



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.1210.01

BD/P081210
Basel, 20. August 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 19. August 2008

Ratschlag

Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal) und
(Parzelle 383 der Sektion VIII des Grundbuches der Stadt Basel)

Bebauungsplan Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg
(Parzelle 424 der Sektion VIII des Grundbuches der Stadt Basel)

beide Areale im Eigentum der F. Hoffmann–La Roche AG

Festsetzung von Bebauungsplänen und Abweisung der Einsprachen

1. Begehren	4
2. Ausgangslage	4
3. Entwicklungsstrategie Areal F. Hoffmann-La Roche AG, Basel	5
3.1 Rahmensetzende Planung	5
3.2 Planungsverfahren	6
3.3 Planungskonzeption Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal)	6
3.4 Planungsabsicht Bebauungsplan Grenzacherstrasse/ Eisenbahnweg	7
3.5 Vorgesehene Entwicklung	7
4. Städtebauliches Konzept	7
4.1 Verdichten entlang der Grenzacherstrasse (Baufeld 1 und 2)	8
4.2 Visuelles Öffnen zum Rhein (Baufeld 3)	10
4.3 Erhalten der Hofbebauung (Baufeld 4)	11
5. Weitere Aspekte	12
5.1 Umgang mit der bestehenden Bausubstanz	12
5.2 Verkehrserschliessung	12
5.2.1 Parkierung	12
5.2.2 Erschliessungskonzept	13
5.2.3 Zusammenfassung	13
5.2.4 Strassenprojekt	15
5.3 Gestaltung der Strassenräume	15
5.4 Grün- und Freiraumsituation	16
5.4.1 Grünraumkonzept	16
5.4.2 Grundsätze der Aufwertungs- und Kompensationsmassnahmen	17
6. Planerische Massnahmen	18
6.1 Planungs- und Betrachtungsperimeter	18
6.2 Zonenplan	19
6.3 Ausnutzung	20
6.4 Bebauungsplan mit Vorschriften	20
6.5 Umweltverträglichkeitsprüfung	21
6.6 Zusammenfassende Beurteilung der Umweltverträglichkeit	21
7. Vorschriften Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal)	23
8. Vorschriften Bebauungsplan Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg	32
9. Planerische Massnahmen zur Umsetzung	36
9.1 Bau- und Strassenlinien	36
9.2 Allmendparzellen	36
9.3 Dienstbarkeiten	36
9.4 Mehrwertabgaben	37
10. Information und Auflageverfahren	37
11. Einspracheverfahren: formelle Behandlung	37
11.1 Einsprachelegitimation – gesetzliche Grundlagen	37
11.2 Eingegangene Schreiben, Anregungen und Einsprachen	38

12. Einspracheverfahren: materielle Behandlung	41
12.1 Verkehr und Erschliessung	41
12.1.1 Ein Gesamtverkehrskonzept muss eingereicht werden.....	41
12.1.2 Ein Gesamtmobilitätskonzept fehlt.....	42
12.1.3 Verzicht auf Kreisel Peter Rot-Strasse.....	42
12.1.4 Zu- und Wegfahrtsregime Tiefgarage Südareal	43
12.1.5 Verzicht auf Kreisel Rankstrasse	44
12.1.6 Zu- und Wegfahrtsregime Parking Eisenbahnweg	45
12.1.7 Vorprojekt Kreisel Rankstrasse muss vorliegen	45
12.1.8 Inbetriebnahme Tiefgarage Eisenbahnweg	46
12.1.9 Nutzung des Parkings Eisenbahnweg während der Nacht und an Wochenenden..	46
12.1.10 Parkplatzsuchverkehr soll vermieden werden	47
12.1.11 Ausreichend Parkraum für Handwerker	47
12.1.12 Parkplatznachweis.....	47
12.1.13 Sicherheit für Velofahrende	48
12.1.14 Fussgänger/Velo-Unterführung Schwarzwaldbrücke	48
12.1.15 Flankierende Massnahmen für den öffentlichen Verkehr fehlen im Bebauungsplan	49
12.2 Umweltverträglichkeit, Emissionen Bau- und Betriebszeit.....	50
12.2.1 Lärmbelastung durch zunehmenden Verkehr.....	50
12.2.2 Luftbelastung durch zunehmenden Verkehr	51
12.2.3 Auswirkungen der Bautätigkeit / Baustellenlärm auf benachbarte Objekte	51
12.2.4 Andauernde Grossbaustelle im Quartier.....	52
12.2.5 Umweltverträglichkeitsprüfung.....	52
12.3 Höhe des Hochhauses und Schattenwurf.....	53
12.3.1 Einschränkung des sichtbaren Himmels durch die Turmhöhe	53
12.3.2 Schattenwurf auf Kinderspielplatz im Solitude Park.....	53
12.3.3 Beschattung der Solaranlagen an der Bergalingerstrasse.....	54
12.3.4 Vermeidung von Lichtverschmutzung	54
12.3.5 Gefährdung von Flugtieren durch Turmhöhe.....	54
12.4 Städtebau und Nutzung	55
12.4.1 Freiflächen Südareal öffentlich zugänglich machen	55
12.4.2 Hochhaus zum Rhein verschieben wegen Schattenwurf.....	56
12.4.3 Alternativen Standort für Parking am Eisenbahnweg suchen.....	56
12.4.4 Wohnanteil auf der Parzelle Eisenbahnweg	56
12.4.5 Nutzung Parzelle Eisenbahnweg als Kinderspielplatz.....	57
12.4.6 Unterirdische Ausnutzung auf der Parzelle.....	57
12.5 Geltendmachung von Minderwert, Schadenersatz und Gegenleistungen	58
12.5.1 Erhebung der Mehrwertabgabe	58
12.5.2 Erstellung eines Gebäudezustandsprotokolls zu Lasten Roche	58
12.5.3 Schadenersatz infolge Schatten auf Solaranlage	59
12.5.4 Schadenersatz infolge Emissionen/Minderwert/Einbussen	59
12.6 Kommunikation und Koordination mit anderen Planungen.....	60
12.6.1 Mitwirkung bei der Strassenraum und Grünflächengestaltung	60
12.6.2 Koordination der Planungen (Richtplan)	60
13. Abwägung raumwirksamer Interessen.....	61
14. Antrag	61

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag wird dem Grossen Rat die Festsetzung der Bebauungspläne Grenzacherstrasse (Südareal) und Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg (Parzellen 424 und 383 der Sektion VIII des Grundbuches der Stadt Basel), beide Areale im Eigentum der F. Hoffmann-La Roche AG sowie die Abweisung der diesbezüglichen Einsprachen zu den Bebauungsplänen beantragt.

2. Ausgangslage

Die F. Hoffmann-La Roche AG, im Folgenden Roche genannt, plant auf dem Südareal am Hauptsitz Basel eine langfristig ausgerichtete Arealentwicklung. Das kleinere Südareal liegt zwischen Rhein und Grenzacherstrasse und ist Konzernsitz des heute weltweit tätigen Healthcare Unternehmens Roche. Auf dem Südareal ist bis 2012 die Realisierung eines neuen markant hohen Bürogebäudes geplant. Die längerfristige Vision der Roche sieht weitere, etappierte Bebauungen des Südareals sowie eine gestalterische Aufwertung der Grenzacherstrasse vor. Im Rahmen der einzelnen Bauetappen sind zusätzliche unterirdische Parkplätze vorgesehen, um den erhöhten Parkplatzbedarf zu decken. Für die Erschliessung werden Anpassungen im bestehenden Strassennetz notwendig. Eine erste Etappe der Tiefgarage soll unterirdisch auf dem Areal der Roche unmittelbar östlich des Brückenkopfs der Schwarzwaldbrücke (Parzelle Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg) realisiert werden.



Abb.: Areal F. Hoffmann-La Roche mit Standort Hochhaus Bau 1(Punkt) und Perimeter der Bebauungspläne (Strichlinie)

Das neue Bürohochhaus (Bau 1) auf dem Südareal ist mit zirka 160m Gebäudehöhe geplant und somit in Bezug auf zulässige maximale Gebäudehöhe von 40m nicht zonenkonform. Dies macht einen Bebauungsplan erforderlich. Unter Berücksichtigung der langfristig angestrebten baulichen Veränderungen umfasst der Bebauungsplan das gesamte Südareal des Standorts Basel. Für die Tiefgarage auf der Parzelle neben der Schwarzwaldbrücke wird ein separater Bebauungsplan erstellt. Die geplante Anzahl Parkplätze macht zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig, welche an das Bebauungsplanverfahren geknüpft ist. Darin werden die umweltrelevanten Auswirkungen der geplanten Bebauung sowie des Parkings- und Besucherverkehrs beurteilt.



Abb.: Visualisierung von der Pfalz aus mit dem Neubau Bau 1

Die in der folgenden Ziffer 3 beschriebene Entwicklungsstrategie der Roche verdeutlicht, dass das Unternehmen die räumlichen Voraussetzungen für ein weiteres nachhaltiges Wachstum in Basel schaffen will. Der Regierungsrat begrüsst diese Strategie sehr. Sie ist geeignet, einen wichtigen Beitrag zu mehr regionaler Wertschöpfung und zusätzlichen, meist hochwertigen Arbeitsplätzen zu leisten.

3. Entwicklungsstrategie Areal F. Hoffmann-La Roche AG, Basel

3.1 Rahmensetzende Planung

Die Roche hat zu Beginn des Jahres 2006 der kantonalen Verwaltung und der Basler Stadtbildkommission ihre Entwicklungsstrategie für das gesamte Areal Basel vorgestellt. Die Arealentwicklungsstrategie geht von einer sukzessiven Weiterentwicklung mit baulichen Erneuerungen aus. Bauten haben den zeitgemässen Anforderungen an Arbeitsplätzen in For-

schung, Entwicklung und Produktion sowie Dienstleistung gerecht zu werden. Die Neubauten sind zeitlich und baulich möglichst unabhängig voneinander zu entwickeln.

Ein von Roche erarbeitetes Leitbild zeigt die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Areals eingebettet in den städtischen Kontext auf. Weiter macht es Aussagen zu den Themen Verkehr, Umgang mit bestehender Bausubstanz und Grünraum. Mit einer Vereinbarung zwischen Roche und dem Regierungsrat wurden die vorliegenden Entwicklungsabsichten positiv bekräftigt und die wesentlichen Grundsätze und Eckwerte der Planung und Finanzierung gemeinsam festgehalten. Diese rahmensetzenden Planungsinstrumente sollen Planungssicherheit schaffen; sie ersetzen hingegen keine offiziellen Verfahren, in denen die baurechtliche Grundordnung neu geregelt wird. Um Rechtssicherheit für zukünftige Bauprojekte zu schaffen, werden die Entwicklungsabsichten auf dem Nord- und Südareal sowie auf der zu berücksichtigenden Parzelle neben der Schwarzwaldbrücke in den entsprechenden Planungsverfahren (Bebauungsplänen) festgeschrieben.

3.2 Planungsverfahren

Für die Umsetzung der Planungsabsichten gemäss der Arealentwicklungsstrategie sind verschiedene Bebauungspläne notwendig. Das Planungsverfahren für die neue Bebauung entlang der Wettsteinallee hat losgelöst von den Absichten auf dem Südareal aufgrund dringender Realisierungsabsichten für den Bau 97 früher begonnen. Die öffentliche Planaufgabe des Bebauungsplans Wettsteinallee (Nordareal) hatte von Mitte Juni bis Mitte Juli 2007 stattgefunden. Die Bebauungspläne Grenzacherstrasse (Südareal) und Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg sind zwar formell getrennte Bebauungspläne bzw. Rechtsverfahren; aus inhaltlichen Überlegungen wurden die beiden Bebauungspläne gleichzeitig aufgelegt. Die beiden Bebauungspläne werden infolgedessen auch in diesem einen umfassenden Ratsschlag dem Grossen Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Bebauungspläne bestimmen die Abweichungen von der Regelbauweise auf den Arealen. Sie umfassen üblicherweise keine Allmendflächen. Die Bebauungsabsichten auf der Parzelle Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg werden jedoch Anpassungen auf Allmend, d.h. im Strassennetz zur Folge haben. Diese werden im Rahmen eines separat auszuarbeitenden Strassenprojekts behandelt, welches inhaltlich zwar mit dem Vorhaben verknüpft ist, jedoch als entkoppeltes Verfahren ausgearbeitet, öffentlich aufgelegt und ebenfalls durch den Grossen Rat beschlossen wird.

3.3 Planungskonzeption Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal)

Hintergrund für die Planungskonzeption des Bebauungsplans Südareal bildet die Arealentwicklungsstrategie, welche eine langfristige Nutzungsentflechtung der Labor- und Büronutzung sowie der Produktion auf dem Nordareal und einer Konzentration der Konzernfunktionen im Südareal vorsieht. Der vorliegende Bebauungsplan trägt den Anforderungen der Roche an die Standortentwicklung Rechnung. Im Hinblick auf einen langfristig angelegten Planungshorizont bilden die neuen bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen des Bebauungsplans Grenzacherstrasse (Südareal) einen groben Rahmen für die Verdichtung der Bü-

ronutzung und zugleich die Chance, durch die städtebauliche Neuordnung des Areals mit einer visuellen Öffnung zum Rhein die angestrebten neuen Freiraumqualitäten auf dem Firmenareal zu schaffen. In Anbetracht des langfristig angelegten Planungshorizonts wird der Flexibilität des Bebauungsplans eine hohe Beachtung geschenkt. Den Planungsmassnahmen liegt ein detailliertes städtebauliches Konzept zu Grunde, welches im folgenden Kapitel erläutert wird.

3.4 Planungsabsicht Bebauungsplan Grenzacherstrasse/ Eisenbahnweg

Aufgrund der baulichen Verdichtung, einhergehend mit einer erhöhten Anzahl Arbeitsplätze, steigt der Bedarf an Parkplätzen. Mittelfristig kann auf dem Südareal aus Platzgründen keine unterirdische Parkieranlage realisiert werden. Der ebenfalls firmeneigene Standort unmittelbar neben der Schwarzwaldbrücke bietet sich dafür als geeignete Alternative an. Roche hat als Eigentümerin dieser Parzelle zwischen Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg, auf der sich heute die firmeneigenen Tennisplätze befinden, derzeit keine anderweitigenutzungsmässigen Entwicklungsabsichten. Durch die Zusammenlegung der Roche-Tennisplätze in Kaiseraugst wird das Areal frei für eine zukünftige Neunutzung. Der Bebauungsplan trägt den vorliegenden Entwicklungsabsichten durch eine 2-Stufigkeit des Planungsverfahrens mit einem unterirdischen Teil und einem später einzulösenden Teil für die oberirdische Nutzung Rechnung. Als 1. Stufe wird vorliegend die unterirdische Bebauung des Grundstücks mit einer mehrgeschossigen Tiefgarage geregelt. In einer 2. Stufe ist in einem späteren Planungsverfahren die oberirdische Bebauung zu bestimmen und ebenfalls durch den Grossen Rat zu beschliessen.

3.5 Vorgesehene Entwicklung

Die zukünftige bauliche Entwicklung auf dem Südareal ist in drei zeitlich gestaffelten Etappen geplant. In einem ersten Schritt wird mit dem Abbruch des Bau 15 entlang der Grenzacherstrasse Platz für den zukünftigen Bau 1 (erste Etappe) geschaffen. Dessen Realisierung soll bis 2012 abgeschlossen sein. Über die Bauzeit hinaus wird auf dem Südareal der Betrieb in den Produktions- und Laborgebäuden aufrechterhalten. Bis zirka 2015 werden diese Produktionsfunktionen verlagert sein und Platz für die zweite Etappe schaffen. Diese schliesst im Osten an den neuen Hochhausbau an und beinhaltet auch das unterirdische Parking auf dem Südareal. Die dritte Etappe wird voraussichtlich mit dem Ersatz der rheinseitigen Kammbebauung nach 2025 die Freiflächen für eine zusammenhängende Gartenanlage mit Einzelbauten ermöglichen.

4. Städtebauliches Konzept

Bei der städtebaulichen Konzeption des Bebauungsplans Südareal wird auf die Potenziale des Ortes zurückgegriffen, um die verschiedenen Qualitäten unter Berücksichtigung funktionaler und nutzungsmässiger Anforderungen ausschöpfen zu können. Die Betriebsdauer der Gebäude, die städtebaulich heterogene Situation und die Etappierbarkeit führen zur Bildung

von vier Teilbereichen (Baufelder), welche städtebaulich differenzierte Zielsetzungen verfolgen.

In der städtebaulichen Konzeption des Südareals sind bezogen auf die Teilbereiche (Baufelder) folgende drei Zielsetzungen bestimmend:

- Verdichtung: Entlang der Grenzacherstrasse wird durch ein Hochhaus mit lateralen Entwicklungsmöglichkeiten verdichtet. (Baufeld 1 und Baufeld 2)
- Visuelle Öffnung zum Rhein: Die Bauten entlang dem Rhein weichen zugunsten einer visuellen Öffnung zum Rhein mit einer weniger dichten Bebauung in einer neuen gartenähnlichen Anlage auf dem Firmenareal. (Baufeld 3)
- Erhalt: Der architekturhistorisch bedeutsame Bau 21 von O. R. Salvisberg und die bestehende Hofbebauung werden sachgerecht erhalten. (Baufeld 4)

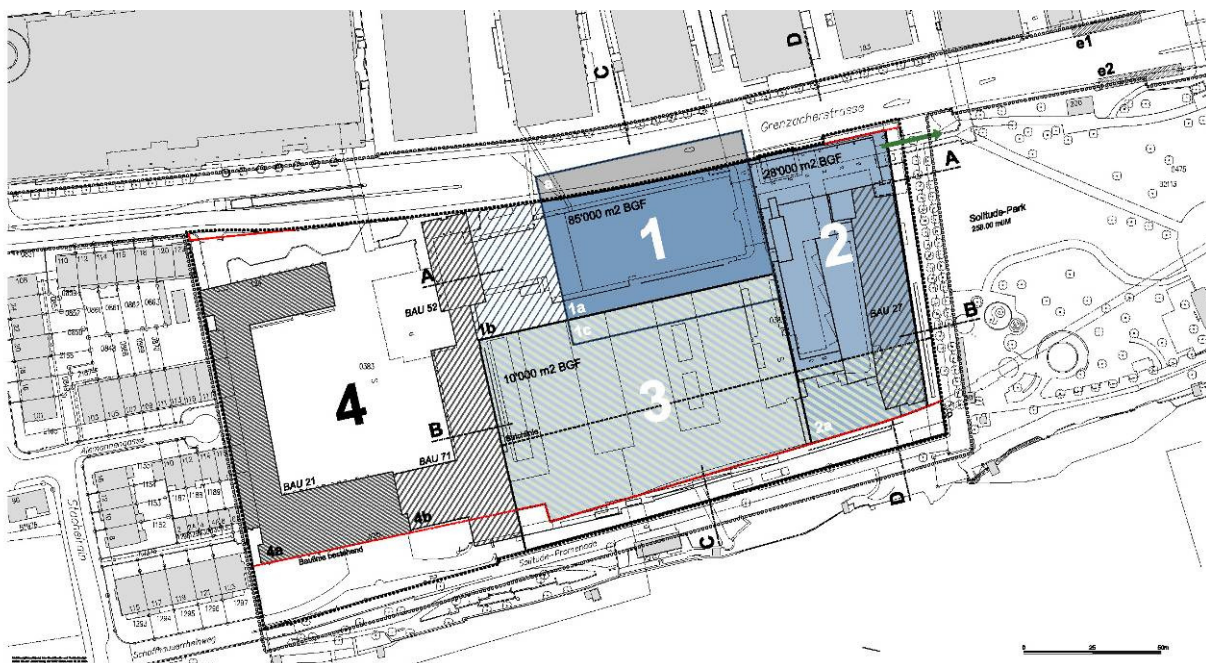


Abb.: Baufelder Einteilung Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal)

4.1 Verdichten entlang der Grenzacherstrasse (Baufeld 1 und 2)

Städtebaulich betrachtet ist der geplante Bau 1 ein Solitärbau. Der freistehende 160m bis 170m hohe Büroturm hat zirka 42 Obergeschosse und wird auf zirka 85'000m² Bruttogeschossfläche Raum für etwa 2'400 modernste Büroarbeitsplätze bieten. Rund 1'750 über die Stadt verteilte Arbeitsplätze werden damit in den Hauptsitz zurückkehren.

Die Form und Position des Hochhauses wurde in einem dreidimensionalen Stadtmodell städtebaulich überprüft und Fotomontagen von verschiedensten Standpunkten erstellt, um die visuellen Auswirkungen und städtebaulichen Veränderungen im Stadtbild aufzuzeigen.

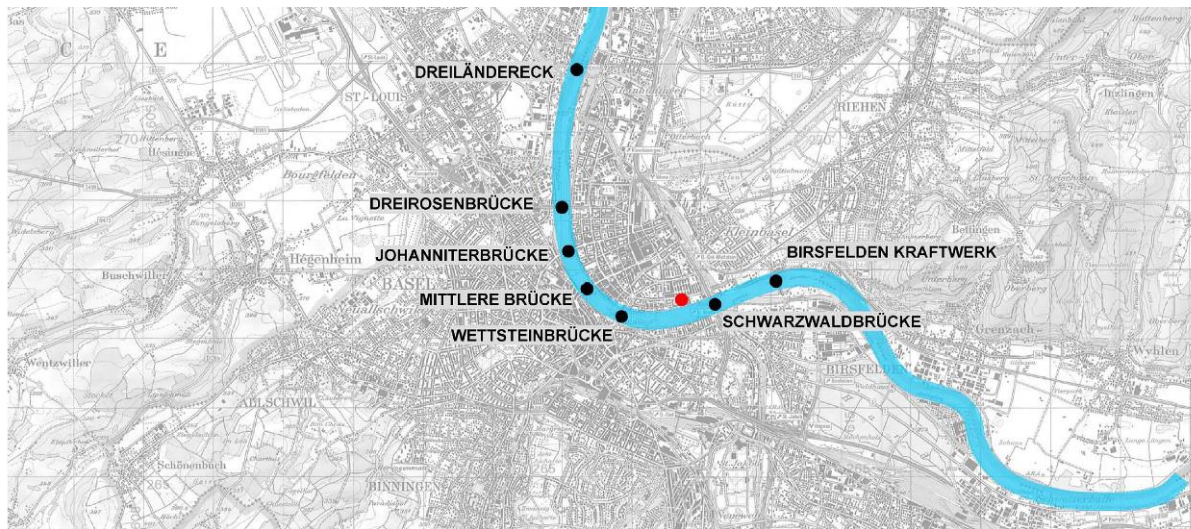


Abb.: Visualisierung wichtiger, geprüfter Standorte der Stadtansichten mit Neubau Bau 1



Abb.: Visualisierung von der Breite / St. Alban aus mit Neubau Bau 1

Die spezifische Form dieses Hochhauses zeigt von aussen die umlaufenden Treppenverbindungen, die spiralförmig den Bau im Innern erschliessen. Der Solitärbau wirkt prägnant im Stadtbild, tangiert jedoch durch die Distanz von der Innerstadt das historische Stadtbild nicht. Aufgrund des gewählten Standorts fällt der 2-Stunden Schatten des Gebäudes bei der Tag- und Nachtgleiche ausschliesslich auf das Roche-eigene Areal im Norden.

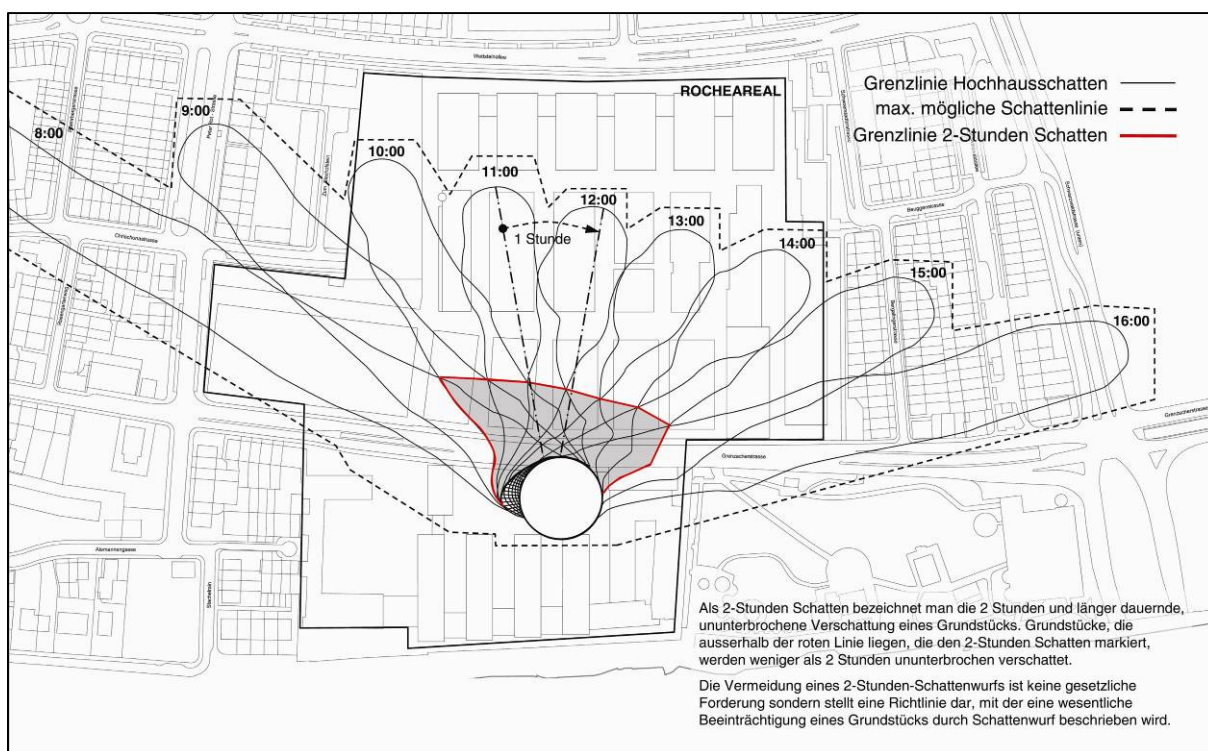


Abb.: Visualisierung 2h-Schatten (rot umrandet) bei Tag- und Nachtgleiche

In der Grundrissorganisation werden neue Lösungen verwirklicht. So sollen Arbeitseinheiten über mehrere Geschosse zusammengefasst werden und durch Lufträume miteinander verbunden sein, welche damit Transparenz und Kommunikation in einer modern ausgerüsteten Arbeitswelt zum Ausdruck bringen. Darüber hinaus sollen im Gebäude umfangreiche Infrastrukturen mit Auditorien, Besucherzentrum und Cafeteria angeboten werden.

Das innovative Gebäude soll technisch höchsten Ansprüchen genügen und ebenfalls energietechnisch hohe Standards erfüllen. Das Gebäude soll als Zielvorgabe den Minergiestandard erreichen.

Der zukünftige Hauptzugang liegt zwischen dem bestehenden (Bau 52) und dem neuen Hochhaus Bau 1. In diesem neuen Eingangsbereich in das Areal und zu den Neubauten werden die Zugangsfunktionen angeordnet sein (Porten, Empfang). Die Aussenräume sollen in der Charakteristik des öffentlichen Raums erkennbar sein. Die Sicherheitslinie für Personen und Fahrzeuge kann u.U. in diesem Zusammenhang in das Areal zurückversetzt werden.

4.2 Visuelles Öffnen zum Rhein (Baufeld 3)

O.R. Salvisbergs Masterplan von 1940 mit den senkrecht zur Strasse stehenden Einzelbauten und der parzellenartigen Bebauungsstruktur war zwar richtungsweisend für die zukünftige Arealentwicklung, umfasste jedoch ausschliesslich das für die Produktion genutzte Areal

nördlich der Grenzacherstrasse. Das südliche und rheinseitige Areal, das zur Hauptsache schon damals bebaut und Konzernsitz war, blieb hingegen ohne Masterplan, was das Nebeneinander unterschiedlicher Strukturen erklärt.

Die heutige Arealentwicklungsstrategie strebt an, die vorhandenen Potenziale der Lage und die spezifischen Gegebenheiten des Ortes durch eine Neuordnung zukünftig besser auszu-schöpfen. Die Vision für den endgültigen Zustand sieht den Ersatz der rheinseitigen Labor-gebäude 68, 69 und 70 durch eine gartenähnliche Anlage mit grosszügiger Freifläche und Einzelbauten vor. Mit dem Verzicht auf eine vollständige Bebauung entlang der südlichen Arealkante entfällt die abgrenzende mauerartige Wirkung der bestehenden Bebauung. Das Areal wird sich visuell stärker zum Rhein hin öffnen und mehr Transparenz zwischen dem Rheinraum und dem Areal gewähren. Eine umfassende Freiraumkonzeption soll die Qualitäten des Solitude Parks, der Rheinuferpromenade und der zukünftigen gartenähnlichen Anlage auf dem Firmenareal miteinander verknüpfen.

4.3 Erhalten der Hofbebauung (Baufeld 4)

Die Hofbebauung im Westen des Südareals wurde nicht als gesamtes einheitliches Bauwerk konzipiert, sondern ist über die Zeit mit Bauwerken aus unterschiedlichen Epochen zu einem Ensemble zusammengewachsen. Als architekturhistorisch besonders bedeutsam hebt sich das 1936 / 37 von O.R. Salvisberg erbaute und im Jahr 1954 von R. Rohn ergänzte Verwaltungsgebäude Bau 21 von den anderen Bauten deutlich ab. Das mehrteilige Gebäude begrenzt das Areal gegen drei Seiten und umschliesst den offenen Gartenhof. Der Bau 71 aus dem Jahr 1969 weist durch sein Erscheinungsbild und die Vervollständigung des Ensembles hohe Qualitäten auf. Der Bau wurde soeben mit Beizug der Denkmalpflege saniert. Das 62m hohe Hochhaus (Bau 52) aus dem Jahr 1960 schliesst die Hofbebauung markant ab und hat durch den Einsatz einer Vorhangfassade nach dem Vorbild der amerikanischen Stahl-Glasarchitektur einen besonderen Wert.

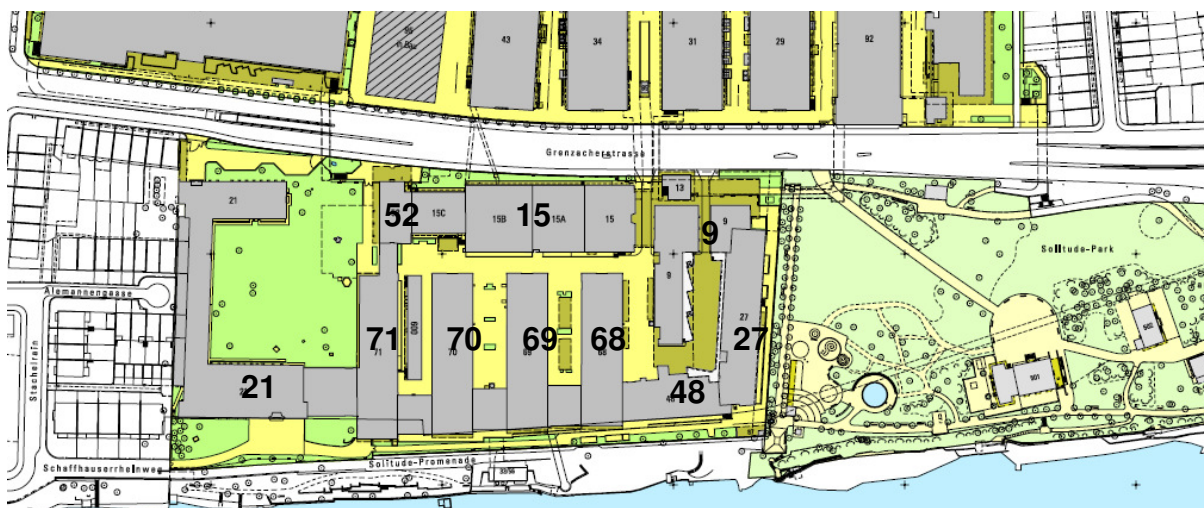


Abb.: Roche Südareal Bebauung mit Gebädenummern

Die bestehende Hofbebauung ist ein vorbildliches Beispiel für ein Ensemble der Industriearchitektur und soll in seinem Wert sachgerecht erhalten werden. Der Schutzanspruch muss dadurch relativiert werden, dass Bauten weiterhin betrieblichen und funktionalen Anforderungen zu genügen haben. Mit der baulichen Alterung und allfälligen Umnutzungen sollen einzelne Bauteile und Elemente dieser Gebäude zeitgemäss ersetzt werden können. Davon ausgenommen sind einzelne räumliche Elemente im Innern des Baus 21.

5. Weitere Aspekte

5.1 Umgang mit der bestehenden Bausubstanz

In der denkmalpflegerischen Betrachtung hat das ganze Firmenareal der Roche in Basel als Vorbild des Industriebaus in der Mitte des 20. Jahrhunderts einen hohen Stellenwert. Infolge der mittlerweile eingeleiteten Auswechslung der Gebäudesubstanz durch Bauten des 21. Jahrhunderts drängt sich jedoch eine Betrachtungsweise auf, welche den Wandel im Erscheinungsbild des gesamten Areals berücksichtigt. Aus denkmalpflegerischer Perspektive steht dabei als zentrale Frage im Vordergrund, welche Einzelteile respektive Einzelbauten als Denkmäler der Industriearchitektur des 20. Jahrhunderts auch dann Bestand haben, wenn sich das Erscheinungsbild der Gesamtanlage verändert hat.

Die Basler Denkmalpflege hat vor diesem Hintergrund eine Analyse der Bauten auf dem Firmenareal durchgeführt und eine Liste der in unterschiedlichem Umfang erhaltenswert eingestuft Gebäude erstellt. Roche hat sich im Rahmen einer Vereinbarung bereit erklärt, zusammen mit der Denkmalpflege ein Inventar dieser Bauten zu erstellen. Der Umgang mit der historischen Bausubstanz der im Südareal gelegenen, zu inventarisierenden Bauten ist auch Gegenstand des Bebauungsplans Grenzacherstrasse (Südareal). Inventarisierte Gebäude sollen möglichst erhalten oder im Sinne der Arealentwicklungsstrategie umgenutzt werden; dies unter dem Vorbehalt, dass die Gebäude den betrieblichen Anforderungen der Eigentümerin mit verhältnismässigem Aufwand angepasst werden können.

5.2 Verkehrserschliessung

5.2.1 Parkierung

Im Zug der Arealentwicklung ist vorgesehen, innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahren umfangreiche Neubaumassnahmen auf beiden Arealteilen (Nord- und Südareal) zu realisieren. Mit einer Verdichtung der Arbeitsflächen resultiert ein Mehrbedarf an Parkplätzen an diesem Standort. Die Anschlussmöglichkeiten an das übergeordnete Strassennetz sind an diesem Standort sehr gut.

Die Bestimmung der maximal zulässigen Parkplatzzahl erfolgt auf Basis der kantonalen Parkplatzverordnung. Die Inbetriebnahme der Parkplätze vollzieht sich entlang der baulichen Arealentwicklung und der zunehmenden Anzahl an Arbeitsplätzen und Arbeitsflächen.

Mit den geplanten Parkierungsanlagen soll eine ausreichende Zahl Parkplätze bereitgestellt und damit Parkplatzsuchverkehr im Quartier möglichst verhindert werden. Mit der geplanten

Anordnung der Parkieranlagen auf dem Südareal sowie auf der Parzelle Grenzachstrasse/Eisenbahnweg wird diese Vorgabe erfüllt, die zusätzliche Belastung des Quartiers infolge Durchgangsverkehrs ist minimal. Gleichzeitig wird im Rahmen eines Verkehrsgutachtens (als Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung) der Nachweis erbracht, wie die ausreichende Leistungsfähigkeit des umliegenden Verkehrsnetzes für die Abnahme des durch die Abstellplätze erzeugten Verkehrs sichergestellt werden kann.

5.2.2 Erschliessungskonzept

Aufgrund der Zunahme der auf dem Areal beschäftigten Mitarbeitenden resultiert eine gesteigerte Mobilitätsnachfrage. In Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr werden mittelfristig Optimierungen angestrebt. Zukünftige Massnahmen bauen auf den bestehenden Linien auf und sind auf das übergeordnete Netz abzustimmen; die dafür notwendigen Untersuchungen sind in Bearbeitung (Tramstrecke Bahnhof SBB - Wettsteinplatz - Roche - Badischer Bahnhof; allf. S-Bahnhaltestelle Solitude, Buslinienverlängerung 30er Badischen-Bahnhof bis zur Roche u.w.).

Das Erschliessungskonzept für den motorisierten Verkehr zeigt auf, wie die Zu- und Wegfahrten zu den beiden geplanten Parkieranlagen vorgesehen sind und welche funktionellen Anpassungen der Grenzachstrasse im Abschnitt zwischen Rankstrasse und Peter Rot-Strasse notwendig werden. Das in zwei Etappen geplante Erschliessungskonzept ist Teil des Verkehrsgutachtens und somit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Mit der Zustimmung des Grossen Rats zu den Bebauungsplänen werden somit die Grundzüge der Erschliessung und die wesentlichen erforderlichen Massnahmen auf Allmend (Kreisel Rankstrasse, Rampen Grenzachstrasse) zustimmend zur Kenntnis genommen.

5.2.3 Zusammenfassung

Nachfolgend eine Zusammenfassung der 1. Etappe des Erschliessungskonzept, deren Realisierung im Zeitraum zwischen 2012-2015 geplant ist: In der 1. Etappe ist der Bau einer Tiefgarage mit maximal 580 Parkplätzen auf der Parzelle zwischen dem Eisenbahnweg und der Grenzachstrasse geplant. Die künftige Zufahrt in die Tiefgarage Eisenbahnweg wird ausschliesslich und direkt aus der Grenzachstrasse erfolgen. Die Zufahrt wird so geregelt sein, dass ein Rückstau in die Grenzachstrasse ausgeschlossen ist (ausreichende Länge des Zufahrtstreifens, genügende Leistungsfähigkeit der Schrankenanlage). Die Wegfahrt aus der Tiefgarage Eisenbahnweg kann aufgrund der bestehenden Verkehrssituation nur direkt in die Grenzachstrasse Richtung Rankstrasse erfolgen. Für den Anschluss an den Knoten Schwarzwaldallee bzw. an das übergeordnete Strassennetz wird dadurch die Realisierung eines Kreisels am bestehenden Knoten Grenzachstrasse-Rankstrasse zwingend erforderlich. Der Kreisel wird so dimensioniert werden, dass die Anforderungen aller Verkehrsarten (MIV, ÖV und Langsamverkehr) gleichermassen berücksichtigt sind.

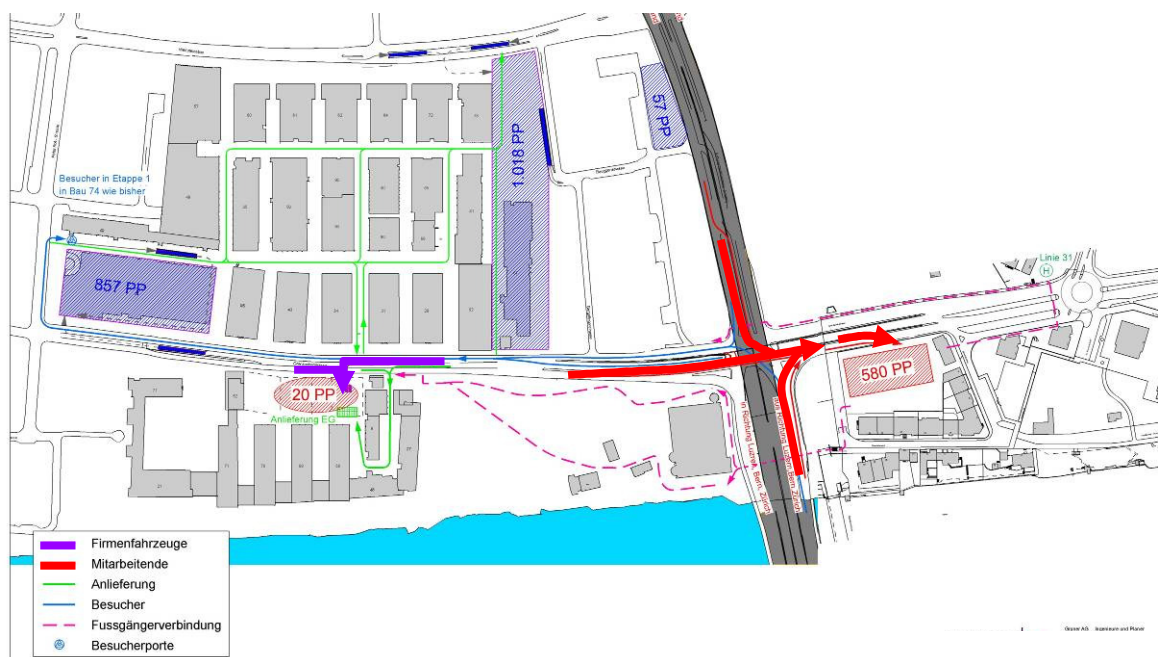


Abb. Auszug Erschliessungskonzept Roche Etappe 1 (2012) Situation Zufahrt

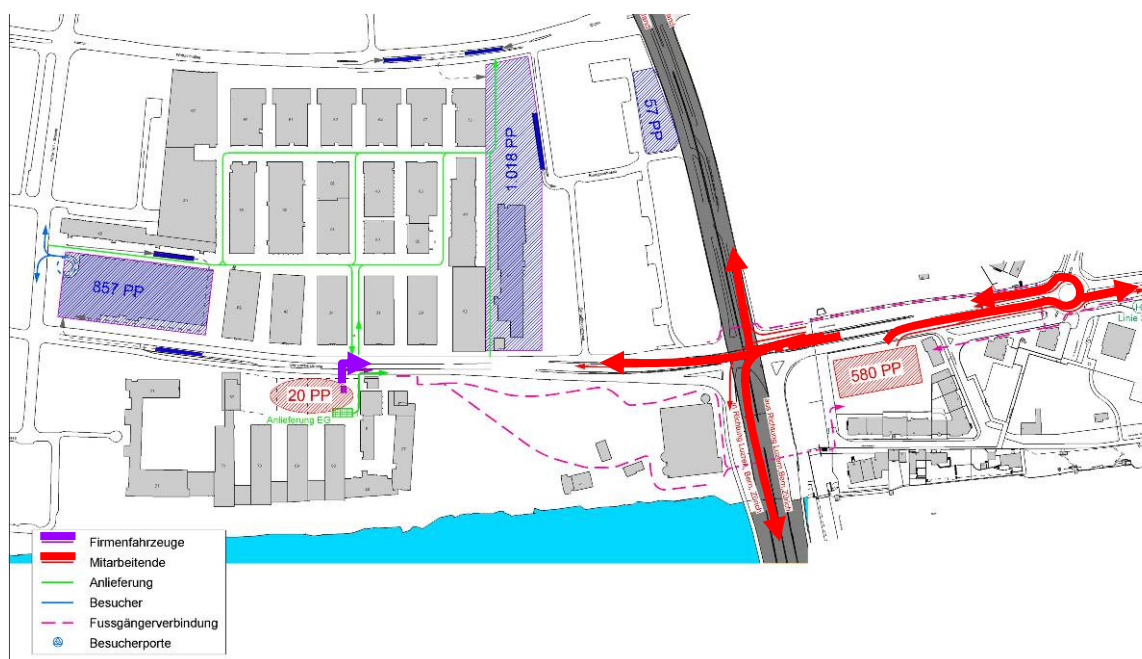


Abb. Auszug Erschliessungskonzept Roche Etappe 1 (2012) Situation Wegfahrt

Die 2. Etappe des Erschliessungskonzepts untersucht die Auswirkungen auf das Strassen-netz mit einer Tiefgarage auf dem Südareal mit 650 PP und ist auf einen langfristigen Realisierungshorizont zwischen 2020 und 2025 ausgelegt. Für die Zu- und Wegfahrt in die Tiefgarage Südareal sind die Zu- und Wegfahrtsrampen in den im Bebauungsplan bezeichneten

Stellen sowie unterirdische Erschliessungstunnels notwendig. Weitere Strassenraumanpassungen sind Teil eines Strassenraumsprojekts. Falls sich die Ausgangslage und/oder Randbedingungen der 2. Etappe des Erschliessungskonzepts ändern würden, muss im Rahmen eines Verkehrsgutachtens den Behörden erneut ein Erschliessungskonzept vorgelegt werden.

5.2.4 Strassenprojekt

Für die Umsetzung wird auf Basis des etappierten Erschliessungskonzepts unter Federführung des Kantons ein Strassenprojekt ausgearbeitet, welches in der 1. Etappe die Anpassung der Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Rankstrasse und Schwarzwaldbrücke, den neuen Kreisel Rankstrasse sowie die Anschlüsse der Zu- und Wegfahrten in die Tiefgarage beinhaltet und stadtgestalterische Anforderungen ebenso berücksichtigt. Das entsprechende Vorprojekt wird derzeit erarbeitet und dem Grossen Rat in einem separaten Ratsschlag vorgelegt werden. Der Beschluss des Grossen Rats zum Vorprojekt sowie die Umsetzung der Massnahmen im entsprechenden Abschnitt sind Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Tiefgarage Eisenbahnweg.

Allfällige funktionale Anpassung der 2. Etappe in der Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Schwarzwaldallee und Peter Rot-Strasse werden im Rahmen eines späteren Strassenprojekts analog o.g. Abschnitt Schwarzwaldallee-Rankstrasse ausgearbeitet und dem Grossen Rat unterbreitet werden.

Da die Anpassungen des Strassennetzes Voraussetzung sind für die Inbetriebnahme bzw. Realisierung der Parkieranlagen werden mit den vorliegenden Bebauungsplänen die Kostenfolgen schon verbindlich geregelt. Die Kosten für die Realisierung und Planung der erforderlichen Anpassungen auf Allmend müssen entsprechend dem Verursacherprinzip von der Roche übernommen werden, da die erforderlichen Anpassungen im Strassennetz letztlich aufgrund der starken baulichen Verdichtung auf den Arealen bzw. dem Mehrbedarf an Parkplätzen resultieren.

5.3 Gestaltung der Strassenräume

Die aus der Umsetzung des Erschliessungskonzepts resultierenden Anpassungen des Strassennetzes zwischen Peter Rot-Strasse und Schwarzwaldbrücke sollen mittel- bis langfristig durch eine Aufwertung des Erscheinungsbilds des Strassenraumes Grenzacherstrasse begleitet werden. Als Zielvorgabe für die Aufwertung der Grenzacherstrasse kann Folgendes festgehalten werden: der Strassenraum der Grenzacherstrasse mit der bestehenden Baumallee soll intensiver begrünt und für Fussgänger attraktiver und sowohl unter- als auch oberirdisch querungsfreundlicher umgestaltet werden, aber dennoch als Teil des übergeordneten Stadtstrassennetzes erkennbar bleiben. Unabhängig davon können auf der Nordseite der Grenzacherstrasse durch ein Verschieben der Arealabgrenzung bei Neubauprojekten die Trottoirflächen fortlaufend vergrössert werden, zudem sollen die Fussgängerbeziehungen verbessert werden.

5.4 Grün- und Freiraumsituation

In Bezug auf die nahe gelegenen öffentlichen Freiräume besteht in mehrerer Hinsicht Handlungsbedarf. Der Zustand der Bepflanzungen und die Wegführungen im Solitude-Park sind heute nicht mehr optimal, auch der Uferbereich mit der Rheinpromenade bedarf langfristig einer Aufwertung. Durch die Lage der zukünftigen Ausfahrtsrampe der Tiefgarage Südareal wird die Abgrenzung des Parkareals der Solitude anzupassen sein.

Auf dem Privatareal besteht ebenfalls Aufwertungsbedarf bezüglich Begrünung sowie der zukünftigen Gestaltung der Frei- und Grünflächen (z.B. Gartenanlage Südareal).

Ein umfassendes Grünraumkonzept wird Aufwertungsmassnahmen bestehender Grünräume und Kompensationsmöglichkeiten entfallender Grünräume aufzeigen, welche im Zusammenhang mit der Verdichtung auf dem Areal und der Umorganisation der Freiräume notwendig werden.

Roche und das Baudepartement sind deshalb an der Erarbeitung eines qualifizierten Grünraumkonzepts. Das Grünraumkonzept beinhaltet die Verbesserungen und Aufwertungen der genannten öffentlichen Grünräume, der Schwörstadter-Anlage, die gestalterische Anbindung des Firmenareals an die umliegenden Freiräume und die Gestaltung der angestrebten visuellen Öffnung des Südareals (Gartenanlage), die Gestaltung der Grünanlage auf der Parzelle „Eisenbahnweg“ sowie die durch die Planungsabsichten ausgelösten Kompensationsmassnahmen.



Abb. Grün- und Freiraumkonzept mit Perimeter (rot)

5.4.1 Grünraumkonzept

Das Grün- und Freiraumkonzept mit genannter Aufgabenstellung stellt eine sehr umfassende Aufgabe dar, welche als Grundlage für weitere Verfahren und Projektierungen dienen wird. Die Ausarbeitung und behördeninterne Abstimmung des Grünraumkonzepts bedarf einer Planungsdauer bis mindestens Ende 2008. Als vordringliche Aufgabe werden Kompen-

sations- und Aufwertungsmassnahmen in den durch die vorliegenden Vorhaben der Bebauungspläne tangierten Bereichen erachtet:

- a. *Roche-eigene Parzelle „Eisenbahnweg“ und flankierende Massnahmen*
- b. *Kompensation Rampe Solitude-Park (Aufwertung Rheinpromenade)*

In Bezug auf weitergehende Aussagen liegen die Grundzüge des derzeitigen Grünraumkonzepts als Zwischenstand vor. Die formulierten Aussagen der Grundzüge gehen über den Gegenstand der vorliegenden Bebauungspläne hinaus.

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Umsetzung der Planungen ist immer noch Sache des Kantons und wird im Rahmen der ordentlichen Verfahren verfolgt.

5.4.2 Grundsätze der Aufwertungs- und Kompensationsmassnahmen

In Bezug auf die oben genannten Schwerpunkte sollen folgende Grundsätze verfolgt werden; diesbezügliche Festsetzungen in den Bebauungsplänen wären nicht stufengerecht:

- a. *Roche-eigenen Parzelle „Eisenbahnweg“ und flankierende Massnahmen*

Auf der Parzelle „Eisenbahnweg“ ist eine temporäre Grünanlage vorzusehen. Aufgrund des Baus der Tiefgarage müssen geschützte Bäume gefällt werden. Für die zu fällenden Bäume muss Ersatz geschaffen werden. Die Ersatzpflanzung soll möglichst gleichwertig und auf der Parzelle vorgesehen werden.

Als flankierende Massnahme zum Bau des Parkings Eisenbahnweg ist eine Aufwertung der Fuss- und Velowegverbindung zwischen den Roche-Arealen vorzusehen. Im Bereich der bestehenden Unterführung unter der Schwarzwaldbrücke sind Optimierungen für ein komfortables und sicheres Passieren anzustreben (Beleuchtung, Signalisierung). Sämtliche Aufwertungsmassnahmen sind im Rahmen des Bauprojekts Parking Eisenbahnweg, abgestimmt auf den Ausbau der 2. Rheinbrücke, zu erarbeiten. Durch den Bau der zweiten Eisenbahnbrücke über den Rhein (geplanter Baubeginn: Frühsommer 2009) durch die SBB wird die bestehende Treppe/Rampe, sowie der Zulauf auf Seite Grenzachstrasse neu gestaltet und baulich optimiert (Plangenehmigungsverfahren mit öffentlicher Mitwirkung im Mai 2007 abgeschlossen).

- b. *Kompensation Rampe Solitude-Park (Aufwertung Rheinpromenade)*

Als Kompensation für die entfallene Grünzone und Grünfläche im Solitude-Park bietet Roche im Randbereich mit dem Rückbau ihrer Kammbebauung zusätzliche Freiflächen an, die der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Diese Flächen sollen zur Aufwertung der bestehenden Fussgänger-/Veloverbindung genutzt werden. Der Rückbau dieser Bebauung ist erst langfristig möglich (Etappe 3 nach 2020); in diesem Sinn sind zum jetzigen Zeitpunkt Massnahmen verfrüht.

Für die Verbesserung der Wegführung und Umgestaltung der Rheinpromenade kann ein kooperatives Planungsverfahren durchgeführt werden, in dem eingebettet in den übergeordneten Kontext, insbesondere auch der Aufwertung des Solitude-Parks Gestaltungsvorschläge aufgezeigt werden. Zur Unterstützung der guten städtebaulichen Qualität kommt ein wettbewerbsähnliches Verfahren in Frage.

6. Planerische Massnahmen

6.1 Planungs- und Betrachtungsperimeter

Der Planungsperimeter Grenzacherstrasse (Südareal) umfasst die Parzelle 383, Sektion VIII, im Eigentum der F. Hoffmann-La Roche, d.h. das gesamte Südareal zwischen Solitude-Park, Solitude-Promenade, den westlich angrenzenden Wohnbauten und der Grenzacherstrasse mit einer Fläche von 33'451 m².

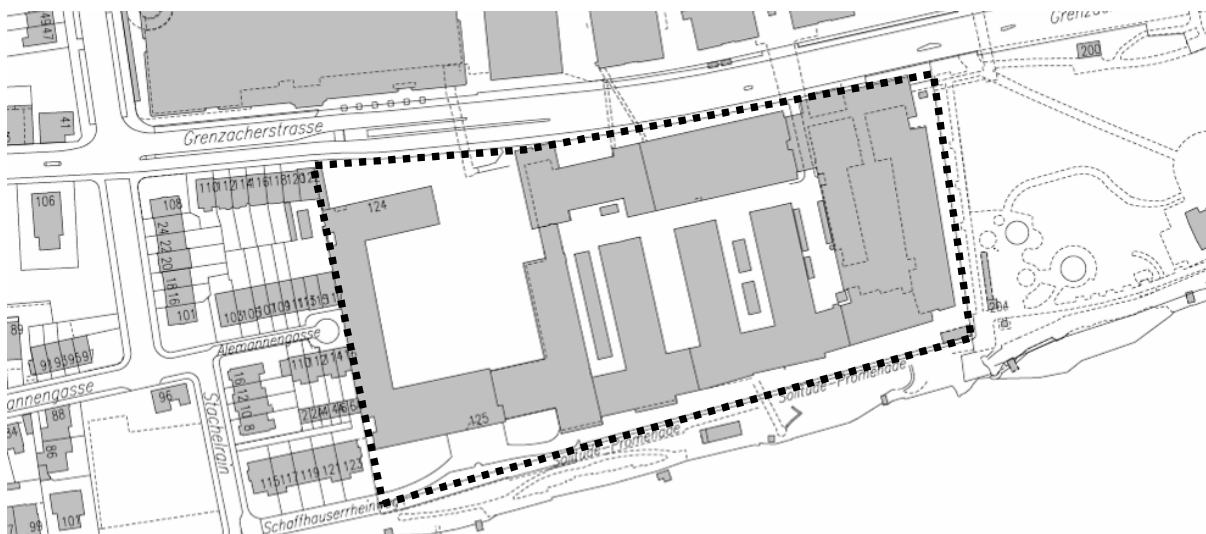


Abb.: Planungsperimeter Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal), Areal F. Hoffmann-La Roche

Der Planungsperimeter des Bebauungsplans Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg umfasst die Parzelle 424, Sektion VIII, im Eigentum der F. Hoffmann-La Roche, d.h. die Parzelle östlich der Schwarzwaldbrücke zwischen Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg und den südlich angrenzenden Wohnbauten mit einer Fläche von 5'807 m² (heutige Tennisplätze der Roche).

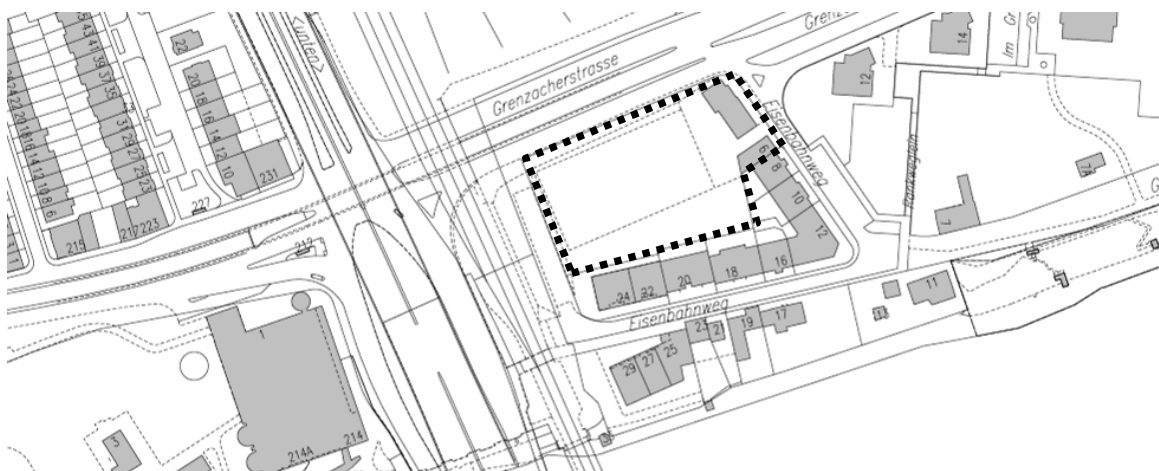


Abb.: Planungsperimeter Bebauungsplan Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg, Areal F. Hoffmann-La Roche

Innerhalb des Betrachtungsperimeters liegen die durch diese Entwicklungsabsichten ausgelösten Planungen der Strassenräume, die somit nicht Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanverfahren sind, jedoch parallel durch den Kanton planerisch aufbereitet werden müssen.

6.2 Zonenplan

Das gesamte Südareal der Roche ist der Zone 5a zugeteilt und flächendeckend mit einer Schraffur für „Erleichterung für Industrie- und Gewerbebauten“ (=Industrieschraffur) versehen. Das bedeutet, dass hier die Bewilligungsbehörden anlässlich eines konkreten Baugeuchs unter bestimmten Voraussetzungen Industrie- und Gewerbebauten mit einer Gebäudehöhe von bis zu 40m und von der Zone 5a abweichender Geschosszahl bewilligen können. In der Zone 5a mit Industrieschraffur können somit für Gewerbe- und Industriebauten Erleichterungen nach den für die Industrienutzung (Zone 7) geltenden Vorschriften eingeräumt werden.

Eine komplette planungsrechtliche Bereinigung, insbesondere der auf altrechtlichen Tatbeständen beruhenden Schraffur für „Erleichterung für Industrie- und Gewerbebauten“ steht im Rahmen der bevorstehenden Zonenplanrevision der Stadt Basel an. Langfristig soll die Zoneneinteilung mit der geplanten Nutzung in Übereinstimmung gebracht werden.

Die Parzelle Eisenbahnweg liegt in der Zone 4, die einen Freiflächenanteil von 50% vorschreibt. Im städtischen Wohnanteiplan ist eine vollständige und ausschliessliche Nutzung des Gevierts zu Wohnzwecken vorgesehen. Die Eignung der Parzelle für Wohnnutzung ist nicht Gegenstand dieser Verfahren. Sie wird auch unter Berücksichtigung der Lärmsituation und der besonderen Lage sowie der Erweiterung der Rheinbrücke aufgrund von städtebaulichen Überlegungen abgestimmt auf die Zonenplanrevision zu prüfen sein.

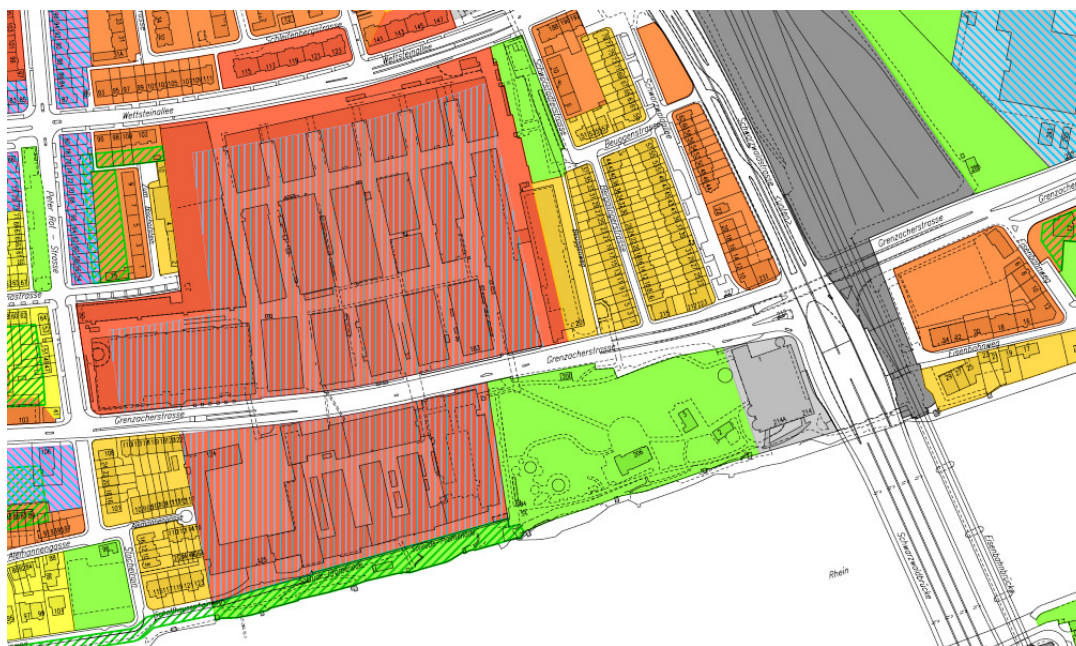


Abb. Zonenplanausschnitt (Plan genordet, kein Massstab) Anpassung Ausschnitt

6.3 Ausnutzung

In der Zone 5a mit Industrieschraffur können für Bauten der Industrie und des Gewerbes Erleichterungen eingeräumt werden, die Industrie- und Gewerbebauten in der Zone 7 geniessen (§§ 179 Abs. 1 BPG und 25 Anhang Hochbautengesetz). Diese im Zonenplan enthaltene "Ausnahme" (§ 25 Abs. 2 dieser Bestimmung) darf nur unter gewissen Bedingungen erfolgen. Bei dieser Bauordnung wird das bauliche Mass der Ausnutzung in jedem Fall durch die maximal zulässige Gebäudehöhe und am Zonenrand durch den Lichteinfallswinkel der Nachbarzone entsprechend der Zone 7 beschränkt.

Innerhalb dieses maximal zulässigen Gebäudekubus werden Gebäudemasse, Geschosshöhen, Bautiefen und Bauabstände von der spezifischen Nutzungsart (wie Industrie, Gewerbe, Forschung) bestimmt. Dies würde eine maximale bauliche Verdichtung erlauben, insofern die minimalen Gebäudeabstände aufgrund der Brandschutzvorschriften und die gesetzlichen Anforderungen des Tageslichtsbezugs für ständige Arbeitsplätze eingehalten wären. Diese Bauordnung sollte nur noch für Einzelvorhaben Geltung beanspruchen, grössere zusammenhängende Überbauungen erfordern nach dem Raumplanungsgesetz ein Planungsverfahren, in dem das Ausmass und die Auswirkungen angemessen erfasst werden können.

Der Bebauungsplan regelt somit die Gesamtüberbauung des Südareals. Um die bauliche Verdichtung städtebaulich verträglich gestalten zu können, wird die Ausnutzung mit Festlegung einer Bruttogeschossflächenziffer durch Erlass des vorliegenden Bebauungsplans Südareals eingeschränkt. Die Mantellinien der Baufelder zeigen die Maximalausdehnung auf und berücksichtigen Spielräume für die bauliche Anordnung.

6.4 Bebauungsplan mit Vorschriften

Während der Zonenplan über Art und Mass der Nutzung in grundsätzlicher Weise Vorschriften macht, soll ein Bebauungsplan in einem begrenzten Gebiet die baurechtliche Grundordnung gegenüber der allgemeinen Nutzungsordnung durch eine „massgeschneiderte“ Lösung optimieren. Voraussetzung dafür ist ein öffentliches Interesse, durch ergänzende Vorschriften eine bessere Bebauung zu gewährleisten. Der Bebauungsplan regelt über die Grundordnung hinausgehend die Abweichungen von der Zonenordnung.

Der Bebauungsplan besteht aus dem Auflagegegenstand mit einem verbindlichen Plan und den folgenden Vorschriften. Auf weitergehende Planungen, welche jedoch nicht Gegenstand dieser aktuellen Planaufgabe sind, sei zur Orientierung (Modell und orientierender Plan) hingewiesen. Um die notwendigen bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Bebauung zu schaffen, müssen entsprechende Vorschriften festgesetzt werden.

6.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die UVP-Pflicht ergibt sich gemäss der Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), wonach „Parkhäuser und –plätze für mehr als 300 Motorwagen“ UVP-pflichtig sind. Auf dem Nord- und Südareal sind heute zirka 1'900 Parkplätze verteilt. Aufgrund der geplan-

ten baulichen Verdichtung sollen weitere auf Grundlage der Parkplatzverordnung Basel-Stadt berechnete 1'230 Parkplätze hinzukommen, wonach die gesamte geplante Anlage einschliesslich der bestehenden Parkplätze UVP-pflichtig wird.

Aufgrund der rechtlich verbindlichen Auswirkung des Bebauungsplans ist das gesamte Planungsvorhaben Südareal und Eisenbahnweg mit den entsprechenden massgeblichen Zuständen (Etappen) Gegenstand der UVP, welches in Bezug auf seine Umweltrelevanz zu prüfen ist.

Demnach sind der früheste Zeitpunkt und das massgebliche Verfahren zur Abwicklung der UVP das vorliegende Bebauungsplanverfahren. Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) lag während der öffentlichen Planauflage auf.

6.6 Zusammenfassende Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Nachfolgend eine zusammenfassende Beurteilung gemäss Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt (Details siehe Anhang):

In der Bauphase sind die Auswirkungen in den Bereichen Luft, Lärm, Grundwasser, Boden und Naturschutz relevant. Mittels Massnahmen gemäss den einschlägigen Richtlinien können die Auswirkungen minimiert werden. Zudem wird durch eine ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung) die Umsetzung der Massnahmen überwacht, um die Auswirkungen in der Bauphase auf die Umwelt minimal halten zu können.

Im Bereich Verkehr werden die Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht. Für die massgebenden Knoten wird die ausreichende Leistungsfähigkeit mit induziertem Verkehr nachgewiesen. Der Standort des Parkings ist aus verkehrstechnischer Sicht generell als günstig zu bezeichnen, da der induzierte Verkehr nahezu unmittelbar über das übergeordnete Verkehrsnetz abgeleitet bzw. zugeführt werden kann und somit die zusätzliche Belastung auf den übrigen, quartiersbezogenen Achsen gering gehalten werden kann.

Im Bericht der Umweltschutzfachstellen wird festgehalten, dass die Anzahl der nach der Parkplatzverordnung ausgewiesenen Arbeitsplätze (19'108) die im Umweltverträglichkeitsbericht genannte Anzahl von Mitarbeitenden (13'500) beträchtlich übersteigt. Diese Abweichung wird auf den angewendeten Schlüssel bei den Laborbauten sowie die Anrechnung unterirdischer Arbeitsflächen zurückgeführt. Auf Anfrage der Behörden hat die Bauherrschaft zu dieser Abweichung Stellung bezogen. Insbesondere hat sie dargestellt, dass die voraussichtliche Anzahl der Mitarbeitenden noch keine feste Grösse darstellt. Zudem hält sie daran fest, dass die im Parkplatznachweis dargestellten unterirdischen Arbeitsflächen der effektiven Anzahl von Arbeitsplätzen entsprechen.

Die Fachstellen kommen im Bericht zum Schluss, dass der Parkplatznachweis formal den gesetzlichen Grundlagen entspricht.

In der Betriebsphase werden im Bereich Luft aufgrund des induzierten Verkehrs erhebliche Emissionen für Stickoxid und Feinstaub erwartet. In einem Belastungsgebiet sind somit Verminderungen der Emissionen erforderlich. Neben der korrekten Umsetzung der Vorgaben der Parkplatzverordnung (PPV) sind weitere Massnahmen beim Mobilitätsmanagement-

system für die Mitarbeitenden und Besucher/-innen bis zur Inbetriebnahme der Parkierungsanlagen vorzusehen.

Für den Bereich Lärm wird im umliegenden Strassennetz keine wahrnehmbare Erhöhung der Lärmimmissionen zu verzeichnen sein. Das Grundwasser wird durch das Vorhaben (Volumenverlust) beeinträchtigt. Mittels horizontalen Gebäudedurchleitungen soll die Beeinträchtigung minimiert werden. Im Bereich Naturschutz sind auf Dauer keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Längerfristig ist mit einer beträchtlichen Verbesserung der Situation zu rechnen. Die städtebauliche Eingliederung des geplanten Bürohochhauses wird im Bereich Landschafts- und Ortsbildschutz positiv beurteilt. Der Schatten fällt zum Zeitpunkt der Tag-Nachtgleiche ausschliesslich auf das Firmenareal und beeinträchtigt die Wohnqualität in der Umgebung nicht übermässig. Der im Bereich Energie angestrebte Minergie-Standard garantiert eine effiziente Energienutzung.

In den übrigen Bereichen (Gewässerschutz, Altlasten, Abfall) ist die zu erwartende Umweltbelastung klein. Mittels der vorgesehenen Schutzmassnahmen werden die verbleibenden Auswirkungen auf ein Minimum reduziert. Der Bereich Störfall ist im Vorhaben nicht relevant.

In der Beurteilung der Umweltverträglichkeit erfüllt das Projekt "Neuer Bürobau Basel" somit in der beantragten Form der beiden Bebauungspläne die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung.

7. Vorschriften Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal)

Der vorliegende Bebauungsplan regelt im Gegensatz zum Bebauungsplan entlang der Wettsteinallee nicht detailliert die zukünftige Bebauung, da jedes Baufeld für sich eine eigenständige städtebauliche Aussage entwickeln soll und keine zusammenhängende Gesamtüberbauung geplant ist. Um den Spielraum zukünftiger Entwicklungen in Anbetracht längerer Zeithorizonte zu wahren, werden somit nur die maximalen Ausdehnungen der Bauvolumen und die maximalen Bruttogeschossflächen bestimmt, sodass diese im Rahmen der weiteren Projektierung frei angeordnet werden können. Weitere Regelungsinhalte betreffen Bestimmungen im Umgang mit der bestehenden Bausubstanz, die Festschreibung einer Freiflächenziffer zur Sicherstellung der zukünftigen rheinseitigen Gartenanlage, die Kompensationspflicht für entfallende Grünflächen (Rampe Solitude Park) sowie die Festschreibung der maximalen Parkplatzzahl.

Zu den einzelnen Vorschriften (kursiv fett) haben wir nachstehende Erläuterungen anzubringen:

2.1 Bauliche Nutzung

Innerhalb der Baufelder 1 bis 3 dürfen im Endzustand gesamthaft maximal 123'000 m² neue oberirdische Bruttogeschossflächen für Arbeitsnutzung (Produktions-, Büro- und Labornutzung) errichtet werden.

Die vorgelegte Einschränkung der oberirdischen Bruttogeschossflächen bezweckt eine kontrollierte Verdichtung, abgestimmt auf die jeweiligen städtebaulichen Zielsetzungen der Teilbereiche. Das in den Einzelbereichen festgeschriebene Nutzungsmass für die in verschiedenen Etappen zu erstellenden Neubauten wurde in städtebaulichen Varianten geprüft und erhärtet. Erst mit dem Rückbau aller bestehenden Bauten auf dem Baufeld 3 wird die gesamthaft festgelegte Ausnutzung auf dem Südareal erreicht (Endzustand). Dieser Umstand resultiert aus der Tatsache, dass in den ersten beiden Etappen, insbesondere in der ersten Etappe, verdichtet wird und erst in der letzten und dritten Etappe eine sich gesamthaft auswirkende Entdichtung durch den Rückbau der bestehenden Bauten zugunsten einer lockeren Bebauung und zusätzlichen Freiflächen erreicht wird.

Im Zusammenhang mit den Projekten werden auch unterirdische Nutzflächen angeordnet sein; deren Ausmass ist heute nicht bestimmbar und städtebaulich auch nicht relevant. Die unterirdische Ausnutzung auf dem Privatareal ist somit nicht eingeschränkt.

Auf Basis der gesetzlich verankerten Bestandesgarantie dürfen die bestehenden Bauten auf dem Firmenareal unterdessen weiterhin genutzt und unterhalten werden. Wert- und nutzungserhaltende Massnahmen der Bestandsbauten sind in jedem Fall zulässig.

2.2 Baufelder 1 bis 3

a. Die maximal zulässige Ausnutzung darf innerhalb der dargestellten Mantellinien der Baufelder 1 bis 3 frei verteilt werden.

Die Mantellinien der Baufelder zeigen unter Berücksichtigung eines Anordnungsspielraums die maximal mögliche Ausdehnung auf und sind keineswegs vollständig bebaubar. Die maximal festgelegte Ausnutzung der einzelnen Baufelder kann auf mehrere Gebäude verteilt werden. Die Umrisslinien der Baufelder grenzen die maximalen Gebäudehöhen ein. Sie stellen keine zwingend zu bebauenden Linien dar, sodass die Bebauung darin frei angeordnet werden kann. Generell ist die maximal festgelegte Ausnutzung je Baufeld einzuhalten. Auskragungen werden den Nutzflächen des Gebäudes angerechnet.

- b. Im Baufeld 1 sind innerhalb der Mantellinien maximal 85'000 m² oberirdische Bruttogeschossfläche zulässig. Im Bereich 1a darf ein Hochhaus mit einer maximalen Gebäudehöhe von 170m einschliesslich der Dachaufbauten erstellt werden. Gebäudeauskragungen und damit einhergehende Nutzungsverlagerungen in die Bereiche 1a, 1b, 1c und a sind zulässig.**

Diese Bestimmung limitiert die Ausnutzung und maximalen Gebäudehöhen im entsprechenden Baufeld 1. Die Mantellinie gibt das Profil vor, in dem von den Bestimmungen der heutigen Zonenordnung, insbesondere von der unter bestimmten Voraussetzungen zugestandenen maximalen Gebäudehöhe von 40m, zugunsten der Errichtung eines maximal 170m hohen Gebäudes mit entsprechenden Dachaufbauten und Gebäudeauskragungen abgewichen werden darf. Seitlich ist das Höhenprofil begrenzt durch den Lichteinfallswinkel der westlich gelegenen Wohnzone.

- c. Bereich 1b ist als Vorplatz und Hauptzugang in das Areal zu gestalten; untergeordnete Bauwerke für die Abwicklung der Zugangsfunktionen sind erlaubt. 50% der Fläche können durch einen Eingangsbereich zum Bau 1 bebaut werden. Zwischen dem Bau 52 und Bau 1 ist in Nord-Südrichtung eine visuelle Öffnung zu gewährleisten.**

Der Bereich 1b ist der Hauptzugang zum Bau 1, der in Abhängigkeit vom Projekt z.T. auch mit einem geschlossenen Eingangsbereich ausgestaltet werden kann. Zwischen dem Bau 52 und dem Eingangsbereich wird eine visuelle Öffnung gewährleistet, um die Sichtbeziehung zwischen dem Strassenraum, dem Areal und langfristig dem Rhein zu ermöglichen. Beabsichtigt ist eine Integration der (unbebauten) Hauptzugangsfläche in den städtischen Aussenraum. Die Sicherheitslinie soll nach Möglichkeit in das Arealinnere verschoben werden. Für die Besucher und Mitarbeiter wird voraussichtlich das Einrichten von Zugangsporten notwendig sein.

- d. Im Baufeld 2 sind innerhalb der Mantellinien maximal 28'000 m² oberirdische Bruttogeschossfläche und eine maximale Gebäudehöhe von 60m, bzw. im Bereich 2a eine maximale Gebäudehöhe von 30m zulässig.**

Diese Bestimmung limitiert die Ausnutzung und maximalen Gebäudehöhen im entsprechenden Baufeld aus städtebaulichen Gründen. Entlang der Grenzacherstrasse ist eine Abweichung von der zonenzulässigen Gebäudehöhe zu Gunsten einer maximalen Gebäudehöhe von 60m möglich, währenddem aus konzeptionellen Überlegungen rheinseitig die zonenzulässige Gebäudehöhe auf die Hälfte abstuft wird und somit auf eine ähnliche Höhe des bestehenden Baus 27 eingeschränkt wird.

- e. Der Bau 27 soll möglichst erhalten werden. Dies unter dem Vorbehalt, dass das Gebäude den betrieblichen Anforderungen der Eigentümerin mit verhältnismässigem Aufwand angepasst werden kann.**

Das ursprünglich sechsgeschossige Pharmagebäude (Bau 27) wurde zwischen 1936 -1937 von O.R. Salvisberg erbaut (später durch Roland Rohn erweitert und aufgestockt) und seither mehrmals umgebaut. Es bildet den städtebaulichen Abschluss zum Solitude-Park im Osten. An diesem Gebäude besonders hervorzuheben sind die elegante Fassade mit feingliedrigen Bandfenstern, sowie die ursprüngliche Primärkonstruktion mit freistehenden Pilzstützen. Es gilt als herausragendes Werk der Industriearchitektur der Moderne in der Schweiz. Das Gebäude soll deshalb möglichst erhalten oder im Sinne der Arealentwicklungsstrategie umgenutzt werden, sofern dies mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist.

- f. Im Baufeld 3 sind innerhalb der Mantellinien maximal 10'000 m² oberirdische Bruttogeschossfläche und eine maximale Gebäudehöhe von 22.5m zulässig. Ausnutzung vom Baufeld 3 darf in das Baufeld 2a transferiert werden.**

Diese Bestimmung limitiert die Bruttogeschossflächen und maximale Gebäudehöhe im entsprechenden Baufeld. Im Baufeld 3 wird die bestehende Ausnutzung zugunsten der starken vertikalen Verdichtung im Baufeld 1 stark reduziert. Aus Rücksicht auf die städtebauliche Zielsetzung und einen entsprechenden Gestaltungsspielraum darf im bezeichneten Baufeld 3 Ausnutzung in das Baufeld 2a transferiert werden.

- g. Technische, witterungsgeschützte Aufbauten über dem obersten Vollgeschoss werden an die zulässige oberirdische Bruttogeschossfläche angerechnet.**

Technikflächen sollten möglichst innerhalb der Gebäude angeordnet werden, auch um eine attraktive Dachaufsicht, welche hier nicht unbedeutend ist, zu erhalten. Abweichend vom Bau- und Planungsgesetz werden alle technischen Aufbauten, welche als umschlossene Räume ausgebildet sind, an die Bruttogeschossflächen angerechnet, also nicht nur wenn sie mehr als 40% der Geschossfläche des obersten Vollgeschosses ausmachen.

Im Sinne des ökologischen Ausgleichs sind die Dachflächen zu begrünen. Die Verpflichtung zur Dachflächenbegrünung ist im bestehenden Bau- und Planungsgesetz verankert.

- h. Die maximale Gebäudehöhe der Baufelder darf nur durch unbeachtliche Bauteile wie technische Aufbauten und Fluchttreppenhäuser überragt werden. Diese sind ab den Gebäudefluchten innerhalb der 45° Dachprofilinie anzuordnen.**

Die Beschränkung der Gebäudehöhe auf den einzelnen Baufeldern gilt als Mass, welches durch die oberste Dachkante eingehalten werden muss. Von der Höhenbeschränkung ausgenommen sind die oben genannten untergeordneten Bauteile. Damit diese nicht das städtebauliche Erscheinungsbild der Hauptbebauung prägen, sind sie von den Gebäudefluchten im 45° Winkel zurückversetzt anzuordnen.

2.3 Baufeld 4

- a. Der Bau 21 im schraffierten Bereich 4a ist strukturell und in der äusseren Erscheinung zu erhalten. Die Tragkonstruktion soll substantiell erhalten bleiben und das Erscheinungsbild beibehalten oder möglichst genau rekonstruiert werden. Zudem sollen die wesentlichen Elemente der inneren Gebäudeorganisation sowie der Gestaltung der Raumhüllen beibehalten oder möglichst genau rekonstruiert werden, wobei sicherheitstechnische Anforderungen zu gewährleisten sind.**

Der mehrteilige, den Hof bildenden Bau 21 von O.R. Salvisberg, zwischen 1935-1937 erbaut und um 1954 erweitert ist ein herausragendes Bauwerk, welches in mehrfacher Hinsicht architektonisch und firmengeschichtlich eine besondere Bedeutung hat. Von besonderem Wert ist einerseits die Bildung des städtebaulichen Ensemble, das durch diesen Bau massgeblich unterstützt wird, sowie die innere Grundrissorganisation und die sorgfältige Materialisierung der äusseren wie auch inneren Gebäudeteile, welche deshalb erhalten werden sollen bzw. deren möglichst genaue Rekonstruktion zu gewährleisten ist.

- b. Die Bauten 52 und 71 im schraffierten Bereich 4b sind strukturell und in der äusseren Erscheinung zu erhalten. Die Tragkonstruktion soll substantiell erhalten bleiben und das Erscheinungsbild beibehalten oder möglichst genau rekonstruiert werden.**

Der Bau 52 wurde 1960 erbaut, mit der Absicht eine städtebauliche Torsituation zur Grenzachstrasse zu bilden (welche ursprünglich mit weiteren Scheibenhochhäusern hätte fortgesetzt werden sollen). Das 62m hohe Scheibenhochhaus ist eines der ersten in der Schweiz mit einer Vorhangfassade in Stahl und Glas, ist daher in den wesentlichsten Elementen des Erscheinungsbilds zu erhalten (Fassade, Tragkonstruktion) bzw. möglichst genau rekonstruiert werden. Der kürzlich sanierte Bau 71 von 1969 schliesst die Hofanlage und vermittelt in seiner Formsprache zwischen dem modernen Hochhaus und dem älteren Verwaltungsbau. Er trägt zusammen mit den Bauten 52 und 21 zur städtebaulichen Ensemblebildung bei und soll deshalb erhalten bleiben.

2.4 Massgebendes Terrain

Als massgebendes Terrain gilt der Niveaupunkt 257.86 m.ü.M.

Die Arealfläche des Perimeters liegt größtenteils auf 257.86 m.ü.M. Der Niveaupunkt gilt als Messpunkt für die zulässigen Gebäudehöhen.

2.5 Freiflächen

- a. Im schraffierten Bereich 3 und 2a muss ein Freiflächenanteil von mindestens 50% eingehalten werden. Die Freiflächen sind auf Basis eines Grünraumkonzepts als zusammenhängende Grünanlage zu gestalten.**

Das gesamte Baufeld 3 und ein Teil des Baufeldes 2 (Bereich 2a) ist als Kompensation für die Verdichtung im Baufeld 1 zur Hälfte von Bebauung freizuhalten. Gemeinhin gelten zwar

alle unbebauten Flächen einschliesslich versiegelter Flächen als Freiflächen. Im vorliegenden Fall ist jedoch die Entsiegelung, Bepflanzung und Begrünung der künftigen Freiflächen gerade unter ökologischen Aspekten vorzuziehen. Die Freiflächen sind deshalb als zusammenhängende Gartenanlage zu gestalten, bleiben jedoch für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Die Flächen der Randzonen vor den bestehenden Baulinien sind generell von Bebauung freizuhalten, daher werden diese an den vorgeschriebenen Freiflächenanteil nicht eingerechnet.

b. Zwischen der rheinseitigen Baulinie und der Strichlinie durch das Baufeld 2 und 3 sind 50% der Fläche zusammenhängend und vollständig von Bebauung freizuhalten.

Diese Bestimmung sichert eine grössere zusammenhängende Freifläche der beabsichtigten Gartenanlage, welche sich auf der Rheinseite in die Tiefe entwickeln kann, grosszügige Einsichten in die Tiefe des Areals erlaubt und optische Transparenz zur Rheinpromenade schafft. Dies trägt städtebaulich zu einer grosszügigeren Freiraumsituation entlang dem Rhein bei. Zusammen mit dem Freiflächenanteil soll diese Bestimmung auch eine Mindestfläche an Freiräumen auf dem Areal sichern, welche die Durchgängigkeit und ökologische Vernetzung zu den Grünräumen entlang dem Rhein unterstützen.

c. In der südlichen Randzone sind ab der bestehenden Baulinie rheinseitig bis zur Arealgrenze auf ein Drittel der Fassadenlänge eingeschossige Bauwerke mit einer maximalen Gebäudehöhe von 4m für die Einrichtung von Pavillons und Restaurants und dergl. zulässig. Die Gestaltung und Nutzung der Randzonen ist mit den öffentlichen Grünräumen abzustimmen.

Durch diese Bestimmung darf die bestehende Baulinie entlang der Rheinpromenade auf ein Drittel der Fassadenlänge der geplanten Neubauten und auf die ganze Tiefe der Randzone durch vorragende Bauteile mit einer maximalen Gebäudehöhe von 4m überschritten werden. Die Errichtung von Terrassen und offenen Veranden ist in jedem Fall entlang der gesamten Randzone möglich.

Die sensiblen Randzonen ausserhalb der Baufelder, angrenzend an die öffentlichen Grünräume (entlang dem Solitude-Park und der Rheinuferpromenade), sind hinsichtlich Nutzung und Gestaltung sorgfältig mit den Ansprüchen an den öffentlichen Raum, die Grünplanung und den Erhalt der bestehenden Grünräume bzw. deren Baumbepflanzung abzustimmen.

d. Wird im Solitude-Park für die Rampe der Tiefgarage Südareal Grünfläche (auf Allmend oder Grünzone) beansprucht, muss dies durch Roche kompensiert werden. In erster Linie ist Realersatz zu Gunsten öffentlicher Freiflächen entlang der Rheinpromenade zu schaffen.

Die Ausfahrtsrampe der Tiefgarage Südareal am Rand des Solitude-Parks wird voraussichtlich Grünfläche bez. Grünzone beanspruchen. Im Rahmen des Grün- und Freiraumkonzepts sind daher die Kompensationsmöglichkeiten abgestimmt auf ein Gesamtkonzept der Freiräume zu prüfen. Das Ausmass der zu kompensierenden Flächen ist heute noch nicht bestimmbar, da die Tiefgarage langfristig geplant ist und noch kein Projekt vorliegt. Das ge-

naue Ausmass der zu kompensierenden Flächen ist im Rahmen der Projektierung der Tiefgarage zu klären.

- e. *Vor baulichen Eingriffen (Rampen) in die bestehenden Strassenräume und Grünbereiche ist ein abgestimmtes Konzept zur Aufwertung der durch die baulichen Massnahmen betroffenen Bereiche zu erstellen.***

Im Zusammenhang mit einer neuen Verkehrsführung (zusätzliche Ein- und Ausfahrten in die Tiefgarage auf das Südareal der Roche) werden der Randbereich des Solitude-Parks sowie die Trottoirsituation auf der Grenzacherstrasse verändert. Um die hohe Qualität der Grünräume zu wahren und zu schützen, sowie die Fussgängerbeziehungen gut zu gewährleisten, müssen im Rahmen eines umfassenden Grün- und Freiraumkonzepts geeignete Verbesserungsvorschläge sowie Aufwertungs- und Kompensationsmassnahmen aufgezeigt werden.

2.6 Parkierung und Erschliessung

- a. *Aufgrund der Nutzungsverdichtungen im Nord- und Südareal der Firma Roche dürfen gesamthaft maximal 1'230 zusätzliche Parkplätze resultieren. In der 1. Etappe dürfen maximal 580 Parkplätze auf der Parzelle Eisenbahnweg 424 Sektion 8 erstellt werden. Die effektiv zulässige Parkplatzzahl richtet sich nach der kantonalen Parkplatzverordnung (PPV)***

Für die Berechnungsweise der zulässigen Parkplatzzahl gilt die kantonale Parkplatzverordnung (PPV): Heute bestehen auf verschiedene Anlagen (unter Bau 74 und Bau 67 / Schwörstadter-Anlage) verteilt zirka 1'900 Parkplätze. Die voraussichtlich gesamte Parkplatzzahl wurde gemäss PPV mit den prognostizierten baulichen Entwicklungen im Nord- und Südareal bis zum Zeithorizont 2025 hochgerechnet. Aufgrund noch nicht existierender Projekte wurden für die Zuteilung der Gebäudenutzflächen (Labors, Büros, Produktion, Lager usw.) plausible Annahmen getroffen. Unterirdische Arbeitsflächen wurden zum Teil ebenfalls berücksichtigt. Die getroffenen Annahmen basieren auf Erfahrungswerten und entsprechen dem momentanen Stand der Planung.

Die prognostizierten baulichen Entwicklungen ergeben gemäss PPV eine Gesamtzahl von 3'057 PP; bzw. unter Abzug der bestehenden Parkplätze zusätzliche 1'189 Parkplätze. Unter Berücksichtigung separat zu beantragender Parkplätze gemäss Ausnahmebestimmungen der PPV (z.B. Schichtarbeitende, Behinderte) wird von einer prognostizierten Gesamtzahl von 1'230 PP ausgegangen, deren Umweltverträglichkeit geprüft wurde.

Die berechnete Zahl Parkplätze berechtigt noch nicht zum Bezug bzw. zur Inbetriebnahme der zusätzlichen Parkplätze. Die zusätzlichen Parkplätze dürfen erst in Betrieb genommen werden, sofern erstens die Umweltverträglichkeit gegeben ist, sofern die prognostizierten baulichen Entwicklungen auch effektiv realisiert werden und die erforderlichen Infrastruktur Anpassungen gemacht worden sind.

Die zukünftigen Tiefgaragenprojekte müssen daher im Rahmen der Projektierung den notwendigen Parkplatznachweis aufgrund konkret vorhandener Arbeitsflächen erbringen. Sofern ein Bauprojekt mit weniger Bruttogeschossfläche als ursprünglich vorgesehen verwirklicht wird und sich daraus gemäss den Bruttogeschossflächenberechnungen nach PPV ein

tieferer Wert ergibt, so ist dieser anzuwenden. Die Parkplätze werden bei Erstellung der zusätzlichen Arbeitsflächen (Bruttogeschossfläche) in Betrieb genommen.

Die 1. Etappe der Parkierung wird mit einem Parkplatztransfer von 580 Parkplätzen auf die Parzelle Eisenbahnweg transferiert werden. Dieser Parkplatztransfer ist im Bebauungsplan geregelt, da die vorgesehene Anzahl Parkplätze die zulässige PP-Anzahl aufgrund des zonengemässen Nutzungsmass der Parzelle Eisenbahnweg übersteigt.

Die 2. Etappe der Parkierung ist auf dem Südareal beabsichtigt. Da es sich dabei um einen langfristigen Realisierungshorizont (Zeitraum Realisierung zwischen 2015-2020) handelt, ist zum heutigen Zeitpunkt die Grösse der Tiefgarage im Bebauungsplan noch nicht festsetzbar. Im Erschliessungskonzept wird von 650 Parkplätzen ausgegangen. Falls sich die Ausgangslage und/oder Randbedingungen der 2. Etappe des Erschliessungskonzepts ändern würden, muss im Rahmen eines Verkehrsgutachtens erneut ein Erschliessungskonzept vorgelegt werden.

Bei der Planung der Tiefgarage auf dem Südareal ist der Umgang mit dem bestehenden Bau 27 zu prüfen. Zudem ist auf die alte, bestehende Lindenallee im Solitude Park Rücksicht zu nehmen. Diese ist Teil der historischen Anlage; einzelne Bäume sind jedoch leider nicht mehr in guten Zustand. Der Umgang mit der Baumallee wird im Rahmen des Grün- und Freiraumkonzepts geprüft.

b. Die Tiefgarage Südareal darf nur in Betrieb genommen werden, sofern die dafür erforderlichen funktionalen Anpassungen der Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Schwarzwaldallee und Peter Rot-Strasse umgesetzt worden sind.

Das vorliegende Erschliessungskonzept zeigt in zwei Etappen die notwendigen Anpassungen der Funktionalitäten des Strassennetzes auf, welche für den Betrieb der Tiefgaragen resultieren. Auf dessen Basis wird unter der Federführung des Kantons ein etappiertes Strassenprojekt erarbeitet, in dem die genauen verkehrstechnischen Anpassungen untersucht und die notwendigen Dimensionierungen, insbesondere auch bez. Zu- und Wegfahrten zu den Tiefgaragen ausgewiesen werden. Voraussetzung für einen funktionsfähigen Betrieb des Verkehrsnetzes mit der zusätzlichen Parkplatzanzahl ist selbstverständlich die Umsetzung der Anpassungen des Strassennetzes im betroffenen Abschnitt.

c. Die durch das Erschliessungskonzept Roche bedingten Infrastrukturinvestitionen auf Allmend (Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Schwarzwaldallee und Peter Rot-Strasse) sowie die hierfür erforderlichen Planungsaufwendungen sind durch die Firma Roche vollumfänglich zu übernehmen.

Gemäss vorliegendem Erschliessungskonzept verursacht das langfristig geplante Tiefgaragenprojekt auf dem Südareal keine grösseren funktionalen Anpassungen in der Grenzacherstrasse. Die Zu- und Wegfahrten könnten über das bestehende bzw. schon ausgebaute Strassennetz aufgenommen werden. Für die Zu- und Wegfahrt in die Tiefgarage sind jedoch in den im Plan bezeichneten Bereichen e1 und e2 zwingend zwei Rampen mit unterirdischen Erschliessungstunnel notwendig. Für die Kosten der Ausbaumassnahmen zu Gunsten der privaten Zu- und Wegfahrten muss die Roche vollumfänglich aufkommen. Für den Kosten-

teiler bei Anpassungen bestehender Infrastrukturen (Leitungen und dergl.) auf Allmend gilt die Allmendverordnung.

2.7 Inanspruchnahme von Allmend

- a. Im Bereich a ist die Inanspruchnahme von Allmend durch auskragende Gebäudeteile bis zu einer Tiefe von 11m ab der Parzellengrenze gemessen ausgehend vom Niveaupunkt 0 mit einer Höhe von 4m im 45° Winkel zulässig. Die Projektion der auskragenden Flächen auf den im Plan dargestellten Bereich darf nicht mehr als 435 m² betragen.**

Das Bau- und Planungsgesetz erlaubt zwar eine Überschreitung der Bau- und Strassenlinien und Nutzung der Allmend mit auskragenden Bauteilen, jedoch in geringerem Ausmass als vorgesehen. Die vorliegende Vorschrift regelt die Auskragung vorragender Bauteile in den Strassenraum. Sie kann ausnahmsweise als „Sonderrecht“ im Rahmen eines Baurechtsvertrags eingeräumt werden, da dadurch keine anderen privaten nachbarschaftlichen Interessen beeinträchtigt werden und Wohnnutzung nicht davon betroffen ist. Eine entsprechende Abgeltung ist geschuldet.

- b. Der Regierungsrat wird ermächtigt, auf der im Bebauungsplan mit a gekennzeichneten Fläche die Allmend mit einem oberirdischen Überbaurecht zu belasten.**

Die Nutzung der Allmend wird durch ein oberirdisches Überbaurecht gewährt; durch diese Bestimmung wird der Regierungsrat vom Grossen Rat ermächtigt innerhalb der bezeichneten Fläche der Roche in einem weiteren Verfahren die notwendigen Dienstbarkeiten für die Auskragung über Allmend einzuräumen. Generell ist für die Nutzung der Allmend durch Private die Schaffung einer Allmendparzelle notwendig. Diese wird durch den Regierungsrat im Rahmen der Erteilung dieser Dienstbarkeiten gebildet. Eine entsprechende Abgeltung ist geschuldet.

- c. Der Regierungsrat wird ermächtigt, zur Erschliessung der Tiefgarage Südareal die Allmend der Grenzacherstrasse mit Überbaurechten für unterirdische Zu- und Wegfahrten sowie Ein- und Ausfahrtsrampen in den Bereichen e1 und e2 zu belasten.**

Die Ein- und Ausfahrten der in der 2. Etappen geplanten Tiefgarage auf dem Südareal liegen grösstenteils auf Allmend (Strassenparzelle). Eine Teilfläche liegt auf dem Grundstück der Einwohnergemeinde, worauf die Roche ein Baurecht hat (Solitude-Park). Die genaue Lage der Rampenbauwerke wird im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt der zweiten Etappe festgelegt werden.

Die Ein- und Ausfahrten bedingen eine Anpassung der Strassenlinien und die Schaffung von Allmendparzellen, um die privaten Zu- und Wegfahrtsrechte in die Tiefgarage einrichten zu können. Im Rahmen des diesbezüglichen Verfahrens zur Festsetzung der Strassen- und Baulinien durch den Regierungsrat werden die notwendigen Allmendparzellen gebildet und die entsprechenden Dienstbarkeiten vom Regierungsrat eingeräumt werden. Eine entsprechende Abgeltung ist geschuldet.

2.8 Öffentlicher Raum

a. Die Gestaltung der Randzonen entlang der Grenzacherstrasse ist auf den öffentlichen Raum abzustimmen.

Die Vorschrift soll eine optimale Abstimmung der Freiflächen in den Randzonen des Privatareals mit dem öffentlichen Raum gewährleisten und dadurch die angestrebte Aufwertung der Grenzacherstrasse unterstützen.

b. Eine öffentliche Fusswegverbindung entlang der Grenzacherstrasse in den Solitude-Park ist bei einer Neubebauung aufrecht zu erhalten. Die Lage der öffentlichen Fusswegverbindung darf im Rahmen der Neubebauung angepasst werden.

Die öffentliche Fusswegverbindung entlang der Grenzacherstrasse in den Solitude-Park geht über das Firmenareal und ist heute durch eine Dienstbarkeit gesichert. Solange keine baulichen Veränderungen anstehen, wird diese Dienstbarkeit auch nicht verändert. Die Bebauung des Baufelds 2 kann unter Umständen zu einer Anpassung führen. Diese Vorschrift sichert jedoch, dass in jedem Fall die öffentliche Fusswegverbindung gewährleistet sein muss.

3.0 Schlussbestimmungen

Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen von diesem Bebauungsplan und den Bauvorschriften zulassen, sofern die Gesamtkonzeption der Bebauung nicht beeinträchtigt wird.

Dies ist eine in Bebauungsplänen übliche Klausel, welche bei der Umsetzung des Bebauungsplans ausnahmsweise geringfügige und konzeptkonforme Abweichungen zulässt.

8. Vorschriften Bebauungsplan Grenzacherstrasse / Eisenbahnweg

Der Bebauungsplan Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg berücksichtigt die unterschiedlichen Entwicklungsabsichten durch eine „2-Stufigkeit“. Die 1. Stufe schafft die Voraussetzung für die unterirdische Bebauung der Parzelle mit einer Tiefgarage, welche zonengemäss nicht realisierbar wäre. Für die oberirdische Bebauung wird mit einer 2. Stufe ein weiteres Planungsverfahren vorgeschrieben. Im Rahmen einer umfassenden städtebaulichen Betrachtung ist daher zu einem späteren Zeitpunkt für die oberirdische Bebauung die erneute Festsetzung eines Bebauungsplans notwendig, in welchem die Abweichungen von der Regelbauweise bestimmt werden. Auf der Parzelle Eisenbahnweg ist ein 100% Wohnanteil festgeschrieben, welcher im Rahmen der umfassenden Betrachtung aufgrund der Lagequalitäten (Lärm, Aussicht) sorgfältig zu prüfen ist.

Das ergänzende Planungsverfahren hat mehrere Hintergründe: einerseits würde eine Regelbauweise auf der Parzelle unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse nicht zu einer optimalen Ausnutzung bzw. Lösung führen; andererseits lässt die spezielle Lage des Areals am Brückenkopf der Schwarzwaldbrücke und am östlichen Eingangstor der Stadt Basel vermuten, dass eine standortspezifische Lösung und Abweichung von der Regelbauweise ein höheres Baupotential birgt.

Der Bebauungsplan, welcher gestützt auf die im RPG vorgeschriebene Planungspflicht bei Bauprojekten dieser Grössenordnung in der Regel bereits wegen ihrer städtebaulichen und umweltschützerischen Bedeutung und - zur Gewährleistung einer besseren Bebauung - wegen den entsprechenden Abweichungen von der geltenden Bauordnung unabdingbar ist, soll für die künftige bauliche Entwicklung mehr Spielraum, aber auch präzisere Vorgaben ermöglichen und die Koordination mit der Nutzungsplanung auf den übrigen Rochearealen erleichtern (§ 101 Abs. 1 BPG).

Die Festlegungen, die nachfolgend getroffen werden, berücksichtigen eine mögliche oberirdische Bebaubarkeit. Es werden zwar keine Vorinvestitionen getätigt, die etwaige spätere Bebauungsformen vorwegnehmen, jedoch wird weitestgehende Flexibilität für spätere oberirdische Planungen auf dem Grundstück bereits jetzt berücksichtigt und vorgehalten. Der unterirdische Baubestand kann für spätere oberirdische Gebäude mit vertretbar geringem Aufwand ertüchtigt werden.

Zu den einzelnen Vorschriften (kursiv fett) haben wir nachstehende Erläuterungen anzubringen:

2.1 Bauliche Nutzung

- a. ***Auf der Parzelle 424 Sektion 8 ist im schraffierten Bereich die Anordnung einer Tiefgarage mit maximal 580 Parkplätzen zulässig. Für eine allfällige oberirdische Bebauung ist die bestehende Tiefgarage zu nutzen. Alle Parkplätze sind unterirdisch anzuordnen.***

Aufgrund der prognostizierten baulichen Entwicklungen wurde die maximale Anzahl der

Parkplätze hochgerechnet. Die 1. Etappe der Parkierung kann aus bautechnischen Gründen nicht auf dem Südareal realisiert werden, sondern muss auf der Parzelle Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg realisiert werden.

Das Grundstück an der Grenzacherstrasse (Parzelle Nr. 424 Sektion 8), welches im Eigentum der Roche ist, eignet sich erschliessungstechnisch gut für eine Tiefgarage, da sie unmittelbar am übergeordneten Strassennetz angeordnet und damit mit kurzen Wegen erreichbar ist. Die Zu- und Wegfahrten in die Tiefgarage werden auch dementsprechend direkt aus der Grenzacherstrasse erfolgen.

Allfällige künftige oberirdische Bebauungen haben, da das Erschliessungskonzept und die entsprechenden Massnahmen und Veränderungen im Strassenraum darauf ausgelegt sind, keinen Anspruch mehr auf zusätzlich Abstellplätze auf dem Areal. Somit werden die Anzahl Parkplätze künftiger Nutzungen ebenfalls in der bestehenden Tiefgarage unterzubringen sein.

Aus städtebaulichen Überlegungen und um die Wohnlichkeit des Gevierts nicht zu beeinträchtigen, dürfen die Parkplätze ausschliesslich unterirdisch angeordnet werden. Um die Auswirkungen (Lärm) zu minimieren und zum Schutz der Wohnnutzung des Gevierts sind auf Kosten der Verursacher notwendige Lärmschutzmassnahmen zu treffen. Diese werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit behördlichen Auflagen eingefordert.

Zwischen der bestehenden Wohnbebauung auf dem Geviert und den Tennisplätzen befindet sich heute ein natürlich gewachsener Baumbestand mit 15 Bäumen. Der Baumbestand entlang der heutigen Wohnbebauung soll in jedem Fall möglichst gleichwertig ersetzt werden, um die bestehenden Wohnqualitäten zu sichern. Die zukünftigen Baumpflanzungen sollen zudem im Rahmen des Grünraumkonzepts abgestimmt und in die Umgebungsgestaltung innerhalb des Gevierts optimal integriert werden.

Aufgrund der unterirdischen Bebauung ist mit der Fällung der Bäume zu rechnen. Da die Projektierung des Tiefgaragenprojekts nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist, ist die genaue Anzahl der zu fällenden Bäume nicht bestimmbar. Eine Fällbewilligung kann dann erteilt werden, wenn in Würdigung des Interessens des Gesuchstellers das Festhalten am öffentlichen Interesse der Erhaltung des Baumes unverhältnismässig erscheint. Diese Prüfung ist Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens bei Vorliegen der konkreten Projektunterlagen. Die Ersatzpflanzungen für die aufgrund der Bebauung zu fällenden Bäume werden somit im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens bestimmt werden. Ersatzpflanzungen sollen an einem langfristig gesicherten Ort auf der Bauparzelle gesetzt werden.

b. Das gewachsene Terrain liegt beim Niveaupunkt 258.00 m.ü.M. . Die unterirdische Bebauung (Tiefgarage) darf das gewachsene Terrain nicht überragen. Davon ausgenommen sind zweckgebundene Kleinbauten.

Die Wohnnutzung darf durch die Tiefgarage nicht beeinträchtigt werden. Deshalb sind auch keine durch den Neubau der Tiefgaragebedingten bleibenden Veränderungen an der Terrainsituation erwünscht. Für den Betrieb der Tiefgarage sind jedoch einzelne Aufbauten not-

wendig. Zweckgebundene, betrieblich notwendige Kleinbauten wie Ausgänge, Fluchttreppenhäuser oder Technikräume (ohne störende Emissionen), sind daher zulässig.

- c. Mit Erstellung der Tiefgarage wird die oberirdische Fläche als Grünfläche angelegt. Dies gilt solange, bis die Fläche für eine oberirdische Bebauung beansprucht wird.**

Aufgrund eines fehlenden Bedarfs wird vorläufig die oberirdische Bebaubarkeit der Parzelle Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg noch nicht beansprucht; jedoch deren unterirdische Nutzung als Tiefgarage. Nach Fertigstellung der Tiefgarage wird das derzeit mit Tennisplätzen der Roche genutzte Grundstück begrünt und von Roche unterhalten. Ein gepflegter Anblick auf eine neue Gartenanlage soll gewährleistet werden. Für diese Grünfläche, z.B. eine blühende Magerwiese, ist keine öffentliche Nutzung vorgesehen.

Die Zugänge zu den Haupttreppenhäusern und den Liften zur Tiefgarage im Nord-Osten an der Grenzacherstrasse und im Süd-Westen des Grundstücks am Eisenbahnweg sind ihrer Nutzung gemäss zugänglich und die Wege dorthin dementsprechend gestaltet. Ein Zugang im Süd-Westen sorgt für eine Anbindung der Tiefgarage an die Fusswegeverbindung zum Eisenbahnweg und somit für eine attraktive und sichere, kreuzungsfreie Fussgänger Verbindung über den Solitude-Park zum Roche-Areal. Die Gestaltung und Beleuchtung der Unterführung sind zu verbessern.

Die Gestaltung der Freiflächen wird solange aufrechterhalten werden, bis die oberirdische Nutzung im Rahmen eines Bebauungsplansverfahrens abschließend geregelt ist und im Rahmen eines Baugesuchsverfahrens für ein Bauprojekt beansprucht wird.

2.2 Parkierung und Erschliessung

- a. Die Tiefgarage darf nur in Betrieb genommen werden, sofern die dafür erforderlichen funktionalen Anpassungen der Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Schwarzwaldbrücke und Rankstrasse umgesetzt worden sind.**

Das vorliegende Erschliessungskonzept zeigt in zwei Etappen die notwendigen Anpassungen der Funktionalitäten des Strassennetzes auf, welche für den Betrieb der Tiefgaragen resultieren. Auf dessen Basis wird ein etappiertes Strassenprojekt erarbeitet, in dem die genauen verkehrstechnischen Anpassungen untersucht und die notwendigen Dimensionierungen, insbesondere auch bez. Zu- und Wegfahrten zu den Tiefgaragen ausgewiesen werden. Voraussetzung für einen funktionsfähigen Betrieb des Verkehrsnetzes mit der zusätzlichen Parplatzanzahl ist selbstverständlich die Umsetzung der Anpassungen des Strassennetzes im betroffenen Abschnitt.

- b. Die Zu- und Wegfahrten zur geplanten Tiefgarage haben von der Grenzacherstrasse zu erfolgen. Sie müssen in den im Plan bezeichneten Bereichen liegen und so dimensioniert sein, dass ein Rückstau in die Grenzacherstrasse ausgeschlossen ist. Deren genaue Lage ist im Rahmen des Strassenprojekts zu bestimmen.**

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt direkt von der Grenzacherstrasse, d.h. vom übergeordneten Strassennetz und führt so zu möglichst geringen Auswirkungen auf das Wohngeviert. Die genaue Lage der Ein- und Ausfahrt ist auf dieser Planungsstufe noch nicht bestimmbar

und Gegenstand des zu erarbeitenden Strassenprojekts. Der Strassenraum ist jedoch so zu bemessen, dass ein Rückstau in die Grenzacherstrasse gänzlich verhindert wird.

c. Die durch das Erschliessungskonzept Roche bedingten Infrastrukturinvestitionen auf Allmend (Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Schwarzwaldbrücke und Rankstrasse) sowie die hierfür erforderlichen externen Planungsaufwendungen sind durch die Firma Roche vollumfänglich zu übernehmen.

Mit der Errichtung und Inbetriebnahme der zusätzlichen Parkplätze östlich der Schwarzwaldbrücke entsteht eine Mehrbelastung des Stadtstrassennetzes, insbesondere der Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen Rankstrasse und Schwarzwaldbrücke. Um die notwendigen Netzkapazitäten bereit zu stellen sind daher Anpassungen im Stadtstrassennetz notwendig. Insbesondere wird der Ausbau der heutigen Kreuzung Rankstrasse-Grenzacherstrasse zu einem Kreisel notwendig. Die durch die Arealentwicklung bedingten ausserordentlichen Ausbaumassnahmen und diesbezüglichen Planungsaufwendungen der städtischen Verkehrsinfrastruktur werden im Rahmen dieser Planung dem Verursacher angelastet. Für den Kostenteiler bei Anpassungen bestehender Infrastrukturen (Leitungen und dergl.) auf Allmend gilt die Allmendverordnung.

2.3 Weiteres Planungsverfahren / Planungspflicht

Die oberirdische Bebauung kann entsprechend der komplexen nutzungsplanerischen Situation nur in einem weiteren Planungsverfahren zwecks Erlass eines Bebauungsplans angemessen erfasst werden.

Da zum heutigen Zeitpunkt der Bedarf für eine oberirdische Nutzung des Grundstücks nicht nachgewiesen ist, können im Rahmen dieses vorliegenden Bebauungsplanverfahrens keine konkretisierende Vorgaben hinsichtlich Nutzungsmass und Städtebau gemacht werden. Aufgrund der lärmbelasteten Situation, der Ausrichtung bzw. Lage des Grundstücks und städtebaulicher Studien ist schon heute absehbar, dass eine Abweichung von den Zonenvorschriften und insbesondere dem Wohnanteil notwendig sein wird und die Bebauung mit einer „massgeschneiderten“ Lösung geregelt werden muss. Für Überbauungen, die ihrer Natur nach nur in Abweichung von der allgemeinen Bauordnung bewilligt werden können und auf Grund der Ausmasse dieser Abweichungen nur in einem Planungsverfahren angemessen erfasst werden können, gebietet die Planungspflicht gemäss Art. 2 RPG in Verbindung mit § 101 BPG vor Erteilung einer Baubewilligung die Pflicht, die oberirdische Bebauung unter Berücksichtigung der städtebaulichen und nutzungsmässigen Situation in einem ergänzenden, späteren Bebauungsplanverfahren zu regeln. Das entsprechende Bebauungsplanverfahren wird eine städtebauliche und nutzungsmässige Studie im Vorfeld beinhalten aufgrund derer die Vorschriften des Bebauungsplans festgelegt werden. Das Verfahren wird wiederum eine Planaufgabe zur Folge haben.

3.0 Schlussbestimmungen

Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen von diesem Bebauungsplan und den Bauvorschriften zulassen, sofern die Gesamtkonzeption der Bebauung nicht beeinträchtigt wird.

Dies ist eine in Bebauungsplänen übliche Klausel, welche bei der Umsetzung des Bebauungsplans ausnahmsweise geringfügige und konzeptkonforme Abweichungen zulässt.

9. Planerische Massnahmen zur Umsetzung

9.1 Bau- und Strassenlinien

Die im Betrachtungsperimeter resultierenden planungsrelevanten Anpassungen, insbesondere der Bau- und Strassenlinien im Abschnitt der Grenzacherstrasse sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahren. Die für die Festsetzung der Bau- und Strassenlinie notwendige Grundlage eines umfassenden Strassenprojekts für die erste Etappe der Tiefgarage wird begleitend zum Bebauungsplanverfahren Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg erarbeitet. Auf dessen Basis werden die Bau- und Strassenlinien in nachfolgenden Verfahren festgesetzt. Darüber hat der Regierungsrat zu beschliessen.

Die rechtskräftige Änderung der Strassenlinien ist die Voraussetzung für die Bewilligung der Ein- und Ausfahrtsrampen und die Gewährung der diesbezüglichen Nutzungsrechte, welche im Grundbuch einzutragen ist.

9.2 Allmendparzellen

Im Bereich der Auskragung des Baus 1 soll mit einer neuen Allmendparzelle die notwendige Rahmenbedingung für ein oberirdisches Überbaurecht (Auskragung) geschaffen werden. Mit dem Beschluss des Bebauungsplans Grenzacherstrasse (Südareal) wird der Regierungsrat zur Schaffung einer entsprechenden Allmendparzelle und zum Abschluss der notwendigen Dienstbarkeiten mit der Grundeigentümerin ermächtigt. Darin sind die Überbaubarkeit und die Nutzung des Gebäudes und des Aussenraumes zu regeln.

9.3 Dienstbarkeiten

Die bestehenden Dienstbarkeiten auf den Parzellen Nr. 383 (Südareal) und Nr. 424 (Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg), beide Sektion 8, werden mit den vorliegenden Bebauungsplänen berücksichtigt. Die öffentliche Fusswegverbindung entlang der Grenzacherstrasse zum Solitude Park kann unter Umständen aufgrund eines zukünftigen Projektes im Baufeld 2 angepasst werden. Die öffentliche Fusswegverbindung muss jedoch in gleichen Umfang erhalten bleiben, was die entsprechende Vorschrift im Bebauungsplan Südareal sichert.

Sämtliche Änderungen, Löschung oder Eintragung(en) von Dienstbarkeiten und die Schaffung der Allmendparzellen werden durch das Grundbuch- und Vermessungsamt vollzogen. Diesbezügliche Kosten gehen zu Lasten der Bauherrschaft.

9.4 Mehrwertabgaben

Die Mehrwertabgabe richtet sich nach den §§ 120 ff des Bau- und Planungsgesetzes. Für den Vollzug ist das Baudepartement zuständig.

10. Information und Auflageverfahren

Zu einem frühen Zeitpunkt, im September 2006, hat Roche die Öffentlichkeit über die anstehenden Bauabsichten eines Hochhauses auf dem Südareal der Roche informiert und die Nachbarschaft zu einem Informationsanlass eingeladen. Im Rahmen der Weiterbearbeitung stellte sich heraus, dass das Vorhaben aufgrund der Parkierungsfrage auf die Roche-eigene Parzelle östlich der Schwarzwaldbrücke erweitert werden musste. Im Vorfeld zur Planauflage der Bebauungspläne wurden deshalb noch zusätzliche Informationsanlässe durchgeführt, an denen die Nachbarschaft, die Quartiervereine (Unteres und Oberes Kleinbasel, Hirzbrunnen) sowie der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eingeladen worden sind.

Die im Raumplanungsgesetz verankerte formelle Mitwirkung wird durch die öffentliche Planaufgabe gewährleistet. Die Planaufgabe fand vom 18. Februar bis 18. März 2008 statt. Folgende Entwürfe lagen dann öffentlich auf:

Auflagegegenstand:

- Bebauungspläne mit Vorschriften
- Umweltverträglichkeitsbericht

Orientierender Inhalt:

- Planungsbericht
- Orientierende Pläne, Visualisierungen
- Modell

Mit der Planaufgabe wird gemäss §116 Abs. 2 Bau- und Planungsgesetz auf den betroffenen Parzellen auch eine Planungszone begründet.

11. Einspracheverfahren: formelle Behandlung

11.1 Einsprachelegitimation – gesetzliche Grundlagen

Gemäss § 110 Abs. 2 des Bau- und Planungsgesetzes ist zur Einsprache gegen Planentwürfe berechtigt, wer von der Planung persönlich berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Änderung oder Ablehnung hat, und wer durch eine besondere Vorschrift zum Rekurs ermächtigt ist.

Legitimation der Privatpersonen: Als schutzwürdig gilt ein Interesse, das sich aus einer (räumlich) nahen Beziehung des Beschwerdeführers zum Gegenstand der Planung ergibt. Ein Interesse kann rechtlicher oder tatsächlicher Natur sein. Der Einsprecher muss aber von der geplanten Massnahme stärker als jedermann betroffen sein. Generell kommt dem

Nachbarn (ob Eigentümer, Mieter oder Pächter) die Einsprachelegitimation zu, wenn er in einer für die vorgebrachte Rüge relevanten örtlichen Beziehung zum Objekt der Planungsmassnahme steht und der Ausgang des Verfahrens seine Interessen beeinträchtigen könnte.

Legitimation der Vereine: Gemäss Rechtsprechung des Bundesgericht ist ein Verein dann berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an der Änderung oder Ablehnung der Planentwürfe, wenn er wie eine natürliche Person in seinen eigenen Interessen betroffen ist oder wenn er seinen Statuten gemäss die Interessen einer Mehrheit oder doch einer grossen Anzahl seiner Mitglieder vertritt, von denen jedes selbst zur Einreichung einer Beschwerde legitimiert wäre.

11.2 Eingegangene Schreiben, Anregungen und Einsprachen

Innerhalb der Auflage- und Einsprachefrist sind gegen die vorliegenden Bebauungspläne mehrere als Einsprachen oder Anregungen bezeichnete Schreiben eingegangen. Im Detail lagen folgende Schreiben vor:

Quartiersvereine:

1. NQ Hirzbrunnen, 4016 Basel, Einsprache vom 13. März 2008
2. NQ Oberes Kleinbasel, 4005 Basel, Einsprache (1) vom 18. März 2008
3. NQ Oberes Kleinbasel, 4005 Basel, Einsprache (2) vom 18. März 2008
4. Folgende gleich lautende Einsprachen der „Nachbarsgruppe Roche-Turm“:
 - Monica Ess Grenzacherstrasse 116, 4058 Basel
 - Gaby Fierz u. Christoph Keller Fierz, Alemannengasse 93, 4058 Basel
 - Dr. Silvia Cueni, Alemannengasse 109, 4058 Basel
 - Dr. Thomas Grütter, Grenzacherstrasse 114, 4058 Basel
 - Laura Grütter, Grenzacherstrasse 114, 4058 Basel
 - Corinne Grütter, Grenzacherstrasse 114, 4058 Basel
 - Wanda Grütter, Grenzacherstrasse 114, 4058 Basel
 - Julia R. Grütter, Rosengartenweg 5, 4058 Basel
 - Martin Heiniger, Grenzacherstrasse 116, 4058 Basel
 - Dr. Andreas Schöllhorn, Grenzacherstrasse 92, 4058 Basel
 - Anna Brugnoni, Stachelrain 16, 4058 Basel
 - Amadis Brugnoni, Stachelrain 16, 4058 Basel
 - Gian Pietro Brugnoni, Stachelrain 16, 4058 Basel
 - Stephen Price, Grenzacherstrasse 110, 4058 Basel
 - Prof. Hans-Friedrich Eicke, Alemannengasse 112, 4058 Basel
 - Christoph Berger, Alemannengasse 83, 4058 Basel
 - A. Magdalena und Hans Heinrich Bühler Kilchherr, Stachelrain 12, 4058 Basel
 - Jacqueline Wendelspiess, Peter Rot-Strasse 24, 4058 Basel
 - Reto Jakob, Peter Rot-Strasse 24, 4058 Basel
 - Dr. Gustav Erlemann, Chrischonastrasse 60, 4058 Basel
 - Corinna Möhring, Peter Rot-Strasse 51, 4058 Basel
 - Denise F. Högger-Grüninger Stachelrain 10, 4058 Basel
 - Claudia und Pascal Busch-Caluori, Alemannengasse 72, 4058 Basel
 - M. Higler o.ä. und unleserliche Unterschrift
 - Ein Schreiben mit unleserlicher Herkunft

5. Folgende drei gleich lautende Einsprachen:

- Madeleine Köchli-Bornand, Grenzacherstrasse 112, 4058 Basel, Einsprache vom 16. März 2008
- Margret Bornand-Autenried, Grenzacherstrasse 112, 4058 Basel, Einsprache vom 16. März 2008
- Markus W. Köchli, Grenzacherstrasse 112, 4058 Basel, Einsprache vom 16. März 2008

6. Folgende zwei gleich lautende Einsprachen:

- Richard D'Souza, Peter Rot-Strasse 22, 4058 Basel, Einsprache vom 17. März 2008
- Michael D'Souza, Peter Rot-Strasse 22, 4058 Basel, Einsprache vom 17. März 2008

Einzeleinsprachen:

- 7.** Bau- und Wohngenossenschaft Rankhof, Im Rankhof 4, 4058 Basel, Einsprache vom 17. März 2008
- 8.** Peter und Odette Hänni-Prétôt, Im Grenzacherhof 14, 4058 Basel, Schreiben vom 15. März 2008
- 9.** Baliag AG, Eisenbahnweg 20, 4058 Basel vertreten durch Frau Gloria Zabotto, Einsprache vom 17. März 2008
- 10.** Joelle und Peter Gschwend, Bergalingerstrasse 13, 4058 Basel, Einsprache vom 18. März 2008
- 11.** Inge Gerstner, Peter Rot-Strasse 72, 4058 Basel, Einsprache vom 16. März 2008
- 12.** Jan Jungmann, Sierenzerstrasse 12, 4055 Basel, Einsprache vom 5. März 2008

Weitere Schreiben:

- 13.** VCS beider Basel, Gellertstrasse 29, 4052 Basel, Schreiben (Anregung) vom 14. März 2008
- 14.** Simon Nötzli Marchand und Denise Marchand, Bergalingerstrasse 8, 4058 Basel, Schreiben vom 18. März 2008
- 15.** Mitteilung der SBB Immobilien, Hammerallee 2, 4603 Olten, Schreiben vom 17. März 2008
- 16.** Mitteilung der DB, Schwarzwaldallee 200, 4058 Basel, Schreiben vom 7. März 2008

Die rechtliche Prüfung ergab folgende Einsprachelegitimationen der einzelnen Schreiben:

Einsprachelegitimation der Quartiervereine (Schreiben Nr. 1 bis Nr. 3):

Gemäss § 55 der Kantonsverfassung wird der Quartierbevölkerung zwar einen Einbezug bei den Meinungsbildungs- und Willensbildungsprozessen des Staates gewährt. Dieser wird etwa durch die Information und Publikation von Nutzungsplänen sowie durch aktive Information des Staates und der Bauherrschaften an die Quartierbevölkerung und an die Quartiervereine gesichert. Die Einsprachelegitimation der Neutralen Quartiervereine kann sich jedoch nicht auf § 55 der Kantonsverfassung abstützen. Sie begründet keine Einsprache- und Rekurslegitimation der Quartiervereine.

Eine besondere Vorschrift, die die Neutralen Quartiervereine vorliegend zur Einsprache berechtigen würde, gibt es nicht. Ebenso wenig ist ersichtlich, inwiefern die einzelnen Quartiervereine wie eine natürliche Person betroffen sein könnten. Es stellt sich deshalb für einen Verband oder Verein die Frage, ob er seinen Statuten gemäss die Interessen einer grossen Anzahl seiner Mitglieder vertritt, von denen jedes selbst zur Einreichung einer Beschwerde legitimiert wäre. Zur Begründung einer Einsprachelegitimation müssten diese Organisationen nachweisen können, dass eine Mehrheit oder doch - im Verhältnis zum Umfang ihrer

Mitgliederschaft - eine grosse Anzahl davon als Privatpersonen selbst einsprachelegitimiert ist.

Es ist zwar nicht ausgeschlossen, dass einige wenige Mitglieder der Quartiervereine in der Nähe zum geplanten Projekt wohnen und somit im Sinn der genannten Voraussetzungen einspracheberechtigt sein könnten. Dabei dürfte es sich allerdings nicht um eine Mehrheit oder weitaus grosse Anzahl der Mitglieder handeln. Unter diesen Annahmen sind die Quartiervereine deshalb nicht als zur Einsprache berechtigt anerkannt worden.

Nichtsdestotrotz sind diese Vereine, auch wenn sie keine derartige Legitimation nachweisen können, berechtigt, ihre in den "Einsprachen" formulierte Anliegen als Anregungen durch die zuständigen Instanzen beantwortet zu haben, was im folgenden in der materiellen Behandlung der Einsprachen dargelegt wird.

Auswertung der gleich lautenden Einsprachen und Einzeleinsprachen (Schreiben Nr. 4 bis Nr. 12):

Die Gruppen der gleich lautenden Einsprachen sowie der Einzeleinsprachen sind aufgrund deren Lage und Eigentumsverhältnisse in der unmittelbaren Nachbarschaft der Areale gemäss § 110 BPG soweit ihre Herkunft gesichert werden konnte, als zur Einsprache legitimiert anerkannt worden.

Eingegangene Anregungen (Schreiben Nr. 13):

Der VCS hat explizit auf eine Einsprache verzichtet und seine Hinweise als schriftliche Anregungen platziert.

Weiteres Schreiben (Schreiben Nr. 14):

Das Schreiben unterschrieben von zwei Privatpersonen (Nötzli/Marchand) wird als Anregung behandelt, da kein Einsprachegrund formuliert worden ist.

Mitteilungen der SBB und DB (Schreiben Nr. 15 und 16):

Die Schreiben SBB und DB stützen sich auf das eidgen. Eisenbahngesetz (Art. 18m). Nach dieser Bestimmung sind Bahnunternehmen nicht Einsprecher, aber die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, welche Bahngrundstücke beanspruchen oder an solche grenzen, dürfen nur mit ihrer Zustimmung bewilligt werden, wenn sie die Betriebssicherheit beeinträchtigen könnten. In diesem Sinne sind die Bahnunternehmen ähnlich wie mitwirkende Verwaltungsbehörden zu betrachten und über die konkreten Planungen zu informieren und wo nötig ist auf ihre Bedürfnisse (bzw. auf die Betriebssicherheit der Eisenbahnanlagen) angemessen Rücksicht zu nehmen. Jedenfalls im Falle, dass ein Projekt (der Nutzungsplanung) den künftigen Ausbau der Eisenbahnanlage verunmöglicht oder erheblich erschwert, ist darüber hinaus auch das BAV "anzuhören". Die entsprechenden Informationen sind über mehrere Gespräche zwischen Roche und den Bahnunternehmen sichergestellt worden.

12. Einspracheverfahren: materielle Behandlung

Anlass und Ziel der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahme – d.h. der Bebauungspläne sind in den vorhergehenden Kapiteln bereits ausführlich beschrieben worden. Im Hinblick auf die Einsprachebehandlung werden die vorgebrachten Einsprachegründe bzw. Kri-

tikpunkte vertieft behandelt. Der Übersicht willen werden die einzelnen Einsprachepunkte verschiedener Einsprecher und Verfasser zusammengefasst und themenbezogen behandelt. Die einzelnen Schreiben sind mit Nummern aufgeführt:

12.1 Verkehr und Erschliessung

12.1.1 Ein Gesamtverkehrskonzept muss eingereicht werden

Der Grosse Rat könne nicht jetzt schon die Grundzüge der Erschliessung (Kreisel Rankstrasse, Rampen Grenzacherstrasse) zustimmend zur Kenntnis nehmen. Vor Erteilung einer Baubewilligung sei ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) durch den Grossen Rat zu beschliessen. Dieses solle die Umlagerung von MiV auf den öV sowie das Nebeneinander von öffentlichem und privatem sowie privatem und nicht motorisierten Verkehr beinhalten. Die Bedürfnisse der Fussgänger seien ebenfalls zu berücksichtigen. Ausserdem sei zu prüfen, wie die notwendige Verbesserung am Bad. Bhf. und die Anbindung der Firma an die S-Bahn gewährleistet werden könnte.

Schreiben Nr. 2, 4, 5, 6

Das Erschliessungskonzept für die vorgesehene Arealentwicklung wurde von Roche unter Einbezug der Amtsstellen des Kantons erarbeitet. So konnte sichergestellt werden, dass bei der Planung die bestehenden übergeordneten Planungsinstrumente bzw. -absichten, sowie bestehende Normen, Vorschriften und Gesetze als feste Rahmenvorgabe berücksichtigt werden:

- die Ziele und Prinzipien des Verkehrsplans Basel-Stadt werden bei der vorgesehenen Erschliessung eingehalten: so erfolgt die Anbindung des Areals unmittelbar an das übergeordnete Verkehrsnetz, eine zusätzliche Belastung des umliegenden Quartiers wird verhindert bzw. auf ein minimstes Niveau reduziert
- die Bestimmung der zulässigen Parkplatzzahl erfolgt auf Basis der geltenden Gesetzgebung bzw. der Parkplatzverordnung
- das kantonale Veloroutennetz bleibt bestehen, die bestehende Fussgängerführung wird durch die Erschliessung optimiert
- die Planungsgrundsätze und –anweisungen für den MIV im bestehenden wie neuen kantonalen Richtplan (im Augenblick noch im Entwurf vorliegend) werden erfüllt
- die bestehende Zonenordnung des kantonalen Zonenplans werden eingehalten
- Die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung (Angebotskonzept und grössere Neubauprojekte) im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt beschreibt das öV-Programm. Im kommenden öV-Programm (2010-2013) werden die Verbesserungsmöglichkeiten (Tram und S-Bahnhaltestelle) für die Erschliessung des Areals Roche beschrieben. Wir sind der Überzeugung, dass dieses bereits existierende Planungsdokument für den öV ausreichend ist.

Das vorgelegte Erschliessungskonzept stellt damit eine abgestimmte Arealerschliessung unter Einhaltung übergeordneter Planungsvorgaben dar, ein spezifisches Gesamtverkehrskonzept für einen erweiterten Perimeter um das Roche-Areal ist daher nicht erforderlich.

Die Mitarbeitenden der Firma Roche kommen bereits heute zu einem überwiegenden Teil mit dem ÖV bzw. zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit. Über ein internes Parkplatzreglement wird die Zuteilung der Parkplätze geregelt, gleichzeitig werden Mitarbeitende, die mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit kommen, in Ihrer Verkehrsmittelwahl unterstützt. Damit sind bereits wichtige Bestandteile eines Mobilitätsmanagements vorhanden. Dieses wird begleitet durch Massnahmen, wie ein Fahrradkonzept, Bike to work oder andere Aktionen.

Auch hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs ist ein spezielles Gesamtverkehrskonzept nur für die Arealentwicklung Roche nicht zweckmässig. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und die Geschäftsleitung der F. Hoffmann-La Roche AG verfolgen jedoch beiderseits das Ziel, dass der öffentliche Verkehr mittel- bis langfristig verbessert werden kann.

12.1.2 Ein Gesamtmobilitätskonzept fehlt

Der VCS beanstandet, dass keine Angaben zu einem Gesamtmobilitätskonzept vorliegen würden.

Auf dem Areal Basel (d.h. ohne Aussenstellen) arbeiten zirka 6'000 Roche Mitarbeitende plus zirka 2'500 externe Mitarbeitende und täglich kommen zirka 500 Besucherinnen und Besucher zu Roche. Für diese zirka 9'000 Personen stehen heute zirka 1'900 Parkplätze zur Verfügung.

Zurzeit überarbeitet Roche ihr Mobilitätskonzept, um zeitgemäss und transparent denjenigen Mitarbeitenden einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen, die darauf angewiesen sind. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden (und Besucher) für die Zu- und Wegfahrt vom/zum Areal zu Gunsten von Langsamverkehr und ÖV beeinflusst werden. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird als Auflage formuliert, den bestehenden und geplanten Aufbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie die angestrebte Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden darzulegen. Mit dem Mobilitätsmanagement soll eine langfristig wirksame Emissionsminderung erreicht werden.

12.1.3 Verzicht auf Kreisel Peter Rot-Strasse

Der vorgeschlagene Kreisel Peter Rot-Strasse sei untauglich, da der gesamte Besucher- und Anlieferverkehr den Bestimmungsort (Südareal) mit Spitzkehre erreichen müsste. Dies sei auch unökologisch und führe zu einer unzulänglichen höheren Luft- und Lärmbelastung. Durch die beengten Verhältnisse des beabsichtigten Kreisels würden auch Velofahrer unzulässig gefährdet. Der Umbau zu einem Kreisel würde im Weiteren auch zu einer Aufhebung von Parkplätzen führen. Zusätzlicher Umfahrvverkehr auf der Achse Wettsteinallee - Peter Rot-Strasse oder Grenzacherstrasse - Kreuzung Grenzacherstrasse/Peter Rot-Strasse sei zu vermeiden.

Schreiben Nr. 4, 5, 6, 13

Der Kreisel Peter Rot-Strasse wurde als eine Alternative von zwei Verkehrsvarianten für die geplante Zufahrt zur Porte auf dem Südareal (für Besucher und Anlieferung) in Etappe 2 dargestellt. Die Leistungsfähigkeit des Knotens Grenzacherstrasse / Peter Rot-Strasse wurde daher mit dem Kreisel als auch unter Beibehaltung der bestehenden Regelung detailliert analysiert. Damit liegen die verkehrlichen Auswirkungen für die Situation mit und ohne Umgestaltung zu einem Kreisverkehr vor und können abschliessend beurteilt werden: ein Verzicht auf den Kreisel führt nicht zu einer Überlastung des Knotens, seine Leistungsfähigkeit liegt auch ohne Kreisel auf einem akzeptablen Niveau.

Die Alternativroute für Besucher und Anlieferung zum Südareal führt via Wettsteinallee und Peter Rot-Strasse. Der Mehrverkehr (DTV) beträgt hier rund 340 Fahrzeuge pro Tag, davon zirka 10 Fahrten Lastwagenverkehr. Dies entspricht in der Wettsteinallee einer Zunahme des DTV von rund 4,5% und in der Peter Rot-Strasse von rund 8%. In der Grenzacherstrasse, Abschnitt Peter Rot-Strasse bis Porte Etappe 2, beträgt die Mehrbelastung noch rund 120 Fahrzeuge pro Tag, da auf diesem Abschnitt gleichzeitig eine Entlastung durch entfallende Besucherfahrten zum Bau 74 stattfindet. Die Anlieferungen auf die logistisch vernetzten Nord- und Südareale sind bereits im Rahmen eines etablierten ober- und unterirdischen Gesamtkonzeptes optimiert (dies ist auch im Interesse der Lieferanten) und werden weiterhin optimiert.

In beiderseitigem Interesse soll auf den Kreisel Peter Rot-Strasse verzichtet werden. Die zuständige Fachkommission des Kantons (Koordinationskommission Verkehr) hatte die vorgesehene Kreislösung für den Knoten Peter Rot-Strasse abgelehnt und die bestehende Lösung bevorzugt. Die durch den Verzicht auf den Kreisel notwendigen Fahrten über die Wettsteinallee führen nicht zu einer kritischen Mehrbelastung und müssen gemäss den Auflagebestimmungen der Behörde von der Firma Roche auf einem minimalen Niveau gehalten werden.

Die Sicherheit der Velofahrenden stellt für sämtliche funktionalen und gestalterischen Anpassungen im Strassennetz eine feste und auf Basis geltender Normen sowie Richtlinien vorgegebene Randbedingung dar. So wird bei der Vorprojektierung des Kreisels Rankstrasse, bei der Projektierung der Zu- und Wegfahrt beim Parking Eisenbahnweg (beides 1. Etappe) sowie bei der Gestaltung der Grenzacherstrasse (2. Etappe) die Führung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velofahrende gleichermaßen) angemessen berücksichtigt.

12.1.4 Zu- und Wegfahrtsregime Tiefgarage Südareal

Die Tiefgarage Südareal sei nur zu bewilligen, wenn der gesamte Besucher- und Anlieferverkehr aus Richtung Schwarzwaldallee bis Höhe Anlieferung Grenzacherstrasse beschränkt sei. Um das Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten, müssten die Rampen (e1 und e2) in Fahrtrichtung zu benutzen sein bzw. seien im Bebauungsplan als solche zu bezeichnen. Unter Anderem wird anstelle des Kreisels Peter Rot-Strasse ein neuer Kreisel vor dem Bau 2 oder eine Unterflurzufahrt für den Besucher- und Anlieferverkehr vorgeschlagen. Es sei ist nicht klar weshalb die diesseitige Rampe eine Linksabbieger Funktion zum Bau 2 verunmögliche.

Schreiben Nr. 4, 5

Die Ausfahrt Etappe 2 findet grundsätzlich nach rechts in Richtung Knoten Schwarzwaldstrasse statt und belastet die Grenzacherstrasse nur im östlichen Abschnitt. Die Richtungsbezeichnungen der Rampen werden im Bebauungsplan eingeführt, um Missverständnisse zu vermeiden. Ein Kreisel auf Höhe der Porte Etappe 2 würde zwar eine direkte Zufahrt von der Autobahn ermöglichen und die oben beschriebenen Auswirkungen auf die Wettsteinallee und die Peter Rot-Strasse vermeiden, ist jedoch auf Grund der kurzen Verflechtungslänge nach der Unterführung Grenzacherstrasse nicht möglich. Aus demselben Grund wurde auch ein Linksabbiegestreifen zur Porte verworfen. Die Verflechtungsstrecke beträgt lediglich rund 40 m, was bezüglich Verkehrssicherheit nicht ausreichend ist.

12.1.5 Verzicht auf Kreisel Rankstrasse

Es mache keinen Sinn wenn 80% der Fahrzeuge vor Wohnliegenschaften gewendet werden müssten. Dies führe zu mehr Lärm – und Geruchsbelästigungen.

Durch den zukünftigen Kreisel Rankstrasse werde der Verkehrsfluss in Richtung Grenzach beeinträchtigt und die Verkehrsbelastung bei den Wohngenossenschaften Rankhof stark zunehmen. Bei den die Wohngenossenschaft erschliessenden Verkehrswegen handle es sich um verkehrsberuhigte Tempo 30 Strassen, auf denen kein zusätzlicher Verkehr gewünscht wird. Es würde eine Gefährdung der Fussgänger und ein Verkehrschaos am Rankhof befürchtet.

Schreiben Nr. 7, 8

Die Ausfahrt aus dem Parking Eisenbahnweg ist auf Grund der Strassenunterführung in der Grenzacherstrasse nur nach rechts in Fahrtrichtung Grenzach möglich. Durch Realisierung des Kreisels wird am heutigen Knoten Rankstrasse eine Wendemöglichkeit (U-Turn bzw. 180°-Wende) für die aus dem Parking Grenzacherstrasse in Richtung Schwarzwaldallee ausfahrenden Fahrzeuge geschaffen. Ein früheres Wenden ist durch die bestehenden Platzverhältnisse bzw. Querschnitte im Strassenraum nicht möglich, eine direkte Ausfahrt aus dem Parking in Richtung Schwarzwaldallee ebenfalls nicht. Somit würde ein Verzicht auf den Kreisel die Erschliessung des Parkingstandorts verunmöglichen.

Ein vorgelagerter U-Turn sowie eine unterirdische Ausfahrt wurden als Alternativlösungen untersucht und nach abschliessender Beurteilung verworfen. Ein U-Turn läge im Verflechtungsbereich nach der Unterführung Grenzacherstrasse, was aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht realisierbar ist. Darüber hinaus steht praktisch kein Rückstauraum zur Verfügung, so dass der Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn von abbiegenden Fahrzeugen behindert würde.

Eine unterirdische Ausfahrt aus dem Parking in Fahrtrichtung Westen kommt aus geometrischen Gründen nicht in Betracht. Diese müsste nebst der Unterführung Grenzacherstrasse auch die darunter liegende Kanalisationsleitung kreuzen. Die Rampe auf der Nordseite der Grenzacherstrasse wäre entsprechend lang, so dass die Ausfahrt in den Rückstaubereich des Knotens Schwarzwaldstrasse münden würde. Ein Verflechten vor dem Knoten und somit das Linksabbiegen in Richtung Schwarzwaldbrücke wäre nicht möglich.

Die Lösung Kreisel zeigt in der skizzierten Version eine ausreichende Leistungsfähigkeit in den Hauptverkehrszeiten (Qualitätsstufe C) auf Basis der im Zuge des Verkehrsgutachtens durchgeführten Analysen. Von den beteiligten Fachstellen wurde die Kreiselösung als

machbar und funktionierend eingestuft. Im Zuge der laufenden Vorprojektierung wird die genaue Fahrstreifenaufteilung nochmals detailliert untersucht. Die Verkehrssicherheit im Zulauf zum Kreisel sowie innerhalb des Kreisels (insbesondere für Velofahrende und Fussgänger) wird im Rahmen der Vorprojektierung als feste Rahmenbedingung berücksichtigt. Der Kreisel wird damit die gängigen Standards und Normen, sowie bestehende Richtlinien erfüllen. Ebenfalls berücksichtigt wird das Anliegen, sicherzustellen, dass es auf dem parallel zur Grenzacherstrasse verlaufenden Arm des Eisenbahnwegs nicht zu Ausweichverkehr im Zulauf zum Kreisel kommt.

Die Verträglichkeit der durch das Parking erzeugten Zu- und Wegfahrten bezüglich Lärm wird im Rahmen der UVP nachgewiesen. Somit kann diesem Standort und dem vorgesehenen Ein- und Ausfahrtsregime zugestimmt werden.

12.1.6 Zu- und Wegfahrtsregime Parking Eisenbahnweg

Es sei zu befürchten, dass im Bereich der Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage am Eisenbahnweg Staus entstehen, sowie auf der Kreuzung vor der Einfahrt und auf dem Kreisel.

Schreiben Nr. 7, 8

Bei Projekten auf Privatparzellen gilt generell als feste Rahmenbedingung, dass der erzeugte Verkehr nicht zur Überlastung des umliegenden Verkehrsnetzes führen darf. Im Zuge der Planungsarbeiten zum Parkingstandort Eisenbahnweg wurde bereits frühzeitig vom Kanton die Forderung eingebracht, die Einfahrt ins Parking baulich und technisch so vorzusehen, dass ein Rückstau auf die Grenzacherstrasse gänzlich ausgeschlossen werden kann. Die folgenden technischen Abklärungen bestätigten die technische Machbarkeit dieser Forderung: Rückstau kann mit einer entsprechenden Schrankenanlage und einem darauf abgestimmt dimensionierten Zufahrtsstreifen verhindert werden. Der Bebauungsplan als rechtsverbindliches Instrument setzt fest, dass ein Rückstau in die Grenzacherstrasse durch eine entsprechende bauliche und technische Ausstattung der Zufahrt zu verhindern ist. Der Rückstauraum vor der Einlasskontrolle ins Parking wird so dimensioniert, dass im Normalbetrieb kein Rückstau auf die Grenzacherstrasse zu erwarten ist.

Die durch das Parking erzeugten Verkehrsmengen fliessen bei der Dimensionierung des Kreisels vollumfänglich ein, d.h. die Anzahl der ausfahrenden Fahrzeuge aus dem Parking dient der Ausgestaltung der Zufahrten sowie der Fahrbahnen im Kreisel als Grundlage. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird die ausreichende Leistungsfähigkeit des Kreisels nachgewiesen, sie liegt auf einem für städtische Verhältnisse akzeptablen Niveau.

12.1.7 Vorprojekt Kreisel Rankstrasse muss vorliegen

Die Zu- und Wegfahrten zu der Tiefgarage seien in der öffentlichen Planaufgabe nur provisorisch aufgezeigt. Die definitiven Zu- und Wegfahrtsmöglichkeiten würden im Vorprojekt der 1. Etappe (Abschnitt Grenzacherstrasse zwischen Rankstrasse und Schwarzwaldbrücke) detailliert werden. Ohne Kenntnis des Vorprojekts könne dem Bau der Tiefgarage nicht zugestimmt werden.

Schreiben Nr. 7

Generell kann ein Bebauungsplan nicht Aussagen über Allmend bzw. über Strassenprojekte beinhalten. Dafür sind separate Verfahren, welche auch wiederum zu Planauflagen führen werden, notwendig. Als Voraussetzung für auszulösende Strassenprojekte sind jedoch im Rahmen der Bebauungsplanverfahren die Rahmenbedingungen zu klären.

Das Vorprojekt für das Strassenprojekt der 1. Etappe (Abschnitt Grenzacherstrasse zwischen Rankstrasse und Schwarzwaldbrücke) wird derzeit verwaltungsintern vorbereitet, sodass es zur Planaufgabe und in Folge dessen dem Grossen Rat zur Beschlussfassung in einem separaten Ratschlag vorgelegt werden kann. Das Vorprojekt sowie die entsprechenden Kostenberechnungen und zu beantragenden Kredite werden dem Grossen Rat voraussichtlich im 2009 vorliegen.

12.1.8 Inbetriebnahme Tiefgarage Eisenbahnweg

Das Hochhaus werde im 2012 in Betrieb genommen, der Bau des Parkings erfolge jedoch zwischen 2012 und 2015. Es sei aufzuzeigen, wie in der Zwischenzeit das Parkierungs- und Verkehrsregime gelöst werde und welche Auswirkungen zu erwarten seien.

Schreiben Nr. 4 und 5

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Bürohochhauses muss das Parking „Eisenbahnweg“ in Betrieb sein. Eine spätere Inbetriebnahme des Parkings als die des Hochhauses ist seitens Roche sicher nicht gewünscht. Voraussetzung für die Inbetriebnahme des Parkings Eisenbahnweg ist allerdings die rechtzeitige Fertigstellung des Kreisverkehrs Rankstrasse.

12.1.9 Nutzung des Parkings Eisenbahnweg während der Nacht und an Wochenenden

Die notorische Parkplatznot in der Umgebung des Sportzentrums Rankhof, vor allem während publikumsintensiven Grossanlässen, sei im Quartier bekannt. Um diese zu verbessern, soll das Roche Parkhaus am Eisenbahnweg in den Abendstunden und an den Wochenenden der Öffentlichkeit zugänglich sein. Die beschränkte Nutzung des Parkings könne zeitweilig die Parkplatz-Situation im Quartier verbessern.

Schreiben Nr. 1

Bei einer (beschränkten) Nutzung des Parkings durch die Öffentlichkeit würde für die Firma Roche ein zusätzlicher Aufwand zur Bewirtschaftung sowie zur Sicherstellung von Verfügbarkeit und Sauberkeit der Parkplätze entstehen. Die Reinigung der Parkplätze und die Bekämpfung von allfälligem Vandalismus bzw. Behebung entsprechender Schäden wäre deutlich aufwändiger als bei rein privater Nutzung durch Roche-Mitarbeitende. Darüber hinaus müssten zusätzliche Anlagen zur Einfahrtskontrolle für die Parkierenden installiert werden (Sicherheit).

12.1.10 Parkplatzsuchverkehr soll vermieden werden

Der Parkplatz-Suchverkehr sei (im Umweltverträglichkeitsbericht) mit keinem Wort erwähnt. Die heutige Situation zeige, dass die blaue Zone und Kontrollen die Mitarbeiter nicht hindern

würden, länger als die erlaubte Stunde zu parkieren. Es sei ein wirksamer Schutz des Quartiers vor Suchverkehr (Kontrollen) zusammen mit dem Bebauungsplan verbindlich zu beschliessen.

Schreiben Nr. 6

Ab Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im Kanton Basel-Stadt (geplant ab 2010) wird es im umliegenden Quartier keine gebührenfreien Parkierungsmöglichkeiten mehr geben. Mitarbeitende der Firma Roche ohne Parkierberechtigung in einem der firmeneigenen Parkings werden somit keine Möglichkeit haben, auf Allmend im umliegenden Quartier zu parkieren. Parkplatzsuchverkehr wird auf diese Weise unterbunden.

12.1.11 Ausreichend Parkraum für Handwerker

Die Bauherrin solle verpflichtet werden durch selbst finanzierte Massnahmen die Auswirkungen der zusätzlichen Parkierung während der Bauphase zu unterbinden. Für die Handwerker auf den Baustellen sei ausreichend Parkraum zur Verfügung zu stellen, damit das Quartier nicht zugeparkt werde.

Schreiben Nr. 6

Roche ist sich der engen Platzverhältnisse zur Belieferung der Baustelle und des Parkplatzbedarfs für die Unternehmer auf der Baustelle bewusst. Roche hat aber auch aus den letzten grossen Bauprojekten Erfahrung im Umgang mit logistisch schwierigen Baustellener-schliessungen. Als Beispiel sei der vor kurzem fertig gestellte neue Biotech-Produktionsbau an der Grenzacherstrasse erwähnt, für welchen in Birsfelden eine räumlich vorgelagerte Umschlagsfläche eingerichtet wurde, über die alle Transporte – auch Handwerkerlieferungen – zur und von der Baustelle im Detail koordiniert wurden.

Im Rahmen des noch zu erstellenden Baugesuches wird Roche verpflichtet sein, ein Baustellenkonzept vorzulegen, welches unter anderem auch den Zugang und die Parkiermöglichkeiten für die Handwerker regelt.

Die Baugesuche für das Hochhaus und die Parkierungsanlage können allerdings erst nach erfolgtem Ratschlag gestellt werden.

12.1.12 Parkplatznachweis

Die rechtlichen Grundlagen seien unklar. Die PP-Anrechnung des aktuellen Zustandes wird bezweifelt (von 1944 nur 1865 angerechnet). Die Parkplätze dürfen nur mit schrittweiser Nutzung frei gegeben werden. Dies sei nicht im Bebauungsplan festgehalten.

Schreiben Nr. 13

Die rechtliche Grundlage für die Berechnung der Parkplätze ist die kantonale Parkplatzverordnung (PPV). Für die Prognosen des Parkplatzbedarfs wurde auf Basis der kantonalen PPV ein arealspezifischer Berechnungsmodus erarbeitet, der die Parkierung entlang der geplanten Entwicklung des Areals regelt.

Für die Berechnung der Parkplätze wurde der prognostizierte Flächenzuwachs der Neubauten zugrunde gelegt, daraus auf Basis der Berechnungsmethode die Parkplatzzahl ermittelt und der heutige Parkplatzbestand für Personenwagen (1865 PP) abgezogen. Die restlichen

Parkplätze sind speziellen Nutz- und Dienstfahrzeugen vorbehalten, die gemäss PPV von der Parkplatzberechnung explizit nicht erfasst werden und in einem Ausnahmeantrag bewilligt werden müssen.

12.1.13 Sicherheit für Velofahrende

Die Sicherheit der Velofahrenden sei für die Planung des Parkings ungenügend berücksichtigt worden. Die Veloführung bei der Ausfahrt des geplanten Hochhauses Grenzacherstrasse sei nicht akzeptabel.

Die Parkierungsmöglichkeiten auf dem Trottoir der Grenzacherstrasse gegenüber des Sportplatzes Rankhof sollten aufgehoben und im Parking der Roche öffentliche Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Mit der Aufhebung der seitlichen Parkierung und einem Fahrbahnstreifen für die Velofahrer könne die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden.

Schreiben Nr. 1, 13

Der Veloführung im Bereich der Ausfahrt aus dem Parking Südareal wurde im Zuge des Bebauungsplans besondere Beachtung geschenkt. Der Velostreifen auf der Grenzacherstrasse wird daher als separater Veloweg südlich um die neue Tiefgaragenrampe herumgeführt, um ein Kreuzen mit der Ausfahrt zu vermeiden. Damit wird der Sicherheit der Velofahrenden an dieser Stelle höchste Priorität eingeräumt.

Für die Einfahrten in die beiden Parkings „Südareal“ und „Eisenbahnweg“ gelten für den MIV die üblichen Regeln für ein Rechts-Abbiegen (Vortritt für geradeaus fahrende Velos), zusätzlich wird der Veloweg optisch hervorgehoben (rote Bodenmarkierung)..

Im Abschnitt zwischen Rankstrasse und Schwarzwaldallee, sowie insbesondere im Rahmen des Vorprojekts zum geplanten Kreisel Rankstrasse stellt die Velosicherheit sowie die Sicherheit der Fussgänger eine zentrale Rahmenbedingung für die Planung dar. Die Berücksichtigung der Anforderungen an eine sichere Velo- und Fussgängerführung wird auf diese Weise sichergestellt.

Das Anliegen einer Aufhebung der Parkierungsmöglichkeiten auf dem Strassenabschnitt Grenzacherstrasse / Sportplatz Rankhof wird entgegengenommen. Es ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Auch auf Grund der Tatsache, dass der angesprochene Strassenabschnitt nicht im Bereich des Bebauungsplanperimeters liegt.

12.1.14 Fussgänger/Velo-Unterführung Schwarzwaldbrücke

Da der Fussgängerverkehr in der Unterführung in den Morgen- und Abendspitzenstunden um ein Mehrfaches zunehmen würde, muss die Unterführung der Schwarzwaldbrücke ev. mit räumlicher Trennung der Fussgänger und Velofahrer ausgebaut werden. Der Ausbau der Unterführung müsse vor dem Bau des Parkings an die Hand genommen werden.

Schreiben Nr. 1, 3, 13

Die bestehende Unterführung verfügt bereits heute über sehr knappe Platzverhältnisse. Die von der Schweizer VSS-Norm vorgesehenen Mindestbreiten für Fuss-/Radwege werden nicht erreicht. Mit dem zusätzlichen, durch das Parking Eisenbahnweg erzeugten Fussgängerverkehr, wird es insbesondere in der Morgen- und Abendspitze zu einer Überlagerung

von Fussgängerströmen mit dem Veloverkehr entlang dem Rhein (Velopendler) kommen. Zur Ermittlung des heutigen Verkehrsaufkommens wurde im April 2008 in der Unterführung eine Erhebung durchgeführt (zu Hauptverkehrszeiten). Damit steht das für die Festlegung von Optimierungsmassnahmen erforderliche Datenmaterial zur Verfügung.

Im Interesse der Behörden und der Roche gleichermassen wird eine Verbesserung der Situation im Bereich der Unterführung angestrebt und verschiedene Massnahmen geprüft. Prüfungsergebnisse zeigen, dass eine bauliche Verbreiterung der Unterführung nicht oder nur äusserst aufwendig möglich wäre (Widerlager der Rheinbrücke befinden sich direkt angrenzend). Damit muss für den Bereich der Unterführung am bestehenden Querschnitt bzw. an einer kombinierten Verkehrsführung festgehalten werden. Optimierungspotential ergibt sich insbesondere im Bereich der Fussgänger-/Velorampen im Zulauf beiderseits der Unterführung. Mit einer entsprechenden Ausgestaltung kann sichergestellt werden, dass der Veloverkehr für den kurzen Abschnitt des Unterführungsbereiches entschleunigt wird und somit weiterhin ein sicheres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr möglich ist.

Parallel zur Realisierung des Parkings Eisenbahnweg wird der Neubau der zweiten Eisenbahnbrücke über den Rhein erfolgen (Planfestsetzung vom 18.5.2007). Durch dieses Bauwerk wird sich die Rampensituation auf östlicher Seite (zum Eisenbahnweg) vollständig verändern. Im Rahmen des bereits abgeschlossenen (öffentlichen) Plangenehmigungsverfahrens wurden durch die Bauherrin (SBB) Pläne aufgelegt, die bereits eine optimierte Ausgestaltung der Rampe und des Fussweges zeigen.

Darüber hinaus ist für ein sicheres Passieren der Unterführung zu Tagesrandzeiten (insbesondere in Wintermonaten) eine Optimierung der Lichtverhältnisse geplant.

Die Entwicklung und Prüfung von sämtlichen Optimierungsmassnahmen wird parallel zur weiteren Projektierung des Parkings sowie des Kreisel und in enger Abstimmung mit dem Ausbau der 2. Rheinbrücke fortgeführt. In beiderseitigem Interesse (Roche und Kanton) soll die Umsetzung der Massnahmen zeitgleich zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Parkings abgeschlossen sein.

12.1.15 Flankierende Massnahmen für den öffentlichen Verkehr fehlen im Bebauungsplan

Direkte Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs (öV) an den Bahnhof SBB und Bad. Bhf. werden unterstützt. Vermisst würden jedoch klare Aussagen, wie die öV-Verbesserung vorangetrieben werden könne. Verschiedene Massnahmen werden vorgeschlagen: S-Bahnhaltestelle Solitude, Tramverlängerung ab Wettsteinplatz bis Bad. Bhf., Buslinie 31 bis Grenzach.

Der Bebauungsplan beinhalte keine flankierenden Massnahmen beim öffentlichen Verkehr. Die Regierung solle mit dem Planungsvorhaben ein Konzept vorlegen, in dem der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Quartier und dessen Finanzierung aufgezeigt werden.

Schreiben Nr. 6, 13

Durch die Arealentwicklung und die damit verbundene Konzentration von Arbeitsplätzen am Standort Grenzacherstrasse kann sich das Potential an ÖV-Nutzern deutlich erhöhen. Der

Kanton hat generell zum Ziel, bestehende und künftige Potenziale durch ein entsprechendes Angebot zu nutzen und so das Umsteigen auf den ÖV aktiv zu fördern.

Roche ist derzeit durch die Buslinien 31 und 34 erschlossen, eine direkte Verbindung an einen der beiden Bahnhöfe (SBB, Badischer Bahnhof) besteht nicht. In Planung ist aktuell eine Neugestaltung der Buslinie 38 zu einer neuen Direktverbindung nach Grenzach und Wyhlen sowie ins Grossbasel (Bachgraben - Schifflande - Roche – Grenzach-Wyhlen). Sofern die vertraglichen Fragen mit der Gemeinde Grenzach-Wyhlen abschliessend geklärt werden können, wird diese Angebotsverbesserung bereits ab Fahrplanwechsel 2008 umgesetzt. Eine Anschubfinanzierung wurde durch den Regierungsrat im Juni 2008 bewilligt. Eine weitere ÖV-Verbesserung könnte darin bestehen, die bestehende Buslinie 30 in den Stosszeiten vom Badischen-Bahnhof bis zur Roche zu verlängern. Die (Weiter-)Entwicklung dieses Konzepts ist Bestandteil der laufenden Planungen und wäre kurz- bis mittelfristig umsetzbar.

Unabhängig von der technischen Machbarkeitsüberprüfung wurde der zu erwartende Effekt einer erweiterten Trammerschliessung auf die Nachfrage im Rahmen einer Studie zur Optimierung des Basler Tram- und Busnetzes bereits grob geprüft: auf Basis des Gesamtverkehrsmodells Basel konnte für eine Tramstrecke Bahnhof SBB - Wettsteinplatz - Roche - Badischer Bahnhof ein positiver Nachfrageeffekt aufgezeigt werden. Die Idee einer Tramstrecke zur direkten Erschliessung der Firma Roche wurde bisher bezüglich ihrer technischen Machbarkeit noch nicht vertieft untersucht.

Als weitere Verbesserung wurde angeregt, auf der geplanten zweiten Rheinbrücke eine S-Bahnhaltestelle einzurichten. Für den Bau der zweiten Rheinbrücke liegt seit Mai 2007 die Plangenehmigungsverfügung des Bundes vor, der Bau der 2. Rheinbrücke erfolgt voraussichtlich 2009. Für die Einrichtung einer S-Bahnhaltestelle auf der Brücke wurde ein parlamentarischer Vorstoss (Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahnhaltestelle "Solitude") eingereicht. Die technische Machbarkeit der Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle im Bereich bzw. auf der Brücke muss deshalb vertieft geprüft werden, wird jedoch von Seiten SBB als kritisch bezeichnet. Noch offen ist ausserdem zum jetzigen Zeitpunkt das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines solchen zusätzlichen Haltepunktes zwischen Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof.

12.2 Umweltverträglichkeit, Emissionen Bau- und Betriebszeit

12.2.1 Lärmbelastung durch zunehmenden Verkehr

Durch die nahe gelegene Autobahn und die Eisenbahnbrücke seien die umliegenden Wohngebiete (d.h. östlich der Schwarzwaldbrücke) schon einem Dauerlärmpegel ausgesetzt. Eine weitere Zunahme des Verkehrslärms im Umfeld der betroffenen Wohnnutzung sei nicht zu akzeptieren. Gegen Eisenbahn und Lärm seien zum Schutz der Bewohner geeignete Lärmschutzmassnahmen zu treffen.

Schreiben Nr. 7, 8, 9

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die durch den Mehrverkehr erzeugten Lärmimmissionen detailliert analysiert und bewertet. Das Erschliessungskonzept ermöglicht

eine direkte Anbindung der Zu- und Wegfahrten an das übergeordnete Verkehrsnetz, womit Belastungen im Quartier verhindert oder auf ein minimstes Niveau begrenzt werden können. Die Verträglichkeit der Emissionen und Immissionen der Zu- und Wegfahrten wird für beide Parkingstandorte (1. Etappe Eisenbahnweg, 2. Etappe Südareal) im Rahmen der UVP nachgewiesen.

Die Verkehrszunahme beträgt im Abschnitt zwischen Parking und Knoten Rankstrasse im Tagesverkehr rund 1'200 Fahrzeuge bzw. 8,5%. Im weiteren Verlauf der Grenzacherstrasse sind die Auswirkungen marginal und liegen im Bereich der täglichen Schwankungen. Die Lärmsituation verändert sich durch diese Zunahme nicht spürbar. Bei gleich bleibendem Schwerverkehrsanteil wäre erst eine Verkehrszunahme um 25% spürbar.

12.2.2 Luftbelastung durch zunehmenden Verkehr

Der Kreisel Rankstrasse, an dem weitaus die meisten ausfahrenden Fahrzeuge des Parkings Eisenbahnweg wenden müssten, führe zu mehr Lärm – und Geruchsbelastungen vor den Wohnliegenschaften.

Eine Zunahme des CO₂ Ausstosses würde zudem auch die Luftqualität der nahe gelegenen Naherholungszonen „Rheinhalde“ merklich beeinträchtigen.

Das Parking bringe eine Beeinträchtigung in Sachen Luft und Ruhe mit sich. Dies bezieht sich sowohl auf die Ein- und Ausfahrt, wie auch den Betrieb des Parking, zu dem auch die Einrichtung einer Zu- und Abluft gehöre.

Schreiben Nr. 7, 8, 9

Die zusätzlichen Luftbelastungen wurden im Rahmen des UVB geprüft. Der Zusatzverkehr durch die 1. Etappe führt zu einer Erhöhung der Emissionsbelastung um rund 5 bis 6%. Die zusätzliche Immissionsbelastung liegt ungleich niedriger. Das Gebiet ist betreffend den Luftgrenzwerten schon vorbelastet.

In Bezug auf die Emissionen aus der Tiefgarage (Abluft) müssen im Rahmen des Bauge- suchs die „Empfehlungen über die Mindesthöhe von Kaminen über Dach“ des BAFU, Stand 1.2.1995, eingehalten werden.

12.2.3 Auswirkungen der Bautätigkeit / Baustellenlärm auf benachbarte Ob- jekte

*Durch den Ausbau der 2. Rheinbrücke und der Autobahn dürfe der Lärm nochmals zuneh-
men: die Einsprecherin wehrt sich dagegen, dass zusätzlich auf der ruhigen Seite der Par-
zelle „Eisenbahnweg“ eine massive Bautätigkeit einsetzen würde.*

Schreiben Nr. 9

Die Lärmbelastungen werden generell im Rahmen der entsprechenden Verfahren sorgfältig geprüft. Insbesondere für UVP-pflichtige Anlagen wird auf Grundlage des Umweltrechts eine Prüfung der Bau- und der Betriebsphase durchgeführt. Für den Baulärm sind die Richtlinien einzuhalten.

Detaillierungen in Bezug auf die Bauphase / Baustellenlärm werden im Rahmen des Bauge- suchsverfahrens gefordert, da auch erst bei Vorliegen des konkreten Bauprojekts (und Bau-

stelleninstallation) die konkreten Auswirkungen eruierbar und überprüfbar sind. Das Bauinspektorat prüft dann die Unterlagen und kann entsprechende Massnahmen anordnen. Die geäusserten Forderungen sind insofern nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

12.2.4 Andauernde Grossbaustelle im Quartier

Aufgrund der Vorhaben müssten sich die Einsprecher in den kommenden Jahren auf eine 15-20 Jahre dauernde Grossbaustelle in Umfeld einrichten.

Schreiben Nr. 4, 5

Die Bebauungspläne zeigen das Entwicklungspotenzial des Roche Areals auf. Sie sind auf einen sehr langfristigen Horizont angesetzt. Zurzeit stehen 2 grosse Projektvorhaben an: Das neue Bürohochhaus mit dem entsprechenden Parking auf der Parzelle „Eisenbahnweg“ sowie der Neubau für die galenische Forschung und Entwicklung „Bau 97“ an der Wettsteinallee, als Bestandteil des schon beschlossenen Bebauungsplans Wettsteinallee. Es ist nicht geplant, jedes Jahr einen Neubau zu erstellen. Vielmehr wurde in letzter Zeit sehr viel Geld in Umbauten und Sanierungen investiert.

Die Firma ist sich bewusst, dass jeweils für die direkten Nachbarn ein Neubauprojekt während der Bauzeit eine Belästigung ist. Diese gilt aber nicht gleichzeitig für alle Nachbarn im Umkreis um das Areal, sondern ist abhängig von der geographischen Lage des jeweiligen Neubauprojekts auf dem Areal. Die Anwohner werden wie bisher zu gegebener Zeit über allfällige Tätigkeiten informiert.

Ausgelöst durch die Bauvorhaben sind auch Anpassungen bzw. Bauarbeiten im Strassennetz; als 1. Etappe betrifft dies die Grenzacherstrasse im Abschnitt zwischen der Schwarzwaldbrücke bis zur Rankstrasse, welche im Zusammenhang mit dem Bau des Parkings Eisenbahnweg notwendig wird. Die Anwohner werden rechtzeitig darüber informiert werden.

12.2.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung sei nur wegen der Parkplatzzahl erfolgt und führe zur lapidaren Aussage, dass eine zusätzliche Belastung des Quartiers infolge Durchgangsverkehr nicht zu erwarten sei.

Schreiben Nr. 4, 5

Die Verfahrensbestimmungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beruhen auf der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung (USG und UVPV); die UVP Pflicht wird hier in der Tat aufgrund der Grösse der Parkierungsanlage (UVPV Anhang 11.4 Parkhäuser für mehr als 300 Motorwagen) ausgelöst.

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit ist gekoppelt an das Bebauungsplanverfahren. Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit erfolgt im offiziellen Verfahren nach der Planaufgabe definitiv. Der Bericht der Umweltfachstellen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit zeigt diese auf. Zum Aspekt Durchgangsverkehr sei an dieser Stelle auch auf weitere Ausführungen im Kapitel 12.1 verwiesen.

12.3 Höhe des Hochhauses und Schattenwurf

12.3.1 Einschränkung des sichtbaren Himmels durch die Turmhöhe

Beschattung durch Gebäudehöhe: Durch das Hochhaus würden auf der Ostseite der Liegenschaft des Einsprechers die Räume an allen Tagen dunkler. Die Maximalhöhe des Hochhauses solle deshalb auf 130m beschränkt werden.

Schreiben Nr. 6, 11

Baurecht: Aus baurechtlicher Sicht ist für Wohnnutzung einzig relevant die Einhaltung des Lichteinfallswinkels von 45°. Dieser ist für den zukünftigen Bau 1 (Baufeld 1) eingehalten. Die Parzelle Peter Rot-Strasse 22 ist daher durch den Neubau des Bürohochhauses baurechtlich nicht betroffen.

2-Stunden Schatten: Zusätzlich zum Einhalten des Lichteinfallswinkels fällt auch der sogenannte 2-Stunden Schatten auf keine Parzelle mit Wohnnutzung.

Diffuse Strahlung: Bei einem 100% bedecktem Himmel beträgt die Beleuchtungsstärke, die durch die ausschliesslich diffuse Strahlung auf ein Grundstück auftrifft, zirka 10'000 lux. Bei dieser Beleuchtungsstärke beträgt die Leuchtdichte eines 100% bewölkten Himmel in Basel zenital zirka 4000 cd/m², und nimmt gegen den Horizont nach unten stark bis zirka 1000 cd/m² ab. D.h. der Himmel über dem Grundstück ist zirka viermal heller als der Himmel am Horizont. Die durch den Neubau von Bau 1 entstehende zusätzliche Abdeckung des Himmelsanteils von Parzelle Peter Rot-Strasse 22 ist gemessen an der ‚verbleibenden‘ Himmelsfläche, wie bisher mit nur dem Roche Hochhaus Bau 52, verschwindend gering. Von Parzelle Peter Rot-Strasse 22 direkt in Richtung neues Roche Hochhaus Bau 1 geblickt (zirka nach Osten, 81.6°) beträgt der neu entstehende verbaute Himmelsanteil nur zirka 1% der in diese Richtung orientierten Himmelsviertelkugel. Dieser geringe Prozent-Wert an Fläche und der oben angesprochene viermal hellere zenitale Himmel, der zum Horizont graduell abnimmt, lässt den durch den Neubau Bau 1 entstehende Einfluss auf den Diffusstrahlungsanteil auf Parzelle Peter Rot-Strasse 22 als vernachlässigbar erscheinen.

Direkte Strahlung: Im Sommer (21. Juni) beträgt die maximale Einschränkung des direkten Sonneneinfalls durch den geplanten Bau 1 auf die Parzelle Peter Rot-Strasse 22 um 08:00 morgens zirka 45 Minuten mehr als in der bereits bestehenden Situation mit dem Roche Hochhaus Bau 52.

12.3.2 Schattenwurf auf Kinderspielplatz im Solitude Park

Die Beschattung des Kinderspielplatzes im Solitude-Park durch das Hochhaus (Bau 1) dürfe nicht länger als mit der heutigen Beschattung durch das bestehende Gebäude (Bau 27) sein.

Schreiben Nr. 2

Bereits heute erhält der Kinderspielplatz jeweils am späten Nachmittag einen Schatten durch den heutigen Bau 27. Der Turmschatten verändert diesen Bestandesschatten nicht. Der Schattenwurf erfolgt dem Bestandeschatten überlagert. Es gilt zudem zu berücksichtigen, dass der Spielplatz ebenfalls heute schon durch den dichten und hohen Baumbestand beschattet wird.

Dementsprechend ist der Kinderspielplatz auch nicht vom 2h-Schatten betroffen. Es kann von keiner zusätzlich relevanten Beschattung für den Kinderspielplatz durch das neue Bürohochhaus ausgegangen werden. Roche sieht daher keinen Grund für Massnahmen betreffend den Kinderspielplatz.

12.3.3 Beschattung der Solaranlagen an der Bergalingerstrasse

Das Hochhaus auf dem Südareal verursache Schattenwurf auf die Solaranlagen auf den Dächern der Bergalingerstrasse.

Schreiben Nr. 10, 14

Die Bergalingerstrasse und somit auch die sich auf dem Dach befindlichen Solaranlagen sind nicht vom 2h-Schatten betroffen. Während den für die Solaranlagen relevanten Sommermonaten (April bis und mit August) werden die Solaranlagen nicht beschattet.

In den verbleibenden Monaten September bis und mit März sind die Solaranlagen weniger als 1 Stunde beschattet. Der Schatten trifft dann je nach Monat zwischen 15:00 – 16:00 MEZ erstmalig auf die Anlagen. Zu diesem Zeitpunkt ist der Sonnenstandswinkel $< 30^\circ$.

Laut einer Abschätzung durch die IWB (s. auch Schreiben Nr. 14) ist eine Leistungseinbusse von max. 1% der Jahresleistung zu erwarten. Es liegt somit nur eine marginale Einwirkung durch den Schattenwurf des Bürohochhauses vor.

12.3.4 Vermeidung von Lichtverschmutzung

Beleuchtungseffekt des Hochhauses: der geplante Turm habe rundum verglaste Flächen und sei bei Dunkelheit innen beleuchtet. Dieser Beleuchtungseffekt störe die Anwohner und das Stadtbild. Die Lichtverschmutzung sei daher mit geeigneten Massnahmen möglichst minimal zu halten.

Schreiben Nr. 6

Die Innen- und Aussenbeleuchtung von Gebäude ist kein Aspekt, welcher schon in einem Bebauungsplan abzuhandeln ist, sondern Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens. Die Stadtbildkommission prüft eingehendst geplante Bauvorhaben hinsichtlich ihrer Gesamtwirkung und kann im Rahmen des Bewilligungsverfahrens Auflagen machen. Die sorgfältige fallweise Betrachtung bietet eher Gewähr dafür, dass Bauten einen Gestaltungsanspruch erfüllen können, als generelle Gestaltungsvorschriften.

Weitere Massnahmen im Sinne der "Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen" des Bundesamtes für Umwelt vom 2005 werden im Rahmen des Baugesuchsverfahrens geprüft.

12.3.5 Gefährdung von Flugtieren durch Turmhöhe

Die Höhe des Hochhauses stelle auch für die Tiere (Vögel) eine Gefahr dar. Diese sei vor einer allfälligen Baubewilligung gründlich abzuklären und durch geeignete Massnahmen zu vermindern.

Schreiben Nr. 6

Es ist damit zu rechnen, dass der Bau 1 einen sehr hohen Anteil Verglasung haben wird. Die Ausbildung der Fassaden ist jedoch kein Aspekt, welcher in einem Bebauungsplan abzuhandeln ist, sondern ist Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens.

Generell ist die Problematik, dass Glasfassaden für Vögel Todesfallen sein können, seit Langem bekannt. Glas ist für Vögel immer dann ein Problem, wenn es mit einem für sie attraktiven Lebensraum (Gebüsche, Bäume, z.T. auch grössere Wiesen) im Verbindung steht, unabhängig davon, ob sich diese Gebäude entlang des Rheines, in der Altstadt oder im Bereich von neu erstellten Siedlungen befinden. Grundsätzlich können bei grossflächigen Glasfassaden entsprechende Massnahmen zum Schutz der Vögel ergriffen werden. Im Rahmen von Bauvorhaben macht die Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz deshalb seit etlichen Jahren routinemässig die entsprechenden Auflagen. Für die fachliche Beratung wird zudem in allen Fällen eine auf Vogelfragen spezialisierte Fachstelle beigezogen.

12.4 Städtebau und Nutzung

12.4.1 Freiflächen Südareal öffentlich zugänglich machen

Als Gegenleistung für die Verdichtung seien auf dem Privatareal der Öffentlichkeit Freiflächen zur Verfügung zu stellen. Die Verdichtung der Bebauung gehe zu Lasten der Öffentlichkeit somit müssten auch die geplanten Freiflächen auch für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Schreiben Nr. 2

Aufgrund von Verdichtungsabsichten auf einem Privatareal kann nicht generell ein Anspruch auf öffentliche Freiflächen auf einem Privatareal abgeleitet werden. Der Bebauungsplan sieht vor, dass bei einer zukünftigen Bebauung des Baufelds 3 ein Freiflächenanteil von mindestens 50% einzuhalten ist und rheinseitig Randbebauungen nur beschränkt möglich sind. Damit wird - wenn auch keine Zugänglichkeit – so doch immerhin eine optische Transparenz der zukünftigen Freiflächen zum öffentlichen Raum unterstützt.

Im Randbereich des Privatareals zur Rheinpromenade hin werden hingegen zusätzliche Freiflächen zugänglich gemacht werden: Roche beabsichtigt den Arealzaun entlang der südlichen Arealsgrenze zugunsten eines breiteren Velo- und Fusswegs (Rheinpromenade) zurückzusetzen. Diese Massnahme erfolgt als Kompensation von Grünflächenverlust aufgrund der südlichen Tiefgaragen-Rampe entlang der Grenzacherstrasse. Die zukünftige Ausgestaltung der Rheinpromenade ist Gegenstand des Grünraumkonzepts und im Rahmen einer zukünftigen Neubebauung des Baufelds 3 detailliert festzulegen.

Indirekt profitiert die Öffentlichkeit bei baulichen Verdichtungen durch die Mehrwertabgaben in den Mehrwertabgabefonds. Dieser steht ausschliesslich für die Finanzierungen von Aufwertungen und Projekten von Grünanlagen zur Verfügung.

12.4.2 Hochhaus zum Rhein verschieben wegen Schattenwurf

Schattenwurf Hochhaus: es handle sich um „kumulierten“ Schattenwurf im Zusammenhang mit anderen Neubauten auf dem Roche Areal. Das Hochhaus solle soweit als möglich zum Rhein verschoben werden, um auf die Wohnbauten weniger Schatten zu verursachen.

Schreiben Nr. 11

Roche hat ausführliche städtebauliche Studien verfasst und unter Beizug des Hochbau- und Planungsamts ein städtebauliches Leitbild für das Areal entwickelt. Dabei gibt es Zonen der „Verdichtung“, Zonen der „Anpassung an die Nachbarschaft (einbinden)“, eine Zone der „visuellen Öffnung“ und eine Zone „erhalten“. Die Verdichtungszone liegt dabei in der Mitte des Areals, wo Roche die Nachbarschaft nicht beeinträchtigt, sondern nur sich selbst Nachbar ist. Eine Verschiebung des Hochhauses an den Rhein würde entlang des wichtigsten städtischen Raumes von Basel, nämlich dem Rheinraum, zu einer Verdichtung führen, um dafür in der Mitte des Areals Platz zu schaffen. Dies könnte Vorteile für die Firma haben, hätte aber städtebauliche Nachteile und würde das Hochhaus sehr viel prominenter in die Stadt setzen. Aus diesen Gründen hat sich Roche mit der Stadt auf das Verdichten im Zentrum geeinigt, um gegen den Flussraum und zum Rheinbord hin das Areal visuell öffnen zu können. Die geforderte Verschiebung widerspricht somit dem gemeinsam abgestimmten städtebaulichen Leitbild.

12.4.3 Alternativen Standort für Parking am Eisenbahnweg suchen

Die Einsprecherin fordert, es sollten statt an der Grenzacherstrasse / Eisenbahnweg andere Standorte für die Tiefgarage gesucht werden sollten, da der Parkplatztransfer aus dem Südareal die Wohnzone schädige.

Schreiben Nr. 9

Ein Parking direkt unter dem Bürohochhaus kann aus sicherheitstechnischen Aspekten (z.B. Terroranschläge) nicht realisiert werden. Zudem ist ein Parking unter dem Hochhaus aus geometrischen und bautechnischen Gründen nicht sinnvoll. Nachdem das Mitarbeiter-Parking auf dem Südareal verworfen werden musste, hat Roche zahlreiche alternative Standorte zum Parking am Eisenbahnweg evaluiert. Ziel war es, unter Anderem auch einen für Fussgänger möglichst nahen Standort zum neuen Bürohochhaus zu finden. Untersucht wurden unter Anderem Standorte unter dem Solitude Park, unter der Rasenfläche vor dem Bau 21 sowie unter dem Parkfeld Schwarzwaldallee. Die Untersuchungen zeigten jedoch unter Berücksichtigung verschiedenster Aspekte klar ein Ergebnis zugunsten eines Parkings am Eisenbahnweg auf.

12.4.4 Wohnanteil auf der Parzelle Eisenbahnweg

Die Einsprecherin wehrt sich dagegen, dass durch den Bebauungsplan der 100% Wohnanteil auf der Parzelle Eisenbahnweg reduziert werden soll. Das eigentliche Nutzareal müsse dem Wohnen vorenthalten werden. Durch den Neubau einer Tiefgarage werde die Wohnzone in eine Gewerbezone entwertet und ausgeweitet. Die ausserhalb des Betriebes leerstehende Tiefgarage würde ausserdem den Charakter des Wohngebiets beeinträchtigen.

Der Bau der Tiefgarage darf zudem kein Präjudiz für einen eventuell später zu realisierenden Hochbau beinhalten.

Schreiben Nr. 2, 8, 9

Die unterirdische Bebauung (Tiefgarage) der Parzelle hat keinerlei Einfluss auf die heutige oder eine zukünftige Zonenzuordnung der Parzelle bzw. deren Umgebung. Unterirdische Einstellhallen sind im Gegensatz zu oberirdischen auch in Wohnzonen zulässig. Durch die vorgesehen unterirdische Anordnung der Tiefgarage, welche im Übrigen auch bei zahlreichen Wohnüberbauungen üblich wäre, sind auch die zu erwartenden Auswirkungen auf die Lagequalität für die Wohnliegenschaft äusserst gering bzw. absolut minimiert.

Für das Parking Eisenbahnweg werden statische Vorinvestitionen vorgesehen, um eine oberirdische Bebauung auch zu einem späteren Zeitpunkt noch zu ermöglichen. Die unterste Stockwerkshöhe wird so festgelegt, dass eine nachträgliche Verstärkung der Bodenplatte möglich ist. Die Bewehrung der obersten Decke des Parkings soll so ausgestaltet werden, dass nach zusätzlicher Verstärkung die Decke als Lastabfangdecke genutzt werden kann.

Die oberirdische Bebauung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans Grenzacherstrasse / Eisenbahnweg, da zum heutigen Zeitpunkt keine Bauabsichten der Roche bestehen. An die nutzungsmässige und städtebauliche Qualität der zukünftigen Bebauung werden hohe Ansprüche gestellt. Unter Anderem Ausdruck davon ist, dass für die oberirdische Bebauung wieder ein Bebauungsplanverfahren notwendig ist, dem städtebauliche und nutzungsmässige Studien vorangehen werden.

12.4.5 Nutzung Parzelle Eisenbahnweg als Kinderspielplatz

Der Quartierverein regt an, dass die vorgesehene allenfalls zeitlich beschränkte Grünfläche über der Tiefgarage Eisenbahnweg als Park mit Kinderspielplatz genutzt und dementsprechend eingerichtet werden könnte.

Schreiben Nr. 1

Roche wird die Fläche über dem Parkhaus zu grossen Teilen begrünen und auch ordentlich unterhalten, so dass für die Nachbarschaft eine visuell attraktive Grünfläche entsteht. Das Unternehmen sieht aus folgenden Gründen davon ab, die Grünfläche über dem Parkhaus Eisenbahnweg der Öffentlichkeit zur Nutzung zur Verfügung zu stellen: Eine Nutzung durch die Öffentlichkeit würde zu erhöhtem Aufwand für Pflege und Sauberkeit, zu erhöhten Unfallrisiken und leicht auch zu Belästigungen für das angrenzende Wohnquartier (Lärm, Rauch...) führen. Im Falle einer späteren Überbauung müsste die zwischenzeitlich zur Gewohnheit gewordene Nutzung durch die Öffentlichkeit wieder rückgängig gemacht werden, was auch wieder zu Problemen führen könnte.

12.4.6 Unterirdische Ausnutzung auf der Parzelle

Die unterirdische Ausnutzung sei nur frei, sofern sie sich auf dem firmeneigenen Areal befindet.

Schreiben Nr. 2

Der Bebauungsplan umfasst grundsätzlich, sofern nichts anderes vermerkt ist, den Perimeter bzw. Geltungsbereich des Privatareals. In dem Sinn hat sich die o.g. Bestimmung auch nur auf das Privatareal bezogen. Die Anmerkung wird zu Gunsten der Klarstellung im Bebauungsplan berücksichtigt.

12.5 Geltendmachung von Minderwert, Schadenersatz und Gegenleistungen

12.5.1 Erhebung der Mehrwertabgabe

Aus dem Bericht gehe nicht hervor, wie der Mehrwert für die bauliche Verdichtung abgegolten werde. ... Der Bebauungsplan sage nichts dazu aus. Die Mehrwertabgabe und deren Höhe seien im Grossratsbeschluss festzuhalten.

Schreiben Nr. 2, 6

Die Mehrwertabgabe ist in §§ 120 ff des Bau- und Planungsgesetzes geregelt. Für den Vollzug ist das Baudepartement zuständig. Gemäss §122 Abs. 2 wird die Mehrwertabgabe dann erhoben, wenn mit der Erstellung der Gebäude begonnen wird, die zusätzliche Geschossflächen enthalten. Die Mehrwertabgabe richtet sich also nach der realisierten Mehrnutzung und nicht nach der im Rahmen von Bebauungsplänen geplanten Mehrnutzung. Somit wird die Mehrwertabgabe auf Grundlage der Projekte im Rahmen der anstehenden Baubewilligungsverfahren festgelegt werden. Im Rahmen des laufenden Planungsverfahrens konnte festgestellt werden, dass bei Realisierung aller durch den Bebauungsplan für das Südareal ermöglichten Bauprojekte eine Mehrwertabgabe zu erheben sein wird. Deren effektive Höhe kann das Baudepartement jedoch erst nach Eingabe jedes einzelnen Baugesuchs für die konkreten Bauprojekte ermitteln.

12.5.2 Erstellung eines Gebäudezustandsprotokolls zu Lasten Roche

Zur Wahrung seiner Interessen seien die Umstände und Auswirkungen des Baus der Tiefgarage vorgängig zu klären, bevor eine Baubewilligung erteilt werden könne. Es solle ein Zustandsprotokoll (der benachbarten Liegenschaft) erstellt werden. Zu befürchten seien insbesondere während der Bauphase Minderwert für Mieter und Eigentümer.

Schreiben Nr. 12

Luft- und Lärmbelastungen werden generell im Rahmen der entsprechenden Verfahren sorgfältig geprüft. Insbesondere für UVP-pflichtige Anlagen wird auf Grundlage des Umweltrechts eine Prüfung der Bau- und Betriebsphase durchgeführt. Zur Minimierung der Luft und Lärmbelastungen sind die jeweiligen Massnahmen der Luft- und Lärmbaurichtlinien des Bundesamtes für Umwelt umzusetzen. Siehe dazu die inhaltlichen Ausführungen unter „Wohnanteil auf der Parzelle Eisenbahnweg“, „Auswirkungen der Bautätigkeit / Baustellenlärm auf benachbarte Objekte“, „Lärmbelastung durch zunehmenden Verkehr“ u.w.

In Bezug auf das Aufzeigen der konkreten Umstände und Auswirkungen des Baus der Tiefgarage muss auf das folgende Baugesuchsverfahren verwiesen werden.

12.5.3 Schadenersatz infolge Schatten auf Solaranlage

Das Hochhaus auf dem Südareal verursache Schattenwurf auf die Solaranlagen auf den Dächern der Bergalingerstrasse. Für die dadurch entstehende Ertragsminderung bei den Warmwasserkollektoren fordern die Einsprecher eine angemessene Entschädigung.

Schreiben Nr. 10

Was die Entschädigungsforderungen wegen des Schattenwurfs anbelangt, so sind die Beeinträchtigungen, sofern sie sich im geringen Umfang (an der Bergalingerstrasse 8 wurde eine Reduktion der Jahresleistung ihrer Solarkollektoranlage im Umfang von 1% geschätzt), kaum geeignet, die Entschädigungspflicht zu begründen. Vielmehr wäre eine übermässige Einwirkung auf das Eigentum des Nachbarn (d.h. der Einsprecher) nachzuweisen. Diese könnten dann gegeben sein, wenn das Hochhaus zumindest einen 2-Stunden-Schatten über weite Teile der Parzelle und der Fensterfronten von Wohnräumen werfen würde, oder wenn die Solaranlagen dadurch massive wirtschaftliche Einschränkungen ihrer Energieleistungen erfahren würden.

Es liegt jedoch vermutlich eine marginale Einwirkung des Schattenwurfes durch das Bürohochhaus vor (Abschätzung IWB zirka 1% der Jahresleistung). Ein rechtlicher Anspruch auf finanziellen Schadenersatz durch Leistungseinbusse der Solaranlagen ist somit nicht gegeben.

12.5.4 Schadenersatz infolge Emissionen/Minderwert/Einbussen

Durch den Neubau der Parkgarage und deren Emissionen werden geplagte Mieter die Wohngenossenschaft verlassen und Neuvermietungen erschwert. Dies führe zu einer Wertverminderung der Wohngenossenschaft Rankhof.

Schreiben Nr. 8

Mit vorliegenden, festzusetzenden Planungsvorhaben liegt keine Form der Enteignung oder der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung vor, die eine Entschädigungspflicht des Staates auslösen würde. Ob tatsächlich eine Wertverminderung der Liegenschaft aufgrund des beabsichtigten Bebauungsplanes entsteht, ist fraglich.

In Bezug auf die Geltendmachung eines Minderwertes auf Grund von Emissionen sind die Anforderungen des öffentlich-rechtlichen Immissions-/Emissionsschutz massgebend. In diesem Bereich greift aber das Bundesumweltrecht in dem Sinne ein, als die Betreiber der Anlage (insbesondere der Aus- und Einfahrten der Garage) die gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung und der Luftreinhalteverordnung einzuhalten haben. Die Einhaltung der Grenzwerte ist anlässlich der UVP nachzuweisen. Ist dies der Fall, ist eine Entschädigungspflicht der Betroffenen in der Regel gerichtlich kaum noch durchsetzbar.

12.6 Kommunikation und Koordination mit anderen Planungen

12.6.1 Mitwirkung bei der Strassenraum und Grünflächengestaltung

Die QuartierbewohnerInnen sollen sich an der Mitwirkung beteiligen können, wenn es um Verkehrsmassnahmen im Umfeld geht. Die Mitwirkung des Quartiers sei in den Verfahren (Strassenbauprojekt 1. Etappe, oberirdischen. Bebauung Eisenbahnweg, Grünraumkonzept) zu berücksichtigen.

Schreiben Nr. 2, 13

Eine Mitwirkung wie dies im Rahmen der behördlichen Verfahren (Bebauungsplanverfahren, Bau- und Strassenlinienfestsetzung u.w.) vorgeschrieben ist (sog. formelle Mitwirkungsverfahren), findet im Rahmen der öffentlichen Planauflagen, welche auch für alle Bürger ersichtlich im Kantonsblatt angekündigt werden und für die Dauer von mind. 30 Tagen öffentlich sind, in jedem Fall statt. Dies war somit bei allen Bebauungsplänen der Roche der Fall. In Bezug auf die beiden Planungen Südareal und Eisenbahnweg wurden zusätzlich Anhörungen mit den Quartiervertretern durchgeführt. Zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse/Eisenbahnweg hatte zudem am 11. März 2008 eine Nachbarschaftsorientierung stattgefunden. Betreffend der geplanten Veränderungen im Aussenraum, sei es im Rahmen der Verkehrsmassnahmen oder geplanter Aufwertungsmassnahmen von öffentlichen Grünräumen, wird für einen rechtzeitigen Beizug der Quartierbevölkerung gesorgt sein. Bei Projekten auf Allmend wird wiederum mit einer öffentlichen Planauflage die formelle Mitwirkung der Bevölkerung gewährleistet werden.

12.6.2 Koordination der Planungen (Richtplan)

Der Richtplan sei gerade in der Planaufgabe. Der Richtplan solle als übergeordneter Planung verbindlich beschlossen werden, bevor der Bebauungsplan zur Vorlage kommt.

Schreiben Nr. 6

Der kantonale Richtplan ist ein Instrument, welches im Hinblick auf die zukünftigen Entwicklungen behördenverbindlich die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten auf einer übergeordneten, grossräumigen Ebene vorsieht und nur generelle arealbezogene Aussagen macht. Zur Zeit ist der bestehende Richtplan in Überarbeitung. Im Bezug auf die Arealentwicklung besteht kein Widerspruch zwischen den Bebauungsplanabsichten und den Aussagen im gültigen, bestehenden sowie im derzeitigen Richtplanentwurf. Der offizielle Beschluss des revidierten Richtplans ist keine Bedingung für Planungsverfahren von Arealentwicklungen. Aus diesem Grund können diese Verfahren sehr wohl parallel bzw. unabhängig voneinander verlaufen.

13. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Zonenänderungen, 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 kann grundsätzlich den Kapiteln 2 bis 5 entnommen werden.

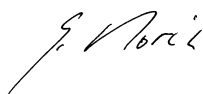
Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen in Kapitel 10 sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG), der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) sowie die Umweltschutzgesetzgebung werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt.

14. Antrag

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

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme der nachstehenden Beschlussentwürfe.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilagen

- Bebauungsplan Nr. 13'293
- Bebauungsplan Nr. 13'294
- Entwurf Grossratsbeschluss Grenzacherstrasse (Südareal) mit (K+C) des JD
- Grossratsbeschluss Grenzacherstrasse / Eisenbahnweg mit (K+C) des JD
- Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Umweltschutzfachstellen
- In der öff. Planaufgabe eingegangene Schreiben (Einsprachen u.w.) (im Grossratssaal aufliegend)
- Grundzüge Grünraumkonzept (Zwischenstand) (im Grossratssaal aufliegend)