



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.1295.01

BVD/P101295
Basel, 8. September 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 7. September 2010

Ratschlag

Areal CityGate

Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Singerstrasse, St. Jakobs-Strasse und Zeughausstrasse (Areal CityGate)

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Einleitung	3
3. Erläuterungen	4
3.1 Allgemein	4
3.2 Vorgeschichte	5
3.3 Studienauftrag	5
3.4 Projekt „CityGate“	6
3.5 Freiraum / Wald	7
3.6 Umweltverträglichkeitsprüfung	8
3.7 Verkehr	9
3.8 Fahrtenbeschränkung	9
4. Planerische Massnahmen	10
4.1 Bestehende / neue Zonierung	10
4.2 Rodungsverfahren	11
4.3 Lärmempfindlichkeitsstufen	12
4.4 Bebauungsplan und Vorschriften	12
4.5 Wohnanteil	19
4.6 Mehrwertabgabe, Erschliessungsbeiträge	19
5. Auflage- und Einspracheverfahren	20
5.1 Formelle Behandlung der Einsprachen	20
5.2 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	21
6. Abwägung raumwirksamer Interessen	24
7. Antrag	25

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die Zonenänderung, die Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, die Festsetzung des Bebauungsplans sowie die Abweisung von Einsprachen für das Areal CityGate im Bereich Singerstrasse, St. Jakob-Strasse und Zeughausstrasse zu genehmigen.

Diese Massnahmen dienen als Voraussetzung für eine Umnutzung des ehemaligen Industrieareals für Wohnen und Dienstleistung.

Parallel zu diesen nutzungsplanerischen Massnahmen muss für eine Umsetzung der geplanten Bebauung Wald gerodet und aufgeforstet werden.

2. Einleitung

Das ehemalige MIBA-Areal (Milchverband der Nordwestschweiz) liegt östlich des Bahnhofs SBB und wird von der Eisenbahn und der Umschlags AG im Süden sowie von der Nationalstrasse A2 im Norden eingefasst. Es ist eines von mehreren Gebieten auf der Stadtentwicklungsachse vom Bahnhof SBB zum Stadion St. Jakob, die mit Projekten wie dem Areal Grosspeter, oder den Bauten im Bereich Bahnhof Ost einem starken Entwicklungsprozess unterworfen ist.

Mit dem Kauf des Areals durch die Basellandschaftliche Pensionskasse (BLPK) im November 2001 wurden die Planungsarbeiten zur Neunutzung des bislang zur Milchverarbeitung genutzten Industriegeländes an die Hand genommen. Verschiedene Nutzungsüberlegungen und eine Marktanalyse stellten eine Entwicklung des Areals für Dienstleistungs- und Wohnnutzungen in den Vordergrund.

In den Jahren 2002 / 2003 wurde ein Studienauftrag ausgeschrieben, bei dem aus sechs eingereichten Projekten zwei zur Weiterbearbeitung empfohlen wurden. Nach einer Überarbeitungsphase beschloss das Beurteilungsgremium einstimmig, das Projekt des Architekturbüros Diener & Diener aus Basel für die Weiterbearbeitung und für eine allfällige Realisierung vorzusehen.

Das Hochbau- und Planungsamt startete im Jahre 2004 mit der Ausarbeitung der nutzungsplanerischen Massnahmen. Die Realisierung des Vorhabens bedarf einer Zonenänderung, einer Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen sowie eines Bebauungsplans inklusive Vorschriften. Zudem muss Wald innerhalb des Areals umgelegt werden.

3. Erläuterungen

3.1 Allgemein

Der Planungsperimeter umfasst eine Gesamtfläche von rund 33'310 m² und befindet sich im Besitz von drei Eigentümern:

- Parzelle 5/2974, St. Jakobs-Strasse, Fläche: 11'965.5 m²
Eigentum: MIBA Milchverband der Nordwestschweiz, Zeughausplatz 20, 4410 Liestal
- Parzelle 5/1979, St. Jakobs-Strasse, Fläche: 20'284.5 m²
Eigentum: BLPK Basellandschaftliche Pensionskasse, Arisdörferstr. 2, 4410 Liestal
- Parzelle 5/2314, Zeughausstrasse, Fläche: 1'059 m²
Eigentum: Steudler Press AG, Zeughausstr. 51, 4052 Basel

Nach erfolgreichem Abschluss des Planungsverfahrens ist eine Übernahme eines grossen Teils des Grundstücks der MIBA durch die BLPK geplant. Die Villa an der St. Jakobs-Strasse wird im Besitz der MIBA verbleiben.

Die BLPK hat die bestehende Bausubstanz bereits abgebrochen. Das Gebäude C ist bereits realisiert. Es ist nach den bestehenden wie auch den neuen Bauvorschriften zulässig.

Die von der Pensionskasse des Kantons Basel-Landschaft beauftragte Adimmo AG plant zurzeit, auf dem Baufeld D 56 Pflegeplätze und rund 100 Seniorenwohnungen mit Serviceangeboten zu erstellen. Als Betreiberin dieser Seniorenresidenz fungiert die Senevita AG, die in verschiedenen Kantonen der Deutschschweiz bereits vergleichbare Angebote führt.



Abb. 1: Orthofoto mit Standort CityGate. (Ohne Massstab, Plan genordet)

3.2 Vorgeschichte

Das ursprünglich zur Milchverarbeitung genutzte Areal der MIBA wurde im Jahre 2001 von der BLKP mit dem Ziel gekauft, ein Technozentrum mit Gewerbenutzung und Laborräumen zu entwickeln. Dies auf der Grundlage einer Projektstudie des Reinacher Architekten H.-J. Fankhauser. Aufgrund terminlicher und verfahrensmässiger Schwierigkeiten konnte aber kein Hauptnutzer gefunden werden und die Idee eines Technozentrums wurde verworfen.

Für eine genauere Analyse der Bedürfnisse im Investitionszeitraum von 10-15 Jahren wurde eine Marktstudie in Auftrag gegeben, die Dienstleistung und Wohnen als Bedarf in den Vordergrund stellte. Aufgrund der Ergebnisse der Marktstudie beschloss die BLKP im Jahr 2003 einen Studienauftrag auszuschreiben.

3.3 Studienauftrag

Der Studienauftrag sollte eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität und gleichzeitig eine auf den Standort bezogene, wirtschaftlich tragbare Bebauung garantieren. Dazu wurden insgesamt sechs Planungsbüros eingeladen, im Rahmen der Zielvorgaben ihre Konzepte zu entwickeln und darzustellen: Wiel Arets, Maastrich; Dominique Perrault, Paris; Andrea Roost, Bern; Béatrix & Consolascio, Zürich; Diener & Diener, Basel; Morger & Degelo, Basel.

Das Beurteilungsgremium empfahl im Januar 2003 als Ergebnis der ersten Runde des Studienauftrags die Arbeiten von Diener & Diener sowie Dominique Perrault zur Überarbeitung. Die Präzisierung der Projekte sollte eine fundierte Beurteilung und eine klare Empfehlung an die Auftraggeberin ermöglichen.

Der Bericht des Beurteilungsgremiums zur Überarbeitung sagt dazu folgendes:

„Beide Projekte hatten die optimale Nutzungsdichte unter Einhaltung aller öffentlich- und privatrechtlichen Bedingungen zu ermitteln. Der Umfang der geforderten oberirdischen Geschossfläche konnte von 50'000 auf 40'000m² reduziert werden. Das Projekt Perrault hatte insbesondere den Nachweis der Integration in den gesamtstädtischen Massstab zu erbringen. Das Projekt Diener & Diener hatte die Positionierung der Gebäude zugunsten besserer arbeitshygienischer Verhältnisse zu optimieren. Adressbildung und Einbezug des Waldes blieben wichtige Themen und Kriterien der Identitätsbildung und der Vermarktung. Verschiedene planungs- und baurechtliche Aspekte mussten besser berücksichtigt werden. Das Thema Wald und „Waldumlegung“ wurde in enger Zusammenarbeit mit den Behörden behandelt und für die spezielle Situation wurden entsprechende Lösungsmöglichkeiten entwickelt. Privatrechtliche Dienstbarkeiten und Schattenwurf waren besonders im Verhältnis zur Nachbarschaft und in Bezug auf Realisierung wichtige Themen. Die Villa auf dem Nachbargrundstück sollte besser berücksichtigt werden. Die Wirtschaftlichkeit musste ausdrücklich nachgewiesen werden.“ Quelle: Bericht des Beurteilungsgremiums, Mai 2003

Im April 2003 tagte das Beurteilungsgremium zum zweiten Mal, um die nun überarbeiteten Studien abschliessend zu beurteilen und eine klare Empfehlung zuhanden des Auftraggebers abgeben zu können.

Aus dem Bericht des Beurteilungsgremiums:

„Die Überarbeitung hat sich gelohnt, weil die Studien die Richtung der möglichen Weiterentwicklung unter Berücksichtigung umsetzungsorientierter Rahmenbedingungen aufzeigen. Beide überarbeiteten Projekte haben sich auf einem sehr hohen Niveau weiterentwickelt. Beide bestätigen, dass die angestrebte Volumenreduktion in ihrem Umfang einer ausgewogenen Bebauung entspricht. Nach eingehender Prüfung und Abwägung der Vor- und Nachteile der beiden Projekte konnte das Beurteilungsgremium den Vorschlag des Basler Architekturbüros Diener & Diener einstimmig als Grundlage für die weitere Planung empfehlen.“

3.4 Projekt „CityGate“

Das Projekt CityGate des Basler Architekturbüros Diener & Diener sieht auf dem Areal vier solitäre Baukörper mit unterschiedlichen Höhen vor. Das Areal ist umgeben von verschiedenen Verkehrsbauwerken, deren Niveaus vom Verlauf des Geländes losgelöst sind. Die vier Baukörper nehmen das Thema Wald auf und stehen künstlichen Bäumen gleich in der „Verkehrs“-Landschaft. Der Wald ist auch ein wichtiges freiraumgestalterisches Thema wie in Kapitel 3.5. weiter ausgeführt wird. Die vier Baukörper stehen in einem Waldpark und markieren eine Lichtung, die gleichzeitig auch einen Innenhof für die Gebäude schafft.

Ein vielfältiger Nutzungsmix trägt zur Belebung des bislang brach liegenden Areals bei. So sind Wohnungen, Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie und ein Hotel angedacht. Das Areal soll über die St. Jakobs-Strasse zentral erschlossen und die Parkplätze in einem unterirdischen Parking zusammengefasst werden.

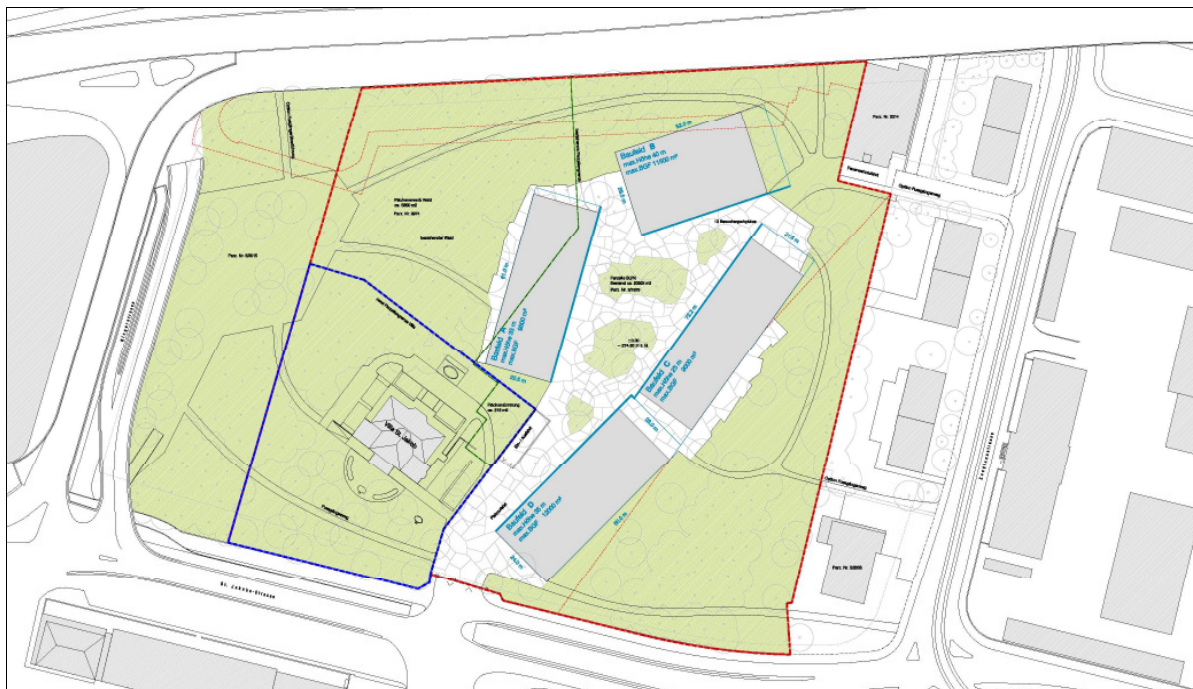


Abb. 2: Situation mit MIBA-Villa und neuer Bebauung CityGate. Quelle: Diener&Diener Architekten 2007

(ohne Massstab, Plan genordet)

3.5 Freiraum / Wald

Die Umgebungsgestaltung ist ein integraler Bestandteil des Projekts CityGate. Für das Freiraumkonzept wurde das gesamte Geviert in die Überlegungen miteinbezogen. Auch heute schon wird das Industrieareal durch die bestehenden Waldflächen geprägt. Diese Elemente bilden die Grundlage für die angestrebte Freiraumgestaltung. Die gesamte Fläche soll als durchgehende Waldfläche ausgebildet werden, bei der einzelne Bereiche jeweils spezifisch ausformuliert werden.

Bestehender Wald: Der bestehende Wald innerhalb des Planungssperimeters (8'206.5 m²) ist durch mehrjähriges Brachliegen des Areals entstanden. Dieser Wald besteht einerseits aus einem „verwilderten Parkgarten“ der mit exotischen Bäumen wie Blutbuchen, Mammutbäumen und Zedern bestockt ist, und andererseits aus „Jungwald“ mit einheimischen Bäumen und Sträuchern. Der bestehende Wald ist auf ursprünglichem Boden gewachsen, was sich auch in der teilweise waldgesellschaftstypischen Bodenvegetation widerspiegelt. Dieser bestehende Wald untersteht dem Waldgesetz.

Durch das Projekt CityGate müssen Teile (rund 2'800 m²) dieses Waldes gerodet werden, insbesondere um den gemäss Waldgesetz notwendigen Waldabstand von 15 m gewährleisten zu können. Grundsätzlich sollen, mit Blick auf das Freiraumkonzept, möglichst viele Bäume innerhalb dieses Waldabstandsbereichs erhalten bleiben und nur die unbedingt notwendigen Bäume gefällt werden. Im Umfeld der MIBA-Villa müssen mit Blick auf eine neue Umgebungsgestaltung ebenfalls rund 500 m² gerodet und wieder aufgeforstet werden. Insgesamt müssen also 3'323 m² Wald gerodet und wieder aufgeforstet werden.

Die gerodete Fläche, also die nicht mehr im Sinne des Waldgesetzes bestehende Waldfläche (siehe Plan-Nr. 13'226), muss gemäss Waldgesetz ersetzt werden. Die gesamte zu rodende Fläche von 3'323 m² kann innerhalb des Areals wieder aufgeforstet werden. Das dazu notwendige Verfahren wird in Kapitel 4.2 genauer erläutert. Das Freiraumkonzept sieht vor, die als Ersatz neu bepflanzte Fläche mit standortgerechten einheimischen Bäumen und Sträuchern aufzuforsten (Buche, Esche, Bergahorn, Hainbuche, Weiss- und Schwarzdorn, Pfaffenhütchen, Holunder und Geissblatt). Ziel ist es, einen natürlichen Waldbewuchs mit hohen Bäumen auszubilden. Der Waldrand soll mit einem Strauchgürtel begrenzt werden. Die Ersatzaufforstung inklusive Pflanzenwahl wird in Absprache mit dem Forstamt beider Basel erfolgen.

Parkbereich: Der Parkbereich (Bebauungsplan Fläche F) soll aus einheimischen und fremdländischen Baumarten in lockerer Weise bepflanzt werden. Der Park soll durchlässiger erscheinen als der Waldbereich.

Hofbereich: Der durch die Anordnung der Gebäude in den Baubereichen A bis D entstehende Hof soll einer Waldlichtung entsprechend gestaltet werden. Der Bodenbereich zwischen den Gebäuden soll mit grossformatigen Kunststeinplatten ausgelegt werden. Der Plattenbelag und die Fugen werden an verschiedenen Stellen aufgebrochen und von einzelnen Bäumen und Sträuchern durchwachsen, wobei bei der Pflanzenwahl die im Wald und im Parkbereich bestehenden und anzusiedelnden Pflanzenarten berücksichtigt werden.

3.6 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Projekt CityGate wurde im Jahr 2008 eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Auf den 1. Dezember 2008 wurde die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom Bundesrat geändert. Für das Projekt CityGate ist dies von Bedeutung, da neu gemäss Anhang Ziff. 11.4 der UVPV „Parkhäuser und –plätze für mehr als 500 Motorwagen“ UVP-Pflichtig sind und davor die Grenze bei 300 Motorwagen lag. Das Projekt CityGate ist daher nicht mehr UVP-Pflichtig.

Da die Prüfung aber bereits durchgeführt wurde, soll an dieser Stelle die Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsberichts zum Areal City Gate der Ausführlichkeit wegen dargestellt werden:

„Auf einem ehemaligen Industrieareal im St. Alban-Quartier soll ein Komplex aus vier Gebäuden für Dienstleistung und Wohnungen mit max. 42'000 m2 BGF und max. 376 Parkplätzen entstehen. Für das Vorhaben wird ein Bebauungsplan erarbeitet; es unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung, weil es mehr als 300 Parkplätze vorsieht.

In der Bauphase ergeben sich Belastungen der Umweltbereiche Luft und Lärm durch Baumaschinen und Transporte; sie erfordern den Einsatz emissionsarmer Baumaschinen und Lastwagen. Beim Rückbau, beim Aushub und beim Neubau sind die vorgeschriebenen Massnahmen zu beachten, damit die Umweltverträglichkeit bezüglich Altlasten, Grundwasser und Boden gewährleistet ist.

In der Betriebsphase erzeugt der induzierte Motorfahrzeugverkehr in einem übermässig belasteten Gebiet zusätzliche Luftschadstoffe. Als verschärfte emissionsseitige Massnahme ist deshalb die Zahl der Parkplätze und zudem der Fahrten zu beschränken.

Das Areal ist im Norden Lärm ausgesetzt, der über den Immissionsgrenzwerten der künftigen Empfindlichkeitsstufe III liegt. Damit lärmempfindliche Räume auf den nordexponierten Gebäudeseiten zulässig sind, müssen entlang der Autobahn Lärmschutzmassnahmen getroffen werden. Die Forderung der eidg. Lärmschutzverordnung bezüglich Einhaltung der Planungswerte für den Gewerbelärm und betreffend Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen wird erfüllt.

Für den zu rodenden Wald und die zu fällenden geschützten Bäume wird Ersatz geschaffen. Eine Fläche von 6'130 m2 – 20% des Perimeters des Bebauungsplans – kann entsiegelt und nach einem Gestaltungskonzept ökologisch aufgewertet werden. Die ungenutzten Flachdächer werden begrünt. Das Projekt stellt somit eine deutliche Verbesserung bezüglich der Umweltbereiche Flora und Fauna, Wald, Wasser und Boden dar.

Die Neubauten werden nach aktuellen Standards zur rationellen Verwendung von Energie ausgerüstet.

Über alles kann deshalb das Projekt City Gate als umweltverträglich im Sinne des Gesetzes bezeichnet werden. Es stellt eine städtebauliche und ökologische Aufwertung dar, die dem ganzen Quartier zu gute kommt.“

Quelle: Umweltverträglichkeitsbericht UVB, April 2008

3.7 Verkehr

Das Areal verfügt heute über eine gute Erschliessung für MIV und ÖV. Eine Zufahrtsstrasse zum Hochleistungsnetz (Singerstrasse) sowie eine Hauptverkehrsstrasse (St. Jakob-Strasse) umschliessen das Areal und ermöglichen so eine gute innerstädtische und (über-) regionale Erschliessung. In unmittelbarer Nähe beim Zeughaus (Zeughausstrasse) befindet sich eine Haltestelle des Trams 14, das die Innenstadt mit dem Stadion St. Jakob und den Gemeinden Muttenz und Pratteln verbindet.

Beim Langsamverkehr besteht für Fussgänger noch Verbesserungsbedarf, es fehlt insbesondere eine direkte Fussgängerverbindung in das unmittelbar angrenzende, jedoch durch die Bahn-/Autobahn-Verkehrsachse abgeschnittene Gellert-Quartier. Die Erschliessung für Velos ist durch die direkte Lage an der Veloroute entlang der St. Jakobs-Strasse gut.

Auf Grund der Kapazität der umliegenden Strassen muss die Zu- und Wegfahrt für den MIV über die St. Jakob-Strasse erfolgen. Eine Verkehrsstudie von Büro BC und RappTrans aus dem Jahr 2004 bestätigt die ausreichende Leistungsfähigkeit des relevanten Anschlussknotens in der St. Jakob-Strasse (heutige Einfahrt MIBA-Areal) bei einem wie geplant entwickelten Areal. Für Anlieferungs- und Notfallfahrten kann die Zufahrt via Singerstrasse oder Zeughausstrasse erfolgen.

3.8 Fahrtenbeschränkung

Der Bebauungsplan regelt die zulässige Anzahl Parkplätze nach der kantonalen Parkplatzverordnung (PPV) und lässt für die den Nutzungen Dienstleistung und Verkauf zugeordneten Parkplätze ein Plus von 30% zu. Dies unter der Bedingung, dass die Fahrtenproduktion (Anzahl der erzeugten Zu- und Wegfahrten) auf das Niveau gemäss der nach PPV zulässigen Parkplatzzahl beschränkt wird. Diese Massnahme des Bebauungsplans geht davon aus, dass nicht der Parkplatz an sich luftbelastend ist, sondern die dadurch erzeugten Fahrten. Auf der anderen Seite ist die Anzahl Parkplätze für den Eigentümer und Investor ein entscheidender wirtschaftlicher Faktor. Mit der Fahrtenbeschränkung kann beiden Interessen, denen des Investors nach Parkplätzen und denen der Umwelt nach einer Reduktion der Fahrten, gleichzeitig genüge getan werden.

Der Grosse Rat hat am 3. Februar 2010 eine Änderung des Bau- und Planungsgesetzes zur Einführung eines allgemeinen Fahrtenmodells beschlossen. Dieses allgemeine Fahrtenmodell kommt bei Anlagen zur Anwendung, die mehr als 2000 Fahrten pro Tag generieren. Für das Projekt CityGate ist mit einer durchschnittlichen Anzahl von rund 750 Fahrten pro Tag zu rechnen (siehe Berechnungsbeispiel auf den Seiten 14-15). Das Projekt fällt somit nicht unter die vom allgemeinen Fahrtenmodell bezeichneten Anlagen, d.h. eine gesetzliche Pflicht zur Einführung des Fahrtenmodells besteht für das vorliegende Projekt nicht.

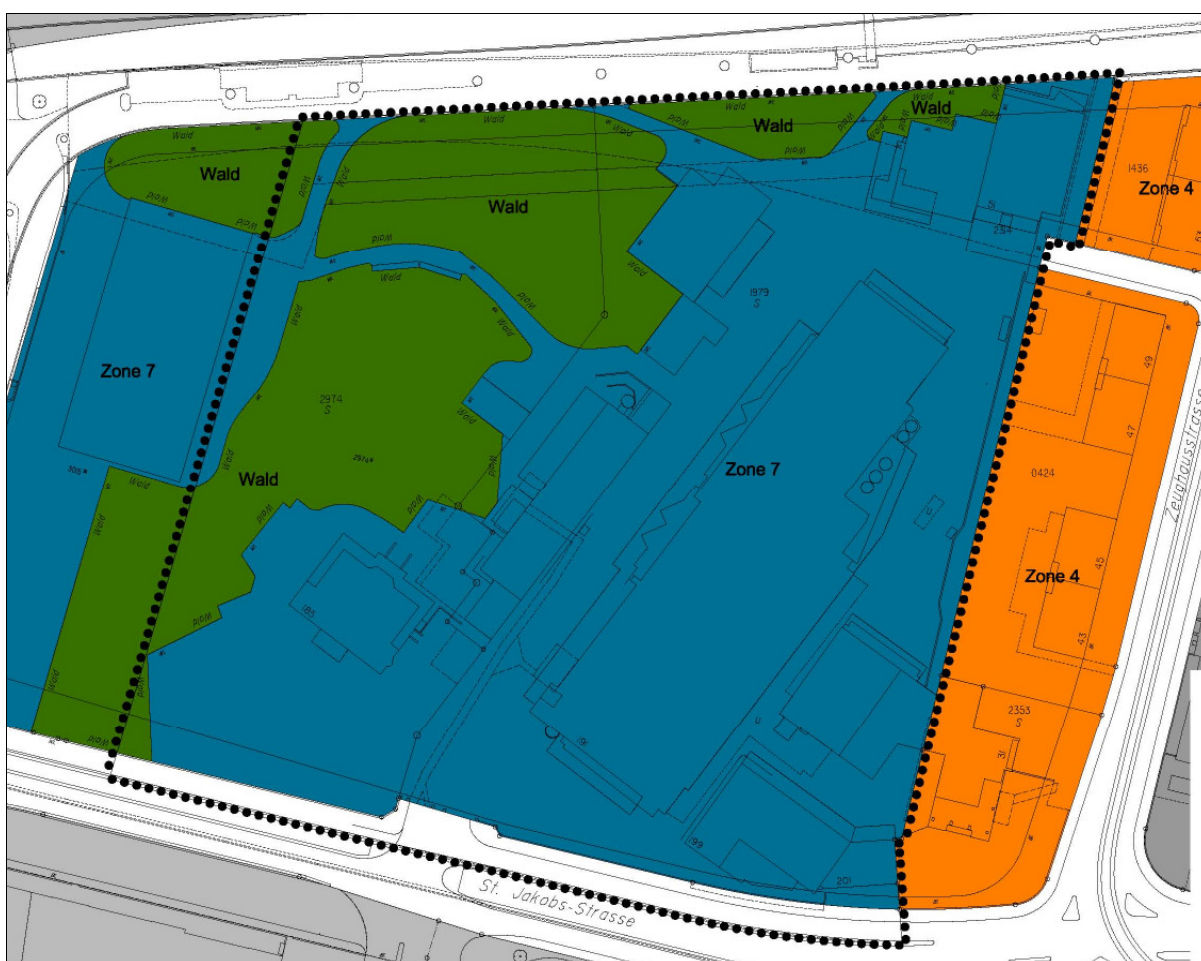
Die Fahrtenbeschränkung für das Areal CityGate wurde entwickelt, bevor über die Einführung eines allgemeinen Fahrtenmodells für den Kanton diskutiert wurde. Die Modelle gleichen sich in weiten Teilen. Einzelne Berechnungsgrundlagen unterscheiden sich leicht. Dies hat mit dem spezifischen Fall CityGate und der langen Planungsgeschichte zu tun. Aus Rücksicht auf die Planungssicherheit für den Planungspartner, die BLPK, wurde davon abgesehen, die Fahrtenbeschränkung im Bebauungsplan nach der späteren Einführung des

allgemeinen Fahrtenmodells wieder zu verwerfen, war doch der Bonus bei der Anzahl Parkplätze bei gleichzeitiger Beschränkung der Fahrten ein zentraler Punkt der Planung. Daher wird im vorliegenden Fall ein auf die spezifische Situation zugeschnittener Ansatz im Bebauungsplan geregelt, der sich aber in weiten Teilen am allgemeinen Fahrtenmodell orientiert.

4. Planerische Massnahmen

4.1 Bestehende / neue Zonierung

Im Planungsgebiet sind heute 25'102.5 m² der Zone 7 (Industrie- und Gewerbezone) zugeordnet. 8'206.5 m² sind als Wald festgestellt und unterliegen der Waldgesetzgebung.



Um den Waldabstand zu den Wohnbauten entlang der Zeughausstrasse zu sichern, wird die dazu notwendige Fläche von 2'161 m2 der Grünzone zugeordnet (siehe Plan Nr. 13'220 und Plan Nr. 13'226).

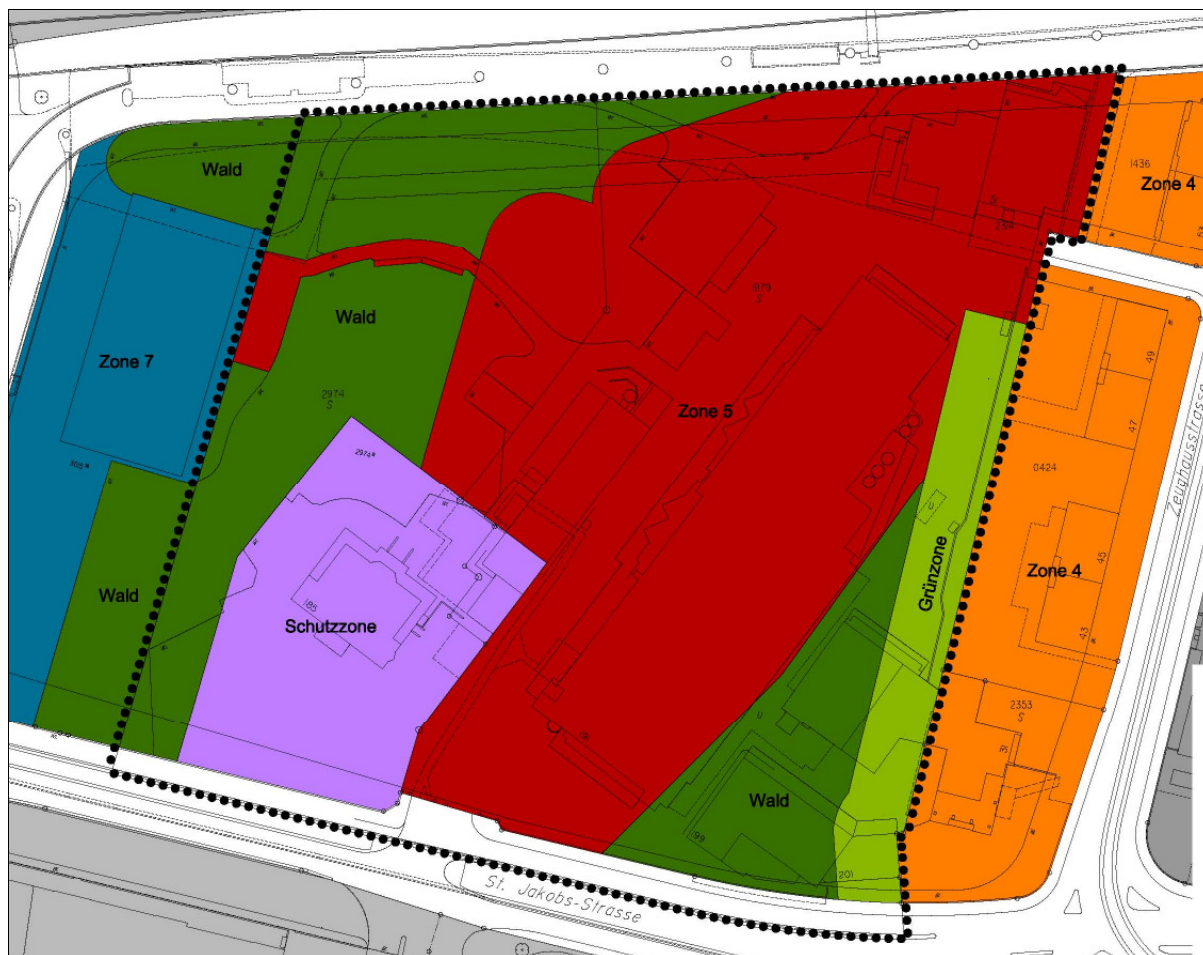


Abb. 6: Neue Zonen CityGate, Plan Nr. 13'220. (Nicht massstäblich, Plan genordet)

4.2 Rodungsverfahren

Zur Realisierung der Bebauung City Gate müssen Waldflächen gerodet und wieder aufgeforstet werden. Innerhalb des Planungsperrimeters gilt es 3'323 m² Wald zu roden, für die 3'325 m² Wald direkt innerhalb des Planungsperrimeters als Ersatz wieder aufgeforstet werden können.

Wald untersteht dem Waldgesetz und ist keine Zone gemäss Raumplanungsrecht. Wald kann daher nicht einfach wie eine Zone ein- oder ausgezont werden. Dazu benötigt es ein Rodungsverfahren. Üblicherweise wird das Rodungsverfahren im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mit Blick auf ein konkretes Projekt vollzogen. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zweckmässig, da die nutzungsplanerischen Massnahmen und die Rodung / Aufforstung direkt voneinander abhängen und eine gemeinsame Auflage daher sinnvoll ist. Die geplante Rodung / Aufforstung wird daher gleichzeitig mit den nutzungsplanerischen Mass-

nahmen aufgelegt, aber erst nach deren Inkrafttreten der Nutzungspläne durch die zuständigen Stellen beschlossen.



Abb. 7: Waldbilanz, Plan Nr. 13'226. (Nicht massstäblich, Plan genordet)

4.3 Lärmempfindlichkeitsstufen

Mit der Zonenänderung von der Zone 7 (Industrie- und Gewerbezone) zur Zone 5 ist auch eine Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufe von der Stufe 4 (ES-IV) zur Stufe 3 (ES-III) notwendig. Eine Zuordnung zur Stufe 2 (ES-II) ist aufgrund der bestehenden Lärmvorbelastung durch den Güterumschlag im Süden und die Nationalstrasse im Norden nicht möglich und auch für die vorgesehene urbane Dienstleistungs- und Wohnnutzung nicht zweckmässig. (Siehe dazu Plan Nr. 13'225).

4.4 Bebauungsplan und Vorschriften

In der Zone 5 ist üblicherweise eine vollflächige Bebauung möglich, aber nur eine maximale Gebäudehöhe von 24 m zulässig. Um das aus dem Studienauftrag hervorgegangene Projekt zu realisieren, müssen die dazu notwendigen baurechtlichen Rahmenbedingungen mittels eines Bebauungsplans gemäss §101 BPG geschaffen werden. Nebst den Baubereichen, sollen die maximale Gebäudehöhe, die zulässige Bruttogeschossfläche, der Wohnanteil, die zulässige Anzahl Parkplätze und Fahrten, die Erschliessung und weitere Regelungen fest-

gesetzt werden, die eine bessere Bebauung als gemäss Grundordnung (Zone 5) ermöglichen.

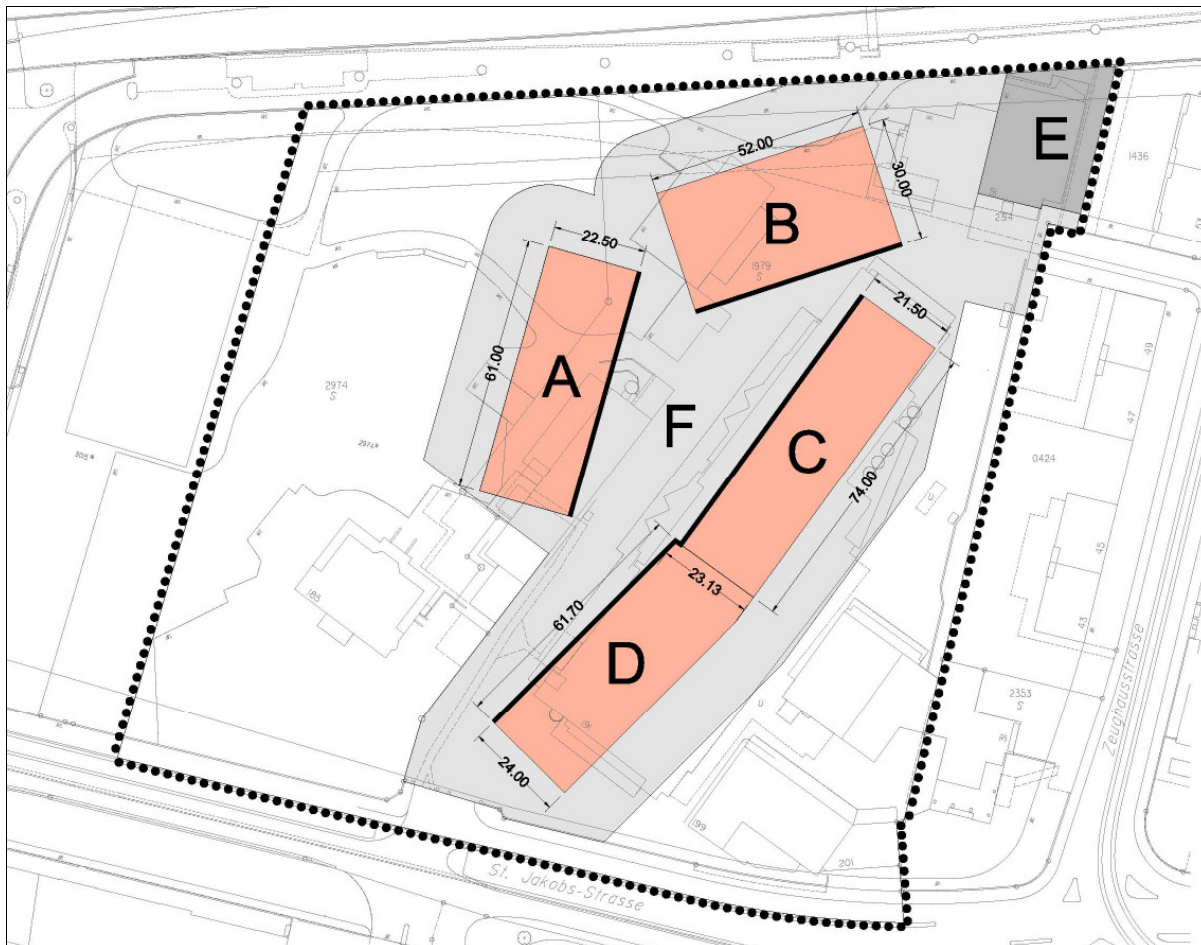


Abb. 8: Bebauungsplan, Plan Nr. 13'221. (Nicht massstäblich, Plan genordet)

Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften festgesetzt:

- a. In den Baufeldern A, B, C und D dürfen Gebäude in Abweichung von der zulässigen Geschoszahl innerhalb der folgenden maximal zulässigen Gebäudehöhen und Bruttogeschossflächen (BGF) erstellt werden:

Baufeld A:	Gebäudehöhe: 33 m (307,5 m ü. M.)	BGF: 9'500 m ²
Baufeld B:	Gebäudehöhe: 40 m (314,5 m ü. M.)	BGF: 11'500 m ²
Baufeld C:	Gebäudehöhe: 25 m (299,5 m ü. M.)	BGF: 9'000 m ²
Baufeld D:	Gebäudehöhe: 35 m (309,5 m ü. M.)	BGF: 12'000 m ²
Gesamtareal:		BGF: 42'000 m ²

Messpunkt für die Gebäudehöhe ist das Niveau der Erschliessungsfläche (Bereich F) mit 274,5 m ü. M. Eine einheitliche Höhe der Gebäude ist nicht erwünscht. Der Höhenunterschied zwischen den Gebäuden muss mindestens 2 m betragen.

Im Baufeld E darf ein Gebäude gemäss Grundordnung (Zone 5) erstellt werden. Im Bereich der Villa gilt die Grundordnung (Schutzzone).

Innerhalb der Baubereiche A, B, C und D sind maximal die oben aufgeführten Bruttogeschossflächen gemäss § 8 BPG zulässig. Ausserhalb dieser Baufelder (Villa und Baufeld E) sind Bauten im Rahmen der Zonierung, des Bau- und Planungsgesetzes sowie der Waldgesetzgebung erlaubt. Mit Blick auf die einzuhaltenden Waldabstände und auch Bereich F, der gemäss Punkt f. dieser Vorschriften als Frei- und Grünfläche zu gestalten ist, gilt diese Rahmenbedingung in erster Linie für die Villa, die den Anforderungen der Schutzzone gemäss § 37 BPG unterliegt, und für das Baufeld E.

b. Nutzungsübertragungen unter den Baufeldern sind zulässig, soweit dadurch auf keinem Baufeld die höchstzulässige BGF um mehr als 10% erhöht wird.

Innerhalb der vier Baubereiche sind Nutzungstransfers zulässig, sofern dadurch die insgesamt zulässige BGF von 42'000 m² nicht überschritten wird und in keinem Baufeld die jeweils zulässige BGF um mehr als 10% erhöht wird. So kann der notwendige Projektierungsspielraum gewahrt und dennoch eine maximal zulässige BGF festgelegt werden. Die zulässige Gebäudehöhe darf nur durch unbeachtliche Bauteile gemäss § 33 BPG überschritten werden.

c. Es sind nur begrünte Flachdächer erlaubt. Vorbehalten sind unbeachtliche Bauteile gemäss Bau- und Planungsgesetz. Reklameeinrichtungen dürfen die maximale Gebäudehöhe überschreiten.

Aufgrund der durch den Bebauungsplan ermöglichten Abweichungen von der gemäss Bau- und Planungsgesetz zulässigen Gebäudehöhe werden nur Flachdächer erlaubt, die zudem den Anforderungen gemäss § 72 BPG zu genügen haben, wonach unbenutzte Flachdächer mit einer Vegetationsschicht zu bedecken sind. Damit sind keine Baumpflanzungen auf den Dächern gemeint, wie sie in frühen Projektvorstellungen noch angedacht waren. Die Eigentümerin hat nicht die Absicht solche Baumpflanzungen zu realisieren, insbesondere da sie aufwendig und teuer wären. Es ist aus Sicht der angrenzende Genossenschaft St. Jakob nicht wünschenswert, dass auf den hohen Gebäuden zusätzlich noch Bäume gepflanzt werden und die Nachbarschaft dadurch beeinträchtigt werden könnte.

Unbeachtliche Bauteile gemäss § 33, Abs. 2 BPG, beispielsweise technische Aufbauten, wie Liftaufbauten, Lüftungselemente (Ventilatoren, Entlüftungen, RWA und dergleichen) usw., dürfen die Gebäudehöhe überschreiten, sind aber auf das notwendige Minimum zu beschränken.

Auch Reklamen dürfen die Gebäudehöhe überschreiten. Diese Vorschrift ist allerdings lediglich als Präzisierung zu verstehen, die verdeutlichen soll, wie sich Reklameanlagen zur zulässigen Gebäudehöhe verhalten. Diese Vorschrift führt nicht zu einer generellen Bewilligung jeglicher Reklameanlagen und entbindet die Bauherrschaft auch nicht davon, für die einzelnen Reklamen ein Reklamegesuch entsprechend den geltenden Bestimmungen des Bau- und Planungsgesetzes einzureichen. Mit diesem Reklamebegehren wird insbesondere die Gestaltung beurteilt und die Wirkung auf das Umfeld geprüft. In diesem Reklamebewilligungsverfahren haben Betroffene auch die Möglichkeit Rechtsmittel zu ergreifen, falls befürchtet wird, dass von den jeweiligen Reklamen eine störende Wirkung ausgehen könnte.

- d. Zwischen den Bauten auf den Baufeldern C und D ist ein Gebäudeabstand von mindestens 5 m einzuhalten.**

Um eine geschlossene Bebauung auf den Baufeldern C und D auszuschliessen, wird ein minimaler Gebäudeabstand geregelt, der üblichen wohnhygienischen und feuerpolizeilichen Anforderungen genügt.

- e. Die im Bebauungsplan fett gekennzeichneten Baufeldseiten dürfen oberirdisch auf der gesamten Seitenlänge um höchstens 1.5 m durch Dächer und Vordächer überschritten werden.**

Ähnlich wie unbeachtliche Bauteile die maximale Gebäudehöhe überschreiten dürfen, sollen auch Dächer und Vordächer die Baubereiche um maximal 1.5 m überschreiten dürfen. Die Gestaltung wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durch die Stadtbildkommission geprüft.

- f. Zulässige Nutzungen sind Wohnflächen sowie Arbeitsflächen wie beispielsweise Büros, Gewerbe, Dienstleistungen oder Hotels. Auf einen Wohnanteil darf verzichtet werden. Verkaufsflächen sind zulässig, sofern sie den Hauptnutzungen dienen und 5% der zulässigen BGF nicht überschreiten.**

In erster Linie sind Dienstleistungs- und Wohnnutzungen vorgesehen. Aufgrund des Planungsstands werden die Nutzungen aber nicht abschliessend festgelegt. Verkaufsflächen sollen ebenfalls zugelassen werden, müssen sich in ihrer Ausdehnung aber auf ein notwendiges Minimum beschränken und dürfen daher 5 % der zulässigen BGF, also 2'100 m², nicht überschreiten. Zudem müssen diese Verkaufsflächen einem direkten Bedürfnis der Hauptnutzungen Dienstleistung und Wohnen entsprechen.

- g. Die Fläche F dient der Erschliessung und als Frei- und Grünfläche. Oberirdisch dürfen nur der Erschliessung dienende Anlagen und Elemente der Freiflächengestaltung erstellt werden.**

Das heute überwiegend versiegelte und überbaute Areal soll mit der Neunutzung durchgrünt und entsiegelt werden. Die Nutzungsdichte entspricht der Zone 5, doch erlauben die grösseren Gebäudehöhen die frei werdende Grundfläche als Parklandschaft zu gestalten. Es ist ein zentrales Element des Projekts City Gate, die Gebäude in einer Parklandschaft zu positionieren. Nebst der notwendigen Erschliessungsfläche dürfen im Bereich F keine oberirdischen Bauten und Anlagen erstellt werden.

- h. Die Anzahl der zulässigen Abstellplätze richtet sich nach der Parkplatzgesetzgebung (Bestimmung der Anzahl Parkplätze auf Basis der jeweiligen Nutzung). Sofern die durch diese Parkplätze verursachten Fahrten beschränkt werden, darf die berechnete Anzahl Parkplätze, die den Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen zugeordnet werden, um 30% erhöht werden. Mit Ausnahme von 12 Besucherparkplätzen sind alle Parkplätze unterirdisch anzulegen. Die bestehenden Parkplätze rund um die Villa sind sowohl von der Pflicht unterirdisch zu bauen, als auch von der Fahrtenbeschränkung ausgenommen.**

- i. Für die nicht dem Wohnen zugeordneten Parkplätze wird die zulässige Anzahl Fahrten beschränkt. Die Höchstzahl der erlaubten Fahrten (Zu- und Wegfahrten gesamthaft) beträgt maximal 265'000 pro Jahr. Grundlage dafür ist ein Nutzungsmix von 55% Dienstleistung, 5% Verkauf und 40% Wohnen. Die Zahl der tatsächlich erlaubten Fahrten wird im Baubewilligungsverfahren in Abhängigkeit vom Nutzungsmix definitiv festgesetzt und wie folgt ermittelt:

Dienstleistung: Für die gemäss Parkplatzgesetzgebung zulässige Anzahl Parkplätze werden 3 Fahrten für Beschäftigte und 4.5 Fahrten für Kunden an jeweils 310 Tagen im Jahr angenommen. Das Verhältnis Beschäftigte/Kunden beträgt 70% zu 30%.

Verkauf: Für die gemäss Parkplatzgesetzgebung zulässige Anzahl Parkplätze werden 7.5 Fahrten an 305 Tagen angenommen.

Die Fahrtenzahl bei beiden Nutzungen wird basierend auf der nach Parkplatzgesetzgebung zulässigen Anzahl Parkplätze berechnet, ohne Zuschlag von 30%.

Besucherparkplätze: Für Besucherparkplätze werden Pauschal 2.5 Fahrten an 310 Tagen im Jahr angenommen.

Werden dem Wohnen oder der Villa zugeordnete Parkplätze an Dienstleistungsbetriebe oder Läden vermietet, so werden die dadurch verursachten Fahrten dem gesamten Fahrtenkontingent angerechnet. Die getrennte Erfassung dieser Fahrten ist durch technische Massnahmen (z.B. Zutrittsbadges) zu gewährleisten.

Die erfolgten Fahrten sind durch den Betreiber mit geeigneten technischen Mitteln kontinuierlich zu erheben. Er berichtet der zuständigen Behörde periodisch, mindestens jährlich. Bei Überschreitung des Fahrtenkontingents verfügt die Bewilligungsbehörde Sanktionen in Form von Betriebsanordnungen oder Abgaben. Die Sanktionen werden im Rahmen der Baubewilligung konkretisiert.

Gemäss kantonaler Parkplatzverordnung sind je nach vorgesehener Nutzung der Gebäude (ohne Baufeld E) rund 220-350 Parkplätze zulässig. Aus wirtschaftlichen Gründen werden aber mehr als die gemäss PPV zulässigen Parkplätze benötigt. Das Gebiet ist bereits vorbelastet und mit Blick auf die Umweltschutzgesetzgebung sind die Immissionen zu beschränken. Da aber nicht die Anzahl Parkplätze sondern die durch sie verursachten Fahrten zu Immissionen führen, sollen die Fahrten beschränkt werden, die nicht durch Anwohner verursacht werden, und so den Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung entsprochen werden.

Zur Sicherstellung, dass die zulässigen Fahrten eingehalten werden, regelt lit. i, dass der Betreiber des Parkings die erfolgten Fahrten erheben und der zuständigen Behörde periodisch berichten muss. Da die dem Wohnen und der Villa zugeordneten Parkplätze nicht dem Fahrtenmodell unterliegen, hat der Betreiber auch sicher zu stellen, dass er die getrennte Erfassung der Fahrten mittels geeigneter technischer Mittel gewährleisten kann. Bei Überschreitung der erlaubten Fahrtenzahl kann die Bewilligungsbehörde Sanktionen verfügen, und so für die Einhaltung der zulässigen Fahrtenzahl sorgen. Betriebsanordnungen oder

Abgaben sind die zur Sanktionierung vorgesehenen Massnahmen, welche die Bewilligungsbehörde verfügen kann.

Das hier beschriebene Fahrtenbeschränkung umfasst die Methode der Parkplatz- und der Fahrtenberechnung. Je nach Nutzungsmix (Wohnen, Dienstleistung und Verkauf) ändert sich die tatsächlich zulässige Zahl an Parkplätzen und Fahrten. Als Beispiel soll hier eine Berechnung der zulässigen Anzahl Parkplätze und Fahrten für einen Nutzungsmix von 40% Wohnen (16'800m² BGF), 55% Dienstleistung (23'100m² BGF) und 5% (2'100m² BGF) Verkauf beschrieben werden:

Anzahl PP Wohnen:

16'800m² / 112m² Wohnfläche pro Wohnung = 150 Wohnungen.

Pro Wohnung ist ein PP zulässig, also 150 Parkplätze für Wohnen.

Anzahl PP Dienstleistung:

23'100m² / 30m² Fläche pro Arbeitsplatz * 0,2 * 0,8 Erschliessungsqualität gute bis durchschnittliche Erschliessung = 123 Parkplätze.

Anzahl PP Verkauf:

2'100 m² = 73 * 0.8 = 59 Parkplätze.

Die PP für Dienstleistung und Verkauf von 182 PP können um 30% auf 237 PP erhöht werden. Somit sind bei oben angenommenem Nutzungsmix **387 Parkplätze** zulässig.

Anzahl Fahrten Dienstleistung:

Parkplätze gemäss PPV von 123 auf Kunden und Beschäftigte aufteilen (70% Beschäftigte/30%Kunden).

86 PP für Beschäftigte * 3 Fahrten pro Tag * 310 Tagen pro Jahr = 79'980 Fahrten pro Jahr

37 PP für Kunden * 4.5 Fahrten pro Tag * 310 Tagen pro Jahr = 51'615 Fahrten pro Jahr

Anzahl Fahrten Verkauf:

Ladengeschäfte verursachen pro Parkplatz und Tag 7.5 Fahrten an 305 Tagen im Jahr.

59 PP Verkauf * 7.5 Fahrten pro Tag an 305 Tagen pro Jahr = 134'962 Fahrten pro Jahr

Da die oberirdischen **Besucherparkplätze** schwierig zu erfassen sind wird Pauschal von 2.5 Fahrten pro Parkplatz und Tag über einen Zeitraum von 310 Tagen pro Jahr ausgegangen und an das Kontingent angerechnet, insgesamt 9300 Fahrten pro Jahr.

Somit sind bei oben angenommenem Nutzungsmix 275'857 Fahrten pro Jahr zulässig. Mit Blick auf die gemäss lit. h zulässige Höchstzahl sind daher **265'000 Fahrten pro Jahr** zulässig.

- j. **Wird die zulässige Bruttogeschossfläche gemäss lit. b in Etappen erstellt, so dürfen die zulässige Anzahl Parkplätze und Anzahl Fahrten nur im Verhältnis zur realisierten Nutzung erstellt und genutzt werden.**

Vorschrift lit. j. stellt sicher, dass nicht eine frühe Bauetappe die zulässigen Fahrten und Parkplätze konsumiert und somit den späteren Etappen die notwendigen Fahrten und Park-

plätze entzieht. Die Vorschrift bezieht sich nur auf die Parkplätze selbst. Es ist selbstverständlich möglich, bereits weitere Flächen, die in Zukunft als Parkplätze genutzt werden könnten zu erstellen. Diese dürfen aber nicht als Parkplätze ausgewiesen und als solche genutzt werden.

- k. Die Zu- und Wegfahrt muss über die St. Jakobs-Strasse erfolgen. Notwendige Anlieferungs- und Notfallfahrten dürfen auch über die Singerstrasse und die Zeughausstrasse erfolgen.**

Es ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen und zu kontrollieren, dass ausschliesslich notwendige Anlieferungs- und Notfallfahrten über die Zeughausstrasse erfolgen und eine Durchfahrt zur St. Jakob-Strasse oder zur Singerstrasse verhindert wird.

Die Erschliessung von Baufeld E kann unabhängig davon über die Zeughausstrasse erfolgen.

Aufgrund der bestehenden Verkehrsverhältnisse muss die Erschliessung des Areals über die St. Jakobs-Strasse erfolgen. So wird auch die Kontrolle der zulässigen Anzahl Fahrten (siehe lit. h) ermöglicht. Fahrten, die zur Anlieferung (Güterumschlag, Ver- und Entsorgung, etc.) oder in Notfällen (Sanität, Feuerwehr, Polizei) notwendig sind, dürfen auch über die Singerstrasse und die Zeughausstrasse erfolgen.

Um die Belastung der Stichstrasse von der Zeughausstrasse her in einem für die Nachbarschaft verträglichen Mass, entsprechend dem Verkehrsaufkommen vor der Umnutzung, sicherzustellen, muss dieser Zugang mit geeigneten Mitteln kontrolliert werden. Als geeignetes Mittel wird zum Beispiel die Zufahrtkontrolle mittels einer Barriere verstanden, wie sie bereits vor der Umnutzung vorhanden war.

Es dürfen nur unbedingt notwendige Fahrten über die Zeughausstrasse erfolgen. Als Notwendig werden Fahrten erachtet, die für eine Anlieferung der Gebäude B und C nicht über das Parking unterirdisch oder über die Singerstrasse möglich sind. So können bereits alle Fahrten zum und vom Parking als nicht notwendig ausgeschlossen werden. Dabei steht neben der Vermeidung einer Belastung der Nachbarschaft das Ziel im Vordergrund, einen möglichst verkehrsfreien Innenhof der Bebauung CityGate zu ermöglichen. Die Zufahrt über die Zeughausstrasse soll zudem erst als dritte Option nach der Hauptzufahrt über die St. Jakob-Strasse und der Zufahrt über die Singerstrasse verstanden werden.

Ebenfalls verhindert werden soll eine Durchfahrt durchs Areal von der Zeughausstrasse aus. So soll verhindert werden, dass das Areal als Schleichweg zur Singerstrasse oder zur St. Jakob-Strasse benutzt werden kann. Dies könnte ansonsten zu einer unerwünschten Belastung der Stichstrasse und des gesamten Areals führen.

Die Erschliessung des Baubereichs E, ist von dieser Regelung ausgenommen, da diese Liegenschaft bereits heute nur über die Zeughausstrasse erschlossen ist und auch weiterhin so erschlossen werden soll. Das von dieser Nutzung ausgehende Verkehrsaufkommen führt nicht zu einer besonderen Belastung der Nachbarschaft.

- I. Die Inbetriebnahme der jeweiligen Gebäude in den Baubereichen A-D (Abnahme durch Bauinspektorat) darf erst erfolgen, wenn der zur Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte notwendige Lärmschutz gewährleistet ist.**

Aufgrund der bestehenden und anders nicht abwendbaren Lärmimmissionen schreibt diese Vorschrift die Anwendung von immissionsreduzierenden Massnahmen an den Gebäuden zwingend vor. Die Lärmschutzmassnahmen an der Autobahn reichen nicht in allen Fällen aus, um die Grenzwerte einzuhalten. Beim Gebäude im Baubereich B werden an Teilen der Nord- und Ostfassade die Immissionsgrenzwerte überschritten. Die Immissionsgrenzwerte in der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III betragen am Tag 65 dB(A) und in der Nacht 55 dB(A). Für Räume in Betrieben (z.B. Büros) gelten 5 dB(A) höhere Immissionsgrenzwerte. Da an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht, stimmt die kantonale Lärmschutzbehörde baulichen Ersatzmassnahmen (z.B. Schallschutzfenstern) zu (Art. 31 Abs. 2 LSV).

- 3. Das zuständige Departement kann Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.**

Dies ist eine in Bebauungsplänen übliche Formulierung zur Abweichung von den Vorschriften, sofern diese geringfügig ist und die mit dem Plan vorgesehene Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt.

4.5 Wohnanteil

Der vorgeschriebene Wohnanteil wird durch den Bebauungsplan mit 0% festgelegt. Wohnnutzung ist unter Berücksichtigung der Immissionen, insbesondere der Lärmemissionen verursacht durch die Nationalstrasse und durch den Logistikbetrieb der Umschlags AG, nach wie vor möglich.

4.6 Mehrwertabgabe, Erschliessungsbeiträge

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

Zudem entsteht auch bei der Rodung ein Mehrwert, der gemäss § 4 Abs. 2 des kantonalen Waldgesetzes zu 80% abgeschöpft wird. Zuständig ist das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt.

Allfällige Erschliessungsbeiträge richten sich nach den §§ 164ff BPG und werden unmittelbar nach Rechtskraft des Bebauungsplans durch das Bau- und Verkehrsdepartement erhoben. Erschliessungsbeiträge können gemäss § 121 BPG von der Mehrwertabgabe abgezogen werden.

5. Auflage- und Einspracheverfahren

Die öffentliche Planaufgabe hat vom Montag, den 23. November bis am Dienstag, den 22. Dezember 2009 im Bau- und Verkehrsdepartement (Hochbau- und Planungsamt) stattgefunden.

5.1 Formelle Behandlung der Einsprachen

Innerhalb der Frist zur Auflage sind die drei nachfolgend aufgeführten Schreiben eingereicht worden.

1. Frau Stephanie Fuchs im Namen der Sektion beider Basel des **Verkehrs-Clubs der Schweiz**, Gellertstrasse 29, 4052 Basel mit Schreiben vom 18.12.2009.
2. Neovius, Advokaten & Notare, Herr Daniel Gebhardt, Hirschgässlein 30, Postfach 558, 4010 Basel im Auftrag und Namen der **Wohngenossenschaft St. Jakob** mit Schreiben vom 22.12.2009.
3. Herr Jost Müller im Namen des **WWF Region Basel**, Gundeldingerfeld, Dornacherstrasse 192, 4053 Basel mit Schreiben vom 22.12.2009.

Legitimation

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.

Der **Verkehrsclub der Schweiz** (Schreiben Nr. 1) ist gemäss Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Umweltschutzorganisationen vom 27. Juni 1990 (VBO, SR 814.076) als beschwerdeberechtigte Organisation aufgeführt, jedoch besteht dieses Beschwerderecht gegen Verfügungen der kantonalen oder Bundesbehörden nur für Planung, Errichtung oder Änderung von ortsfesten Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Art. 9 USG erforderlich ist (Art. 55 USG). Das Beschwerderecht *kantonomer* Umweltschutz-Organisationen ist nach § 48 USG BS bei Verfügungen über Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig ist, ebenfalls gegeben. Die vorliegende Nutzungsplanung untersteht jedoch nicht (mehr) der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung; demgemäss ist der VCS, Sektion beider Basel, hinsichtlich der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen nicht einsprachelegitimiert. Die Einsprache des VCS wird daher nur als Anregung entgegen genommen.

Der **WWF Region Basel** (Schreiben Nr. 3) ist gemäss Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Umweltschutzorganisationen vom 27. Juni 1990 (VBO, SR 814.076) ebenfalls als beschwerdeberechtigte Organisation aufgeführt. Dieses Beschwerderecht besteht nicht nur (wie beim VCS) gegen Verfügungen für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Art. 9 USG erforderlich ist (Art. 55 USG) sondern auch gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden in Rechtsbereichen, die seit

mindestens zehn Jahren Gegenstand ihres statutarischen Zwecks bilden (Art 12 NHG). Das Beschwerderecht *kantonal*er Naturschutz-Organisationen ist nach § 26 NLG BS in allen Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes gegeben. Die vorliegende Nutzungsplanung betrifft Belange des Natur- und Landschaftsschutzes; demgemäss ist der WWF Region Basel hinsichtlich des vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen einsprachelegitimiert. Auf die Einsprache des WWF (Schreiben Nr. 3) wird daher eingetreten.

Rückzug Wohngenossenschaft St. Jakob: Die Wohngenossenschaft St. Jakob (Schreiben Nr. 2) grenzt als Eigentümerin der Parzellen 5 / 424 und 5 / 1436 direkt an den Planungssperimeter an, ist somit persönlich betroffen, und bringt schutzwürdige Interessen vor. Auf die Einsprache der Wohngenossenschaft St. Jakob wird daher eingetreten. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat mit Blick auf die von der Genossenschaft vorgebrachten Punkte das Gespräch gesucht. Im Gespräch hat sich gezeigt, dass den Interessen der Genossenschaften durch einzelne Ergänzungen der Erläuterungen im vorliegenden Ratschlag betreffend Bäume auf den Dächern und dem Umgang mit Reklamen auf den Dächer, sowie einer Erweiterung der Vorschrift „k“ des Bebauungsplans bezüglich der Erschliessung über die Stichstrasse von der Zeughausstrasse entsprochen werden kann. Die Wohngenossenschaft St. Jakob hat darauf hin mit Schreiben vom 24. Juni 2010 mitgeteilt, dass sie die Einsprache nach dem Beschluss durch den Grossen Rat zurückzieht, sofern bis dahin die Ergänzungen des Bebauungsplans nicht zu Ungunsten der Genossenschaft geändert würden.

5.2 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

Anlass und Ziel der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen – Zonenänderung, Bebauungsplan und Festsetzung der Lärmempfindlichkeitsstufe – sind in den vorhergehenden Kapiteln bereits ausführlich beschrieben worden. Kurz zusammengefasst sollen mit den vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen, insbesondere dem Bebauungsplan, die baurechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden für eine Umnutzung des ehemaligen Industrieareals zu Wohn- und Dienstleistungszwecken.

Zu den einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung und beantragen, alle Einsprachen abzuweisen soweit darauf eingetreten werden kann.

(Kursiv: Kurze, sinngemässe Wiedergabe der Einsprachebegründung, bzw. der Forderungen. Kopien der Einsprachen liegen im Ratsaal auf.)

5.2.1 Parkplätze gemäss PPV, Fahrtenbeschränkung ohne Bonus

Betrifft Schreiben Nr. 1 und 3

Es sei die Parkplatzverordnung (PPV) ohne Einschränkungen anzuwenden, bzw. die Parkplätze gemäss PPV festzulegen. Ein Fahrtenmodell sei zu verfügen ohne die Anzahl Parkplätze gemäss PPV zu erhöhen

Die kantonale Parkplatzverordnung stellt ein Instrument zur Einhaltung von Umweltschutzzielen dar. Sie wurde am 22. Dezember 1992 als Ausführungsbestimmung zum ersten Luftreinhalteplan von 1990 erlassen. In Abhängigkeit von der Nutzungsart (Wohnen, Büro, Verkauf) und unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsgüte am Standort (Kerngebiet, Gebiet mit guter Erschliessung, Gebiet mit schlechter Erschliessung) wird eine maximal zuläs-

sige Parkplatzzahl bestimmt. Die Anforderungen aus der Luftreinhaltung sowie aus dem Lärmschutz werden durch den Modus zur Festlegung der maximalen Parkplatzzahl berücksichtigt.

Seit der Einführung der Parkplatzverordnung hat sich gezeigt, dass die alleinige Beschränkung der Anzahl Parkplätze nicht geeignet ist, die Auswirkungen auf die Umwelt ausreichend zu regeln. Nicht die *Anzahl* Parkplätze führt zu einer Belastung der Umwelt, sondern die *Nutzung* der Parkplätze. Ein Parkplatz vor einem Einkaufszentrum verursacht viel mehr Fahrten als der Parkplatz vor einem Wohngebäude. Dies hängt mit den unterschiedlichen Verhaltensweisen der Parkplatznutzer zusammen. Ein Anwohner / eine Anwohnerin fährt am Morgen zur Arbeit und kommt am Abend wieder nach Hause. Dies führt zu zwei Fahrten pro Parkplatz und Tag. Ein Parkplatz vor einem Einkaufszentrum wird dagegen von mehr als nur einer Kundin / einem Kunden pro Tag genutzt. So entstehen, durch viele Kunden verursacht, rund 10 Fahrten (und mehr) pro Parkplatz und Tag bei einem Einkaufszentrum.

Mit dem im Jahr 2010 eingeführten allgemeinen Fahrtenmodell für Basel-Stadt steht ein Instrument zur Verfügung, mit dem die Menge der erzeugten (Zu- und Weg-)Fahrten pro Parkplatz reguliert werden kann. Die Einhaltung der Luft- und Lärmgrenzwerte sowie die Berücksichtigung der vorhandenen Strassennetzkapazität kann durch ein Fahrtenmodell auf einem standortverträglichen Niveau gehalten werden. Die neuen gesetzlichen Bestimmungen kommen bei Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitanlagen zur Anwendung, die durchschnittlich mind. 2000 Fahrten pro Betriebstag auslösen.

Bei der Anwendung eines Fahrtenmodells spielt die Anzahl Parkplätze nur noch eine untergeordnete Rolle. Entscheidend ist nur die Anzahl Fahrten, die durch diese Parkplätze verursacht werden darf. So sind die Auswirkungen einer erhöhten Anzahl Parkplätze nicht anders, wenn die Anzahl Fahrten auf dem Niveau der ursprünglich zulässigen Anzahl Parkplätze festgesetzt wird. Die Anzahl Parkplätze hat aber einen Einfluss beim Verkauf oder bei der Vermietung einer Liegenschaft. So kann die hier vorgeschlagene Lösung mit einem Fahrtenmodell und einem Bonus bei den Parkplätzen beiden Interessen genüge getan werden. Die Umwelt wird durch die Fahrtenbeschränkung nicht stärker belastet, die Flächen lassen sich aber besser vermieten je mehr Parkplätze zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund ermöglicht der Bebauungsplan 30% mehr Parkplätze als gemäss PPV für Parkplätze die Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen zugeordnet sind, wenn gleichzeitig die Fahrten auf dem Niveau der üblicherweise zulässigen Anzahl Parkplätze beschränkt werden. Zudem hat die vorliegende Regelung gegenüber einer rein Parkplatz-orientierten Beschränkung den Vorteil, dass sie die Anzahl der zulässigen Fahrten sowie die daraus resultierende Umweltbelastung unabhängig von künftigen Nutzungsänderungen der Parkplätze konstant zu halten vermag.

5.2.2 Sanktionen festlegen, Parkplatzreduktion

Betrifft Schreiben Nr. 1

Die Sanktionen bei Nichteinhalten des Fahrtenmodells seien im Bebauungsplan verbindlich festzulegen. Als Sanktion müsse zwingend die Reduktion der Parkierungsfläche vorgeschrieben werden.

Gemäss Bebauungsplan werden bei einer Überschreitung der Fahrten Sanktionen in Form von Betriebsanordnungen oder Abgaben verfügt. In den neuen gesetzlichen Grundlagen zum allgemeinen Fahrtenmodell ist die Sanktionierung so geregelt, dass bei einer Überschreitung der jährlich zulässigen Fahrten eine Sockelabgabe von CHF 25.- pro bewilligtem Parkplatz und CHF 3.50 für jede zusätzliche, unbewilligte Fahrt als Strafe bezahlt werden muss. Der Betrag von CHF 3.50 orientiert sich an den Fahrpreisen im ÖV. In den Folgejahren erhöhen sich die Beträge um 25%, 50% und 100%, für das erste Betriebsjahr besteht eine Sonderregelung, damit der Betreiber einen angemessenen Spielraum für die Anpassung der Massnahmen zur Fahrtenbegrenzung erhält. Diese Ansätze könnten einer allfälligen Sanktionierung im vorliegenden Fall als Basis dienen.

Alternativ wären Betriebsanordnungen möglich. So könnte dem Betreiber zum Beispiel vorgeschrieben werden, dass er den Parkingbenutzern unentgeltlich ÖV-Tickets abgeben muss. Die Wahl der Massnahme soll aber dem Betreiber überlassen bleiben.

Eine Reduktion der Parkplatzfläche als Sanktion ist mit verschiedenen Schwierigkeiten versehen und praktisch nicht umsetzbar. Die Reduktion der Parkplätze hat umfangreiche bauliche Anpassungen zur Folge, die einen hohen Kostenaufwand nach sich ziehen und unverhältnismässig erscheinen, wenn man bedenkt, dass die Fahrten wenn überhaupt, dann nur in einzelnen Jahren und sicher nicht jedes Jahr überschritten werden.

Aber was passiert nach einem überschreitungsreichen Jahr? Darf dann die eigentlich zulässige Parkplatzfläche wieder hergestellt werden? Auf diesem Weg wären ständig bauliche Massnahmen notwendig, die einen unverhältnismässigen Aufwand, auch was den Vollzug dieser Massnahmen anbelangt, darstellen.

Eine bauliche Reduktion der Parkplätze wäre aus diesem Blickwinkel eine unflexible, sehr aufwändige und damit unverhältnismässige Sanktion, welche nur schwer zu vollziehen wäre. Im vorliegenden Fall erweist es sich für alle Beteiligten als effizienter, die Beschränkung der Umweltauswirkungen dieses Parkings über eine finanzielle Abgeltung zu vollziehen, die eine flexible und verhältnismässige, aber für den Betreiber des Parkings dennoch einschneidende Massnahme darstellt.

5.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Betrifft Schreiben Nr. 1

Für eine bessere Erschliessung für Fussgänger und Velofahrer sei eine Brücke über die Nationalstrasse zum Gellert zu errichten und die entlang der St. Jakob-Strasse auch stadteinwärts eine sichere Veloverbindung zu schaffen.

Eine Fussgängerbrücke ins Gellert war Thema beim mittlerweile zurückgezogenen Projekt Bâleo. Bâleo war ein publikumsintensives Einkaufszentrum, das schlecht für Fussgänger erreichbar gewesen wäre. Aus diesem Grund wollte man die Bauherrschaft verpflichten, ähnlich wie beim Stücki, Massnahmen für eine bessere Erreichbarkeit der Fussgänger zu realisieren. In diesem Zusammenhang wurde die Idee einer Brücke über die Autobahn und die Eisenbahn ins Gellertquartier entwickelt. CityGate dagegen liegt nahe an der Tramlinie Nr. 14 viel besser gelegen. Und über die Zeughausstrasse ist das Gellert gut zu Fuss zu erreichen. Das Fussgängeraufkommen wird im Vergleich zum geplanten Einkaufszentrum sehr

gering ausfallen. Die Errichtung einer Brücke stellt somit eine unverhältnismässige Massnahme dar, die keinen Mehrwert, dafür aber hohe Kosten verursacht.

Grundsätzlich besteht aufgrund des Projekts CityGate kein spezieller Bedarf, das Angebot für Velofahrer entlang der St. Jakob-Strasse speziell auszubauen. Dieses Anliegen kann deshalb auch nicht Gegenstand dieses Planungsverfahrens sein. Die Situation für Velofahrer entlang der St. Jakob-Strasse ist aber bekannt. Es ist aber weniger der Veloverkehr stadteinwärts der einer Verbesserung bedarf, sondern im Gegenteil die Verbindung aus der Stadt heraus Richtung St. Jakob ist verbesserungswürdig. Zurzeit sind denn auch verschiedene Massnahmen in Planung um den Veloverkehr entlang der St. Jakob-Strasse stadtauswärts zu verbessern und sicherer zu gestalten. Diese Massnahmen sind Gegenstand von separaten Verfahren.

5.2.4 Anzahl Veloabstellplätze

Betrifft Schreiben Nr. 1

Es seien genügend gedeckte, sichere, dezentral bei den Gebäude-Eingängen platzierte Veloabstellplätze im Bebauungsplan festzulegen.

Im Bebauungsplan soll nur geregelt werden, was nicht bereits anderswo geregelt ist und für eine bessere Bebauung als gemäss Grundordnung notwendig ist. Gemäss § 73 des Bau- und Planungsgesetzes sind Bauten und Anlagen mit den für ihre zweckentsprechende Verwendung nötigen Abstellplätzen für Velos, Motorfahräder, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge auszustatten. Dabei sind die entsprechenden Normen und Richtlinien anzuwenden. Die korrekte Anwendung dieser Vorschrift sowie der Normen und Richtlinien werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und allenfalls mittels entsprechender Auflagen eingefordert. Sollten im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens Zweifel an der korrekten Umsetzung der Vorschriften, Normen und Richtlinien aufkommen, so steht es den Berechtigten frei, die Mängel zu rügen.

5.2.5 Vogelschutz

Betrifft Schreiben Nr. 3

Die Aussenhüllen der Gebäude seien im Sinne des Vogelschutzes zu gestalten. Dies müsse bereits im Bebauungsplan festgelegt werden.

Die Auswirkungen von Glasfassaden auf Vögel sind bekannt, wie auch die besondere Herausforderung von Gebäuden innerhalb einer Baumlandschaft. Bereits heute werden Fassaden im Baubewilligungsverfahren von der Fachstelle Natur- und Landschaftsschutz auf ihre Wirkung für Vögel beurteilt und bei Bedarf Massnahmen an den Fassaden eingefordert. So macht die Fachstelle bereits seit etlichen Jahren routinemässig die Auflage, grossflächige Verglasungen so auszubilden, dass die Fassaden nicht zu Todesfallen für Vögel werden. Eine weitere Regelung im Bebauungsplan ist daher nicht notwendig.

6. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Zonenänderungen, Bebauungspläne und Lärmempfindlichkeitsstufenpläne, 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.

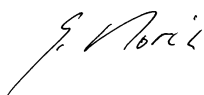
Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen im Kapitel 5 sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG), der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) sowie die Umweltschutzgesetzgebung werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt.

7. Antrag

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

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Pläne
- Kopien der Einsprachen / Anregungen (liegen im GR-Saal auf)

Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen, Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich St. Jakobs-Strasse, Singerstrasse und Zeughausstrasse (Areal City Gate)

Vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 101 und 106 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹ sowie auf § 11 des Umweltschutzgesetzes (USG) vom 7. Oktober 1983², nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates **Nr. vom** sowie in den Bericht der Bau- und Planungskommission **Nr. vom**, beschliesst:

I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 13'220 des Hochbau- und Planungsamtes vom 9. November 2006 wird verbindlich erklärt.

II. Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen

Der Plan Nr. 13'225 des Hochbau- und Planungsamts vom 9. November 2006 zur Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufen wird genehmigt.

III. Bebauungsplan

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'221 des Hochbau- und Planungsamts vom 9. November 2006 wird verbindlich erklärt.
2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

- a. In den Baufeldern A, B, C und D dürfen Gebäude in Abweichung von der zulässigen Geschosshöhe innerhalb der folgenden maximal zulässigen Gebäudehöhen und Bruttogeschossflächen (BGF) erstellt werden:

Baufeld A:	Gebäudehöhe: 33 m (307,5 m ü. M.)	BGF: 9'500 m ²
Baufeld B:	Gebäudehöhe: 40 m (314,5 m ü. M.)	BGF: 11'500 m ²
Baufeld C:	Gebäudehöhe: 25 m (299,5 m ü. M.)	BGF: 9'000 m ²
Baufeld D:	Gebäudehöhe: 35 m (309,5 m ü. M.)	BGF: 12'000 m ²
Gesamtareal:		BGF: 42'000 m ²

² Messpunkt für die Gebäudehöhe ist das Niveau der Erschliessungsfläche (Bereich F) mit 274,5 m ü. M. Eine einheitliche Höhe der Gebäude ist nicht erwünscht. Der Höhenunterschied zwischen den Gebäuden muss mindestens 2 m betragen.

³ Im Baufeld E darf ein Gebäude gemäss Grundordnung (Zone 5) erstellt werden. Im Bereich der Villa gilt die Grundordnung (Schutzzone).

- b. Nutzungsübertragungen unter den Baufeldern sind zulässig, soweit dadurch auf keinem Baufeld die höchstzulässige BGF um mehr als 10% erhöht wird.

¹ SG 730.100.

² SG 780.100.

- c. Es sind nur begrünte Flachdächer erlaubt. Vorbehalten sind unbeachtliche Bauteile gemäss Bau- und Planungsgesetz. Reklameeinrichtungen dürfen die maximale Gebäudehöhe überschreiten.
- d. Zwischen den Bauten auf den Baufeldern C und D ist ein Gebäudeabstand von mindestens 5 m einzuhalten.
- e. Die im Situationsplan fett gekennzeichneten Baufeldseiten dürfen oberirdisch auf der gesamten Seitenlänge um höchstens 1.5 m durch Dächer und Vordächer überschritten werden.
- f. Zulässige Nutzungen sind Wohnflächen sowie Arbeitsflächen wie beispielsweise Büros, Gewerbe, Dienstleistungen oder Hotels. Auf einen Wohnanteil darf verzichtet werden. Verkaufsflächen sind zulässig, sofern sie den Hauptnutzungen dienen und 5% der zulässigen BGF nicht überschreiten.
- g. Die Fläche F dient der Erschliessung und als Frei- und Grünfläche. Oberirdisch dürfen nur der Erschliessung dienende Anlagen und Elemente der Freiflächengestaltung erstellt werden.
- h. Die Anzahl der zulässigen Abstellplätze richtet sich nach der Parkplatzgesetzgebung (Bestimmung der Anzahl Parkplätze auf Basis der jeweiligen Nutzung). Sofern die durch diese Parkplätze verursachten Fahrten beschränkt werden, darf die berechnete Anzahl Parkplätze, die den Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen zugeordnet werden, um 30% erhöht werden. Mit Ausnahme von 12 Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher sind alle Parkplätze unterirdisch anzulegen. Die bestehenden Parkplätze rund um die Villa sind sowohl von der Pflicht unterirdisch zu bauen, als auch von der Fahrtenbeschränkung ausgenommen.
- i. Für die nicht dem Wohnen zugeordneten Parkplätze wird die zulässige Anzahl Fahrten beschränkt. Die Höchstzahl der erlaubten Fahrten (Zu- und Wegfahrten gesamt) beträgt maximal 265'000 pro Jahr. Grundlage dafür ist ein Nutzungsmix von 55% Dienstleistung, 5% Verkauf und 40% Wohnen. Die Zahl der tatsächlich erlaubten Fahrten wird im Baubewilligungsverfahren in Abhängigkeit vom Nutzungsmix definitiv festgesetzt und wie folgt ermittelt:

² Dienstleistung: Für die gemäss Parkplatzgesetzgebung zulässige Anzahl Parkplätze werden 3 Fahrten für Beschäftigte und 4.5 Fahrten für Kundinnen und Kunden an jeweils 310 Tagen im Jahr angenommen. Das Verhältnis Beschäftigte/Kundinnen und Kunden beträgt 70% zu 30%.

Verkauf: Für die gemäss Parkplatzgesetzgebung zulässige Anzahl Parkplätze werden 7.5 Fahrten an 305 Tagen angenommen.

Die Fahrtenzahl bei beiden Nutzungen wird basierend auf der nach Parkplatzgesetzgebung zulässigen Anzahl Parkplätze berechnet, ohne Zuschlag von 30%.

³ Parkplätze für Besucherinnen und Besucher: Für Parkplätze für Besucherinnen und Besucher werden Pauschal 2.5 Fahrten an 310 Tagen im Jahr angenommen.

⁴ Werden dem Wohnen oder der Villa zugeordnete Parkplätze an Dienstleistungsbetriebe oder Läden vermietet, so werden die dadurch verursachten Fahrten dem ge-

samten Fahrtenkontingent angerechnet. Die getrennte Erfassung dieser Fahrten ist durch technische Massnahmen (z.B. Zutrittsbadges) zu gewährleisten.

⁵ Die erfolgten Fahrten sind durch die Betreiber mit geeigneten technischen Mitteln kontinuierlich zu erheben. Er berichtet der zuständigen Behörde periodisch, mindestens jährlich. Bei Überschreitung des Fahrtenkontingents verfügt die Bewilligungsbehörde Sanktionen in Form von Betriebsanordnungen oder Abgaben. Die Sanktionen werden im Rahmen der Baubewilligung konkretisiert.

- j. Wird die zulässige Bruttogeschossfläche gemäss lit. b in Etappen erstellt, so dürfen die zulässige Anzahl Parkplätze und Anzahl Fahrten nur im Verhältnis zur realisierten Nutzung erstellt und genutzt werden.
 - k. Die Zu- und Wegfahrt muss über die St. Jakobs-Strasse erfolgen. Notwendige Anlieferungs- und Notfallfahrten dürfen auch über die Singerstrasse und die Zeughausstrasse erfolgen. Es ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen und zu kontrollieren, dass ausschliesslich notwendige Anlieferungs- und Notfallfahrten über die Zeughausstrasse erfolgen und eine Durchfahrt zur St. Jakob-Strasse oder zur Singerstrasse verhindert wird. Die Erschliessung von Baufeld E kann unabhängig davon über die Zeughausstrasse erfolgen.
 - l. Die Inbetriebnahme der jeweiligen Gebäude in den Baubereichen A-D (Abnahme durch Bauinspektorat) darf erst erfolgen, wenn der zur Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte notwendige Lärmschutz gewährleistet ist.
3. Das zuständige Departement kann Abweichungen vom Bebauungsplan ausnahmsweise zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

IV. Abweisung der Einsprachen

Die im Ratschlag Nr. **10.1295.01** aufgeführten Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

V. Publikation

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

Rechtsmittelbelehrung:

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

Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle eines Referendums, nach der Annahme dieses Beschlusses in der Volksabstimmung. Wird der Beschluss in der Volksabstimmung

abgelehnt, so ist den Einsprecherinnen und Einsprechern eine persönliche Mitteilung zuzustellen, dass ihre Einsprache obsolet geworden ist.

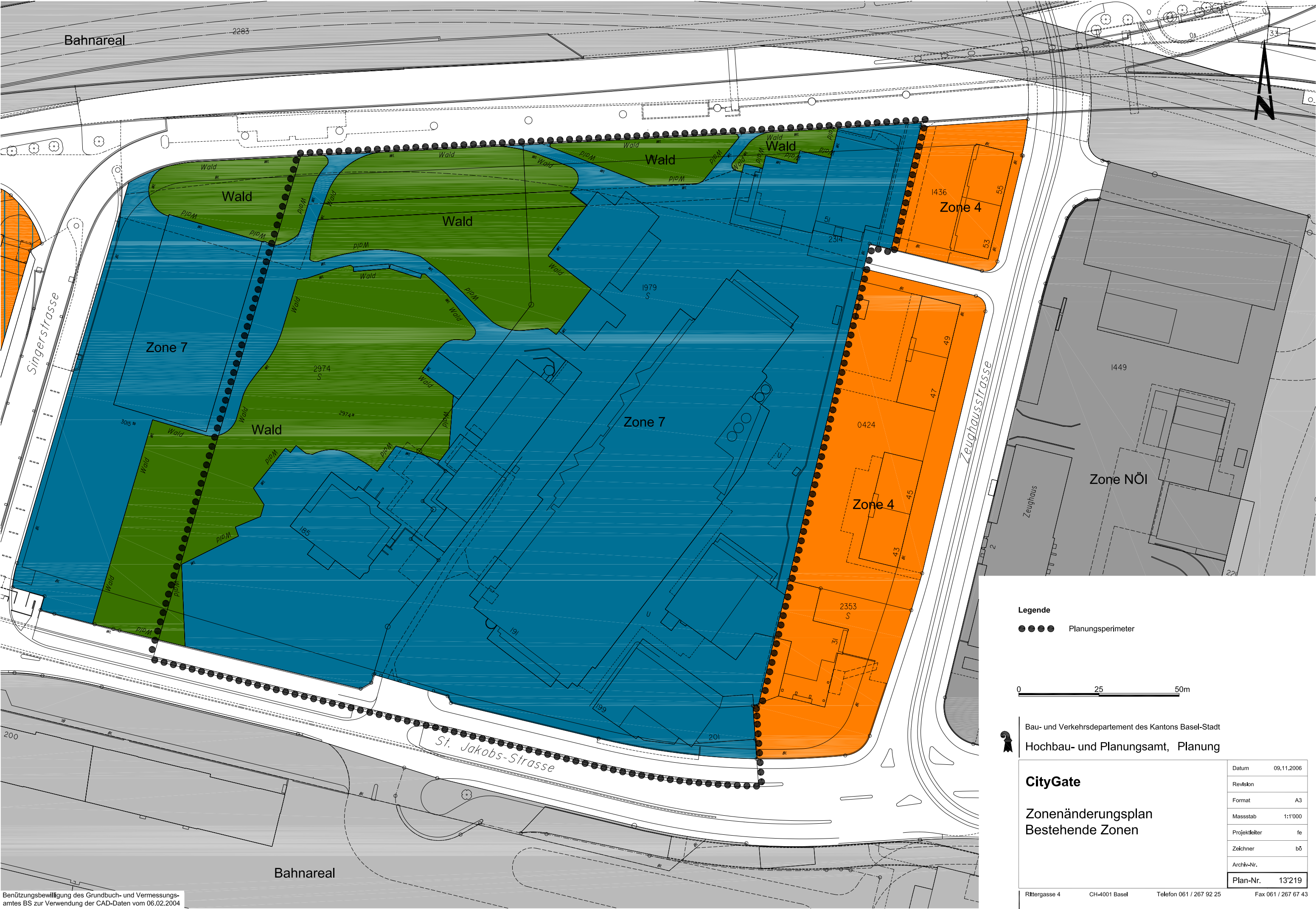
Der Rekurs ist innerhalb von zehn Tagen nach der Zustellung dieses Beschlusses beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe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

Bei völliger oder teilweiser Abweisung des Rekurses können die amtlichen Kosten, bestehend aus einer Spruchgebühr sowie den Auslagen für Gutachten, Augenscheine, Beweiserhebung und andere besondere Vorkehren, der Rekurrentin oder dem Rekurrenten ganz oder teilweise auferlegt werden.

Hinweis:

Pläne und Berichte zu diesem Beschluss sind unter folgendem Link einsehbar:

<http://www.grosserrat.bs.ch/suche/geschaefte/details/?idurl=10.1295.01>





Benützungsbewilligung des Grundbuch- und Vermessungs-
amtes BS zur Verwendung der CAD-Daten vom 06.02.2004

Legende

●●●● Planungssperimeter

0 25 50m

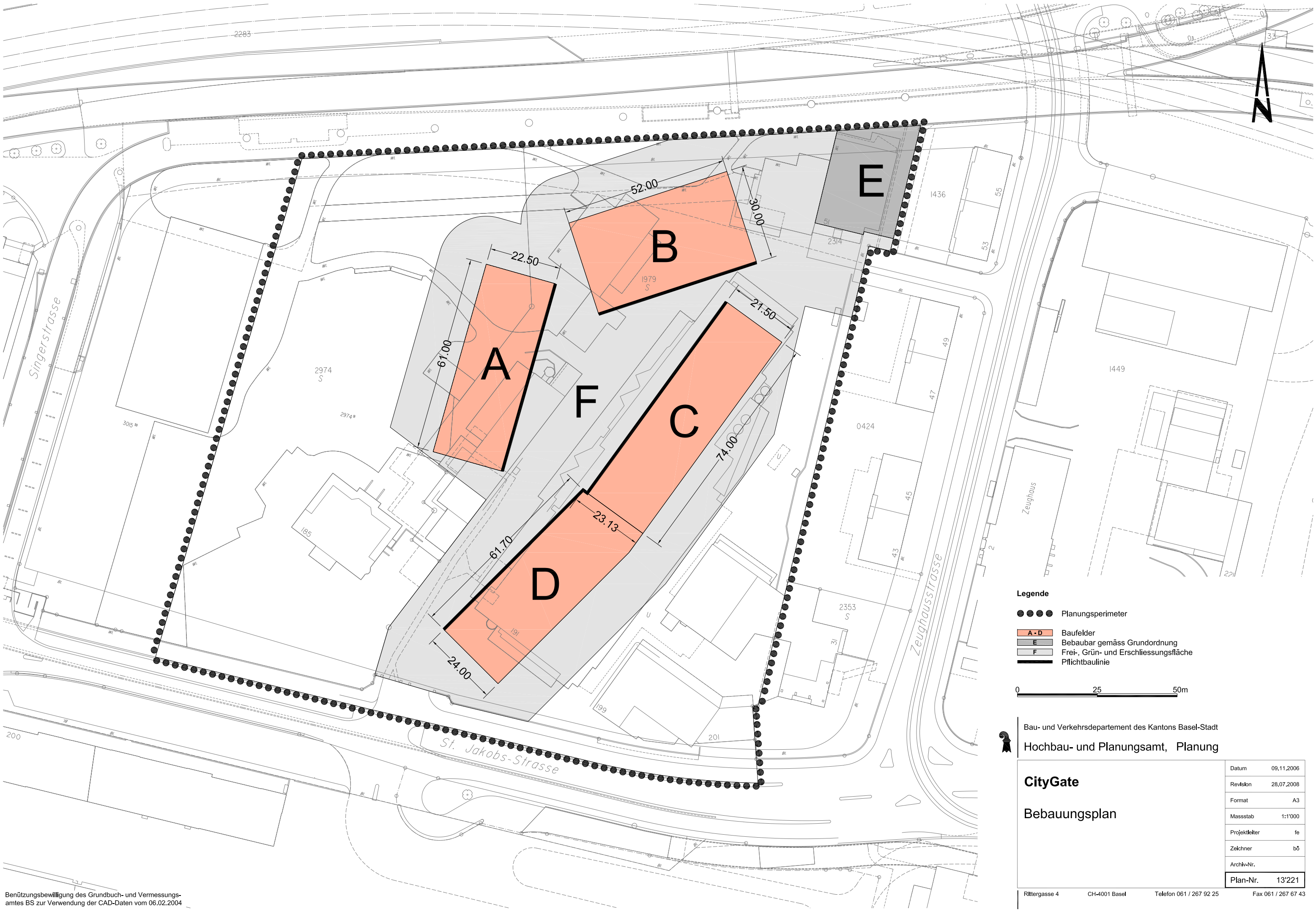


Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt, Planung

CityGate

Zonenänderungsplan
Neue Zonen

Datum	09.11.2006
Revision	06.12.2007
Format	A3
Massstab	1:1'000
Projektleiter	fe
Zeichner	b5
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13'220



Legende

- Planungsperimeter
- A - D Baufelder
- E Bebaubar gemäss Grundordnung
- F Frei-, Grün- und Erschliessungsfläche
- Pflichtbaulinie

0 25 50m

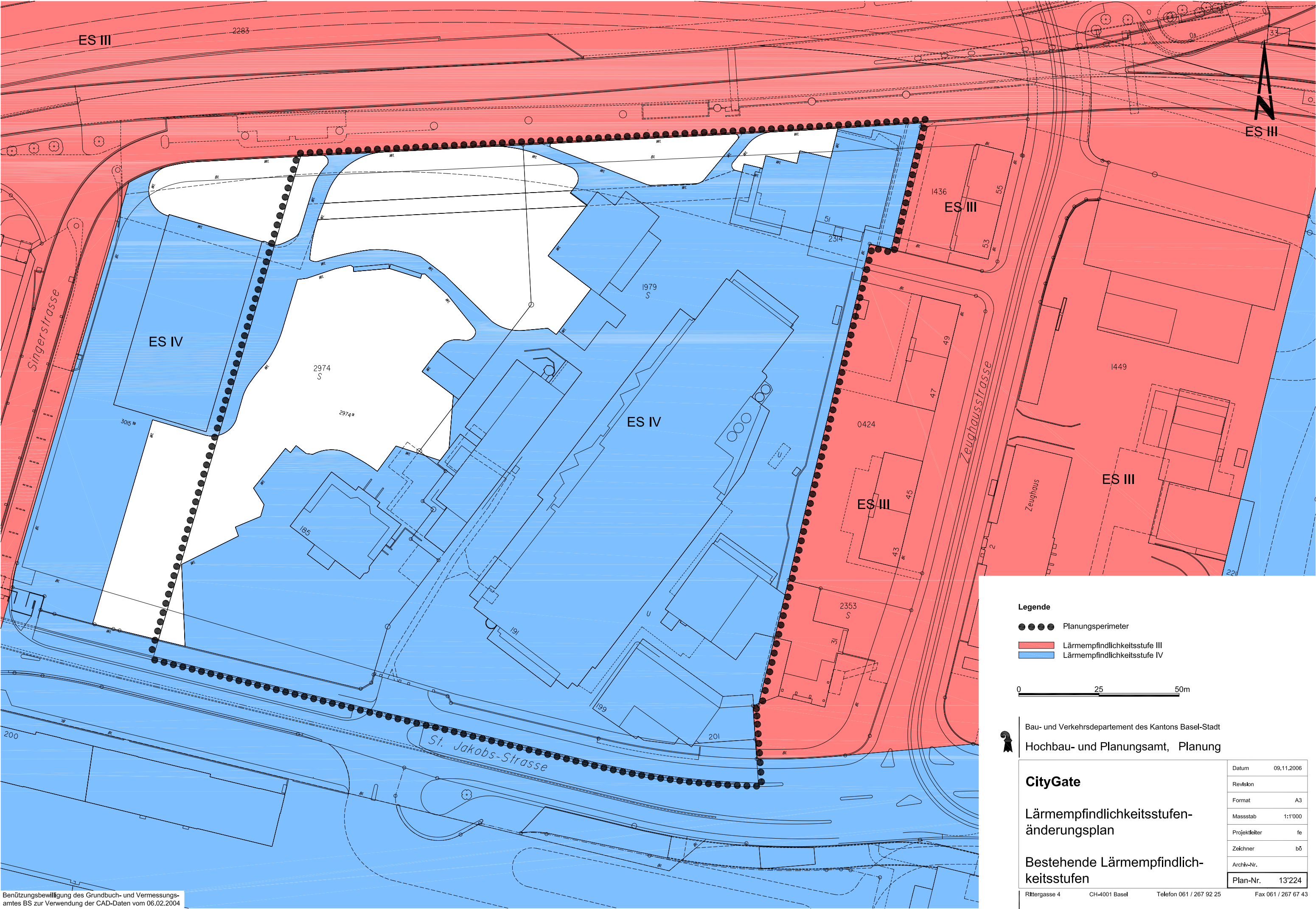


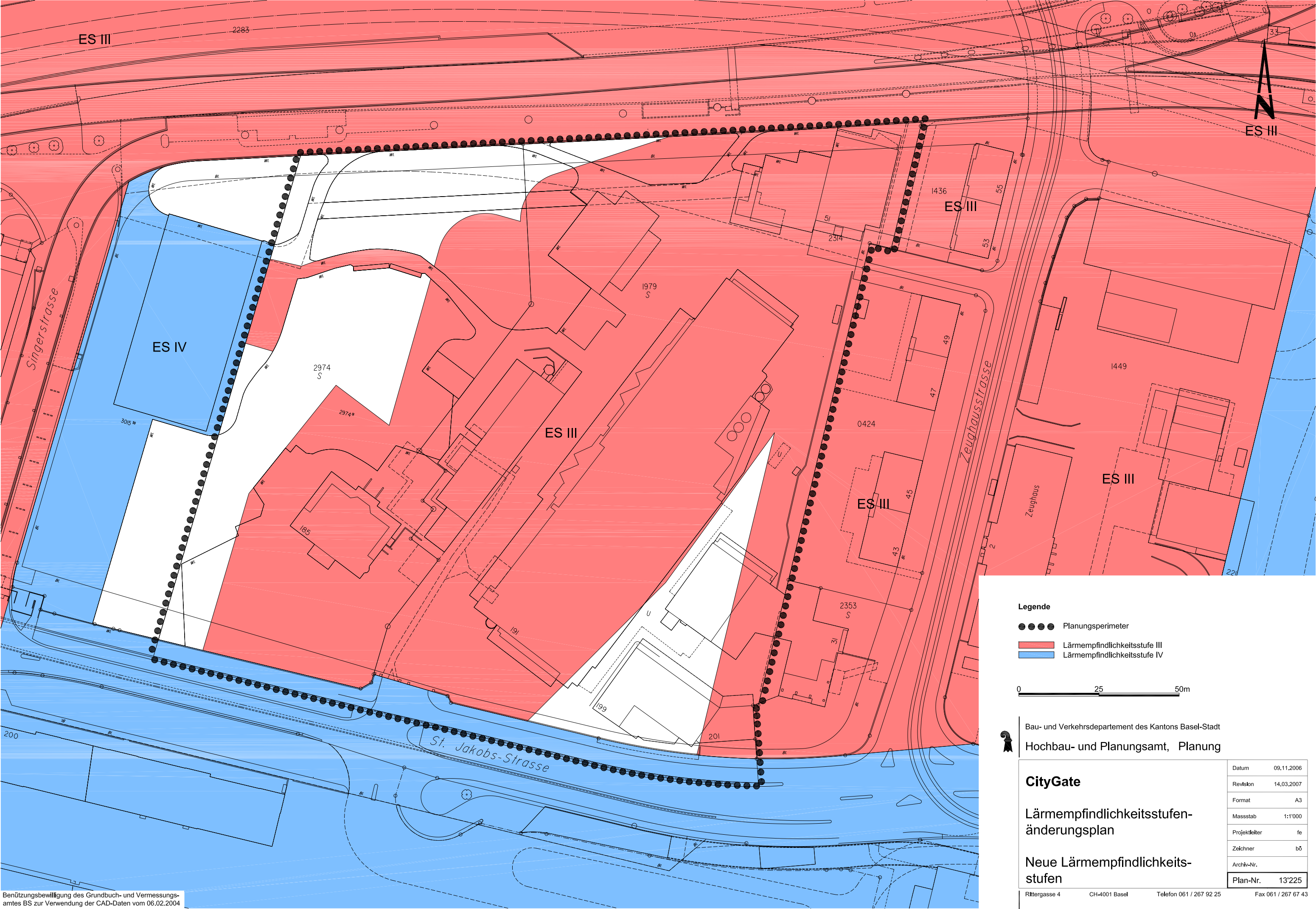
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt, Planung

CityGate

Bebauungsplan

Datum	09.11.2006
Revision	28.07.2008
Format	A3
Massstab	1:1'000
Projektleiter	fe
Zeichner	b5
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13'221

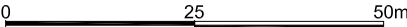






Legende

- Planungsperimeter
- Wald bestehend 4'883.5m²
- Wald zu roden 3'323.0m²
- Wald aufzuforsten 3'325.0m²



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt, Planung

CityGate

Waldbilanzplan

Datum	09.11.2006
Revision	14.03.2007
Format	A3
Massstab	1:1'000
Projektleiter	fe
Zeichner	b5
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13'226