



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Bau- und Raumplanungskommission

An den Grossen Rat

10.1156.02

Basel, 13. September 2010

Kommissionsbeschluss
vom 13. September 2010

Bericht der Bau- und Raumplanungskommission

zum

**Ratschlag 10.1156.01 betreffend Bebauungsplan Grenzacherstrasse
(Südareal), Areal F. Hoffmann-La Roche AG, Basel, Festsetzung ei-
nes Bebauungsplans und Abweisung von Einsprachen**

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag und Vorgehen	3
2. Ausgangslage; Inhalt und Bedeutung der Vorlage	3
3. Städtebauliche Überlegungen	4
a) Hochhäuser	4
b) Planungsgrundlagen	5
c) Beurteilung des vorliegenden Bauvorhabens	6
4. Erschliessung	7
a) Arbeitsplätze im neuen Hochhaus	7
b) Mobilitätskonzept	7
c) Voraussetzungen für den Bau eines Parkings im Gebiet Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse	8
d) Erschliessungsmassnahmen des Staates	9
e) Verwendung der Mehrwertabgabe für Investitionen in den öffentlichen Verkehr	10
5. Rechtliche Relevanz der Bestimmungen betr. Baufeld 2	10
6. Grün- und Freiräume rund um das Roche-Areal	11
a) Grün- und Freiraumkonzept	11
b) Vorgezogene Aufwertung der Rheinuferpromenade	12
7. Beleuchtung des Turms zur Nachtzeit	13
8. Öffentliche Zugänglichkeit des Turms	13
9. Dachaufbauten, Gestaltung	14
10. Behandlung der Einsprachen	14
11. Schlussbemerkungen und Antrag	16
Beschlussantrag	17

1. Auftrag und Vorgehen

Am 8. September 2010 überwies der Grosse Rat den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 10.1156.01 betreffend Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal), Areal F. Hoffmann-La Roche AG, Basel, Festsetzung eines Bebauungsplans und Abweisung von Einsprachen, an seine Bau- und Raumplanungskommission (BRK).

Die BRK behandelte dieses Geschäft an mehreren Sitzungen. Sie liess sich dabei vom Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), Herrn Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels, über die zugrunde liegenden Absichten und Überlegungen des Regierungsrates informieren. Für die Beantwortung von Fragen standen während der Kommissionsberatung ferner der Kantonsbaumeister, Herr Fritz Schumacher, und Frau Nicole Wirz-Schneider vom Hochbau- und Planungsamt zur Verfügung. Die BRK empfing zudem zum Zwecke der Klärung von Sachverhaltsfragen und zur Anhörung mehrmals eine Delegation der F. Hoffmann-La Roche AG (im Folgenden kurz als "Roche" bezeichnet), bestehend aus den Herren Dr. Geo Adam, Standortentwicklung, Jürg Erb-Tanner, dipl. Arch. ETH, Standortarchitekt Basel, und Ingo Pohl. Die BRK führte eine Begehung auf der Pfalz durch und vergegenwärtigte sich an diesem Ort die Fernwirkung des geplanten Turms anhand der im Ratschlag enthaltenen Visualisierungen. Zur Abschätzung der kurzfristigen Umgestaltungsmöglichkeiten (Aufwertung der Fussgänger- und Veloverbindung) im Bereich der Solitude-Promenade führte der Präsident der BRK mit Frau Nicole Wirz-Schneider (Hochbau- und Planungsamt) und Herrn Jürg Erb (Roche) eine Begehung vor Ort durch.

Gegenstand des Beschlussantrags des Regierungsrates ist die Festsetzung eines Bebauungsplans für die Erstellung eines neuen Hochhauses der Roche und für die weitere Arealentwicklung an der Grenzacherstrasse, verbunden mit der Abweisung verschiedener Einsprachen. Die BRK beantragt im Wesentlichen, den Anträgen des Regierungsrates zuzustimmen. Sie beantragt neben gewissen redaktionellen Bereinigungen in zwei spezifischen Punkten eine inhaltliche Ergänzung des Textteils des vom Regierungsrat beantragten Bebauungsplans; auf diese Punkte wird weiter unten noch näher einzugehen sein (vgl. Abschnitte 3.c und 4.c dieses Berichts).

2. Ausgangslage; Inhalt und Bedeutung der Vorlage

Roche plant an der Grenzacherstrasse Basel eine langfristig ausgerichtete Arealentwicklung. Das hier zur Diskussion stehende Südareal liegt zwischen Rhein und Grenzacherstrasse und ist Konzernsitz des heute weltweit tätigen Healthcare Unternehmens. Auf dem Südareal ist bis 2015 die Realisierung eines neuen, markant hohen Bürogebäudes mit rund 1'800 Arbeitsplätzen geplant. Die längerfristige Planung von Roche sieht weitere, etappierte Bebauungen des Südareals sowie eine gestalterische Aufwertung der Grenzacherstrasse vor.

Für das geplante Hochhaus legte der Regierungsrat dem Grossen Rat schon im Jahr 2008 aufgrund eines damaligen Projektentwurfs einen ersten Ratschlag vor (Ratschlag 08.1210.01). Nachdem Roche entschieden hatte, dieses Projekt nicht weiter zu verfolgen, wurde dieser Ratschlag zurückgezogen. Der vorliegende Ratschlag basiert auf einem Folgeprojekt und soll wiederum Grundlage sein für die Realisierung eines (nun leicht höheren) Gebäudes an der Grenzacherstrasse.

Konkret legt der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Bebauungsplan vor, der in drei Baufelder gegliedert ist: Auf dem Baufeld 1 ist der Bau des projektierten Hochhauses vorgesehen. Die bestehende Bausubstanz (Bau 52) soll abgebrochen werden. Für das Baufeld 2 enthält der Bebauungsplan noch keine konkreten Bauvorschriften, wohl aber gewisse, für die künftige Planung verbindliche Grundsätze. Insbesondere enthält der Bebauungsplan die

Vorschrift, dass eine Neubebauung des Baufelds 2 zwingend eines weiteren Bebauungsplans bedarf. Roche plant eine Neubebauung des Baufelds 2 unverbindlich in einem Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren. Für das Baufeld 3 schliesslich schreibt der Bebauungsplan vor, dass die bestehende Bebauung strukturell und in der äusseren Erscheinung erhalten werden muss.

Mit einer Gebäudehöhe von knapp 180 m stösst der für das Baufeld 1 geplante Baukubus sowohl in der Region Basel als auch in der Schweiz in eine neue Dimension des Hochhausbaus vor. Ein derart weitherum sichtbares Gebäude gibt es zurzeit in Basel nicht. Wer in Basel wohnt oder arbeitet, wird diesen Turm zwangsläufig fast jeden Tag sehen. Es stellt sich die Frage, was dieses Bauvorhaben für die Entwicklung des Stadtbilds bedeutet und was mit einer Zustimmung zu diesem Vorhaben über die künftige Entwicklung des Stadtbilds ausgesagt werden soll.

Neben den städtebaulichen Aspekten ist auch die wirtschaftliche Bedeutung gross. Mit Roche hat eines der grössten und erfolgreichsten Unternehmen der Welt seinen Sitz in Basel. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Unternehmens für unseren Kanton muss hier nicht näher erläutert werden. Dass Roche gewillt ist, in Basel in ein grosses und repräsentatives Gebäude zu investieren und damit die Verbindung zum Platz Basel signifikant zu bekräftigen und zu stärken, ist höchst erfreulich. Das Interesse des Weltkonzerns an der Stadt Basel darf als Erfolg einer Politik verbucht werden, die der Standortpflege hohe Bedeutung zumisst.

3. Städtebauliche Überlegungen

a) Hochhäuser

Hochhäuser sind im Trend. Nachdem in der Architektur während einiger Dekaden in dieser Hinsicht geradezu ein Denkverbot bestanden hatte, werden seit einiger Zeit in der Schweiz wieder Hochhäuser gebaut. Der Messturm ist ein Zeichen dieser neueren Entwicklung. Andere Projekte folgten nach. Zurzeit scheint der Titel des höchsten Hauses der Schweiz geradezu ein Wanderpreis zu sein, der alle paar Jahre neu vergeben werden muss.

Eine Stadt, die auf die Herausforderungen der wirtschaftlichen Entwicklung und auf die Gefahr der landschaftszerstörenden Zersiedelung auch mit baulicher Verdichtung reagieren will, kann sich dem Hochhausbau nicht grundsätzlich verschliessen. Umso mehr besteht aber das Bedürfnis, über die Rahmenbedingungen nachzudenken, die für den Bau von Hochhäusern gelten sollen.

Hochhäuser werden nicht zum Zwecke der Stadtverschönerung gebaut. Auch wenn die Silhouette eines gut gestalteten Baukörpers oder die Skyline einer Häusergruppe durchaus reizvoll sein können, steht am Anfang eines Hochhausprojekts ein funktionaler Zweck: Das Bedürfnis, ein bestimmtes Mass an Nutzung auf begrenztem Raum unterzubringen. Dieser funktionale Zweck, das Bedürfnis nach hoher baulicher Verdichtung an einem bestimmten Ort, sollte in jedem konkreten Fall verifiziert werden. Die ersten Fragen müssen daher stets lauten: Brauchen wir dieses Gebäude? Wer soll dieses Gebäude nutzen? Was soll darin geschehen? Diese Fragen können nur positiv beantwortet werden, wenn ein konkretes Nutzungsbedürfnis plausibel nachgewiesen ist. Je höher und markanter das Gebäude werden soll, umso konkreter und dringender muss das zugrunde liegende Bedürfnis sein. Anders gesagt: Zu reinen Spekulationszwecken sollen keine Hochhäuser gebaut werden.

Die an die Bedürfnisabklärung anschliessende Frage ist diejenige nach der Eignung des Standortes. Dabei ist in städtebaulicher Hinsicht daran zu denken, dass ein sehr hohes Gebäude vorallem dann einen guten städtebaulichen Akzent zu setzen vermag, wenn ihm ein bodennaher Freiraum, eine Art Vorhof, zur Verfügung steht, der die Betrachtung aus einer

gewissen Distanz ermöglicht. Ein Standort, der rundum von einer dichten, direkt anschliessenden regulären Bebauung umgeben ist, vermag diese Anforderung eher nicht zu erfüllen. Die Vermeidung eines störenden Schattenwurfs erfordert in ähnlichem Sinn einen gewissen Freiraum. Gut geeignete Standorte sind daher solche, bei denen ein gewisser Freiraum schon aufgrund der natürlichen Umstände gegeben ist, wie das etwa bei Standorten am Rhein, an mehrspurigen Bahntrassees oder an grossen Plätzen der Fall ist. Müsste der erforderliche Freiraum neu geschaffen oder auf Bauland gesichert werden, würde der Verdichtungszweck des Hochhauses wieder zunichte gemacht, was die Rechtfertigung der Hochhausbaute grundsätzlich in Frage stellen würde.

In Bezug auf die Eignung des Standorts stellen sich neben den städtebaulichen Fragen selbstverständlich auch noch weitere, vorwiegend praktische oder siedlungsstrukturelle Fragen, wie etwa die der Verkehrserschliessung, der Baugrundqualität etc. Auf diese Aspekte soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Schliesslich stellt sich, vorallem bei sehr hohen Gebäuden, die Frage der Identitätsstiftung. Insofern ein Gebäude eine sehr herausragende Gestalt und damit für das Stadtbild eine ebensolche Bedeutung hat, wird die Stadt zwangsläufig bis zu einem gewissen Grad mit diesem Gebäude identifiziert. Es entsteht eine Prägung. Es stellt sich die Frage, wer diese Prägung für sich beanspruchen darf. Auch wenn dieser Aspekt nicht überstrapaziert werden soll, so ist er bei denjenigen wenigen Gebäuden, die das Stadtbild in besonderer Weise beherrschen, doch nicht unbeachtlich. Es wird einem Gemeinwesen nie völlig gleichgültig sein, wem das höchste Haus am Ort gehört.

b) Planungsgrundlagen

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat im Februar 2010 die im Rahmen der Siedlungsplanung schon seit einiger Zeit begonnenen Überlegungen zum Hochhausbau in Basel in der Form eines Hochhauskonzeptes abgerundet und umfassend dargestellt. Dieses Hochhauskonzept ist öffentlich zugänglich. Es ist eine departementsinterne Planungsgrundlage, die nicht vom Regierungsrat verabschiedet wurde.

Weitere Aussagen zum Hochhausbau in Basel finden sich auch im Richtplan und in den Unterlagen zur Planaufgabe für die Totalrevision des Zonenplans.

Das Hochhauskonzept zeigt auf, welche Gebiete in Basel als für Hochhäuser geeignet oder potenziell geeignet angesehen werden. Damit wird e contrario auch zum Ausdruck gebracht, welche Gebiete für den Bau von Hochhäusern nicht geeignet sind.

Für den Hochhausbau geeignete Gebiete sind solche, die alle städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Voraussetzungen für den Bau von Hochhäusern erfüllen. Für den Hochhausbau potenziell geeignete Gebiete sind solche, bei denen sich diese Voraussetzungen zwar zeigen, bei denen diese Voraussetzungen aber noch nicht abschliessend erhärtet wurden, sei es, weil die tatsächliche Entwicklung des Gebiets noch nicht so weit gediehen ist, dass eine abschliessende Aussage möglich ist, oder sei es, dass der verwaltungsinterne Bearbeitungsstand noch nicht bis zu einer abschliessenden Beurteilung fortgeschritten ist.

Die BRK hat sich das Hochhauskonzept vom BVD erläutern lassen und hat es zur Kenntnis genommen. Sie erkennt, dass gewisse grundsätzliche Überlegungen in diesem Konzept zum Ausdruck kommen, denen sie sich anschliessen kann. Sie erkennt aber auch, dass der stadtweiten Planbarkeit des Hochhausbaus bis hin zur konkreten Bezeichnung von spezifischen Standorten Grenzen gesetzt sind. Der Staat kann in einem offenen Wirtschaftssystem, das auf der Grundlage der Eigentumsfreiheit beruht, die private Bautätigkeit nur lenkend ordnen und allenfalls beschränken, aber sicher nicht vorschreiben. Insofern dürfen in diesem

Bereich an die flächendeckende staatliche Planung auch keine übermässigen Anforderungen gestellt werden. Hochhäuser werden letztlich dort entstehen, wo ein konkretes Interesse besteht und geeignetes Bauland vorhanden ist.

Aus diesem Grund will die BRK mit der Entgegennahme des Hochhauskonzepts bewusst keine politische Entscheidung über den Bau von Hochhäusern in den verschiedenen im Hochhauskonzept dafür bezeichneten Gebieten oder an einzelnen Standorten vorweg nehmen. Die konkrete politische Debatte über die Standorte allfälliger künftiger Hochhäuser wird zu führen sein, sobald konkrete Projekte zur Beurteilung und Entscheidung anstehen.

c) Beurteilung des vorliegenden Bauvorhabens

Bei der Beurteilung des vorliegenden Bauvorhabens im Lichte der oben stehenden Überlegungen darf zunächst festgestellt werden, dass für den geplanten Büroneubau ein klares und plausibel nachgewiesenes Bedürfnis besteht. Die Notwendigkeit für Roche, die heute in der Stadt verteilten Arbeitsplätze auf dem Areal des Hauptsitzes zusammenzuführen, ist nachvollziehbar. Da das Werkareal begrenzt und bereits praktisch vollständig bebaut ist, und weil auf angrenzendem Gebiet keine Baulandreserven verfügbar sind, besteht ein klares Verdichtungsbedürfnis. Dieses Bedürfnis soll mit dem vorliegenden Bauvorhaben befriedigt werden. Im Hinblick auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens Roche hat das Gemeinwesen alles Interesse daran, Roche darin zu unterstützen, den Raumbedarf am Standort Basel decken zu können.

Der Standort für das geplante Hochhaus erweist sich als geeignet - auch wenn, was zuzugeben ist, ohnehin kaum Alternativen zur Verfügung stehen. Die Eignung des Standortes ergibt sich einerseits daraus, dass mit der Platzierung des Turms in der Nähe des Rheins eine städtebauliche Situation geschaffen werden kann, die eine Betrachtung des Gebäudes aus einer angemessenen Distanz ermöglicht. Die Freifläche des Flusslaufs erscheint gleichsam als Vorhof zum Turmgebäude, wie es etwa in der Visualisierung auf Seite 8 des Ratschlags (unteres Bild) schön zum Ausdruck kommt. Ideal ist auch, dass die vom Schattenwurf betroffene unmittelbare Umgebung des Turmgebäudes weitgehend auf dem eigenen Areal von Roche liegt (vgl. die grafische Darstellung auf Seite 10 des Ratschlags), so dass keine Dritten in rechtlich relevanter Intensität vom Schattenwurf betroffen sind.

Mit Roche tritt ein Unternehmen als Bauherrschaft auf, das aufgrund einer langjährigen Tradition fest mit Basel verbunden ist. Diese Verbundenheit ist die Grundlage für die Prägung, die der neue Turm, der unauflösbar mit dem Namen Roche verbunden ist, dem Stadtbild verleihen wird.

Die konkrete architektonische Gestaltung des vorgesehenen Projekts ist das Ergebnis eines breit angelegten Evaluationsverfahrens, das die verantwortlichen Architekten zusammen mit Roche durchgeführt haben. Das Ziel dieses Verfahrens war, die erforderliche Nutzung auf möglichst stadtbildverträgliche Weise auf engem Raum unterzubringen. Gleichzeitig sollte die auf dem Areal von Roche sichtbare Architektursprache auf höchstem Niveau weitergeführt werden. Das nun vorliegende Projekt zeigt, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Bewusst wurde ein einziges, sehr hohes Gebäude gewählt, anstatt die Nutzung in zwei oder mehr Gebäuden zu realisieren. Es zeigte sich im Rahmen entsprechender Variantenstudien, dass eine weniger hohe, aber bei zwei oder mehr Gebäuden notwendigerweise breitere Bebauung das Stadtbild auf sehr viel weniger verträgliche und weniger schöne Weise tangieren würde. Aus dem gleichen Grund wurde die sich nach oben verjüngende Form gewählt: Dadurch wird die Stadtsilhouette im besonders sensiblen oberen Bereich weniger intensiv berührt.

Für die architektonische Qualität des Baus steht das Architekturbüro Herzog & de Meuron als Schöpfer dieses Projekts. Dass im vorliegenden Fall sowohl auf der Seite der Bauherrschaft als auch auf der Seite der Architekten je eine weltweit führende Unternehmung engagiert ist, die beide ihren Sitz in Basel haben, ist ein besonderes Zeichen für die herausragenden Leistungen, die am Standort Basel erfreulicherweise hervorgebracht werden.

Der hier zur Diskussion stehende Bebauungsplan beruht auf einem konkreten Bauprojekt. Die Höhe und damit die Bedeutung des Baus, der mit diesem Bebauungsplan ermöglicht werden soll, sind in Basel ohne Vergleich. Aus diesem Grund rechtfertigt es sich im vorliegenden Fall ausnahmsweise, den Bebauungsplan in rechtlich verbindlicher Weise in einen Zusammenhang zu den vorgelegten Projektstudien zu setzen. Die BRK beantragt in diesem Sinne, den Textteil des Bebauungsplans mit dem folgenden Satz zu ergänzen: "Bei der Ausführung des Hochhauses müssen in Bezug auf die Aussenwirkung in gestalterischer Hinsicht die im Ratschlag enthaltenen Projektstudien wegleitend berücksichtigt werden" (vgl. Ziffer I. 2.1 lit. a des Beschlussantrags). Damit soll mit einem Mindestmass an rechtlicher Verbindlichkeit zum Ausdruck gebracht werden, dass mit dem vorliegenden Bebauungsplan nicht die Genehmigung zur Realisierung irgendeines Bauprojektes erteilt wird, sondern dass dasjenige Projekt realisiert werden soll, das im Ratschlag dargestellt ist - auch wenn dieses sich noch in Entwicklung befindet und sich in vielen Einzelheiten noch ändern kann. Die BRK betrachtet diese Ergänzung des Bebauungsplans ausdrücklich als Ausnahme, die nur aufgrund der besonderen Bedeutung des hier zur Diskussion stehenden Bauwerks gerechtfertigt ist.

4. Erschliessung

a) Arbeitsplätze im neuen Hochhaus

Das im Baufeld 1 zu erstellende Hochhaus wird voraussichtlich rund 1'800 Arbeitsplätze beherbergen. Es handelt sich dabei nicht um neue Arbeitsplätze, sondern um solche, die zurzeit an anderen Orten der Stadt angesiedelt sind. Das mit diesen Arbeitsplätzen verbundene Verkehrsaufkommen wird künftig am Standort des neuen Hochhauses konzentriert.

b) Mobilitätskonzept

Im Bebauungsplan ist vorgesehen, dass die Bauherrschaft bis zum Baubeginn ein Mobilitätskonzept vorlegen und auf dieser Grundlage und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden eine geeignete Lösung für die Parkierung ausarbeiten muss (vgl. Ziffer I. 2.5 lit. a des Beschlussantrags).

Nach der Verabschiedung des Ratschlags durch den Regierungsrat hat Roche das für diesen Zweck vorgesehene Mobilitätskonzept bereits fertig gestellt und der Öffentlichkeit präsentiert. Dieses Mobilitätskonzept wurde auch der BRK präsentiert und erläutert und in einer zusammengefassten Form schriftlich abgegeben.

Im Hinblick auf die Ausarbeitung dieses Mobilitätskonzepts hat Roche intern eine Befragung aller Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Die Rücklaufquote betrug rund 67%. Erhoben wurde, mit welchem Verkehrsmittel die einzelnen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zurzeit regelmässig ihren Arbeitsort erreichen und unter welchen Umständen sie gegebenenfalls zu einem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bereit wären. Die Befragung wurde anonym durchgeführt. Es ergab sich, dass zurzeit im Areal Basel rund 39% der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit dem motorisierten Individualverkehr (36% mit dem Auto und 3% mit dem Motorrad) zur Arbeit fahren. Die übrigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen benützen den öffentlichen Verkehr oder das Velo oder kommen zu Fuss.

Mehr als die Hälfte derjenigen Personen, die zurzeit mit dem motorisierten Individualverkehr zur Arbeit fahren, halten einen Wechsel auf den öffentlichen Verkehr für möglich, wenn die Rahmenbedingungen sich verbessern würden.

Vor diesem Hintergrund entschloss sich Roche, das System der Zuteilung der Parkplätze, die den einzelnen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen zur Verfügung gestellt werden, grundlegend zu ändern. Zurzeit richtet sich der interne Anspruch auf einen Firmenparkplatz nach der Luftliniendistanz zwischen dem Arbeitsort und dem Wohnort. Neu soll die Wegzeit massgeblich sein, mit der der Arbeitsort mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden kann. Alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die ihren Arbeitsort mit dem öffentlichen Verkehr in einer Zeit von weniger als 45 Minuten erreichen können, sollen keinen Firmenparkplatz mehr zur Verfügung gestellt bekommen. Wer für den Weg zum Arbeitsort mit dem öffentlichen Verkehr mehr als 45 Minuten benötigt, mit dem eigenen Auto aber nicht schneller wäre als mit dem öffentlichen Verkehr, soll ebenfalls keinen Parkplatz mehr erhalten. Ferner sollen diejenigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die keinen Firmenparkplatz in Anspruch nehmen, einen Mobilitätsbonus erhalten; diejenigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die einen Firmenparkplatz beanspruchen, müssen eine monatliche Parkplatzgebühr zahlen.

Schliesslich sollen auf dem Gebiet des hier zur Diskussion stehenden Bebauungsplans 444 zusätzliche Veloabstellplätze eingerichtet werden. Im neuen Hochhaus auf dem Baufeld 1 sollen 40 Duschen erstellt werden, die insbesondere denjenigen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen zur Verfügung stehen sollen, die mit dem Velo zur Arbeit fahren.

Auf der Grundlage dieses Mobilitätskonzepts rechnet Roche damit, dass mit dem Bau des auf dem Baufeld 1 vorgesehenen Hochhauses ein zusätzlicher Parkplatzbedarf von 600 Parkplätzen entstehen wird.

Roche plant, diesen Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen durch die Anmietung entsprechender Parkflächen zu decken. Im Bezug auf die Anzahl Parkplätze würde diese Anmietung im Wesentlichen den heute schon angemieteten Parkplätzen entsprechen, die für die verschiedenen in der Stadt verteilten Büroarbeitsplätze zur Verfügung stehen. Wenn die heute in der Stadt verteilten Büroarbeitsflächen in das auf dem Baufeld 1 neu zu erstellende Hochhaus verschoben werden, werden in diesem Sinne die bestehenden Parkplatzmietverhältnisse aufgelöst und stattdessen für den neuen Turm in der näheren Umgebung desselben neue Parkplätze angemietet.

In erster Linie steht für Roche die Option im Vordergrund, die neuen Parkplätze beim Badischen Bahnhof anzumieten.

Falls der Parkplatzmehrbedarf mit der Anmietung von Parkplätzen nicht vollständig gedeckt werden kann, sieht Roche als Ausweichvariante vor, im Gebiet Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse ein neues Parking zu erstellen. Diese Variante war bereits Bestandteil des oben erwähnten Ratschlags Nr. 08.1210.01, der im Hinblick auf die Erstellung des ersten, inzwischen wieder zurückgezogenen Hochhausprojekts vorgelegt wurde (damals war die Erstellung eines Parkings im Bereich Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse ein fester Bestandteil des Bauprojekts).

c) Voraussetzungen für den Bau eines Parkings im Gebiet Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse

Sollte Roche sich dazu entschliessen, ein Parking im Bereich Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse zu bauen, wäre dafür der Erlass eines Bebauungsplans erforderlich. Gemäss § 74 Abs. 1 des baselstädtischen Bau- und Planungsgesetzes (BPG) ist die auf einer Parzelle maximal zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen in Abhängigkeit der vorhande-

nen nutzbaren Geschossflächen und der Zahl der Wohnungen bzw. der Arbeitsplätze zu bestimmen. Entsprechende Ausführungsbestimmungen finden sich in der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV). In dieser Verordnung steht u.a., dass die Parkplätze statt auf dem Baugrundstück auch bis in höchstens 300 m Entfernung (Luftlinie) auf einem anderen Grundstück erstellt werden können (§ 11 Abs. 1 PPV). Die für das fragliche Parking allenfalls in Frage kommende Parzelle Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse liegt knapp mehr als 300 m vom Baufeld 1 entfernt. Eine Inanspruchnahme des dem Hochhaus zuzurechnenden Parkplatzkontingents für den Bau eines Parkings im Bereich Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse ist daher im regulären Baubewilligungsverfahren nicht möglich; ein Parking mit mehreren hundert Parkplätzen könnte an diesem Ort nur auf der Grundlage eines weiteren Bebauungsplans erstellt werden.

Zu bemerken ist jedoch, dass diese rechtliche Konsequenz sich nur aufgrund der in der PPV festgelegten Maximaldistanz von 300 m eindeutig ergibt, und dass diese Maximaldistanz zudem im vorliegenden Fall nur knapp überschritten ist. Um auch für den Fall einer allfälligen Änderung der genannten Verordnung sicherzustellen, dass die bauliche Inanspruchnahme des dem Bürohochhaus zuzurechnenden Parkplatzkontingents in jedem Fall nur auf der Grundlage eines weiteren Bebauungsplans möglich ist, und um jede diesbezügliche rechtliche Unsicherheit zu beseitigen, beantragt die BRK, die Bestimmungen des Bebauungsplans dahingehend zu ergänzen, dass die Erforderlichkeit eines weiteren Bebauungsplans für einen allfälligen künftigen Parkingbau explizit festgehalten wird (vgl. Ziff. I. 2.5 lit. b des Beschlussantrags; der neu einzufügende Satz lautet: "Für die bauliche Inanspruchnahme des Parkplatzkontingents, das dem auf dem Baufeld 1 zu erstellenden Hochhaus zuzurechnen ist, ist die Festsetzung eines weiteren Bebauungsplans vorgeschrieben").

Dieser Bebauungsplan wird in der Form eines Grossratsbeschlusses festgesetzt werden müssen, der dem fakultativen Referendum untersteht. Sofern das betreffende Parking mehr als 500 Autoabstellplätze umfassen soll, muss in diesem Zusammenhang zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

d) Erschliessungsmassnahmen des Staates

Die BRK hat sich die Frage gestellt, ob von Seiten des Staates Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Erschliessung des neuen Hochhauses mit dem öffentlichen Verkehr zu verbessern. Im einen übergeordneten Sinn (und in Anlehnung an das von Roche ausgearbeitete Mobilitätskonzept) wäre es in jedem Fall sinnvoll, wenn der Staat alles daran setzen würde, dass die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von Roche ihren Arbeitsplatz mit dem öffentlichen Verkehr in maximal 45 Minuten erreichen könnten. Diese Zielsetzung gilt selbstverständlich nicht nur für das Bürohochhaus von Roche, sondern für alle Arbeitsplätze: Der Staat hat alles Interesse daran, geeignete Massnahmen zu treffen, dass die Erwerbstätigen möglichst rasch und wenn möglich ohne Benützung des motorisierten Individualverkehrs ihren Arbeitsplatz erreichen können.

Um dieses Ziel zu verfolgen, ist einerseits ein möglichst guter Ausbau des öffentlichen Verkehrs weiter anzustreben. Im Zusammenhang mit dem hier interessierenden Projekt erachtet es die BRK insbesondere als sinnvoll, dass die Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle im Bereich der Solitude weiterhin geprüft wird. Ebenfalls sehr wirksam (und mit verhältnismässig geringem Aufwand zu realisieren) wäre es, den gesamten Komplex des Badischen Bahnhofs so zu reorganisieren oder umzugestalten, dass der Fussweg von und zu den Bahngeleisen verkürzt wird. Im Rahmen des vom Regierungsrat in Aussicht gestellten Masterplans für den Badischen Bahnhof müsste eine solche Verbesserung auf jeden Fall ins Auge gefasst werden.

Aus der Sicht der BRK wäre aber auch eine grundsätzlich andere Betrachtungsweise zutreffend: Die Zeit, die ein Mensch für die Bewältigung seines Arbeitswegs in Kauf nimmt, dürfte einigermassen konstant sein. Das bedeutet, dass eine Verbesserung der Verkehrsverbindung von und zu den Arbeitsplätzen nicht zwingend (oder nicht nur) dazu führen wird, dass die Menschen effektiv schneller am Arbeitsplatz sind bzw. vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, sondern vielmehr, dass die Leute in grösserer Entfernung vom Arbeitsplatz Wohnsitz nehmen. Die stetige und kaum enden wollende Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (namentlich des öffentlichen Verkehrs) führt auch dazu, dass die Menschen immer weiter weg von ihrem Arbeitsplatz wohnen. Damit wird die Zersiedelung der Landschaft gefördert. Zudem wird das Gesamtverkehrsaufkommen erhöht, was in ökologischer Hinsicht grundsätzlich unerwünscht ist. Insofern hat ein unkritischer und grenzenloser Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auch negative raumplanerische Auswirkungen. Solche sind insbesondere dann zu erwarten, wenn (wie das in der Region Basel der Fall ist) der öffentliche Verkehr massiv subventioniert wird. Unter diesem Aspekt wäre es vielleicht manchmal gescheiter, anstelle einer neuen Haltestelle, eines neuen Bahnhofs oder eines neuen Geleisetrassees ein paar Wohnungen zu bauen, damit wieder ein paar Leute mehr in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnen können und damit das Gesamtverkehrsaufkommen verringert würde.

Die Frage, in welchen Fällen eine Investition in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gerechtfertigt ist und wo aus den geschilderten Überlegungen besser auf eine solche Investition verzichtet (und der zur Verfügung stehende Platz für andere Nutzung verwendet) wird, kann nicht generell, sondern muss von Fall zu Fall entschieden werden. Der BRK ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass auch das grundsätzlich sinnvolle Ziel des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs nicht grenzenlos und unkritisch verfolgt werden darf, sondern dass bei einer raumplanerischen Gesamtbetrachtung sinnvollerweise im einen oder anderen Fall auch einmal auf eine ÖV-Investition verzichtet werden muss. Auch die Preisgestaltung für die Benützung des öffentlichen Verkehrs müsste unter raumplanerischen Gesichtspunkten hinterfragt werden.

Mit den Verkehrsfragen hat sich im Übrigen auch die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission befasst; sie wird dazu einen mündlichen Mitbericht erstatten.

e) Verwendung der Mehrwertabgabe für Investitionen in den öffentlichen Verkehr

Bei der Erstellung von Bauten, die das gemäss regulärer Zonenordnung zulässige Nutzungsmass überschreiten, fällt regelmässig eine Mehrwertabgabe an. Gerade solche Bauten haben oft besondere Erschliessungsbedürfnisse, die unter Umständen besondere Investitionen des Staates in die Verkehrsinfrastruktur, namentlich in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, auslösen können. Die BRK regt an zu prüfen, ob es mit einer entsprechenden Änderung der gesetzlichen Grundlagen ermöglicht werden kann, in solchen Fällen die anfallende Mehrwertabgabe auch für die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

5. Rechtliche Relevanz der Bestimmungen betr. Baufeld 2

Für das Baufeld 2 sieht der Bebauungsplan keine konkreten Bauvorschriften vor. Der Bebauungsplan schreibt aber verbindlich vor, dass für eine Neubebauung des Baufelds 2 ein weiterer Bebauungsplan erlassen werden muss (vgl. Ziffer I. 2.2 lit. a des Beschlussantrags). Das bedeutet, dass einer künftigen Neubebauung des Baufelds 2 zwingend ein Nutzungsplanungsverfahren mit Planaufgabe vorangehen muss; die Festsetzung des Bebauungsplans schliesslich wird aufgrund der Grösse des Areals einen Beschluss des Grossen Rates erfordern, der dem fakultativen Referendum untersteht.

Für das Baufeld 2 werden schon im vorliegenden Bebauungsplan gewisse Grundsätze festgelegt (vgl. Ziffer I. 2.2 lit. c des Beschlussantrags). Diese Grundsätze sind für das künftige Planungsverfahren und auch für den künftigen Bebauungsplan massgeblich; im Hinblick auf das Gebot der Planbeständigkeit können diese Grundsätze zumindest während der Dauer eines mittleren Planungshorizonts (ca. 15 Jahre) auch vom Grossen Rat nicht geändert werden, sofern nicht wesentliche Änderungen in den äusseren Umständen eintreten.

Insbesondere enthalten diese Grundsätze die Vorschrift, dass die Nutzungen auf wenige Volumen konzentriert werden müssen, so dass grosszügige, qualitativ hochwertige Grün- und Freiflächen mit Durchblicken zum Rhein ermöglicht werden. Mit dieser Bestimmung soll eine optische Durchlässigkeit der Arealbebauung aus dem Blickwinkel des gegenüberliegenden Rheinufers angestrebt werden. Diese bauliche Öffnung und die Schaffung der Grün- und Freiflächen auf dem Baufeld 2 bilden gleichsam ein Gegenstück zur hohen Verdichtung auf dem Baufeld 1. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass für die Grundeigentümerschaft keine verbindliche Zeitvorgabe besteht, innert der die Neubebauung des Baufelds 2 im geschilderten Sinn realisiert werden muss. Die Grundeigentümerschaft darf die bestehende Bausubstanz so lange unverändert belassen, wie es ihren Interessen entspricht.

In städtebaulicher Hinsicht ist denkbar, dass auf dem Baufeld 2 ebenfalls in die Höhe gebaut werden könnte. Aus gestalterischer Sicht undenkbar wäre zwar die Erstellung eines weiteren Hochhauses in gleicher oder ähnlicher Höhe wie das auf dem Baufeld 1 vorgesehene Hochhaus. Vorstellbar ist aber eine punktuelle Bebauung des Baufelds 2 bis zu einer Höhe von etwa 50 m bis 80 m. Diese Ansicht wird von Roche geteilt. Die BRK kann sich diesen Überlegungen ebenfalls anschliessen.

In der Kommissionsberatung wurde die Frage erörtert, ob im Sinne dieser Überlegungen für das Baufeld 2 eine maximale Höhe der Bebaubarkeit im Bebauungsplan vorgeschrieben werden soll. Nach eingehender Diskussion verzichtet die BRK darauf, einen entsprechenden Änderungsantrag zum Bebauungsplan zu stellen; auch innerhalb der Kommission wurde kein solcher Antrag gestellt. Der Grund für diese Zurückhaltung liegt darin, dass die konkrete Festlegung einer Höhenbeschränkung oder auch einer anderen gestalterischen Einschränkung im jetzigen Zeitpunkt in keiner Art und Weise auf einer konkreten Planung beruhen würde und damit in jedem Fall etwas Willkürliches an sich hätte. Es erscheint nicht opportun, auf diese Weise den Gestaltungsspielraum einer künftigen Generation ohne gesicherte Planungsgrundlage zu beschränken. Diese Zurückhaltung ist auch deshalb gerechtfertigt, weil jede Neubebauung des Baufelds 2, wie dies bereits erwähnt wurde, zwingend einer Beschlussfassung des Gesetzgebers bedarf und insofern einer demokratischen Kontrolle unterliegt.

6. Grün- und Freiräume rund um das Roche-Areal

a) Grün- und Freiraumkonzept

Wie im Ratschlag unter Ziffer 4.4 (Seite 15) erwähnt ist, haben der Kanton Basel-Stadt und Roche im Februar 2010 gemeinsam ein Grün- und Freiraumkonzept für das gesamte Werkareal von Roche zwischen der Wettsteinallee und der Rheinuferpromenade ausgearbeitet. Dieses Grün- und Freiraumkonzept war Bestandteil der Planaufgabe. Die BRK hat Einblick in dieses Konzept genommen.

Dass für das Werkareal von Roche ein Grün- und Freiraumkonzept ausgearbeitet werden muss, legte der Grosse Rat bereits im Rahmen der Festsetzung des Bebauungsplans für die an der Wettsteinallee gelegenen Gebäude von Roche fest (vgl. Ratschlag Nr. 07.2099.01 sowie Bericht der Bau- und Raumplanungskommission Nr. 07.2099.02 betreffend Bebau-

ungsplan Wettsteinallee, Areal F Hoffmann-La Roche, Basel, Beschluss des Grossen Rates vom 14. Mai 2008, Ziffer I. 2.6 lit. b).

Das nun vorliegende Konzept sieht für das gesamte Areal verschiedene Ziele vor, wobei exemplarisch Massnahmen aufgelistet werden, mit denen diese Ziele erreicht werden können: Im *Kernbereich Nordareal* ist langfristig die Anlage einer begrünten Dachlandschaft das grundsätzliche Ziel. In der *Wettsteinallee* sollen die Vorflächen vor dem Firmenareal langfristig als öffentlicher, begrünter Freiraum gestaltet werden; angestrebt wird, dass Roche den Arealzaun gegenüber dem Strassenraum zurückversetzt. Die *Schwörstadteranlage* soll in ihrer Funktion als verbindendes Element des Grünzugs vom Rheinufer Richtung Sandgrubenschulhaus gestärkt und aufgewertet werden. In der *Grenzacherstrasse* soll ein begrünter Strassenraum mit hohem Aufenthaltscharakter und Freiraumqualität entstehen; dies wird unterstützt durch die Schaffung von sicheren Möglichkeiten zur Überquerung der Strasse und durch die Zurückversetzung des Arealzauns von Roche zwischen die Werkgebäude. Im *Kernbereich des Süd-Areals* soll ein durchgängiger, grünteprägter Garten für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und Gäste der Roche entstehen. Zudem soll das Areal visuell gegen den Rhein hin geöffnet werden. Diese Massnahmen werden im Rahmen der Neubebauung des Baufelds 2 realisiert. Die Eingänge und Wegeverbindungen des *Solitude-Parks* sollen gestalterisch aufgewertet und in der Lage optimiert werden. Die *Rheinuferpromenade* soll aufgewertet werden; insbesondere sollen die Wege bedürfnisgerecht dimensioniert werden (Entflechtung von Velo- und Fussgängerkehr).

Es ist darauf hinzuweisen, dass das vorliegende Grün- und Freiraumkonzept keine verbindliche Projektplanung darstellt. Es definiert lediglich die zu verfolgenden Ziele und zeigt exemplarisch mögliche Projekte auf. In diesem Sinne wurde das Grün- und Freiraumkonzept zwischen dem Kanton Basel-Stadt und Roche für verbindlich erklärt.

Das Grün- und Freiraumkonzept vom Februar 2010 ist ein wichtiges Element in der Entwicklung des Werkareals von Roche und der umliegenden öffentlichen Bereiche. Die Zustimmung der öffentlichen Hand zum hier vorliegenden Bebauungsplan und zum oben erwähnten Bebauungsplan für die Gebäude von Roche an der Wettsteinallee wären nicht denkbar, wenn nicht gleichzeitig im Sinne des nun vorliegenden Konzepts eine Entwicklung und Aufwertung der Grün- und Freiflächen beschlossen und realisiert werden könnte. Das nun vorliegende Grün- und Freiraumkonzept ist zweckmässig und zeigt die verschiedenen Ziele und möglichen Massnahmen in geeigneter Weise auf. Es zeigt auch, dass Roche gewillt ist, der Gestaltung der Grün- und Freiflächen die erforderliche grosse Beachtung zu schenken. Die BRK nimmt zustimmend von diesem Konzept Kenntnis und erwartet, dass dieses mit Sorgfalt und Umsicht umgesetzt wird.

b) Vorgezogene Aufwertung der Rheinuferpromenade

Eines der im Grün- und Freiraumkonzept definierten Ziele ist die Aufwertung der Rheinuferpromenade. Gemäss der in diesem Konzept vorgesehenen Planung soll diese Aufwertung zeitgleich mit der Neubebauung des Baufelds 2 erfolgen. Dies ist insofern nicht ganz befriedigend, als die Verkehrssituation an der Rheinuferpromenade zurzeit durch einen ziemlich akuten Konflikt zwischen Velofahrern und Fussgängern geprägt ist. Es wäre sehr erfreulich, wenn diese Konfliktsituation rasch entschärft werden könnte.

Die BRK ist im Rahmen ihrer Beratungen an Roche herangetreten und hat die Frage gestellt, ob Roche zu einer raschen Verbesserung dieser Situation Hand bieten könnte, und zwar nicht erst im Zuge der (zeitlich nicht festgelegten) Neuüberbauung des Baufelds 2, sondern bereits im Rahmen der Aufwertung der Grenzacherstrasse (d. h. gleichzeitig mit der Realisierung des Hochhauses auf dem Baufeld 1).

Zur Veranschaulichung der entsprechenden baulichen und gestalterischen Möglichkeiten hat der Präsident der BRK mit Herrn Jürg Erb (Roche) und Frau Nicole Wirz-Schneider (Hochbau- und Planungsamt) eine Begehung des entsprechenden Arealbereichs vorgenommen. Es hat sich dabei im Wesentlichen Folgendes ergeben: Die Platzverhältnisse auf der Rheinuferpromenade sind so eng und die Nutzung durch Fussgänger und Velofahrer ist so intensiv, dass aus praktischen Gründen eine Trennung des Veloverkehrs vom Fussgängerverkehr angestrebt werden muss. Grundsätzlich sind die dazu erforderlichen Massnahmen (insbesondere die Verbreiterung der Verkehrsfläche) auf Allmend zu realisieren, soweit das möglich ist. Soweit die erforderlichen Massnahmen nicht allein auf Allmendboden realisiert werden können, kann ergänzend die Arealfläche von Roche beansprucht werden. Im Interesse von Roche soll aber soweit möglich von einer Verschiebung der bestehenden physischen Arealumzäunung abgesehen werden. Wo eine Verschiebung der bestehenden Arealumzäunung nötig ist, dürfen die betrieblichen Anforderungen von Roche nicht beeinträchtigt werden; insbesondere muss der auf dem Werkareal befindliche Fahrweg weiterhin die für die betrieblichen Bedürfnisse erforderliche Breite aufweisen, und es ist eine bauliche Beeinträchtigung der bestehenden Lüftungsanlage zu vermeiden. Roche hat sich schriftlich dazu bereit erklärt, unter diesen Rahmenbedingungen zu einer zeitlich vorgezogenen Verbesserung der Situation an der Rheinuferpromenade Hand zu bieten, und, soweit nötig, einer Beanspruchung des eigenen Werkareals zuzustimmen. Die mit der Realisierung dieser Massnahmen verbundenen Kosten gehen zu Lasten des Staats.

7. Beleuchtung des Turms zur Nachtzeit

Besondere Beachtung ist der Beleuchtung des neuen Bürohochhauses zur Nachtzeit zu schenken. Die abschliessenden und verbindlichen diesbezüglichen Entscheidungen sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens und insbesondere unter Mitwirkung der Stadtbildkommission zu fällen. Selbstverständlich ist darauf zu achten, dass das nächtliche Stadtbild nicht beeinträchtigt wird. Im Bezug auf die besondere Höhe des Gebäudes ist die Anbringung von Leuchtschriften oder anderen leuchtenden oder beleuchteten Reklameträgern im oberen Bereich des Hochhauses nicht denkbar. Wie es schon bei anderen sehr hohen Gebäuden in der Stadt (etwa beim Messeturm) der Fall ist, wird die Stadtbildkommission auch in diesem Fall für die nötige Zurückhaltung bei der Ausstattung des Gebäudes mit Leuchtinstallationen sorgen. Vorbehalten bleiben selbstverständlich die für die Zwecke des Luftverkehrs erforderlichen Markierungsleuchten.

Im Ergebnis wird der Turm zur Nachtzeit im Wesentlichen aufgrund der aussen sichtbaren Innenraumbeleuchtung in Erscheinung treten, soweit die Büroräumlichkeiten zur Nachtzeit benützt werden.

8. Öffentliche Zugänglichkeit des Turms

In der BRK wurde die Frage aufgeworfen, ob und in welchem Ausmass der neue Büroturm für die Öffentlichkeit zugänglich sein wird.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass dieses Gebäude für die Öffentlichkeit verschlossen bleibt. Es handelt sich bei diesem Gebäude um einen Teil eines Werkareals eines produzierenden pharmazeutischen Betriebs, der insbesondere aus Sicherheitsgründen sein Areal für die Öffentlichkeit verschlossen halten muss. Das Sicherheitskonzept von Roche sieht vor, dass die Zugangskontrolle in erster Linie über den Zugang zum Werkareal (und nicht über den Zugang zu den einzelnen Gebäuden) erfolgt. Auch innerhalb der einzelnen Gebäude (insbesondere innerhalb des Bürohochhauses) ist eine Separierung der Personenströme nicht vorgesehen; eine solche wäre (gerade in einem Hochhaus, in denen die Personenaufzüge naturgemäss Engpässe bilden) nur mit sehr grossem Aufwand zu realisieren.

Aus diesen Gründen stellt Roche sich auf den Standpunkt, dass der neue Büroturm (wie auch das gesamte übrige Werkareal) nicht öffentlich zugänglich sein kann.

Eine Mehrheit der BRK hat für diese Position Verständnis. Die BRK hat daher entschieden, auf einen Antrag zur verbindlichen Regelung der öffentlichen Zugänglichkeit des Bürohochhauses zu verzichten.

Roche ihrerseits will sich aber - unter Vermeidung der Eingehung einer Rechtspflicht - dem öffentlichen Interesse an diesem Gebäude nicht verschliessen. Roche hat mitgeteilt, dass zunächst vorgesehen sei, nach Fertigstellung (aber vor Inbetriebnahme) des neuen Hochhauses einen Tag der offenen Tür durchzuführen, an dem die Bevölkerung die Gelegenheit haben soll, den Büroturm zu besichtigen. Ferner weist Roche darauf hin, dass schon bisher regelmässige Areal-Besichtigungen für interessierte Personen durchgeführt werden. Roche führt schon heute für einige tausend Besucher und Besucherinnen pro Jahr (Lehrerweiterbildungen, Verbände, Vereine, Parteien etc.) geführte Arealbesichtigungen durch. Roche hat die Absicht, an dieser Praxis festzuhalten und geht davon aus, dass in diesem Rahmen Gästen immer wieder die Möglichkeit geboten werden kann, den Turm zu besichtigen. Realistischer Weise muss aber davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Personen, die pro Jahr im Rahmen einer Führung den Turm besichtigen können, beschränkt sein wird.

9. Dachaufbauten, Gestaltung

Die besondere Höhe des Turms stellt auch besonders hohe Anforderungen an die ästhetische Gestaltung des Dachabschlusses.

Gemäss § 33 Abs. 2 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) gilt die im Bebauungsplan festgelegte maximale Gebäudehöhe von 180 m nicht für Bauteile wie Kamine, Oberlichtanlagen und Liftaufbauten, die aus technischen Gründen über dem Dach liegen müssen, sowie für Geländer von Dachterrassen. Solche Bauteile können daher über die maximal zulässige Gebäudehöhe hinausragen. Im vorliegenden Fall ist es jedoch so, dass das Gebäude gemäss aktuellem Planungsstand die maximal zulässige Höhe um einige Meter unterschreiten soll, so dass auch allfällige Dachaufbauten die Grenze von 180 m voraussichtlich kaum überschreiten werden.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang vorallem auf die sehr hohen ästhetischen Anforderungen, die aufgrund der besonderen Höhe des Gebäudes im vorliegenden Fall an die gesamte Gestaltung des Dachabschlusses zu stellen sind (§ 58 Abs. 1 des Bau- und Planungsgesetzes). Die zuständigen Bewilligungsinstanzen, insbesondere die Stadtbildkommission, werden auch in diesem Punkt mit besonderer Wachsamkeit darauf achten, dass der obere Abschluss des Gebäudes nicht durch unschöne technische Installationen verunstaltet wird. Auch hier darf als gutes Beispiel der Messeturm angeführt werden, bei dem oberhalb der Fassadendachkante kaum weitere Bauteile sichtbar sind.

10. Behandlung der Einsprachen

Die BRK hat sich Fotokopien aller gegen den vorliegenden Bebauungsplan eingegangenen und im Ratschlag aufgeführten Einsprachen vorlegen lassen. Sie kann sich den im Ratschlag zu diesen Einsprachen dargestellten Überlegungen anschliessen und beantragt daher dem Grossen Rat, alle Einsprachen abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

Ein ergänzender Hinweis ist angebracht zur Frage, ob im Hinblick auf den Erlass des vorliegenden Bebauungsplans eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hätte durchgeführt werden müssen. Die Rechtsabteilung des Bau- und Verkehrsdepartements und mit ihm der Re-

gierungsrat gehen davon aus, dass dies nicht erforderlich war. Die BRK kann sich dieser Beurteilung anschliessen.

Diejenigen Bauvorhaben, für die eine UVP durchgeführt werden muss, sind in der entsprechenden Verordnung des Bundes abschliessend aufgelistet (vgl. Anhang zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV]). Ein Bürogebäude untersteht gemäss den Bestimmungen dieser Verordnung nicht der UVP-Pflicht. Trotzdem ist es selbstverständlich so, dass ein Bürogebäude von der Grösse des hier vorliegenden Projekts ein gewisses Mass an Verkehrsaufkommen erzeugt. Man könnte sich daher die Frage stellen, ob solche Gebäude durch Änderung der entsprechenden Verordnung künftig der UVP-Pflicht unterstellt werden sollten. Diese Frage ist jedoch nicht hier zu diskutieren.

Aufgrund der geltenden Rechtslage würde ein Bürogebäude nur dann der UVP-Pflicht unterstehen, wenn es eine Parkieranlage für mehr als 500 Motorfahrzeuge enthalten würde, denn solche Parkieranlagen unterstehen gemäss der oben erwähnten Verordnung der UVP-Pflicht. Im vorliegenden Fall ist aber im Bebauungsplan die Erstellung eines solchen Parkings nicht vorgesehen (dies im Unterschied zum Ratschlag Nr. 07.2099.01). Die blossе Möglichkeit, dass für die Bewältigung der Parkierungsbedürfnisse des neuen Hochhauses eventuell in Zukunft ein Parking im Bereich Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse gebaut werden soll, kann nicht bedeuten, dass dieses Parking, dessen Realisierung heute noch ungewiss ist, schon jetzt funktional als Teil des Hochhausbauprojekts angesehen und daraus auf die UVP-Pflichtigkeit des Hochhausprojekts geschlossen werden müsste. Erstens sollen gemäss dem oben erwähnten Mobilitätskonzept die Parkierungsbedürfnisse für das neue Bürohochhaus primär durch Anmietung von Parkplätzen befriedigt werden; die Variante, im Gebiet Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse ein neues Parking zu bauen, ist nur die Ausweichvariante. Zweitens ist für die Realisierung eines Parkings im Bereich Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse aus den oben dargelegten Gründen ein weiterer Bebauungsplan und damit ein weiterer dem fakultativen Referendum unterstehender Grossratsbeschluss erforderlich, so dass erstens auf die baurechtliche Bewilligung eines solchen neuen Parkings kein Rechtsanspruch besteht und zweitens für den Bau dieses Parkings zuerst noch ein weiterer politischer Entscheid gefällt werden müsste. Sollte diese Option entgegen den heutigen primären Absichten von Roche tatsächlich weiter verfolgt werden, so müsste im Hinblick auf den Neubau eines solchen Parkings selbstverständlich eine UVP durchgeführt werden (sofern dieses Parking mehr als 500 Abstellplätze für Motorfahrzeuge enthalten soll). Der Grosse Rat und der Souverän wären anschliessend frei, den für dieses Parking erforderlichen Bebauungsplan zu genehmigen oder abzulehnen; auf dieses politische Risiko lässt Roche sich ein.

In materieller Hinsicht darf im Übrigen darauf hingewiesen werden, dass die Erstellung eines Parkings im Bereich Eisenbahnweg/Grenzacherstrasse aus umweltschutzrechtlichen Gründen jedenfalls nicht a priori als problematisch erscheint, denn im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des ersten Hochhausprojekts, mit dem bekanntlich die Erstellung eines neuen Parkings am erwähnten Ort zwingend verknüpft gewesen wäre, wurde für dieses Parking bereits eine UVP durchgeführt, und gemäss dem Ergebnis dieser UVP hätte das Parking gebaut werden können (vgl. im Einzelnen die Ausführungen im Ratschlag Nr. 07.2099.01).

11. Schlussbemerkungen und Antrag

Die BRK hat diesen Bericht einstimmig verabschiedet und den Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Die BRK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem nachstehenden Beschlussantrag zuzustimmen.

13. September 2010

Namens der Bau- und Raumplanungskommission

Der Präsident

A handwritten signature in black ink, reading "A. Albrecht". The signature is written in a cursive style with a large, stylized 'A' and a long horizontal stroke at the end.

Dr. Andreas C. Albrecht

Grossratsbeschluss

betreffend

Festsetzung eines Bebauungsplans Grenzacherstrasse (Südareal), Areal F. Hoffmann-La Roche, Basel, und Abweisung von Einsprachen

(vom ...)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, gestützt auf §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999¹ und nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 10.1156.01 des Regierungsrates und in den Bericht Nr. 10.1156.02 seiner Bau- und Raumplanungskommission, beschliesst:

I. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'428 des Hochbau- und Planungsamts vom Dezember 2009 wird verbindlich erklärt.

2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

2.1 Baufeld 1

- a. Im Baufeld 1 sind innerhalb der Mantellinien sowie innerhalb der definierten Lichteinfallswinkel maximal 77'000 m² oberirdische Bruttogeschossfläche zulässig. Die maximale Gebäudehöhe des Hochhauses ist ab Niveaupunkt 180 m. Bei der Ausführung des Hochhauses müssen in Bezug auf die Aussenwirkung in gestalterischer Hinsicht die im Ratschlag enthaltenen Projektstudien begleitend berücksichtigt werden.
- b. Der Bereich 1a zwischen dem bestehenden und dem geplanten Hochhaus ist von geschlossenen Bauten und Bauteilen mit einem minimalen Abstand von 5 m freizuhalten. Offene Bauten und Bauteile wie Vordächer, Unterstände und Gestaltungselemente sind zulässig.
- c. Entlang der Grenzacherstrasse ist das Erdgeschoss gemäss dem schraffierten Bereich mindestens 2 m von der Parzellengrenze zurückzusetzen. Stützen sind zulässig.

2.2 Baufeld 2: Weiteres Planungsverfahren

- a. Im Baufeld 2 (schraffierte Fläche) und seinen Randbereichen ist die Festsetzung eines weiteren Bebauungsplans vorgeschrieben. Der Perimeter des entsprechenden Bebauungsplans ist gemäss dem realisierten Hochhaus auf dem Baufeld 1 festzulegen.
- b. Die künftige Bebauung innerhalb des Baufelds 2 soll durch ihre hochwertige Gestaltung und Architektur eine gute städtebauliche Gesamtwirkung sicherstellen und eine hochwertige Aussenraumgestaltung aufweisen. Dabei sind auch Zwischenstände zu berücksichtigen.

¹ SG 730.100.

- c. Für das weitere Planungsverfahren sind folgende Grundsätze massgebend:
 - (i) Verdichtung entlang der Grenzacherstrasse: Die Nutzungen werden entlang der Grenzacherstrasse konzentrierter vorgesehen als im übrigen Perimeter des Baufelds.
 - (ii) Städtebauliche Abschlüsse: Für das Stadtbild ist die zukünftige Bebauung gegenüber dem Solitude-Park und der Rheinuferpromenade von grosser Bedeutung. Die Gebäude müssen hohe städtebauliche Anforderungen erfüllen.
 - (iii) Anteil Freiflächen: Die Konzentration der Nutzungen auf wenige Volumen ermöglicht grosszügige, qualitativ hochwertige Grün- und Freiflächen mit Durchblicken zum Rhein.
 - (iv) Umgang mit bestehender Bausubstanz: Ein sachgerechter Erhalt der Bausubstanz des Baus 27 ist unter dem Vorbehalt der betrieblichen Anforderungen und der Verhältnismässigkeit im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens zu klären.
 - (v) Abstimmungsbedarf: Die Gestaltung und Nutzung der Randzonen sind mit der angrenzenden Gestaltung der öffentlichen Grün- und Strassenräume abzustimmen.

2.3 Baufeld 3

- a. Der Bau 21 im schraffierten Bereich 3a 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 die einschlägigen sicherheitstechnischen Anforderungen beachtet werden müssen.
- b. Die Bauten 52 und 71 im schraffierten Bereich 3b sind strukturell und in der äusseren Erscheinung zu erhalten. Die Tragkonstruktion soll substantiell erhalten bleiben und das Erscheinungsbild unter Berücksichtigung des umgebenden Bestandes beibehalten werden.

2.4 Generelle Gebäudebestimmungen

- a. Technische, witterungsgeschützte Aufbauten über dem obersten Vollgeschoss werden vollumfänglich an die zulässige oberirdische Bruttogeschossfläche angerechnet.
- b. Als massgebendes Terrain gilt der Niveaupunkt 257,86 m.ü.M.

2.5 Erschliessung

- a. Zum Zeitpunkt der Baueingabe für das Hochhaus auf dem Baufeld 1 (Bau 1) muss ein Mobilitätskonzept vorgelegt werden. Bis zum Baubeginn muss die Bauherrschaft auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden eine geeignete Lösung für die Parkierung mit flankierenden Massnahmen ausarbeiten. Das Gebäude darf nur in Betrieb genommen werden, sofern die Grundeigentümerschaft die im Mobilitätskonzept auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Gebäudes ausgerichteten Massnahmen umgesetzt hat.

- b. Die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze ist auf Basis der einschlägigen gesetzlichen Regelungen zu berechnen. Für die bauliche Inanspruchnahme des Parkplatzkontingents, das dem auf dem Baufeld 1 zu erstellenden Hochhaus zuzurechnen ist, ist die Festsetzung eines weiteren Bebauungsplans vorgeschrieben.

3.0 Geringfügige Abweichungen, Ausnahmen

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

II. Abweisung der Einsprachen

Die gegen den genannten Bebauungsplan eingegangenen und im zugrunde liegenden Ratschlag einzeln aufgeführten Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

III. Publikation und Referendum

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. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können (§ 113 Abs. 4 Bau- und Planungsgesetz).

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 Vorgehen, 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=10.1156>