die Realisierung durch private Bauträger in Angriff genommen werden.

Zur Erarbeitung von Ratschlägen für die Freigabe von Baukrediten sind umfassende Projektierungsarbeiten notwendig. Die folgenden Themenschwerpunkte werden im Detail bearbeitet.

#### 5.1.1 Verkehrsplanung

Im Kleinbasel werden neben dem ehemaligen DB-Güterbahnhofareal in den nächsten Jahren weitere Projekte vorangetrieben wie etwa das Einkaufszentrum auf dem ehemaligen Stückfärbereiareal, der Science Park auf einem bisher industriell genutzten Grundstück an der Badenstrasse und ein EuroHub-Terminal der SBB auf dem Rangierbahnhofareal. Alle diese Vorhaben werden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Gebiet Kleinbasel Nord führen. In einem Verkehrskonzept "Kleinbasel Nord" soll aufgezeigt werden, wie das künftige Verkehrsaufkommen im Raum nördlich der Achse Clarastrasse - Rosentalstrasse stadtgerecht abgewickelt werden kann und die verschiedenen Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt und in ein Gleichgewicht gebracht werden können. Dabei gilt es auch zu beachten, dass die Attraktivität der neuen Wohnlagen und die gewünschte Anbindung ans obere Matthäusquartier nicht gefährdet wird. Um einen koordinierten, schrittweisen Ausbau der Strassen und Kreuzungen zu ermöglichen, ist es wichtig, sämtliche verkehrsrelevanten Grossvorhaben in einen Bezug zueinander zu stellen. Auch die Anwendung von Fahrleistungsmodellen soll in diesem Zusammenhang geprüft werden.

Erste Voruntersuchungen mit dem Gesamtverkehrsmodell für den Prognosezustand 2020 wurden bereits durchgeführt. Dabei wurden einerseits die aufgezählten Nutzungspotentiale mit entsprechender Verkehrserzeugung und andererseits die geplante Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt. So konnten die kritischen Stellen im Verkehrsnetz mit Handlungsbedarf evaluiert werden. Dabei hat sich gezeigt, dass in erster Linie das Verkehrssystem "Wiesenkreisel" (mit den Knoten Mauerstrasse / Riehenring, Hochbergerstrasse / Riehenring, Hochbergerstrasse / Schwarzwaldallee und Schwarzwaldallee / Fasanenstrasse) und die Osttangente (mit ihren Anschlüssen) sowie der Knoten beim Badischen Bahnhof vertieft zu betrachten sind.

In Bezug auf die Osttangente und das Wiesenkreiselsystem wird ein künftiger Anschluss des Rheinhafens und der umliegenden Gebiete an die Nationalstrasse eine entscheidende Rolle spielen. Neben Vorschlägen für lokale bauliche Anpassungen werden im Konzept vor allem auch Möglichkeiten für Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement und Verkehrslenkung studiert. Parallel zu den Massnahmen am Strassenennet müssen auch Ausbaumöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr (insbesondere für das Tramsystem) sowie den Langsamverkehr aufgezeigt werden.

Die interne Verkehrsführung und Erschliessung auf dem DB-Güterbahnhofareal wurde als integraler Bestandteil des städtebaulichen Konzepts bei den bisherigen Planungsarbeiten immer miteinbezogen. In einem nächsten Schritt sind nun basierend auf dem Verkehrskonzept Kleinbasel Nord die Schnittstellen zum bestehenden Strassen- und Wegnetz genauer zu definieren und die Anschlüsse entsprechend zu projektieren. Allenfalls notwendige Ausbau-, Verknüpfungs- und Lenkungsmassnahmen müssen dabei auf die etappenweise bauliche Entwicklung des Areals abgestimmt werden.

Zur Erarbeitung des Verkehrskonzepts Kleinbasel Nord und um detaillierte Massnahmen für die interne Verkehrserschliessung auf dem DB-Güterbahnhofareal sowie für die Anschlüsse ans bestehende Verkehrsnetz zu projektieren werden Projektierungsmittel zu Lasten des Investitionsbereiches 1 „Strassen/Stadtgestaltung“ in der Höhe von Fr. 150'000.- beantragt.

*Nächste Seite Abbildung 7: Verkehrskonzept Kleinbasel Nord*

**Einfügen:**

- Plan Verkehrskonzept Kleinbasel Nord

### 5.1.2 Werkleitungen

Der Bedarf an Werkleitungen zur Erschliessung des Areals wurde basierend auf ersten Konzeptentwürfen bereits grob ermittelt. Zur Erarbeitung entsprechender Bauprojekte müssen jedoch wiederum entsprechende Projektierungsmittel beantragt werden. Die Werkleitungsplanung umfasst den Leitungsbau im Strassenbereich (Allmend) sowie die Versorgung der Liegenschaften mit Elektrizität, Fernwärme, Gas, Wasser und Abwasser.

Für die Werkleitungsplanung und -projektierung werden von den Werkeigentümern Mittel in der Höhe von Fr. 360'000.- aus deren laufender Rechnung benötigt.

### 5.1.3 Bau- und Strassenlinien

Die Baublöcke sollen zur Gewährleistung der künftigen volumetrischen Erscheinung mit verpflichtenden Baulinien eingefasst werden. Die Festsetzung der Bau- und Strassenlinien mittels eines Erschliessungsplanes ist jedoch nicht Gegenstand dieser Beschlussfassung zur Nutzungsplanung, sondern wird nach Abschluss der Projektierungsphase in einer separaten Auflage erfolgen und liegt in der Kompetenz des Regierungsrates.

## 5.2 Oberflächengestaltung

### 5.2.1 Strassen und Plätze

Auf der Grundlage der Verkehrs- und der Werkleitungsplanung wird die Gestaltung der Allmend innerhalb des Planungssperimeters zu bearbeiten sein. Dies betrifft neben den neuen Fusswegen und Erschliessungsstrassen auch die beiden Freiräume Stadtterminal am Riehenring sowie den von Gebäuden umschlossenen Stadtplatz. Innerhalb der bereits installierten Projektorganisation wird das Siegerteam des zweiten städtebaulichen Wettbewerbs ihre damaligen Projektansätze zu einem Ratschlagsprojekt mit Kostenschätzung ausarbeiten.

Dazu werden Projektierungsmittel zu Lasten des Investitionsbereiches 1 „Strassen/Stadtgestaltung“ in der Höhe von Fr. 850'000.- beantragt.

### 5.2.2 Pärke und Naturschutz

Die der Grünzone zugewiesenen Parkräume müssen unter Berücksichtigung der Anliegen des Naturschutzes und der zukünftigen Grünraumnutzung detaillierter geplant und projektiert werden. Dabei ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass die negativen Begleiterscheinungen eines zu hohen Besucherdrucks, insbesondere in den Naturschutz- und -schongebieten, mit entsprechenden Massnahmen verhindert werden können. Auch diese Arbeiten werden innerhalb der bestehenden Projektorganisation abgewickelt, wobei das Siegerteam des zweiten städtebaulichen Wettbewerbs mit der Ausarbeitung ihrer damaligen Projektansätze zu einem Ratschlagsprojekt mit Kostenschätzung beauftragt werden soll.

Hierfür werden Projektierungsmittel zu Lasten des Mehrwertabgabefonds in der Höhe von Fr. 452'000.- beantragt.

## 5.3 Gesamte Projektierungsmittel

Die gesamten Kosten für die Durchführung der Planungs- und Projektierungsaufgaben für die Erschliessung und Gestaltung der öffentlichen Grün- und Freiflächen des

Areals werden auf Fr. 1'452'000.- festgelegt. Während die Arbeiten für die Erschliessungsplanung und die Gestaltung der Strassen und Plätze dem Investitionsbereich 1 "Strassen / Stadtgestaltung" zugeordnet wurden, kann die Gestaltung der Pärke aus dem Mehrwertabgabefond finanziert werden.

Aufwendungen für die Projektierung:

zu Lasten IB 1 BD/TBA	Position 6170.110.2.1031
• Verkehrsplanung	Fr. 150'000.00
• Strassen und Plätze	Fr. 850'000.00
zu Lasten Mehrwertabgabefond BD/SF	Position 6010.010.20204
• Pärke und Naturschutz	Fr. 452'000.00
zu Lasten Werkeigentümer	laufende Rechnung
• Werkleitungen	Fr. 360'000.00
<b>TOTAL Projektierung</b>	<b>Fr. 1'812'000.00</b>

Ergebnis dieser Arbeiten werden Bauprojekte sein, die wiederum öffentlich aufgelegt und deren für die Realisierung benötigten Baukredite vom Grossen Rat mit einem späteren Ratschlag genehmigt werden müssen.

## 6 AUSBLICK AUF DEN TRANSFORMATIONSPROZESS

### 6.1 Etappierungskonzept

#### 6.1.1 Einleitung

Die bauliche Entwicklung des Projekts Erlenmatt wird nicht innerhalb weniger Jahre erfolgen können. Auf Grund bestehender Baurechte wird die Vollendung eines Grossteils des Areals voraussichtlich mindestens 15 Jahre dauern. Dies verlangt eine Übersicht über die wichtigsten Bauetappen aus heutiger Sicht.

#### 6.1.2 Erste Bauten

Von Seiten der Grundeigentümerin besteht die Absicht, erste Bauten im Laufe des Jahres 2006 fertigzustellen. Aus heutiger Sicht sind dies die Bauten in den Baubereichen D2 sowie B1, B2 und B3 teilweise, da die heutigen Güterhallen immer noch zwischengenutzt bleiben. Sofern die entsprechende Absorption des Marktes dies zulässt, könnten in den Jahren 2007, 2008 weitere Bauten in den Baubereichen D1 sowie B4 erstellt sein. Diese Bauvorhaben befinden sich in den Randbereichen des Areals und benötigen noch keine umfassenden neuen Erschliessungsbauwerke. Bis 2009 sollte dann das neue Einkaufszentrum (Urban Entertainment Center) im Baufeld A an der Ecke Erlenstrasse / Schwarzwaldallee in Betrieb genommen werden, was jedoch vorgängig die Realisierung der neuen Erschliessungsstrasse im Osten (parallel zur Schwarzwaldallee) bedingt.

#### 6.1.3 Bauten ab 2009

Ein Meilenstein wird für das Jahr 2009 erwartet. Ende dieses Jahres sollen die bestehenden Güterhallen abgebrochen und mit der Realisierung der westlichen sowie der südlichen Erschliessungsstrasse begonnen worden sein. Danach können die in diesem Bereich liegenden Baugebiete entwickelt werden. Dies betrifft die Baubereiche B3, der jetzt ganz fertiggestellt werden kann, C2 als neuer Abschluss des Hofes

um die Altbauten an der Erlenstrasse sowie das Baufeld E als Abschluss des neuen Stadtplatzes und Ostrand des Stadtterminals am Riehenring. Im Osten ist vorgesehen, ab diesem Zeitpunkt die Bebauung entlang der Schwarzwaldalle im Anschluss an das Einkaufszentrum mit dem Baufeld H nach Norden weiterzuführen.

#### 6.1.4 Weitere Bauetappen

Ab dem Jahre 2014 sollen dann die Baufelder F im Westen und I im Osten zu entwickelt werden. Mit deren Fertigstellung müssen spätestens auch die durch die Grund-eigentümerin zu erstellenden Lärmschutzwände an den Nordtangentenbrücken ihre Wirkung entfalten. Nach Fertigstellung dieser Bauvorhaben wird bis längstens zum Jahre 2023 die endgültige Fertigstellung der neuen städtebaulichen Struktur warten müssen, da das Baurecht der BLG im Nordosten sowie der Nutzungsvertrag bis 2020 mit der MAT im Süden des Areals die weitere Entwicklung hemmen. Aufgrund der Rechtssituation wird der Ersatz des Gebäudes an der Erlenstrasse 1 (Nussbaum AG) als letzter Schritt der Arealentwicklung erst im Jahre 2041 erfolgen können.

### 6.2 Zwischennutzung

Mit dem Rückzug der deutschen Bahn aus dem Güterbahnhofareal setzte eine zunächst ungeordnete Zwischennutzung von bestehenden Bauten und Freiflächen auf dem Areal ein. Unter Umgehung der Meldepflicht bei Nutzungsänderungen durch die Vorgängerin der heutigen Grundeigentümerin wurden nicht bahnbetriebskonforme Nutzungen, wie Büro-, Galerie-, Lager-, Logistikbetriebe und anderes mehr auf dem Areal angesiedelt. Ab dem Jahre 1998 verlangte der Kanton für derartige, nicht bahnbetriebskonforme Nutzungen entsprechende Baubegrenzungen, die mittels provisorischer, befristeter Ausnahmebewilligungen zu weitgehend geordneten Verhältnissen führten. Diese Praxis wird weitergeführt für sämtliche bestehenden und künftigen Zwischennutzungen auf dem Areal, die nach Rechtskraft der neuen Nutzungsordnung dieser nicht entsprechen.

Innerhalb der langdauernden Entwicklungszeit werden bestehende Gebäude wie auch Freiraumbereiche zwischengenutzt. Dies gilt für die Altbauten an der Erlenstrasse 15 samt der angebauten ehemaligen Güterhallen. Wie bereits ausgeführt, werden diese Bereiche spätestens ab Ende 2009 gemäss der neuen Nutzungsordnung entwickelt. Bis zu diesem Zeitpunkt, wird die Messe Basel grosse Teile der Güterhallen für die Durchführung der Uhren- und Schmuckmesse provisorisch belegen. Damit verbunden wird die Erstellung einer provisorischen, rollstuhlgängigen Wegverbindung für den Langsamverkehr vom Riehenring durch das Areal bis zur Wiesenpromenade, die noch im Jahre 2004 realisiert wird. Bis Ende 2005 werden die restlichen Bereiche der Güterhallen von einer Logistikfirma zwischengenutzt. Danach können noch bis Ende 2009 andere Zwischennutzungen, die der Arealsöffnung als Vorbezug für ein künftiges städtisches Leben dienen, angeordnet werden. In den Aussenräumen am Riehenring (künftiger Stadtterminal) sollen bis zur definitiven Übernahme durch den Kanton temporäre Nutzungen, die Bedürfnissen aus den angrenzenden Quartieren dienen, mit minimalem Aufwand ermöglicht werden. Die Zeitspanne dieser provisorischen Nutzungen wird u.a. definiert durch den Zeitpunkt, an dem der Kanton als Ersatz für die Rosentalanlage an diesem Ort den neuen Zirkusstandort Basels erstellen kann. Bis zur definitiven Übernahme der Grün- und Freiflächen durch den Kanton, sind die vorhandenen Böden als Träger von Samenvorräten grundsätzlich zu erhalten.

## 6.3 Kosten und Erträge für den Kanton

### 6.3.1 Kosten

#### 6.3.1.1 Landerwerb und Gestaltung der neuen Grün- und Freiflächen

Gemäss Rahmenvertrag vom 20. Dezember 2002 erwirbt der Kanton grundsätzlich auf den Zeitpunkt der Rechtskraft der Nutzungspläne die künftigen Allmendbereiche und Grünzonen in zurückgebautem, jedoch ungereinigtem Zustand, sofern diese nicht noch durch länger dauernde vertragliche Bindungen der Grundeigentümerin belastet sind. Der Erwerb der neuen Allmendflächen wird wie üblich dem Investitionsbereich 1 (Strassen und Plätze) zugeordnet. Der Erwerb der künftigen Grünzonen wird dem gleichen Investitionsbereich zugeordnet, jedoch aus dem zweckgebundenen Mehrwertabgabe-Fond finanziert.

Mit Rechtskraft der neuen Nutzungsordnung im Laufe des Jahres 2004 kann der Kanton eine erste Teilfläche, die den obgenannten Bedingungen entspricht, von insgesamt 17'500 m<sup>2</sup> im Süden des Areals erwerben. Dies betrifft die nicht von der Firma MAT beanspruchten Flächen des künftigen Stadtatriums (Bereich L im Bebauungsplan) sowie Teilflächen des künftigen Stadtparks (Bereich K im Bebauungsplan) im Zentrum des Areals. Bei einem Preis von Fr. 120.- / m<sup>2</sup> entstehen dem Kanton deshalb Kosten von Fr. 2,1 Mio. für den Erwerb dieser ersten Parketappe. Mit der Gestaltung dieser Flächen kann nach Abschluss der dafür notwendigen Projektierungsphase im Laufe des Jahres 2005 begonnen werden. Davor muss jedoch erst noch ein entsprechendes Bauprojekt öffentlich aufgelegt und der benötigte Baukredit vom Grossen Rat beschlossen werden. Von Seiten der Verwaltung besteht das Ziel, die Realisierung dieser ersten Parketappe so rasch wie möglich vornehmen zu können, um damit auch das Umfeld bestehender Wohnbauten entlang der Erlenstrasse aufzuwerten.

Der Erwerb und die Gestaltung der restlichen Grün- und Freiflächen kann ebenfalls erst nach erfolgter öffentlicher Planauflage und entsprechenden Kreditbeschlüssen des Grossen Rates realisiert werden. Die Umsetzung dieser öffentlichen Vorhaben muss abgestimmt mit der baulichen Entwicklung der privaten Baufelder erfolgen, sodass immer ganzheitliche Teile in der städtebaulichen Entwicklung des Areals entstehen. Aus heutiger Sicht kann im Jahr 2005 eine weitere Etappe des künftigen Stadtparks im Zentrum des Areals mit einer Fläche von 18'670 m<sup>2</sup> erworben werden. Bei gleichem Preis von Fr. 120.- / m<sup>2</sup> entspricht dies einem Betrag von Fr. 2'240'400.-, der ebenfalls aus dem Mehrwertabgabe-Fond finanziert werden könnte. Der Erwerb der restlichen Parkflächen mit einer Fläche von 21'500 m<sup>2</sup> hängt ab vom Verlauf der privaten Bauentwicklung bis zum Jahr 2009.

Spätestens in diesem Jahr sollten dann auch der ca. 9200 m<sup>2</sup> grosse Stadtterminal am Riehenring sowie die Fläche des künftigen Stadtplatzes von ca. 8'400 m<sup>2</sup> wiederum zum Preis von Fr. 120.- / m<sup>2</sup> erworben werden können, was einem Betrag von Fr. 2'112'000.- entspricht. Diese insgesamt 17'600 m<sup>2</sup> grossen Allmendflächen werden nicht aus dem Mehrwertabgabe-Fond, sondern mit ordentlichen Investitionsmittel finanziert.

Damit muss für den Landerwerb der öffentlichen Plätze und Pärke mit einem Gesamtbetrag von Fr. 9'032'400.- gerechnet werden. Diese insgesamt 75'270 m<sup>2</sup> grossen Flächen sind zwar nicht mit Altlasten belastet; aber mit einzelnen Bodenverunreinigungen muss gerechnet werden. Aufgrund eines Gutachtens des Büros für Geotechnik, Kiefer + Studer, muss für eine entsorgungstechnische Minimalvariante Fr. 24.- / m<sup>2</sup> eingesetzt werden, was nochmals einem Gesamtbetrag von ca. Fr. 1,8 Mio.

entspricht. Damit kommt der gesamte Erwerb der öffentlichen Grün- und Freiflächen auf rund Fr. 10,84 Mio. zu stehen. Die Kosten für die Gestaltung dieser Flächen können erst mit der Freigabe der in diesem Ratschlag beantragten Projektierungsmittel berechnet werden. Erste Grobschätzungen ergaben Baukosten von Fr. 13,3 Mio. für die Pärke und Fr. 7,04 Mio. für die Plätze.

<b>Kostenübersicht</b>	<b>Pärke</b>	<b>Plätze</b>	<b>Pärke + Plätze</b>
Fläche in m <sup>2</sup>	57'670	17'600	75'270
Erwerb	Fr. 6'920'400.-	Fr. 2'112'000.-	Fr. 9'032'400.-
Bodenreinigung	Fr. 1'384'080.-	Fr. 422'400.-	Fr. 1'806'480.-
Bau, Gestaltung	Fr. 13'300'000.-	Fr. 7'040'000.-	Fr. 24'500'000.-
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Fr. 21'608'480.-</b>	<b>Fr. 9'574'400.-</b>	<b>Fr. 31'182'880.-</b>

### 6.3.1.2 Erschliessung

Nach Abschluss der Verkehrsplanung kann in der Projektierungsphase in den Jahren 2004 / 2005, abgestimmt auf die Gestaltung der Grün- und Freiflächen, die genaue Abgrenzung der für den Verkehr benötigten Flächen festgelegt werden. Danach erfolgt die öffentliche Planaulage des Erschliessungsplanes zur Festlegung der Bau- und Strassenlinien. Schliesslich müssen wiederum nach Erarbeitung und öffentlicher Planaulage von Strassenbauprojekten die entsprechenden Kredite für deren Realisierung mittels eines Ratschlags beim Grossen Rat eingeholt werden.

Die genauen Erschliessungskosten können nur aufgrund eines Strassenbauprojekts ermittelt werden, das mit Freigabe der in diesem Ratschlag beantragten Projektierungsmittel erst erarbeitet werden kann. Eine erste Grobschätzung hat Erstellungskosten von Fr. 8,4 Mio. für die Strasse und von Fr. 2,8 Mio. für die Kanalisation ergeben. Darin inbegriffen ist die von der Grundeigentümerin der bebaubaren Grundstücke abzutretende Fläche von 18'440 m<sup>2</sup>. Für den Bau der Erschliessung werden aber insgesamt 24'200 m<sup>2</sup> benötigt, was einen zusätzlichen Landerwerb von 5760 m<sup>2</sup> erfordert. Inklusive Bodenreinigung kommt dieser auf Fr. 820'800.- zu stehen. Diesen insgesamt rund Fr. 12 Mio. Erstellungskosten stehen Erschliessungsbeiträge von Fr. 6,75 Mio. für die Strasse und Fr. 1,94 Mio. für die Kanalisation gegenüber, die durch die anstossende Grundeigentümerin zu leisten sind. Mit diesen Erschliessungsbeiträgen von insgesamt Fr. 8,69 Mio. können nicht die ganzen Erstellungskosten gedeckt werden, da immer nur einseitig Anstösser ihre Beiträge leisten. Für den Kanton bleibt damit ein Differenzbetrag von rund Fr. 3,33 Mio. für den Bau der Strassen und Wege zu leisten.

#### Übersicht Erschliessungskosten in Fr.

Erstellungskosten Strassen	8'400'000.-
Erstellungskosten Kanalisation	2'800'000.-
Zusätzlicher Landerwerb inkl. Bodenreinigung	820'800.-
<b>Gesamtkosten</b>	<b>12'020'800.-</b>
Erschliessungsbeiträge Strassen	6'750'000.-
Erschliessungsbeiträge Kanalisation	1'940'000.-
<b>Gesamterträge</b>	<b>8'690'000.-</b>

Differenz zu Lasten Kanton	3'330'800.-
----------------------------	-------------

Der Zeitpunkt für die bauliche Realisierung der neuen Strassen und Wege hängt stark ab vom Fortgang der Verhandlungen der Grundeigentümerin mit ihren Mietern und Baurechtsnehmern. So kann die östliche Erschliessungsstrasse parallel zur Schwarzwaldallee erst dann erstellt werden, wenn die BLG im Nordosten des Areals ihr Einverständnis dazu gibt. Im Süden muss mit der Firma MAT eine Lösung für den notwendigen Abbruch einer Lagerhalle gefunden werden. Die westliche Erschliessungsstrasse kann erst nach dem Abbruch der alten Lagerhallen erfolgen, die noch bis ins Jahr 2009 hinein der Messe Basel für deren Zwischennutzung abgegeben wurden.

#### 6.3.1.3 Weitere Kosten für den Kanton

Neben Landerwerb, Erschliessung und Oberflächengestaltung von Strassen, Plätzen und Pärken wird ein weiterer Kostenfaktor für den Kanton die Errichtung einer Primarschule im dafür vorgesehenen Baubereich sein. Diese wird abgestimmt auf die private Wohnbautätigkeit benötigt, da doch insgesamt mit ca. 700 neuen, familientauglichen Wohnungen gerechnet werden kann.

Ausgehend von einer doppelzügigen Primarschule (8 Schulzimmer) mit Turnhalle und Kindergarten muss mit Kosten von Fr. 14 Mio. gerechnet werden.

#### 6.3.1.4 Gesamtkosten für den Kanton

Damit entstehen für den Kanton aus heutiger Sicht gesamthaft Kosten von knapp Fr. 50 Mio., die jedoch erst bei der Erarbeitung der Bauprojekte genau beziffert werden können. Eine gewisse Spannweite besteht auch noch bezüglich der geschätzten Kosten zur Behebung allfälliger Bodenverunreinigungen, die erst mit weitergehenden Aushubarbeiten abschliessend definiert werden können.

Die folgende Übersicht zeigt die ermittelten Kosten und die ungefähren Zeiträume, in denen sie anfallen, auf:

	Kosten in Fr.	Zeitraum
Projektierung	1'452'000.-	2004 / 2005
Pärke und Plätze	31'182'880.-	2004 - 2010
Strassen und Kanalisation	3'330'800.-	2004 - 2010
Schulraum	14'000'000.-	ca. 2010
<b>total</b>	<b>49'965'680.-</b>	

Weitere Aufwendungen kantonaler Stellen, wie z.B. der IWB für die Projektierung der Medienversorgung, werden durch die später anfallenden Nutzungsgebühren finanziert.

Mit Ausnahme der mit diesem Ratschlag beantragten Mittel von insgesamt Fr. 3.552 Mio. für die Projektierung (Fr. 1.452 Mio.) und den Landerwerb der ersten Etappe (Fr. 2,1 Mio.), müssen die weiteren Mittel für die Entwicklung der öffentlichen Räume in separaten Ratschlägen beantragt werden.

#### **6.3.2 Erträge: Mehrwertabgabe**

In etwa der gleiche Betrag dürfte in Form der anfallenden Mehrwertabgaben bei der Realisierung der Bauvorhaben durch die privaten Grundeigentümer als Einnahmen

für den Kanton resultieren. Dieser Betrag beruht auf vorsichtigen Schätzungen und hängt ab vom dannzumal erzielten Landwert bei der Realisierung der Bauvorhaben.

Im Ende 2002 abgeschlossenen Rahmenvertrag zwischen Regierung und Grundeigentümerin wurden für die Berechnung der Mehrwertabgabe der heutige Landwert für das Bahnareal als Basiswert von Fr. 75.- pro m<sup>2</sup> sowie die abzugsfähigen Kosten der Grundeigentümerin festgelegt. Es sind dies die Kosten für Rückbau, Bodenreinigung, Lärmschutzmassnahmen sowie Parzellierung. Von der so errechneten Abgabe kann die Grundeigentümerin schliesslich noch ihre Kanalisations- und Strassenbeiträge abziehen.

Von Seiten des Kantons kalkuliert man mit einer so berechneten Mehrwertabgabe in der Grössenordnung von Fr. 50 Mio.

### 6.3.3 Fazit: Gewinn für den Kanton

Es kann aus heutiger Sicht also davon ausgegangen werden, dass die finanziellen Aufwendungen und Erträge für den Kanton im Gleichgewicht sein werden. Der Gewinn, der sich darüber hinaus für den Kanton aus dieser positiven Ausgangslage ergeben wird, werden die 8 Hektaren gestaltete Grün- und Freiflächen sein sowie die Ansiedlung von ca. 2000 neuen Einwohnern und ebenso vielen neuen Arbeitsplätzen.

## 7 MOTION LUKAS STUTZ UND KONSORTEN

Mit Beschluss Nr. 99/25/34G vom 24. Juni 1999 hat der Große Rat dem Regierungsrat die nachfolgende Motion zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen:

"Im Rahmen des ersten Wettbewerbs für die Neugestaltung des DB-Areals bestand eine Auflage, ca. 20 % Grün- und Freifläche vorzusehen.

In der Diskussion der Wettbewerbsergebnisse haben die beteiligten Bürger sowie Vertreter des Naturschutzes mit Nachdruck verlangt, dass die Menge der Freifläche erhöht wird. Die Forderung von dieser Seite beläuft sich auf acht Hektaren, was eine sehr grosse Fläche ist, aber aus der Sicht der dicht besiedelten Stadtteile eine verständliche und richtige Forderung darstellt. Das DB-Areal liegt sehr nahe bei einem der grössten Grünräume unseres Kantons, der Langen Erlen, während in anderen Stadtteilen, wie dem Kleinbasel und dem St. Johann Grün- und Freiräume in viel zu geringem Masse vorhanden sind. Daher wäre es sinnvoll, wenn Teile dieser acht Hektaren Grün- und Freiflächen nicht auf dem DB-Areal, sondern in dicht besiedelten Stadtteilen realisiert werden könnten, dies wäre für die Entwicklung Basels äusserst vorteilhaft.

Darum sollte der Kanton Teilbereiche des DB-Areals erwerben, um interessierten Grundbesitzern Realersatz anzubieten, wenn diese bereit sind, zusammenhängende Parzellen in dichtbesiedelten Gebieten an den Kanton abzutreten.

So wäre es möglich, in dicht besiedelten Stadtteilen Grundstücke zu erwerben, um zusammenhängende neue Freiflächen zu schaffen. Unsere Stadt muss als Wohnort attraktiv und konkurrenzfähig sein, darum braucht sie zusätzliche grossflächige Frei- und Grünräume.

Dem Vernehmen nach steht ein "städtbaulicher Vertrag" bezüglich der Neunutzung des DB-Areals vor dem Abschluss. In diesem Vertrag muss die Regierung den Grundsatz formulieren, dass der Kanton ein Kaufrecht für Teile des DB-Areals erhält, resp. dass ihm der Mehrwert, welcher infolge Umzonung fällig wird, in Landanteilen

abgegolten wird. So wird es dem Kanton möglich sein, Entwicklungsprojekte in der Grün- und Freiraumplanung, insbesondere für das dicht besiedelte Kleinbasel und das St. Johann zu realisieren.

Die Regierung wird daher gebeten:

- dem Grossen Rat entsprechende spezielle Bauvorschriften vorzulegen, welche die Umsetzung vorgenannter Anliegen ermöglicht
- in der zweiten Wettbewerbsstufe einen Teil der acht Hektaren als Ergänzungsbäubereiche zu bezeichnen, welche nur überbaut werden dürfen, wenn dafür in anderen Stadtteilen, insbesondere im Kleinbasel und im St. Johann neu gleich grosse Grün- und Freiflächen erstellt werden".

Wir beeihren uns, hierzu was folgt zu berichten:

Der Große Rat hat nach der Rechtmässigkeitsprüfung der Motionsanliegen durch den Regierungsrat nur den ersten Teil der Motion zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen, nämlich "dem Grossen Rat entsprechende spezielle Bauvorschriften vorzulegen, welche die Umsetzung vorgenannter Anliegen ermöglicht".

Die Anhebung der Bruttogeschoßflächen (BGF) um 27'000 m<sup>2</sup> gegenüber der Wettbewerbsvorgabe von 185'000 m<sup>2</sup> BGF erfolgte aufgrund der vorliegenden Motion die anregt, die 8 Hektaren Frei- und Grünflächen nicht auf dem DB-Areal zu konzentrieren, sondern besser in unversorgten Quartieren im Kleinbasel und St. Johann-Quartier zu verteilen. Dies soll mittels zusätzlicher Bäubereiche von ca. 1 bis 1,5 Hektaren auf dem DB-Areal und gleichzeitiger Auszonung von bebauten Gebieten in den erwähnten Quartieren realisiert werden.

Die städtebauliche Überarbeitung des Siegerprojekts hat jedoch ergeben, dass die Anordnung von zusätzlichen Bäubereichen die Qualität der Bau- und Freiraumstruktur empfindlich beeinträchtigen würde. Hingegen zeigte sich, dass bei einer Anhebung der Ausnützungsziffer von 0,96 (entspricht 185'000 m<sup>2</sup> BGF) auf 1,10 (entspricht 212'000 m<sup>2</sup> BGF) die städtebauliche Qualität immer noch gewährleistet ist. Damit resultiert ein entsprechend höherer Betrag aus der gesetzlichen Mehrwertabgabe, die dank ihrer Zweckbindung genau die Anliegen der Motionäre, nämlich die Schaffung von zusätzlichen Grün- und Freiflächen in unversorgten Quartieren, realisieren lässt.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, die Motion als erledigt abzuschreiben.

## 8 ANZUG RUEDI RECHSTEINER UND KONSORTEN

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat an seiner Sitzung vom 3. Juni 1998 den nachstehenden Anzug Dr. R. Rechsteiner und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

"Bei der vorgesehenen Überbauung des DB-Areals besteht die Möglichkeit, ein grösseres Baugebiet zusammenhängend zu planen. Hinsichtlich der Flächen- und Freiraumgestaltung haben schon verschiedene Wettbewerbe stattgefunden. Noch wenig diskutiert wurde die architektonische Gestaltung. Auf diesem Areal ergäbe sich die Möglichkeit, die zu errichtenden Wohn- und Gewerbegebäude stark auf die aktive und passive Gewinnung von Sonnenenergie auszurichten und weitgehend energieautark (Niedrigenergiestandard) zu gestalten. Entsprechende Erfahrungen mit grösseren Überbauungen in Deutschland und in der Schweiz liegen vor. Es wäre

für Basel Zeit, diese neuen Erkenntnisse an einem grösseren Objekt zu erproben. Im einzelnen zu prüfen wären:

- aktive Gewinnung von Sonnenwärme (Kollektoren)
- passive Nutzung der Einstrahlung auf die Fassaden (transparente Wärmedämmung)
- Anwendung neuer Erkenntnisse der Tageslichtnutzung
- Saisonspeicherung von Solarwärme über Erdregister, Wasserspeicher oder Hydropokaustbauelemente
- Anwendung von Niedrigenergiestandards bei der Gestaltung der Fassaden usw.
- aktive Gewinnung von Solarstrom
- Verwendung von ökologisch und baubiologisch vorteilhaften Materialien (Holz, Glas)
- Schaffung einer mieterfreundlichen Ästhetik (Lichtverhältnisse, Grünflächen)

Die Solartechnik ist so weit fortgeschritten, dass die Anwendung dieser Technologien nicht mehr mit bedeutenden Mehrkosten verbunden ist. Nutzt man die Möglichkeiten des Energiesparfonds, könnte eine solche Pioniersiedlung auch für die Bauherrschaft interessant werden. Zudem ist zu bedenken, dass dieses Areal von der Lage her gewisser Anreize bedarf, um als Wohnangebot attraktiv zu werden, um so mehr, als optische und akustische Nachteile durch die oberirdische Führung der Nordtangente kompensiert werden müssen.

Die Unterzeichneten bitten den Regierungsrat, die Schaffung eines "Sun-Parks" auf dem DB-Areal mit weitgehend autarker Energieversorgung im aufgezeigten Sinne zu prüfen und dem Grossen Rat dazu zu berichten."

Wir beeihren uns, hierzu was folgt zu berichten:

Die Anzugsteller sprechen Themen der Nachhaltigkeit in der baulichen Entwicklung an, die im Grossprojekt "Transformation des DB-Areals von einer Bahnbrache zu einem gemischt genutzten Stadtquartier" bearbeitet werden müssen und in der anschliessenden Realisierung zu entsprechenden Ergebnissen führen sollen. Bevor die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Massnahmen beurteilt werden kann, müssen dieser mehrstufige Planungsprozess erläutert und die jeweiligen Potentiale für Massnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung dargestellt werden.

In einer ersten Phase sind Systeme (z.B. Verkehrsträger) und Strukturen (z.B. Nutzung, Freiraum) sowie generelle Bauvolumen in einem groben Massstab zu entwerfen. Das Ergebnis dient meist der Potentialerfassung sowie der Koordination von unterschiedlichsten Ansprüchen und einer ersten Kommunikation eines Vorhabens. Im vorliegenden Falle wurde dieser Arbeitsschritt mit der Durchführung des planerisch-städtebaulichen Ideenwettbewerbs und der anschliessenden Oeffentlichkeitsarbeit durchgeführt.

In einer zweiten Stufe können dann Nutzungsverteilung und -intensität sowie die Gestaltung von übergeordneten Elementen (z.B. Strassen-, Platz- und Parkräume) behandelt werden. Für das DB-Güterbahnhofareal wurde dieser Arbeitsschritt mittels eines zweiten städtebaulichen Wettbewerbs in verfeinertem Massstab durchgeführt. Das Ergebnis dieses Schrittes diente dann als Grundlage für die grundeigentümerverbindliche Festlegung einer neuen Zonenordnung, die mit speziellen Bebauungs-

planvorschriften auch Aspekte einer nachhaltigen baulichen Entwicklung des Areals berücksichtigt.

In einem dritten Schritt sollen schliesslich Erscheinung und Organisation sowie Ausserraumbezüge von Bauobjekten bearbeitet werden. Dieser Arbeitsschritt wird mit der Erteilung von Baubewilligungen abgeschlossen.

Im folgenden soll nun die Berücksichtigung der Anliegen der Anzugsteller den einzelnen Phasen des Planungsprozesses zugeordnet werden.

In der ersten Phase der Bearbeitung von Systemen und Strukturen wurde darauf geachtet, dass eine ausreichende Durchlüftung des Areals gewährleistet ist. Dies bedeutet eine wichtige Voraussetzung, um den sommerlichen Kühlungsbedarf von Gebäuden zu minimieren und entsprechend Energie grundsätzlich einzusparen. Auch dem Nachhaltigkeitsaspekt Lärmschutz wurde bereits in dieser Phase grosse Beachtung geschenkt. Die anschliessende Kommunikation der ersten Projektentwürfe in einer breiten Öffentlichkeit führte zu einer deutlichen Anhebung des Grün- und Freiflächenanteils, was einerseits wiederum der Oberflächenabkühlung (Grünzonen) und andererseits einer verbesserten Belichtungs- und Besonnungssituation diente.

In der zweiten Phase, die mit dem vorliegenden Einzonungsratschlag ihren Abschluss findet, wurde innerhalb der Projektorganisation ein Teilprojekt "Energie und nachhaltiges Bauen" installiert. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe war, rechtssetzende Inhalte für die Bebauungsplanvorschriften zu erarbeiten, die über die aktuelle Gesetzgebung hinausgehen und als grundeigentümerverbindliche Vorgaben für die Realisierung von Bauten in der dritten Phase der Planung dienen. Gleichzeitig wurde das Areal als Testgebiet für das Projekt "Novatlantis" der ETH aufgenommen, wo sämtliche mit Nachhaltigkeit beschäftigten Institute dieser Hochschule Pilotprojekte zur Erreichung der sogenannten 2000-Watt-Gesellschaft vorschlagen und fallweise auch anwenden können. Deshalb waren auch Vertreter der Projektleitung von Novatlantis am erwähnten Teilprojekt beteiligt. Das Resultat der Arbeit dieser Arbeitsgruppe floss in die Bebauungsplanvorschriften ein, indem neben den Nachhaltigkeitsaspekten Natur- und Lärmschutz auch verschärzte Vorschriften zur Stadtentwässerung (Grauwassernutzung, Versickerung) und zur Energieproduktion und –verwendung (Verschärfung Zielwert Heizwärmebedarf, Senkung zulässiger CO<sub>2</sub>-Emissionen, 10% der Bruttogeschoßflächen als Pilotbauten im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft) aufgenommen wurden. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um sowohl Forschungs- als auch Umsetzungsarbeiten in der nachfolgenden Realisierungsphase in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte einfordern zu können.

Damit kommen wir zur dritten Planungsphase, die in der Bewilligung von Bauten gemäss den gesetzlichen Vorgaben mündet, zu denen auch die vom Grossen Rat beschlossenen Bebauungsplanvorschriften gehören. Hier liegen nun die Kernanliegen der Anzugsteller, enthaltend Vorschläge zu möglichen Elementen der nachhaltigen Energiegewinnung, der Verwendung von energieeffizienten Materialien und einer sozialen sowie ökologischen architektonischen Gestaltung.

Ziel dieser Ausführungen war aufzuzeigen, dass Aspekte der Nachhaltigkeit in sämtlichen bisherigen Planungsphasen berücksichtigt wurden und mit den nun zu beschliessenden nutzungsplanerischen Vorgaben gute Voraussetzungen geschaffen wurden, damit auch in der Realisierungsphase zukunftsorientierten baulichen Lösungen zur Umsetzung verholfen werden kann. Die Gestaltungskraft der Architekten innerhalb der vorgegebenen Leitplanken soll jedoch nicht mit den exemplarischen Aufzählungen der Anzugsteller weiter eingeschränkt werden. Vielmehr gilt es, in den

nachfolgenden Baubewilligungsverfahren die Einhaltung der vom Grossen Rat beschlossenen gesetzlichen Vorgaben zu erreichen.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, den Anzug als erledigt abzuschreiben.

## **9 ANZUG HEINZ KÄPPELI UND KONSORTEN BETREFFEND EINEN ÖFFENTLICHEN WEG ÜBERS DB-AREAL**

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 17. September 2003 den nachstehenden Anzug Heinz Käppeli und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

„Das Gassenzimmer II wird jetzt am Wiesenkreisel erstellt.

Von den Bewohnern des unteren Kleinbasels wird befürchtet, dass in diesem Umfeld störende Ansammlungen von Drogensüchtigen stattfinden, verbunden mit den bekannten unangenehmen Begleiterscheinungen. Der Zugang zu den Langen Erlen, das wichtige Kleinbasler Naherholungsgebiet, wird dadurch sehr erschwert.

Mit einem provisorischen Weg, der quer über das DB - Areal, vom Musical Theater bis zur Wiese führt, könnte die unschöne Szene umgangen werden. Selbstverständlich darf dieser Weg die geplanten Bauvorhaben in diesem Gebiet nicht behindern.

Ich bitte die Regierung zu prüfen und zu berichten ob in kurzer Zeit dieser provisorische Weg erstellt werden könnte um der Bevölkerung des unteren Kleinbasel zu zeigen, dass Sie es ernst meint, wenn Sie von der besseren Wohnlichkeit in diesem Stadtteil spricht, und damit erst noch die Akzeptanz des Gassenzimmer II in diesem Stadtteil verbessert.“

Wir beehren uns, hierzu was folgt zu berichten:

Die Anliegen der Anzugsteller sind bereits in den Zielen des Regierungsrates zur Arealentwicklung enthalten und wurden in der mehrstufigen Wettbewerbsphase bei der Beurteilung der städtebaulichen Entwicklungsvorschläge immer mit Nachdruck berücksichtigt. So enthält der neue Zonenplan Allmendbereiche, die in Zukunft neben den Erschliessungsstrassen auch ein Fuss- und Velowegnetz mit Anschlüssen an die bestehenden Quartiere aufnehmen werden.

Bereits heute besteht jedoch für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende die provisorische Möglichkeit, an der Erlenstrasse östlich des bestehenden Verwaltungsgebäudes (Erlenstrasse 15) durch ein Tor nach Norden zum Restaurant Erlkönig und wei-

ter zur Promenade entlang der Wiese in die Langen Erlen zu gelangen. Zusätzlich wird im Zusammenhang mit der bis zum Jahre 2009 befristeten Ausnahmebewilligung für die Hallenzwischennutzung der Messe Basel ab ca. Mitte 2004 auch eine rollstuhlgängige Verbindung vom Riehenring zum Restaurant Erlkönig als Provisorium erstellt. Damit kann das Naherholungsgebiet Lange Erlen auch vom Langsamverkehr aus dem Matthäus-Quartier ohne Umwege über den Wiesenkreisel erreicht werden.

Die Anliegen der Anzugsteller wurden demnach nicht nur in der langfristigen Planung berücksichtigt, sondern sind provisorisch bereits heute für Personen aus dem Rosentalquartier und ab ca. Mitte 2004 auch für diejenigen aus dem Matthäus-Quartier erfüllt.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, den Anzug als erledigt abzuschreiben.

## 10 ANTRÄGE

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlagsentwurf gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 ordnungsgemäss überprüft. Die formelle Prüfung durch das Justizdepartement ist ebenfalls erfolgt.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

- die Annahme der nachstehenden Beschlussesentwürfe,
- die Einsprache der Firma MAT Transport AG abzulehnen,
- die Motion Lukas Stutz und Konsorten betreffend Überbauung DB-Areal und Grün- und Freiflächen im Kleinbasel und St. Johann (Teil 1) als erledigt abzuschreiben,
- den Anzug Dr. Rudolf Rechsteiner und Konsorten betreffend eines Sun-Parks auf dem DB-Areal als erledigt abzuschreiben,
- den Anzug Heinz Käppeli und Konsorten betreffend einen öffentlichen Weg übers DB-Areal als erledigt abzuschreiben.

Basel, den xx. November 2003

Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident

Dr. Christoph Eymann

Der Staatsschreiber

Dr. Robert Heuss

## **Grossratsbeschluss**

betreffend

### **Änderung der Zonenzuweisung sowie Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe im Gebiet Erlenmatt (ehemaliges DB-Güterbahnhofareal) im Geviert Schwarzwaldallee, Erlenstrasse, Riehenring, Wiese**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates und gestützt auf § 105 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999<sup>1</sup> sowie auf § 11 Abs. 3 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991, beschliesst:

1. Der Zonenänderungsplan Nr. 12943 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. August 2003 wird verbindlich erklärt.
2. Dem Gebiet innerhalb des Planungsperimeters wird gemäss Plan zur Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe Nr. 12945 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. August 2003 die Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 zugeordnet.
3. Die Einsprache MAT Transport AG wird entsprechend dem im Ratschlag dargelegten Antrag abgewiesen. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Einsprecher eine Ausfertigung des ihn betreffenden Entscheids mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen, sobald die entsprechenden Grossratsbeschlüsse in Rechtskraft getreten sind.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem fakultativen 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 oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekusbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

---

<sup>1</sup> SG 730.100

## Grossratsbeschluss

betreffend

### Festsetzung eines Bebauungsplanes im Gebiet Erlenmatt (ehemaliges DB-Güterbahnhofareal) im Geviert Schwarzwaldallee, Erlenstrasse, Riehenring, Wiese

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates und gestützt auf § 101 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999<sup>2</sup>, beschliesst:

1. Der Bebauungsplan Nr. 12944 in der Fassung des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. August 2003 wird innerhalb des bezeichneten Perimeters als verbindlich erklärt.
2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

#### 2.1. *Bauliche Nutzung total*

Innerhalb der Baufelder A – J dürfen Nutzungen mit einer BGF von maximal 212'000 m<sup>2</sup>, davon 30'000 m<sup>2</sup> BGF für Verkaufsnutzungen, mindestens 115'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen, 64'000 m<sup>2</sup> BGF für Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie 3'000 m<sup>2</sup> BGF für Schulraum angeordnet werden.

Zusätzlich sind auf Grundstücken, die entweder schon im Besitz des Kantons sind oder von diesem, resp. der Einwohnergemeinde, erworben werden sollen, Bauten für Dienstleistungsnutzungen mit einer BGF von maximal 21'600 m<sup>2</sup> sowie diverse kleinere, bei der Gestaltung der öffentlichen Räume zu berücksichtigende Baubereiche mit Verkaufs- und Verpflegungsnutzung zulässig.

#### *Pflichtbaulinie*

Überall, wo Baufelder an Allmend anstossen, muss entlang der Baulinie eine geschlossene Randbebauung erstellt werden. Nur in den Baubereichen B2, E5, F1, G1, H2, I2 sowie J2 sind Bauwiche mit einer Breite von maximal 6 m zulässig.

#### *Freiflächenberechnung*

Der an die Baufelder angrenzende Vorgartenbereich wird bei der Berechnung des Freiflächenanteils angerechnet.

#### 2.2. *Baufelder A, H, I, J: Nutzungsart und –mass*

In den Baufeldern A, H, I und J sind insgesamt maximal 81'500 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 39'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden. Innerhalb der Baufelder H, I und J muss ein Freiflächenanteil von 50 % eingehalten werden. Dieser darf in einzelnen Baufeldern unterschritten werden, sofern er innerhalb dieser Baufelder insgesamt eingehalten wird.

#### *Baufeld A: Gebäudevolumen*

---

<sup>2</sup> SG 730.100

Im Baubereich A1 sind Bauten mit maximal 5 Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich A2 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und 22 m Gebäudehöhe zulässig. Im Baubereich A3 sind Bauten mit 7 Vollgeschossen und 25 m Gebäudehöhe, im Baubereich A4 mit 8 Vollgeschossen und 28 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich A5 darf bis zur gleichen Gebäudehöhe wie in Baubereich A4 ein über die Allmend auskragender Gebäudeteil angeordnet werden, wobei ein Lichteinfall von mindestens 5 m über der Allmend einzuhalten ist.

#### *Abweichungen*

Von diesen Bestimmungen zur Volumenanordnung kann nur dann abgewichen werden, wenn ohne Nutzungserhöhung mittels eines Varianzverfahrens vorgängig die entsprechende Zustimmung des Regierungsrates eingeholt wurde.

#### *Nutzungsverteilung*

Grossflächige Verkaufsnutzungen mit mehr als 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur im Baufeld A angeordnet werden.

#### *Baufeld H: Gebäudevolumen*

Im Baubereich H1 sind Bauten mit maximal 5 Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich H2 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und 19 m Gebäudehöhe, im Baubereich H3 mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich H4 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich H5 das Erdgeschoss des Baubereichs H1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.

#### *Nutzungsverteilung*

Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen H1 und H5 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.

#### *Baufeld I: Gebäudevolumen*

Im Baubereich I1 sind Bauten mit 5 maximal Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich I2 sind Bauten mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe, im Baubereich I3 mit 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich I4 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich I5 das Erdgeschoss des Baubereichs I1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.

#### *Nutzungsverteilung*

Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen I1 und I5 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.

#### *Baufeld J: Gebäudevolumen*

Im Baubereich J1 sind Bauten mit maximal 5 Vollgeschossen und einer zwingend einzuhaltenden Gebäudehöhe von 16 m zu erstellen. Im Baubereich J2 sind Bauten mit 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich J3 sind Bauten bis zu 3 Vollgeschossen und 10 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich J4 das Erdgeschoss des Baubereichs J1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.

#### *Nutzungsverteilung*

Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen J1 und J4 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.

#### *2.3. Baufeld B: Nutzungsart und –mass*

Im Baufeld B sind insgesamt maximal 36'000 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 30'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden.

#### *Gebäudevolumen*

Im Baubereich B1 sind Bauten mit 7 Vollgeschossen und 25 m Gebäudehöhe, im Baubereich B2 mit 3 Vollgeschossen und 10 m Gebäudehöhe, in den Baubereichen B3 und B5 mit 6 Vollgeschossen und 21 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich B4 sind Bauten bis zu 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig.

#### *Nutzungsverteilung*

Quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Erdgeschossen entlang der Pflichtbaulinie angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen. Der Baubereich B5 ist für Schulraum und Wohnen bestimmt.

#### *2.4. Baufeld C: Nutzungsart und –mass*

Im Baufeld C sind insgesamt maximal 16'000 m<sup>2</sup> BGF zulässig.

#### *Gebäudevolumen*

Der Bereich C1 enthält Gebäude und Freiräume, die der Stadt- und Dorfbridschutz-Zone entsprechen.

Im Baubereich C2 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und einer maximalen Gebäudehöhe von 21 m zulässig, sofern vorgängig das bestehende Speditionsgebäude in der Hofmitte entfernt ist.

Der Bereich C3 ist freizuhalten, kann jedoch in Form und Grösse soweit verändert werden, als dies die Anordnung von Anlagen für den öffentlichen Verkehr erfordert.

#### *2.5. Baufeld D: Nutzungsart und –mass*

Im Baufeld D sind insgesamt maximal 22'400 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 5'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden.

#### *Gebäudevolumen*

Im Baubereich D1 sind Bauten mit 5 Vollgeschossen und 20 m Gebäudehöhe,

im Baubereich D2 mit 8 Vollgeschossen und 28 m Gebäudehöhe, im Baubereich D3 mit 3 Vollgeschossen und 11 m Gebäudehöhe zulässig.

#### 2.6. *Baufelder E, F, G: Nutzungsart und -mass*

In den Baufeldern E, F und G sind insgesamt maximal 56'100 m<sup>2</sup> BGF zulässig. Davon müssen mindestens 41'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen verwendet werden. Innerhalb der Baufelder E, F und G muss ein Freiflächenanteil von 50 % eingehalten werden. Dieser darf in einzelnen Baufeldern unterschritten werden, sofern er innerhalb dieser Baufelder insgesamt eingehalten wird.

##### *Baufeld E: Gebäudevolumen*

In den Baubereichen E1 und E5 sind Bauten mit 6 Vollgeschossen und 21 m Gebäudehöhe, im Baubereich E2 mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich E3 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich E4 darf das Erdgeschoss des Baubereichs E1 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.

##### *Nutzungsverteilung*

Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen E1 und E4 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.

##### *Öffentlicher Durchgang*

Zwischen den Baufelder E und F ist ein öffentlicher Durchgang vom Stadtterminal zum Stadtpark anzuordnen und durch eine Dienstbarkeit zusichern, welche ohne Zustimmung der Baubewilligungsbehörde weder geändert noch aufgehoben werden darf.

##### *Baufeld F: Gebäudevolumen*

Im Baubereich F1 sind Bauten mit 5 Vollgeschossen und 16 m Gebäudehöhe, im Baubereich F2 mit 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe, im Baubereich F3 mit 4 Vollgeschossen und 15 m Gebäudehöhe erstellt werden. Im Bereich F4 sind Bauten bis zu 4 Vollgeschossen und 13 m Gebäudehöhe unter Einhaltung der übrigen Vorschriften des BPG zulässig. Ebenso darf im Bereich F5 das Erdgeschoss des Baubereichs F3 mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.

##### *Nutzungsverteilung*

Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen F3 und F5 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.

##### *Baufeld G: Gebäudevolumen*

Im Baubereich G1 sind Bauten mit 3 Vollgeschossen und 10 m Gebäudehöhe, im Baubereich G2 mit 8 Vollgeschossen und 28 m Gebäudehöhe zulässig. Im Bereich G3 darf das Erdgeschoss der angrenzenden Baubereiche mit maximal 5 m Gebäudehöhe vergrössert werden.

### *Nutzungsverteilung*

Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie quartierbezogene Verkaufsnutzungen bis 1200 m<sup>2</sup> BGF dürfen nur in den Baubereichen G2 und G3 angeordnet werden. Dabei dürfen keine störenden Immissionen irgendwelcher Art in die angrenzenden, den Wohnnutzungen dienenden Bereiche gelangen.

## 2.7. Weitere Bestimmungen

### *Naturschutz*

Bei der Projektierung der Oberflächengestaltung ist in den Bereichen K und L (Grünzonen) dem Naturschutz bis zu einer Fläche von 3,5 ha Vorrang einzuräumen und eine entsprechende Schutzverordnung zu erlassen. Dabei sind 1,9 ha als zusammenhängendes, engeres Naturschutzgebiet und 1,6 ha als Naturschongebiet im Dienste der ökologischen Vernetzung und unter angemessener Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Wohnnutzung zu gestalten. Während das Naturschongebiet öffentlich begehbar sein soll, muss im Naturschutzgebiet durch gestalterische Massnahmen dafür gesorgt werden, dass die Schutzziele eingehalten werden können, was eine entsprechend starke Einschränkung der freien Begehbarkeit mit konzentrierter Wegführung bedingt.

### *Baubereiche in öffentlichen Grün- und Freiräumen sowie im Nationalstrassenperimeter*

In den Baubereichen K1 und N1 sind für die Öffentlichkeit zugängliche und den angrenzenden Frei- und Grünräumen dienende Nutzungen zulässig. Im Bereich N3 darf eine unterirdische Autoeinstellhalle erstellt werden. Im Baubereich N2 ist ein Gebäude mit 15 Vollgeschossen und 56 m Gebäudehöhe sowie einer BGF von maximal 21'600 m<sup>2</sup> zulässig. Die hierfür benötigte ökologische Ersatz- und Ausgleichfläche ist zusätzlich zu den Naturschutz- und – schongebieten im Innern des Areals anzuordnen.

### *Dachgeschosse*

Zusätzlich zu den Vollgeschossen dürfen keine Dachgeschosse erstellt werden.

### *Stadtentwässerung*

Überall wo technisch und wirtschaftlich möglich, sind Installationen für eine Grauwassernutzung vorzusehen. Ist dies nicht möglich, ist das anfallende Meteorwasser versickern zu lassen. Falls dies auf den Baufeldern nicht möglich ist, können dazu auch öffentliche Teilflächen genutzt werden.

### *Energie*

Die Bauten haben den Zielwert Hz des Heizwärmebedarfs nach Norm SIA 380/1 "Thermische Energie im Hochbau" zu erfüllen. Einzelne Bauten dürfen diesen Wert überschreiten, wenn die Überschreitung durch andere Bauten kompensiert wird, die vorher oder mindestens gleichzeitig erstellt werden.

Sofern die IWB das gesamte Areal zu marktgängigen Bedingungen an das Fernwärmennetz anschliesst, ist für eine andere Versorgung der Gebäude mit Wärme nachzuweisen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen 60% unter denjenigen liegen, die bei einer Bereitstellung der Wärme mit einer modernen Ölfeuerung entstehen würden.

Die Grenzwerte der Empfehlung SIA 380/4 "Elektrische Energie im Hochbau" sind einzuhalten.

10% der Bausubstanz (Bruttogeschoßfläche) sind als weitergehende Pilot- und Demonstrationsprojekte im Sinne der 2000 Watt-Gesellschaft auszuführen. Darin inbegriffen ist die vom Kanton Basel-Stadt erstellte Bausubstanz (z.B. Schule) im Umfang von mindestens 3000 m<sup>2</sup> BGF. Die energietechnisch-ökologischen Qualitäten der Pilotbauten werden zum Zeitpunkt der Planung bzw. Realisierung nach dem dannzumal aktuellen Stand des Wissens, des technisch Machbaren und des wirtschaftlich Zumutbaren im Rahmen eines Zielvereinbarungsprozesses festgelegt.

### **Lärmschutz**

Mit der Abnahme der Bauten in den Baubereichen F1, F2, F4 oder I2, I3, I4 durch das Bauinspektorat, müssen die zur Einhaltung der Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe III erforderlichen Lärmschutzwände an den Nordtangentialbrücken ihre Wirkung vollumfänglich entfalten.

Bei der etappenweisen Entwicklung der Baufelder in lärmelasteten Gebieten ist dem Lärmschutz insofern zu genügen, als jeweils diejenigen Elemente des Lärmschutzriegels des nächsten Baufeldes zum Schutz der lärmempfindlichen Nutzungen gleichzeitig zu realisieren sind, welche die Einhaltung der Planungswerte der ES III gewährleisten.

### ***Befristeter Grünflächentransfer zwecks Kompensation des baurechtsbelasteten Grünzonenbereichs***

Die Baubereiche G1 und G3 dürfen erst dann baulich entwickelt werden, wenn die Nutzung der Gebäude der Firma MAT Transport AG an der Erlenstrasse aufgehoben ist und dieser Bereich einer grünzonenkonformen Nutzung zugeführt werden kann. Die Baubereiche J2 und J3 dürfen erst dann baulich entwickelt werden, wenn das Baurecht BLG (Basler Lagerhaus Gesellschaft, Parz. Nr. VII 3118.00) an der Schwarzwaldallee aufgehoben ist und dieser Bereich einer grünzonenkonformen Nutzung zugeführt werden kann. Bis zur grünzonenkonformen Nutzung der erwähnten Bereiche sind die Baubereiche G1 und G3 sowie die Restflächen der Baubereiche J2 und J3 durch die Grundeigentümerin integral als Grünflächen anzulegen und mit einem Grünflächenservitut zu belegen, welches den öffentlichen Zugang sichert und ohne Zustimmung der Baubewilligungsbehörde weder geändert noch aufgehoben werden kann. Die Qualität dieser Grünflächen ist in Schotterrasen oder vergleichbar spätestens dann herzustellen, wenn der Kanton die Gestaltung der angrenzenden Grünzonen realisiert. Der Unterhalt dieser Grünflächen wird durch den Kanton übernommen. Spätestens nach Ablauf der durch die heutigen Baurechte und Mietverträge belegten Grünzonenbereiche ist die grünzonenkonforme Nutzung in diesen Bereichen herzustellen.

### **2.8. Geringfügige Abweichungen, Ausnahmen**

Das zuständige Departement wird ermächtigt, Abweichungen vom Bebauungsplan und den zugehörigen Vorschriften zuzulassen, sofern dadurch das Gesamtkonzept der Bebauung nicht beeinträchtigt wird.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem fakultativen 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 oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt 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.

**Grossratsbeschluss**

betreffend

**Projektierung der Infrastruktur im Gebiet Erlenmatt (ehemaliges DB-Güterbahnhofareal) im Geviert Schwarzwaldallee, Erlenstrasse, Riehenring, Wiese**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, stimmt dem Antrag für die Projektierungskredite im Zusammenhang mit der Einzonung des Gebiets Erlenmatt zu.

Er bewilligt hierzu die erforderlichen Kredite

zu Lasten des Investitionsbereich 1 „Strassen/Stadtgestaltung“, Baudepartement Tiefbauamt, Pos. 6170.110.2.1031

Fr. 1'000'000.00

2004: Fr. 600'000.-

2005: Fr. 400'000.-

zu Lasten des Mehrwertabgabefonds, Baudepartement Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Pos. 6010.010.20204

Fr. 452'000.00

2004: Fr. 300'000.-

2005: Fr. 152'000.-

Die Kosten beziehen sich auf die Preisbasis PKI Januar 2003.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

**Grossratsbeschluss**

betreffend

**Landerwerb erste Etappe im Gebiet Erlenmatt (ehemaliges DB-Güterbahnhofareal) im Geviert Schwarzwaldallee, Erlenstrasse, Riehenring, Wiese**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, stimmt dem Antrag für den Landerwerbskredit für das Jahr 2004 im Zusammenhang mit der Einzonung des Gebiets Erlenmatt zu.

Er bewilligt hierzu den erforderlichen Kredit

zu Lasten des Mehrwertabgabefonds, Baudepartement Stadtgärtnerei und Friedhöfe, Pos. 6010.010.20206  
Fr. 2'100'000.00

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem fakultativen Referendum.

**Einfügen:**

- Zonenplan, bestehende Zonen
- Zonenplan, neue Zonen
- Bebauungsplan
- Lärmempfindlichkeitsstufenplan