

Ratschlag

betreffend

"Areal Grosspeter"

Festsetzung: - einer Zonenänderung
- eines Bebauungsplans

im Geviert
Grosspeter-, Münchensteinerstrasse, St. Alban-Ring

vom 10. Februar 2004 / 040186 / BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 13. Februar 2004

Inhalt:

1	Begehren	3
2	Beteiligte	3
3	Ausgangslage	3
3.1	Baurechtlich	3
3.2	Geplante Verkehrsbauten NS A2 und SBB	4
3.3	Lärmproblematik	4
4	Auslöser	5
5	Städtebauliches Umfeld / Vorgehensweise	5
6	Wettbewerbsverfahren	6
7	Projekt Miller & Maranta	7
8	Erschliessungsstrasse	8
9	Aussenraumgestaltung	9
9.1	Beschrieb	9
9.2	Kosten	10
10	Realisierung in Etappen	10
10.1	Schematische Darstellung von möglichen Zwischenetappen	11
10.2	Nationalstrasse	12
11	Planerischen Massnamen	12
11.1	Zonenänderungspläne	13
11.2	Bebauungsplan	13
11.3	Die Vorschriften des Bebauungsplans im Einzelnen	14
11.4	Lärmempfindlichkeitsstufenplan	17
11.5	Bau- und Strassenlinien	17
12	Auflageverfahren	17
12.1	Stellungnahme zu den Bemerkungen der Planungsgruppe Gundeldingen	18
13	Umweltverträglichkeit	19
14	Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und Interessenabwägung	20
15	Mehrwertabgabe	21
16	Kosten / Finanzierung	21
16.1	Strassenbau	21
16.2	Freiraumgestaltung	22
17	Anträge	22
18	Beschlüsse	23

Anhang: Pläne Nr. 12'828, 12'829, 12'830, 12'831 (Verkleinerungen)

Beilagen: 1. Fotomontagen von Miller & Maranta
2. Schreiben der Planungsgruppe Gundeldingen vom 12. Juni 2003

Im Ratsaal aufgelegt: Pläne analog Anhang, Originale mit Unterschriften

1 Begehren

Wir beantragen dem Grossen Rat für das Areal 'Grosspeter' im Geviert Münchensteinerstrasse, Grosspeterstrasse, St. Alban-Ring/Hexenweglein die Festsetzung:

- einer Zonenänderung
- eines Bebauungsplans

Die Planungsmassnahmen stützen sich auf die §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) sowie § 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS). Sie wurden ausgelöst durch einen Antrag der Grundeigentümer um eine Zonenänderung ihrer Grundstücke von der Zone 4 in die Zone 5.

2 Beteiligte

Mit 'Areal Grosspeter' wird hier das gesamte Geviert zwischen Grosspeterstrasse, Münchensteinerstrasse und St. Alban-Ring/Hexenweglein bezeichnet. Es umfasst eine Fläche von insgesamt 17'450 m², aufgeteilt unter sechs Parzellen, die im Besitz von drei Eigentümern sind. Von Westen nach Osten sind dies:

Grosspeter AG

Parzelle Nr. V 1779; Fläche: 3'219 m²

Grosspeterstrasse 12, Münchensteinerstrasse 69, 73

Nutzung: Autogewerbe, Büros, Wohnen

Macrovest AG / Peter, Urs und Sibylle Müller

Parzellen Nr. V 1781, 1782, 1833, 1941; Fläche: 2'193 m²

Grosspeterstrasse 14, 16, St. Alban-Ring 392, 394

Nutzung: Gewerbe, Büros, Wohnen

WTF Properties, Ltd. Hamilton, Bermuda; ehemals Swisscom Immobilien AG

Parzelle Nr. V 1639; Fläche: 12'039 m² / Grosspeterstrasse 18, 20;

Nutzung: Swisscom, Technik und Büros

Alle Eigentümer beabsichtigen, ihre Parzellen zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt neu zu überbauen.

Ergänzend kann über die Macrovest AG gesagt werden, dass sie vor kurzem mit ihren Unternehmungen Kriegel & Schaffner AG schon einen neuen Firmenstandort im Dreispitz-Areal bezogen hat und beabsichtigt, ihrem nun frei gewordenen Grundstück durch eine Neubebauung neue Nutzungen wie Büros und andere Dienstleistungsbetriebe zuzuführen. Auch die Grosspeter AG befasst sich im Rahmen der mittel- bis langfristigen Strategie der Unternehmung mit der Frage, wie ihr Standort an der Grosspeterstrasse künftig genutzt werden soll.

An der Projektentwicklung waren im Weiteren die folgenden Firmen beteiligt:

Planer und Projektverfasser: Architekturbüro Miller und Maranta, Basel

Erschliessungskonzept: Gruner AG, Ingenieure und Planer, Basel

Landschaftsarchitekten: Ryffel + Ryffel, Uster

3 Ausgangslage

3.1 Baurechtlich

Die Liegenschaften sind der Bauzone 4 zugewiesen und zur Zeit mit Bauten verschiedenster Nutzungen überbaut. Die Gebäude der Swisscom weichen in ihren

Baumassen von den Vorschriften der geltenden Zone 4 ab. Sie wurden seinerzeit mit einer Ausnahmebewilligung für Gebäude zu öffentlichen Zwecken bewilligt.

Gemäss Wohnanteilplan sind alle Geschosse als Arbeitsflächen nutzbar. Im Entwurf des Lärmempfindlichkeitsstufenplans ist das Areal der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

Fast alle Liegenschaften sind von der Grosspeterstrasse aus, die Eckparzelle auch von der Münchensteinerstrasse her erschlossen. Ausserdem erschliesst der St. Alban-Ring als Sackgasse von der Münchensteinerstrasse her die Häuser Nr. 392 und 394. Die weitere, dem Bahntrasse folgende, als Hexenweglein bezeichnete Wegverbindung ist Bestandteil des Velo-, Mofaroutennetzes und führt zur St. Jakobsstrasse. Sie hat keine Erschliessungsfunktion.

Entlang des St. Alban-Rings/Hexenwegleins ist auf dem Baulinienplan eine Begrenzungslinie des projektierten Autobahn-Südzubringers eingetragen.

3.2 Geplante Verkehrsbauten NS A2 und SBB

Die Südseite des Areals liegt in einem Bereich, auf welchem das den Bahnhof mit dem Gellertdreieck verbindende Nationalstrassenteilstück A2 (Abschnitt 7) geplant ist. Parallel dazu ist für die Erweiterung des Bahntrasses ein weiterer Landstreifen für ein zusätzliches (fünftes) Gleis reserviert. Obwohl über diese Verkehrsbauten noch keine im Detail ausgearbeiteten Projekte vorliegen und auch noch nicht abschliessend geklärt ist, ob und wann sie zur Ausführung kommen, sind die Optionen gesetzt und es muss verhindert werden, dass die entsprechenden Flächen in ungeeigneter Form neu überbaut werden. Das heisst, es müssen heute Korrektionslinien festgelegt werden, damit später die für den Bau dieses Autobahnanschlusses und/oder des Bahngeleises benötigten Landflächen zur Verfügung stehen.

3.3 Lärmproblematik

Das Areal Grosspeter ist durch die bestehenden Verkehrswege, die Strasse und die Schiene ausserordentlich stark belastet. Die Abteilung Lärmschutz des Amtes für Umwelt und Energie hat sich Ende 2001 im Rahmen einer Studie für das Tiefbauamt mit den Auswirkungen des Strassenverkehrs beschäftigt. Zwei Szenarien wurden untersucht, als erstes der heutige Zustand, als zweites die Auswirkungen nach dem Bau des Nationalstrassenteilstücks. Die Berechnungen wurden mit Hilfe eines 3D-Stadtmodells ausgeführt, in welches das neue Projekt Grosspeter eingefügt wurde.

Die Berechnungen aufgrund der aktuellen Verkehrssituation ergaben für die Messpunkte an den Fassaden zur Münchensteinerstrasse und zur Grosspeterstrasse Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts sowohl für Büronutzungen als auch für Hotels. Für den Zustand mit Südzubringer wird der Immissionsgrenzwert teilweise auch auf den Fassaden der Südseite des Areals überschritten.

Die Lärmquelle Bahn wurde nicht untersucht. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass auch durch die Bahn die Immissionsgrenzwerte für eine Wohnnutzung überschritten werden.

Gemäss Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV) dürfen in erschlossenen Bauzonen - wie dem Grosspeterareal - Neubauten mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Dies kann durch bauliche und/oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschir-

men geschehen oder durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Hauses.

Der Bebauungsplan, respektive das ihm zugrundeliegende Projekt - das in der Folge noch beschrieben wird - enthält mit den auf die Innenhöfe gerichteten Fassaden diesbezüglich schon gute Voraussetzungen. Letztlich müssen jedoch die Lärmschutzmassnahmen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens definiert und muss auch nachgewiesen werden, dass die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung eingehalten werden.

Betrachtet man die Immissionsberechnungen für das Grosspeterareal im Hinblick auf den Autobahnanschluss, das heisst, auf die Einhaltung der Planungswerte durch eine neue ortsfeste Anlage (Art. 7 LSV), so stellt man fest, dass die Planungswerte in den meisten Stockwerken der Bebauung überschritten werden. Hinsichtlich der Beplanung des Grosspeterareals müssen jedoch die Lärmemissionen einer allfällig zu realisierenden Südtangente nicht berücksichtigt werden. Die bestehende Situation ist massgebend. Dies ändert sich erst ab dem Zeitpunkt, in dem das Projekt Südtangente öffentlich aufgelegt ist. Ob jedoch die Überbauung auf dem Grosspeterareal oder die Nationalstrasse zuerst gebaut wird, kann heute noch nicht mit Sicherheit gesagt werden. Damit bei einer späteren Realisierung des Südzu bringers die Kosten der Lärmschutzmassnahmen nicht zu Lasten der Nationalstrasse gehen, wird eine vertragliche Lösung gesucht.

Jedenfalls sind von vornherein bauliche Massnahmen einzuplanen, welche den möglichen Belastungen eines künftigen Nationalstrassenteilstücks Rechnung tragen. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass allfällige spätere Schallschutzmassnahmen seitens der Nationalstrasse aus städtebaulicher Sicht zu unerwünschten Resultaten führen können.

4 Auslöser

Die Grosspeter AG und die Geschwister Peter, Urs und Sibylle Müller (Macrovest AG) stellten im Jahre 1999 einen Antrag zur Zonenänderung ihres Areals von der bestehenden Zone 4 in die Zone 5. Auch die Swisscom AG war damals schon kontaktiert worden und hatte ihr Interesse an einer solchen Aufzonung bekundet. Sie beteiligte sich später auch konkret am Verfahren.

Begründen lässt sich der Antrag damit, dass die gegenwärtig auf dem Areal geltende Zone 4 im allgemeinen eine Mischzone für Wohn- und Gewerbe bauten ist, die normalerweise d.h. in anderen Stadtbereichen überwiegend zu Wohnzwecken genutzt wird. Nun ist das Grosspeter-Areal heute infolge der schweren Immissionen vor allem des Verkehrs und auch ganz generell bezüglich seiner Lage im städtischen Umfeld nicht mehr gut fürs Wohnen geeignet. Künftige Nutzungen werden zur Hauptsa che Arbeitsflächen sein. Für diese sind höhere Nutzungen und somit eine dichtere, der Zone 5 gemäss Bebauung durchaus vertretbar.

5 Städtebauliches Umfeld / Vorgehensweise

Das Anliegen der Landeigentümer um eine Zonenänderung wurde von den Behörden grundsätzlich positiv aufgenommen, denn aus dem Blickwinkel der Planung Bahnhofzentrum EuroVille stellt das Grosspeter-Areal eine willkommene räumliche Fortführung, der sich, vom Bahnhof her kommend, an den Gleis- und Hauptstrassenachsen aufreichenden Baufelder dar (Elsässertor, Bahnhof Süd, Postgebäude, Peter Merian-Haus, Jacob Burckhardt-Haus). Diese, ursprünglich meist von Bahn-

Nebenbetrieben genutzt, als solche heute aber nicht mehr benötigten Areale wurden mit dem Ziel der Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben im Rahmen der erwähnten Planung vom Bahnareal in eigentliche Bauzonen umgezont. Sie erfuhren damit eine Aufwertung und wurden baulich verdichtet. Die ausgeführten Beispiele zeigen, dass damit, unabhängig von der historisch gewachsenen Stadt, neue Bebauungsstrukturen entstehen. Aus dieser Sicht kann das Grosspeterareal wie eine Fortführung dieser Kette von in sich eigenständigen Kammern gelesen werden.

Im Bestreben innerhalb dieser Entwicklung auch weiterhin gute städtebauliche Qualität zu schaffen, verbunden mit der Idee, dem Standort und den künftigen Nutzern eine sichtbare und markante "Adresse" zu verleihen, sah das Baudepartement die Aufgabe jedoch nicht in einer blossen Aufzonung des Areals, da im Rahmen der regulären Zonenvorschriften den formalen Ausdrucksmöglichkeiten enge Grenzen gesetzt sind. Es empfahl vielmehr die Durchführung eines städtebaulichen Studienauftrags im Konkurrenzverfahren. Befreit von den Profilen der Regelbauweise, sollte auf diese Weise ein der besonderen städtebaulichen Lage angemessenes Projekt erarbeitet werden, dessen Konzeption anschliessend durch einen Bebauungsplan verbindlich erklärt werden sollte.

Eine wichtige Rahmenbedingung für dieses Planungsverfahren war die Berücksichtigung des Raumbedarfs für die Fortführung der Nationalstrasse A2 und für den Bau des zusätzlichen SBB-Gleises. Hierzu waren vorgängig umfassende Abklärungen notwendig. In Zusammenarbeit mit dem Baudepartement entwickelten Verkehrsingenieure Vorprojekte, um den Flächenbedarf der Nationalstrassen aufzuzeigen. Als Resultat konnte die für eine Neubebauung massgebende südliche Begrenzungslinie definiert werden.

6 Wettbewerbsverfahren

Der Studienauftrag fürs Grosspeterareal wurde in zwei Stufen durchgeführt, wobei die erste Stufe abgestimmt war auf den Wettbewerb für die Überbauung des Ostteils des Areals an der Nauenstrasse (Jacob Burckhardt-Haus). Für dieses Areal ist in den dort geltenden Speziellen Bauvorschriften ein städtebaulicher Wettbewerb vorgeschrieben. Dieser wurde anfangs des Jahres 2000 von der SBB und der Immobilienengesellschaft Bahnhof Ost AG (I.B.O.) durchgeführt.

Parallel dazu schrieb nun das Baudepartement einen städtebaulichen Studienauftrag auch für das Grosspeterareal aus. Zur Gewährleistung des städtebaulichen Zusammensetzens wurden die gleichen sechs Teams von Planern und Architekten beauftragt wie beim Bahnhof Ost. Ebenso wurden das Verfahren zeitlich darauf abgestimmt.

Die Aufgabe war, als Fortsetzung der Überbauung Nauen Ost für das Areal Grosspeter ein städtebauliches Konzept zu entwickeln, das auch die Grundlage zur Definition der künftigen Zone bilden sollte. Die Ausbildung des Brückenkopfes der Münchenerbrücke in der Form der östlichen und westlichen Kopfbauten war als eine verfahrensübergreifende Aufgabenstellung zu behandeln.

Das Beurteilungsgremium dieser ersten Studien bildete die Stadtbildkommission, die an einer ausserordentlichen Sitzung am 28. April 2000 die eingereichten Entwürfe begutachtete. Sie gab abschliessend zuhanden der Grundeigentümer die Empfehlung ab, der weiteren Bearbeitung das Konzept der Architekten Miller & Maranta sowie ein Raumprogramm auf der Basis der Zone 5 anstelle der Zone 4 zugrunde zu legen und, da für eine Umzonung politische Entschlüsse notwendig sind, unter allen

Umständen über einen Architekturwettbewerb städtebauliche und architektonische Qualität anzustreben.

Für die zweite Stufe des Konkurrenzverfahrens, einem privaten Studienauftrag, waren die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften Auftraggeber und Veranstalter. Einerseits ging es nun um die Verfeinerung des städtebaulichen Lösungsansatzes des von der Stadtbildkommission favorisierten Projektes aus dem ersten Wettbewerb, andererseits sollte schliesslich aufgrund des Siegerprojektes der Bebauungsplan für das Areal erarbeitet werden.

Teilnehmer waren in der zweiten Stufe insgesamt fünf Architekturbüros, die beiden Erstplazierten aus der ersten Runde, ergänzt durch je ein Team, das je von einem der drei Grundeigentümer vorgeschlagen wurde. Das Expertengremium für die Beurteilung bestand neben den drei Fachexperten

Herr F. Schumacher, Kantonsbaumeister;
 Herr R. Klostermann Architekt, Zürich und
 Herr H. Gugger Architekt und Mitglied der Stadtbildkommission

aus je einen Vertreter der Grundeigentümer:

Herr U. Müller, Macrovest AG,
 Herr Dr. J. Wagner, Grosspeter AG und
 Herr R. Brunner, Swisscom Immobilien AG.

Die fünf eingereichten Projekte wurden von der Jury am 26. Januar 2001 beurteilt, wobei die folgenden Kriterien berücksichtigt wurden:

Städtebaulicher Aspekt; architektonische und räumliche Gestaltung; Nutzungsvorschläge; Etappierbarkeit; Erschliessung; planerische und baurechtliche Komponenten; Wirtschaftlichkeit.

Die Jury stimmte abermals einstimmig für das Projekt von Miller & Maranta, wobei einige Punkte zur Überarbeitung empfohlen wurden. Dies erfolgte danach in weiteren, intensiven Bearbeitungsschritten, die in enger Zusammenarbeit mit den Behörden und mit Konsultationen bei der Stadtbildkommission durchgeführt wurden. Das heutige Projekt bildet die Grundlage des Bebauungsplans.

7 Projekt Miller & Maranta

Das ausgewählte und bereinigte Projekt stellt eine Gesamtüberbauung dar, bei welcher das Areal in einzelne Baufelder geteilt ist. Diese sind auf die bestehenden Parzellengrenzen und Einzelbauten abgestimmt und können unabhängig voneinander neu überbaut werden. Jedem der Baufelder ist ein- oder beidseitig ein Freiraum zugeordnet, der, zusammen mit dem des benachbarten Baufeldes, einen begrünten Lichthof bildet. Sowohl von der Nordseite als auch von der Südseite her werden die Lichthöfe jeweils durch einen Zwischenraum in den Gebäudefronten zugänglich gemacht. Diese Einschnitte in den äusseren Hausfronten sind relativ eng und erfüllen somit auch die Funktion, die dahinter liegenden Fassaden in den Höfen vor den Emissionen der Strasse und der Schiene zu schützen. Die Lichthöfe der mittleren Baufelder sind mit fünf- bis sechsgeschossigen Baukuben umstellt, in welchen hauptsächlich Büros und andere Dienstleistungsbetriebe untergebracht werden sollen. Auf der Seite zur Münchensteinerbrücke bildet ein achtgeschossiger Kopfbau den Abschluss. Am östlichsten Punkt, bei der St. Jakobs-Strasse, wird durch ein Hochhaus von bis zu 78 m Höhe ein Akzent gesetzt. Im diesem Hochhaus können neben anderen vorgesehenen Nutzungen auch Wohnungen realisiert werden, die für

eine ausgesuchte Mieterschaft oder für Stockwerkseigentümer sehr attraktiv sein können.

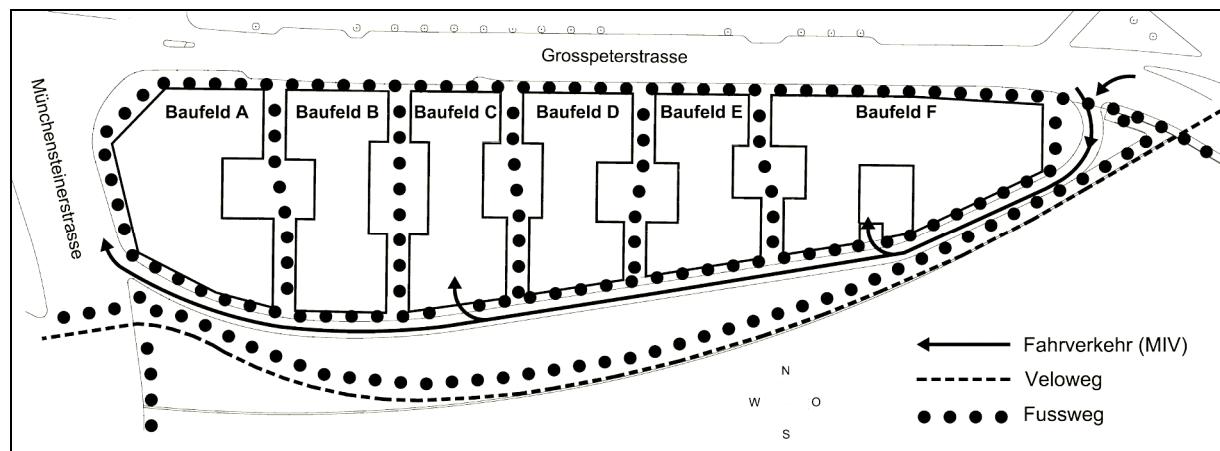
Sowohl der Vollausbau des Geländes als auch der unter Umständen lang andauernde Zustand der einzelnen Zwischenetappen stellen jeweils ein befriedigendes und gut funktionierendes Bebauungsmuster dar. Die Umsetzung in den einzelnen Baufeldern soll neben der zeitlichen Etappierung explizit auch unterschiedliche architektonische Ausformulierungen zulassen. Der Vorschlag zeigt im Ganzen eine zurückhaltende und realistische Haltung in Bezug auf Machbarkeit und Ausnützungsdichte.

Die Zufahrt zu den neuen Gebäudekomplexen wird über eine neue, auf der Südseite des Areals anzulegende Erschliessungsstrasse abgewickelt. Die Grosspeterstrasse wird dadurch entlastet. Gleichzeitig übernimmt die neue Strasse im Falle des Nationalstrassenbaus die Funktion der im St. Alban Ring und Hexenweglein schon bestehenden Fussgänger- und Veloverbindung.

8 Erschliessungsstrasse

Im Rahmen der Planungen auf dem Grosspeter-Areal wurde ein Vorprojekt für die neue, rückwärtige Erschliessungsstrasse zwischen dem östlichen Ende der Grosspeterstrasse und der Münchensteinerbrücke entwickelt. Die Strasse verläuft im Bereich des St. Alban-Rings, entlang der südlichen Seite der neuen Gebäudekomplexe. Ihre Lage wurde so festgelegt, dass der Korridor für die Option Nationalstrasse und das zusätzliche Gleis der SBB freigehalten werden kann.

Für den motorisierten Verkehr übernimmt die Strasse ausschliesslich Erschliessungsfunktion. Die Zufahrten zu den Autoeinstellhallen verlaufen über die neue Erschliessungsstrasse. Mit der durchgehenden Fertigstellung der Strasse wird die heutige Einfahrt von der Grosspeterstrasse in die Tiefgarage des Fernmeldegebäudes aufgehoben, respektive auf die rückwärtige Erschliessung verlegt. Im Falle eines späteren Nationalstrassenbaus übernimmt die neue Strasse zudem die Funktion der heute bereits bestehenden Velo- und Fusswegverbindung im St. Alban-Ring (Hexenweglein). Die Verbindung von der neuen Strasse in die bestehende Rad-/Fusswegunterführung unter der St. Jakobs-Strasse ist gewährleistet. Zusätzlich wird die direktere Verknüpfung der Velorouten St. Alban-Ring und St.Jakobs-Strasse ermöglicht.



Die Strasse wird im Einbahnregime in Richtung Münchensteinerbrücke mit Velo-gegenverkehr betrieben und verfügt über eine durchgehende Fahrbahnbreite von minimal 4.50 m. Entlang der Gebäude verläuft zudem ein 2.10 m breites Trottoir, welches sich im östlichen Abschnitt, beim Hochhaus, auf 1.50 m verschmälert. Die Zufahrt von der Autobahn und der St. Jakobs-Strasse wird als indirekter Linksabbieger über die heute als Rechtsabbieger konzipierte Kurzschlussverbindung St. Jakobs-Strasse – Grosspeterstrasse, ermöglicht. Bei der Ausfahrt auf die Münchensteinerbrücke ist nur das Rechtsabbiegen möglich.

9 Aussenraumgestaltung

9.1 Beschrieb

Zwischen der neu projektierten Erschliessungsstrasse und dem heutigen Gleisfeld liegt die im Bebauungsplan mit G bezeichnete langgezogene Fläche von ca. 4'300 m², die infolge der Option für den Bau der Nationalstrasse von einer Neubebauung frei bleiben muss. Da nicht zu erwarten ist, dass die Nationalstrasse in den nächsten Jahren realisiert werden wird, bietet sich dadurch die Möglichkeit einer Zwischennutzung.

Ursprünglich waren gemäss den Plänen des Projekts Miller & Maranta auf dieser Fläche provisorische Gewerbebauten vorgesehen. Bald wurde aber klar, dass dieser Raum aufgrund der Gegebenheiten als Grün- und Freifläche zu gestalten sei. Einerseits musste die Wirtschaftlichkeit dieser Bauten auf Zeit in Frage gestellt werden und andererseits erfordert die Verdichtung auf dem eigentlichen Areal in irgend einer Form einen Ausgleich im Aussenraum.

In diesem Bereich muss zudem unter allen Umständen, also auch im Falle der Realisierung der Autobahn, die vorhandene Velo- und Fussgängerverbindung aufrechterhalten und insbesondere im Bezug auf die Verbindungen zur St. Jakobs-Strasse und zum geplanten Veloweg südlich der Nauenstrasse, verbessert werden.

Um heute schon aufzuzeigen, wie diese Fläche gestaltet werden kann und um die damit verbundenen Kosten zu ermitteln, wurde ein Vorprojekt für diesen Aussenraum entwickelt. Auftragnehmer waren die Landschaftsarchitekten Ryffel + Ryffel in Uster. Ihr Vorschlag sieht einen grossflächigen, chaussierten Platz vor, der dem Gelände folgt und die terrassenartige Situation zum Gleisareal akzentuiert. Unregelmässig angeordnete, dichte Baumreihen verlaufen in Richtung Nord-Süd. Sie lassen von den Bauten her immer wieder Durchblicke frei und gliedern das Areal in einzelne Raumkammern, die mit der Gebäudestruktur verzahnt sind und die entlang des Fuss- und Radweges durchschritten oder durchfahren werden. Die Grün- und Freiflächen werden im Kontext mit der Bebauungsstruktur erlebbar und stehen für deren Nutzer als Aufenthaltsraum zur Verfügung.

Der Rad- und Fussweg wird von der Unterführung St. Jakobs-Strasse in einem grossen Bogen, zuerst entlang der Geländekante und danach durch den Baumhain zur Münchensteinerstrasse geführt. Für die Fussgänger ist ausserdem die gesamte neue Grünanlage begehbar. Zusätzlich steht für sie nördlich der Erschliessungsstrasse ein Trottoir zur Verfügung.

Dank der räumlichen Gliederung lässt sich der Grünraum in Etappen realisieren, die auch als Fragment gestalterisch bestehen (Kap. 10).

Ein weiterer Bestandteil des Freiraumkonzepts bildet die Begrünung der Innenhöfe der Bebauung. Sie sind jeweils mit fünf Bäumen bepflanzt, wobei die Grösse der Hölfe die Dichte der Baumsetzungen bestimmt.

Die Böschung zum SBB-Areal kann erhalten werden, solange das zusätzliche SBB-Gleis noch nicht gebaut wird. Nachher muss sie durch eine Stützmauer ersetzt werden. Alle funktionalen und gestalterischen Elemente der Anlage können mit und ohne das 5. Gleis realisiert werden.

Bei einem Ausbau der Nationalstrasse muss der Park wieder entfernt werden. Durch die Verwendung von schnellwüchsigen und auch kurzlebigen Baumarten wird diesem Aspekt Rechnung getragen. Der Velo- und der Fussgängerweg müssen in diesem Fall auf die Erschliessungsstrasse St.Alban-Ring verlegt werden.

Das Aussenraumkonzept zeigt, wie in dieser nicht gerade freundlichen Umgebung ein umso wertvollerer und nutzbarer Freiraum geschaffen werden kann.

9.2 Kosten

Die im Kapitel 18.2 aufgeführten Gesamtkosten von rund 1.6 Millionen Franken für die Aussenraumgestaltung sollen dem Mehrwert-Abgabefond belastet werden, der zweckgebunden für die Errichtung und Verbesserung öffentlicher Grünanlagen zu verwenden ist (§ 120 BPG).

Da die Realisierung, jeweils koordiniert mit den Neubebauungen, auf den Baufeldern in Etappen erfolgen wird, werden sich auch die finanziellen Aufwendungen für die Grünanlage auf einen noch nicht genau zu bestimmenden Zeitraum in den nächsten Jahren erstrecken. Entsprechende Kreditbegehren sollen zur gegebenen Zeit dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt werden.

10 Realisierung in Etappen

Wie schon mehrfach erwähnt, kann nicht damit gerechnet werden, dass die Überbauung als Ganzes in einem Zuge realisiert wird. Vielmehr werden die einzelnen Eigentümer relativ unabhängig voneinander ihre Projekte realisieren. Auch ist es möglich, dass von der ehemaligen Swisscom-Parzelle ein Teil abparzelliert und diese neue Parzelle zur Neubebauung an andere Investoren verkauft wird. Das Konzept des Bebauungsplans lässt diese Möglichkeiten ausdrücklich zu. Die Bebauung funktioniert auch in ihren Einzelteilen unabhängig von der zeitlichen Abfolge der Realisierung.

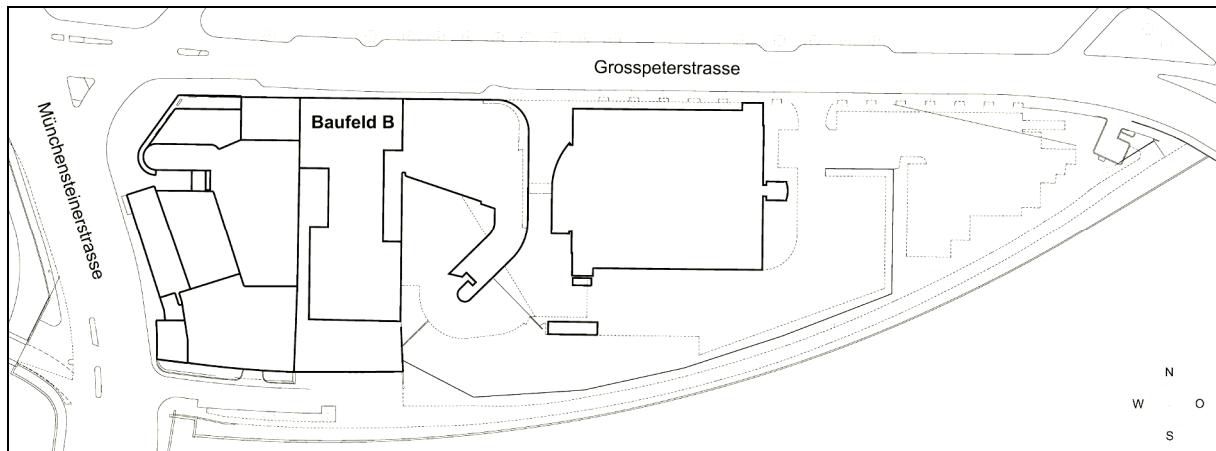
Ein spezielles Augenmerk muss jedoch in diesem Zusammenhang auf die rückwärtige Erschliessung und die Freiraumgestaltung auf der Fläche am Bahnareal geworfen werden. Es darf nicht sein, dass die Umsetzung dieser Elemente erst mit dem Endausbau der Neubebauung erfolgt. In den Vorschriften des Bebauungsplans wird deshalb explizit vorgeschrieben, wann spätestens der Bau der Erschliessungsstrasse und damit auch die rückwärtige Erschliessung zu erfolgen hat.

Gemäss Ziffer 2.7 muss die Strasse als durchgehende Verbindung realisiert werden, sobald auf einem der Baufelder C, D, E oder F ein Neubau errichtet wird. Damit wird auch die rückwärtige Erschliessung verwirklicht. Am wahrscheinlichsten ist natürlich, dass innerhalb der Swisscom-Parzelle zuerst auf dem Baufeld F gebaut wird. Sofern die Baufelder A und/oder B zu diesem Zeitpunkt noch nicht neu überbaut sind, kann das neu erstellte, östliche Teilstück des St.Alban-Rings provisorisch mit dem heute bereits bestehenden Teilstück an der Münchensteinerbrücke verbunden werden.

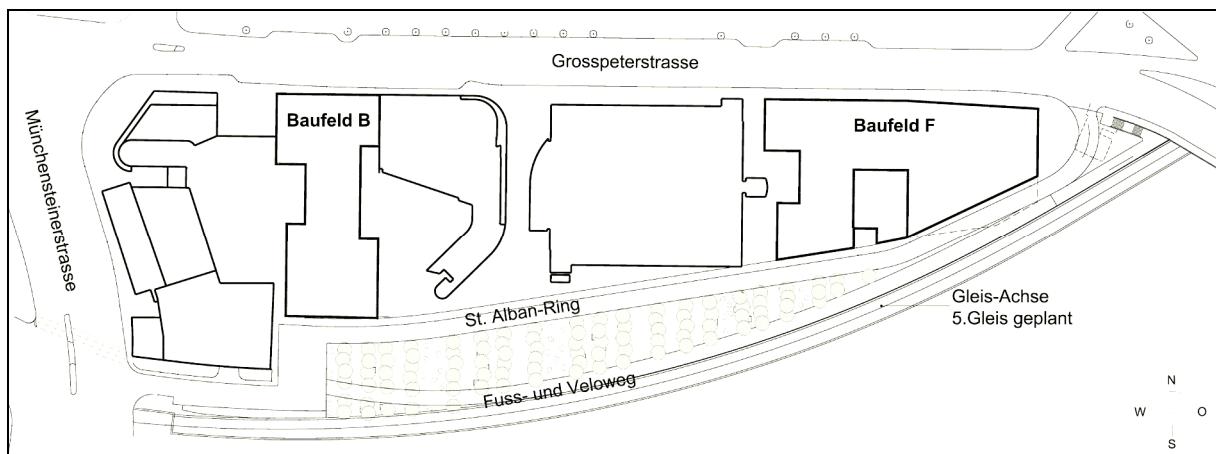
Sofern auf den Baufeldern A und/oder B zuerst gebaut wird, soll die bestehende rückwärtige Erschliessung als Sackgasse beibehalten und angepasst werden. Die Parkingzufahrt bleibt solange an der Grosspeterstrasse.

Parallel zur Neubebauung auf dem Areal und zum Strassenbau soll auch die Freifläche (im Bebauungsplan Fläche G) als Grünanlage schrittweise realisiert werden. Dieses Land wird zur gegebenen Zeit Stück um Stück an den Kanton abgetreten werden müssen. Damit wird auch die Aussenraumgestaltung in den Händen des Kantons liegen.

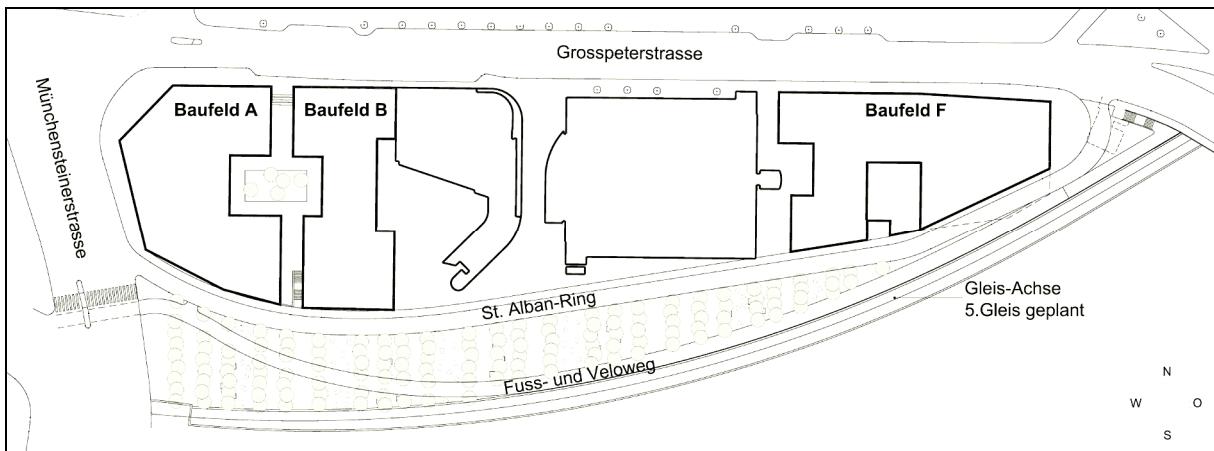
10.1 Schematische Darstellung von möglichen Zwischenetappen



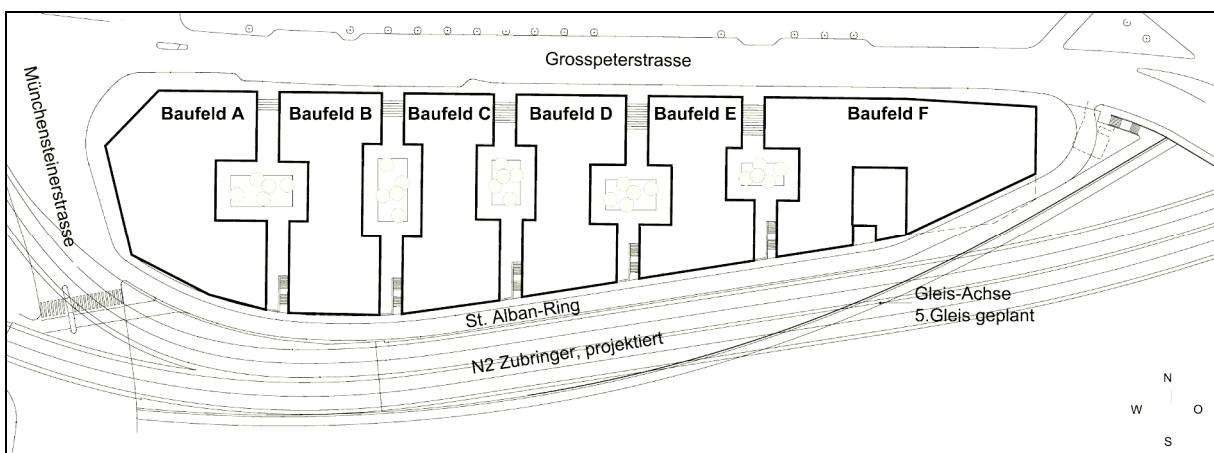
Zustand 1 Solange z.B. nur auf Baufeld B gebaut wird, bleibt die bestehende Erschliessung durch die Sackgasse St. Alban Ring ab Münchensteinerstrasse wie bisher erhalten.



Zustand 2 Neubau auf Baufeld F (Hochhaus) löst Bau der Erschliessungsstrasse Ostteil aus. Die Strasse ist durchgehend im Einbahnverkehr befahrbar, auf der Ostseite wird das bestehende Strassenteilstück weiterbenutzt. Diese Variante funktioniert leicht verändert auch ohne Neubebauung auf Baufeld B.



Zustand 3 Auch die Parzelle der Grosspeter Garage wird neu überbaut. Die Strasse und die Ausseanlage können fertiggestellt werden.



Zustand 4 Endausbau inkl. Swisscom-Bereich sowie Nationalstrasse A2.

10.2 Nationalstrasse

Sofern das geplanten Nationalstrassenteilstück nach der Erschliessungsstrasse des Gebäudekomplexes Grosspeter gebaut wird, so muss während dem Nationalstrassenbau die rückwärtige Erschliessung voraussichtlich temporär eingeschränkt oder aufgehoben werden. Die Erschliessung muss während dieser Zeit soweit möglich über die Grosspeterstrasse erfolgen.

Im Übrigen ist beim Bau der neuen Hochbauten auf das mögliche Nachbarbauwerk der Nationalstrasse Rücksicht zu nehmen und zu beobachten, ob z. B. im Bereich der Fundationen, Synergieeffekte genutzt werden können.

11 Planerischen Massnahmen

Die zur Realisierung des vorliegenden Projektes notwendigen planerischen Massnahmen bestehen aus:

- einer Zonenänderung
- dem eigentlichen Bebauungsplan mit seinen baugesetzlichen Vorschriften
- dem Lärmempfindlichkeitsstufenplan
- einer Änderung der Bau- und Strassenlinien

11.1 Zonenänderungspläne

Pläne Nr. 12'828 und 12'829 > Anhang

Dargestellt ist die Änderung der Zone 4 in die Zone 5. Sichtbar ist in diesen Plänen auch die Änderung der eingezonten Fläche, respektive deren Reduktion als Folge der geplanten Verkehrsbaute: Erschliessungsstrasse, Nationalstrasse und Gleistrasse.

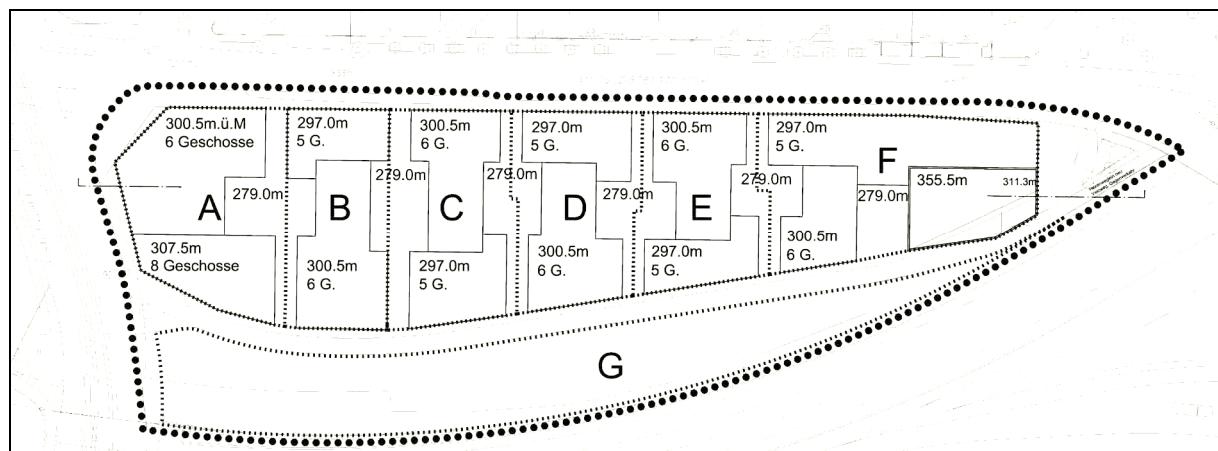
11.2 Bebauungsplan

Plan Nr. 12'830 > Anhang

Das Bebauungskonzept von Miller und Maranta definiert die Gebäudevolumen, die Freiräume, die Innenhöfe und deren Erschliessung, aber auch die Zufahrt zum Areal über die neue Strasse. Die einzelnen Elemente sind sorgfältig geformt und präzise gesetzt. Im Unterschied zur architektonischen Ausgestaltung oder etwa den offenen Möglichkeiten im Bezug auf die Etappierung lässt das Projekt in der volumetrischen Formgebung keine Beliebigkeiten zu.

Es galt also, mit dem vorliegenden Bebauungsplan diese Formen festzusetzen, was durch die Darstellung der Baukuben in ihrer Ausdehnung im Grundriss und in der Höhenentwicklung geschehen ist.

Auf einzelnen Abschnitten der Grosspeterstrasse, insbesondere beim Hochhaus, wird mit dem Bebauungsplan der für die gegenüber liegenden Nachbarliegenschaften gemäss BPG geltende Lichteinfallswinkel tangiert. Anstelle von 45° werden in diesen beschränkten Bereichen Lichteinfallswinkel von 48° bis, im extremsten Fall, beim Hochhaus, 68° zulässig sein. Diese Werte werden nicht explizit festgesetzt, sie ergeben sich vielmehr aus den mit dem Bebauungsplan festzusetzenden Baukuben. Für das Hochhaus wurde zudem der Nachweis erbracht, dass der "Zweistundenschatten" eingehalten wird.



Plan Nr. 12'830 Bebauungsplan

Im Übrigen wird im Bebauungsplan auch festgelegt, dass die Zufahrt zu den neu erstellten Bauten von Süden her, über die neu anzulegende Erschliessungsstrasse zu erfolgen hat und dass das Areal südlich dieser Strasse als öffentliche Grünanlage zu gestalten ist.

Der im Bebauungsplan festgesetzte Wohnanteil "alle Geschosse Arbeitsflächen" stützt sich auf den geltenden Wohnanteilplan. Diese Festsetzung lässt den Bau von 100 % Arbeitsflächen zu, schliesst jedoch Wohnungen nicht aus. Mit den Vorschriften zum Wohnflächenanteil wird jeweils nur das Mindestmass der zu erstellenden Wohnflächen festgesetzt. Mehr Wohnungen zu bauen ist allemal möglich, solange nicht andere baugesetzliche Vorschriften dagegen sprechen.

11.3 Die Vorschriften des Bebauungsplans im Einzelnen

2.1 In den Baufeldern A bis F dürfen innerhalb der dargestellten Baukuben Bauten gemäss den im Bebauungsplan eingetragenen Geschosszahlen und Gebäudehöhen realisiert werden.

Damit werden die äussern Formen der Bebauung definiert, die Höhen, Längen und Breiten der Baukörper sowie die Stockwerkszahlen. An einzelnen Punkten insbesondere beim Hochhaus ergeben sich dadurch Abweichungen vom allgemein im Baugesetz vorgeschriebenen Lichteinfallswinkel von 45°.

Hierzu ist zu bemerken, dass die Wettbewerbsjury durch ihren einstimmigen Entscheid für das gewählte Projekt, die städtebauliche Akzentuierung durch das Hochhaus am gewählten Strandort befürwortet. Sie bezeichnet die klare Proportionierung und das Zusammenspiel von Regelbauweise und Wohnturm als bestechend. Im Übrigen werden die Belichtungsverhältnisse für die benachbarten Bauten keinesfalls schlechter als wie sie z. B. in der Innenstadt sind. Ausserdem ist festzustellen, dass im Sinne von § 64 Abs. 1 BPG alle umliegenden Liegenschaften auch nach dem Bau des Hochhauses zumindest mit seitlichem Licht ausreichend belichtet sind.

2.2 Die Lichthöfe (Kote 279,0 m ü.M.) sind als Freiflächen zu gestalten und zu begrünen.

Die Begrünung der Lichthöfe ist vor allem als eine Qualitätssicherung des Arbeitsumfeldes zu sehen. Mit Baumpflanzungen kann dort auch Ersatz geschaffen werden, für andere Bäume, die auf dem Areal gefällt werden müssen.

2.3 Abweichungen sind nur zulässig, solange die im Bebauungsplan dargestellten Formen in ihren Grundzügen gewahrt bleiben und dadurch keine weitergehende Beeinträchtigung auf den Nachbarparzellen entsteht.

Ein Spielraum für Abweichungen ist notwendig, schon wenn man bedenkt, dass sich die Ausführung der Bauten über einen langen Zeitraum erstrecken wird. Unabhängig davon zeigt sich immer wieder, dass bei der Detailplanung von Bauten, Verbesserungen erzielt werden können, wenn kleinere Abweichungen möglich sind. Andererseits sollen durch solche Abweichungen keine grundsätzlichen Änderungen des Bebauungsmusters zugelassen werden.

2.4 Im doppelt umrandeten Bereich des Baufeldes F (Hochhaus) beträgt die zulässige Bruttogeschossfläche 11'500 m² (BGF gemäss § 8 BPG ab Kote 279,0 m ü.M.).

Beim Hochhaus besteht ein zusätzlicher Gestaltungsspielraum darin, dass die BGF beschränkt wird. Ein komplettes Ausfüllen der durch den Plan definierten Mantelfläche mit Normalgeschlossen würde einen höheren BGF-Wert ergeben als der Angegebene. Somit entsteht zwischen der äussersten Begrenzungslinie und dem zulässigen

gen Volumen eine Differenz, die als architektonischer Gestaltungsspielraum genutzt werden kann.

2.5 Im senkrecht schraffierten Bereich des Baufeldes F ist ab Strassenebene eine Durchfahrtshöhe von min. 4,5 Metern freizuhalten.

Zwischen der Umrisslinie (Baulinie) des Hochhauses und der geplanten Erschliessungsstrasse besteht an der südöstlichen Ecke des Areals eine Überschneidung. Demzufolge wird ab Strassenebene bis auf eine für die Durchfahrt von Fahrzeugen erforderlichen Höhe eine zurückversetzte, sogenannte innere Baulinie gelegt werden müssen. Diese Sicherung des Durchfahrtsraumes ist auch im Bebauungsplan sichtbar und festgeschrieben.

2.6 Die Fläche G ist für Strassenbauten des Nationalstrassennetzes, teilweise auch für ein 5. Gleistrasse der SBB freizuhalten. Sie darf nicht überbaut werden und ist als eine der Öffentlichkeit zugängliche Grünanlage zu gestalten:

- solange die Fläche nicht von der Nationalstrasse beansprucht wird,
- bei und nach Realisierung des Nationalstrassenabschnitts derjenige Teil, der nicht von der Nationalstrasse beansprucht wird,
- bei einem definitiven Verzicht auf eine Nationalstrasse in diesem Bereich. Anlässlich der Beanspruchung der Fläche G ist ein der Realisierung der vorliegenden Grünanlage entsprechender Ersatzaufwand zur Errichtung und Verbesserung einer anderen öffentlichen Grünanlage zu leisten.

Erläuterungen hierzu finden sich im Kapitel 'Aussenraum'. Ergänzend zum zweiten Aufzählungspunkt sei hier noch erwähnt, dass die Nationalstrassenbaulinie auf einem Vorprojekt beruht, das nach dem heutigen Wissensstand erarbeitet wurde. Bis zur Realisierung werden noch einige Jahre verstreichen, sodass sich bis dahin die Form des NS-Netzes und -Anschlusses noch ändern könnte. Sofern dereinst das ausgeführte Strassenbauwerk weniger Platz beansprucht, so ist die verbleibende Restfläche weiterhin als Grünanlage der Öffentlichkeit zu erhalten.

2.7 Die nach diesem Plane erstellten Bauten sind durch eine neue, südlich der Baufelder liegende Strasse zu erschliessen. Diese ist durchgehend zu realisieren, sobald auf einem der Baufelder C, D, E oder F ein Neubau errichtet wird.

Die bei der Erstellung der Strasse zur Allmend fallenden privaten Landflächen werden an den Kanton abgetreten. Dieser erstellt die Strasse und übernimmt sie schliesslich und deren Unterhalt

Die Baukosten werden den durch die Strasse erschlossen privaten Grundstücken belastet, können jedoch von der Mehrwertabgabe abgezogen werden.

Die neue Strasse dient einzig zur Erschliessung der aufgrund dieses Bebauungsplans erstellten Neubauten. Sie wird deshalb auch von den Grundeigentümern, die aus ihr einen Nutzen ziehen, herbeigeführt und bezahlt. Der Beginn von Neubauarbeiten auf einem der Baufelder C bis F löst auch den Strassenbau aus und erwirkt damit die rückwärtige Erschliessung. So kann die Strasse zeitlich in Abstimmung mit dem Baufortschritt der Hochbauten erstellt und finanziert werden. Daraus soll sich im übrigen auch die zeitliche, betriebliche und finanzielle Koordination unter den beteiligten Grundeigentümern entwickeln.

Die Strasse wird vom Kanton erstellt unter Wahrung der Gesetzgebung über das staatliche Beschaffungswesen. Er übernimmt schliesslich auch die Reinigung und

den baulichen und betrieblichen Unterhalt.

Die Bestimmung, die Strassenbaukosten den betroffenen Grundeigentümern direkt zu verrechnen, ersetzt die sonst üblichen Erschliessungsbeiträge gemäss § 165 ff BPG. Anlässlich der Berechnung der Mehrwertabgabe ist der entsprechende finanzielle Aufwand von der Abgabe in Abzug zu bringen.

2.8 *Die Werkleitungserschliessung muss von der Grosspeterstrasse her erfolgen.*

Der Grund, warum möglichst wenig, das heisst nur die für die Strasse selbst notwendigen Werkleitungen in die neue Strasse verlegt werden sollen, liegt vor allem in der geplanten Nationalstrasse. Beim Bau dieses Abschnitts wird die Erschliessungsstrasse vorübergehend durch diese Bauarbeiten beansprucht werden müssen. Um die damit verbundenen Erschwernisse und Kosten nicht unnötig zu vergrößern, muss die Werkleitungserschliessung prinzipiell von Norden her erfolgen.

2.9 *Die öffentliche Längsverbindung für Velos, Mofas und Fussgänger (St. Alban Ring/ Hexenweglein) ist dauernd aufrecht zu erhalten. Bei Realisierung der geplanten Nationalstrasse ist sie auf die Erschliessungsstrasse zu verlegen. Der hierzu erforderliche Raumbedarf ist sicherzustellen.*

Die Aufrechterhaltung des Rad- und Fussgängerwegs entlang des Gleisfeldes von der Münchensteinerstrasse zur St. Jakobsstrasse war schon seit Beginn des Verfahrens eine unbedingte Forderung. Gemäss dem städtischen Velo-/Mofaroutennetz bildet sie in einem kritischen Gebiet ein wichtiges Verbindungsglied, das auch zeitweise nicht unterbrochen werden darf.

2.10 *Alle neuen Parkplätze sind unterirdisch anzuordnen und über die neue Strasse zu erschliessen.*

Mit der unterirdischen Anordnung der Parkplätze soll keine oberirdische Nutzfläche verloren gehen. Oberirdische Parkplätze sind aus städtebaulichen Gründen ohnehin unerwünscht. Die neue Strasse wird eigens zur Erschliessung der neuen Bauten erstellt und muss deshalb zwingend auch für die Zu- und Wegfahrt ins Parking benutzt werden.

Im Übrigen gilt für die Festsetzung der Anzahl zulässiger Einstellplätze die Parkplatzverordnung.

2.11 *Bestehende Bäume, die gefällt werden müssen, sind durch Neupflanzungen zu ersetzen.*

Grundsätzlich ist schon durch das Baumgesetz der Baumbestand im Kanton Basel-Stadt geschützt. Mit dieser Vorschrift soll verdeutlicht werden, dass der Schutz der bestehenden Bäume auch im Geltungsbereich des Bebauungsplan unverändert gilt.

2.12 *Im Geltungsbereich der Zone 5 wird der Wohnanteil "alle Geschosse Arbeitsflächen" festgesetzt.*

Der Wohnflächenanteil wird gegenüber dem Wohnanteilplan, also der heute gelgenden Regel, nicht verändert. Es ist jedoch üblich, den Wohnanteil bei neuen Bebauungsplänen explizit festzuschreiben. Die Aussage „alle Geschosse Arbeitsflächen“

lässt eigentlich 100 % Arbeitsflächen zu. Sofern andere Einflüsse wie etwa Lärmemissionen nicht dagegen sprechen, ist es jedoch immer möglich, mehr als das im Wohnanteilplan vorgeschriebene Minimum an Wohnraum zu erstellen.

2.13 Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

Dies ist die in Bebauungsplänen übliche Ausnahmeklausel.

11.4 Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Ein Lärmempfindlichkeitsstufen für das Areal Grosspeter (Plan Nr. 12'832 - Empfindlichkeitsstufe III innerhalb des Planungsperimeters) wurde zusammen mit den anderen Vorlagen öffentlich aufgelegt. Nachdem jedoch in der Zwischenzeit der übereinstimmende Lärmempfindlichkeitsstufenplan der Stadt Basel durch den Grossrat am 23. Oktober 2003 beschlossen wurde und er auch Rechtskraft erlangt hat, erübrigt sich nun eine Festsetzung für den Einzelfall Grosspeter. Ein solcher Plan wird dem Ratschlag deshalb nicht mehr beigelegt.

11.5 Bau- und Strassenlinien

Plan Nr. 12'831 > Anhang

Auf der West-, Süd- und Ostseite des Areals sind infolge der geplanten Verkehrsbauten und anderer Anpassungen auch die Strassenlinien neu festzulegen. Sie bilden die Basis der künftigen Landabtretungen.

Neue Strassen-, Weg- und Baulinien müssen auf einem Erschliessungsplan beruhen, der im gleichen Verfahren festzusetzen ist und der unter anderem auch das Längenprofil und das generelle Querprofil festlegt (§ 97 BPG). Zur Zeit ist der Stand des Projektes Grosspeter noch nicht so weit fortgeschritten, dass diese Profile mit ausreichender Genauigkeit bestimmt werden könnten. Die neuen Strassenlinien sollen deshalb zu einem späteren Zeitpunkt, d. h. vor Realisierung der Strasse, öffentlich aufgelegt und alsdann durch den dafür zuständigen Regierungsrat beschlossen und festgesetzt werden.

Der dem Ratschlag beigelegte Bau- und Strassenlinienplan zeigt zwar die Lage der neu festzusetzenden Bau- und Strassenlinien, er ist aber nicht, wie der Zonenänderungsplan oder der Bebauungsplan, vom Grossen Rat zu beschliessen. Analog zu den Plänen der Projektverfasser oder einem Modell dient er der Orientierung über das Vorhaben.

12 Auflageverfahren

Die öffentliche Planauflage der Entwürfe zur Änderung der Zone, zur Festsetzung des Bebauungsplans und der Lärmempfindlichkeitsstufen fand vom 14. Mai bis zum 12. Juni 2003 im Hochbau- und Planungsamt statt.

Innerhalb der Auflagefrist ist eine als Bemerkung bezeichnete Zuschrift der Planungsgruppe Gundeldingen eingereicht worden.

> Beilage 2: Schreiben Planungsgruppe Gundeldingen vom 12.06.2003

12.1 Stellungnahme zu den Bemerkungen der Planungsgruppe Gundeldingen

Auf die Option Nationalstrasse sei zu verzichten, weil sie bessere städtebauliche Lösungen verhindert.

Der Abschnitt 7 der Nationalstrasse A2 ist als Anschluss an das städtische Strassen- netz vom Gellertdreieck in Richtung Bahnhof SBB - Birsigraum im Netzbeschluss Nationalstrassen des Bundes enthalten. Im Rahmen des Masterplans Bahnhof SBB Basel wurde ein Generelles Projekt für den A2-Zubringer Gellertdreieck mit der Bezeichnung „Projekt '91“ ausgearbeitet. Regierungsrat und Parlament haben den Masterplan verabschiedet respektive zur Kenntnis genommen. Das Aufgeben der Option „Nationalstrasse“ im Bereich Grosspeter müsste zudem im Einvernehmen mit dem zuständigen Bundesamt ASTRA vorgenommen werden.

Bereits im Wettbewerbsverfahren zum Grosspeterareal wurde die Option der Nationalstrasse als Rahmenbedingung festgehalten. Von den Planerteams wurden explizit auch Lösungen für die temporäre Nutzungen des entsprechenden Freihaltekorridors verlangt. Das Projekt, auf dessen Basis der Bebauungsplan erarbeitet wurde, sieht zwischen der konzentrierten Überbauung entlang der Grosspeterstrasse und dem Gleisfeld einen gestalteten Frei- und Grünraum vor. Diese Idee wurde von einem Büro für Landschaftsarchitektur weiterentwickelt und im Sinne eines Gestaltungsricht- plans im vorliegenden Ratschlag abgehandelt.

Es ist erstaunlich, dass sich die Planungsgruppe des Neutralen Quartiervereins (NQV) Gundeldingen im Falle des Grosspeterareals für den Verzicht der Option Nationalstrasse / Umfahrung Gundeldingen ausspricht, während derselbe NQV beim Einspracheverfahren zum Bauprojekt Meret Oppenheim-Strasse ausdrücklich den Nachweis für die Aufrechterhaltung der Option Gundeliumfahrung verlangte.

Die Studien Gundeliumfahrung seien der grossrälichen Bau- und Raumplanungskommission offen zulegen.

Die Studien Gundeliumfahrung wurden im Rahmen der Entwicklung des Grosspeterareals erarbeitet, um einerseits die Möglichkeiten für eine Überbauung des Areals auszuloten und andererseits den nötigen Spielraum für eine künftige Nationalstrasse zu sichern. Die Studien sind zum Schluss gekommen, dass bei der Überbauung des Grosspeterareals der Nationalstrassenkorridor gemäss Projekt '91 weiterhin freizu- halten ist.

Bevor eine politische Diskussion zu verschiedenen Konzeptionen in den grossrälichen Kommissionen angegangen werden kann, sind weitere Machbarkeitsabklärungen und Studien nötig. Zudem müssen die Verfahren und insbesondere auch finanzielle Belange mit dem Bund geklärt werden. Die Federführung bei der Planung und Projektierung der Nationalstrassen liegt beim Bund. Eine erste Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Bundesamt ASTRA hat stattgefunden, konkrete Aussagen seitens des Bundes sind jedoch noch ausstehend.

Der Fuss- und Veloweg im Süden des Areals sei von der Erschliessungsstrasse getrennt zu führen.

Bei Erschliessungsstrassen handelt es sich um nutzungsorientierte Strassen. Der Fuss- und Veloverkehr wird in der Regel nicht getrennt vom Motorfahrzeugverkehr geführt. Normalerweise sind nicht einmal spezielle Vorkehrungen wie Radstreifen vorgesehen. Je nach Verkehrsart und -aufkommen kann sogar auf ein Trottoir ver-

zichtet werden. Bei der neuen Erschliessungsstrasse südlich der Überbauung Grosspeter ist auf der ganzen Länge ein einseitiges Trottoir vorgesehen. Die Strasse soll im Einbahnregime betrieben werden. Die minimale Fahrbahnbreite beträgt 4.50 m, so dass Velogegenverkehr problemlos zugelassen werden kann.

Im Rahmen der Frei- und Grünraumplanung zwischen der Überbauung Grosspeter und dem Gleisfeld wurde zudem ein separater Fuss- und Veloweg gemäss dem Anliegen der Planungsgruppe Gundeldingen berücksichtigt. Erst bei einer späteren Beanspruchung des Areals durch die Nationalstrasse wäre eventuell eine Verlegung der Fuss- und Veloverbindung auf die Erschliessungsstrasse notwendig.

Die südliche Bau- und Strassenlinie sei auf die innere Baulinie zu verlegen.

Die Verknüpfung des St. Alban-Rings (Hexenwiegeln) mit der St. Jakobs-Strasse wird über die Einmündung aus der Grosspeterstrasse in die neue Erschliessungsstrasse sichergestellt. Die innere Baulinie wurde so gelegt, dass sowohl der Anschluss der Erschliessungsstrasse an die Grosspeterstrasse wie auch der durchgehende Fuss- und Veloweg gewährleistet werden können. Gegenüber heute stellt diese Lösung für den Veloverkehr eine wesentliche Verbesserung dar. Eine noch direktere Verknüpfung ist aus topografischen und verkehrstechnischen Gründen nicht möglich.

Zusammenfassung

Das Schreiben der Planungsgruppe Gundeldingen ist nicht als Einsprache, sondern als Bemerkung eingereicht und auch als solche bearbeitet worden. Die aufgeworfenen Fragen sind oben beantwortet. Die Bemerkungen und die Antworten werden hiermit dem Grossen Rat, der dazu keine Stellungnahme abzugeben hat, zur Kenntnis gebracht.

13 Umweltverträglichkeit

Im Anhang der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) ist aufgeführt, welche Anlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. Ein Anlagetyp wie das Projekt Areal Grosspeter ist darin nicht enthalten. Eine UVP-Pflicht bestünde nur, sofern ein Parkhaus für mehr als 300 Motorwagen oder etwa ein Einkaufszentrum mit mehr als 5'000 m² Verkaufsfläche gebaut würde.

Über die Anzahl der vorgesehenen Parkplätze ist noch nichts genaues bekannt. Eine Zahl um 300 wird vermutlich erst beim Vollausbau der Überbauung erreicht werden. Massgebend für die Anzahl zulässiger Plätze ist in jedem Fall die Parkplatzverordnung und in diesem Zusammenhang ist sie abhängig von der Nutzungsart der Räume. Sollte sich im weiteren Planungsverlauf eine UVP-Pflicht ergeben, so wäre die UVP im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durchzuführen.

Ein Einkaufszentrum mit mehr 5'000 m² Verkaufsfläche wird zwar durch die Bauvorschriften nicht gänzlich ausgeschlossen, ist jedoch in dieser Lage und mit den gegebenen Bauformen kaum denkbar. Sollte trotzdem ein Einkaufszentrum dieser Art geplant werden, so wäre auch dafür im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

14 Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und Interessenabwägung

Gemäss § 93 BPG haben sich alle Planungen nach den Zielen und Planungsgrundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) zu richten. Dabei sind neben den Planungsgrundsätzen gemäss Art. 3 RPG insbesondere die Vorgaben gemäss Art. 2 und 3 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) massgebend.

Die Übereinstimmung der vorliegenden Planungsmassnahmen mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung wie auch mit den vorgegebenen Planungsgrundsätzen kann den vorstehenden Kapiteln entnommen werden. Zusammenfassend seien in der Folge die Aspekte, die im vorliegenden Fall von Bedeutung sein können, nochmals aufgeführt:

- Beim Areal Grosspeter handelt es sich um Land, das aufgrund vorgängiger Planungen bereits als Bauland eingezont und grösstenteils überbaut ist. Die derzeitige Vorlage ist als eine städtebauliche Anpassung dieser Nutzungspläne zu verstehen. Mit ihr verbunden ist eine Verdichtung und Optimierung der Nutzung aufgrund eines neuen architektonischen Konzepts.
- Die Zulassung einer hohen Nutzung auf beschränktem Raum liegt ganz im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden. Durch die Konzentration von Arbeitsflächen auf einem dafür geeigneten Gebiet wird der Zersiedlung entgegengewirkt.
- Der Verdichtung der Nutzung auf den Baufeldern steht die Schaffung von neuen, grösseren Grünflächen gegenüber, die der öffentlichen Nutzung zugänglich gemacht werden. Bäume, die gefällt werden müssen, werden ersetzt.
- Die heutige Situation auf dem Areal stellt ein vielfältiges Konglomerat verschiedenster Nutzungen und Bauformen dar, bestehend aus Reststücken einer Randbebauung, einem solitären Bürohaus, flächendeckenden Gewerbebauten, Schaufensteranlagen und einer Tankstelle, einem reinen Technikgebäude und dem verspielten Bürogebäude der Swisscom. Der vorliegende Bebauungsplan bewirkt eine Verbesserung der Siedlungsform, indem er eine neue, einheitliche Struktur vorgibt, die städtebaulich bereinigend wirkt und dem Areal eine neue Identität verleiht.
- Ein erheblicher Teil der neuen Allmendfläche wird als öffentliche Grünfläche ausgestaltet. Aus der Sicht des Ersatzes und des ökologischen Ausgleichs ist dies notwendig und begrüssenswert. Die Bahnböschung und die Ränder des St.Alban-Rings/Hexenwegleins sind als Objekte mit sonnig magerem Charakter im Natur-Atlas erfasst und müssen erhalten bleiben. Somit werden die Vorgaben der Naturschutzfachstelle in die weitere Freiraumplanung einfließen. Im Falle eines Baus des Autobahnanschlusses oder des SBB-Gleises werden erneut Ersatzmassnahmen notwendig sein. Dies um so mehr als damit die zur Errichtung dieser Grünanlage zweckgebundene Investition ihres Wertes beraubt würde. Um dies zu verhindern, ist im Falle des Baus des Autobahnanschlusses durch deren Bauherrschaft ersatzweise eine dieser Investition entsprechende Summe zur Errichtung oder Verbesserung einer öffentlichen Grünanlage zu verwenden.
- Die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist durch die Haltestelle Grosspeterstrasse mit der Tramlinie 15 zur Innerstadt und weiter ins Kleinbasel gewährleistet. Ausserdem führen von den 150 und 250 m entfernten Haltestellen 'Münchensteinerstrasse' und 'Peter Merian' die beiden Tramlinien 10 und 11 direkt zum Bahnhof SBB.

- Der bestehende Rad- und Fussweg bleibt erhalten und wird durch einen direkten östlichen Anschluss an die St. Jakobs-Strasse verbessert.
- Die Inhalte des Kantonalen Richtplans und des Verkehrsplans Basel wurden berücksichtigt. Im Besonderen sind dies die im Verkehrsplan bezeichneten Massnahmen für den Fussgängerverkehr, den Velo-/Mofaverkehr, den öffentlichen Verkehr (SBB-Gleis) und den Motorfahrzeugverkehr (Autobahnanschluss).
- Das vorliegende Verfahren der Nutzungsplanung unterliegt nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Belange der Umweltschutzgesetzgebung werden nicht in widersprechender Weise berührt. Allenfalls werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für die Bauprojekte genauere Abklärungen erforderlich sein.
- Die Mitwirkung der Bevölkerung wurde durch das Auflageverfahren sichergestellt (Kapitel 12). Ausserdem veranstaltete das Baudepartement nach der Jurierung des Wettbewerbs im Februar 2001 eine Medienorientierung, die mit einer Ausstellung aller eingereichten Projekte verbunden war.

15 Mehrwertabgabe

Das Bau- und Planungsgesetz (BPG) sieht unter § 120 ff die Abschöpfung planungsbedingter Mehrwerte vor. Zum Zeitpunkt der Realisierung haben die Grundeigentümer vom entstandenen Bodenmehrwert 50% als Mehrwertabgabe zu entrichten. Sie wird im Zuge des Bewilligungsverfahrens ermittelt und durch das Baudepartement verfügt. Die Zahlung wird mit Baubeginn fällig.

16 Kosten / Finanzierung

16.1 Strassenbau

Die Baukosten für die neue Strasse sollen direkt den Eigentümern verrechnet werden, deren Liegenschaften diese Strasse neu erschliesst. Sie sind eigentlich auch die Einzigen, die daraus einen Nutzen ziehen. Somit entstehen für den Kanton aus dem Strassenbau keine Kosten.

Die Abwicklung des Geschäfts durch eine direkte Verrechnung und nicht durch eine indirekte Finanzierung über die Erschliessungsbeiträge hat den Vorteil, dass mit der den Strassenbau auslösenden Hochbauaktivität gleichzeitig die Finanzierung der Strasse geleistet werden muss. Schwierigkeiten, die mit der etappenweise Erstellung der Bauten, der Ungewissheit bezüglich des Erstellungs- und des möglichen Verrechnungszeitpunkts verbunden wären, können durch diese Regelung wesentlich vereinfacht werden.

Den Grundeigentümern entstehen daraus keine Nachteile, da die verrechneten Kosten analog zur Handhabung bezüglich der Erschliessungsbeiträge (BPG §165 Abs.3) von der zu erhebenden Mehrwertabgabe abgezogen werden können.

Für die mit dem Strassenbau verbundenen Landerwerbskosten wird zur gegebenen Zeit ein separater Kredit beantragt werden müssen.

Weitere Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel 11.3 unter der Ziffer 2.7.

16.2 Freiraumgestaltung

Der vom Kanton zu tragende Kostenbetrag für die Freiraumgestaltung umfasst die gesamte Anlage im Endausbau. Er basiert auf einer Schätzung der Baukosten durch die beauftragten Landschaftsarchitekten Ryffel+Ryffel, die ergänzt wird durch Kosten für Landerwerb und begleitende Arbeiten, wie sie z.B. durch etappenweise Realisierung hervorgerufen werden könnten. Der Zeitpunkt der Realisierung steht noch nicht fest. Mit grösster Wahrscheinlichkeit wird die Anlage jedoch nicht als Ganzes in einem Zuge, sondern in Etappen ausgeführt, womit auch die Kosten verteilt auf mehrere Jahre anfallen werden.

Die Gesamtkostenschätzung für die Aussenanlage beläuft sich demnach auf CHF 1'600'000--. Der Betrag soll dem Fonds "Mehrwertabgabe" belastet werden. Entsprechende Kreditbegehren werden dem Grossen Rat zur gegebenen Zeit zum Beschluss vorgelegt werden.

17 Anträge

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 16. April 1997 ordnungsgemäss geprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Basel, 11. Februar 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

18 **Beschluesse**

Grossratsbeschluss

betreffend

Erlass eines Bebauungsplans

(Zonenänderung, Bauvorschriften)

Areal ‚Grosspeter‘ (Grosspeterstrasse, Münchensteinerstrasse, St. Alban-Ring)

vom

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

I. Zonenänderung

Die im Zonenänderungsplan Nr. 12'829 des Hochbau- und Planungsamtes vom 18.12.2002 eingezeichneten Zonen werden festgesetzt.

II. Bebauungsplan

1. Der Bebauungsplan Nr. 12'830 des Hochbau- und Planungsamtes vom 18.12.2002 wird festgesetzt.
2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:
 - 2.1 In den Baufeldern A bis F dürfen innerhalb der dargestellten Baukuben Bauten gemäss den im Bebauungsplan eingetragenen Geschosszahlen und Gebäudehöhen realisiert werden.
 - 2.2 Die Lichthöfe (Kote 279,0 m ü.M.) sind als Freiflächen zu gestalten und zu begrünen.
 - 2.3 Abweichungen sind nur zulässig, solange die im Bebauungsplan dargestellten Formen in ihren Grundzügen gewahrt bleiben und dadurch keine weitergehenden Beeinträchtigung auf den Nachbarparzellen entsteht.

¹⁾ SG 730.100

- 2.4 Im doppelt umrandeten Bereich des Baufeldes F (Hochhaus) beträgt die zulässige Bruttogeschoßfläche 11'500 m² (BGF gemäss § 8 BPG ab Kote 279,0 m ü.M.).
- 2.5 Im senkrecht schraffierten Bereich des Baufeldes F ist ab Strassenebene eine Durchfahrtshöhe von min. 4,5 Metern freizuhalten.
- 2.6 Die Fläche G ist für Strassenbauten des Nationalstrassennetzes, teilweise auch für ein 5. Gleistrasse der SBB freizuhalten. Sie darf nicht überbaut werden und ist als eine der Öffentlichkeit zugängliche Grünanlage zu gestalten:
 - solange die Fläche nicht von der Nationalstrasse beansprucht wird,
 - bei und nach Realisierung des Nationalstrassenabschnitts derjenige Teil, der nicht von der Nationalstrasse beansprucht wird,
 - bei einem definitiven Verzicht auf eine Nationalstrasse in diesem Bereich.

Anlässlich der Beanspruchung der Fläche G ist ein der Realisierung der vorliegenden Grünanlage entsprechender Ersatzaufwand zur Errichtung und Verbesserung einer anderen öffentlichen Grünanlage zu leisten.

- 2.7 Die nach diesem Plane erstellten Bauten sind durch eine neue, südlich der Baufelder liegende Strasse zu erschliessen. Diese ist durchgehend zu realisieren, sobald auf einem der Baufelder C, D, E oder F ein Neubau errichtet wird.

Die bei der Erstellung der Strasse zur Allmend fallenden privaten Landflächen werden an den Kanton abgetreten. Dieser erstellt die Strasse und übernimmt sie schliesslich und deren Unterhalt.

Die Baukosten werden den durch die Strasse erschlossen privaten Grundstücken belastet, können jedoch von der Mehrwertabgabe abgezogen werden.

- 2.8 Die Werkleitungserschliessung muss von der Grosspeterstrasse her erfolgen.
- 2.9 Die öffentliche Fussgänger-, Velo- und Mofaverbindung St. Alban Ring/Hexenweglein ist dauernd aufrecht zu erhalten. Bei Realisierung der geplanten Nationalstrasse ist sie auf die Erschliessungsstrasse zu verlegen. Der hierzu erforderliche Raumbedarf ist sicherzustellen.
- 2.10 Alle neuen Parkplätze sind unterirdisch anzuordnen und über die neue Strasse zu erschliessen.
- 2.11 Bestehende Bäume, die gefällt werden müssen, sind durch Neupflanzungen zu ersetzen.
- 2.12 Im Geltungsbereich der Zone 5 wird der Wohnanteil "alle Geschosse Arbeitsflächen" festgesetzt.
- 2.13 Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

III.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

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.