

Bericht der Bau- und Raumplanungs- kommission des Grossen Rates

zum

Ratschlag Nr. 9423 betreffend Areal „Stückfärberei“ Hochberger-, Baden-, Neuhausstrasse

Zonenänderungen, Bebauungsplan, Lärmempfindlichkeitsstufen, Beurteilung
der Umweltverträglichkeit, Entscheid über Einsprachen zum Bebauungsplan

vom 13. Februar 2006 / 042039

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 17. Februar 2006

INHALTSVERZEICHNIS

1. Auftrag und Vorgehen	3
2. Gegenstand der Vorlage	3
3. Überlegungen der Kommission	4
a) Städtebauliche Aspekte	4
b) Auswirkungen auf den Detailhandel	4
c) Störfallrisiko	5
d) Anliegen der Quartierbevölkerung	5
e) Verkehr	5
4. Fahrtenmodell	7
5. Einsprachen	8
6. Gesamtwürdigung	9
7. Antrag	9
Grossratsbeschluss	10
Anhang	

1. Auftrag und Vorgehen

Am 2. Februar 2005 überwies der Grosse Rat den Ratschlag Nr. 9423 betreffend Areal „Stückfärberei“ (Hochberger-, Baden-, Neuhausstrasse) zur Vorberatung und Berichterstattung an seine Bau- und Raumplanungskommission.

Die Kommission behandelte dieses Geschäft an mehreren Sitzungen und liess sich von Vertretern des Baudepartements sowie von einem Verkehrsexperten ausführlich informieren; ausserdem führte sie ein Hearing mit VertreterInnen des Quartiersvereins Kleinhüningen durch.

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) plante ursprünglich, einen Mitbericht zu erstellen; angesichts der zentralen Bedeutung des Themas „Verkehr“ für das ganze Geschäft verzichtete jedoch die UVEK darauf, dieses Thema selbst weiter zu vertiefen, sondern gab das Geschäft – verbunden mit einem Fragenkatalog zuhanden des Baudepartements – zurück an die BRK (siehe Anhang).

Die BRK hat den im Ratschlag enthaltenen Bebauungsplan dahingehend ergänzt, dass bei dieser Überbauung ein Fahrtenmodell zur Anwendung kommt und dass die Bauträger die Kosten für flankierende Massnahmen im Bereich Verkehr/Erschliessung zu übernehmen haben. Die BRK empfiehlt den so veränderten Bebauungsplan, die Zonenänderungen sowie die Festsetzung der Lärmempfindlichkeitsstufen zur Annahme; ebenso empfiehlt sie, die Einsprachen gegen die Änderung der Zonenzuweisung und Festsetzung eines Bebauungsplans, des Wohnanteils und neuer Lärmempfindlichkeitsstufen für das Areal „Stückfärberei“ (Hochberger-, Baden- und Neuhausstrasse) abzuweisen.

Gemäss ihrer ständigen Praxis beantragt die Kommission, die beiden vom Regierungsrat vorgelegten separaten Beschlussanträge aufgrund des engen sachlichen Zusammenhangs in einen einzigen Beschluss zusammenzufassen.

2. Gegenstand der Vorlage

Das Areal im Geviert Hochberger-, Baden- und Neuhausstrasse, auf dem früher die Stückfärberei und ein Betrieb der Novartis standen, umfasst eine Fläche von 53'980 m² und ist seit mehreren Jahren Brachland. Verschiedene Initiativen, das Gelände zu überbauen, verliefen bisher im Sand. Die Tivona Eta AG, eine auf den Bau von Einkaufszentren spezialisierte Immobiliengruppe, hat nun ein Projekt vorgelegt, das auf diesem Areal den Bau eines grossen Einkaufszentrums, von Büros, Freizeiteinrichtungen, Restaurants und einem Hotel vorsieht.

Der grösste Teil des Areals liegt heute in Zone 7, d.h. der Industrie- und Gewerbezone; die restliche Fläche liegt in Zone 4 mit Industrieschraffur. Die Realisierung eines Einkaufszentrums ist in der bestehenden Zone 7 ohne einen Bebauungsplan nicht zulässig. Eine Umzonung des gesamten Gebietes in eine reguläre Bauzone, in der auch Wohnnutzungen zulässig wären, ist aber ebenfalls nicht möglich, weil im Westen ein reines Industriegebiet (Ciba Spezialitätenchemie AG, Valorec Services AG, ProRheno AG) angrenzt; die Existenz bzw. der Betrieb dieser Firmen wäre unter Umständen in Frage gestellt, sofern vis-à-vis eine Wohnüberbauung realisiert würde.

Das geplante Einkaufszentrum hat eine Verkaufsfläche von 32'000 m²; für Freizeitanlagen und Restaurants sind 8'000 m² vorgesehen, für Büros 4'500 m². Das Hotel soll ca. 150 Zimmer aufweisen. Gemäss Parkplatzverordnung wären für diese Überbauung 887 Parkplätze zulässig; mit 825 wird ein tieferer Wert als absolutes Maximum festgesetzt.

Die Erschliessung des Gebietes mit dem öffentlichen Verkehr ist nicht optimal; die Endstation des 8er Trams am Hochbergerplatz ist rund 300 Meter entfernt. Die Bauträgerschaft hat ihre Bereitschaft signalisiert, durch den Bau einer Fussgängerbrücke über die Wiese den Weg von der Endstation zum Einkaufszentrum zu verkürzen; ebenso ist sie bereit, sich an den Kosten einer Haltestelle der Buslinie 36 vor dem Einkaufszentrum zu beteiligen.

Das Architekturbüro Diener & Diener hat ein Vorprojekt erstellt, in dem die inneren und äusseren Strukturen, die formale und teilweise auch die gestalterische Ausformung des geplanten Bauvorhabens dargestellt sind. Allerdings wird für den Bau des Einkaufszentrums noch ein eigentliches Baubewilligungsverfahren notwendig sein.

Mit dem vorliegenden Ratschlag soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, damit dieses Projekt realisiert werden kann.

3. Überlegungen der Kommission

a) Städtebauliche Aspekte

Das Stücki-Areal hat schon eine lange Planungsgeschichte und ist eine der ältesten Industriebrachen der Stadt. Frühere Projekte, die hier eine Art neues Dreispitz entwickeln wollten (modernes Gewerbe und Wohnen auf einem Areal), wurden wieder begraben, da der Standort in einer Industriezone und die Risiken der benachbarten Sondermüllverbrennung dagegen sprachen

Das Areal liegt im Übergangsgebiet zwischen dem Wohnquartier Kleinhüningen im Osten und dem reinen Industriegebiet im Westen. Obwohl die beiden Nutzungsformen unterschiedlicher und unverträglich kaum sein könnten, liegen sie hier in unmittelbarer Nähe. Ein städtebauliches Ziel für die dazwischen liegende Bebauung muss deshalb ein Übergang mit möglichst effizienter Pufferwirkung zwischen den Industrie-Betrieben und den Wohnungen sein. Dies kann auf einem relativ kleinen Raum geschehen, sofern die Bebauung als Trennriegel wirkt, selber keine übermässigen Emissionen verursacht, aber auch nicht empfindlich ist auf Immissionen nachbarlicher Betriebe. Das nun vorliegende Überbauungsprojekt vom Architekturbüro Diener & Diener trägt diesen Vorgaben Rechnung.

Die vorgesehenen Bauten sind zwar ziemlich voluminös, nutzen aber die erlaubte Höhe nicht aus. Der Ausnutzungsfaktor 2 ist denn auch für eine Industrie-/Gewerbezone nicht sehr hoch; zusätzlich sind 30% des Areals als Freifläche vorgesehen. Die BRK hat sich davon überzeugen lassen, dass das vorliegende Projekt aus städtebaulicher Sicht eine gute Lösung darstellt.

b) Auswirkungen auf den Detailhandel

Das geplante Einkaufszentrum verfügt über eine Verkaufsfläche von 34'000m². Wenn man davon ausgeht, dass mehr Verkaufsflächen nicht automatisch mehr Einkauf bewirken, bedeutet der Bau dieses Einkaufszentrums, dass andernorts weniger eingekauft wird. Aller-

dings hat sich das Einkaufsverhalten vieler Kunden geändert: Der „tägliche Bedarf“ wird heute vielfach mit dem Wocheneinkauf gedeckt; von daher besteht durchaus ein gewisser Bedarf an solchen Einkaufszentren. Das geplante Einkaufszentrum steht deshalb primär in Konkurrenz zu anderen Einkaufszentren. Die Alternative zum Einkaufszentrum auf dem Stücki-Areal ist also nicht der Quartierladen oder das Spezialgeschäft in der Innerstadt, sondern ein anderes Einkaufszentrum – dieses dann meist „auf der grünen Wiese“ ausserhalb der Stadt. Von Seiten des Gewerbes wird denn auch signalisiert, dass ein Einkaufszentrum auf Kantonsgebiet begrüsst würde.

c) Störfallrisiko

In unmittelbarer Umgebung des geplanten Zentrums bestehen einige Anlagen, die im kantonalen Verzeichnis der Gefahrenquellen eingetragen sind (u.a. Sondermüllöfen, Ciba Spezialitätenchemie, ProRhen AG). Bei einem Störfall bestünde also das Risiko, dass Anwohner oder Besucher der Überbauung zu Schaden kommen könnten. Die BRK hat sich darüber informieren lassen, dass geeignete Massnahmen vorgesehen und als Vorschriften in den Bauungsplan aufgenommen wurden, die ein solches Risiko gemäss eidgenössischer Störfallverordnung auf ein „tragbares Mass“ vermindern. Dabei geht es vor allem darum, dass das Einkaufszentrum eine dichte Gebäudehülle erhält und mit einer Umluftfunktion ausgestattet wird, die im Ereignisfall für eine gewisse Zeit eine autonome Frischluftversorgung der Kundschaft und der Angestellten gewährleistet.

d) Anliegen der Quartierbevölkerung

Die BRK hat zwei VertreterInnen des Neutralen Quartiervereins Pro Kleinhüningen zu einem Hearing eingeladen. Diese zeigten sich gegenüber der geplanten Überbauung des Stücki-Areals sehr skeptisch. Als QuartierbewohnerInnen hätten sie das Gefühl, alle problematischen Einrichtungen wie ARA, Sondermüllöfen, Umschlagshafen, HUPAC-Verladestation würden in den Norden der Stadt verlegt. Kleinhüningen habe endgültig den Charme eines sympathischen Fischerdorfes verloren.

Es bestehe eine grosse Unsicherheit, da die QuartierbewohnerInnen (zumindest in der Vergangenheit) nie gefragt wurden, ob sie alle diese Anlagen möchten. Jedes dieser Projekte, zu denen neu auch das Einkaufszentrum dazukomme, würde jeweils einzeln realisiert, ohne dass ein Gesamtkonzept bestehe – und alle würden Verkehr und Lärm nach Kleinhüningen bringen. Gemäss Verkehrszählungen des Baudepartements weise Kleinhüningen heute 12'000 Fahrten von Personenwagen, 600 Lastwagenfahrten und 100 Busfahrten pro Tag auf. Mit dem Einkaufszentrum würden noch einmal Tausende von Autos mehr pro Tag in das Quartier kommen.

Die BRK hat zur Kenntnis genommen, dass die QuartiervertreterInnen nicht grundsätzlich gegen ein Einkaufszentrum sind – dieses sei vielleicht sogar notwendig, wenn alle geplanten Wohnungen fertig gebaut seien. Allerdings sei das Verkehrsregime nicht gelöst, so dass sich die Verkehrssituation weiter verschlimmern werde.

e) Verkehr

Das Thema Verkehr hat bei den Beratungen der BRK viel Zeit beansprucht. Die geplante Überbauung kommt in eine Gegend, die durch die grenznahe Lage und den Hafen schon relativ viel Pendler- und Lastwagenverkehr aufweist. Laut Parkplatzverordnung wären in der

geplanten Überbauung maximal 887 Parkplätze zulässig; im Bebauungsplan wurde dieser Wert (im Einverständnis mit dem Investor) auf 825 festgelegt. Es ist unbestritten, dass die vorgesehene Nutzung des Areals mit Einkaufszentrum, Hotel, Freizeiteinrichtungen und Büros das Verkehrsaufkommen noch vergrössern würde. Bei der Bewertung dieser Tatsachen und den daraus zu ziehenden Konsequenzen standen sich in der Kommission unterschiedliche Positionen gegenüber:

- Kleinhüningen sei ein benachteiligtes Quartier und leide heute schon unter einem hohen Verkehrsaufkommen (u.a. Lastwagenverkehr vom und zum Hafen); zusätzlicher Verkehr sei dem Quartier deshalb nicht zuzumuten. In eine ähnliche Richtung geht das Argument dass der Mehrverkehr, den die geplante Überbauung verursache, auf Grund der heutigen Lärmbelastung und Luftverschmutzung nicht zu verantworten sei.
- Andere Kommissionsmitglieder sehen in der geplanten Überbauung vor allem eine Chance, das Quartier städtebaulich aufzuwerten; sie plädieren dafür, zur Ermöglichung dieses Projektes die negativen Begleiterscheinungen zu vermindern und den Individualverkehr mit flankierenden Massnahmen (Fahrtenmodell, Verbesserung der ÖV-Anbindung) einzudämmen.
- Eine dritte Gruppe befürwortet das Einkaufszentrum ebenfalls, wendet sich aber explizit gegen verkehrsbeschränkende Massnahmen; aus Sicht dieser Gruppe wäre es falsch, ein Unternehmen für seinen Erfolg (d.h. einen grossen Besucherzustrom) bestrafen zu wollen.

Die Vertreter des Baudepartements informierten die BRK darüber, wie der Kanton die Verkehrsströme in den Griff kriegen will. Laut Umweltverträglichkeitsbericht wären in diesem Gebiet etwa 4'000 zusätzliche Autos zulässig, die das Einkaufszentrum aufsuchen. In diesen Zahlen sind auch die Mehrbelastung durch das zukünftige Erlenmattquartier und möglicher Mehrverkehr vom Hafen (im Zusammenhang mit der Verlagerung des Hafens St. Johann auf die Klybeckseite) mitberücksichtigt.

Das BD geht davon aus, dass rund 85% der Autos via Autobahn und Wiesekreisel zum Einkaufszentrum gelangen und nur 15% via Kleinhüningen. Die Mehrbelastung für Kleinhüningen fällt daher tendenziell eher gering aus. Hingegen gelangt der Wiesekreisel an seine Kapazitätsgrenze, vor allem an Samstagen, wenn sehr viele Kunden das Einkaufszentrum aufsuchen, bzw. in naher Zukunft, wenn die Überbauung des Erlenmattquartiers voranschreitet.

Die Tatsache, dass der Lastwagenverkehr vom und zum Hafen durchs Quartier führt, wird auch vom Baudepartement als unbefriedigend angesehen. Mit neuen Autobahnabfahrten (bereits gebaut) und -auffahrten (Fertigstellung frühestens 2012) soll es aber mittelfristig zu einer markanten Verbesserung der Situation kommen.

Die BRK war sich einig, dass bei diesem Projekt die Verkehrsproblematik so zentral ist, dass sie nicht erst im Baubewilligungsverfahren angegangen werden kann, sondern bereits im Rahmen des Bebauungsplanes gelöst werden muss. Sie hat sich deshalb intensiv mit dem sogenannten „Fahrtenmodell“ auseinandergesetzt, einem Instrument, mit dem in einem bestimmten Gebiet die Anzahl der zulässigen Fahrten festgelegt wird.

4. Fahrtenmodell

Ein Fahrtenmodell regelt, wie viele Autos pro Zeiteinheit (Monat, Jahr) zu den Parkplätzen eines Gebäudes fahren dürfen. Das Verkehrsaufkommen steht also im Zentrum. Mit dem Fahrtenmodell wird anstelle der Parkplätze (bzw. zusätzlich) die Anzahl der zulässigen Fahrten festgelegt. Ziel eines Fahrtenmodells ist es, den Modal-Split zugunsten umweltverträglicher Verkehrsformen zu beeinflussen.

Bis anhin war es die Anzahl Parkplätze, mit der die Behörden bei einem Neubau mit publikumsintensiver Nutzung den Verkehr zu steuern suchten. Wie viele Fahrten damit tatsächlich generiert werden, kann mit dieser Methode jedoch nicht genau gesagt werden. Das Fahrtenmodell ist demnach aus Sicht des Umweltschutzes sinnvoller.

Im Gegensatz zur Festlegung der Anzahl Parkplätze ist das Fahrtenmodell nicht im Bau- und Planungsgesetz (BPG) verankert; es kann deshalb nur im Rahmen spezieller Bauvorschriften (Bebauungsplan) zur Anwendung kommen.

In einem Fahrtenmodell wird die Anzahl zulässiger Fahrten gemäss folgenden Kriterien festgelegt:

- Vorbelastung Gebiet;
- Belastung angrenzender Strassenabschnitte und Knoten;
- Andere Randbedingungen.

Das bewilligte Fahrtenkontingent ist durch den Betreiber kontinuierlich zu überprüfen („Controlling“: Zählung der ins Parkhaus einfahrenden Personenwagen). Im Falle eines mehrmals erhöhten Fahrtenaufkommens muss der Betreiber Massnahmen zur Fahrtenreduktion ergreifen; solche könnten in der Erhebung bzw. Erhöhung einer Parkgebühr bestehen, in der Finanzierung zusätzlicher Busfahrten, in der Organisation eines Hauslieferdienstes, um nur einige Beispiele zu nennen.

Damit das Fahrtenmodell funktioniert, ist es notwendig, dass bei wiederholter Überschreitung des Fahrtenkontingents Sanktionen verfügt werden können. Dies wäre aber erst der Fall, wenn die oben skizzierten Massnahmen des Betreibers nicht innert nützlicher Frist zum Ziel führen.

Die BRK schlägt dem Grossen Rat vor, im Bebauungsplan im Sinne einer Auflage ein Fahrtenmodell zu definieren. In der nachfolgenden Tabelle ist aufgeführt, welche Regelungen im Bebauungsplan enthalten sein sollen und welche ergänzenden Bestimmungen von der Baubewilligungsbehörde im Rahmen der Erteilung der Baubewilligung festzulegen wären:

		Parlament (GR) Bebauungsplan	Verwaltung (BD) Baubewilligung
Kontingent	Prinzip	Die Höchstzahl der erlaubten Fahrten ist festzusetzen.	
	Fahrtenzahl	Gestützt auf die Umweltverträglichkeitsprüfung beträgt die Höchstzahl der erlaubten Einfahrten ins Parking max. 120'000 pro Monat und insgesamt 1'302'000 pro Jahr.	
	Details		Das Jahr dauert vom 1. Juli bis zum 30. Juni.
Controlling	Prinzip	Das bewilligte Fahrtenkontingent ist durch den Betreiber kontinuierlich zu überprüfen (Zählung der ins Parkhaus einfahrenden Personewagen). Im Falle eines erhöhten Fahrtenaufkommens muss der Betreiber Massnahmen zur Fahrtenreduktion ergreifen, wobei Spitzenzeiten berücksichtigt werden.	
	Details		Erfassung bei den Schranken. Massnahmen: z.B. Erhöhung der Parkgebühren, Hauslieferdienst
Sanktionen	Prinzip	Bei wiederholter Überschreitung des Fahrtenkontingents verfügt das Baudepartement Sanktionen.	
	Details		z.B. Bussen, Abbau von Parkplätzen

5. Einsprachen

Den in den Einsprachen VCS, Danzeisen, Mattmüller und Seeger formulierten Bedenken betreffend Verkehrsbelastung, Umweltbelastung und ÖV-Erschliessung wird mit der im Bebauungsplan vorgesehenen Beschränkung der Fahrten (Fahrtenmodell, Ziff. 2.6 Abs. 2 des Beschlussantrags) sowie mit den vorgesehenen Auflagen betreffend die Erstellung einer Fussgänger Verbindung und andere flankierende Massnahmen (Ziff. 2.8 des Beschlussantrags) Rechnung getragen. Insbesondere wird die maximale Anzahl der durch das vorgesehene Einkaufszentrum verursachten Fahrten auf ein quartierverträgliches Mass (im Schnitt ca. 4'000 Fahrten pro Werktag) limitiert. Mit der Limitierung der Anzahl Fahrten erübrigt sich eine Vorgabe bezüglich der Parkgebühren.

Im Übrigen sind die Einsprachen im Sinne der im Ratschlag enthaltenen Erwägungen abzuweisen.

6. Gesamtwürdigung

Die BRK hat sich lange und intensiv mit diesem Geschäft beschäftigt. Dabei konnten Fragen zur städtebaulichen Bedeutung des Projektes, zur Sicherheit und zu den Auswirkungen auf den Detailhandel relativ rasch abgehandelt werden. Hingegen wurden die Befürchtungen der QuartierbewohnerInnen vor einer massiven Zunahme des Verkehrs auch von zahlreichen Mitgliedern der BRK geteilt. Entsprechend konzentrierten sich die Diskussionen der Kommission in der Folge auf die Auswirkungen des Verkehrs, auf mögliche Massnahmen, diesen einzuschränken, und auf die Wünschbarkeit solcher Massnahmen.

Gemäss einer Konsultativabstimmung würde eine Mehrheit der BRK (10 Stimmen gegen 4 Stimmen bei 1 Enthaltung) das Geschäft ablehnen, wenn es in unveränderter Form (gemäss Ratschlag des Regierungsrates) zur Abstimmung käme. Für eine Mehrheit der Kommission weist das vorliegende Projekt jedoch auch Chancen auf. Einerseits bietet es eine städtebaulich überzeugende Lösung für eine lange leer stehende Industriebrache. Andererseits ist das Projekt auch aus wirtschaftspolitischer Sicht von Interesse: Da ein gewisser Bedarf nach Einkaufszentren unbestritten ist, sollen solche durchaus auf Kantonsgebiet (und nicht nur in den Vororten) gebaut werden; immerhin werden dadurch auch Arbeitsplätze geschaffen und Steuereinnahmen generiert.

Die Kommissionsmehrheit geht davon aus, dass mit der Ergänzung des Bebauungsplanes durch das Fahrtenmodell sowie weitere flankierende Massnahmen im Bereich Verkehr/Erschliessung sowohl den Bedenken der QuartierbewohnerInnen Rechnung getragen als auch das Potential dieses Projektes realisiert werden kann. Mit 8 Ja gegen 6 Nein hat sie der Aufnahme des Fahrtenmodells in den Bebauungsplan (Punkt 2.6.) zugestimmt; mit 11 Ja gegen 3 Nein bei 1 Enthaltung hat sie unter Punkt 2.8. zugestimmt, dass die Bauträgerschaft die Kosten flankierender Massnahmen, die zu einer Verbesserung im Bereich Verkehr/Erschliessung führen sollen, gänzlich übernehmen muss. Es geht dabei namentlich um den Bau einer Fussgängerbrücke über die Wiese (ca. Fr. 1'500'000.-); die Umgestaltung des Knotens Hochbergerstrasse/Badenstrasse (ca. Fr. 1'000'000.-) sowie um die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle (ca. Fr. 500'000.-).

7. Antrag

Die BRK beantragt dem Grossen Rat mit 9 Ja gegen 5 Nein bei 1 Enthaltung, dem Ratschlag Nr. 9423 betreffend Areal „Stückfärberei“, Hochberger-, Baden-, Neuhausstrasse mit den in diesem Bericht erwähnten Änderungen zuzustimmen.

Die Kommission hat diesen Bericht mit 7 gegen 5 Stimmen verabschiedet und ihren Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt.

13. Februar 2006

Namens der Bau- und Raumplanungskommission
Der Vizepräsident

Dr. Hermann Amstad

Grossratsbeschluss betreffend planerische Massnahmen zur Neunutzung des ehemaligen Industrieareals "Stückfärberei" (Hochberger-, Baden-, Neuhausstrasse) sowie betreffend Einsprachen gegen die Änderung der Zonenzuweisung und Festsetzung eines Bebauungsplans, des Wohnanteils und neuer Lärmempfindlichkeitsstufen

Vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats und gestützt auf die §§ 95, 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹⁾ sowie auf § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991²⁾, beschliesst:

I. Zonenänderung / Wohnanteil

Die im Zonenänderungsplan Nr. 12'880 des Hochbau- und Planungsamtes vom 14. Mai 2003 (Revisionsdatum 16.09.2004) eingezeichneten Zonen werden festgesetzt.

Im Geltungsbereich der Zonen 4 und 5a wird der Wohnanteil "ein Geschoss Arbeitsflächen zulässig" und im Geltungsbereich der Zone 5 der Wohnanteil "vier Geschosse Arbeitsflächen zulässig" festgesetzt. Den Vollzug des Wohnflächenanteils regelt der Regierungsrat auf dem Verordnungsweg.

II. Bebauungsplan

1. Der Bebauungsplan Nr. 12'881 des Hochbau- und Planungsamtes vom 14. Mai 2003 (Revisionsdatum 16.09.2004) wird festgesetzt.
2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:
 - 2.1 Die zulässige Nutzung umfasst Gewerbebauten, Einkaufszentrum, Restaurationsbetriebe, Freizeiteinrichtungen, Büros und Hotels.
 - 2.2 Hotelnutzungen sind nur in demjenigen Arealteil zulässig, welcher der Zone 5 zugewiesen ist.
 - 2.3 Insgesamt dürfen auf dem Areal höchstens 80'000 m² Bruttogeschossflächen erstellt werden. Davon sind maximal 32'000 m² als reine Verkaufsflächen nutzbar.
 - 2.4 Die zulässige Wand- und Gebäudehöhe beträgt 15 m, im schraffierten Bereich 34 m. Für einzelne Baukörper mit technischen Anlagen, deren Grundfläche insgesamt nicht grösser ist als 2,5 % der gesamten Grundstücksfläche, beträgt die Höchsthöhe 40 m.
 - 2.5 Von der gesamten Grundstücksfläche dürfen 30 % nicht überbaut werden. Die Freifläche ist überwiegend auf der Süd- und Westseite anzuordnen. An der Hochbergerstrasse ist sie als öffentlich zugänglicher Platz zu gestalten.

Im Sinne des Ersatzes und des ökologischen Ausgleichs gemäss § 9 Natur- und Landschaftsschutzgesetz sind die zur Verfügung stehenden Aussenflächen gemäss einem ökologischen Konzept standortheimisch zu begrünen.

¹⁾ SG 730.100

²⁾ SG 780.100

- 2.6 Die Anzahl der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen beträgt 825 Parkplätze. Alle Parkplätze sind unterirdisch anzuordnen.

Gestützt auf die Umweltverträglichkeitsprüfung beträgt die Höchstzahl der erlaubten Einfahrten ins Parking max. 120'000 pro Monat und insgesamt 1'302'000 pro Jahr. Vor Inbetriebnahme der Anlage hat der Betreiber ein Massnahmenkonzept zur Fahrtenbeeinflussung vorzulegen. Die Einhaltung des bewilligten Fahrtenkontingents ist durch den Betreiber kontinuierlich zu überprüfen (Zählung der ins Parkhaus einfahrenden Personenwagen). Er berichtet der zuständigen Behörde periodisch. Im Falle eines erhöhten Fahrtenaufkommens muss der Betreiber Massnahmen zur Fahrtenreduktion ergreifen. Bei Überschreitung des Fahrtenkontingents verfügt die Bewilligungsbehörde Sanktionen, beispielsweise in Form von Betriebsanordnungen und Bussen. Die Sanktionen werden im Rahmen der Baubewilligung konkretisiert.

- 2.7 Der Anlieferungs- und Kundenverkehr ist über die Badenstrasse abzuwickeln. Die Ein- und Ausfahrt zur Kunden-Einstellhalle muss im südlichen, im Bebauungsplan bezeichneten Bereich der Badenstrasse liegen. An der Hochbergerstrasse und auf der Westseite des Areals sind nur Zu- und Ausfahrten für Notfälle zulässig.

Entlang der Westseite des Areals ist dem Baudepartement ein Wegrecht für eine öffentliche Fussgängerverbindung einzuräumen, sobald dies durchgehend bis zur Neuhausstrasse möglich ist.

- 2.8 Entsprechend dem Verursacherprinzip und gestützt auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eingeforderten flankierenden Massnahmen finanziert die Bau-trägerschaft eine neue Velo-/Fussgängerverbindung inkl. Brücke über die Wiese sowie bauliche Anpassungen auf Allmend, die zu einer Verbesserung im Bereich Verkehr/Erschliessung führen sollen, namentlich

- eine neue Bushaltestelle der Linie 36 vor dem Einkaufszentrum, und
- die Umgestaltung des Knotens Hochbergerstrasse/ Badenstrasse.

- 2.9 Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern das Gesamtkonzept nicht beeinträchtigt wird.

III. Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP)

Im Geviert Hochberger-, Baden-, Neuhausstrasse werden im Planungsperimeter gemäss Plan Nr. 12'882 des Hochbau- und Planungsamtes vom 14. Mai 2003 (Revisionsdatum 16.09.2004) im Planungsperimeter die Lärmempfindlichkeitsstufe III und IV gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 festgesetzt.

IV. Einsprachen gegen die Änderung der Zonenzuweisung und Festsetzung eines Bebauungsplans, des Wohnanteils und neuer Lärmempfindlichkeitsstufen für das Areal "Stückfärberei" (Hochberger-, Baden-, Neuhausstrasse)

Die von der folgenden Einsprecherschaft:

- Verkehrsclub der Schweiz vom 23.06 2003
- Beatrice und Hanspeter Danzeisen vom 24.06.2003
- Marianne Mattmüller vom 21.06.2003

- Nadine Seeger-Bischoff vom 24.06.2003
- Rosmarie Thomi vom 23.06.2003

erhobenen Einsprachen gegen die Zonenänderung, den Bebauungsplan und die Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen auf dem "Areal Stückfärberei" werden, soweit die Anliegen nicht erfüllt werden, abgewiesen.

V.

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

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen Planentwürfe erhoben hat.

Den Einsprechern und Einsprecherinnen ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen; die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle eines Referendums, nach der Annahme dieses Beschlusses in der Volksabstimmung. Wird der Beschluss in der Volksabstimmung abgelehnt, so ist den Einsprechern und Einsprecherinnen eine persönliche Mitteilung zuzustellen, dass ihre Einsprache obsolet geworden ist.

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



Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Präsidentin: Gabi Mächler
Blauensteinerstr. 18, CH-4053 Basel

Telefon +41 (0)61 271 54 62 P
Telefon +41 (0)61 425 53 30 G
E-Mail gabi.maechler@bluewin.ch

An die Bau- und Raumplanungskommission

zHd. Hermann Amstad, Vizepräsident

Versand per Mail

Basel, 1. November 2005

Fahrtenmodell für das Areal „Stückfärberei“

Sehr geehrte Damen und Herren

Nachdem die UVEK am 19. Oktober in Anwesenheit einer Delegation der BRK ein Hearing zum Thema Fahrtenmodell durchführte, hat sich die Kommission am 28. Oktober erneut mit der Thematik befasst. Aufgrund unserer Erkundigungen bei der Stadt Zürich, welche bereits über einige Erfahrungen mit Fahrtenmodellen verfügt, sind einige Fragen und Anliegen aufgetaucht, die weitere Abklärungen bzw. Rückfragen beim Baudepartement erfordern. Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden und auch eine zügige Weiterbearbeitung des Geschäftes zu ermöglichen, schlägt die UVEK vor, dass die nachfolgenden Fragen direkt in einer Sitzung der BRK beantwortet werden und eine Delegation der UVEK¹ dazu eingeladen wird.

- Wie viel Mehrbelastung erträgt das Gebiet konkret, bzw. welche maximalen Jahresfahrtenzahlen wurden für das Fahrtenmodell aufgrund der UVP im Detail berechnet? Wie kann der Plafond hergeleitet werden?
- Aufgrund der neusten Bundesgerichtsrechtsprechung drängt sich eine Verankerung der maximalen Jahresfahrtenzahl des Fahrtenmodells auf der Ebene Sonderbauvorschriften auf. Aufgrund welcher rechtlichen Überlegungen soll keine Jahresfahrtenzahl im Bebauungsplan, sondern erst auf Ebene der Baubewilligung festgelegt werden? Wie wird die Rechtssicherheit für den Investor beurteilt?
- Wurden bereits Überlegungen zu den Sanktionen bei Überschreitung des Fahrtenmodells angestellt und wie diese rechtlich verankert werden sollen?

¹ Gabi Mächler, Christian Egeler, Stephan Maurer

- Die Erschliessung des Gebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird zwar auf Seite 7 des Ratschlags erwähnt, doch im Bebauungsplan ist die Verpflichtung der künftigen Betreiber zur Beteiligung an den flankierenden Massnahmen nicht aufgenommen. Weshalb?

Die UVEK hat die Bearbeitung des Geschäfts nun wieder vollständig an Ihre Kommission zurückgegeben, damit diese für die politische Beurteilung des Ratschlags sicher wesentlichen Fragen nicht auf getrennten Wegen bearbeitet werden.

Wir möchten abschliessend nicht verhehlen, dass in der UVEK einige Skepsis darüber herrscht, ob es in diesem Gebiet eine publikumsintensive Nutzung erträgt. In einer Konsultativabstimmung darüber wurde dies mit 1:7 Stimmen bei 6 Enthaltungen verneint. Die Enthaltungen sind so zu interpretieren, dass eine verkehrsintensive Nutzung nur ermöglicht werden sollte, wenn die Rahmenbedingungen klar so gesetzt werden, dass keine übermässigen Zusatzbelastungen für die Umwelt und Kleinhüningen resultieren.

Wir bedanken uns für die Weiterleitung der oben erwähnten Fragen an das Baudepartement und für einen Beizug der UVEK-Delegation, wenn diese zur Beantwortung kommen.

Freundliche Grüsse

gez. Gabi Mächler, Präsidentin

Beilage: Auszug aus dem Protokoll der UVEK vom 28.10.05

|