

Ratschlag

betreffend

Areal Flughafenstrasse

Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans, Entwidmungen und Abweisung einer Einsprache im Bereich Flughafen-, Neudorfstrasse und Im Wasenboden

vom 22. Februar 2005 / 050203 / BD

Inhaltsverzeichnis

1	Begehren	4
2	Ausgangslage	5
3	Erläuterungen	5
3.1	Städtebauliche Ziele	5
3.1.1	Nutzung	5
3.1.2	Volumen	5
3.1.3	Grünraum	5
3.1.4	Fazit	6
3.2	Zonenänderung	6
3.3	Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans	6
3.4	Bebauungsplan und Vorschriften	6
3.4.1	Profil	6
3.4.2	Nationalstrasse	7
3.4.3	Leitungstunnel	7
3.4.4	Fussweg	7
3.4.5	Erläuterung der Vorschriften	7
3.5	Parzellenmutationen	9
3.6	Entwidmungen	9
3.6.1	Verkehrswert	9
3.6.2	Rechtliche Grundlagen	10
3.6.3	Flächen A und C	10
3.6.4	Fläche B	10
3.7	Baulinien	10
3.8	Servitute	10
3.9	Mehrwertabgabe	11
4	Auflage- und Einspracheverfahren	11
4.1	Zusammenfassung der Einsprache	11
4.2	Begründung der Abweisung	12
5	Abwägung raumwirksamer Interessen	13
6	Antrag und Beschlüsse	14
7	Anhang	20

1 Begehren

Wir beantragen dem Grossen Rat für das Areal Flughafenstrasse im Bereich Flughafen-, Neudorfstrasse und im Wasenboden (Parzellen 0674, 1619, 1495, 2418, 2422, 2743 sowie Strassenparzellen 9221, 9222, 9225 in der Sektion 1 des Grundbuchs Basel),

- die Zonenänderung,
- die Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans,
- die Festsetzung eines Bebauungsplans,
- die Abweisung der Einsprache
- sowie die Entwidmung und bilanzmässige Überführung von Flächen vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen.

Ausgelöst wurde die Planungsmassnahme durch den Bau der Nationalstrasse N2 „Nordtangente“ und der in diesem Zusammenhang entstandenen Fläche entlang der Flughafenstrasse, welche einer baulichen Nutzung zugeführt werden soll.

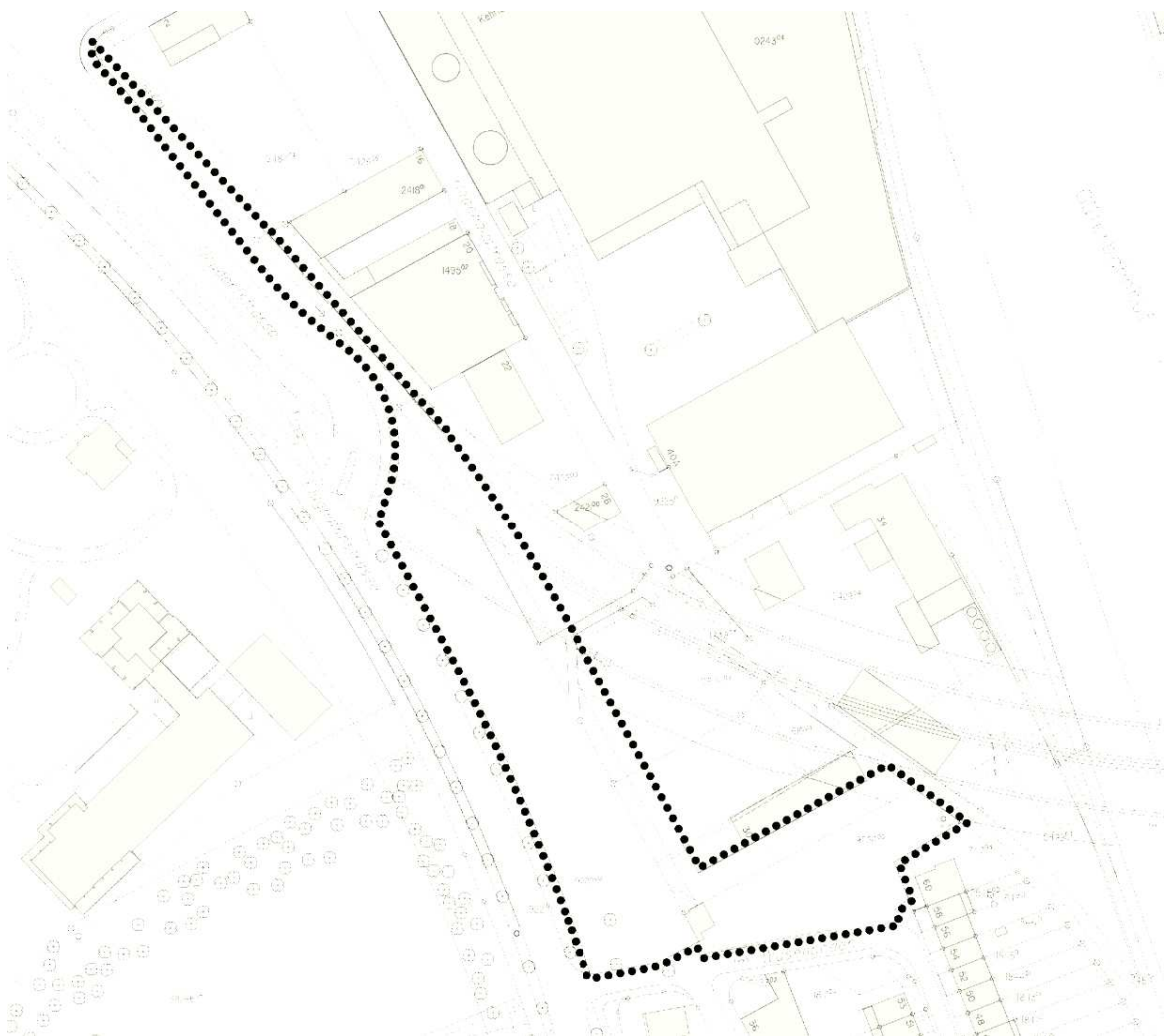


Abb. 1: Der Planungsperimeter entlang der Flughafenstrasse (Plan genordet)

2 Ausgangslage

Der Bau der Nationalstrasse N2 „Nordtangente“ verändert den Bereich entlang der Flughafenstrasse stark. Mit dem Bau des Tunnels im Abschnitt 1 „Grenze“, der zwischen der Autobahnzollanlage an der französischen Grenze und dem Bahnhof St. Johann liegt, entstand östlich der nun verlegten Flughafenstrasse eine neue Fläche, die im Sinne einer haushälterischen Nutzung impropriet und als Bauland genutzt werden soll. Diese Fläche ist heute noch Teil der Allmend und muss für eine bauliche Nutzung eingezont werden. Zudem soll die angrenzende Böschung baurechtlich als ökologisch erhaltenswerte Fläche geschützt und daher der Grünzone zugeordnet werden.

3 Erläuterungen

Verschiedene Rahmenbedingungen gilt es zu beachten und sind für das Verfahren massgebend. Diese werden im Folgenden erläutert.

3.1 Städtebauliche Ziele

3.1.1 Nutzung

Der Standort an der Flughafenstrasse birgt verschiedene Potentiale. Einerseits besteht die Möglichkeit, das Wohnquartier im Süden weiter nach Norden zu entwickeln. Andererseits kann der bestehende Industrieraum im Osten mit dieser Fläche vervollständigt und gegen die Flughafenstrasse hin abgeschlossen werden. Aus städtebaulicher Sicht ist eine Verlängerung der Wohnnutzung entlang der viel befahrenen Flughafenstrasse nicht erwünscht und die Nachbarschaft zum angrenzenden Industriequartier legt nahe, diese Fläche als Industrie- und Gewerbeland zu nutzen.

3.1.2 Volumen

Die Lage der Parzelle an der Flughafenstrasse stellt eine besondere städtebauliche Situation dar. An dieser Stelle geht die Stadt vom Wohnquartier zum eher ungefassten Industrieraum über. Diese Situation soll nicht durch einen Bau betont werden, der gegenüber der Wohnbebauung auf der südlichen Seite sowie der Parkanlage im Westen einen erheblichen Massstabssprung darstellen würde. Daher soll diesem Umstand mit der Höhenbeschränkung, wie sie in der Zone 4 gilt, entsprochen werden. Zudem wird der Strassenraum so besser in seiner Ausdehnung gefasst, da eine Verbindung zwischen der Wohnbebauung und dem Industrieraum entsteht.

3.1.3 Grünraum

Der Böschung, die den bestehenden Industrieraum von der Flughafenstrasse und dem Wohngebiet im Wasenboden trennt, kommt eine wichtige Bedeutung als ökologischem Trittstein und als geomorphologisch wertvolle Abgrenzung der diversen Schotterterrassen im Tal des Rheins zu. Als solche ist die Böschung aus natur- und heimatschützerischer Sicht zu erhalten. Zudem dient der Grünraum als Ersatzfläche für andere im Rahmen des Nordtangentenbaus beanspruchte Flächen und somit für eine positive Grünzonenbilanz. Der Erhalt kann durch eine Abparzellierung und Zuordnung zur Grünzone langfristig gesichert werden und versteht sich im Sinne von § 9 NLG (Natur- und Landschaftsschutzgesetz) und Art. 18^{ter} und 18 lit. b NHG (Natur- und Heimatschutzgesetz).

3.1.4 Fazit

Das Areal Flughafenstrasse kann mit Blick auf die städtebaulichen Zielsetzungen bezüglich der Nutzung und der Volumetrie eine verbindende Funktion einnehmen. Die Grundnutzung als Industrie- und Gewerbeland einerseits und die Höhenbeschränkung der Zone 4 andererseits verbinden den Industrieraum im Norden mit dem Wohngebiet im Süden. Die Umzonung der Böschung in die Grünzone sichert die ökologisch bedeutsame Fläche als Ersatz für andere durch den Nationalstrassenbau beanspruchte Flächen.

3.2 Zonenänderung

Die für eine bauliche Nutzung vorgesehene Fläche entlang der Flughafenstrasse soll als Industrie- und Gewerbeland genutzt werden. Dies bedingt eine Einzonung der Allmendfläche in die Zone 7. Für eine Einzonung in die Zone 7 spricht, dass diese Zone lediglich eine Höhenbeschränkung (Max. 40 Meter) sowie die Art der Nutzung vorgibt. Somit müssen im Bebauungsplan nur wenige weitere Einschränkungen und Vorschriften festgesetzt werden. Weitere Gründe, die für die Zuordnung zur Zone 7 sprechen, werden im folgenden Kapitel 3.3 näher erläutert.

Die übrige, im Planungssperimeter umfasste Fläche soll der Grünzone zugeordnet werden. Einzelne Teile dieser Fläche müssen als Teil der Allmend eingezont und andere, bereits eingezonte Flächen müssen umgezont werden.

3.3 Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans

Heute der Lärmempfindlichkeitsstufe 3 (ES-III) zugeordnet, muss der Bereich entlang der Flughafenstrasse mit der Einzonung in die Zone 7 gleichzeitig auch der Lärmempfindlichkeitsstufe 4 (ES-IV) zugeordnet werden. Bei einer Einzonung ist gemäss Art. 24 des Umweltschutzgesetzes der Planungswert der vorgesehenen Empfindlichkeitsstufe einzuhalten. Das Areal ist heute durch Lärm vorbelastet und kann daher nur bei einer Zuordnung zur Lärmempfindlichkeitsstufe 4 (ES-IV) eingezont werden, andernfalls würden die Planungswerte überschritten. Eine Zuordnung der Fläche zur Zone 7 ist also zwingend.

Der Bereich der abzuparzellierenden Grundstücke, welcher in die Grünzone umgezont werden soll, wird der ES-III zugeordnet. Grundsätzlich ist die Grünzone der ES-II zuzuweisen. Da aber bereits heute die Planungswerte der ES-II leicht überschritten werden, soll der betreffende Bereich als lärmvorbelastetes Gebiet der ES-III zugewiesen werden. Gegen den Wasenboden hin ist und bleibt die betreffende Fläche der ES-III zugeordnet.

3.4 Bebauungsplan und Vorschriften

Mit dem Bebauungsplan sollen ergänzend zur Ein- bzw. Umzonung die technischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen für die neue Fläche entlang der Flughafenstrasse verbindlich festgesetzt werden.

3.4.1 Profil

Die aus städtebaulicher Sicht unerwünschte, in der Zone 7 zulässige Höhe von 40 Metern soll nicht realisierbar werden. Die Höhenbeschränkung der im Süden bestehenden Bebauung in der Zone 4 wird übernommen. Gegen den Strassenraum wird ein Grenzabstand von 2,5 Metern vorgeschrieben, der lediglich durch Dach-

vorbauten unterschritten werden darf. Damit kann ein Vorbereich zum öffentlichen Raum hin freigehalten werden, der eine Bautiefe von ca. 17 Metern dennoch ermöglicht. So sind alle zentralen baurechtlichen Vorgaben im Bebauungsplan zusammengefasst und auf die lokalen Gegebenheiten bezogen.

3.4.2 Nationalstrasse

Zur Sicherung des unterirdischen Nationalstrassenbauwerks wird für einen begrenzten Bereich die maximal mögliche Tiefe von unterirdischen Bauten begrenzt. Die Voraussetzung dabei ist, dass eine Überdeckung des Tunnels von mindestens einem Meter notwendig ist. Die Oberkante des Tunnels liegt 257.45 m ü. M., das Terrain des Areals an der Flughafenstrasse liegt 265.50 m ü. M.. Es besteht eine Differenz von rund 8 Metern. Unterirdische Bauten und Anlagen dürfen also nicht tiefer als 7 Meter sein. Somit besteht nach wie vor die Möglichkeit, zwei Untergeschosse zu realisieren.

3.4.3 Leitungstunnel

Im Bereich des Leitungstunnels sind ebenfalls spezielle Anforderungen an Bauten und Anlagen zu berücksichtigen. So dürfen unterirdische Bauten und Anlagen nicht näher als einen Meter an den Leitungstunnel heran gebaut werden. Dabei stehen einerseits Sicherheitsaspekte und andererseits die Zugänglichkeit des Tunnels im Vordergrund. Die vorhandene Montageöffnung sowie die Notausstiege der Nationalstrasse müssen frei zugänglich bleiben und der Leitungstunnel darf oberirdisch nicht überbaut werden.

3.4.4 Fussweg

Für eine Fusswegverbindung zwischen der Hagnastrasse und der Flughafenstrasse wird der Anfangs- und der Endpunkt sowie die Ausführung als mindestens zwei Meter breiter Weg geregelt. Eine rollstuhlgängige Ausführung ist wünschbar, aber aufgrund der anschliessenden Treppe nicht notwendig.

3.4.5 Erläuterung der Vorschriften

Die Rahmenbedingungen gemäss den Punkten 3.4.1 – 3.4.4 führen zu den folgenden speziellen Bauvorschriften als integralen Bestandteil des Bebauungsplans:

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'043 des Hochbau- und Planungsamts vom 25. März 2004 wird verbindlich erklärt.

Erläuterungen (kursiv): Dies ist eine für Bebauungspläne übliche Formulierung der Beschlussfassung.

2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

In der Regel werden zum Bebauungsplan Vorschriften als integraler Bestandteil erlassen, die Abweichungen oder Detaillierungen zum Bau- und Planungsgesetz beschreiben. Wo die Vorschriften keine Regelungen treffen, gilt das Bau- und Planungsgesetz.

- a. Im gesamten Bereich des Bebauungsplans gelten die Höhenbeschränkungen der Zone 4.

Die Zone 7 regelt eine maximale Höhe von 40 Metern und eine Begrenzung durch den Lichteinfallswinkel, der in der Nachbarzone gilt. Aus städtebaulichen Überlegungen ist an dieser Stelle ein 40 Meter hohes Volumen, welches die gesamte Parzelle ausfüllt, nicht sinnvoll und würde besonders zu den im Süden folgenden Wohnbauten in der Zone 4 einen unverhältnismässigen Massstabssprung bedeuten. Daher sollen in Abweichung von dem in der Zone 7 möglichen Bauvolumen die Höhenbeschränkungen der Zone 4 gelten. So wird das Volumen auf eine maximale Höhe von 20 Metern und eine maximale Gebäudewandhöhe von 14 Metern beschränkt.

- b. Hochbauten müssen gegen die Grundstücksgrenze entlang der Flughafen- und Neudorfstrasse einen Abstand von mindestens 2,5 Metern einhalten. Davon ausgenommen sind Dachvorsprünge mit einer Lichtraumhöhe von mindestens 4,5 Metern. Diese dürfen bis maximal einen Meter an die Grundstücksgrenze heran gebaut werden.

Die im Bebauungsplanperimeter möglichen Hochbauten sollen zu den Grundstücksgrenzen entlang der Flughafen- und Neudorfstrasse einen Abstand von mindestens 2,5 Metern einhalten, um einen angemessenen Vorbereich zum öffentlichen Raum hin freizuhalten.

- c. Im Bereich der Nationalstrasse N2 Nordtangente (C) dürfen Bauten und Anlagen bis zur Höhenkote von 258.5 m ü. M. erstellt werden. Die Art. 22 bis 24 des Nationalstrassengesetzes (NSG) und die ergänzenden Bestimmungen in der Nationalstrassenverordnung bleiben vorbehalten, insbesondere die Bewilligung zu Baugesuchen.

Die unterirdische Nationalstrasse im Bereich C muss eine minimale Überdeckung von einem Meter aufweisen. In der Zone 7 ist die Zahl zulässiger Untergeschosse nicht begrenzt. Das Terrain der Baufläche entlang der Flughafenstrasse liegt bei ca. 265.50 m ü. M. Die Oberkante der Nationalstrasse liegt bei einer Höhe von 257.45 m ü. M.. Aus diesem Grund wird die maximal mögliche Tiefe für unterirdische Bauten und Anlagen im Bereich C auf 258.45 m ü. M. (ca. 7 Meter) beschränkt, was nach wie vor zwei Untergeschosse ermöglicht.

- d. Im Bereich der Leitungstunnel (D) dürfen keine Bauten erstellt werden. Anlagen dürfen den Betrieb und Unterhalt des Leitungstunnels nicht beeinträchtigen. Unterirdische Bauten und Anlagen müssen zum Leitungstunnel (D) einen Abstand von mindestens einem Meter einhalten.

Für den Betrieb und den Unterhalt des Leitungstunnels Wasenboden gelten erhöhte Anforderungen. Im Bereich D befindet sich eine Montageöffnung und in unmittelbarer Nähe zwei Notausstiege. Diese müssen zu jeder Zeit frei zugänglich bleiben. Aus diesem Grund dürfen im Bereich D keine Bauten erstellt werden. Anlagen sind so zu errichten, dass der Betrieb des Leitungstunnels nicht beeinträchtigt wird. Unter Anlagen sind zum Beispiel Parkplätze zu verstehen. Unterirdische Bauten und Anlagen müssen zur Sicherstellung der Zugänglichkeit und der Sicherheit mindestens einen Meter Abstand zum Leitungstunnel einhalten.

- e. Zwischen den im Bebauungsplan bezeichneten Punkten A und B muss ein mindestens zwei Meter breiter Fussweg vorhanden sein. Bei Punkt A muss der Weg an den bestehenden Fussweg zur Hagnastrasse anknüpfen, bei Punkt B an das vorhandene Trottoir entlang der Flughafenstrasse.

Von der Hagenaustrasse besteht bereits heute zum Teil eine Fusswegverbindung zur Flughafenstrasse. Ein Teilstück fehlt allerdings noch. Mit dieser Regelung soll das fehlende Teilstück dauerhaft gesichert werden. Zudem gilt es, die Fusswegverbindung entsprechend den gängigen Anforderungen an öffentliche Wege, daher mindestens zwei Meter breit, zu realisieren.

3. Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption der Bebauung nicht beeinträchtigt wird.

Dies ist eine in Bebauungsplänen bzw. speziellen Bauvorschriften übliche Ausnahmeklausel für Abweichungen, welche die Gesamtkonzeption der Überbauung nicht beeinträchtigen.

3.5 Parzellenmutationen

Grundlegende Voraussetzung für die künftige Nutzung des Areals an der Flughafenstrasse ist eine Mutation der Parzellen bzw. die Impropration von Allmendfläche. Einerseits sollen Flächen entlang der Böschung zur Umzonung in die Grünzone und andererseits entlang der Flughafenstrasse zur Einzonung in die Zone 7 abparzelliert werden (siehe auch Übersichtsplan Nr. 13'046).

Betroffen von dieser Mutation in Sektion 1 des Grundbuchs der Stadt Basel sind:

- die Parzellen 0674, 1619, 1495, 2418, 2422, 2743
- sowie die Strassenparzellen 9222, 9224, 9225.

Die Mutationen, wie sie im Plan Nr. 13'046 dargestellt sind, werden aufgrund des Grossratsbeschlusses, mit dem die Ein- und Umzonung festgesetzt wird, in einem separaten Verfahren realisiert. Die betroffenen Grundeigentümer wurden über das Vorhaben informiert.

3.6 Entwidmungen

Zur Sicherung einer positiven Grünzonenbilanz der Nordtangente und für eine bauliche Nutzung der neuen Fläche entlang der Flughafenstrasse müssen einzelne Flächen durch das Nationalstrassenvermögen erworben werden. Dazu ist eine Entwidmung von drei Flächen notwendig (siehe Übersichtsplan Nr. 13'070). Die drei Flächen A, B und C sind heute Teil der Allmend, beziehungsweise Teil von sogenannten Strassenparzellen, und als solche befinden sie sich im Verwaltungsvermögen der Einwohnergemeinde der Stadt Basel. Damit diese dem Nationalstrassenvermögen veräussert werden können, müssen diese vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen überführt werden.

3.6.1 Verkehrswert

Die kantonale Bodenbewertungskommission hat mit Stellungnahme vom 2. Juli 2004 für die ins Finanzvermögen zu überführenden Flächen A, B und C von ca. 142 m², 107 m² und 2'685 m² einen Verkehrswert von total Fr. 3'025'020.- festgelegt.

3.6.2 Rechtliche Grundlagen

Gemäss §§ 22 und 33 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 16. April 1997 bedarf die Überführung von Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen der Genehmigung durch den Grossen Rat. Da der Verkehrswert der zu entwidmenden Flächen Fr. 4'500'000.- nicht übersteigt, untersteht der entsprechende Grossratsbeschluss nicht dem fakultativen Referendum.

3.6.3 Flächen A und C

Diese Flächen dienen künftig als Ausgleichsflächen für aufgehobene Grünflächen im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente und somit für eine positive Grünzonenbilanz im Rahmen des Gesamtprojekts Nordtangente.

3.6.4 Fläche B

Die Fläche B wird durch das Nationalstrassenvermögen als Abtauschfläche beansprucht. Dazu bedarf die Fläche zuerst der Entwidmung vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen. Danach kann die Fläche B vom Nationalstrassenvermögen erworben und später als Abtauschfläche an Dritte abgetreten werden.

3.7 Baulinien

Im Planungssperimeter müssen Baulinien aufgehoben und Strassenlinien neu gelegt werden. Dieses Verfahren wird aufgrund des Grossratsbeschlusses zum Areal Flughafenstrasse initiiert. Hier soll daher zur Information auf das bevorstehende Verfahren hingewiesen werden:

- Im Bereich der Böschung befindet sich eine Baulinie, die aufgehoben werden muss.
- Im Zusammenhang mit der Schaffung der neuen Parzellen im Bereich der heutigen Strassenparzellen 1/9222 und 1/9224 müssen Strassenlinien gelegt werden.
- In einem separaten Verfahren werden durch das Tiefbauamt entlang der Nationalstrasse, wo nicht schon vorhanden, Nationalstrassenbaulinien gelegt, mit denen das Nationalstrassenbauwerk gesichert wird.

3.8 Servitute

Nebst Baulinien und Parzellen müssen verschiedene Servitute errichtet werden. Dabei ist zu beachten, dass sich die Servitute und die Regelungen im Bebauungsplan ergänzen. Der Bebauungsplan regelt die baulichen Anforderungen und die Servitute, Zuständigkeiten, Kompetenzen und dergleichen.

- Der Leitungstunnel muss gesichert werden.
- Das Bauen über dem Nordtangementunnel muss geregelt werden.
- Der Unterhalt der Böschung muss geregelt werden.
- Die Fussgänger Verbindung (die Treppe) von der Flughafenstrasse zur Hagnastrasse im Bereich der Böschung muss gesichert werden.
- Durch die Zonenänderung im Bereich der Böschung ist die Parzelle 1/1619 formell nicht mehr erschlossen, da sie nicht mehr an Allmend anstösst. Da-

her muss auf der Parzelle 1/0674 ein Servitut zu Gunsten der Parzelle 1/1619 errichtet werden, welches die Erschliessung dauerhaft sicherstellt.

3.9 Mehrwertabgabe

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

4 Auflage- und Einspracheverfahren

Die öffentliche Planauflage der Entwürfe fand vom 13. Juli 2004 bis zum 13. August 2004 im Hochbau- und Planungsamt statt.

Die verbindlichen Bestandteile der Planauflage waren:

- Zonenänderungsplan
- Plan zur Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen
- Bebauungsplan mit Vorschriften

Die orientierenden Bestandteile waren:

- Bestehende Zonen
- Bestehende Lärmempfindlichkeitsstufen
- Übersichtsplan: Parzellenänderungen

4.1 Zusammenfassung der Einsprache

Innerhalb der Auflage-, bzw. Einsprachefrist ist eine Einsprache eingereicht worden. Als Eigentümerin der Parzelle 1/1495 ist die Einsprechende durch die Umzonung der Böschung von der Zone 7 zur Grünzone direkt betroffen und somit gemäss § 110 BPG zur Einsprache legitimiert. Die Einspracheverhandlungen führten nicht zu einer einvernehmlichen Lösung bzw. zum Rückzug der Einsprache. Zusammenfassend begründet die Einsprecherin die Einsprache wie folgt.

Die im Eigentum der Einsprechenden befindliche Parzelle 1/1495 ist von der geplanten Umzonung von ca. 99m² in die Grünzone betroffen. Die Einsprechende begründet die Einsprache damit, dass ihr Eigentum zu Gunsten einer Einzonung von Allmend in die Zone 7 entlang der Flughafenstrasse durch die Umzonung und Abparzellierung unbegründet beschnitten wird. Grundsätzlich gibt es aus Sicht der Einsprechenden - mit Blick auf die bestehenden Reserven in der umliegenden Industriezone - keinen Grund, der eine solche Um-, beziehungsweise Einzonung rechtfertigen würde. Es wäre ganz im Gegenteil sinnvoller, die einzuzonende Fläche entlang der Flughafenstrasse der Grünzone zuzuweisen und das Eigentum der Einsprechenden unberührt zu lassen.

Der vollständige Wortlaut der Einsprache kann dem Anhang, S. 19, entnommen werden.

4.2 Begründung der Abweisung

Zur Einsprache können wir aus planerischer, wie auch aus rechtlicher Sicht, wie folgt Stellung nehmen:

Parzellenänderungen

Gegen die vorgesehenen Parzellenänderungen kann in diesem Verfahren nicht Einsprache erhoben werden, da diese nicht Gegenstand der Planaufgabe waren. Der Übersichtsplan Nr. 13'046 zu den vorgesehenen Mutationen hatte nur orientierenden Charakter, was auch klar deklariert war. Die Mutationen sollen im Nachgang zum Grossratsbeschluss betreffend die Zonenänderung in einem separaten Verfahren realisiert werden.

Bebauungsplan

Der Bebauungsplan tangiert das Eigentum der Einsprecherin nicht. Er ist lediglich für ein Teilgebiet innerhalb des Planungssperimeters massgebend. Zudem dient er in erster Linie zur Einschränkung der in der Zone 7 möglichen baulichen Nutzung (Höhe 20m statt 40m; Grenzabstand 2,5m statt 0m; usw.) für die neu zu bildende Parzelle entlang der Flughafenstrasse, was aus Sicht der Einsprecherin eher zu begrüssen wäre.

Die von der Einsprecherin kritisierte Ausnahmeregelung im Bebauungsplan bedeutet nicht, wie von der Einsprecherin angenommen, eine bereits „vorgesehene“ Abweichung von den Vorschriften und ermöglicht daher nur Abweichungen, die der Gesamtkonzeption nicht widersprechen. Beispiel: Ein zentraler Bestandteil der Gesamtkonzeption ist eine Begrenzung der Höhe auf maximal 20 Meter. Eine Abweichung, die nicht gegen die Gesamtkonzeption verstösst, könnte eine Höhe von 20,5 Metern sein, wenn hinreichend begründet wird, weshalb die Höhe von 20 Metern keinesfalls eingehalten werden kann.

Flächenabtretungen

Die in der Einsprache erwähnten 4 m² werden im betreffenden Brief der Rechtsabteilung BD nicht erwähnt. Grundsätzlich besteht ohnehin kein Zusammenhang zwischen den 4 m² und den nun massgebenden 99 m². Wie die Einsprecherin in der Begründung ausführt, wurden die 4 m² damals für die Neugestaltung der Neudorfstrasse benötigt. Die 99 m², die nun beansprucht werden, ergeben sich aufgrund der ökologischen und geomorphologischen Qualität der Böschung und der damit einhergehenden Zuordnung zur Grünzone.

Bebaubarkeit der Fläche

Eine allfällige Bebauung der Liegenschaft im zur Umzonung in die Grünzone vorgesehen Bereich ist aufgrund der bestehenden Baulinie zur Neudorfstrasse hin nicht möglich (siehe Übersichtsplan Nr. 13'046). Und da in der Industriezone keine Ausnützungsziffer gilt, welche aufgrund der Parzellenfläche eine maximal zulässige Geschossfläche festlegt, wird auch die Bebaubarkeit der Fläche hinter der Baulinie durch die Umzonung zur Grünzone nicht beschränkt. Es kann daher nicht von einer materiellen Enteignung gesprochen werden.

Ökologischer Wert der Böschung

Die Terrassenböschung in die Grünzone einzuweisen ist eine unabdingbare Anforderung, denn nur so können die Anforderungen der Auflagen für den Bau der Nordtangente Abschnitt 1 erfüllt werden. Gründe dafür sind der Biotopverbund und die

Grünflächenbilanz der Nordtangente. Die Einweisung in die Grünzone versteht sich im Sinne von §9 NLG und Art. 181ter und 18 b NHG.

Auch wenn die Allmendfläche, wie von der Einsprecherin vorgeschlagen, statt der Zone 7 der Grünzone zugeordnet würde, so wäre eine Zuordnung der Böschung zur Grünzone nach wie vor notwendig. Denn nur durch die Übernahme der Böschung durch den Kanton und durch die Zuordnung zur Grünzone können die Anforderungen des Naturschutzes ausreichend rechtlich gesichert werden. Zudem ist die Böschung als Vorgarten (da vor der Baulinie) ohnehin einer Bebauung entzogen.

Grünzone vs. Zone 7

Die Einsprecherin argumentiert, dass „auf dem Buckel“ des Eigentümers eine neue Industriezone entstehen soll. Die Einzonung der Allmend in die Zone 7 ergibt sich aus den im Projektbeschrieb dargelegten Gründen. Die neue Fläche ist mit der Flughafenstrasse ausgezeichnet erschlossen und die angrenzenden, freien Industrieflächen befinden sich zur Zeit noch im Eigentum des Kantons Basel-Stadt bzw. des Nationalstrassenvermögens und sind wieder für eine industrielle Nutzung vorgesehen. Ohnehin sprechen neben den rechtlichen Aspekten (Lärmempfindlichkeitsstufen) verschiedene Standortfaktoren für eine Zuordnung des Areals zur Zone 7 (Erschliessung durch Autobahn und Flughafen; bestehende industrielle und gewerbliche Nutzungen; suboptimale Wohnumfeldqualität).

Die Umzonung der Böschung von der Zone 7 in die Grünzone ergibt sich unabhängig von der Einzonung der Allmendfläche in die Zone 7. Der betreffende Bereich ist, wie in den Erläuterungen dargelegt, als Böschung von ökologischem und geomorphologischem Wert und als solcher zu erhalten.

Wohnnutzung

Dass die Industriezone der Wohnzone vorzuziehen ist, ergibt sich durch die bestehende Lärmvorbelastung des Gebiets durch Strassenlärm. Bei Einzonungen ist der Planungswert gemäss Lärmschutzverordnung massgebend. Unter diesem Umstand wäre es gar nicht möglich, eine Wohnzone an dieser exponierten Lage zu realisieren, da der Planungswert für Wohnzonen (ES-II und ES-III) bereits heute überschritten wird.

Antrag

Aufgrund der vorgenannten Erwägungen beantragen wir, die Einsprache abzuweisen.

5 Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Bebauungspläne, haben sich gemäss § 93 BPG nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten, und zudem ist eine Interessenabwägung in der Begründung der Beschlüsse vorzunehmen (Art. 1-3 RPV).

Die Abwägung der raumwirksamen Interessen wird in Kapitel 3 dargestellt und erläutert.

Das Vorhaben wird durch seinen begrenzten Umfang insgesamt nur in sehr geringem Ausmass durch die Ziele und Grundsätze der Raumplanung berührt. Das

Vorhaben entspricht insbesondere dem Ziel „...die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten“ (Art. 1 Abs. 2 lit. b RPG) und dem Grundsatz, dass „Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen“ sind (Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG) sowie „Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst“ zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG).

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen im Kapitel 4 sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG), der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) sowie die Umweltschutzgesetzgebung werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt.

6 Antrag und Beschlüsse

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

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

Basel, 23. Februar 2005

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ralph Lewin

Dr. Robert Heuss

Grossratsbeschluss

betreffend

Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen und Festsetzung eines Bebauungsplans im Bereich Flughafen-, Neudorfstrasse und Im Wasenboden (Areal Flughafenstrasse)

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, auf Antrag des Regierungsrates und gestützt auf die §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999¹⁾ und § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991²⁾, beschliesst:

I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 13'042 des Hochbau- und Planungsamts vom 25. März 2004 wird verbindlich erklärt.

II. Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen

Der Plan Nr. 13'045 des Hochbau- und Planungsamts vom 25. März 2004 zur Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen wird verbindlich erklärt.

III. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'043 des Hochbau- und Planungsamts vom 25. März 2004 wird verbindlich erklärt.
2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:
 - a. Im gesamten Bereich des Bebauungsplans gelten die Höhenbeschränkungen der Zone 4.
 - b. Hochbauten müssen gegen die Grundstücksgrenze entlang der Flughafen- und Neudorfstrasse einen Abstand von mindestens 2,5 Metern einhalten. Davon ausgenommen sind Dachvorsprünge mit einer Lichtraumhöhe von mindestens 4,5 Metern. Diese dürfen bis maximal einen Meter an die Grundstücksgrenze heran gebaut werden.
 - c. Im Bereich der Nationalstrasse N2 Nordtangente (C) dürfen Bauten und Anlagen bis zur Höhenkote von 258.5 m ü. M. erstellt werden. Die Art. 22 bis 24 des Nationalstrassengesetzes (NSG) und die ergänzenden Bestimmungen in der Nationalstrassenverordnung bleiben vorbehalten, insbesondere die Bewilligung zu Baugesuchen.

¹⁾ SG 730.100

²⁾ SG 780.100

- d. Im Bereich der Leitungstunnel (D) dürfen keine Bauten erstellt werden. Anlagen dürfen den Betrieb und Unterhalt des Leitungstunnels nicht beeinträchtigen. Unterirdische Bauten und Anlagen müssen zum Leitungstunnel (D) einen Abstand von mindestens einem Meter einhalten.
 - e. Zwischen den im Bebauungsplan bezeichneten Punkten A und B muss ein mindestens zwei Meter breiter Fussweg vorhanden sein. Bei Punkt A muss der Weg an den bestehenden Fussweg zur Hagnaustrasse anknüpfen, bei Punkt B an das vorhandene Trottoir entlang der Flughafenstrasse.
3. Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption der Bebauung nicht beeinträchtigt wird.

IV.

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

Grossratsbeschluss

betreffend

Entwidmung und bilanzmässige Überführung von Flächen im Bereich der Flughafen-, Neudorfstrasse und im Wasenboden (Areal Flughafenstrasse) aus dem Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, auf Antrag des Regierungsrates und gestützt auf § 22 und 33 des Finanzhaushaltsgesetzes des Kantons Basel-Stadt vom 16. April 1997¹⁾, beschliesst:

Entwidmung

Die Überführung der Flächen A, B und C gemäss Plan Nr. 13'070 des Hochbau- und Planungsamts vom 22. Juni 2004, haltend ca. 142 m², 107 m² und 2'685 m², von den Strassenparzellen 9221, 9222, 9225 in Sektion 1, vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen der Einwohnergemeinde der Stadt Basel.

Dieser Beschluss wird mit Eintritt der Rechtskraft des Grossratsbeschlusses betreffend Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen und Festsetzung eines Bebauungsplans für das Areal Flughafenstrasse wirksam.

¹⁾ SG 610.100

Grossratsbeschluss

betreffend

Abweisung der Einsprache gegen die Zonenänderung, die Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufe und den Erlass eines Bebauungsplans im Bereich der Flughafen-, Neudorfstrasse und im Wasenboden (Areal Flughafenstrasse)

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, auf Antrag des Regierungsrates und gestützt auf § 111 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999 ¹⁾, beschliesst:

Abweisung der Einsprache

Die Einsprache von Raussmüller Collection, Hintergasse 63, 8253 Diessenhofen, vertreten durch Liatowitsch und Partner, vom 13.8.2004, gegen die Zonenänderung, die Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufe und den Erlass eines Bebauungsplans im Bereich der Flughafen-, Neudorfstrasse und Wasenboden (Areal Flughafenstrasse), wird abgewiesen.

Der Einsprecherin ist eine Ausfertigung dieses Beschlusses und zur Erläuterung ein Exemplar des Ratschlages persönlich zuzustellen, sobald der Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen und Festsetzung eines Bebauungsplans für das Areal Flughafenstrasse rechtskräftig geworden ist.

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 Beschlusses beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

¹⁾ SG 730.100

Dem Ratschlag beigelegt:

- Plan Nr. 13'041: Zonenänderungsplan, bestehende Zonen
- Plan Nr. 13'042: Zonenänderungsplan, neue Zonen
- Plan Nr. 13'043: Bebauungsplan
- Plan Nr. 13'044: Lärmempfindlichkeitsstufenplan, bestehend
- Plan Nr. 13'045: Lärmempfindlichkeitsstufenplan, neu
- Plan Nr. 13'046: Übersichtsplan, Parzellenänderungen
- Plan Nr. 13'070: Übersichtsplan, Entwidmungen

Im Ratssaal aufgelegt:

- Plan Nr. 13'041: Zonenänderungsplan, bestehende Zonen
- Plan Nr. 13'042: Zonenänderungsplan, neue Zonen
- Plan Nr. 13'043: Bebauungsplan
- Plan Nr. 13'044: Lärmempfindlichkeitsstufenplan, bestehend
- Plan Nr. 13'045: Lärmempfindlichkeitsstufenplan, neu
- Plan Nr. 13'046: Übersichtsplan, Parzellenänderungen
- Plan Nr. 13'070: Übersichtsplan, Entwidmungen

7 Anhang

Einsprache Raussmüller Collection

Fristgerecht auf den 13. August 2004 hat Frau lic. iur. Claudia Stehli, Liatowitsch & Partner, als Bevollmächtigte der Raussmüller Collection, Hintergasse 63, 8253 Diessenhofen, Einsprache gegen die Entwürfe der öffentlichen Planauflage zum Areal Flughafenstrasse erhoben. Der vollständige Originaltext der Einsprache wird im Folgenden wiedergegeben:

*„In Bezug auf die obgenannte Öffentliche Planauflage erhebe ich hiermit namens und im Auftrag der Raussmüller Collection, Hintergasse 63, 8253 Diessenhofen, handelnd durch Urs Raussmüller, **Einsprache** gegen den aufgelegten Zonenänderungsplan, die vorgesehenen Parzellenmutationen sowie den Bebauungsplan und stelle diesbezüglich folgende **Rechtsbegehren**:*

- 1. Es sei von der vorgesehenen Neueinzonung und Zonenänderung, insbesondere von einer Umzonung von 99 m² der Parzelle 1495 Sektion I Grundbuch Basel-Stadt von der Industriezone 7 in eine Grünzone und dementsprechend von einer diesbezüglichen Parzellenmutation abzusehen und der Bebauungsplan entsprechend anzupassen.*
- 2. Es seien die ordentlichen Kosten des Einspracheverfahrens der Einsprachegegnerin aufzuerlegen und der Einsprecherin eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen.*

*Zur **Kurzbegründung** führe ich aus wie folgt:*

- 1. Gemäss § 110 Abs. 1 Bau- und Planungsgesetz (BPG) kann bis zum Ende der öffentlichen Auflage Einsprache erhoben werden. Da die vorliegend in Frage stehenden Planentwürfe bis heute, 13. August 2004, aufgelegt werden, erfolgt die heutige Einsprache innert der gesetzlichen Frist.*
- 2. Die Unterzeichnende ist gehörig bevollmächtigt.*
- 3. Zur Einsprache berechtigt ist nach § 110 Abs. 2 BPG unter anderem jeder, der von der Planung persönlich berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Änderung oder Ablehnung hat. Die Einsprecherin ist Eigentümerin der Liegenschaft Hagenaustrasse 20, Parzelle 1495 Sektion I Grundbuch Basel-Stadt, welche insbesondere von der geplanten Umzonung betroffen ist, wonach rund 99 m² des Grundstückes von der Industriezone neu der Grünzone zugewiesen werden sollen. Aus diesem Grunde wurde die Einsprecherin vom Hochbau- und Planungsamt auch persönlich angeschrieben.*
- 4. Wie ausgeführt worden ist, sollen gemäss der vorliegend in Frage stehenden Planauflage ca. 99 m² des sich im Eigentum des Einsprechers befindlichen Grundstücks an der Hagenaustrasse 20 von der Industriezone 7 der Grünzone zugewiesen werden. Geplant ist diesbezüglich später eine Abparzellierung und Übernahme durch das Nationalstrassenvermögen gegen Abgeltung. Diese Planung widerspricht nicht nur den bisherigen Mitteilun-*

gen durch die Behörden, sondern ist auch in sich widersprüchlich. Dies wird im Folgenden kurz aufgezeigt.

5. *Einem Schreiben der Rechtsabteilung des Baudepartements des Kantons Basel-Stadt vom 29. April 1997 ist zu entnehmen, dass von der Parzelle 1495 Sektion I Grundbuch Basel-Stadt, welche sich seit 1. Juli 1998 im Eigentum der Einsprecherin befindet, entlang der nach Fertigstellung des Autobahntunnels im Jahre 2002 neu zu gestaltenden Neudorfstrasse 4 m² Fläche abgetreten werden müssten. Neu sollen 99 m² enteignet werden. Derartige Abweichungen von der ursprünglichen Planung sind für die Einsprecherin nicht akzeptabel, zumal sie die Liegenschaft in Kenntnis der ursprünglich vorgesehenen Impropropriation erworben hat, jedoch nicht damit rechnen musste, später noch weitere Anteile ihrer Liegenschaft abtreten zu müssen, welche sie für eine allfällige weitere Bebauung der Liegenschaft benötigen würde.*
6. *Ferner erscheint es mehr als widersprüchlich, wenn auf der einen Seite bezüglich der Liegenschaft der Einsprecherin 99 m² von der Industriezone 7 in die Grünzone überführt werden sollen, wenn gleichzeitig auf der anderen Seite der Grünzone aus bisher nicht eingezonter Allmend eine Industriezone 7 werden soll. Offensichtlich soll auf dem Buckel der Einsprecherin eine neue Industriezone entstehen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb auf einem Gebiet eine Industriezone begründet werden soll, welches bereits an eine nicht voll ausgeschöpfte Industriezone angrenzt. Es wird denn auch im Projektbeschrieb nicht näher ausgeführt, weshalb „aus städtebaulicher Sicht“ eine weitere Industriezone der Verlängerung der Wohnnutzung vorzuziehen sei. Auch ist nicht ersichtlich, was gegen eine Grünzone in diesem Gebiet spricht, könnte doch ohne Weiteres auf ein Beschneiden einer bereits bestehenden Industriezone mit Sicherheit verzichtet werden.*

Unter diesem Gesichtswinkel erscheint auch das im Projektbeschrieb aufgeführte Argument, die Böschung sei aus naturschützerischer Sicht zu erhalten, weder halt- noch nachvollziehbar, zumal gesamthaft lediglich ein enger Streifen zwischen zwei Industriezonen in eine Grünzone überführt werden soll. Aus dem zweiten aufgeführten Argument, der Grünraum diene als Ersatzfläche für andere im Rahmen des Nordtangentenbaus beanspruchte Fläche, wird denn die eigentliche Motivation der Planung klar ersichtlich. Es ist offensichtlich, dass eine Planung, welche eine Umwandlung von Allmend in eine weitere Industriezone vorsieht, in Umweltschutzkreisen auf wenig Akzeptanz stossen würde, zumal mit dem Bau der Nordtangente vermutlich ein erheblicher Anteil an Grünfläche bebaut werden musste. Diese Überlegungen jedoch dürfen nicht dazu führen, dass einem einzelnen Grundeigentümer einfach ein Anteil von 99 m² von seinem in einer Industriezone gelegenen Grundstück „abgeschnitten“ wird, damit an anderer Stelle die Begründung einer neuen Industriezone auf ehemaliger Allmend gerechtfertigt werden kann. Vielmehr würde es sich unter diesem Gesichtspunkt rechtfertigen, die nicht mehr als Strasse gebrauchte Fläche selbst in eine Grünzone umzuwandeln und dafür die bestehenden Industriezonen unberührt zu belassen.

An dieser Widersprüchlichkeit vermag es schliesslich auch nichts zu än-

dern, wenn im Bebauungsplan für die geplante Industriezone eine Höhenbeschränkung der Zone 4 übernommen werden soll. Die Nutzungsmöglichkeiten, insbesondere auch solche, die wegen der Gefahr von Störfällen aus Wohngebieten fernzuhalten sind, bleiben zulässig. Zudem wären gemäss Grossratsbeschluss betreffend Verbindlicherklärung der Zonenplanänderung auch Ausnahmen vom Bebauungsplan vorgesehen und damit auch Abweichungen von der Höhenbeschränkung unter den gegebenen Umständen zulässig.

7. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass für die geplante Neueinzonung in eine Industriezone wie auch die damit verbundene Umzonung in eine Grünzone (zumindest im vorgesehenen Umfang) kein öffentliches Interesse ersichtlich ist, welches einen derartigen Eingriff in die Eigentumsrechte der Einsprecherin rechtfertigen könnte. Von der besagten Neueinzonung und insbesondere der geplanten Umzonung eines Teils des bestehenden Industriegebietes in eine Grünzone ist daher abzusehen.
8. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind die ordentlichen Kosten der Einsprachegegnerin aufzuerlegen und ist der Einsprecherin eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen.

Namens und im Auftrage der Einsprecherin und

mit freundlichen Grüssen
für Dr. Peter Liatowitsch
gezeichnet
lic. iur. Claudia Stehli“