



An den Grossen Rat

15.1824.01

BVD/P151824

Basel, 25. November 2015

Regierungsratsbeschluss vom 24. November 2015

Ratschlag

„Areal F. Hoffmann-La Roche AG Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal)“

Zonenänderung und Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Rot-Strasse, Wettsteinallee und Beuggenweg (Roche Nordareal)

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Ausgangslage.....	3
3. Allgemeine Erläuterungen	5
3.1 Planungssperimeter	5
3.2 Geschichte des Areals	5
3.3 Planungsmassnahmen seit dem Jahr 2000	6
4. Entwicklungsplan Roche	8
4.1 Variantenstudium	9
4.2 Betriebliches Konzept	9
4.3 Städtebauliches Konzept	10
4.4 Freiraumkonzept	11
4.5 Etappierung	12
4.6 Energieeffizienz und Nachhaltigkeit	13
5. Verkehr	14
5.1 Mobilitätskonzept Roche 2010	14
5.2 Velokonzept Roche 2014	15
5.3 Verkehrskonzept 2015	15
5.4 Planungsstand der Massnahmen im Bereich ÖV	17
6. Raumwirksame Interessen	18
6.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt	18
6.2 Umweltverträglichkeitsprüfung	20
6.3 Denkmalpflegerische Einschätzung	20
6.4 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung	21
6.5 Schattenwurf	23
7. Nutzungsplanerische Massnahmen	24
7.1 Bestehendes Recht	24
7.2 Neue Zonierung	25
7.3 Neuer Bebauungsplan	26
7.4 Änderung bisheriger Erlasse	31
7.5 Bau- und Strassenlinien / Mutationen	31
7.6 Lärmempfindlichkeitsstufenplan	31
7.7 Mehrwertabgabe/Erschliessungsbeiträge	32
8. Auflage- und Einspracheverfahren	32
8.1 Information der Bevölkerung	32
8.2 Öffentliche Planauflage	32
8.3 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	33
8.4 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	40
8.5 Thema Verkehr	41
8.6 Weitere Themen	49
9. Abwägung raumwirksamer Interessen	60
10. Antrag	60

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die Zonenänderung und die Festsetzung eines Bebauungsplans sowie die Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Rot-Strasse, Wettsteinallee und Beuggenweg (Roche Nordareal) zu genehmigen.

Die nutzungsplanerischen Massnahmen sind die Voraussetzung für die Umsetzung der von Roche auf dem Nordareal geplanten Entwicklungsschritte. Aufgrund des Abbruchs bzw. Neubaus des bestehenden Parkings mit rund 900 Parkplätzen unterliegt das Verfahren auch der Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Beurteilungsbericht der Umweltfachstellen liegt dem Ratschlag bei. Gegen die Pläne sind 89 Einsprachen und drei Anregungen eingegangen. Wir beantragen, die Einsprachen abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

2. Ausgangslage



Abb. 1: Roche-Areal, Visualisierung der Neubauvorhaben bis 2023. Sicht vom Messturm.
Quelle: Roche, 2014.

Die F. Hoffmann-La Roche AG (kurz Roche) ist weltweit eines der führenden Unternehmen im forschungsorientierten Gesundheitswesen. Der Konzernsitz befindet sich in Basel. Hier wurde die Firma im Jahr 1896 gegründet. Das Roche-Areal Basel hat sich seither stetig weiterentwickelt. Ursprünglich auf dem Südareal zwischen Grenzacherstrasse und Rhein zuhause, entwickelte sich das Nordareal zwischen der Grenzacherstrasse und der Wettsteinallee ab 1939 zur heutigen Grösse.

In den letzten 10 Jahren nahm, als Resultat des Erfolgs von Roche, der Entwicklungsdruck auf das Areal stark zu. Auf Antrag von Roche hat der Grosse Rat im Jahr 2008 den Bebauungsplan Nr. 184 „Wettsteinallee“ und im Jahr 2010 den Bebauungsplan Nr. 193 „Südareal“ erlassen. Den Plänen lagen eine umfassende Arealentwicklungsstrategie sowie ein städtebauliches Leitbild zugrunde, die eine Entwicklung des Südareals mit Hochhäusern und des Nordareals zonenkonform bis maximal 40 m Höhe vorsahen.

Bereits während der Realisierung des 178 m hohen Bau 1 auf dem Südareal haben sich die Bedürfnisse von Roche derart verändert, dass eine Aktualisierung der Entwicklungsstrategie notwendig wurde. So werden entgegen den ursprünglichen Annahmen auch nach dem Bezug von Bau 1 Ende 2015 rund 3'000 der insgesamt 9'000 Mitarbeitenden von Roche in Mietobjekten über ganz Basel verteilt sein.

Da viele der bestehenden Büro- und Laborgebäude auf dem Nordareal nicht mehr heutigen Anforderungen an moderne, nachhaltige Arbeitsplätze entsprechen, müssen sie in den nächsten Jahren erneuert werden. Im Vordergrund steht dabei der Ersatz des Verwaltungsbaus an der Ecke Grenzacherstrasse / Peter Rot-Strasse (Bau 74). Hier entsteht das neue Forschungszentrum mit vier Büro- und Laborgebäuden unterschiedlicher Höhe (18 m, 28 m, 72 m und 132 m Höhe). Die Gebäude umfassen rund 950 Büro- und rund 950 Laborarbeitsplätze auf dem neuesten Stand der Technik. Mit der neuen Investition in den Forschungsstandort Basel sollen die Bedürfnisse der Forschung für die Zukunft optimal erfüllt werden.

In Zusammenarbeit mit dem Basler Architekturbüro Herzog & de Meuron entwickelte Roche die bisherigen Vorstellungen und Leitbilder der Arealentwicklung weiter. Aus diesem Prozess ging ein Entwicklungsplan hervor, der die langfristige Entwicklung des Gesamtareals aufzeigt und die Zusammenführung eines grossen Teils der Mitarbeitenden auf dem Areal an der Grenzacherstrasse zum Ziel hat. In einer ersten Etappe wird Bau 74 durch ein Forschungszentrum mit vier Einzelgebäuden ersetzt. Parallel dazu entsteht gegenüber von Bau 1 ein weiteres Bürogebäude mit einer Höhe von 205 m (Bau 2).

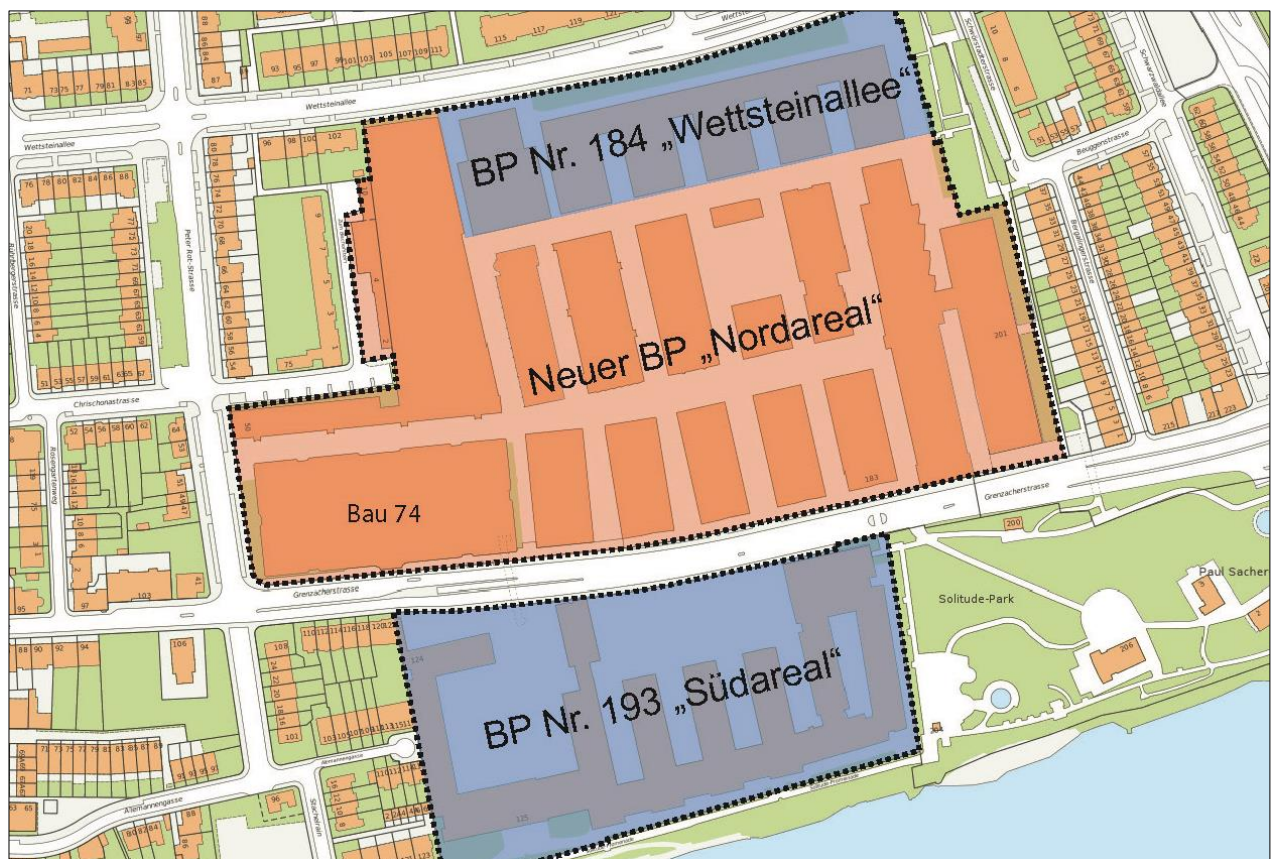


Abb. 2: Ausschnitt Stadtplan. Schwarz punktiert = Roche-Areal. Rot = neuer Bebauungsplan Nordareal. Blau = Bestehende Bebauungspläne. Quelle: GeoViewer BS (Kein Massstab, Plan genordet)

Dieser Entwicklungsplan dient nun als Grundlage für die nutzungsplanerischen Massnahmen, die zur Umsetzung der Ausbauvorhaben auf dem Nordareal notwendig sind: Zonenänderung und Bebauungsplan. Der Bebauungsplan Nr. 184 „Wettsteinallee“ bleibt davon unberührt gültig.

Mit dem Ersatz von Bau 74 wird das dort bestehende Parking mit rund 900 Parkplätzen durch ein neues, etwa gleich grosses ersetzt. Aus diesem Grund unterliegt das Vorhaben auch der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Als Ergänzung des bereits bestehenden Mobilitätskonzepts von Roche soll mit einem Verkehrskonzept aufgezeigt werden, wie der mit dem Ausbau der Arbeitsplätze einhergehende Verkehr stadt- und quatiervetraglich gelenkt werden kann. Die dazu notwendigen Massnahmen werden durch den Kanton parallel zu den baulichen Entwicklungsschritten vorangetrieben.

3. Allgemeine Erläuterungen

3.1 Planungssperimeter

Das Nordareal von Roche (siehe Abb. 2) umfasst eine Grundfläche von 85'800 m² und wird von der Grenzacherstrasse, der Peter Rot-Strasse, Zum Bischofstein, der Wettsteinallee und dem Beuggenweg begrenzt. Es liegt inmitten eines Wohnquartiers, das durch eine kleinteilige vorwiegend drei- bis viergeschossige Bebauungsstruktur geprägt ist.

Entlang der Wettsteinallee unterliegt das Nordareal dem Bebauungsplan Nr. 184 aus dem Jahr 2008. Das durch die Grenzacherstrasse vom Nordareal abgegrenzte Südareal unterliegt dem Bebauungsplan Nr. 193 aus dem Jahr 2010. Beide Bebauungspläne sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung und bleiben unverändert gültig.

3.2 Geschichte des Areals

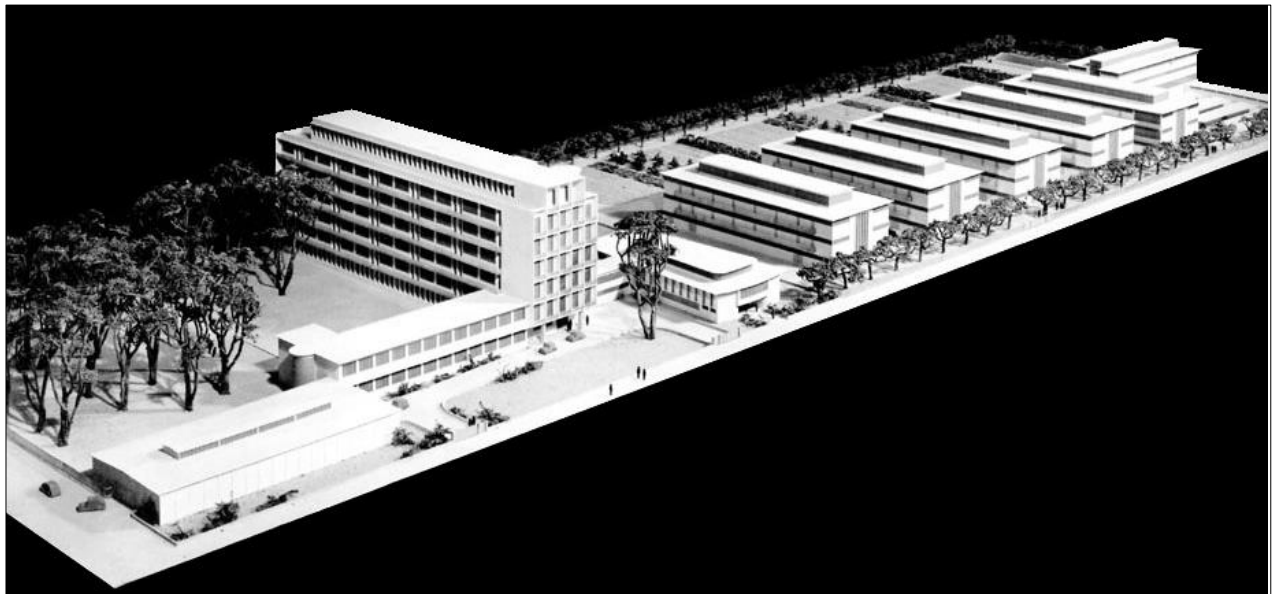


Abb. 3: Masterplan Salvisberg. Modellbild 1939.
Quelle: Bieri, Alexander L., „Gesundheit darstellen. Die Ursprünge des Pharma-Designs“, Historisches Archiv Roche, F. Hoffmann-La Roche AG, Basel, 2009

Von der Gründung der Firma im Jahr 1896 bis Mitte der 1930er Jahre entwickelte sich Roche auf dem heutigen Südareal. Die Entwicklung des Nordareals begann 1939 nach dem Masterplan des Architekten Otto R. Salvisberg. Kernelement des Plans war eine zeilenartige Bebauung mit niedrigen Produktionsgebäuden entlang der Grenzacherstrasse und einem Forschungszentrum im Westen gegen die Peter Rot-Strasse. Ein klares Erschliessungskonzept strukturierte den Plan. Zudem sah er eine Trennung der Infrastruktur von den Gebäuden vor und platzierte die Anlagen in den Gassen. Der Plan ordnete Bauten mit gefährlichen Produktionsprozessen im Zentrum des Areals an, schirmte sie mit einem Schutzgürtel aus Verwaltungs- und Forschungsbauten gegen

die Nachbarschaft ab („Cordon Sanitaire“) und schütze diese damit vor störenden Emissionen. Salvisberg starb 1940 und konnte daher nur noch den ersten Baustein seines Masterplans auf dem Nordareal realisieren (Bau 29, siehe Kapitel 5.3: Inventarisierte Gebäude).

Der Masterplan wurde von Salvisbergs Nachfolger, Roland Rohn, in den wesentlichen Zügen umgesetzt. Er erweiterte den Plan noch um eine Achse gegen die Wettsteinallee hin. Im Gegensatz zu den Vorstellungen Salvisbergs begann Rohn die Arealränder gegen aussen abzuschliessen, indem er einzelne Gebäude im Raster des Masterplans zu kammartigen Strukturen verband (z. B. gegen den Rhein oder die Wettsteinallee). Die Stadt hatte sich seit den Anfängen der chemischen Fabrik ausgedehnt. Die vormals ausserhalb der Stadt gelegene Fabrik war nun umgeben von Wohnbauten. Lärm und Gerüche der Produktion mussten von den Nachbarn ferngehalten werden. Darüber hinaus erhielt das Roche-Areal mit den durchgehenden Gebäudefronten gegen den Rhein und die Wettsteinallee einen markanten Abschluss.

Zwischen 1970 und 1990 wurde das Areal weitgehend losgelöst von einer städtebaulichen Leitidee und ohne prägende Architekten weiterentwickelt. Dies zeigt sich deutlich in den flächig ausgedehnten Bauten im Westen des Nordareals. So wurde Bau 74 nach amerikanischem Vorbild realisiert und sprengte die Dimensionen des Rasters. Der zur Erstellungszeit gefeierte Bau sticht heute als Fremdkörper störend hervor und kann die aktuellen betrieblichen, energetischen und brandschutztechnischen Anforderungen nicht mehr erfüllen. Die sehr tiefen Grundrisse führen auch zu einer Arbeitsplatzqualität, die hinsichtlich Belichtung und Aussenraumbezug den heutigen Standards nicht mehr genügt.

Trotz der Aufweichung und Verletzung der Prinzipien in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, ist der Masterplan Salvisbergs auch heute noch prägend für das Nordareal. Die Dimensionen der Baufelder (ca. 60 m x 30 m) erwiesen sich dabei als geeignet, die unterschiedlichen Nutzungen auf dem Areal aufzunehmen. Sowohl Produktionsbauten als auch Laborgebäude und Bürohäuser sind innerhalb dieses Rasters zweckmässig realisierbar. Über das gesamte Areal betrachtet, ermöglicht die Rasterstruktur die notwendige Flexibilität, einzelne Gebäude schnell und betrieblich sowie wirtschaftlich effizient durch Neubauten zu ersetzen und damit die stetige Weiterentwicklung des Standorts zu begünstigen.

3.3 Planungsmassnahmen seit dem Jahr 2000

3.3.1 Arealentwicklungsstrategie / städtebauliches Leitbild

Verschiedene Neubauvorhaben veranlassten Roche Anfang des 21. Jahrhunderts, eine Entwicklungsstrategie für das Gesamtareal zu formulieren. Anfang 2006 hat Roche dem Kanton und insbesondere der Stadtbildkommission diese Strategie vorgestellt. Diese Arealentwicklungsstrategie ging von einer sukzessiven Weiterentwicklung des Gesamtareals mit einer baulichen Erneuerung aus. Neubauten sollen dabei den zeitgemässen Anforderungen an Arbeitsplätze in Forschung, Entwicklung und Produktion sowie Dienstleistung gerecht werden. Sie müssten zeitlich und baulich möglichst unabhängig voneinander entwickelt werden können.

Ein von Roche ergänzend dazu erarbeitetes Leitbild zeigte die angestrebte städtebauliche Entwicklung des Areals auf, eingebettet in den städtischen Kontext. Es macht auch Aussagen zu den Themen Verkehr, Umgang mit bestehender Bausubstanz und Grünraum. Mit einer Grundsatzvereinbarung zwischen Roche und dem Regierungsrat wurden diese Entwicklungsabsichten im Mai 2008 bekräftigt und die wesentlichen Grundsätze und Eckwerte der Planung gemeinsam festgehalten. Damit sollte Planungssicherheit für Roche geschaffen werden; sie ersetzte keine ordentlichen Verfahren, wie die Nutzungsplanung oder das Baubewilligungsverfahren. Um Rechtssicherheit für die einzelnen Bauprojekte zu schaffen, mussten die Entwicklungsabsichten in die entsprechenden Planungsinstrumente (Bebauungspläne) überführt werden.

Die Grundsatzvereinbarung zwischen Roche und dem Kanton wurde 2010 im Nachgang zum Rückzug des ersten Bebauungsplanentwurfs für den Bau 1 und im Hinblick auf den neuen Entwurf aktualisiert. An der grundsätzlichen Strategie und Zielsetzung änderte sich dadurch nichts.

3.3.2 Bebauungsplan Nr. 184 „Wettsteinallee“

Mit dem Bebauungsplan Nr. 184 aus dem Jahr 2008 wurde die bauliche Entwicklung entlang der Wettsteinallee geregelt. Über ein flexibel anwendbares Set von Bautypen kann auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Roche reagiert werden. Einheitliche Regeln zu den Höhen und Abständen gegenüber der Wettsteinallee begrenzen die Auswirkungen der Bebauung auf die Nachbarschaft im Rahmen der bisherigen baurechtlichen Möglichkeiten.

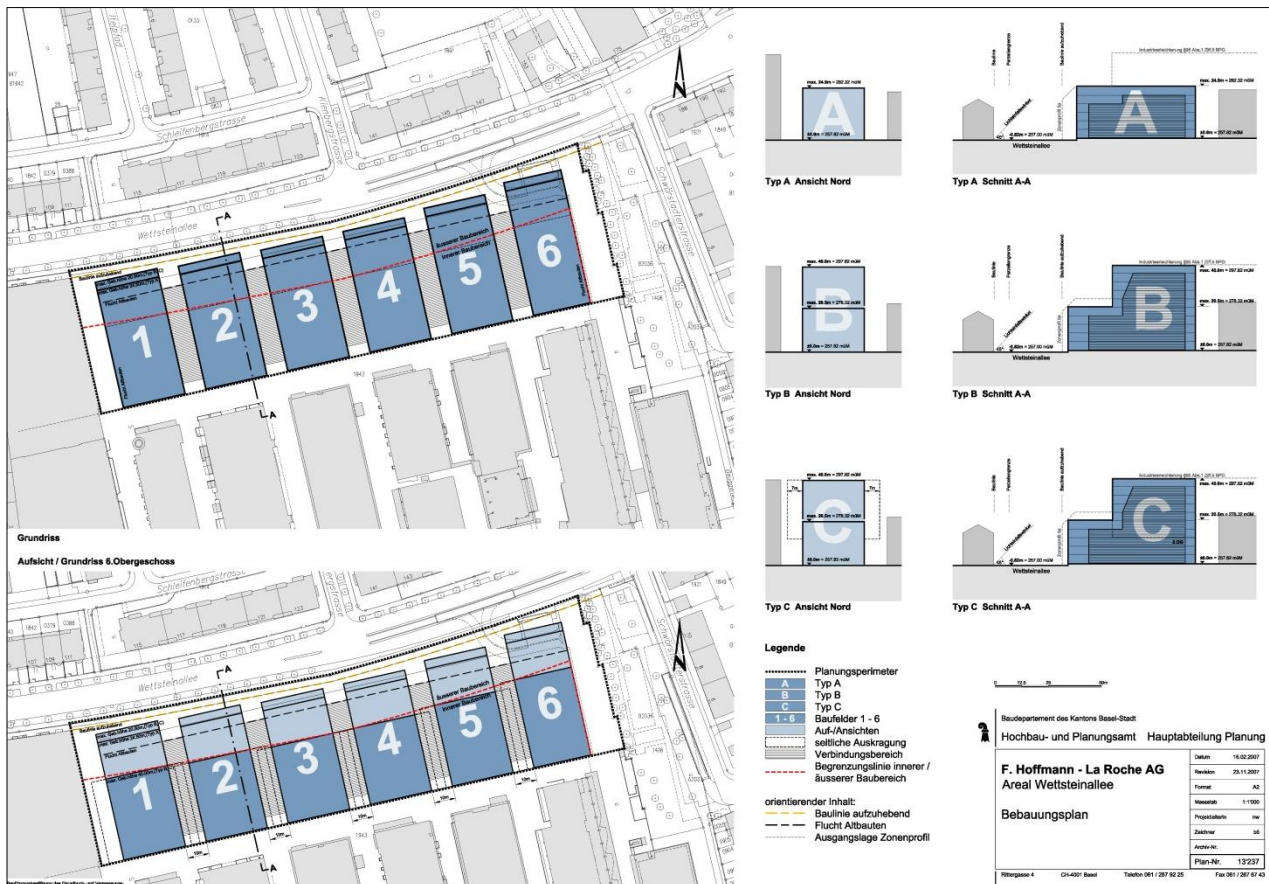


Abb. 4: Bebauungsplan Nr. 184 „Wettsteinallee“

Konkreter Anlass war ein Neubauvorhaben für die Erforschung und Entwicklung von neuen Arzneiformen und für die Herstellung von Klinikmustern für klinische Studien. Dieses Vorhaben war Teil der umfassenden Strategie, die Arzneimittelforschung entlang der Wettsteinallee zusammenzufassen. Mit dem Bebauungsplan konnte die mit dieser Strategie verbundene städtebauliche Konzeption entlang der Wettsteinallee langfristig gesichert werden.

3.3.3 Bebauungsplan Nr. 193 „Südareal“

Mit dem Bebauungsplan Nr. 193 aus dem Jahr 2010 wurde die Entwicklung des Südareals in drei unterschiedlichen Baubereichen geregelt. Baubereich 1 legt den Rahmen für den Bau des 178 m hohen Hochhauses „Bau 1“. Baubereich 2 definiert den Prozess zur Entdichtung des Gebiets gegen den Solitude-Park und den Rhein und legt allgemeine Kriterien für die weitere Entwicklung fest. Baubereich 3 regelt den Umgang mit dem Verwaltungsgebäude „Bau 21“ aus dem Jahr 1930 von O. R. Salvisberg und der daran anschliessenden, später realisierten Hofbebauung im westlichen Teil des Areals.

Konkreter Anlass war das Ziel, die Unternehmensbereiche zu entflechten, die Büroflächen mehrheitlich auf dem Südareal zu konzentrieren und über die Stadt verteilte Aussenstellen wieder auf dem Areal zusammenzufassen.

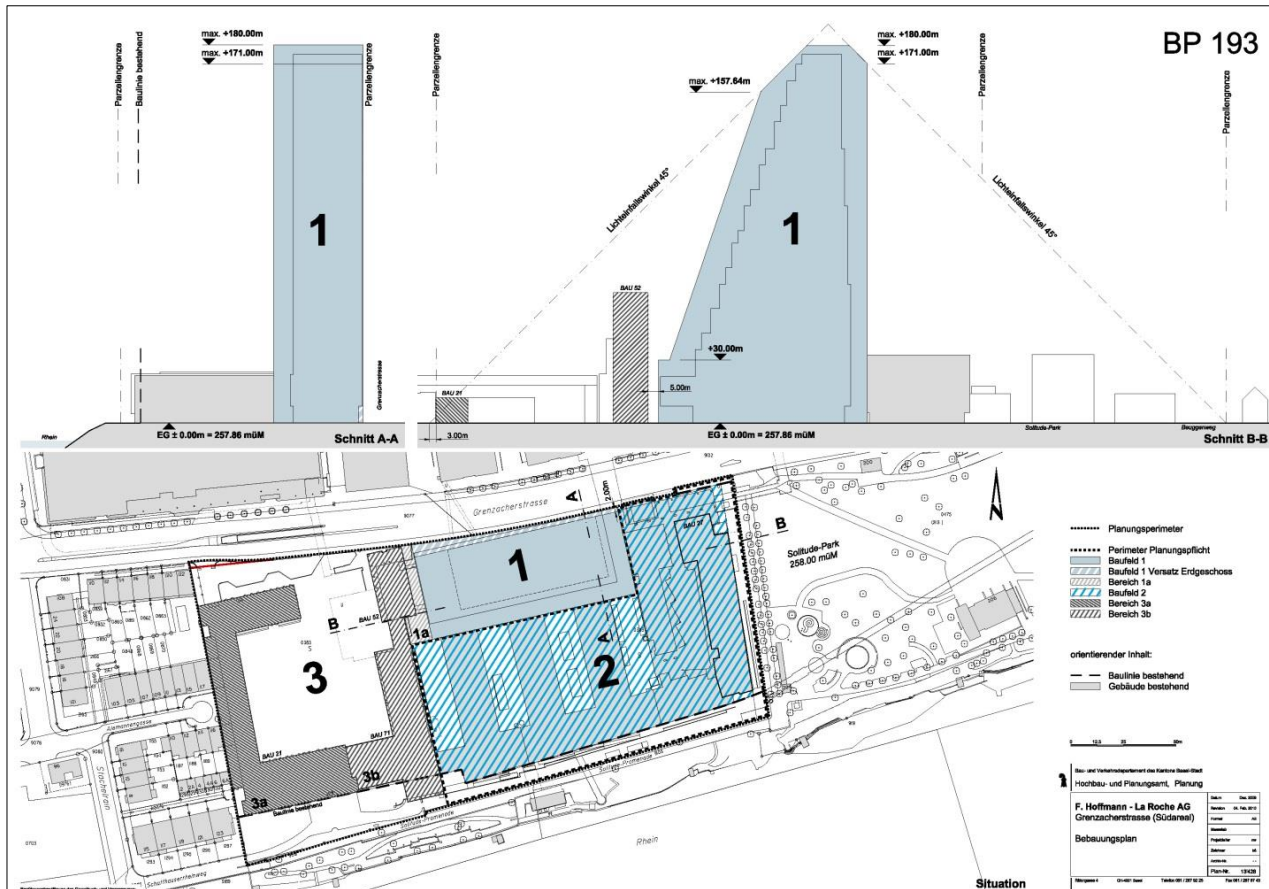


Abb. 5: Bebauungsplan Nr. 193 „Südareal“

3.3.4 Aufwertung der Grenzacherstrasse

Parallel zur Entwicklung auf dem Südareal sollte auch die das Gesamtareal trennende Grenzacherstrasse den neuen Verhältnissen entsprechend aufgewertet werden. Insbesondere sollte ein grosszügiger attraktiver Strassenraum und damit eine gute Adresse für die Roche gebildet, die Verkehrssicherheit gesteigert, der Querungskomfort für Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht, die Führung des Veloverkehrs verbessert sowie grössere öffentlich nutzbare Flächen zugunsten des Fussverkehrs geschaffen werden. Der Grosse Rat hat den entsprechenden Baukredit 2013 beschlossen.

4. Entwicklungsplan Roche

Die Arealentwicklungsstrategie aus dem Jahr 2006 muss aufgrund des anhaltenden Erfolgs der Firma Roche überholt werden. Eine umfassende Analyse der Bedürfnisse, Möglichkeiten und Grenzen des Gesamtareals gab dabei die Richtung vor.

Nach wie vor will Roche langfristig auf den Standort Basel setzen und die Schweiz als einen ihrer wichtigsten Standorte festigen. Attraktive Arbeitsplätze sind eine wichtige Voraussetzung, um die weltweit besten Talente zu gewinnen. Roche will daher Arbeitsplätze mit einer hohen Wertschöpfung in Basel erhalten und neu schaffen, moderne Forschungs- und Büroräume errichten und damit insgesamt die Zusammenarbeit und Innovationskraft fördern.

Über ein Drittel der Büro- und Laborflächen von Roche in Basel sind über 40 Jahre alt, und auch nach Bezug von Bau 1 im Süddareal werden entgegen den ursprünglichen Überlegungen immer noch über 3'000 Arbeitsplätze ausserhalb des Roche-Areals liegen. Langfristiges Ziel der Roche ist daher, die veralteten Gebäude im Areal durch Neubauten zu ersetzen und gleichzeitig möglichst viele Mitarbeitende auf das Areal an der Grenzacherstrasse zurückzubringen. Nachhaltigkeit und Energieeffizienz sind dabei wichtige Leitgedanken.

4.1 Variantenstudium

Als Grundlage für die weitere Entwicklung des Areals hat Roche in einem ersten Schritt die Bedürfnisse der Standortentwicklung und die Potentiale der Arealinfrastruktur am Standort Basel einander gegenübergestellt. Dabei wurde der Bedarf an zusätzlichen Flächen und Arbeitsplätzen mit der Leistungsfähigkeit und den Ausbaumöglichkeiten der Arealinfrastruktur abgeglichen.

Nach dieser Bedarfsabklärung wurden mit Unterstützung von Herzog & de Meuron verschiedene städtebauliche Szenarien entwickelt, wie die benötigten Flächen und Arbeitsplätze zweckmässig angeordnet werden können. Dabei wurden verschiedene Gebäudetypologien und unterschiedliche Gebäudehöhen geprüft und bewertet. Wichtig war, dass die verschiedenen Entwicklungsschritte sowohl für sich betrachtet als auch insgesamt einen überzeugenden städtebaulichen Vorschlag darstellten. Baurechtlich massgebend waren der Lichteinfallswinkel von 45° zu den Nachbarliegenschaften sowie der 2 Stunden-Schatten.

Die Entwicklung des gewählten und der vorliegenden Planung zugrunde liegenden Vorschlags erfolgte in enger Abstimmung mit dem Planungsamt, der Stadtbildkommission sowie weiteren Experten. Das nun vorliegende Konzept wurde mit Blick auf das Stadtbild, den Quartierbezug, das Gesamtareal und auf die Nachbargebäude innerhalb und ausserhalb des Areals als bester Vorschlag erachtet.

4.2 Betriebliches Konzept

Das Roche-Areal vereint neben den globalen Funktionen mit Forschung, Entwicklung, Produktion und Administration alle wesentlichen Bereiche des Unternehmens an einem Standort. Am Konzept dieses „integrierten Standorts“ soll festgehalten werden. Nicht nur für Roche und die Stadt ist ein solcher von grosser Bedeutung, sondern auch für die einzelnen Mitarbeitenden, die sich täglich im Areal aufhalten und diese unterschiedlichen Nutzungen erleben.

Die Nutzungen Forschung und Entwicklung sind heute über das Gesamtareal verteilt und bilden damit auf baulicher Ebene das stetige Wachstum und die laufende Entwicklung des Unternehmens ab. Aus betrieblicher Sicht führt dies zu einer räumlichen Entkoppelung vieler Funktionen. Ziel des Entwicklungsplans ist es, die Nutzungen in Nutzungszonen zusammenzuführen. Damit können Synergien genutzt und der Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren intensiviert werden. Grundlage für diese Zonierung bildet die bestehende Arealinfrastruktur, die Erschliessungssituation sowie die Ver- und Entsorgung.

Die Grenzacherstrasse definiert mit dem Nord- und dem Süddareal die beiden wichtigsten Nutzungszonen. Auf dem Süddareal wird die Administration mit den globalen Headquarter-Funktionen konzentriert – eine Entwicklung, die durch den neuen Bau 1 bereits eingeleitet wurde. Auf dem Nordareal werden Produktion, Forschung und Entwicklung zusammengeführt. Die Produktion soll schwerpunktmässig im Zentrum des Nordareals konzentriert werden. Forschung und Entwicklung, inklusive der zugehörigen Büroarbeitsplätze, werden entlang der Grenzacherstrasse und der Wettsteinallee zusammengefasst. Die Areal services schliessen das Areal nach Osten und Westen ab und schaffen einen Übergang zum Quartier.



Abb. 6: Nutzungsverteilung Areal Roche
Quelle: Roche (Kein Massstab, Plan genordet)

4.3 Städtebauliches Konzept

Nebst den funktionalen bzw. betrieblichen Leitlinien bestimmen fünf städtebauliche Grundregeln die zukünftige Arealbebauung:

- **Die rasterförmige Parzellenstruktur des Nordareals:** Die Bebauung orientiert sich wieder am Prinzip der freistehenden Einzelbauten und führt den Masterplan Salvisbergs weiter.
- **„Ecksteine“ schaffen einen Übergang vom Areal zur Nachbarschaft:** Niedrige Gebäude bilden die Ecksteine des Areals und schaffen den Übergang in die umliegenden Quartiere. Auf dem Südareal führt eine offene, punktuelle Bebauung zu einer visuellen Öffnung zum Rhein hin.
- **Entlang der Grenzacherstrasse verdichtet sich die Bebauung gegen das Zentrum:** Bau 1 und der neue Bau 2 bilden ein Zentrum für das Gesamtareal. Sie stehen in der Mitte des Gesamtareals, bilden einen städtebaulichen Schwerpunkt und verbinden die Arealteile über die Grenzacherstrasse hinaus.
- **Die Gebäude rund um das Zentrum werden in Gruppen zusammengefasst:** Ein modernes Forschungszentrum mit attraktiven Arbeitsplätzen, bestehend aus vier Gebäuden, gliedert sich prismatisch zum Bau 2 hin und ist gestalterisch als Gruppe erkennbar. Östlich vom Bau 2 schliesst ein weiterer Neubau an, der durch die bestehenden Bauten 31 und 29 zu einer weiteren Gebäudegruppe ergänzt wird.
- **Bestehende Schwachpunkte in der Arealstruktur werden bereinigt:** Die Brüche des Masterplans von Salvisberg im Westteil des Nordareals sowie die kammartigen Strukturen an der Wettsteinallee und gegen den Rhein hin sollen bereinigt werden. Die ursprüngliche Schliessung der Strukturen aus Emissionsgründen ist heute nicht mehr notwendig.

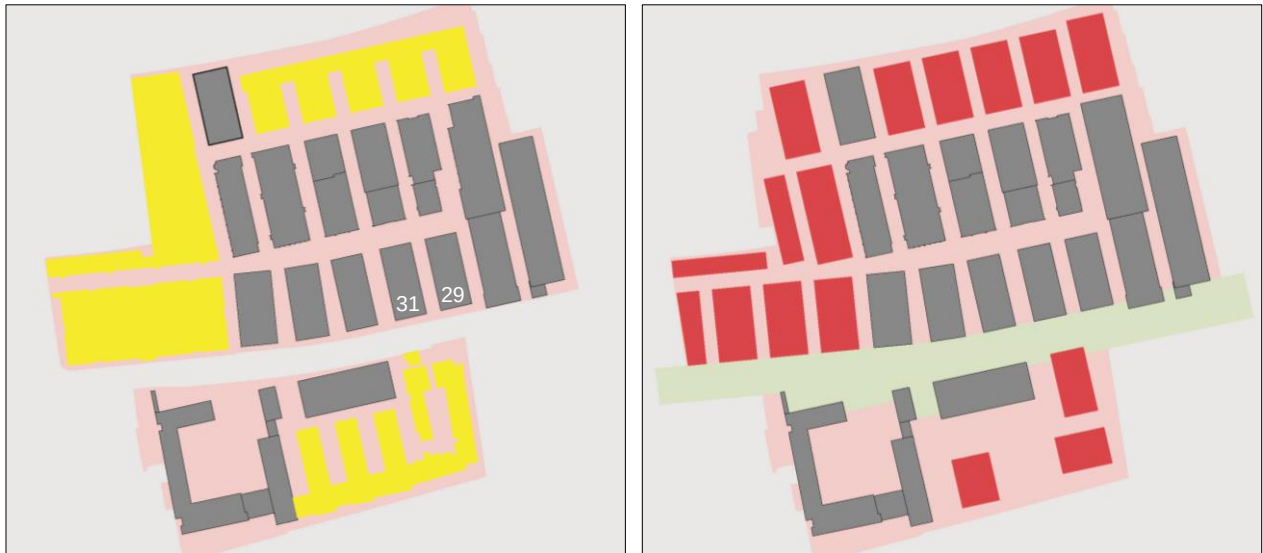


Abb. 7 & 8: Areal Roche. Arealstruktur Situation heute (links), Situation bis 2030 (rechts)
Quelle: Roche (Kein Massstab, Plan genordet)

4.4 Freiraumkonzept



Abb. 9: Grünraumkonzept Areal Roche
Quelle: Roche (Kein Massstab, Plan genordet)

Die Grenzacherstrasse trennt die Teilareale von Roche und schafft ein funktionales wie auch räumliches Hindernis. Mit der Aufwertung der Grenzacherstrasse zum begrünten Strassenraum

wird ein wichtiger Schritt gemacht, diese Wirkung zu überwinden. Die Grenzacherstrasse entwickelt sich von einem trennenden zu einem verbindenden Element, von einer Durchgangsstrasse zu einem Ort mit Aufenthaltsqualität.

Durch eine Neuinterpretation des durch O. R. Salvisberg angedachten „Cordon Sanitaire“ auf dem Nordareal – bei Salvisberg noch eine Sicherheitszone – wird das Areal von einem begrünten Gürtel umsäumt. Als Übergang zum Quartier wird dieser zu einem verbindenden Element, der das Roche-Areal in die Stadt einbettet und ihm einen Rahmen gibt. Es entsteht eine weiche Zwischenzonenzone zwischen Roche-Areal und der Nachbarschaft, die gleichzeitig Aufenthaltsort und visueller Bezugspunkt ist. Dies bedingt die im städtebaulichen Konzept definierte Öffnung des Areals durch die Bereinigung der städtebaulichen Schwachpunkte in der Arealstruktur.

Als Ausgleich für die bereits heute weitgehend versiegelte Bodenfläche im Areal sollen die Dachflächen – wo immer möglich – begrünt und extensiv gestaltet werden. Neben dem ökologischen Effekt hat diese Massnahme einen ästhetischen Wert, da immer mehr Mitarbeitende der Roche das Areal aus höheren Gebäuden überblicken werden. Damit kommt den Dachflächen eine neue Funktion als fünfte Fassade zu. Die Nutzung der Dachflächen für Photovoltaikanlagen sowie als begehbarer Aussenraum wird projektspezifisch geprüft und wo sinnvoll umgesetzt.

4.5 Etappierung

Aus dem betrieblichen und dem städtebaulichen Konzept ergeben sich konkrete Entwicklungsschritte für einen Zeitraum bis ca. 2030.

[BGF und AZ Werte in diesem Kapitel sind nicht verifizierte Angaben von Roche]

Bestand und Phase 1:

Heute besteht auf dem Nordareal eine Bruttogeschossfläche (BGF) von rund 290'000 m² bzw. eine Ausnutzung (AZ) von 3.4. In einem ersten Schritt werden bis 2019 verschiedene Service- und Logistikgebäude um- oder neugebaut. Dies betrifft hauptsächlich den Westteil des Areals (in den Abbildungen rechts). Diese Gebäude sind veraltet und müssen ersetzt werden. Dabei können alle Servicefunktionen (Medizinischer Dienst, Feuerwehr, Werkstatt, etc.) zusammengeführt werden.

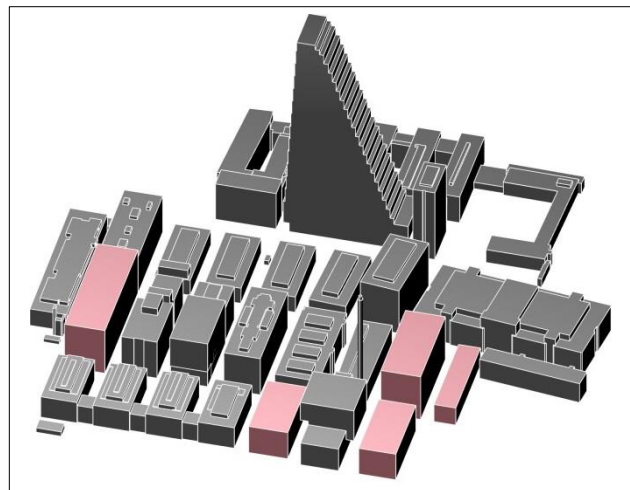
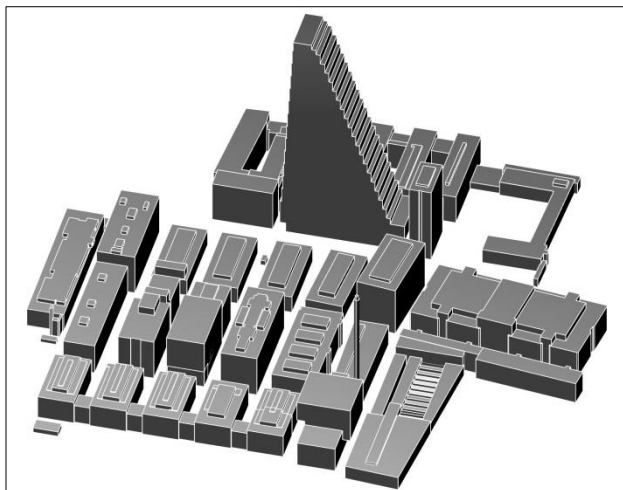


Abb. 10 & 11: Areal Roche. Situation heute (links), Situation bis 2018 (rechts)
Quelle: Roche (Kein Massstab, Plan nicht genordet)

Phase 2 und Phase 3:

Ab 2017 wird mit dem Bau eines neuen, rund 50-geschossigen Bürohochhauses (Höhe 205 m) gegenüber von Bau 1 begonnen. Es wird 1'500 - 1'700 zeitgemässe Büroarbeitsplätze aufnehmen. Parallel dazu entsteht im Bereich von Bau 74 ein neues Forschungszentrum mit vier Labor-

und Bürogebäuden in unterschiedlicher Höhe (18 m, 28 m, 72 m, 132 m). Dadurch entsteht eine attraktive und innovative Arbeitsumgebung in hoher Qualität mit etwa 950 hochmodernen Laborarbeitsplätzen und ebenso vielen modularen Büroarbeitsplätzen. Damit erreicht das Nordareal eine BGF von rund 420'000 m² bzw. eine AZ von 4.9.

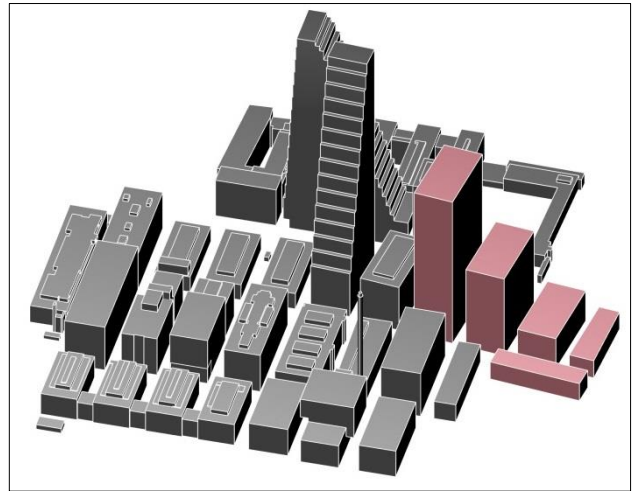
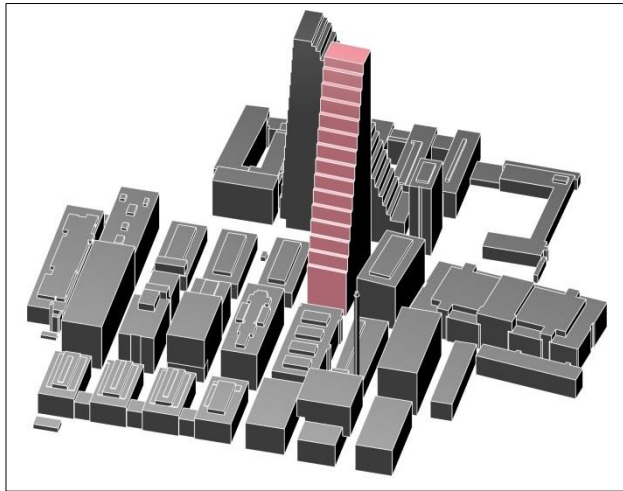


Abb. 12 & 13: Areal Roche. Situation bis 2021 (links), Situation bis 2023 (rechts)
Quelle: Roche (Kein Massstab, Plan nicht genordet)

Phase 4 und Phase 5:

Nach 2023 ist geplant, das Südareal entsprechend den Vorgaben des gültigen Bebauungsplans weiter zu entwickeln. Zur Realisierung dieser Phase ist eine Aktualisierung des Bebauungsplans „Südareal“ im Rahmen der bereits definierten Grundsätze notwendig. Die Aktualisierung unterliegt dem Beschluss des Grossen Rats.

Im selben zeitlichen Rahmen wird östlich des dann fertiggestellten Bau 2 ein weiteres Gebäude mit einer Höhe von 72 m entstehen. Das Nordareal wird nach der Fertigstellung dieses Gebäudes eine BGF von rund 440'000 m² bzw. eine AZ von 5.2 aufweisen.

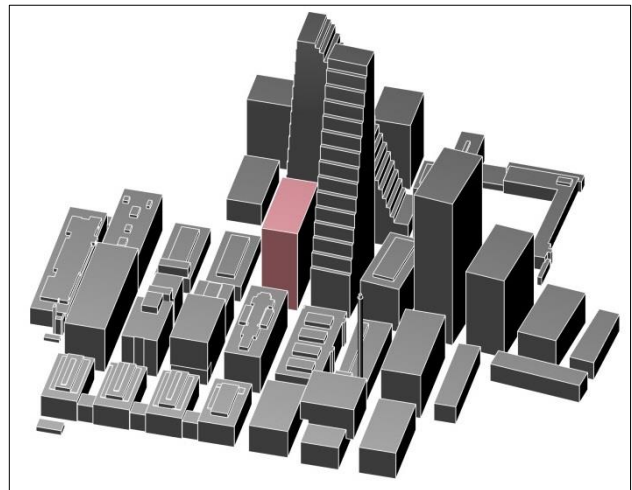
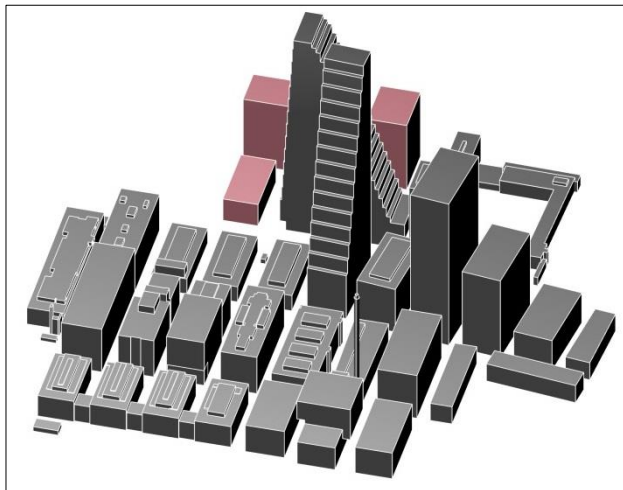


Abb. 14 & 15: Areal Roche. Weiterentwicklung Südareal (links), Weiterentwicklung Nordareal (rechts)
Quelle: Roche (Kein Massstab, Plan nicht genordet)

4.6 Energieeffizienz und Nachhaltigkeit

Neubauten müssen bei Roche Vorzeigecharakter haben und neue, energetisch wegweisende Standards berücksichtigen. Gebäude sollen einen nachhaltigen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs leisten. Dazu müssen nachhaltige Konzepte realisiert werden, die die natürlichen Ressourcen schonen und die Umweltbelastung minimieren. Roche orientiert sich dabei an „Green

Building Standards“ die eine hochwertige, ökologische Bauweise für gesündere, umweltfreundlichere und profitablere Gebäude definieren. Roche strebt jedoch keine Zertifizierung an.

Ziel ist der rationelle Energieeinsatz und die breite Nutzung erneuerbarer Energien bei gleichzeitiger Senkung der Umweltbelastung. Dabei ist folgende Reihenfolge anzustreben: Vermeidung von Energieverlust bzw. -eintrag; Einsparung von Energien; verstärkte Nutzung von regenerativen Energiequellen. Wo möglich soll Energie- und Abwärme aus arealeigenen Energiequellen eingesetzt werden. Die Installationen werden benutzungs- und wartungsfreundlich geplant und der Trinkwasserverbrauch, soweit möglich, minimiert.

Bei der Festlegung der Bau- und Installationsmaterialien werden ökologische Kriterien über den ganzen Lebenszyklus berücksichtigt. Wo möglich werden Materialien aus erneuerbaren Rohstoffen eingesetzt – generell werden Materialien mit geringer Umweltbelastung verwendet (Rohstoffgewinnung, Produktion und Transporte).

5. Verkehr

Die Kapazität der das Areal erschliessenden Systeme des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Velo- und Fussverkehrs (LV) ist ein wichtiger Faktor für die weitere Entwicklung des Gesamtareals. Das Areal kann nur bis zu dem Punkt wachsen, an dem die Systeme das durch den Arbeitsplatzausbau verursachte Verkehrsaufkommen aufnehmen können. Das Gleiche gilt für die Ver- und Entsorgung mit Gütern.

Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit sind zwei unterschiedliche Blickwinkel massgeblich: Die formelle Erschliessung des Areals im Sinne der Raumplanungs- und Baugesetzgebung und die Erschliessungsqualität im Sinne der Verkehrsteilnehmenden.

Die formelle Erschliessung von Bauland ist eine Voraussetzung für nutzungsplanerische Massnahmen und massgebend zur Beurteilung der Baureife eines Grundstücks. Ist ein Grundstück erschlossen und die Leistungsfähigkeit der Erschliessungsanlagen ausreichend, kann Bauland bebaut werden (siehe auch Kapitel 8.5.1). Dies ist beim Nordareal von Roche der Fall. Das Nordareal ist ausreichend erschlossen und die Leistungsfähigkeit der Erschliessungsanlagen gegeben, wie der Umweltverträglichkeitsbericht nachweist.

Die ausreichende Leistungsfähigkeit sagt aber noch nichts über die Qualität der Erschliessung aus Sicht der Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsmittel sollen für die Reisenden möglichst attraktiv sein, um auch genutzt zu werden. Gerade für die Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs ist es wichtig, ein hochstehendes Angebot im öffentlichen Verkehr sowie sichere und grosszügige Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten.

Roche hat bereits mit dem Bebauungsplan „Südareal“ ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das die Anzahl vergebener Parkplätze deutlich reduziert hat. Zusätzlich hat Roche ein Velokonzept eingeführt, das über die gesetzlichen Rahmenbedingungen hinaus Anforderungen an die Lage und Ausstattung der Veloabstellplätze im Areal definiert.

Über diese Massnahmen hinaus zeigt nun ein vom Kanton zusammen mit Roche erarbeitetes Verkehrskonzept Massnahmen auf, die für eine stadt- und quatierveträgliche Abwicklung des Verkehrs über alle Verkehrsmittel hinweg notwendig sind.

5.1 Mobilitätskonzept Roche 2010

Roche hat parallel zum Bebauungsplan Südareal ein Mobilitätskonzept erarbeitet und auf den 1. Januar 2011 eingeführt. Im Bebauungsplan Südareal wurde festgeschrieben, dass die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts zu dokumentieren und für die Inbetriebnahme von Bau 1 ein ab-

schliessender Bericht vorzulegen sei. Dieser Schlussbericht wurde Mitte 2015 eingereicht, Bau 1 im September 2015 in Betrieb genommen.

Im Mobilitätskonzept wurden fünf Handlungsfelder mit entsprechenden Massnahmen definiert, wobei die Massnahmen im Handlungsfeld II teilweise und im Handlungsfeld III vollständig in die Kompetenz des Kantons fallen.

- I. Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsbonus (Roche)
- II. Förderung Langsamverkehr (Roche und Kanton)
- III. Öffentlicher Verkehr (Kanton)
- IV. Informationsplattform (Roche)
- V. Innerbetrieblicher Verkehr (Roche)

Das Mobilitätskonzept ist fortschrittlich und dient unterdessen als Referenz. Es ist insbesondere bei der Parkplatzvergabe an Mitarbeitende deutlich strenger als Konzepte vergleichbarer Firmen. Bei der Einführung mussten interne Widerstände und Vorbehalte überwunden werden. Wegen der transparenten Regeln für das Anrecht auf einen Parkplatz, der einheitlichen Lenkungsmassnahmen (Parkplatzgebühr, Mobilitätsbonus) und der damit verbundenen Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden ist es heute akzeptiert und funktioniert reibungslos.

Mit der Einführung des Mobilitätskonzepts hat sich die Anzahl vergebener Parkplätze um 25 % reduziert. Diese Reduktion ist einerseits auf die Bestimmungen für den Parkplatzanspruch zurückzuführen, andererseits aber auch auf den als Lenkungsmassnahme ausbezahlten Mobilitätsbonus sowie die erhobenen Parkgebühren.

5.2 Velokonzept Roche 2014

Im Rahmen der Umsetzung der Vorschriften zur Anzahl Veloabstellplätze im Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt, bzw. der Schweizer Norm für Velo-Abstellanlagen hat Roche für das Areal ein eigenes Velokonzept erarbeitet. Laut Gesetz müssen pro Arbeitsplatz 0.2 Veloabstellplätze für Mitarbeitende und 0.05 Veloabstellplätze für Besucher/-innen bereitgestellt werden. Das Velokonzept Roche soll darüber auch die Anordnung sowie weitere Begleitmassnahmen in deren Umfeld regeln.

Ergänzend zu den gesetzlichen Vorgaben hat Roche folgende interne Vorgaben erlassen, welche bei der Planung von Veloabstellanlagen zu berücksichtigen sind:

- Anordnung der Abstellanlagen möglichst an der Arealperipherie (aber auf dem Areal von Roche), damit der Veloverkehr innerhalb des Areals reduziert wird;
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sollen in ausreichender Anzahl und in der Nähe der Abstellanlagen zur Verfügung gestellt werden;
- Ladestationen für Elektrovelos und Pumpstationen sind bei den zentralen Veloabstellanlagen vorzusehen; und
- Anlagen im Freien sollen mit einer Überdachung versehen werden.

5.3 Verkehrskonzept 2015

Parallel zu den nutzungsplanerischen Massnahmen wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, das die stadt- und quatierveträgliche Abwicklung des durch den Arbeitsplatzausbau entstehenden zusätzlichen Verkehrs nachweist. Das heisst: Der Mehrverkehr sollte nicht zu Stau beim MIV oder Überlastungen auf den ÖV-Linien führen.

Das Verkehrskonzept stellt aufgrund einer umfassenden Analyse die zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssysteme dar und zeigt Lösungsansätze auf. Für detailliertere Ausführungen soll hier auf den Bericht zum Verkehrskonzept selbst verwiesen werden, der diesem Dokument beiliegt.

5.3.1 Velo und Fussgänger/-innen (LV)

Heute bestehen 1'350 Veloabstellplätze auf dem Gesamtareal von Roche (Nord- und Südareal). Es wird davon ausgegangen, dass im Planungshorizont die Velofahrer und Fussgängerinnen deutlich zunehmen. Roche kann den Bedarf an Veloabstellplätzen auf dem Areal decken.

Der Badische Bahnhof ist ein wichtiger Knoten für Roche-Pendler/-innen. Wenn dort nicht zusätzliche Veloabstellplätze gebaut werden, so verschärft sich die Situation weiter.

Als Massnahmen empfiehlt das Konzept:

- Qualität und Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs im Umfeld bei den Planungen berücksichtigen und weiter verbessern
- Umsetzung eines Veloparkings am Badischen Bahnhof zur Steigerung der Attraktivität und Kapazität der Veloabstellplätze vorantreiben
- Attraktivität der Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Badischen Bahnhof und Roche-Areal Basel erhöhen

5.3.2 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung (MIV)

Heute bestehen rund 1'900 Parkplätze auf dem Gesamtareal von Roche. Zusätzlich bestehen entlang der Schwarzwaldallee weitere rund 60 Parkplätze und im Parking Badischen Bahnhof mietet Roche fest 200 Parkplätze. Durch den Abbruch des Parkings unter Bau 74 mit rund 900 Parkplätzen ist kurzfristig mit einer Reduktion der Fahrten vom und zum Areal zu rechnen. Damit einher geht auch eine Entlastung des Quartiers.

Im Planungshorizont bis 2023 ist kein Ausbau der Anzahl Parkplätze geplant. Langfristig – unter der Annahme des Vollausbaus beider Arealteile – hat Roche gemäss Parkplatzverordnung ein Parkplatzpotential von insgesamt rund 3'600 Parkplätzen, sofern deren Umweltverträglichkeit jeweils nachgewiesen wird. Wobei der Ausbau der Parkplätze bis zu diesem Maximum nur entsprechend der realisierten BGF und dem tatsächlichen Bedarf realisiert werden kann.

Als Planungen seitens Roche führt das Konzept auf:

- Kurzfristig ist der Bau eines neuen provisorischen Parkings an der Schwarzwaldstrasse mit rund 650 PP und die Inbetriebnahme einer Park+Ride Lösung in Weil am Rhein mit rund 250 PP geplant. Dies dient als Ersatz der unter Bau 74 wegfallenden rund 900 PP.
- Mittelfristig kommt ein neues Parking im Bereich des Baus 74 mit rund 920 PP wieder hinzu.
- Langfristig ist mit der Entwicklung auf dem Südareal dort oder auf der Parzelle der Roche am Eisenbahnweg ein weiteres Parkhaus möglich.

5.3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Gesamtareal von Roche wird heute von mehreren Buslinien und in etwas Entfernung am Wettsteinplatz und am Badischen Bahnhof auch von mehreren Tramlinien erschlossen. Die Auslastung der betreffenden Linien ist in den Spitzenzeiten hoch, selten sehr hoch. Der öffentliche Verkehr, insbesondere der Busverkehr in der Grenzacherstrasse, stellt eine starke Lärmbelastung für die Anwohnenden dar.

Kurzfristig wird die Belastung, wie auch beim MIV, leicht zurückgehen, da die Anzahl Arbeitsplätze auf dem Areal um ca. 500 sinkt. Erst ab 2023 steht ein grosser Ausbauschritt der Arbeitsplätze an. Zu diesem Zeitpunkt ist mit einer Zunahme der Auslastung der Bus- und Tramlinien zu rechnen. In den Spitzenzeiten nehmen Kurse mit sehr hoher Auslastung zu. Bis 2023 besteht insbesondere auf der Schwarzwaldbrücke (Buslinie 36) Handlungsbedarf, wobei bei dieser Linie der Anteil Reisender mit Bezug zur Roche kleiner ist als bei anderen betrachteten Linien. Es soll deshalb geprüft werden, ob eine zusätzliche Buslinie das Areal Roche mit dem Bahnhof SBB via Schwarzwaldbrücke verbinden kann.

Ab 2024 bis 2030 ist mit einem weiteren potentiellen Ausbau der Anzahl Arbeitsplätze zu rechnen. Damit steigt die Auslastung zusätzlich und auch im Bereich der Grenzacherstrasse wird der Handlungsbedarf akut. Ein Ausbau des Busangebots ist aufgrund der bereits bestehenden Lärmbelastung nur unter der Bedingung realistisch, dass die Busse weniger Lärm emittieren als die bisherigen Fahrzeuge. Durch eine neue Tramlinie in der Grenzacherstrasse (als Teil einer direkten Tramverbindung Bad. Bhf. – Roche – Bhf. SBB) hingegen kann die Kapazität gesteigert und gleichzeitig die Anzahl Buslinien gesenkt werden.

Parallel dazu soll das Areal besser an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Es wird deshalb geprüft, im Bereich des Tinguely-Museums / Solitude eine S-Bahn-Station einzurichten und damit insbesondere die Mitarbeitenden aus dem Wiesental näher ans Areal der Roche zu führen.

Als Massnahmen schlägt das Konzept vor:

- Optimierung Busangebot (kurzfristige Planung)
- Tram Grenzacherstrasse (mittelfristige Planung)
- Neue S-Bahnhaltestelle Solitude (mittel- bis langfristige Planung)

5.4 Planungsstand der Massnahmen im Bereich ÖV

Die im Verkehrskonzept empfohlenen Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der ÖV-Erschliessung des Roche-Areals liegen überwiegend in der Kompetenz des Kantons. Die Massnahmen haben unterschiedliche Planungsstände und unterliegen voneinander unabhängigen Planungsprozessen. Im Folgenden wird aufgezeigt, wie der Planungsstand der einzelnen Massnahmen ist und welche weiteren Schritte bis zur Realisierung anstehen.

5.4.1 Optimierung Busangebot

Das Bau- und Verkehrsdepartement (Amt für Mobilität) überprüft derzeit zusammen mit den BVB die Machbarkeit einer Buslinie, die während der Hauptverkehrszeit mindestens im 30'-Takt von Roche über die Autobahn zum Centralbahnplatz Ost verkehren soll. Das neue Busangebot könnte – die Machbarkeit vorausgesetzt – bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 umgesetzt werden. Die ersten zwei Jahre sollen als Probetrieb dienen, danach wird über eine Weiterführung entschieden.

Im Zusammenhang mit der Planung des Tramprojekts Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse wird auch das Busangebot zwischen Wettstein und Riehen / Bettingen / Grenzach überprüft. Das bestehende Busangebot in der Grenzacherstrasse soll durch eine Tramverbindung entlastet werden.

5.4.2 Tram Grenzacherstrasse

Im Sommer 2015 hat der Regierungsrat die nächsten Ausbaustufen zur Weiterentwicklung des Basler Tramnetzes beschlossen. Das bestehende Netz wird optimiert und auf die neuen Ansprüche der künftigen Arbeitsplatzzentren und der neuen Wohngebiete ausgerichtet. Im Fokus steht dabei das Tramprojekt Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse.

Aktuell wird an einer Vorstudie für dieses Tramprojekt gearbeitet. Unter Begleitung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe und unter Einbezug des Bundesamts für Strassen (ASTRA) sowie von Roche soll bis im 1. Quartal 2016 eine mögliche Linienführung mit Regelquerschnitten für die betroffenen Strassenabschnitte aufgezeigt werden. Der Kanton plant den Einbezug der Öffentlichkeit über verschiedene Gremien. Eine erste öffentliche Partizipationsveranstaltung im Kleinbasel ist per Ende 2015 geplant. Mit Abschluss der Vorstudie im 1. Quartal 2016 soll die Öffentlichkeit erneut eingebunden werden.

Der Bund unterstützt nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag von bis zu 50 Prozent über das Agglomerationsprogramm. Der Kanton Basel-Stadt plant für das Tramprojekt Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse die Einreichung ins Agglomerationsprogramm 3. Generation mit hoher Priorität. In Anbetracht der Komplexität des Tramprojektes Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse und den durch das Agglomerationsprogramm vorgegebenen Fristen ist bis spätestens 2022 mit einem Baubeginn zu rechnen.

5.4.3 S-Bahn Haltestelle Solitude

Im Rahmen des Ausbaus 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur haben die in der Planungsregion Nordwestschweiz zusammengeschlossenen Kantone ihre Angebotsvorstellungen zum künftigen Regionalen Personenverkehr formuliert und Ende 2014 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Eine Schlüsselmassnahme ist ein trinationales Regio-S-Bahn-Netz mit direkten Verbindungen aus der Nordwestschweiz ins Elsass, Wiesental sowie zum Hoch- und Oberrhein und einer viertelstündlichen Bedienung im inneren Agglomerationsgürtel. Darin eingeschlossen sind neue S-Bahn-Haltestellen wie die Solitude.

Die S-Bahnhaltestelle Solitude hat die Planungsregion Nordwestschweiz mit hoher Priorität eingestuft. Das BAV behandelt sie vorgezogen, im Gegensatz zu allen anderen geplanten S-Bahn-Haltestellen. Im Laufe des Jahres 2015 hat das BAV zusammen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netze AG und SBB sowie dem Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt die Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit einer Haltestelle Solitude untersucht. Unter anderem wurden mögliche Standorte und Anordnungen evaluiert sowie die Bau- und Betriebskosten grob geschätzt. Die Ergebnisse fliessen in die laufenden Arbeiten zum Ausbaus 2030 ein. Als nächsten Schritt wird das BAV die Haltestelle als ein sogenanntes Modul auf die Wirtschaftlichkeit bewerten und, darauf gestützt, entscheiden, ob das Vorhaben in die Botschaft zum Ausbaus 2030¹ aufgenommen wird oder nicht. Ab 2016 wird der Bund allein für den Unterhalt, den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig sein² und damit auch für eine allfällige S-Bahnhaltestelle Solitude.

6. Raumwirksame Interessen

Der Entwicklungsplan von Roche stellt das kontinuierliche Wachstum der Firma baulich sicher und festigt den Standort Basel weiter. Der dieser Entwicklung zugrunde liegende positive Wirtschaftsgang der Firma ist von hohem öffentlichem Interesse, stellt Roche doch hochwertige Arbeitsplätze für rund 9'000 Mitarbeitende in Basel selbst zur Verfügung, Tendenz steigend. Der Ausbau, der aufgrund der Lage und Grösse des Areals nur noch in die Höhe gehen kann, tangiert weitere gewichtige Interessen, die es im Rahmen einer Interessenabwägung einander gegenüberzustellen gilt.

Der Entwicklungsplan erfüllt wichtige raumplanerische Ziele (Art. 1 RPG): Mit den Ausbausritten der Roche, bzw. den dazu notwendigen nutzungsplanerischen Massnahmen, wird die Siedlungsentwicklung weiter nach innen gelenkt, die räumliche Voraussetzung für die Wirtschaft geschaffen und erhalten und damit insgesamt die haushälterische Bodennutzung gefördert.

6.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt

Der Kantonale Richtplan dient als wichtigstes Instrument des Kantons zur Steuerung der räumlichen Entwicklung. Dazu zeigt er, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden.

¹ Der Bundesrat hat der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbaus 2030 vorzulegen (gemäss Art. 1 Abs. 3 Bundesbeschluss über den Ausbaus 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013).

² Die Rechtsgrundlage bildet der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), der am 9. Februar 2014 von Volk und Ständen angenommen worden ist.

Auf strategischer Ebene fordert der Kantonale Richtplan in der Strategie ST7 „Raum für die Entwicklung der Wirtschaft“, dass „die qualitative und quantitative Expansion von Industrie und Gewerbe [...] auf den vorhandenen Flächen durch Nutzungsoptimierung und Förderung raumsparender Nutzungen ermöglicht werden [kann]“. Dabei wird als strategischer Entscheid „die höhere Ausnutzung der Areale, die von Unternehmen in den Zielbranchen Life-Science-Wirtschaft, chemische Industrie, Finanzdienstleistungen und Logistik genutzt werden (z. B. Areale von Novartis, Roche, Syngenta, Ciba und Messe Schweiz, Hafenareale an den Hafenbecken 1 und 2), [...] unterstützt.“

Konkret deckt sich der Entwicklungsplan von Roche mit dem Kantonalen Richtplan insbesondere in drei Punkten: Vertikale Verdichtung, Hochhäuser und Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete.

S1.4 Vertikale Verdichtung

Als Planungsgrundsatz hält der Richtplan zur vertikalen Verdichtung fest, dass der Kanton die sich bietenden Gelegenheiten nutzt, um in der Stadt Basel mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und ggf. Arbeitsraum zu schaffen. Damit eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung gewährleistet ist, erfolgen Massnahmen der vertikalen baulichen Verdichtung die über die prägenden städtebaulichen Strukturen hinausgehen, nur in geeigneten und mit stadtrechtem Verkehr gut erschlossenen Gebieten und auf der Grundlage qualitätssichernder Verfahren. Diese Verfahren sollen insbesondere die Einbettung der neuen Bau- und Nutzungsstrukturen in den Stadt- und Quartierkontext gewährleisten, den nötigen Freiraum sichern und Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung schaffen. Diese städtebaulichen Anliegen sind in der Regel über Bebauungspläne zu sichern.

S1.5 Hochhäuser

Als Planungsgrundsatz hält der Richtplan zum Thema Hochhaus unter anderem fest, dass im Rahmen von Planungen für Hochhäuser der Umgang mit der städtebaulichen Situation zu klären und darzulegen sei. Neben der Eignung des Standortes in städtebaulicher Hinsicht, der hohen Qualität der Baute in ihrer Erscheinungsform und neben der Minimierung des Schattenwurfs auf Nachbarliegenschaften durch gute Positionierung ist darauf zu achten, dass Hochhäuser folgenden Aspekten Rechnung tragen:

- Mit öffentlichem Verkehr sehr gut erreichbar;
- mit Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen;
- Einzugsbereich von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen oder Hauptverbindungsachsen;
- berücksichtigen des historischen, geschützten Gebäudebestandes;
- innovative technologische Lösungen (Energieeffizienz/-produktion, Bauökologie);
- keine die Umwelt störenden Effekte (indem u. a. die Belange des Vogelschutzes beachtet und die klimatischen Auswirkungen dargelegt sind);
- naturräumliche Vernetzung unterstützen, indem ggf. zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglicht werden..

Als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben gilt das vom Kanton im Rahmen der Zonenplanrevision Basel erstellte Konzept für Hochhäuser («Hochhäuser in Basel»). Gemäss diesem Konzept sollen neue Hochhäuser nicht mehr nur als Einzelfälle sondern im Rahmen einer städtischen Strategie gesetzt und beurteilt werden. Dabei folgt das Konzept verschiedenen städtebaulichen Prinzipien, aus denen sich die für die Realisierung von Hochhäusern geeigneten Gebiete ableiten lassen.

Die Entwicklung des Nordareals von Roche entspricht dem im Konzept definierten städtebaulichen Prinzip der *„Konzentration in Hochhausgruppen in Firmenarealen: In einigen Firmenarealen haben sich Hochhauscluster gebildet. Mit dem Wandel von der industriellen Produktion zur Forschungs- und Verwaltungstätigkeit kommt dem Hochhaus als Bedeutungsträger dieses Transformationsprozesses nach aussen eine neue Bedeutung zu. Zur Stärkung der schwerpunktmäs-*

sigen Standortentwicklung ist eine Konzentration von Hochhäusern möglich.“ Der Entwicklungsplan steht somit im Einklang mit dem Hochhauskonzept.

S2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Ganz konkret wird das Roche-Areal als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet ausgewiesen. Als solche bezeichnet der Richtplan Gebiete, deren Entwicklung nicht nur für den Kanton, sondern auch für den Metropolitanraum Basel von wesentlicher Bedeutung sind.

Als Planungsgrundsatz hält der Richtplan für diese Gebiete fest, dass der Kanton darauf hinwirkt, in wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten eine Nutzungsintensivierung zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten zu ermöglichen.

Als Massnahmen definiert der Richtplan für das Roche-Areal im Detail:

Die F. Hoffmann-La Roche vollzieht eine verstärkte Nutzungsverdichtung auf ihrem Stammareal, um die in der Stadt auf einzelne Standorte verteilten Arbeitsplätze an einem Standort zu konzentrieren. Die Konzernfunktionen finden im geplanten Roche Hochhaus (Bau 1) Platz, Arbeitsplätze für Produktion und Forschung werden auf dem Nordareal konzentriert. Dadurch werden Funktionsanpassungen im Strassenraum (Grenzacherstrasse) notwendig, die zugleich als Chance zur Aufwertung und Umgestaltung genutzt werden. Die Sicherung der städtebaulichen Qualität erfolgt durch begleitende planerische Massnahmen.

6.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Zuge der Arealentwicklung wird die unter Bau 74 bestehende Einstellhalle mit 857 Parkplätzen ersetzt, um 63 Plätze auf 920 Parkplätze erweitert und deren Erschliessung angepasst. Die eidgenössische Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 bezeichnet im Anhang die UVP-pflichtigen Anlagen sowie das jeweils massgebliche Verfahren. Gemäss Ziffer Nr. 11.4 unterliegen Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen der UVP-Pflicht. Mit einer vorhandenen Parkplatzzahl auf dem gesamten Areal der Roche Basel von 1'887 Plätzen fällt das Werk bereits heute unter die UVP-pflichtigen Anlagen. Gemäss UVPV, Art. 2, unterliegen wesentliche Änderungen bestehender UVP-pflichtiger Anlagen ebenfalls der UVP. Da Bau 74 und damit auch das Parking an gleicher Stelle ersetzt wird, wird das Vorhaben als wesentliche Änderung eingestuft, obwohl die Parkplatzzahl nur um gut 60 Parkplätze zunimmt. Das massgebliche Verfahren zur Abwicklung der UVP ist das Bebauungsplanverfahren.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung behandelt die Auswirkungen eines Vorhabens in allen Umweltbereichen. Die Umweltschutzfachstellen halten zur Umweltverträglichkeitsprüfung fest, dass das Projekt die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung einhält. Für detailliertere Ausführungen wird auf den genannten Bericht verwiesen, der diesem Dokument beiliegt (s. Bericht der Umweltschutzfachstellen vom 26. Oktober 2015).

6.3 Denkmalpflegerische Einschätzung

Das ganze Firmenareal von Roche hat als Vorbild des Industriebaus aus der Mitte des 20. Jahrhunderts einen hohen denkmalpflegerischen Stellenwert. Infolge der mittlerweile eingeleiteten Auswechslung der Gebäudesubstanz durch Bauten des 21. Jahrhunderts ist der Wandel im Erscheinungsbild des gesamten Areals zu betrachten.

Aus denkmalpflegerischer Perspektive steht dabei im Vordergrund, welche Einzelbauten als Denkmäler der Industriearchitektur des 20. Jahrhunderts auch dann Bestand haben, wenn sich das Erscheinungsbild der Gesamtanlage verändert. Die Basler Denkmalpflege hat vor diesem Hintergrund eine Analyse der Bauten auf dem Firmenareal durchgeführt und eine Liste der in unterschiedlichem Umfang erhaltenswert eingestuften Gebäude erstellt. Roche hat sich im Rahmen einer Vereinbarung bereit erklärt, zusammen mit der Denkmalpflege ein Inventar dieser Bauten zu erstellen.



Abb. 16: Ausschnitt Stadtplan, Thema Ortsbild- & Denkmalschutz. Quelle: GeoViewer, 2015
 Rot = Roche Nordareal; Grün = Bauten im Kant. Inventar der Denkmäler (nicht geschützt).

Die wichtigsten Zeitzeugen sind im Kantonalen Inventar der Denkmäler eingetragen. Da es sich beim Firmenareal der Roche um einen Industriekomplex im Betrieb handelt, steht der Schutzanspruch den sich ändernden Bedürfnissen der Firma entgegen. Die schützenswerten Gebäude geniessen mit dem Eintrag ins Inventar keinen absoluten Schutz, dürfen aber auch nicht leichtfertig ersetzt werden. Roche bekennt sich zum Wert der Gebäude und trägt im hohen Mass, z. B. durch den fachgerechten Unterhalt, zum Erhalt der Gebäude bei.

6.4 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS (VISOS; SR 451.12) dient der Ortsbildpflege im Rahmen von Ortsplanungen. Für raumwirksame Tätigkeiten des Bundes ist das ISOS verbindlich. Auf den Ebenen Kanton und Gemeinde dient es Fachleuten aus den Bereichen Planung und Denkmalpflege sowie Politikerinnen und Politikern als Entscheidungsgrundlage und ist im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Das Roche-Areal wird im ISOS als Gebiet der Aufnahmekategorie A zugeordnet und mit dem Erhaltungsziel A bezeichnet. Aufnahmekategorie A bedeutet, dass das Gebiet noch seine ursprüngliche Substanz hat, d. h. die Mehrheit der Bauten und Räume historisch aus der gleichen Epoche stammen, bzw. eine spezifische oder regionaltypische Prägung aufweisen. Erhaltungsziel A bedeutet, dass die Substanz aller Bauten, Anlageteile und Freiräume integral zu erhalten sei, und störende Eingriffe zu beseitigen seien.

Im ISOS wird die „weisse Fabrik“ als geschlossenes Ganzes gewürdigt, das anderen Gesetzen folge, als die umliegenden, mehrheitlich dem Wohnen dienenden, Teile des Wettsteinquartiers. Bebauungsstruktur, Formensprache, Materialisierung und Farbgebung seien seit 1935 im Prinzip gleich geblieben. Damit würden weniger die herausragenden Einzelbauten als vielmehr das Zu-

sammenwirken aller Gebäude das Wesen des Areals prägen. Das liege unter anderem an den seit 80 Jahren gepflegten Ambitionen der Firma, ein architektonisch hochwertiges und unverwechselbares Industrieensemble zu erstellen. Auch das Zusammenwirken der das Areal prägenden Architekten trage massgeblich dazu bei: Otto Rudolf Salvisberg, der erste Hausarchitekt von Roche, setzte mit seinen Bauten Massstäbe, sein Nachfolger Roland Rohn führte die Tradition fort, und Herzog & de Meuron messen sich seit 20 Jahren an ihr. Die hohe Qualität der Architektur würde einzig durch das grossvolumige Verwaltungsgebäude aus den 1970er-Jahren (Bau 74) gestört, das von keinem der drei Architekturbüros stamme und ausserhalb der Tradition stehe.

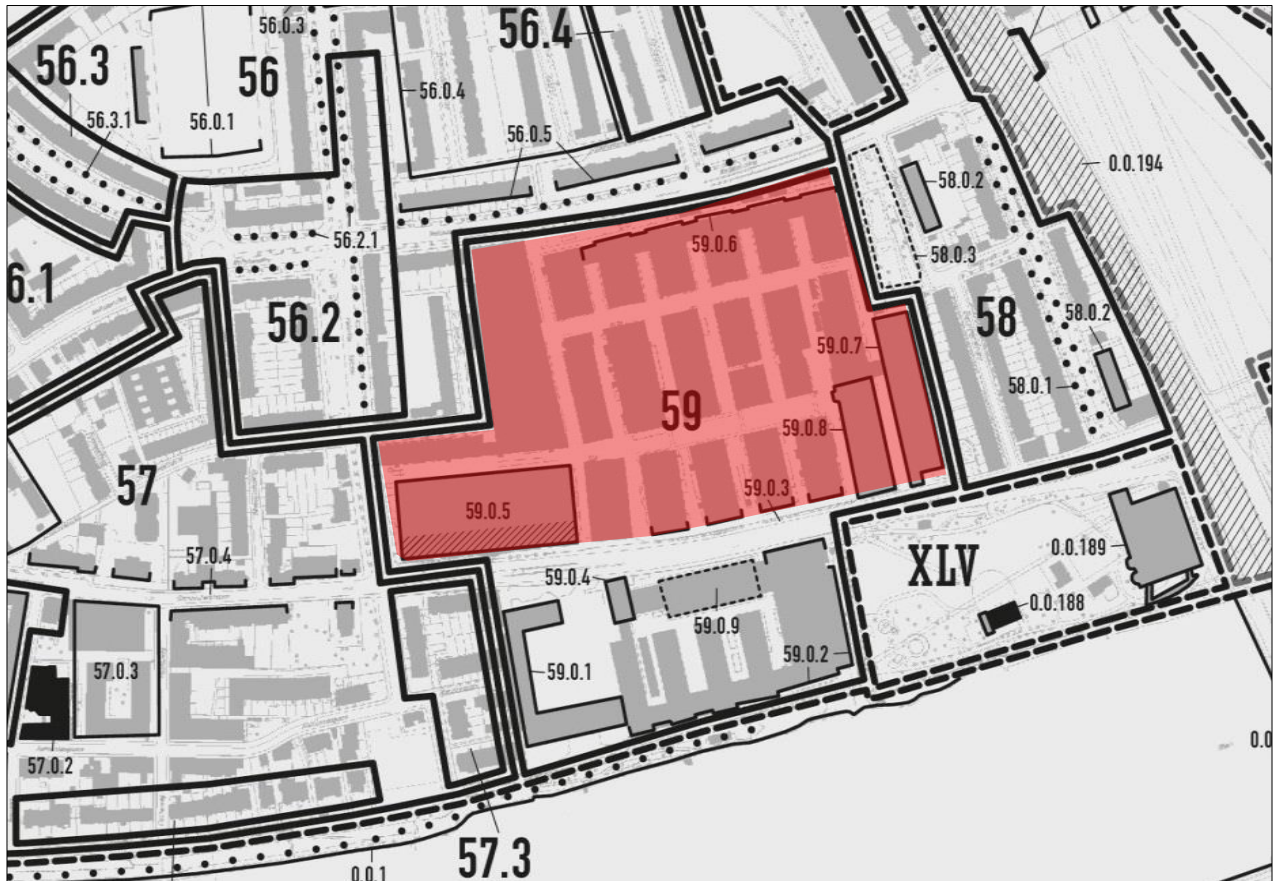


Abb. 17: Ausschnitt ISOS. (Nordareal hervorgehoben durch Verfasser)

Aus der Planlegende des ISOS:

- 59 Gebiet: Weisse Fabrik, Industrieareal Hoffmann-La Roche, planmässig bebaut von 1935 bis heute, architektonisch selten hochstehendes Industrieensemble des 20. Jh.
- 59.0.1 Hinweis: Direktions- und Verwaltungsgebäude, hofbildende winkelförmige Anlage, 1935/36, Gründungsbau der Roche-Architektur
- 59.0.2 Hinweis: Gebäudefront gegen den Rhein und den Solitudepark, klar gezeichnete Volumen in Repetition, weiss gestrichene Mauern und grosse Fensterflächen
- 59.0.3 Hinweis: Öffentlicher Strassenraum durch Fabrikareal, auf Nordseite modulare Produktionsstrakte senkrecht zur Strasse
- 59.0.4 Hinweis: Roche-Hochhaus von 1957–60, elegante verglaste Rasterfassade über 18 Geschosse
- 59.0.5 Hinweis: Verwaltungsbau von 1975, weicht durch Volumen, abgerundete Ecken, Materialisierung und Farbgebung unvorteilhaft von der Roche-Architektur ab
- 59.0.6 Hinweis: Fabrikfront an der Wettsteinallee, Laborgebäude einheitlichen Typs, repetitiv
- 59.0.7 Hinweis: Personalhaus, letzter Bau von R. Rohn, 1971, Beton brut, Stahl und Glas; steht am Rand der Weissen Fabrik
- 59.0.8 Hinweis: Forschungsgebäude von 1997, erster Roche-Bau von Herzog & de Meuron
- 59.0.9 Hinweis: Bauplatz Roche-Tower

Der Entwicklungsplan scheint dem Erhaltungsziel A vordergründig entgegenzustehen. Bei eingehender Betrachtung zeigt sich das gegenteilige Bild. Durch den Ersatz des „störenden“ Bau 74 durch neue Gebäude, die sich wieder in das ursprüngliche Raster von Salvisberg einordnen, wird die „weisse Fabrik“ in ihrer Einheit und Andersartigkeit gestärkt. Auch im übrigen Areal werden störende Elemente beseitigt und im Geiste der ursprünglichen Idee durch neue Gebäude ersetzt. Da sich der Wert des Areals mehr durch das Zusammenspiel von herausragenden Einzelbauten als durch deren Substanz definiert, ist eine Weiterentwicklung des Areals und damit auch der Firma möglich, ohne das wertvolle Wesen zu gefährden. Solange die Entwicklung mit Respekt und vor dem Hintergrund der das Areal prägenden Strukturen, Formen und Materialien geschieht, widerspricht dies auch nicht dem im ISOS definierten Erhaltungsziel für das Gebiet der Roche.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die von der Roche angestrebten Entwicklungsschritte im Einklang mit den im ISOS definierten wertvollen Eigenschaften des Gebiets erfolgen, störende Elemente beseitigt und durch neue Gebäude im Geiste der ursprünglichen Struktur, Form und Materialisierung des Areals ersetzt werden.

6.5 Schattenwurf

Bei der Planung und Realisierung von Hochhäusern ist der 2 Stunden-Schatten zu berücksichtigen. Dies gilt in der Industriezone, und damit auch in Gebieten mit Industrieschraffur, gemäss Kantonaalem Richtplan und langjähriger Praxis erst für Gebäude ab 40 m Höhe. Dabei wird der Schattenwurf auf eine Nachbarliegenschaft als in der Regel zulässig betrachtet, wenn er bei Tag- und Nachtgleiche zwischen 7:30 und 17:30 Uhr höchstens zwei Stunden dauert. Ist diese Nachbarliegenschaft nur partiell betroffen, so ist dem in der Interessenabwägung Rechnung zu tragen. Stehen mehrere Hochhäuser, bestehende und neue, in einer Gruppe, so sind deren 2 Stunden-Schatten kumuliert zu berücksichtigen. Diese aktuelle Praxis leitet das Verwaltungsgericht Basel-Stadt aus dem Grundsatz ab, wie ihn das Bundesgericht in Ermangelung einer kantonalen Beschattungsvorschrift unter dem Gesichtspunkt der Eigentumsgarantie und des Willkürverbots aufgestellt hat.



Abb. 18: 2 Stunden Schatten.
Grauer Bereich = 2 Stunden-Schatten der zonenkonformen Bebauung (Zone 5a + Industrieschraffur).
Blauer Bereich = 2 Stunden-Schatten der Gebäude (bestehend und neu) über 40m.

Die mit dem Entwicklungsplan geplanten neuen Hochhäuser über 40 m werfen naturgemäss einen erheblichen Schatten. Der 2 Stunden-Schatten fällt jedoch durch die gewählte Lage, Stellung und Höhenstaffelung der Gebäude weitgehend auf das eigene Areal. Lediglich drei Liegenschaften sind vom 2 Stunden-Schatten berührt: Zum Bischofstein 1 / Chrischonastrasse 75, Peter Rot-Strasse 54 und Chrischonastrasse 64. Diese Liegenschaften werden aber auch durch eine zonenkonforme Bebauung (Zone 5a + Industrieschraffur) im gleichen Mass vom 2 Stunden Schatten tangiert. Die Hochhäuser führen daher nicht zu einer übermässigen Verschattung im Sinne der langjährigen Basler Praxis.

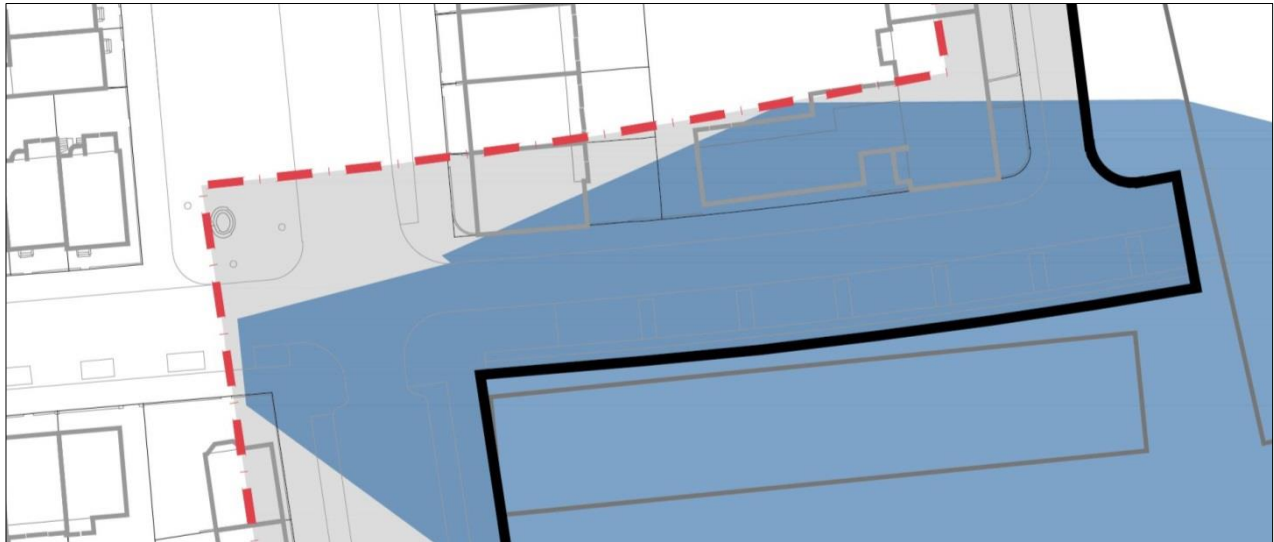


Abb. 19: 2 Stunden Schatten. Ecke Peter Rot-Strasse / Chrischonastrasse / Zum Bischofstein
Grauer Bereich = 2 Stunden-Schatten der zonenkonformen Bebauung (Zone 5a + Industrieschraffur).
Blauer Bereich = 2 Stunden-Schatten der Gebäude (bestehend und neu) über 40m.

Der im Bau- und Planungsgesetz geregelte Lichteinfallswinkel von 45° auf Nachbarliegenschaften, der im Gegensatz zum Schattenwurf in alle Himmelsrichtungen angewendet werden muss, wird vollumfänglich eingehalten.

7. Nutzungsplanerische Massnahmen

7.1 Bestehendes Recht

Das Roche-Areal ist der Zone 5a und in Teilbereichen der Zone 3 zugeordnet. Im Arealinneren besteht eine Erleichterung für Industrie- und Gewerbebauten (sogenannten Industrieschraffur; § 95 Abs. 1 Ziff. 5 BPG). Entlang der Wettsteinallee gilt der Bebauungsplan Nr. 184 „Wettsteinallee“ aus dem Jahr 2008.

Die Zonen 5a und 3 sind Mischzonen in denen Wohn- und Gewerbenutzungen mit fünf bzw. drei Vollgeschossen und einer Freifläche von 50 % zulässig sind. Im Bereich der Industrieschraffur können davon abweichend Nutzungen nach den Vorschriften der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) bewilligt werden. Anlässlich eines konkreten Baugesuchs können unter bestimmten Voraussetzungen auch Industrie- und Gewerbebauten mit einer Gebäudehöhe von bis zu 40 m und mehr als fünf Vollgeschossen bewilligt werden.

Im Bereich mit Industrieschraffur wird das Mass der baulichen Nutzung, bzw. die zulässige Bruttogeschossfläche nur durch die Gebäudehöhe und am Zonenrand durch den Lichteinfallswinkel der Nachbarzone beschränkt. In diesem Rahmen werden die Gebäudeabmessung, Geschosshöhen, Bautiefen und Bauabstände von der spezifischen Nutzungsart (wie Industrie, Gewerbe, Forschung) bestimmt. Dies würde im Einzelfall eine maximale bauliche Verdichtung erlauben. Aus

diesem Grund kann diese Bauordnung nur noch bei Einzelvorhaben Geltung beanspruchen. Grössere zusammenhängende Überbauungen und Hochhäuser unterstehen nach Raumplanungsgesetz der Planungspflicht und erfordern damit ein Planungsverfahren, indem das Ausmass und die Auswirkungen angemessen erfasst werden können.



Abb. 20: Zonenplan bestehend, Plan-Nr. 13'872. Quelle: Planungsamt BS. (Kein Massstab, Plan genordet)

Bereits im Ratschlag zum neuen Bau- und Planungsgesetz (Nr. 8637 vom 7.11.1995) hat der Regierungsrat darauf hingewiesen, dass die noch aus dem Hochbautengesetz stammende Industrieschraffur mit Blick auf die bestehenden Industrieareale in Wohngebieten (u. a. Syngenta und Roche) solange weiter bestehend bleiben muss, bis „die wünschbare Trennung von Industrie- und Wohngebieten durch Nutzungspläne vollzogen ist“. Es stand also bereits fest, dass die Industrieschraffur in ihrer heutigen Form nur noch provisorisch weiter Gültigkeit haben kann, bis eine entsprechende nutzungsplanerische Bereinigung stattgefunden hat.

7.2 Neue Zonierung

Mit Blick auf den Entwicklungsplan von Roche und die mit der Industrieschraffur einhergehende Notwendigkeit einer nutzungsplanerischen Bereinigung wird der Bereich der Zone 5a neu der Zone 5 zugeordnet und die Industrieschraffur aufgehoben.

Die Zone 5 ist eine Mischzone, in der Wohn- und Gewerbenutzungen vollflächig mit 5 Vollgeschossen zulässig sind. Es ist keine Freifläche einzuhalten und die Bruttogeschossfläche ergibt sich aus der Höhe, der Geschosszahl und der Grundfläche. Zu Nachbargrundstücken ist der Lichteinfallswinkel der Nachbarzone einzuhalten. Insbesondere bezüglich der zulässigen Wand- und Gebäudehöhen ändert sich für die Nachbarschaft dadurch nichts. Wie in der Zone 5a ist auch in der Zone 5 eine maximale Wandhöhe von 18 m zulässig.

Die Industrieschraffur wird durch eine entsprechende Vorschrift im Bebauungsplan ersetzt. Damit ändert sich für Roche wie auch für die Nachbarschaft nichts.

Eine Zuordnung des Areals zur Industriezone (Zone 7) ist dagegen nicht zweckmässig. Es würde auch eine Anpassung der Lärmempfindlichkeitsstufe von ES-III (mässig störende Betrieb) auf ES-IV (stark störende Betriebe) bedingen. Dazu besteht für Roche keine betriebliche Notwendigkeit und es würde der Absicht widersprechen, das Areal unter Rücksichtnahme auf die Lage inmitten eines städtischen Wohnquartiers angemessen weiter zu entwickeln.



Abb. 21: Zonenänderungsplan Nr. 13'873. Quelle: Planungsamt BS. (Kein Massstab, Plan genordet)

7.3 Neuer Bebauungsplan

„Bebauungspläne sollen [gemäss § 101 BPG] in begrenzten Gebieten bessere Bebauungen gewährleisten als die baurechtliche Grundordnung ...“. Der Bebauungsplan erreicht dies, indem für ein Gebiet eine auf die Bedürfnisse und das Umfeld ausgerichtete, massgeschneiderte Lösung festgesetzt wird.

Roche will den Standort an der Grenzacherstrasse festigen und weiterentwickeln. Dazu hat Roche die entsprechenden Massnahmen und Entwicklungsschritte im Entwicklungsplan für das Gesamtareal über alle Themenfelder umfassend aufbereitet.

Kernpunkt des Entwicklungsplans ist, die Funktionen in den Arealteilen zu entflechten und einander zweckmässig zuzuordnen. Damit geht eine städtebauliche Fokussierung auf die Arealmitte einher, indem die Nutzungsdichte von den Rändern zur Mitte ansteigt. Dies ermöglicht neben dem für Roche notwendigen Ausbau der Flächen bzw. Arbeitsplätze auch eine angemessene Reaktion auf die Lage des Areals inmitten eines Wohngebiets. Darüber hinaus kann mittels des Bebauungsplans eine Bereinigung des Widerspruchs zwischen Industrieschraffur und Zone 5a vollzogen werden. Gleichzeitig stellt der Bebauungsplan einen angemessenen Umgang mit der historisch wertvollen Struktur des Areals sicher. Er ermöglicht eine Weiterentwicklung des Unternehmens bei gleichzeitiger Stärkung der ursprünglichen Idee von O. R. Salvisberg.

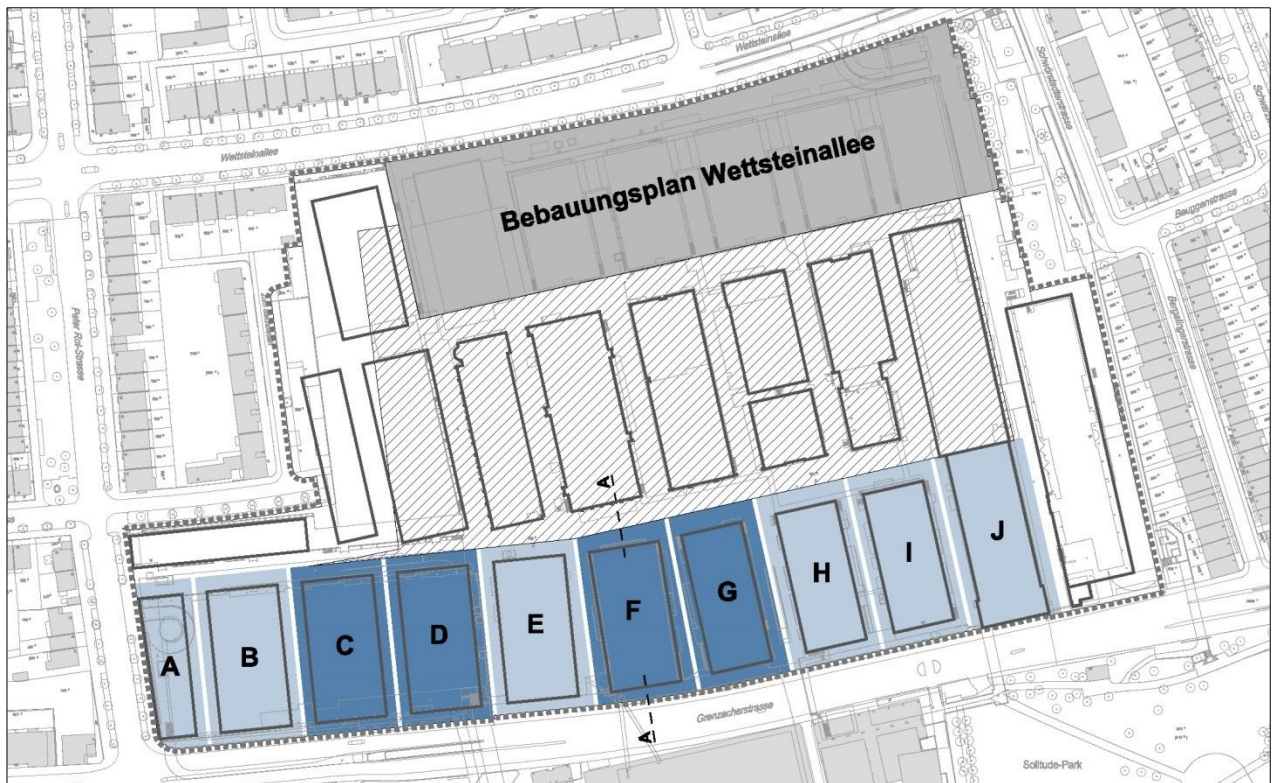


Abb. 22: Bebauungsplan Nr. 13'871. (Kein Massstab, Plan genordet)

Der Bebauungsplan beinhaltet neben dem Plan Nr. 13'871 die folgenden Vorschriften (**fett**):

2.1. Allgemeine Bestimmungen

2.1.1. Sofern nicht anders bestimmt, ist die Bruttogeschossfläche sowie die zulässige Anzahl Geschosse frei.

Wie in der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) wird auch im Nordareal die bauliche Ausdehnung der Gebäude, die Geschossigkeit und damit auch die notwendige Geschossfläche in erster Linie durch betriebliche Anforderungen vorgegeben. Produktion- oder Lagergebäude benötigen andere Geschosshöhen und Geschossezahlen als Bürogebäude. Aus diesem Grund wird auf die in der Zone 5 üblichen Festlegungen der Geschossezahl und der Bruttogeschossfläche verzichtet. Massgebend sind nur die zulässigen Wand- und Gebäudehöhen, die minimalen Gebäudeabstände innerhalb des Areals und der Lichteinfallswinkel zu den Nachbargrundstücken.

2.1.2. Zulässig sind industrielle Nutzungen sowie die zum Betrieb notwendigen weiteren Nutzungen wie Büro, Labor, Gastronomie und Logistik.

Industrielle Nutzungen sind in der Regel nur in der Industrie- und Gewerbezone zulässig. Mit der Industrieschraffur wurden darüber hinaus Wohngebiete bezeichnet, in denen auch industrielle Nutzungen zulässig sind. Mit der Vorschrift 2.1.2. wird die Wirkung der Industrieschraffur in den Bebauungsplan überführt und die im Areal zulässige Nutzung geklärt.

2.1.3. Gebäude haben sich in die im Plan dargestellte rasterartige Bebauungsstruktur einzuordnen. Der Abstand von Gebäuden zur Baulinie darf in diesem Rahmen frei gewählt werden.

Die auf den Masterplan von Salvisberg zurückgehende rasterartige Struktur ist eine das Areal prägende Konstante, die sich betrieblich wie auch städtebaulich als ideal erwiesen hat. Dass die Struktur heute noch deutlich ablesbar ist, macht das Areal historisch wertvoll und zu einem einzigartigen Zeitzeugen der Industriearchitektur des 20. Jahrhunderts. Die bis heute informell um-

gesetzte Strukturierung soll nun baurechtlich gefestigt und damit den Anliegen des Ortsbild- und Denkmalschutzes Rechnung getragen werden.

Die im Bau- und Planungsgesetz vorgeschriebene Beschränkung des Projektierungsspielraums bezüglich Bauen an der Baulinie (§ 28 BPG) soll mit Blick auf das übergeordnete Ziel, sich in die rasterartige Struktur einzuordnen, aufgehoben werden.

2.1.4. Innerhalb des Areals haben Gebäude einen minimalen Abstand zueinander von 9 m einzuhalten. Im Abstandsbereich sind Provisorien, Vordächer, Balkone, technische Anlagen sowie untergeordnete Verbindungsbauten zulässig. Unterirdische Gebäudeteile müssen keine Abstände einhalten.

Vorschrift 2.1.3. fordert eine Einordnung in die rasterartige Struktur des Areals, lässt aber in der konkreten Setzung der Gebäude einen Spielraum zu. Um die funktionalen Anforderungen an die Arealstrassen sicherstellen zu können, ist eine minimale Breite von 9 m notwendig. Dies gewährleistet, dass Fahrzeuge innerhalb des Areals manövrieren können, dass ausreichend Platz für technische Installationen und Anlagen, Provisorien und zur Ausstattung der Gebäude notwendige Bauteile besteht. Unterirdisch müssen die Gebäude keine Abstände zueinander einhalten. Sie können auch zusammengebaut werden.

2.1.5. Technische und sicherheitsrelevante Anlagen die über dem Dach liegen müssen, sind soweit möglich und verhältnismässig innerhalb einer Dachprofilinie von 45° anzuordnen.

Viele der Gebäude weisen einen hohen Grad an technischen Installationen auf. Wo notwendig dürfen diese über dem Dach liegen, müssen sich aber, mit Blick auf eine gute Gesamtwirkung der Bauten, innerhalb einer Dachprofilinie von 45° einordnen. Technische Gründe, z. B. die Höhe oder Lage eines Kamins, können es unmöglich oder unverhältnismässig machen, sich in diesen Rahmen einordnen zu müssen. Daher gilt Vorschrift 2.1.5. „soweit möglich und verhältnismässig“.

2.1.6. Mittels eines Mobilitätskonzepts ist die umweltfreundliche Verkehrsmittelnutzung zu fördern. Es ist jeweils im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens über den Stand der Umsetzung Bericht zu erstatten.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 193 „Südareal“ hat Roche als begleitende Massnahme ein Mobilitätskonzept eingeführt. Es hat zum Ziel, die zunehmende Anzahl Arbeitsplätze und damit auch des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Verkehr (Auto) Richtung öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr zu verlagern. Das heutige Konzept funktioniert erfolgreich. In Zukunft soll jeweils im Rahmen von ordentlichen Baubegleichen über den Stand der Umsetzung sowie über dessen Wirkung berichtet werden.

2.1.7. Der Aussenraum gegen die Grundstücksgrenze ist nach einem übergeordneten Konzept und mit Blick auf die Nachbarschaft qualitativ hochwertig und soweit möglich öffentlich und begrünt zu gestalten.

Das Areal ist weitgehend versiegelt. Gegen die Wettsteinallee wurde mit dem Bebauungsplan Nr. 184 bereits eine Aufwertung des Arealrandes festgeschrieben. Roche aktualisiert ihr bestehendes Grün- und Freiraumkonzept im Hinblick auf die anstehende Weiterentwicklung des Areals. Mit der städtebaulichen Öffnung des Areals gegen die Grenzacherstrasse, die Peter Rot-Strasse und Zum Bischofstein hin ist eine weitere Aufwertung des Arealrandes möglich. Die Arealränder sollen allgemein nach einem übergeordneten Konzept qualitativ hochwertig gestaltet werden. Soweit betrieblich und organisatorisch möglich, sollen die entsprechenden Flächen öffentlich zugänglich sein und entsprechend den Zielen des Grün- und Freiraumkonzepts auch begrünt werden.

2.1.8. Von der gemäss Gesetzgebung und Norm vorgesehenen Aufteilung der Veloparkplätze in Kurz- und Langzeitparkplätze kann abgewichen werden. Es sind jedoch mindestens 5 % der zu erstellenden Veloabstellplätze als Kurzzeitparkplätze, d. h. ebenerdig und nahe bei den Eingängen anzuordnen.

Roche baut entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und Normen Veloabstellplätze. Die allgemeinen Vorgaben sind jedoch nicht auf die spezielle Situation von Roche ausgelegt. So entspricht die Anzahl Besucher/-innen im Vergleich zur Grösse des Unternehmens nicht den gängigen Verhältnissen. Es wäre nicht zweckmässig, die von der Norm geforderte Anzahl Besucher- bzw. Kurzzeitparkplätze ebenerdig an den Arealrändern anzuordnen. Aus diesem Grund wird hier das Verhältnis Kurz- zu Langzeitabstellplätzen zugunsten der Langzeitplätze verändert. Langzeitplätze können auch unterirdisch innerhalb des Areals angeordnet werden, müssen aber trotzdem gut zugänglich bleiben und werden dem Velokonzept von Roche entsprechend mit der dafür vorgesehenen Infrastruktur ausgestattet.

2.2. Bereich Mitte

2.2.1. Im Bereich Mitte sind Gebäude mit einer maximalen Wandhöhe von 40 m zulässig. Dachgeschosse sind nicht erlaubt.

Vorschrift 2.2.1. überführt nebst der in Punkt 2.1.2. geregelten Nutzungsart der Industrieschraffur auch die zulässige Gebäudehöhe in den Bebauungsplan. Damit keine Unsicherheiten zwischen Bau- und Planungsgesetz und Bebauungsplan entstehen, wird statt der Gebäudehöhe auf die Wandhöhe abgestützt. Aus diesem Grund sind auch Dachgeschosse ausgeschlossen. So entspricht die Wand- auch der Gebäudehöhe. Anlagen gemäss Vorschrift 2.1.5. sind davon ausgenommen.

2.3. Bereich Grenzacherstrasse

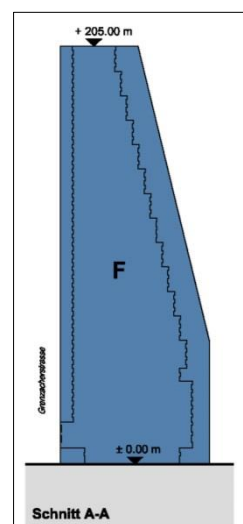
2.3.1. Entlang der Grenzacherstrasse ist pro Baubereich oberirdisch jeweils ein Gebäude mit den folgenden maximalen Wandhöhen zulässig. Dachgeschosse sind nicht erlaubt.

Baubereich A:	Wandhöhe 18 m
Baubereich B:	Wandhöhe 28 m
Baubereich C:	Wandhöhe 72 m
Baubereich D:	Wandhöhe 132 m
Baubereich E:	Wandhöhe 40 m
Baubereich F:	Wandhöhe 205 m
Baubereich G:	Wandhöhe 72 m
Baubereich H:	Wandhöhe 40 m
Baubereich I:	Wandhöhe 40 m
Baubereich J:	Wandhöhe 34 m

Entlang der Grenzacherstrasse muss über die in der Zone 5 und die generell im Arealinnern mögliche Wandhöhe hinaus die Höhe der Gebäude in den einzelnen Baufeldern mit Blick auf die städtebauliche Konzeption einzeln geregelt werden. Zusammen mit den Vorschriften 2.1.3 und 2.1.4 ergibt sich eine umfassende Regelung der baurechtlichen Möglichkeiten. Sie sichern die Stellung, die Ausdehnung sowie die Höhe der Gebäude und stellen dennoch einen ausreichend grossen Spielraum für die noch folgende Konkretisierung der einzelnen Gebäude in der weiteren Projektierung sicher.

2.3.2. Der im Schnitt A-A blau dargestellte Mantel darf durch das Gebäude im Baubereich F nicht überschritten werden.

Für den im Baubereich F zulässigen Bau 2, der mit Bau 1 auf der Südseite



der Grenzacherstrasse die Mitte des Areals auszeichnet und die Arealteile Nord und Süd verbindet, wird über Vorschrift 2.3.1. hinaus auch ein Mantel definiert, der die nach Norden absteigende Treppe des Gebäudes aufnimmt und gleichzeitig einen ausreichend grossen Spielraum für die weitere Projektierung lässt.

2.3.3. Die maximale Wandhöhe in den Baubereichen C, D, F und G darf auch nicht durch technische und sicherheitsrelevante Anlagen überschritten werden.

Durch die ausserordentliche Höhe der Gebäude und der damit einhergehenden Fernwirkung sind in den Baubereichen, die eine Höhe über 40 m erlauben keinerlei Anlagen über dem Gebäudeabschluss bzw. über dem letzten Vollgeschoss zulässig, also auch keine technischen und sicherheitsrelevanten Anlagen. Diese Vorgabe besteht auch bereits für den Bau 1 im Südbereich.

2.3.4. Im Baubereich B sind untergeordnete überdeckte oder abgeschlossene Servicenutzungen über dem Dach zulässig, sofern sie dem Aufenthalt im Freien dienen.

Unter Servicenutzungen sind eine kleine Cafeteria, sanitäre Anlagen und dergleichen zu verstehen, die untergeordnet sein müssen und der Nutzung des Daches für den Aufenthalt dienen. Ein Restaurant ist damit ausgeschlossen. Auch muss die offene Fläche für den Aufenthalt im Freien überwiegen.

2.3.5. Ein sachgerechter Erhalt der bestehenden Bausubstanz im Baubereich I ist unter dem Vorbehalt der betrieblichen Anforderungen und der Verhältnismässigkeit anzustreben.

Die städtebauliche Konzeption entlang der Grenzacherstrasse sieht für den Baubereich I eine maximale Wandhöhe von 40 m vor. Dies hat sich im Variantenstudium als städtebaulich richtig erwiesen. Dies klammert aber den historischen Wert des inventarisierten Gebäudes aus. Der im Baubereich I gelegene Bau 29 ist noch in seiner ursprünglichen Substanz erhalten. Er wird nach Abschluss der ersten Entwicklungsetappe der letzte Zeuge aus der Zeit des Masterplans von Salvisberg sein. Bau 29 ist auch im kantonalen Inventar der Denkmäler eingetragen. Es steht hier die städtebauliche Konzeption dem denkmalpflegerischen Wert der Gebäude entgegen. Diesem Widerspruch soll entsprochen werden, indem zwar eine neue Höhe für den Baubereich definiert wird, ein möglicher Ersatz des Gebäudes aber strenger Anforderungen unterliegt als im übrigen Areal. So darf das Gebäude nur ersetzt werden, wenn es die betrieblichen Anforderungen zwingend notwendig machen und Alternativen unverhältnismässig wären.

2.4. Bebauungsplan Wettsteinallee

2.4.1. In Abweichung von den vorstehenden Vorschriften gelten für den Bereich Bebauungsplan Wettsteinallee folgende Bestimmungen:

2.4.2. [Hier werden die Vorschriften des Bebauungsplans Nr. 184 unverändert eingefügt (s. dazu auch Kapitel. 7.4)]

Aufgrund der für das gesamte Nordareal erforderlichen Zonenänderung und dem Ersatz der Industrieschraffur umfasst auch der Bebauungsplan das gesamte Areal. Der entlang der Wettsteinallee rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 184 wird zur Vereinfachung und besseren Lesbarkeit der für das Areal geltenden Bestimmungen nach Beschluss des vorliegenden neuen Bebauungsplans unverändert in den neuen Bebauungsplan überführt. Er ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen.

2.5. Mehrwertabgabe

2.5.1. Ausgangswert zur Berechnung der Mehrwertabgabe, bezogen auf den gesamten Planungsperimeter, ist die Ausnutzungsziffer von 3.0 bzw. die höhere Ausnutzung des Bestandes zum Zeitpunkt der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Zum Zeit-

punkt der Rechtskraft ist der zuständigen Fachstelle ein entsprechender verifizierter Nachweis über die bestehende Ausnutzung vorzulegen.

Gemäss § 120 BPG wird eine Mehrwertabgabe erhoben, wenn die zulässige Geschossfläche durch eine Änderung der Zoneneinteilung oder durch einen Bebauungsplan vergrössert wird. In Gebieten mit Industrieschraffur wie auch in der Industrie- und Gewerbezone die keine explizite Vorgabe bezüglich der zulässigen Geschossfläche kennen, ist die Berechnung der Mehrwertabgabe schwierig. Ein theoretischer Ausgangswert könnte fast beliebig hoch werden.

Roche und der Kanton haben sich bereits im Falle des Bebauungsplans Nr. 193 „Südareal“ auf einen Ausgangswert der AZ von 3.0 geeinigt. Dies entsprach zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Bebauungsplans dem Bestand auf dem Gesamtareal. Dieser Wert soll auch hier im Prinzip massgebend sein.

Es soll jedoch nicht eine bereits zonenkonform erstellte Nutzung nachträglich zu einer Mehrwertabgabe führen. Aus diesem Grund gilt die zum Zeitpunkt der Rechtskraft des Bebauungsplans bestehende Ausnutzung als Ausgangswert, sofern sie höher als 3.0 ist. Spätestens zum Zeitpunkt der Rechtskraft des Bebauungsplans für das Nordareal ist der kantonalen Bodenbewertungsstelle eine von der BGF-Prüfstelle des Bau- und Gastgewerbeinspektorats kontrollierte und verifizierte Aufstellung über die bestehenden Bruttogeschossflächen pro Gebäude bzw. Gebäudeteil sowie bezogen auf das Gesamtareal vorzulegen. Diese dient als Grundlage für die jeweiligen Berechnungen bei den jeweils folgenden Baugesuchen.

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 die mit dem Plan vorgesehene Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

7.4 Änderung bisheriger Erlasse

Wie in den Erläuterungen zu Punkt 2.4. des Bebauungsplans bereits ausgeführt, soll der bestehende Bebauungsplan nach Abschluss dieses Verfahrens unverändert in den neuen Bebauungsplan überführt werden. Der entsprechende Grossratsbeschluss vom 14. Mai 2008 muss damit geändert werden. Ziffer I., der die Vorschriften des Bebauungsplans Nr. 184 enthält, wird aufgrund der Integration in den neuen Bebauungsplan aufgehoben. Die Linienänderung bleibt jedoch bestehen. Aus diesem Grund wird der Beschluss nicht aufgehoben, sondern lediglich geändert.

Der Bebauungsplan Nr. 184 Wettsteinallee kann in diesem Verfahren nicht Gegenstand von Einsprachen sein, da sich am Plan und den Vorschriften nichts ändert. Er ist aus diesem Grund im vorliegenden Bericht auch nicht abgebildet.

7.5 Bau- und Strassenlinien / Mutationen

Es sind keine Änderungen von Bau- und Strassenlinien oder Parzellenmutationen notwendig.

7.6 Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Am Lärmempfindlichkeitsstufenplan ändert sich durch die vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen nichts. Das Areal ist und bleibt der Empfindlichkeitsstufe ES-III zugeordnet.

7.7 Mehrwertabgabe/Erschliessungsbeiträge

Die Mehrwertabgabe richtet sich nach den §§ 120 ff des Bau- und Planungsgesetzes und Vorschrift 2.5.1. des Bebauungsplans. Sie wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgesetzt. Zuständig ist das Bau- und Verkehrsdepartement.

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

8. Auflage- und Einspracheverfahren

8.1 Information der Bevölkerung

Ein erstes Mal wurde die Bevölkerung bzw. die vom Vorhaben betroffenen Anrainer im Oktober 2014 umfassend informiert. Mit einer Medienorientierung und einer Anwohnerorientierung (1'500 Haushalte angeschrieben; rund 400 Teilnehmende) wurden die breite Öffentlichkeit und das unmittelbare Umfeld zielgerichtet angesprochen.

Im Vorfeld der öffentlichen Planauflage wurden Anfang Mai 2015 nochmals 1'500 Haushalte per Brief im Detail über die bevorstehende Planauflage und das damit verbundene Vorhaben informiert. In diesem Rahmen hat Roche angeboten, Interessierte persönlich zu empfangen und zu informieren. An sechs Dialogveranstaltungen in der Woche vor und in der ersten Woche während der Planauflage hatten so 120 Personen die Gelegenheit, sich über die Pläne informieren zu lassen und diese mit den Verantwortlichen zu diskutieren.

Zum Thema Verkehr fanden separat zur allgemeinen Information der Bevölkerung zwei Veranstaltungen mit der Kontaktgruppe Verkehr Oberes Kleinbasel statt. Die Kontaktgruppe ist im Jahr 2013 aus einem Antrag auf Mitwirkung zum Tram Grenzacherstrasse entstanden. Sie setzt sich aus Einzelpersonen und Vertretungen von Quartierorganisationen zusammen, die sich speziell mit dem Thema Verkehr und den anstehenden verkehrlichen Massnahmen im Quartier auseinandersetzen möchten.

Im Februar 2015 wurden der Kontaktgruppe die Absichten von Roche erläutert und Zwischenergebnisse des in Arbeit befindlichen Verkehrskonzepts zur Diskussion gestellt. Die aus der Sitzung vom Februar resultierenden Anliegen und offenen Fragen wurden an der zweiten Veranstaltung im Juni 2015 umfassend beantwortet.

8.2 Öffentliche Planauflage

Die öffentliche Planauflage hat vom Montag, 8. Juni 2015 bis am Dienstag, 7. Juli 2015 im Bau- und Verkehrsdepartement (Planungsamt) stattgefunden. Die Unterlagen waren auch über die Webseite des Planungsamts und des Bau- und Verkehrsdepartements einsehbar.

Aufgelegt wurden die Zonenänderung, der Bebauungsplan sowie der Umweltverträglichkeitsbericht. Zudem wurde das Verkehrskonzept als orientierende Information parallel zur Planauflage veröffentlicht.

Auf die öffentliche Planauflage wurde mit je einem Inserat im Kantonsblatt, in der Basler Zeitung und in der bz Basel aufmerksam gemacht. Zudem wurde der Inhalt der Auflage mit einem ausführlichen Mediencommuniqué erläutert.

8.3 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

8.3.1 Eingegangene Schreiben

Innerhalb der Frist zur Auflage sind die folgenden 92 Schreiben eingereicht worden. Davon sind drei Schreiben Anregungen (Schreiben Nr. 90-92). Von den 89 Einsprachen basieren 83 auf der immer gleich lautenden Vorlage des HEAW (Verein Hauseigentümer und Anwohner Wettsteinquartier; Schreiben Nr. 7-89). Die Vorlage beinhaltet sechs unterschiedliche Einspruchepunkte und die entsprechenden Begründungen. Nicht alle der sich auf diese Vorlage stützenden Einsprechenden kritisieren alle sechs Punkte.

1. Herr und Frau Anton und Heidi Hügli, Wettsteinallee 62, 4058 Basel mit Schreiben vom 22. Juni 2015
2. Frau Lucie Brotbekova, Wettsteinallee 4, 4058 Basel mit Schreiben vom 3. Juli 2015
3. Frau Piera Beretta, Peter Rot-Str. 60, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
4. Frau Monika Bitterli im Namen des **Vereins Photovoltaik Wettstein**, Rührbergstr. 5, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
5. Frau Stephanie Fuchs im Namen des **Verkehrs-Clubs der Schweiz**, Sektion beider Basel, Gellerstr. 29, 4052 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015
6. Herr Daniel Ordás, Advokatur Rechtsberatung TRIAS, Salinenstr. 25, 4133 Pratteln im Namen und Auftrag von Aurelio und Delia Ordás, Bergalingerstr. 37, 4058 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015
7. Herr Ronald Grisard, Eisenbahnweg 11, 4058 Basel mit Schreiben vom 3. Juni 2015
8. Herr Felix Lachenmeier, Schwarzwaldallee 27, 4058 Basel mit Schreiben vom 19. Juni 2015
9. Herr Peter Bächle, Schwarzwaldallee 69, 4058 Basel mit Schreiben vom 20. Juni 2015
10. Herr Roland Hofmann, Rosengartenweg 10, 4058 Basel mit Schreiben vom 20. Juni 2015
11. Herr Niklaus Trächslin, Grenzacherstr. 90, 4058 Basel mit Schreiben vom 20. Juni 2015
12. Frau und Herr Jacqueline und Benjamin Zeuggin-Lehr, Schwarzwaldallee 87, 4058 Basel mit Schreiben vom 20. Juni 2015
13. Frau Katrin Bachmann-Fischli, Niederholzstr. 102, 4125 Riehen mit Schreiben vom 21. Juni 2015
14. Frau Elisabete Damas, Zum Bischofstein 1, 4058 Basel mit Schreiben vom 21. Juni 2015
15. Herr und Frau Jürgen und Karin Meindl, Wettsteinallee 41, 4058 Basel mit Schreiben vom 21. Juni 2015
16. Frau Monika Gelzer, Neubadstr. 23, 4054 Basel mit Schreiben vom 23. Juni 2015
17. Herr Thomas Stebler, Bergalingerstr. 12, 4058 Basel mit Schreiben vom 23. Juni 2015
18. Frau Monika Ess, Grenzacherstr. 116, 4058 Basel mit Schreiben vom 24. Juni 2015
19. Herr Alexis Herzog, Peter Rot-Str. 16, 4058 Basel mit Schreiben vom 24. Juni 2015
20. Herr und Frau Helmut und Ulrike Hopfer, Chrischonastr. 53, 4058 Basel mit Schreiben vom 24. Juni 2015
21. Herr Andreas Lutz, Peter Rot-Str. 61, 4058 Basel mit Schreiben vom 24. Juni 2015

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

22. Herr Christian Reutlinger, Schwarzwaldallee 33, 4058 Basel
mit Schreiben vom 24. Juni 2015
23. Herr Wolfram Besch, Römergasse 28, 4058 Basel
mit Schreiben vom 25. Juni 2015
24. Frau Franca Caggegi Reutlinger, Schwarzwaldallee 33, 4058 Basel
mit Schreiben vom 25. Juni 2015
25. Frau Grazia Frattini, Rosengartenweg 1, 4058 Basel
mit Schreiben vom 25. Juni 2015
26. Frau Daniela Stuckert, Riehenstr. 44, 4058 Basel
mit Schreiben vom 25. Juni 2015
27. Herr Hans Rudolf Ehrbar, Beuggenstr. 51, 4058 Basel
mit Schreiben vom 26. Juni 2015
28. Herr und Frau Karl und Yolande Kuhn-Binder, Peter Rot-Str. 62, 4058 Basel
mit Schreiben vom 26. Juni 2015
29. Frau Silvana Bravi, Rosengartenweg 1, 4058 Basel
mit Schreiben vom 27. Juni 2015
30. Herr und Frau Thomas und Gabriele Locher-Haag, Ruhrbergstr. 6, 4058 Basel
mit Schreiben vom 28. Juni 2015
31. Frau Anna Brugnoli, Stachelrain 16, 4058 Basel
mit Schreiben vom 29. Juni 2015
32. Frau Diane Eaton, Peter Rot-Str. 62, 4058 Basel
mit Schreiben vom 30. Juni 2015
33. Frau Nathalie Lalonde, Schwarzwaldallee 14, 4058 Basel
mit Schreiben vom 30. Juni 2015
34. Herr und Frau Urs und Heidi Lüscher-Weisskopf, Schaffhauser Rheinweg 79, 4058 Basel
mit Schreiben vom 30. Juni 2015
35. Herr Matei Alexandru Popescu, Grenzacherstr. 110, 4058 Basel
mit Schreiben vom 30. Juni 2015
36. Herr Stephen Price, Grenzacherstr. 110, 4058 Basel
mit Schreiben vom 30. Juni 2015
37. Frau Simone Frattini, Rosengartenweg 1, 4058 Basel
mit Schreiben vom 1. Juli 2015
38. Frau Nadine Hess, Schaffhauser Rheinweg 73, 4058 Basel
mit Schreiben vom 1. Juli 2015
39. Frau Jenny Jecker, Chrischonastr. 51, 4058 Basel
mit Schreiben vom 1. Juli 2015
40. Herr Fritz Meyer, Haselstr. 23, 4103 Bottmingen
mit Schreiben vom 1. Juli 2015
41. Frau Marlies Ris, Wettsteinallee 98, 4058 Basel
mit Schreiben vom 1. Juli 2015
42. Herren Franz und Adrian Sabo und Weber, Rosengartenweg 7, 4058 Basel
mit Schreiben vom 1. Juli 2015
43. Frau und Herr Paqualina und Fabio Barazza, Schwarzwaldallee 45, 4058 Basel
mit Schreiben vom 2. Juli 2015
44. Frau Renate Gäumann, Ruhrbergstr. 10, 4058 Basel
mit Schreiben vom 2. Juli 2015
45. Frau Ingeborg Gerstner, Peter Rot-Str. 72, 4058 Basel
mit Schreiben vom 2. Juli 2015
46. Herr Bruno Keller-Sprecher, Schwarzwaldallee 56, 4058 Basel
mit Schreiben vom 2. Juli 2015
47. Herr und Frau René und Eva Kontic und Güntert, Chrischonastr. 62, 4058 Basel
mit Schreiben vom 2. Juli 2015
48. Frau Sabine Rossow, Rosengartenweg 9, 4058 Basel
mit Schreiben vom 2. Juli 2015

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

49. Frau Isa Aebli, Chrischonastr. 52, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
50. Herr Serafin Aebli, Chrischonastr. 52, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
51. Frau Silvia Cueni, Alemannengasse 109, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
52. Herr Richard D'Souza, Peter Rot-Str. 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
53. Herr Michael D'Souza, Peter Rot-Str. 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
54. Herr und Frau Thomas und Corinne Grütter-Hoffmann, Grenzacherstr. 114, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
55. Herr Nadim Jendreyko, Rührbergstr. 10, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
56. Frau und Herr Michèle und René Rüetschi, Im Stockacker 10, 4153 Reinach
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
57. Herr Martin Schmid, Chrischonastr. 52, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
58. Herr und Frau Hans und Medi Zwimpfer, Wettsteinallee 64, 4058 Basel
mit Schreiben vom 3. Juli 2015
59. Herr Jean-Marc Boll, Schwörstadterstr. 10, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
60. Herr Peter Grieder, Rührbergstr. 8, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
61. Frau Maria Hiepler Schneider, Grenzacherstr. 92, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
62. Frau Madeleine Köchli-Bornand, Grenzacherstr. 112, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
63. Frau und Herr Susanne und Erwin Marti, Chrischonastr. 55, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
64. Herr Gabriel Schneider, Grenzacherstr. 92, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
65. Herr Martin Streckeisen, Bergalingerstr. 26, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
66. Herr Christian Trächslin, Zum Bischofstein 7, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
67. Frau und Herr Elisabeth und Lukas Wenk-Mattmüller, Peter Rot-Str. 49, 4058 Basel
mit Schreiben vom 4. Juli 2015
68. Herr und Frau Martin und Heidi Baumgartner, Schwarzwaldallee 41, 4058 Basel
mit Schreiben vom 5. Juli 2015
69. Herr und Frau Stefan und Bettina Bringolf, Peter Rot-Str. 47, 4058 Basel
mit Schreiben vom 5. Juli 2015
70. Herr Peter Marrer, Schwörstadterstr. 8, 4058 Basel
mit Schreiben vom 5. Juli 2015
71. Frau Lydie Rabasa Lhoret, Chemin du Pierries 5, 1815 Clarens
mit Schreiben vom 5. Juli 2015
72. Frau Patricia Schnyder, Chrischonastr. 39c, 4058 Basel
mit Schreiben vom 5. Juli 2015
73. Frau Eva Tiecke, Peter Rot-Str. 58, 4058 Basel
mit Schreiben vom 5. Juli 2015
74. Frau und Herr Jacqueline und Reto Wendelspiess Jakob, Peter Rot-Str. 24, 4058 Basel
mit Schreiben vom 5. Juli 2015
75. Herr und Frau Eloy und Milena Blanco-Nocera, Bergalingerstr. 9, 4058 Basel
mit Schreiben vom 6. Juli 2015

76. Herren Angelo und Dante Casoni, Fidimag Treuhand AG, Wettsteinallee 141, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
77. Frau Zita Di Gallo, Peter Rot-Str. 69, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
78. Herr Rudolf Jirschik, Zum Bischofstein 9, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
79. Frau Christa Keller, Peter Rot-Str. 77, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
80. Herr Stefan Müller Osolin, Fischerweg 10, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
81. Frau Margrit Ramseier-Gerber, Chrischonastr. 58, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
82. Frau und Herr Silvia und Remo Rietschi Jenny, Wettsteinallee 8, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
83. Frau und Herr Susanne und Stephan Szabo Meyer, Grenzacherstr. 94, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
84. Frau und Herr Sabine und Jens Tieth und Schirmer, Peter Rot-Str. 64, 4058 Basel mit Schreiben vom 6. Juli 2015
85. Frau Genowefa Klaus, Wettsteinallee 96, 4058 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015
86. Frau Christine Renold, Wettsteinallee 88, 4058 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015
87. Herr Claus Schröder, Rosengartenweg 3, 4058 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015
88. Frau Katharina Schulthess, Rosengartenweg 12, 4058 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015
89. Herr Daniel Spehr, Rosengartenweg 12, 4058 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015
90. Herr und Frau Matthias und Silvia Rapp, Schaffhauser Rheinweg 99, 4058 Basel mit Schreiben vom 15. Juni 2015
91. Herr Beda Baumgartner, Kleinhünigerstr. 93, 4057 Basel im Namen der **JungsozialistInnen Basel-Stadt** mit Schreiben vom 1. Juli 2015
92. Frau Veronika Röthlisberger, Frobürgstr. 15, 4052 Basel mit Schreiben vom 7. Juli 2015

8.3.2 Legitimationsprüfung

Im öffentlichen Prozessrecht kann grundsätzlich nur zwischen zwei Kategorien von privaten Beschwerdeberechtigungen unterschieden werden: Verfügungsadressaten oder Dritten. Da vorliegend einzig die Planaufgabe von Planentwürfen zur Nutzungsplanung für das Nordareal von Roche Gegenstand der Einsprachen ist und keine Verfügung dazu erging, steht nur die Einsprachelegitimation von allfälligen Drittbetroffenen zur Diskussion. Als Dritte gelten Personen, deren Rechtsstellung eine Verfügung nur indirekt im Sinne einer Drittwirkung in schutzwürdigen Interessen berührt. Weder das eidgenössische noch das kantonale öffentliche Recht kennen eine besondere Bestimmung, welche die Beschwerdebefugnis des privaten Dritten regelt. Deshalb bedarf ihre Beschwerdeberechtigung einer besonderen Rechtfertigung. 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, oder wer durch eine besondere Vorschrift zum Rekurs ermächtigt ist.

Diesen Kriterien der materiellen Beschwerde – schutzwürdiges Interesse (Anfechtungsinteresse) und besonderes Berührtsein – kommt dem Beschwerderecht als Instrument des Individualrechtsschutzes von Personen mit spezifisch enger Raumbeziehung zum Streitgegenstand „Baugrundstück“ im Bau- und Planungsrecht eine besondere Bedeutung zu, da sie mit dem praktischen,

tatsächlichen Nutzen für den räumlich besonders Betroffenen die Funktion haben, die Popularbeschwerde und damit ein „Ausufern“ der Beschwerdemöglichkeiten auszuschliessen.

Als schutzwürdig gilt auch im Raumplanungsrecht ein Interesse, das sich aus einer (räumlich) nahen Beziehung des Beschwerdeführers zum Gegenstand der Planung ergibt. Ein Interesse kann rechtlicher oder tatsächlicher Natur sein; der Einsprecher muss aber von der geplanten Massnahme stärker als jedermann betroffen sein. Generell kommt dem Nachbarn (ob Eigentümer, Mieter oder Pächter) die Einsprachelegitimation zu, wenn er in der für die vorgebrachte Rüge relevanten örtlichen Beziehung zum Objekt der Planungsmassnahme steht und der Ausgang des Verfahrens seine Interessen beeinträchtigen könnte.

Namentlich in Bezug auf Beschwerden von Nachbarn und Immissionsbetroffenen gegenüber dem Bau von Bauten und Anlagen entwickelte sich eine durch Praxis und Lehre geprägte, heute weitgehend gefestigte Dogmatik. Auch nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Basel-Stadt wird aufgrund des Umfangs und der Intensität der räumlichen Folgen des Bauvorhabens die räumlich besonders beachtenswerte Beziehungsnähe zum Streitgegenstand „Bauprojekt“ beurteilt (vgl. VGE vom 14. Januar 2014 i.S. B.GmbH, E. 3.3.2, mit Hinweis auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung). Dabei kann sich die besondere Betroffenheit des Nachbarn insbesondere auch aus der Erschliessungssituation, aus Immissionen oder daraus herleiten, dass die Anlage einen besonderen Gefahrenherd beinhaltet.

Wichtiges Kriterium zur Beurteilung des besonderen Berührtseins stellt in der Praxis die räumliche Distanz zum Planungsgebiet bzw. zu den darauf vorgesehenen Bauvorhaben dar. Die Legitimation ist - allein auf Grund der räumlichen Nähe - anzuerkennen, wenn die Liegenschaft des Nachbarn unmittelbar an das Baugrundstück angrenzt oder nur durch einen Verkehrsträger davon getrennt wird. Als „Daumenregel“ gilt dabei ein Abstand von 100 m. Praxisgemäss ist der Nachbar in einer Distanz von bis zu 100 m in der Regel allein wegen der räumlichen Nähe zur Beschwerde legitimiert, ohne dass seine Betroffenheit einer näheren Erörterung bedarf. Unabhängig von dieser Regel ist die Legitimation allerdings auch auf Grund der konkreten Umstände zu beurteilen: Nicht in jedem Fall verfügen Nachbarn selbst innerhalb dieser Distanz über eine besondere Beziehungsnähe. So kann der „Beziehungszusammenhang“ etwa durch Verkehrsträger oder andere Bauten unterbrochen sein. Gemäss Prof. R. Wiederkehr von der Universität Luzern kann ohne Prüfung der im konkreten Fall vorliegenden, tatsächlichen Verhältnisse die Beschwerdelegitimation auf Grund von in Metern gemessener Distanz nur bei unmittelbar angrenzenden Grundstücken ohne Weiteres bejaht werden. In diesem Zusammenhang hat das Bundesgericht in einem neueren Urteil in Zweifel gezogen, ob ein Nachbar in einer Entfernung von weniger als 100 m zum betreffenden Bauvorhaben ohne Weiteres besonders betroffen ist, wenn dazwischen noch zwei weitere unbebaute Parzellen sowie eine Hauptstrasse liegen, die Sichtverbindung nicht erstellt ist und die Liegenschaft des Nachbarn nicht hauptsächlich auf das betreffende Baugebiet ausgerichtet ist.

Die Betroffenheit kann sich jedoch - unabhängig von diesen Betrachtungen über eine kurze Entfernung - auch aus Immissionen bspw. aus dem Zubringerverkehr, aus dem Bau und Betrieb einer Anlage oder aus dem Gefahrenpotenzial einer Anlage ergeben. Allerdings müssen sich betreffend diese Immissionen, um eine Einsprachelegitimation zu begründen, einigermassen zuverlässige quantitative Aussagen machen lassen. Die Rechtsprechung hat beispielsweise die Legitimation allein auf Grund des zu erwartenden Mehrverkehrs nur in Fällen bejaht, in denen dieser zahlenmässig relativ genau beziffert werden und einer umstrittenen neuen Nutzung zugeordnet werden konnte. In städtischen Gebieten mit vielen Zufahrtsmöglichkeiten ist die Beurteilung des dadurch ausgelösten Mehrverkehrs schwierig, weshalb nicht auf quantitative Kriterien abgestellt werden kann. Die Beschwerdelegitimation ist also nur dann allein gestützt auf den aus einem künftigen Bauvorhaben zu erwartenden Mehrverkehr zu beurteilen, wenn die Auswirkungen eines Werks ohne technisch aufwendige, kostspielige Abklärungen festgestellt und von den allgemeinen Immissionen, wie sie z.B. im Strassenverkehr üblich sind, getrennt werden können.

Die Legitimation von Personen, die 250 bis 1,7 km entfernt vom an zentraler Lage in der Innenstadt von Zürich geplanten Casinobetrieb wohnen, ist nicht gegeben, wenn an den bereits vorbelasteten Strassenabschnitten keine deutlich wahrnehmbare zusätzliche Lärmimmission zu erwarten ist. In städtischen Gebieten kommt dazu, dass eine zuverlässige (quantitative) Beurteilung eines durch ein Bauvorhaben ausgelösten Mehrverkehrs sogar in den kritischen Nachtstunden schwierig ist, weil sich Lärmimmissionen auch dann mit dem allgemeinen Strassenlärm in der Innenstadt vermischen und kaum mehr als eigenständige Belastung wahrnehmbar sind.

Zwar kann gerade bei weiträumigen Einwirkungen in dicht besiedelten Gebieten sehr vielen Personen die Beschwerdelegitimation zukommen, ohne dass von einer unzulässigen Popularbeschwerde gesprochen werden müsste. Ausgenommen davon sind dabei jedoch durch eine Baustelle verursachte Immissionen wie Staub und Lärm, da diese üblicherweise temporärer Natur sind, jedenfalls bei nicht geringer Distanz.

Gemäss Rechtsprechung zu Lichtimmissionen verhält es sich ähnlich: Auch hier ist die Betroffenheit in der Regel nur zu bejahen, wenn eine Person deutlich wahrnehmbaren, sie spezifisch treffenden Immissionen ausgesetzt ist, was auf Grund qualitativer (Art des Lichtes) und quantitativer Kriterien (Ausmass der Raumaufhellung, direkte Sichtverbindung, Distanz zur Lichtquelle) zu beurteilen ist. Auch in diesen Fällen wird in der Regel angenommen, dass lediglich in einem Umkreis von 100 m Entfernung die Legitimation bejaht werden kann, sofern eine gewisse Mindestlichtstärke überschritten ist und eine freie Sichtverbindung zur Lichtquelle besteht. Umgekehrt wird die Legitimation eines Nachbarn bezweifelt, wenn dieser in ca. 90 m von den streitigen Aussenleuchten, die keine besonders hohe Leuchtstärke aufweisen, entfernt wohnt. Hingegen ist der 80 m entfernte, in erhöhter Lage befindliche Nachbar eines beleuchteten Bahnhofs, zu dem er zumindest in gewissen Teilen (wie Perrondachbeleuchtung) guten Sichtkontakt hat, diesbezüglich beschwerdelegitimiert. Bezüglich der übrigen Bahnhofsteile ohne direkte Sichtverbindung trifft dies wiederum nicht zu, trägt doch die Beleuchtung dieser Teile lediglich zur Aufhellung des nächtlichen Himmels bei, welche im Grossraum einer Stadt wie Zürich bereits beträchtlich ist, so dass diese Aufhellung durch die Bahnhofsbeleuchtung nicht besonders ins Gewicht fällt und eine besondere Betroffenheit der Nachbarn deshalb zu verneinen ist.

Gemäss diesen Kriterien gilt es für den vorliegenden Bebauungsplan betreffend eine Grossüberbauung auf einer für städtische Verhältnisse sehr grossen Parzelle, welche dereinst nebst anderen Hochhäusern dem Bau des höchsten Gebäudes der Schweiz dienen wird, den Kreis der Einsprachelegitimierten zu ziehen. Dies unter Berücksichtigung der womöglich gegebenen speziellen Betroffenheiten und der sich daraus ergebenden speziellen Legitimation einzelner Einsprechender. Dabei stellt die Vermeidung der Popularbeschwerde eine besondere Herausforderung dar, angesichts der Tatsache, dass die durch den vorliegenden Bebauungsplan ermöglichten Bauten Gebäudehöhen von bis über 200 m vorsehen. Dies hat zur Folge, dass diese Gebäude in direkter Sichtverbindung eines grossen Teils der Basler Wohnbevölkerung stehen werden. In diesem Sinne kann der reinen Sichtverbindung, für sich alleine betrachtet, zur Vermeidung der Popularbeschwerde nicht das ausschlaggebende Betroffenheitsmoment zur Begründung der Einsprachelegitimation zukommen. Ähnliches gilt auch für die Schattenwurfproblematik: Weil ein Hochhaus je nach Tageszeit, auf Grund der Länge des Schattenwurfs, namentlich Morgens und am Abend, zumindest kurzzeitig auf sehr viele Grundstücke in der Stadt einen Schatten wirft, kann der entsprechende Lichtentzug nur in qualifizierten Fällen bezüglich der Einsprachelegitimation beachtlich sein. Dies umso mehr, als Schattenwurf entsprechend der einschränkenden Rechtsprechung auch des Verwaltungsgerichts Basel-Stadt zum sogenannten „Zwei-Stunden-Schatten“ überhaupt nur auf Grund seiner Dauer zu gewissen Tages- bzw. Jahreszeiten eine schädigende Wirkung im Rechtssinne beinhalten kann.

Wie bei bestehender Sichtverbindung kommt bei sehr hohen Gebäuden u.a. der zusätzlichen Bedingung der räumlichen Nähe der umliegenden Wohnbevölkerung eine wichtige Bedeutung zur Beurteilung ihrer Einsprachelegitimation zu: Klar ist sie, wenn die Liegenschaft der Nachbarn unmittelbar an das Baugrundstück angrenzt oder nur durch einen Verkehrsträger davon getrennt

wird, zumal der vorliegende Bebauungsplan das gesamte, für städtische Verhältnisse sehr grosse Baugrundstück dieser Firma betrifft. Auch wenn sich die Hochhausüberbauung primär an der Ecke Grenzacher-/Peter Rot-Strasse befinden wird, ist die Einsprachelegitimation zumindest allen einsprechenden Nachbarn zuzugestehen, welche im Bereich um den Planungssperimeter des neuen Bebauungsplans der Grenzacherstrasse, der Peter Rot-Strasse, der Sackgasse „Zum Bischofstein“, der Wettsteinallee, der Schwörstadter- und der Bergalingerstrasse ihren Wohnsitz haben oder Eigentümer einer Parzelle an diesen Strassen sind.

Auf Grund ihrer zum Teil ebenfalls überwiegend nahen räumlichen Beziehung zum Planungssobjekt des umfangreichen Planungssperimeters sind darüber hinaus Eigentümer/-innen oder Bewohner/-innen sämtlicher Parzellen, welche zu den Baublöcken an diesen Strassen gehören, zum Kreis der Einsprachelegitimierten hinzuzurechnen. Dies umso mehr, als zumindest die Gebäuderückfassade dieser Parzellen im Baublock noch den möglichen Kreis der räumlich stark betroffenen Einsprachelegitimierten definieren können, da - nebst der häufig vorhandenen direkten Sichtverbindung zwischen diesen Rückfassaden und einem der geplanten Hochhäuser - dazwischen kein weiterer Verkehrsträger das Planungsgebiet von den betroffenen Liegenschaften trennt. Hingegen trifft diese Feststellung nicht mehr zu auf weiter entfernte Baublöcke, welche nicht unmittelbar an das rings um das Planungsgebiet befindliche Strassennetz angrenzen: Auf Grund ihrer Lage, welche durch eine weitere Haupt- oder Nebenstrasse vom Planungsgebiet abgetrennt ist, kann ihre Betroffenheit durch die Nutzungsplanung nicht mehr ernsthaft grösser als diejenige von Betroffenen irgendwo in diesem Quartier eingestuft werden.

Gerade weil in diesem Spezialfall die durch Bebauungsplan zu ermöglichenden Hochhäuser Gebäudehöhen von bis über 200 m vorsehen, kann der Anwohnerschaft dieser benachbarten Baublöcke zur Vermeidung der Popularbeschwerde das ausschlaggebende Betroffenheitsmoment zur Begründung der Einsprachelegitimation zukommen. Dies im Gegensatz zu grossen Teilen der Basler Wohnbevölkerung der Stadt, welche ebenfalls in direkter Sichtverbindung zu einem der geplanten Gebäude stehen wird, aber durch weitere Verkehrsträger vom Planungssperimeter getrennt sein wird. Dagegen weisen die Personen in den umliegenden Baublöcken mit ihrer speziellen Nähe zu den geplanten Hochhäusern als Streitgegenstand des Planungsgebietes allgemein die für die Einsprachelegitimation erforderliche besondere Betroffenheit auf. Damit ist auch der praktische tatsächliche Nutzen für diese räumlich besonders Betroffenen erstellt und das Aussern der Beschwerdemöglichkeit in Form einer Popularbeschwerde verhindert.

Darüber hinausgehend ist jedoch bei besonders ersichtlicher Betroffenheit z.B. durch einen qualifizierten Schattenwurf oder ein spezielles Verkehrsaufkommen an einem ganz bestimmten, vom Planungssperimeter nachweislich besonders betroffenen Knotenpunkt nicht in jedem Fall ausgeschlossen, dass selbst für weiter entfernte Personen die Einsprachelegitimation gegeben sein könnte. Unter diesem Vorbehalt liesse sich jedoch für die bebauungsplanmässig vorgesehenen Hochhäuser wie oben beschrieben ein genereller Massstab für die besondere Betroffenheit der Anwohner und Eigentümer der angrenzenden und in der Stadt Basel traditionell ausgeprägt vorhandenen Baublöcke vertreten.

Aus diesem generellen Massstab lässt sich der Kreis der zur Einsprache Legitimierten klar abgrenzen (siehe Abb. 23). Von den 89 als Einsprachen eingereichten Schreiben kommt 67 die Legitimation zu. 22 Schreiben kommt die Legitimation nicht zu. Diese werden daher materiell als Anregungen behandelt.

Nicht legitimiert sind demnach die Schreiben Nr. 1, 2, 7, 15, 16, 23, 25, 26, 29, 31, 33, 34, 37, 38, 42, 46, 48, 58, 72, 80, 82, 87.

Dem Schreiben Nr. 4 bzw. dem Verein Photovoltaik Wettstein kommt nicht aufgrund der speziellen Nähe sondern aufgrund einer besonderen Betroffenheit mit Blick auf die Leistungsfähigkeit der Anlage die Legitimation zu.



Abb. 23: Baublöcke innerhalb derer Mieter und Eigentümer zur Einsprache legitimiert sind. (Kein Massstab, Plan genordet)

Der Verkehrsclub der Schweiz ist gemäss Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Umweltschutzorganisationen vom 27. Juni 1990 (VBO, SR 814.076) als gesamtschweizerische Organisation als beschwerdeberechtigte Organisation aufgeführt. Das Beschwerderecht kantonaler Umweltschutz-Organisationen ist gemäss § 48 USG nur bei Verfügungen über Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig ist, gegeben. Da dies vorliegend der Fall ist, ist der VCS Sektion beider Basel zur Einsprache legitimiert.

Das Schreiben Nr. 71 wurde ohne Begründung eingereicht. Da die Einsprache aber auf der Vorlage des HEAW basiert und die Liegenschaft der Einsprecherin an der Peter Rot-Str. 62 in unmittelbarer Nähe zum Areal liegt, kann davon ausgegangen werden, dass es sich um ein Versehen handelt und von ihr alle sechs Punkte kritisiert werden. Auf die Einsprache wird entsprechend eingetreten.

Bei den Schreiben Nr. 84 und 85, die auch auf der Vorlage des HEAW basieren, ist die Begründung zum Punkt vier „Rechtmässigkeit der Erschliessung“ unvollständig. Wir gehen davon aus, dass auch dieser Punkt kritisiert wird. Auf die Einsprachen wird entsprechend eingetreten.

Die Schreiben Nr. 90-92 wurden explizit als Anregungen eingereicht und werden dementsprechend als solche behandelt.

8.4 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

Anlass und Ziel der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen sind in den vorhergehenden Kapiteln bereits ausführlich beschrieben worden. Kurz zusammengefasst sollen die baurechtlichen Voraussetzungen für die in der Arealentwicklungsstrategie vorgezeichneten Entwicklungsschritte im Nordareal von Roche geschaffen werden und gleichzeitig die Anliegen des Ortsbildschutzes (Stichwort ISOS) angemessen berücksichtigt werden.

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 Ratssaal auf.)

8.5 Thema Verkehr

Die mit dem Ausbau der Arbeitsplätze einhergehende Zunahme des Verkehrs (Fuss-, Velo-, Auto- und öffentlicher Verkehr) ist einer der zentralen Kritikpunkte der Einsprechenden. Auf die einzelnen Punkte wird später im Detail eingegangen. Im Allgemeinen kritisieren die Einsprechenden aber in erster Linie die Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Einerseits steht bereits heute die hohe Busdichte in der Grenzacherstrasse in der Kritik. Andererseits bestehen auch erhebliche Zweifel, ob die geplante Tramlinie in der Grenzacherstrasse zu einer Verbesserung der Situation (konkret die Lärmbelastung) beitragen kann.

Die Kritik an den geplanten Massnahmen im Bereich ÖV verfehlt hier aber das Ziel deutlich. Zuständig für die ÖV-Massnahmen ist nicht Roche, sondern der Kanton. Die für die Ausbauschritte von Roche notwendige Erschliessung des Areals ist gegeben und weist die notwendige Leistungsfähigkeit auf (wie weiter unten noch im Detail ausgeführt wird). Die Massnahmen zur Reduktion des Lärms in der Grenzacherstrasse haben zudem keinen Zusammenhang mit den Plänen von Roche. Die Bussituation ist bekannterweise bereits heute unbefriedigend. Die von den Einsprechenden gewünschten Veränderungen im ÖV-Angebot sind zwar auch mit Blick auf die Entwicklungspläne von Roche zweckmässig und wünschbar. Sie sind dafür aber nicht notwendig. Die Einsprechenden benutzen den Bebauungsplan, um ihre (zum Teil länger bekannten) politischen Anliegen über den Rechtsweg medienwirksam in die Öffentlichkeit zu tragen und den Druck auf den Kanton zu erhöhen.

Eine von den Einsprechenden vielfach geforderte Verknüpfung der Inbetriebnahme der neuen Gebäude mit den verkehrlichen Massnahmen, um damit deren Realisierungschancen zu erhöhen, ist fatal. Die im Verkehrskonzept dargestellten Massnahmen können durch Roche nicht beeinflusst werden. Sie sind in der Kompetenz des Kantons teilweise sogar des Bundes. Die Verknüpfung würde Roche zwingen mit der Projektierung der Ausbauschritte zuzuwarten, bis die Zustimmung zu den Verkehrsmassnahmen vorliegt und die Realisierung gesichert ist, was noch Jahre dauern wird. Es bestünde die Gefahr, dass die Ausbauprojekte von Roche mangels der Verkehrsmassnahmen nicht bewilligt werden könnten. Die Konsequenz wäre wohl, dass Roche auf den Ausbau in Basel verzichtet und die Forschung an einem der anderen Standorte konzentriert. Die Verknüpfung hätte in diesem Fall gefährliche Wirkung: Sie würde nicht die ÖV-Massnahmen fördern, sondern die Roche-Entwicklung gefährden.

8.5.1 Mangelnde hinreichende Erschliessung

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Das Grundstück von Roche sei nicht rechtzeitig hinreichend und rechtmässig erschlossen. Roche sei so einzubinden, dass die entsprechenden Massnahmen vor dem Bezug der neuen Gebäude realisiert seien.

Bauten und Anlagen dürfen gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG nur bewilligt werden, wenn das Land erschlossen ist. Gemäss Art. 19 Abs. 1. RPG ist Land erschlossen, wenn die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht und die erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen so nahe heranzuführen, dass ein Anschluss ohne erheblichen Aufwand machbar ist. Gemäss § 3 Abs. 1 lit. b BPG ist die Erschliessung hinreichend, wenn die nach den Nutzungsplänen zur Erschliessung eines Grundstücks bestimmten Strassen sowie Ver- und Entsorgungsanlagen vorhanden sind und eine unter normalen Verhältnissen genügende Leistungsfähigkeit aufweisen. Art. 19 Abs. 2 besagt zudem, dass die Erschliessung Pflicht der Gemeinwesen ist.

Das als Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellte Verkehrsgutachten weist nach, dass die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte auch im Prognosejahr 2022 gewähr-

leistet sein wird. Das Verkehrskonzept geht darüber hinaus auch im Detail auf die Konsequenzen des angenommenen Arbeitsplatzzuwachses auf den öffentlichen Verkehr ein. Dabei wird zwar prognostiziert, dass in den Morgen- und Abendspitzen mehr Busse als heute „überlastet“ sein werden (überlastet heisst in diesem Zusammenhang: Auslastung von über 60 %!). Im Allgemeinen sollte jedoch kein Kurs seine maximale Kapazität erreichen und damit keine Fahrgäste mehr aufnehmen können. Die Erschliessung ist also vorhanden und die Leistungsfähigkeit unter normalen Umständen ausreichend.

Es muss daher genau zwischen der rechtlichen Vorgabe einer hinreichenden Erschliessung mit einer genügenden Leistungsfähigkeit auf der einen und der subjektiven Qualität der Erschliessung auf der anderen Seite unterschieden werden. Ohne die im Verkehrskonzept aufgezeigten und parallel zum vorliegenden Ratschlag vorangetriebenen Massnahmen wird die Leistungsfähigkeit der Erschliessung gewährleistet sein. Die Attraktivität der Erschliessung kann aber mit den geplanten Massnahmen noch erheblich gesteigert werden. Aus diesem Grund sollen diese Massnahmen unabhängig der hier gegebenen hinreichenden Erschliessung vorangetrieben werden.

Eine Verknüpfung der ÖV-Massnahmen ist entsprechend den Ausführungen in Kapitel 8.5 als unzweckmässig abzulehnen.

8.5.2 Keine Taktverdichtung bei bestehenden Grenzwertüberschreitungen

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Verkehrsgutachten und UVP deuten darauf hin, dass in den Morgen- und Abendspitzen ein Taktausbau erforderlich sein würde. Dies wäre bei den bereits vorhandenen Immissionsgrenzwertüberschreitungen unzweckmässig und lärmrechtlich nicht zulässig.

Entgegen der Annahme der Einsprechenden ist kein weiterer Ausbau der Anzahl Buslinien oder des Takts vorgesehen. Es ist mittelfristig zur Erhöhung der Kapazität geplant, ein Tram durch die Grenzacherstrasse zu führen und damit den Busverkehr zu reduzieren. Die neue Tramlinie kann aber nur bewilligt und realisiert werden, wenn der Nachweis vorliegt, dass die notwendigen Lärmgrenzwerte eingehalten werden können. So sind gemäss Art. 3 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung die Lärmemissionen von Motor-, Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Die Überprüfung wird Gegenstand der für den Trambau notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung sein.

8.5.3 Zuverlässiges Verkehrskonzept gefordert

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Mit Blick auf die Grenzwertüberschreitung und die nicht hinreichende Erschliessung des Areals seien entweder das Nutzungsmass zu reduzieren oder ein zuverlässiges Verkehrskonzept vorzulegen, das einen Ausbau der Kapazität des ÖV vorsieht, der zu keiner weiteren Lärmbelastung führen dürfe.

Eine Reduktion des Nutzungsmasses ist nicht notwendig. Der Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung zeigt, dass die für die Erschliessung notwendige Leistungsfähigkeit gegeben ist. Auf der anderen Seite zeigt das in Kapitel 5 beschriebene Verkehrskonzept eben gerade auch, wie zusätzliche Kapazitäten im ÖV kurz-, mittel- und langfristig realisiert werden können. Dabei stützen sich die vorgeschlagenen Lösungsansätze im Bereich Bus und Tram, und insbesondere die

Tramstrecke Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse, auf den vom Grossen Rat im Jahr 2012 genehmigten Streckenplan.

Eine mögliche Tramverbindung via Schwarzwaldbrücke zum Bahnhof SBB wurde in der Studie zum Tramnetz 2020 geprüft und hinsichtlich ihres Nutzens verworfen.

8.5.4 Gesamtkonzept Grenzacherstrasse-West fehlt

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Ein Gesamtkonzept für die Organisation und Gestaltung des Bereichs vom Wettsteinplatz bis zur Peter Rot-Strasse sei vergessen worden. Dabei sei im Besonderen auch den Fussgängerströmen Rechnung zu tragen.

Ein Tram Grenzacherstrasse führt zu einer Neuorganisation der Buslinien auf der Achse Clara-platz-Tinguely Museum und auch zu einer Anpassung des Bereichs vom Wettsteinplatz bis zur Peter Rot-Strasse. In diesem Rahmen werden neben der Tram- und Busführung natürlich auch die Führung des Fuss-, Auto- und Veloverkehrs berücksichtigt und entsprechende Lösungen aufgezeigt werden.

8.5.5 Parksuchverkehr und Parkraumknappheit im Quartier

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Trotz einem massiven Ausbau der Arbeitsplätze würde die Anzahl Parkplätze nicht erhöht. Bereits heute würden aber viele Roche-Mitarbeiter und Angestellte von Drittfirmen in das Quartier ausweichen. Dies würde mit dem Ausbau der Arbeitsplätze nun unzumutbar verschärft. Sollte keine andere Lösung gefunden werden, müsste die Anzahl Parkplätze im Areal um mindestens 1/3 erhöht werden.

Eine erste Auswertung hat gezeigt, dass im Gebiet rund um die Roche viele Tagesparkkarten (Besucherparkkarten) erworben werden.

Bis 2016 ist die Parkraumbewirtschaftung in ganz Basel umgesetzt. Nach Ablauf einer Einführungsphase, in der Erfahrungen gesammelt werden und die Parkplatzsituation in verschiedenen Quartieren ausgewertet wird, wird überprüft, ob Anpassungen am Konzept nötig sind.

Es wäre allenfalls denkbar, analog der Innenstadt, rund um Roche und Messe Blaue-Zone-Parkplätze in Parkplätze mit Parkuhren um zu markieren, auf denen Anwohnerinnen und Anwohner mit einer Anwohnerparkkarte unbeschränkt parkieren könnten. Dies kann aber nicht kurzfristig, sondern nur im Lichte einer umfassenden Auswertung der Parkraumbewirtschaftung nach 2016 geschehen.

Unabhängig davon plant Roche, wie im Verkehrskonzept beschrieben, nebst dem provisorischen Parking an der Schwarzwaldstrasse eine Park & Ride-Anlage in Weil am Rhein anzubieten und damit die während der Bauzeit wegfallenden Parkplätze auf dem Areal zu ersetzen.

8.5.6 Kein Parking Schwarzwaldstrasse

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Das temporäre Parkhaus an der Schwarzwaldstrasse sei für die Anwohner im Osten des Areals nicht zumutbar. Es sei eine Lösung ausserhalb des Quartiers mit Shuttle-Anbindung anzustreben.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Einsprechenden zur Minderung des Parkdrucks im Quartier mehr Parkplätze im Areal fordern, aber gleichzeitig Parkplätze, die optimal an das übergeordnete Strassennetz (Autobahn) angeschlossen sind (keine Fahrten durch das Quartier), als nicht zumutbar ansehen.

Ungeachtet dessen ist das Parking Schwarzwaldstrasse nicht Gegenstand des mit dem Bebauungsplan für das Südareal geforderten Mobilitätskonzepts von Roche. Darin ging es um die Zuteilung der vorhandenen Parkplätze auf die Mitarbeitenden, bzw. die Regelung, wer, wann Anrecht auf einen Parkplatz hat.

Davon unabhängig mussten für den zeitlich begrenzten Wegfall des Parkings unter Bau 74 Lösungen gefunden werden. Nebst der geplanten Park & Ride-Anlage in Weil am Rhein bot sich an, entlang der Schwarzwaldstrasse ein provisorisches Parking zu erstellen. Dieses Parking wird aber nicht von Roche erstellt oder betrieben sondern von unabhängigen Dritten. Unter anderem auch aus diesem Grund ist das Parking Schwarzwaldstrasse Gegenstand eines unabhängigen Verfahrens mit separater Prüfung der Umweltverträglichkeit.

8.5.7 Kontinuierlicher Verkehr in der Grenzacherstrasse-Ost

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Mit dem Umbau der Grenzacherstrasse-Ost ging auch eine Reduktion der Fahrspuren einher. Diese würde nun das Risiko bergen, dass es durch die geplante ÖV-Verdichtung zu mehr Rückstau von MIV und ÖV kommen könne. Es sei ein kontinuierlicher, nicht stehender Verkehr anzustreben. Im Rahmen einer Überarbeitung seien wieder Haltebuchten einzuführen und auch die Einführung des zeitlich begrenzten Tempo 30 Regimes, sei abzulehnen.

Die neue Gestaltung der Grenzacherstrasse-Ost wurde durch den Grossen Rat genehmigt und davor überprüft, wie sich die Reduktion der Spuren auf die Leistungsfähigkeit auswirken wird. Die mit den Entwicklungsschritten von Roche einhergehende Verkehrszunahme ist für die Leistungsfähigkeit nicht relevant, wie das Verkehrsgutachten zum Umweltverträglichkeitsbericht belegt.

Die Einführung von Tempo 30 wurde auf dem Rechtsweg bis vor Bundesgericht angefochten und ist seit August 2015 rechtskräftig. Aus diesem Grund wird hier auf diesen Punkt nicht weiter eingegangen.

8.5.8 Verkehrliche Massnahmen weil lufthygienisches Sanierungsgebiet

Betrifft Schreiben Nr. 5

Das Vorhaben befinde sich in einem Sanierungsgebiet gemäss Luftreinhalteverordnung. Daher müsse ein Beitrag an die Sanierung der Luftbelastung geleistet werden. Es seien verbindliche verschärfte Umweltmassnahmen im Bereich Verkehr anzuordnen, die sich nicht an der wirtschaftlichen Zumutbarkeit orientieren dürften.

Gemäss Art. 31 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) erstellt die zuständige Behörde einen Massnahmenplan nach Art. 44 des Umweltschutzgesetzes, wenn feststeht, dass trotz vorsorglicher Emissionsbegrenzungen übermässige Immissionen verursacht werden durch

- a. eine Verkehrsanlage;
- b. mehrere Stationäre Anlagen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat im Rahmen der Umsetzung von Art. 31 LRV die Luftreinhaltepläne 1990, 2004, 2007 und 2010 beschlossen. Als Ausführungsbestimmung zum Luftreinhalteplan 1990 und verschärfte Emissionsbegrenzung im Sinne von Art. 11 USG hat der Regierungsrat die Parkplatzverordnung PPV beschlossen. Diese hat zum Ziel, mittels einer Beschränkung der Parkplätze die Emissionen des Motorfahrzeugverkehrs zu vermindern. Aufgrund der zwingenden Anwendung der Parkplatzverordnung ist das vorliegende Vorhaben rechtskonform.

Weitergehende verschärfte Emissionsbeschränkungen gemäss Art. 5 LRV können nur erlassen werden, wenn zu erwarten ist, dass eine einzelne Anlage übermässige Immissionen verursacht, obwohl die vorsorglichen Emissionsbegrenzungen eingehalten werden. Eine relevante Verschlechterung der lufthygienischen Situation konnte im Umweltverträglichkeitsbericht jedoch nicht festgestellt werden. Aus lufthygienischer Sicht können deshalb keine weitergehenden Forderungen verfügt werden.

8.5.9 Veloerschliessung

Betrifft Schreiben Nr. 5

Die Veloerschliessung des Roche-Nordareals sei zu verbessern und verbindlich festzuschreiben.

Das Areal von Roche ist schon heute von allen Seiten gut mit Veloverbindungen erschlossen. Dies hält das Verkehrskonzept explizit fest. Massnahmen zur weiteren Steigerung der Attraktivität der Veloerschliessung sind unabhängig davon geplant. Der Teilrichtplan Velo zeigt die verschiedenen Massnahmen und deren Koordinationsstand auf. Es ist aber Sache des Kantons und nicht von Roche die entsprechenden Massnahmen umzusetzen. Eine Verknüpfung der vom Kanton zu ergreifenden Massnahmen mit dem für die private Firma Roche bestimmten Bebauungsplan ist daher unzweckmässig.

8.5.10 Berechnung der Velo-PP

Betrifft Schreiben Nr. 5

Die Berechnung der erforderlichen Velo-Abstellplätze ist nicht dargelegt.

Gemäss § 74 Abs. 3 BPG ist bei Neubauten, die mehr als 4'000 m² BGF aufweisen bezüglich Bedarfsermittlung und Standortwahl die entsprechende VSS-Norm anzuwenden. Dies gilt für praktisch jedes Baufeld von Roche. An dieser Vorgabe ändert der Bebauungsplan nichts.

Einzig bei der Aufteilung von Besucher- und Mitarbeiterstellplätzen regelt der Bebauungsplan in Abweichung von der VSS-Norm, dass lediglich 5 % statt der üblichen 20 % der insgesamt notwendigen Anzahl Stellplätze als Kurzzeitparkplätze für Besucher angeboten werden müssen. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass Roche im Gegensatz zu den Mitarbeitenden deutlich weniger Besucher hat, die mit dem Velo kommen und daher eine Umverteilung der insgesamt not-

wendigen 0.25 Velo-PP pro Arbeitsplatz zweckmässig ist (mehr Langzeitparkplätze, weniger Kurzzeitparkplätze).

Die konkrete Anzahl Veloabstellplätze ist schliesslich mit den jeweiligen Bauvorhaben im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu berechnen und einzufordern. In diesem Zusammenhang kann auch die Platzierung sowie die Qualität der Abstellplätze mit Blick auf das jeweilige Bauprojekt geprüft werden.

8.5.11 Standort der Velo-PP

Betrifft Schreiben Nr. 5

Die Veloabstellplätze sollen möglichst nahe bei den Eingangsbereichen platziert werden.

Im Verkehrskonzept ist dargestellt, wo wieviele Velostellplätze bestehen oder neue geplant sind. Dabei ist zwischen den Stellplätzen für die (wenigen) Besucher und diejenigen für die Mitarbeitenden zu unterscheiden. Die Stellplätze für die Besucher werden soweit möglich und sinnvoll in der Nähe der Besucherzugänge angeordnet. Die Stellplätze für die Mitarbeitenden werden in mehreren dezentralen Grossanlagen zusammengefasst, mit der entsprechenden Infrastruktur ausgerüstet (Garderoben, Duschen, etc.) und über direkte Zugänge am Arealrand erschlossen.

8.5.12 Bike & Ride Anlage am Bad. Bahnhof

Betrifft Schreiben Nr. 5

Für die Kombinierte Mobilität ÖV/Velo seien am Badischen Bahnhof ausreichend Velo-Abstellplätze in einem Bike & Ride verbindlich festzusetzen.

Der Bedarf für eine Bike & Ride Anlage am Badischen Bahnhof ist bekannt und als solche auch im Teilrichtplan Velo mit dem Koordinationsstand Festsetzung enthalten. 2013 hat der Grosse Rat die Mittel für ein Vorprojekt für ein automatisiertes Veloparking mit 1'200 Plätzen am Badischen Bahnhof bewilligt. In der Volksabstimmung vom Mai 2014 wurde das Vorhaben „Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof“ abgelehnt. Mit dem Vorhaben hätte das ursprünglich geplante, automatisierte Veloparking unter der Schalterhalle des Badischen Bahnhofs wesentlich besser erschlossen werden können. Unter den neuen Rahmenbedingungen wurde deshalb das Projekt für ein neues Veloparking überprüft. Es hat sich gezeigt, dass der Standort im Keller des Badischen Bahnhofs wegen der notwendigen Erdbenenertüchtigung und der unter den neuen Voraussetzungen erschwerten Erschliessung nur mit unverhältnismässig hohen Kosten realisierbar ist. Aus diesem Grund sowie aufgrund der Tatsache, dass seit eineinhalb Jahren der Zugang Süd zum Badischen Bahnhof (Riehener Tunnel) eröffnet ist, soll nun südlich des Bahnhofs ein redimensioniertes konventionelles Parking für rund 1'000 Velos geplant und realisiert werden. Um kurzfristig Abhilfe zu schaffen, werden durch Reorganisation der bestehenden Anlagen und Veloständer an weiteren dezentralen Standorten 200 zusätzliche Abstellplätze eingerichtet. – Eine Verknüpfung der vom Kanton zu ergreifenden Massnahme mit dem für die private Firma Roche bestimmten Bebauungsplan ist daher unzweckmässig.

8.5.13 Berechnung der PP nicht nachvollziehbar

Betrifft Schreiben Nr. 5

Die Berechnung der auf dem Roche-Nordareal maximal zulässigen 3'159 Parkplätze für Motorfahrzeuge sei nicht schlüssig und unmöglich nachvollziehbar. Zur Klärung und zu Gunsten der Transparenz solle die maximal geplante Anzahl an Arbeitsplätzen aufgezeigt werden.

Die im Verkehrsgutachten genannte maximale Anzahl Parkplätze ergibt sich als theoretischer Wert aus der Parkplatzverordnung (PPV) und mit Blick auf einen möglichen Vollausbau des Areals gemäss Zonenordnung und Bebauungsplan. Die Berechnung der konkret zulässigen Anzahl Parkplätze erfolgt bei jedem Baugesuch erneut entsprechend der PPV und gestützt auf die tatsächlich realisierte und zusätzlich beantragte Bruttogeschossfläche (BGF). Im Umweltverträglichkeitsbericht wurde der nun geplante Ersatzneubau des Parkings unter dem Forschungszentrum untersucht.

Eine Plausibilitätskontrolle über Anzahl Arbeitsplätze und Anzahl Mitarbeitende ist nicht zulässig. Die PPV sieht dies nicht vor. Deshalb kann es auch vorkommen, dass eine Differenz zwischen den tatsächlichen Arbeitsplätzen und den als Zwischengrösse berechneten Arbeitsplätzen gemäss PPV besteht.

Der Flächennachweis für die Nutzung der Flächen in Untergeschossen ist plausibel, da diese Flächen effektiv für die angegebenen Tätigkeiten genutzt werden. Die angewendete Methode wurde innerhalb des von der PPV vorgegebenen Rahmens von Roche zusammen mit Vertretenen des Kantons erarbeitet.

8.5.14 Verknüpfung mit angemieteten PP

Betrifft Schreiben Nr. 5

Für die Berechnung der projektinduzierten Luftschadstofffrachten seien nicht nur die verkehrserzeugenden Parkplätze auf dem Roche-Nordareal selber relevant, sondern auch das durch die zugemieteten Parkplätze im Parkhaus Badischer Bahnhof - und an allfälligen weiteren Standorten – verursachte Verkehrsaufkommen. Die Fahrten dieser zugemieteten Parkplätze seien in die Berechnungen der Luftschadstoffmengen zu integrieren.

Die von Roche angemieteten Parkplätze sind als solche in separaten Verfahren ordentlich bewilligt und könnten auch von anderen Nutzern belegt werden. Die durch sie verursachten Immissionen sind somit unabhängig vom vorliegenden Vorhaben zu betrachten. Deren Berücksichtigung im vorliegenden UVP würde zu einer Doppelbetrachtung führen und das Bild verzerren.

8.5.15 Abluftanlage des Parking Neubaus darstellen

Betrifft Schreiben Nr. 5

Die Abluftführung des zukünftigen unterirdischen Parkings im Bereich des heutigen Bau 74 müsse transparent dargestellt werden, da sie Interessen Dritter zwar sehr lokal, aber erheblich tangieren könne.

Die Abluft der Tiefgarage ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Sie wird sich auf Projektstufe an die geltenden gesetzlichen Vorgaben halten müssen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird die Abluftführung denn auch geprüft und beurteilt.

8.5.16 Für den Baustellenverkehr seien Euro5-Fahrzeuge einzusetzen bzw. der Schienentransport festzulegen.

Betrifft Schreiben Nr. 5

Die Grösse und die langjährige Dauer der Baustellen auf dem Roche-Nordareal würden verbindliche Massnahmen erfordern, um die Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm zu minimieren. Entsprechend sei die Euro5-Norm für Baumaschinen und Baustel-

lenfahrzeuge zwingend einzufordern. Zudem sei die Nutzung des Schienentransportes zumindest für Abbruch und Aushub verbindlich festzulegen.

Eine spezifische Norm für Baustellenfahrzeuge oder die Art des Abtransports von Material in einem Bebauungsplan festzuschreiben, ist nicht stufengerecht. Ein Bebauungsplan stellt ein langfristiges Planungsinstrument dar, das Gesetzescharakter aufweist und über die nächsten 10–15 Jahre hinaus Gültigkeit haben muss. Normen dagegen ändern sich schnell und/oder werden durch andere ersetzt. Es ist daher zweckmässig, die im Einzelfall zu treffenden Massnahmen und einzuhaltenden Normen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu prüfen und einzufordern.

Grundsätzlich gilt für alle Baumaschinen eine Partikelfilterpflicht gemäss Artikel 19a der Luftreinhalte-Verordnung. Für Bautransporte ist die Richtlinie zur Luftreinhaltung bei Bautransporten des BAFU anzuwenden, welche spezifische Emissionen pro transportierte Materialkubatur festlegt und jeweils einen Zielwert definiert. Bei einem Transport mit einer EURO V-Flotte können gemäss UVB die Zielwerte je nach Ablagerungsort nicht vollständig eingehalten werden. Bei einem Transport mit einer EURO VI-Flotte werden alle Zielwerte vollumfänglich eingehalten. Roche selbst schreibt in Ausschreibungen jeweils den bestmöglichen Stand der Technik vor.

Einen Abtransport per Schiene ist in diesem Gebiet mit vernünftigem Aufwand logistisch nicht realisierbar.

8.5.17 Hindernisfreie Verkehrsführung für Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Baustellen

Betrifft Schreiben Nr. 5

Der sicheren und möglichst hindernisfreien Verkehrsführung von FussgängerInnen und Velos im Bereich der Baustellen des Roche-Nordareals solle hohe Priorität eingeräumt werden.

Nach dem aktuellen Stand der Planung ist es möglich, dass während der Bauphase alle Verkehrsgruppen und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr eigene Fahrspuren bzw. Gehwege zur Verfügung stehen. Konkret wird die Baustellenführung jedoch Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens sein.

8.5.18 Gefahrenpotential / Risikoanalyse / Krisenplan

Betrifft Schreiben Nr. 1

Welches Gefahrenpotential würde von den Vorhaben ausgehen? Gibt es eine Umweltverträglichkeitsprüfung, bzw. eine Risikoanalyse und einen Krisenplan?

Wie im Umweltverträglichkeitsbericht ausgeführt, werden in den Neubauten keine Stoffe, Erzeugnisse oder Sonderabfälle gelagert, die die Mengenschwellen gemäss Störfallverordnung überschreiten. Ein Brandschutzkonzept sowie die Thematik Störfallvorsorge / umweltgefährdende Organismen wird, sofern notwendig, im Rahmen der Baubewilligungsverfahren behandelt.

8.5.19 Organisation der Anlieferung

Betrifft Schreiben Nr. 1

Wie sei die zu vermutende Zunahme der Anlieferung zum und vom Areal geregelt?

Wie im Kapitel 4.2 des Verkehrsgutachtens zum Umweltverträglichkeitsbericht dargestellt, ist geplant, die Anlieferung stark zu vereinfachen und über eine zentrale „Logistikspange“ im östlichen Teil des Areals zu konzentrieren. Damit kann die Anlieferung auf kürzestem Weg vom überge-

ordneten Strassennetz (Nationalstrasse) erfolgen. Gleichzeitig werden so die angrenzenden Wohngebiete vom Logistikverkehr entlastet.

8.5.20 Aufnahme des Verkehrskonzepts in den Bebauungsplan

Betrifft Schreiben Nr. 92

Wie das Mobilitätskonzept im Bebauungsplan Südareal solle das Verkehrskonzept als verbindlicher Bestandteil des Bebauungsplans festgeschrieben werden.

Das im Bebauungsplan Südareal geforderte Mobilitätskonzept wurde notwendig, da trotz der Realisierung von Bau 1 vorerst keine Parkplätze gebaut wurden und damit auf der Nachfrageseite Massnahmen ergriffen werden mussten. Das Mobilitätskonzept wurde zudem auf den Zeitpunkt des Baubewilligungsverfahrens eingefordert. Dies ist geschehen und konnte erfolgreich eingeführt werden. Es hatte zur Konsequenz, dass der Parkplatzbedarf um rund 30% gesunken ist.

Das Verkehrskonzept für das Nordareal liegt nun bereits parallel zum Bebauungsplan und zur Umweltverträglichkeitsprüfung vor und komplettiert die Gesamtschau der Auswirkungen und Konsequenzen. Es zeigt aber im Gegensatz zum Mobilitätskonzept fast ausschliesslich Massnahmen auf, die seitens des Kantons ergriffen werden müssen und nur in dessen Kompetenz auch bewilligt und realisiert werden können. Ein Festschreiben des Verkehrskonzepts im Bebauungsplan wäre daher inhaltlich falsch und würde auch keinen Einfluss auf die weiteren Schritte hin zur Realisierung der darin aufgezeigten Massnahmen haben.

8.6 Weitere Themen

8.6.1 Verletzung der Planbeständigkeit

Betrifft Schreiben Nr. 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (79 Schreiben)

Die Zonenänderung verstosse gegen den Grundsatz der Planbeständigkeit. Insbesondere da gemäss den Ausführungen im Bericht zur im Januar 2014 beschlossenen Zonenplanrevision die Zonenzuordnung des Areals den Bedürfnissen bereits entsprechen würde.

Die von den Einsprechenden kritisierte Verletzung der Planbeständigkeit ergibt sich implizit aus Art. 21 Abs. 2 RPG, wonach Nutzungspläne überprüft und nötigenfalls angepasst werden, sofern sich die Verhältnisse erheblich geändert haben. Das Bundesgericht leitet daraus im Umkehrschluss ab, dass Pläne nicht ohne Not leichtfertig geändert werden dürfen: Nutzungsplänen müsse im Dienste der Rechtssicherheit eine gewisse Beständigkeit zukommen. Dies soll hier auch gar nicht in Frage gestellt werden. Das Nordareal von Roche war aber gar nicht Gegenstand des Basisratschlags der Zonenplanrevision.

Gegenstand des Basisratschlags aus dem Jahr 2012 waren nicht einzelne Arealentwicklungen im Bestand, sondern Massnahmen zu Stadtrandentwicklungen, Freiraumnutzungen und zum Ortsbildschutz. Die Zonenplanrevision sieht zwar auch Arealentwicklungen im Bestand vor (Basisratschlag Zonenplanrevision, Teil 1, Kapitel 3.2), diese werden dem Grossen Rat aber in separaten Einzelvorlagen vorgelegt. Als solche Einzelvorlagen werden im Ratschlag explizit auch Aufwertungen und Nutzungsverdichtungen der Headquarterstandorte der Basler Pharmaunternehmen bezeichnet (Basisratschlag Zonenplanrevision, Teil 1, Kapitel 3.2.2).

Als Ausblick auf weitere Schwerpunktthemen der Nutzungsplanung geht der Basisratschlag, wie von den Einsprechenden bemerkt, ganz konkret auf die Arealentwicklung von Roche ein (Basisratschlag Zonenplanrevision, Teil 1, Kapitel 4.3.3). Dabei verkürzen die Einsprechenden die im Ratschlag gemachte Aussage. Der Ratschlag macht folgende Aussage: „Für die wichtigsten Entwicklungsschritte wie die bauliche Verdichtung an der Wettsteinallee, die städtebauliche Neuordnung des Südteils des Areals mit Hochhaus-Verdichtung und visueller Öffnung zum Rhein oder die weitere Verdichtung im Nordteil des Areals wurden die Nutzungsplanmassnahmen bereits beschlossen.“ Gemeint waren damit die parallel zur Zonenplanrevision laufenden Bebauungspläne Wettsteinallee und Südareal. Die im Ratschlag gemachte Aussage schloss jedoch nicht aus, dass weitere Planungsmassnahmen ergriffen werden. Und sie enthielt keineswegs die Aussage, dass die Zonenordnung abschliessend überprüft und für die Entwicklungsbedürfnisse als ausreichend befunden wurde. Sie hielt lediglich fest, dass für die damals bekannten Entwicklungsschritte die notwendigen Massnahmen in separaten Vorlagen bereits beschlossen wurden.

Das Nordareal von Roche war bereits im Zonenplan von 1969 der Zone 5a zugewiesen und mit der Industrieschraffur überlagert. In der Zonenplanrevision der 1980er Jahre, die 1988 abgeschlossen wurde, wurde diese Zuweisung beibehalten. Die Zone 5a sieht eine fünfgeschossige Blockrandbebauung mit 50 % Freifläche und einer Ausnutzungsziffer von AZ 1.8 vor. Diese Zone herrscht in den dichteren Mischquartieren der Stadt vor, wie etwa dem Matthäus, dem Gundelringen oder dem St. Johann. Die bestehende Bebauung des Roche-Areals widerspricht dieser Typologie stark. Möglich war die Entwicklung des Roche-Areals bis zum heutigen Umfang nur aufgrund der überlagerten Industrieschraffur. Diese ermöglicht gemäss § 25 des Anhangs des Hochbautengesetzes (und heute gemäss § 95 Abs. 1 Ziff. 5 BPG) die Erleichterungen der Zone 7 für Industriebauten auch in den übrigen Nummernzonen zu gewähren. In erster Linie geht es dabei um die Gebäudehöhe von 40 m.

Die Industrieschraffur wurde zwar mit der Totalrevision der Kantonalen Baugesetzgebung im Jahr 1999 in das Bau- und Planungsgesetz übernommen, wurde aber bereits damals als altrechtliche Regelung bezeichnet, die es zu bereinigen gelte. So steht im Ratschlag zum neuen Bau- und Planungsgesetz (Nr. 8637 vom 7.11.1995), dass die Schraffur mit Blick auf die bestehenden Industrieareale in Wohngebieten (u. a. Syngenta und Roche) solange weiter bestehen bleiben muss, bis „die wünschbare Trennung von Industrie- und Wohngebieten durch Nutzungspläne vollzogen ist“. Eine gewisse Notwendigkeit, die Industrieschraffur zu bereinigen, wurde demnach bereits damals festgestellt.

Mit der Arealentwicklungsstrategie von Roche aus dem Jahr 2006 und dem daraus resultierenden Bebauungsplan Wettsteinallee wurde ein erster Schritt in diese Richtung gemacht. Im Juni 2007 lag der Bebauungsplan Wettsteinallee auf, wurde im Januar 2008 vom Regierungsrat genehmigt und im Mai 2008 vom Grossen Rat beschlossen. Mit diesem Bebauungsplan wurde die Industrieschraffur zwar nicht aufgehoben, faktisch aber durch die Regelungen im Bebauungsplan ersetzt und präzisiert.

Dass für den nicht vom Bebauungsplan Wettsteinallee betroffenen Teil des Nordareals weitere Planungsmassnahmen notwendig werden würden, war damals nur in Bezug auf die Industrieschraffur absehbar. Dass darüber hinaus eine weitere Verdichtung des Nordareals in Angriff genommen wird, wurde erst im Lauf der Realisierung von Bau 1 klar. Erst mit dem Entscheid, das neue Forschungs- und Entwicklungszentrum der Roche in Basel zu errichten, ist die Notwendigkeit der Verdichtung im Nordareal absehbar geworden. Diese für Roche und den Kanton wichtige Investition in eine moderne Forschungsstruktur in der Grössenordnung von rund drei Mia. Franken ist 2014 detailliert geprüft und im Herbst 2014 von den Entscheidungsgremien der Roche bestätigt und bekanntgegeben worden. Damit haben sich unabhängig vom Zeitpunkt der letzten Überprüfung der Zonenzuweisung des Areals die Verhältnisse erheblich geändert und rechtfertigen in jedem Fall auf die neuen Bedürfnisse zugeschnittene nutzungsplanerische Massnahmen. Die gegenüber der Nachbarschaft heute einzuhaltende Wandhöhe von 18 m bleibt auch mit der neuen Bauordnung erhalten.

8.6.2 Höhe der Gebäude im Bebauungsplan

Betrifft Schreiben Nr. 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (79 Schreiben)

Der Bebauungsplan sei bezüglich Hochhäuser so zu modifizieren, dass er nicht gegen die neuere Bundesgerichtspraxis verstösst. Mit einem Bebauungsplan dürfe nicht beliebig von den Vorschriften der Grundordnung abgewichen werden.

Im Kanton Basel-Stadt bzw. im kantonalen Bau- und Planungsgesetz gibt es keine Vorgaben, in welchem Mass mit einem Bebauungsplan von der Grundordnung abgewichen werden kann. Einziges Kriterium ist, dass mit einem Bebauungsplan in begrenzten Gebieten bessere Bebauungen gewährleistet werden als durch die Grundordnung. Namentlich dürfen Bebauungspläne die Lage, die Grösse, die Form und die Gestaltung von Grundstücken, Bauten und Freiflächen festlegen.

Im Unterschied zu den Beschlusskompetenzen in anderen Kantonen werden Bebauungspläne im Kanton Basel-Stadt für das Gebiet der Stadt Basel mangels kommunaler Ebene von kantonalen Gremien (Grosser Rat oder Regierungsrat) beschlossen und unterstehen dem kantonalen Referendum. Damit stehen Bebauungspläne auf gleicher Ebene wie das kantonale Bau- und Planungsgesetz und können entsprechend den Vorgaben von § 101 BPG auch von den darin enthaltenen allgemeineren Regelungen abweichen.

Der von den Einsprechenden vorgebrachte Fall bezieht sich auf die Gesetzgebung des Kantons Neuenburg und die dort herrschenden Verhältnisse und Vorgaben. In vielen Kantonen machen die kantonalen Planungsgesetzgebungen konkrete Vorschriften, inwieweit Gemeinden mit Sondernutzungsplänen von der Rahmennutzungsplanung abweichen dürfen. Sollen diese Einschränkungen umgangen werden, so benötigt es einen Entscheid durch den kantonalen Gesetzgeber. In Basel-Stadt entscheidet immer der kantonale Gesetzgeber über die Art und das Mass der Abweichung von der Rahmennutzungsplanung. Aus diesem Grund sind die Fälle nicht vergleichbar.

Im Fall von Le Locle (BGE 1C_800/2013 vom 29.4.2014) war auch nicht die Höhe das Thema, sondern die Gebäudelänge und die Gemeinde hätte in der kurz vor der kritisierten Sondernutzungsplanung durchgeführten Zonenplanrevision die geeignete Grundzone für das Vorhaben festlegen können. Eine Zone mit den entsprechenden Gebäudelängen existiert in der Rahmennutzungsplanung von Le Locle nämlich. Weshalb das nicht gemacht wurde, geht aus dem Entscheid nicht hervor. Das Bundesgericht mahnt in diesem Fall vor allem auch die mangelnde Gesamtschau an der Planung an. Diese ist im hier kritisierten Fall natürlich gegeben. So sieht bereits der Kantonale Richtplan das Areal von Roche ausdrücklich als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet vor. Der Kanton soll in diesen auf eine Nutzungsintensivierung und Nutzungsverdichtung hinwirken. Und auch das Hochhauskonzept sieht unter der Strategie „Konzentration in Hochhausgruppen in Firmenarealen“ das Areal als Hochhausstandort vor. Diesen übergeordneten Vorgaben trägt die vorliegende Planung Rechnung und ist somit in einer Gesamtschau eingebunden.

Ganz abgesehen davon wird im vorliegenden Fall nicht nur ein Bebauungsplan vorgelegt, sondern im gleichen Zug auch die Grundordnung angepasst. In der Zone 5 wäre im Prinzip eine vollflächige fünfgeschossige Bebauung plus Dachgeschoss denkbar, was zu einer theoretischen Ausnutzungsziffer von über AZ 5.0 führen könnte. Der Bebauungsplan sorgt mit ergänzenden Vorschriften dafür, dass dieses zulässige Mass an baulicher Ausnutzung zweckmässig verteilt und damit eben eine bessere Bebauung gewährleistet wird, als es alleine die Grundordnung ermöglichen würde.

Schlussendlich besteht gerade in der heute noch geltenden Grundordnung ein Widerspruch zur industriellen Nutzung. Die für Mischgebiete vorgesehene Zone 5a mit einem Freiflächenanteil von

50 % steht seit jeher im Konflikt mit dem im Areal ansässigen Betrieb. Einzig die Industrieschraffur vermochte diesen Widerspruch zu mildern. Erst mit der nun vorliegenden umfassenden nutzungsplanerischen Bereinigung wird die bestehende Nutzung mit den bau- und planungsrechtlichen Instrumenten und Vorschriften in Einklang gebracht. Zudem kann damit auch dem Schutzanliegen des ISOS entsprochen werden.

8.6.3 Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör / Mitwirkung

Betrifft Schreiben Nr. 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (81 Schreiben)

Es habe kein Mitwirkungsverfahren gegeben. Auch habe keine offizielle Information der Bevölkerung über Ziele und Ablauf der Planung stattgefunden. Die Planung verstosse damit gegen das Raumplanungsgesetz.

Wie die Einsprechenden richtig festhalten, stellt das eidgenössische Raumplanungsgesetz zwei Forderungen auf. Gemäss Art. 4 Abs. 1 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden die Bevölkerung über Ziele und Ablauf der Planungen nach diesem Gesetz zu unterrichten. Gemäss Art. 4 Abs. 2 RPG haben die Behörden zudem dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Wie dies konkret zu geschehen hat, lässt das Bundesrecht offen.

Im Kanton Basel-Stadt sieht die Kantonsverfassung in § 55 vor, dass der Staat die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung einbezieht, sofern ihre Belange besonders betroffen sind. Die Verordnung über die Mitwirkung der Quartierbevölkerung vom 22.05.2007 regelt die Details. Zudem zeigt der Leitfaden zur Mitwirkung der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung auf, wie man konkret vorzugehen hat.

Im Gegensatz zu den Behauptungen der Einsprechenden wurde die Bevölkerung zu verschiedenen Zeitpunkten auf unterschiedlichen Ebenen über die Ziele und den Ablauf der Planung unterrichtet. Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 8.1 wurde die Bevölkerung im Oktober 2014 an einer Anwohnerinformation über das Vorhaben von Roche informiert. Bei dieser Gelegenheit wurde der Bevölkerung auch angeboten, Fragen bilateral direkt zu klären. Diese Möglichkeit wurde nur vereinzelt genutzt. Im Anschluss an eine schriftliche Information an die umliegenden Haushalte hatten die Interessierten Ende Mai/Anfang Juni 2015 nochmals die Gelegenheit, sich im kleineren Rahmen über die Planung informieren zu lassen. Zum Thema Verkehr wurde zudem mit der Kontaktgruppe Verkehr Oberes Kleinbasel im Februar 2015 eine Veranstaltung durchgeführt, bei der das Vorhaben nochmals erläutert wurde und die Zwischenergebnisse des Verkehrskonzepts ausführlich erläutert und zur Diskussion gestellt wurden. In diesem Rahmen wurden verschiedene Fragen der interessierten Personen aufgenommen und im Anschluss geprüft und beantwortet. An dieser Veranstaltung wurde auch über den Ablauf der Planung informiert.

Zu keinem Zeitpunkt wurden die Art und der Umfang der Information bemängelt. Es wurde auch kein Antrag auf Mitwirkung entsprechend den Vorgaben des Leitfadens zur Mitwirkung gestellt. Das rechtliche Gehör erhielten die Betroffenen nach den Vorgaben von §§ 109 ff BPG mit der öffentlichen Planaufgabe, auf die im Kantonsblatt, in der Basler Zeitung sowie in der bz Basel aufmerksam gemacht wurde. Die Gelegenheit wurde offensichtlich genutzt.

Es stellt sich bei der Umsetzung von Art. 4 Abs. 2 RPG neben der Art der Mitwirkung immer auch die Frage des Handlungsspielraums, um zu beurteilen, was eine geeignete Form der Mitwirkung darstellt. Ist der Handlungsspielraum gross, ist auch der Spielraum zur Mitwirkung gross. Im vorliegenden Fall stehen die Flächen- bzw. Arbeitsplatzbedürfnisse von Roche den engen baulichen und baurechtlichen Möglichkeiten, die das Areal bietet, entgegen. Lichteinfallswinkel und Schat-

tenwurf sowie das ISOS-Erhaltungsziel, aber auch arealinterne organisatorische und infrastrukturelle Vorgaben schränken den Spielraum für die bauliche Entwicklung dermassen ein, dass eine Diskussion über Varianten praktisch ausgeschlossen ist. Der Handlungsspielraum ist damit gering und eine Mitwirkung in Form einer Mitgestaltung, wie es sich die Einsprechenden vorstellen, wenig zielführend.

Wo eine Diskussion zweckmässig und ergebnisorientiert geführt werden kann, ist bei den verkehrlichen Massnahmen im Verkehrskonzept. Dort wurden und werden auch weiterhin mit den Interessierten und Betroffenen Gespräche geführt und die Möglichkeit zur Mitwirkung sichergestellt. Dabei handelt es sich aber um andere Verfahren und Ansprechpartner als im vorliegenden Fall (siehe dazu Kapitel 8.3.4.).

8.6.4 Entschädigung für Verlust an Lebensqualität und Wertverminderung der Liegenschaften

Betrifft Schreiben Nr. 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 89 (76 Schreiben)

Der Bebauungsplan sei zwingend mit einer vorgängig ausgehandelten angemessenen Entschädigung zu koppeln, die durch den Bebauungsplan (resp. die damit ermöglichten Hochhäuser) entstehende Lebensqualitätsminderung als Anwohner und/oder Wertminderung der Liegenschaft durch Sichteinschränkungen, Schattenwurf und nächtliche Lichtemissionen entsteht.

Das Bau- und Planungsgesetz sieht gemäss § 125 eine Minderwertentschädigung nur für Fälle vor, bei denen eine Eigentumsbeschränkung einer Enteignung gleichkommt. Keine/Keiner der Einsprechenden, die auch Eigentümer betroffener Parzellen sind, wird durch die vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen in ihren heute bestehenden baurechtlichen Möglichkeiten beschnitten. Insbesondere werden gesetzliche Vorgaben wie Grenzabstände und Lichteinfallswinkel gegen alle Nachbarliegenschaften eingehalten. Aus diesem Grund geht mit den hier kritisierten Massnahmen keinerlei Einschränkung der baulichen Nutzbarkeit der Grundstücke einher.

Die Grundeigentümer haben ohnehin trotz Eigentumsgarantie grundsätzlich jederzeit mit Änderungen der geltenden Nutzungsordnung zu rechnen, ohne dass sie hierfür entschädigt werden müssten. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung liegt ein Entschädigungsanspruch für Eigentumsbeschränkungen nur dann vor, wenn ein Eingriff in das Eigentum besonders schwer ist, indem ihm eine wesentliche aus dem Eigentum fliessende Befugnis entzogen wird. Dies setzt mit anderen Worten eine intensive Beeinträchtigung der Eigentümerstellung voraus; Eingriffe die nicht schwer sind, bleiben bei der Entschädigungsfrage von vornherein unbeachtlich.

Solange weiterhin eine bestimmungsgemässe, wirtschaftlich sinnvolle Nutzung möglich ist, kann nach dieser Rechtsprechung nicht davon ausgegangen werden, dass ein schwerwiegender, entschädigungspflichtiger Eingriff in das Eigentum vorliegt. Selbst eine Beschränkung der Baunutzung darf nach der Rechtsprechung für sich alleine betrachtet nie mit einer entsprechenden Verkehrswertminderung gleichgesetzt werden; im Gegenteil muss auch in die Waagschale geworfen werden, dass eine Planungsmassnahme auch einen wertsteigernden Effekt haben kann.

Nebst der Wertminderung der Liegenschaften machen die Einsprechenden zudem einen Verlust an Lebensqualität geltend. Lebensqualität oder hier noch konkreter die Wohnqualität wird von verschiedenen, meist subjektiven Faktoren beeinflusst. Die Wohnqualität ist denn auch als solche nur implizit im Bau- und Planungsgesetz enthalten, z.B. Frei- und Grünflächenerfordernis, Belichtung und Lüftungsvorschriften, Raumhöhe und Lichteinfallswinkel. Diese Anforderungen an die

Wohnqualität stellen hohe gesetzliche Hürden dar, die ein hohes Niveau an Wohnqualität sicherstellen und vorliegend eingehalten werden.

8.6.5 Begrenzung der nächtlichen Lichtimmissionen

Betrifft Schreiben Nr. 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 89 (76 Schreiben)

Es bestehe die Gefahr von Lichtverschmutzung durch die nächtliche Innenbeleuchtung der Hochhäuser, sowohl während der Bauzeit wie auch im Betriebszustand. Es gebe aber keine Garantie, dass diese durch Roche unterbunden werde. Die Unterbindung von nächtlichen Lichtemissionen sei daher vorgängig vertraglich festzuhalten.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Auswirkungen der Lichtimmissionen während der Bau- sowie bei Betriebsphase geprüft. Während der Bauphase kann es insbesondere im Winter bei frühem Dunkelheitseinbruch aufgrund der Baustellenbeleuchtung zu Lichtimmissionen kommen. Im Sommer sollte dieses Problem jedoch nicht bestehen, da keine Nachtarbeiten geplant sind. Die Auswirkungen der Bauphase sind als nur geringfügig relevant einzustufen.

Durch die geplanten, deutlich höheren Neubauten nimmt die Lichtverschmutzung tatsächlich zu. Um die Auswirkungen gering zu halten, sind gemäss Beurteilungsbericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung die Vorgaben der Norm SIA 491 „Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum“ bei der Planung zwingend zu berücksichtigen. Es gelten folgende Grundsätze:

- Beachtung des 5-Punkte Plans, im Speziellen der haushälterische Umgang mit Lichtströmen.
- Lichtströme sind so zu planen, dass sie mit geringstmöglichen Lichtströmen die Beleuchtungsbedürfnisse erfüllen.

Gemäss Umweltschutzgesetz sind Emissionen im Sinne der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Mit der Anwendung der Norm SIA 491 werden unnötige Lichtemissionen an der Quelle nach dem Vorsorgeprinzip und entsprechend dem Stand der Technik reduziert. Die konkrete Umsetzung ist Gegenstand der jeweiligen Baubewilligungsverfahren.

8.6.6 Immissionen durch Baulärm und Staub

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 61, 62, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89 (73 Schreiben)

Zum Bebauungsplan sind vorgängig flankierende Massnahmen zu formulieren, die die temporäre Verminderung der Lebensqualität und der Wertminderung der Liegenschaften durch die übermässig lange Bauzeit mit Lärm und Staubimmissionen mit einer Inkonvenienzentschädigung kompensieren.

Baulärm und andere Einwirkungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Es gibt auch keine gesetzliche Grundlage, die diese Einwirkungen (oder Auswirkungen) vollumfänglich verbietet. Würde es anders sein, so könnte gar nicht mehr gebaut werden.

Die konkrete und zusammenhängende Bauzeit lässt sich heute schwer vorhersehen. Zudem werden die einzelnen Bauetappen durch deren Lage, das Umfeld und insbesondere die Liegen-

schaften der Einsprechenden unterschiedlich belasten. Es gibt aber keine Vorschrift, wonach eine Bautätigkeit aus diesem Grund verhindert werden kann.

Der Umweltverträglichkeitsbericht geht bereits jetzt auf die durch die Bauarbeiten zu erwartenden Emissionen ein und zeigt auf, welche Massnahmen gegen eine übermässige Belastung der Umwelt und des Umfelds ergriffen werden sollten. Ein detailliertes Massnahmenkonzept für den Bereich Lärm während der Bauphase wird im Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über die Beurteilung der Umweltverträglichkeit bereits als Auflage für die Baubewilligungsverfahren formuliert.

Gemäss § 61 Abs. 5 BPG sind beim Bauen Vorkehrungen „zum Schutz von Personen und Sachen vor vermeidbaren Einwirkungen zu treffen.“ Die entsprechenden Massnahmen sind Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens. Sind die Einsprechenden in diesem Rahmen der Meinung, dass die getroffenen Massnahmen nicht genügen, so sind sie aufgefordert, ihre Interessen dann anzumelden und geeignete Massnahmen zum Schutz vor Lärm und anderen Einwirkungen einzufordern. Sollten diese Massnahmen nach wie vor nicht ausreichen, Nachbarn vor übermässigen Einwirkungen zu schützen, so ist eine entsprechende Forderung gestützt auf Art. 679&684 ZGB zwischen dem betroffenen und dem verursachenden Grundeigentümer zu regeln.

8.6.7 Lärmgrenzwerte nicht eingehalten / falsche Werte berücksichtigt

Betrifft Schreiben Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 (78 Schreiben)

Die Ausführungen im UVP würden falsche Werte berücksichtigen. Die Messungen des Amtes für Umwelt und Energie vom 3. April 2013 würden zeigen, dass die Lärmgrenzwerte überschritten seien. Die Lärmgrenzwerte seien einzuhalten unabhängig davon, ob ein Tram komme oder nicht.

Die Einsprechenden bemängeln, dass die bereits heute durch den ÖV überschrittenen Immissionsgrenzwerte im Verkehrskonzept nicht berücksichtigt werden. Es ist richtig, dass an der Grenzacherstrasse im Abschnitt Wettsteinplatz bis Peter Rot-Strasse die Immissionsgrenzwerte effektiv überschritten sind. Diese Überschreitung besteht jedoch aufgrund des Gesamtverkehrs. Der Bus ist nur eine Teilmenge dieses Strassenverkehrs und wird gemäss den gesetzlichen Grundlagen nicht separat betrachtet. Der Kanton als Inhaber der Strasse muss bis ins Jahr 2018 die Strasse lärmsanieren, was in erster Linie mit Massnahmen an der Quelle wie zum Beispiel einer Temporeduktion und einem lärmarmen Strassenbelag zu erfolgen hat.

Bei einer Änderung des ÖV-Konzeptes muss die Lärmsituation berücksichtigt werden. Wenn die Immissionsgrenzwerte bereits überschritten sind, wird geprüft, ob eine wesentliche Änderung vorliegt. Die Änderungen im Busverkehr aufgrund des Ende 2014 eingeführten Konzepts wurden dahingehend geprüft und festgestellt, dass keine wesentliche Änderung vorliegt. Bei zukünftigen Projekten, wie der Einführung eines Trams, wird wieder eine Betrachtung gemäss den gesetzlich geltenden Grundlagen erfolgen.

Entgegen den Aussage der Einsprechenden hält das Verkehrskonzept nicht fest, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten wären, sondern dass die Lärmvorschriften eingehalten sind. Dies ist ein wichtiger Unterschied, sieht die Lärmschutzverordnung doch verschiedene Massnahmen bei der Überschreitung der Lärmgrenzwerte vor und auch unterschiedliche Umsetzungszeiten. Der Alarmwert von 70 dB, bei dessen Überschreitung Sofortmassnahmen ergriffen werden müssen, ist aber gemäss der Messung aus dem Jahr 2013 bei weitem noch nicht erreicht.

8.6.8 Keine Ausnahmen von der Regelarbeitszeit

Betrifft Schreiben Nr. 5

Zum bestmöglichen Schutz der Anwohner/-innen vor Baulärm (Baumaschinen und Lastwagen), sollen Ausnahmen von der Regelarbeitszeit ausgeschlossen werden. Der Zeitplan der privaten Grossbaustelle solle nicht höher gewichtet werden als das Ruhebedürfnis der Anwohnerschaft.

Gemäss Arbeitsgesetz darf ohne Ausnahmegewilligung von Montag bis Samstag zwischen 6 und 23 Uhr gearbeitet werden. Im Kanton Basel-Stadt darf das Bau- und Nebengewerbe jedoch gestützt auf die Lärmschutzverordnung Basel-Stadt auf Baustellen grundsätzlich werktags (also Montag bis Samstag) von 7 bis 12 Uhr und von 13 bis 19 Uhr arbeiten. An Sonn- und Feiertagen sind Bauarbeiten nicht gestattet. Für Bauarbeiten ausserhalb der Normalarbeitszeit und für lärmintensive Bauarbeiten ist eine Bewilligung des Amts für Umwelt und Energie erforderlich. Die Änderung der Regelarbeitszeit ist Gegenstand eigenständiger Bewilligungsverfahren. Daran kann der Bebauungsplan nichts ändern.

8.6.9 Baulärm Massnahmenstufe C

Betrifft Schreiben Nr. 3

Der Bebauungsplan sei so anzupassen, dass mindestens die Massnahmenstufe C der Baulärmrichtlinie eingehalten werden müssten.

Im Umweltverträglichkeitsbericht wird festgehalten, dass die vorgesehenen Bauarbeiten mindestens der Massnahmenstufe B der Baulärmrichtlinie des Bundesamts für Umwelt (BAFU) unterliegen. Weitergehende Untersuchungen zum Baulärm in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie haben gezeigt, dass die grossen Bauvorhaben für das Forschungszentrum und den Bau 2 durch die Dauer der lärmintensiven Arbeiten der Massnahmenstufe C unterliegen. Dies wird entsprechend im jeweiligen Baubewilligungsverfahren so verfügt werden. Eine Festlegung im Bebauungsplan ist daher nicht nötig.

8.6.10 Verlust der Privatsphäre

Betrifft Schreiben Nr. 2

Auf der Gartenseite sei statt blauem Himmel aus jedem Stock nun nur noch der neue Roche-Turm sichtbar, und umgekehrt könne man von dort in intime Räume blicken.

Der Lichteinfallswinkel stellt einen angemessenen Abstand zu den Anwohnenden sicher.

Das Recht auf Privatsphäre wird durch Art. 13. Abs. 1 der Bundesverfassung (BV) geschützt. Mit der Erfüllung dieser Schutzpflicht sind neben dem Gesetzgeber auch die Träger der Zonenplanung sowie die Baubewilligungsbehörden angesprochen. Dabei kann das verfassungsmässige Recht auf Privatsphäre eingeschränkt werden: Voraussetzungen dafür sind neben einer hinreichenden gesetzlichen Grundlage (Art. 36 Abs. 1 BV), dass die Einschränkung durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt (Abs. 2) und verhältnismässig (Abs. 3) sein muss. Zu berücksichtigen gilt dabei im Besonderen, dass hinter Tätigkeiten oder Nutzungen Dritter sehr oft ebenfalls grundrechtlich geschützte Betätigungsmöglichkeiten stehen (bspw. Ausübung der Eigentumsgarantie oder der Wirtschaftsfreiheit).

Die Nutzungsplanung und das Baurecht schützen die Privatsphäre in erster Linie durch Vorschriften zu Grenzabständen. Das BPG kennt für die Bauzonen einzig Abstandsvorschriften und Vorschriften betreffend den Lichteinfallswinkel. Diese Vorschriften sind gegenüber den Liegenschaften der Einsprechenden eingehalten.

8.6.11 Fehlende Einbettung in das Stadtbild

Betrifft Schreiben Nr. 2

Die Tatsache ist, dass man den bestehenden Roche Turm von weitem von überall sieht und man kann nicht wegschauen. Er ist aggressiv dominant. Dadurch geht das schöne Bild der historischen Viertel verloren.

Der architektonische Ausdruck der geplanten Bebauung wird naturgemäss subjektiv sehr unterschiedlich wahrgenommen. § 58 des Bau- und Planungsgesetzes verlangt, dass Bauten mit Bezug auf die Umgebung so zu gestalten sind, dass eine gute Gesamtwirkung entsteht. Dies wurde anhand des jetzt beurteilbaren städtebaulichen Entwurfs der geplanten Gebäude im Nordareal durch die Stadtbildkommission geprüft und beurteilt. Auch der Bau 1 im Südareal wurde durch die Stadtbildkommission und über den Beschluss des Bebauungsplans auch durch den Grossen Rat geprüft und als verträglich beurteilt.

8.6.12 Alternative Bebauungsform

Betrifft Schreiben Nr. 2

Ich schlage einen Kompromiss vor: Die neuen Roche Türme sollten nicht höher als der Messturm sein.

Lediglich zwei der nun mit dem Bebauungsplan ermöglichten Gebäude überragen den Messturm, der 105 m hoch ist. Eine Reduktion der Gebäudehöhe bei gleichbleibender Geschossfläche würde zu einer Erhöhung anderer Gebäude im Areal führen, die nicht zu der nun erreichten städtebaulichen Qualität führen würde und auch nicht mit dem Lichteinfallswinkel, bzw. dem baurechtlichen Nachbarschaftsschutz vereinbar wäre.

8.6.13 Einschränkung Leistung Photovoltaik

Betrifft Schreiben Nr. 4

Die Neubauten dürften nicht zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Photovoltaik-Anlage auf der Bebauung Ecke Ruhrbergstrasse / Chrischonastrasse führen.

Die Bebauung Ecke Ruhrbergstrasse / Chrischonastrasse und somit auch die sich auf dem Dach befindliche Solaranlage sind zu allen Jahreszeiten nicht vom 2-Stunden Schatten betroffen. Während den für die Solaranlagen relevanten Sommermonaten (April bis und mit August) wird die Solaranlage meist gar nicht, und wenn, dann lediglich in den Morgenstunden bis spätestens 9 Uhr beschattet.

Eine allfällige Ertragsminderung kann aufgrund der zeitweisen Beschattung in den Morgenstunden und der relativ grossen Distanz daher nur marginal ausfallen.

8.6.14 Verbreiterung der Solitude-Promenade

Betrifft Schreiben Nr. 5 und 90

In die Vorschriften zum Bebauungsplan sei eine Bestimmung aufzunehmen, die die Realisierung der Verbreiterung der Solitude-Promenade an die Realisierung der ersten Bauetappe des Bebauungsplans knüpfen würde.

Es ist zwar richtig, dass ein Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr auf der Solitude-Promenade besteht. Dieser ist allerdings nicht bloss auf den Abschnitt angrenzend an das Südareal von Roche beschränkt. Ungleich konfliktträchtiger ist der Bereich entlang des Parks bis zum Museum. Auch dort wird eine Verbesserung angestrebt. Aufgrund des geschützten und sehr wertvollen

Baumbestands sowie die in Teilen sehr engen Platzverhältnisse zwischen Böschungen und Gebäude sind dort aber zeitnah keine schnellen Verbesserungen mit einem verhältnismässigen baulichen und finanziellen Aufwand möglich.

Erst mit einer umfassenden Verbesserung für den gesamten Abschnitt zwischen Stachelrain und Schwarzwaldbrücke rechtfertigen sich die entsprechenden Aufwendungen. Es hat sich zudem gezeigt, dass aufgrund der im Schreiben genannten betrieblichen Anforderungen von Roche zum heutigen Zeitpunkt keine Versetzung des Zauns möglich und somit auch keine tatsächliche Verbesserung in diesem Abschnitt kurzfristig erreicht werden kann. Erst nach der Verlagerung der Forschungsnutzungen auf das Nordareal wird im Rahmen der Umsetzung des Baufelds 2 im Südareal eine umfassende Aufwertung der Promenade auf der gesamten Länge möglich sein. Roche ist bestrebt, zum frühesten möglichen Zeitpunkt zu einer Verbreiterung Hand zu bieten.

8.6.15 Architekturwettbewerb

Betrifft Schreiben Nr. 91

Im Bebauungsplan sei ein Varianzverfahren für die Neubauten vorzusehen, um Bauten von höchster gestalterischer Qualität zu sichern und die öffentliche Akzeptanz der Bauvorhaben zu erhöhen.

Die einzelnen Bauprojekte von Roche, und insbesondere die im Schreiben kritisierten Forschungsgebäude, sind derart komplex und spezifisch, dass Roche diese in einer intensiven Zusammenarbeit aus externen Auftragnehmern und internen Spezialisten entwickelt. Die externen Fachplaner (Architekten, Ingenieure etc.) arbeiten direkt auf dem Areal mit den Roche-Spezialisten zusammen und erarbeiten die Projekte gemeinsam. Ein Architekturwettbewerb kann dieser Arbeitsweise nicht entsprechen und würde sich rein auf die Fassadengestaltung konzentrieren können. Der Folgeauftrag für das Siegerteam läge bei wenigen Leistungsprozenten und wäre auch aus der Sicht der potentiellen Teilnehmenden unbefriedigend.

Roche selbst stellt jedoch bereits höchste Ansprüche an die gestalterische Qualität ihrer Bauwerke und hat dies mit den jüngsten Projekten auch bewiesen. Nicht nur der Weg über Varianzverfahren führt zu einer hohen gestalterischen Qualität; stellt doch bei diesem mehrjährigen Ausbauprozess die kontinuierliche Diskussion zwischen Roche, den Architekten und der Stadtbildkommission eine „gute Gesamtwirkung“ sicher, wie sie auch von § 58 BPG gefordert wird.

8.6.16 Bezahlbarer Wohnraum in der Stadt

Betrifft Schreiben Nr. 91

In den neuen Bauten würden rund 2'000 neue Arbeitsplätze untergebracht sein, was die Nachfrage nach Wohnraum in Basel zwangsläufig erhöhen oder zu zusätzlichen Pendlerströmen führen werde. Nach der Ablehnung der Stadtrandentwicklung Ost bleibe es fraglich, wo bis zur geplanten Fertigstellung im Jahre 2021/22 der entsprechende Wohnraum gebaut werden solle.

Die Frage des Wohnungsbaus hat mit den vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen nichts zu tun. Es ist aber richtig, dass mit der Ablehnung der Stadtrandentwicklungen Ost und Süd ein hohes zusätzliches Wohnraumpotential abgelehnt wurde. Der Regierungsrat unterstützt und fördert die Realisierung von neuem Wohnraum im Gebiet des Kantons Basel-Stadt im Rahmen seiner Möglichkeiten. Er hat dies nicht nur mit der Vorlage des Basisratschlags zur Zonenplanrevision zum Ausdruck gebracht, sondern hat es im aktuellen Legislaturplan 2013 – 2017 als eines der vorrangigen Ziele im Politikschwerpunkt „Urbane Standortqualität“ festgehalten: „Bis zum Jahr 2030 soll Wohnraum für insgesamt rund 200 000 Einwohnerinnen und Einwohner geschaffen werden.“

8.6.17 Bau von Wohnungen in der Nähe

Betrifft Schreiben Nr. 91

Um genügend Wohnraum für die künftigen Roche-Angestellten zu gewährleisten, schlägt die JUSO Basel-Stadt den Bau eines 125 m hohen Wohnhochhauses auf der Parzelle 703 (Sektion 8) am Schaffhauser Rheinweg vor.

Der Bau eines Hochhauses auf dieser Parzelle ist aufgrund des Lichteinfallswinkels und des Schattenwurfs nicht möglich. Daran könnten auch entsprechende Dienstbarkeiten nichts ändern, da bereits heute im Umfeld Wohnräume bestehen, auf die der Lichteinfallswinkel von Gesetzes wegen eingehalten werden muss.

8.6.18 Mehrwertabgabe: Zweckbindung

Betrifft Schreiben Nr. 91

Die durch die Planungsmassnahmen anfallende Mehrwertabgabe solle für Wohnungsbau verwendet werden.

Das Bau- und Planungsgesetz regelt in § 120 Abs. 2 BPG, wofür die Mehrwertabgabe genutzt werden muss. Es ist nicht notwendig, die Mehrwertabgabe in den Bau von Wohnraum zu investieren, denn am Investitionswillen fehlt es in der Stadt nicht. Es fehlt an den baurechtlichen Möglichkeiten bzw. an den entsprechenden Flächen, um zusätzliche Wohnungen realisieren zu können.

Gemäss Art. 5 Abs. 1ter RPG ist die Zweckverwendung der Mehrwertabgabe auf die Förderung raumplanerischer Massnahmen gemäss Art. 3 RPG beschränkt. Ziel der Planungsgrundsätze gemäss RPG ist es insbesondere, die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten, die Zersiedelung zu stoppen und für die öffentlichen Bauten und Anlagen sachgerechte Standorte zu bestimmen. Die Basler Mehrwertabgabe beinhaltet mit ihrer raumplanerischen Ausgleichsfunktion bei Verdichtungen zugunsten von hochwertigen Grün- und Freiräumen erfolgreich eine derart auf dichte städtische Verhältnisse adaptierte Lösung zu Gunsten der Wohn- und Arbeitsplatzqualität. Die entsprechenden Mittel ermöglichen, Bodenmehrwerte Einzelner aus dichten und/ oder höheren Überbauungen allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Basel zu Gute kommen zu lassen. Zugleich wird so den Nachteilen unseres bereits dicht bebauten Stadtgebiets durch eine Steigerung der Wohnumfeldqualität begegnet. Damit schafft die baselstädtische Mehrwertabgabe Akzeptanz für die verdichtete Stadterneuerung (siehe bspw. Einzonung zu Gunsten der Wohnüberbauung Erlenmatt mit umfangreichen neuen Grünanlagen). Somit ist dieser Effekt in unserem dichtbebauten Stadtkanton mit seinen knapp bemessenen Baulandreserven von besonderem öffentlichem Interesse.

Demgegenüber würde die Ausweitung der Mehrwertabgabe-Zweckbindung auf neue (Wohn-) Bauprojekte die raumwirksame Lenkungsfunktion gemäss RPG vereiteln: Die Tatsache, dass der Mehrwertabgabefonds heute und in naher Zukunft finanziell stark durch Wohnumfeldverbesserungen infolge von Verdichtungen beansprucht wird, belegt, dass über die stadtplanerischen Kompensationsmassnahmen hinaus keine namhaften finanziellen Mittel mehr übrig bleiben. Deshalb soll die Mehrwertabgabe von Gesetzes wegen ausschliesslich für raumplanerische Kompensationszwecke der Stadterneuerung verwendet werden.

8.6.19 Massnahmen gegen Grundwassererwärmung

Betrifft Schreiben Nr. 2, 91

Es seien zwingende Massnahmen einzufordern, die eine Erwärmung des Grundwassers vermeiden. Dasselbe gelte für die Einleitung von Kühlwasser in den Rhein.

Das Roche Areal liegt im Bereich ÜB („übrige Bereiche“), für welche die Gewässerschutzverordnung GSchV keine künftige Nutzungen zwecks Trinkwasserproduktion vorsieht. Auch liegt das Areal im Abstrom der Trinkwassergewinnungsgebiete. Dennoch gilt im „übrigen Bereich“ eine generelle und flächendeckende Sorgfaltspflicht für die Erhaltung der Grundwasservorkommen. Daraus leiten sich Massnahmen bei Einbauten ab, die den Querschnitt des Grundwasserflusses um mehr als 10% beeinträchtigen. Mit Umströmungshilfen oder Durchleitungsmassnahmen bei Einbauten, die weit ins Grundwasser oder in den Fels ragen, wird ein Aufstau oder eine Absenkung verhindert. Der Baugrund wird auch jeweils sorgfältig durch vorhandene geologischen Daten und neuen Abklärungen seitens der Bauherrschaft geprüft. Setzungen sind uns nicht bekannt. Notwendige Umleitungsmassnahmen sowie deren Erfolgskontrolle sind für alle künftigen Neubauten auf dem Areal Roche, die den Grundwasserfluss tangieren, soweit vorgesehen.

Das Grundwasser im Areal hat eine gegenüber dem natürlichen Zustand erhöhte Grundwassertemperatur. Erwähnenswert ist, dass das Grundwasser in der Stadt Basel grösstenteils auch gegenüber dem unbeeinflussten Zustand (dies wäre ca. 11°C) deutlich erhöht ist. Zum einen wegen dem Wärme-Inseleffekt von dicht bebauten Gebieten, zum anderen wegen nicht isolierter Bauten im Untergrund, die nahe oder ins Grundwasser ragen. Neubauten auf dem Areal Roche, welche ins Grundwasser ragen, werden generell mit einer Isolierung bis zur Hochwasserkote versehen. Diese müssen die strenge Anforderung für den Wärmedurchgangskoeffizient von kleiner 0.35 W/m²*K erfüllen. Damit werden der Wärmeübertrag und eine weitere Aufwärmung des Grundwassers effizient eingedämmt. Ebenso sind langfristige Temperaturüberwachungen im Areal integraler Bestandteil bei neuen Baugesuchen.

8.6.20 Öffentlicher Zugang zu den obersten Etagen im Baubereich F

Betrifft Schreiben Nr. 92

Die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild durch die neuen Hochhäuser könnten durch einen kontrollierten öffentlichen Zugang zu den obersten Etagen von Bau 2 teilweise kompensiert werden.

Ein dauerhafter öffentlicher Zugang zu den obersten Etagen von Bau 2 wird aus Sicherheitsgründen nicht möglich sein. Auf der anderen Seite erarbeitet Roche zurzeit ein Besucherkonzept. Es ist geplant, geführte Touren durch Bau 1 anzubieten. Diese werden öffentlich zugänglich sein. Auch für Bau 2 wird ein adäquates Besucherkonzept angedacht.

9. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Zonenänderungen, Bebauungspläne und Linienpläne, haben sich gemäss § 93 BPG nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten. 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 7, insbesondere aber Kapitel 6 entnommen werden.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen im Kapitel 8 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.

10. Antrag

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
- Zonenplan alt/neu
- Bebauungsplan neu
- Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über die Beurteilung der Umweltverträglichkeit vom 26. Oktober 2015
- Verkehrskonzept Roche Grenzacherstrasse vom 26. Mai 2015

Hinweis:

Kopien der Einsprachen liegen im Ratssaal auf

Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung und Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Rot-Strasse, Wettsteinallee und Beuggenweg (Roche Nordareal)

(Vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 95, 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999³, 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. 13'873 des Planungsamtes vom 26.05.2015 wird verbindlich erklärt.

II. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'871 des Planungsamtes vom 26.05.2015 wird verbindlich erklärt.
2. Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:
 - 2.1. Allgemeine Bestimmungen
 - 2.1.1. Sofern nicht anders bestimmt, ist die Bruttogeschossfläche sowie die zulässige Anzahl Geschosse frei.
 - 2.1.2. Zulässig sind industrielle Nutzungen sowie die zum Betrieb notwendigen weiteren Nutzungen wie Büro, Labor, Gastronomie und Logistik.
 - 2.1.3. Gebäude haben sich in die im Plan dargestellte rasterartige Bebauungsstruktur einzuordnen. Der Abstand von Gebäuden zur Baulinie darf in diesem Rahmen frei gewählt werden.
 - 2.1.4. Innerhalb des Areals haben Gebäude einen minimalen Abstand zueinander von 9 m einzuhalten. Im Abstandsbereich sind Provisorien, Vordächer, Balkone, technische Anlagen sowie untergeordnete Verbindungsbauten zulässig. Unterirdische Gebäudeteile müssen keine Abstände einhalten.
 - 2.1.5. Technische und sicherheitsrelevante Anlagen die über dem Dach liegen müssen, sind soweit möglich und verhältnismässig innerhalb einer Dachprofilinie von 45° anzuordnen.
 - 2.1.6. Mittels eines Mobilitätskonzepts ist die umweltfreundliche Verkehrsmittelnutzung zu fördern. Es ist jeweils im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens über den Stand der Umsetzung Bericht zu erstatten.
 - 2.1.7. Der Aussenraum gegen die Grundstücksgrenze ist nach einem übergeordneten Konzept und mit Blick auf die Nachbarschaft qualitativ hochwertig und soweit möglich öffentlich und begrünt zu gestalten.
 - 2.1.8. Von der gemäss Gesetzgebung und Norm vorgesehenen Aufteilung der Veloparkplätze in Kurz- und Langzeitparkplätze kann abgewichen werden. Es sind jedoch mindestens 5 % der zu erstellenden Veloabstellplätze als Kurzzeitparkplätze, d. h. ebenerdig und nahe bei den Eingängen anzuordnen.

³ SG 730.150+

- 2.2. Bereich Mitte
 - 2.2.1. Im Bereich Mitte sind Gebäude mit einer maximalen Wandhöhe von 40 m zulässig. Dachgeschosse sind nicht erlaubt.
- 2.3. Bereich Grenzacherstrasse
 - 2.3.1. Entlang der Grenzacherstrasse ist pro Baubereich oberirdisch jeweils ein Gebäude mit den folgenden maximalen Wandhöhen zulässig. Dachgeschosse sind nicht erlaubt.

Baubereich A:	Wandhöhe 18 m
Baubereich B:	Wandhöhe 28 m
Baubereich C:	Wandhöhe 72 m
Baubereich D:	Wandhöhe 132 m
Baubereich E:	Wandhöhe 40 m
Baubereich F:	Wandhöhe 205 m
Baubereich G:	Wandhöhe 72 m
Baubereich H:	Wandhöhe 40 m
Baubereich I:	Wandhöhe 40 m
Baubereich J:	Wandhöhe 34 m
 - 2.3.2. Der im Schnitt A-A blau dargestellte Mantel darf durch das Gebäude im Baubereich F nicht überschritten werden.
 - 2.3.3. Die maximale Wandhöhe in den Baubereichen C, D, F und G darf auch nicht durch technische und sicherheitsrelevante Anlagen überschritten werden.
 - 2.3.4. Im Baubereich B sind untergeordnete überdeckte oder abgeschlossene Servicenutzungen über dem Dach zulässig, sofern sie dem Aufenthalt im Freien dienen.
 - 2.3.5. Ein sachgerechter Erhalt der bestehenden Bausubstanz im Baubereich I ist unter dem Vorbehalt der betrieblichen Anforderungen und der Verhältnismässigkeit anzustreben.
- 2.4. Bebauungsplan Wettsteinallee
 - 2.4.1. In Abweichung von den vorstehenden Vorschriften gelten für den Bereich Bebauungsplan Wettsteinallee folgende Bestimmungen:
 - 2.4.2. Bauliche Nutzung
 - a) Auf den Baufeldern 1 bis 6 sind mit den Bautypen A, B und C maximal 338'000 m³ oberirdisches Bauvolumen für Industrie und Dienstleistung zulässig.
 - b) Zwischen den Baufeldern sind in den dargestellten Bereichen der Zwischenräume zusätzlich je maximal 1'500 m³ oberirdisches Bauvolumen für Verbindungsbauten zulässig. Ein Verbindungsbau darf maximal zwei Geschosse und 500 m³ oberirdisches Bauvolumen beinhalten.
 - 2.4.3. Bauvolumen
 - a) Als massgebliches Bauvolumen gilt das oberhalb des massgebenden Terrains liegende Volumen des Baukörpers in seinen Aussenmassen inklusive der umschlossenen und witterungsgeschützten Dachaufbauten.
 - b) Geschosse und Bauteile, welche unterhalb des massgebenden Terrains liegen, zählen nicht zum massgeblichen Bauvolumen.
 - 2.4.4. Massgebendes Terrain

Als massgebende Terrainhöhe gilt der Niveaupunkt 257,82 m ü. M. (Ebene 0).
 - 2.4.5. Baubereiche und Baufelder

- a) Der Planungssperimeter ist eingeteilt in einen äusseren und inneren Baubereich. Entlang der Wettsteinallee dürfen die seitlichen Auskragungen in den dargestellten Bereichen über die Begrenzungslinie in den äusseren Baubereich hinausragen.
- b) Im inneren Baubereich beträgt die maximale Gebäudehöhe 40 m. Im äusseren Baubereich ist innerhalb der Dachprofilinie von 45° eine maximale Gebäudehöhe von 24,5 m zulässig.
- c) Die primäre Bebauung beschränkt sich auf die Baufelder 1 bis 6. Zwischen den Baufeldern ist ein minimaler Abstand von 10 m einzuhalten. Der Abstand darf durch seitliche Auskragungen unterschritten werden. Der Abstand für den minimalen Tageslichtbezug ständiger Arbeitsplätze ist einzuhalten.

2.4.6. Bautypen

- a) Auf den Baufeldern 1 bis 6 sind die Bautypen A, B und C ohne eine bestimmte Reihenfolge zulässig. Die dargestellten Bauvolumen der Bautypen zeigen die maximal zulässige oberirdische Ausdehnung auf.
- b) Bautyp A hat eine maximale Gebäudehöhe von 24,5 m. Bautyp B und C haben im äusseren Baubereich eine maximale Gebäudehöhe von 20,5 m und im inneren Baubereich eine maximale Gebäudehöhe von 40 m. Bautyp C kann ab der nördlichen Vorderkante des erhöhten Gebäudeteils und ab dem 2. Obergeschoss seitlich bis zu 7 m auskragen.
- c) Maximal vier der sechs Baukörper und höchstens zwei Baukörper nebeneinander dürfen die maximale Gebäudehöhe von 24,5 m überschreiten und eine maximale Gebäudehöhe von 40 m erreichen.
- d) Seitliche Auskragungen sind in den dargestellten Bereichen ab der Höhe der Dachoberkante des benachbarten Baukörpers zulässig. Konstruktiv bedingte Überlappungen der benachbarten Gebäudeteile sind minimal zu halten.
- e) Die maximale Gebäudehöhe darf nur durch unbeachtliche Bauteile wie technische Dachaufbauten und Fluchttreppenhäuser überragt werden. Sie sind ab den Gebäudefluchten innerhalb der 45° Dachprofilinie anzuordnen.

2.4.7. Frei- und Grünräume

- a) Zur Sicherung der Grünwirkung und im Sinn des ökologischen Ersatzes und Ausgleichs für die Grünflächen auf der Parzelle 1943 Sektion 8 (Roche Nordareal) wird die südliche Baumallee an der Wettsteinallee bis zur Schwörstadter Anlage verlängert. Die Firma F. Hoffmann-La Roche AG trägt die ausschliesslich im Zusammenhang mit der Verlängerung der Baumallee entstehenden Kosten für die Anpassungen auf Allmend und die Pflanzung der Alleegebäume vollumfänglich.
- b) Ein Grünraumkonzept zeigt Ersatzmassnahmen und Ausgleich auf.
- c) Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren der Neubauten ist entlang der Wettsteinallee eine zusammenhängende Umgebungsgestaltung aufzuzeigen.
- d) Die Höhendifferenz zwischen dem Firmengelände und der Wettsteinallee ist durch einen kontinuierlichen Geländeverlauf auf dem Areal auszugleichen.

2.5. Mehrwertabgabe

- 2.5.1. Ausgangswert zur Berechnung der Mehrwertabgabe, bezogen auf den gesamten Planungssperimeter, ist die Ausnutzungsziffer von 3.0 bzw. die höhere Ausnutzung des Bestandes zum Zeitpunkt der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Zum Zeitpunkt der Rechtskraft ist der zuständigen Fachstelle ein entsprechender verifizierter Nachweis über die bestehende Ausnutzung vorzulegen.

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

III. Aufhebung eines Erlasses

Mit Wirksamwerden dieses Grossratsbeschlusses wird der Grossratsbeschluss betreffend Wettsteinallee, Areal F. Hoffmann-La Roche, Festsetzung eines Bebauungsplans und eines Linienplans, Abweisung einer Einsprache und Beschluss zur Finanzierung der Pflanzung einer Baumreihe in der Wettsteinallee vom 14. Mai 2008 aufgehoben.

IV. Abweisung von Einsprachen

Die im Ratschlag Nr. 15.1824.01 in Kapitel 8 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. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können.

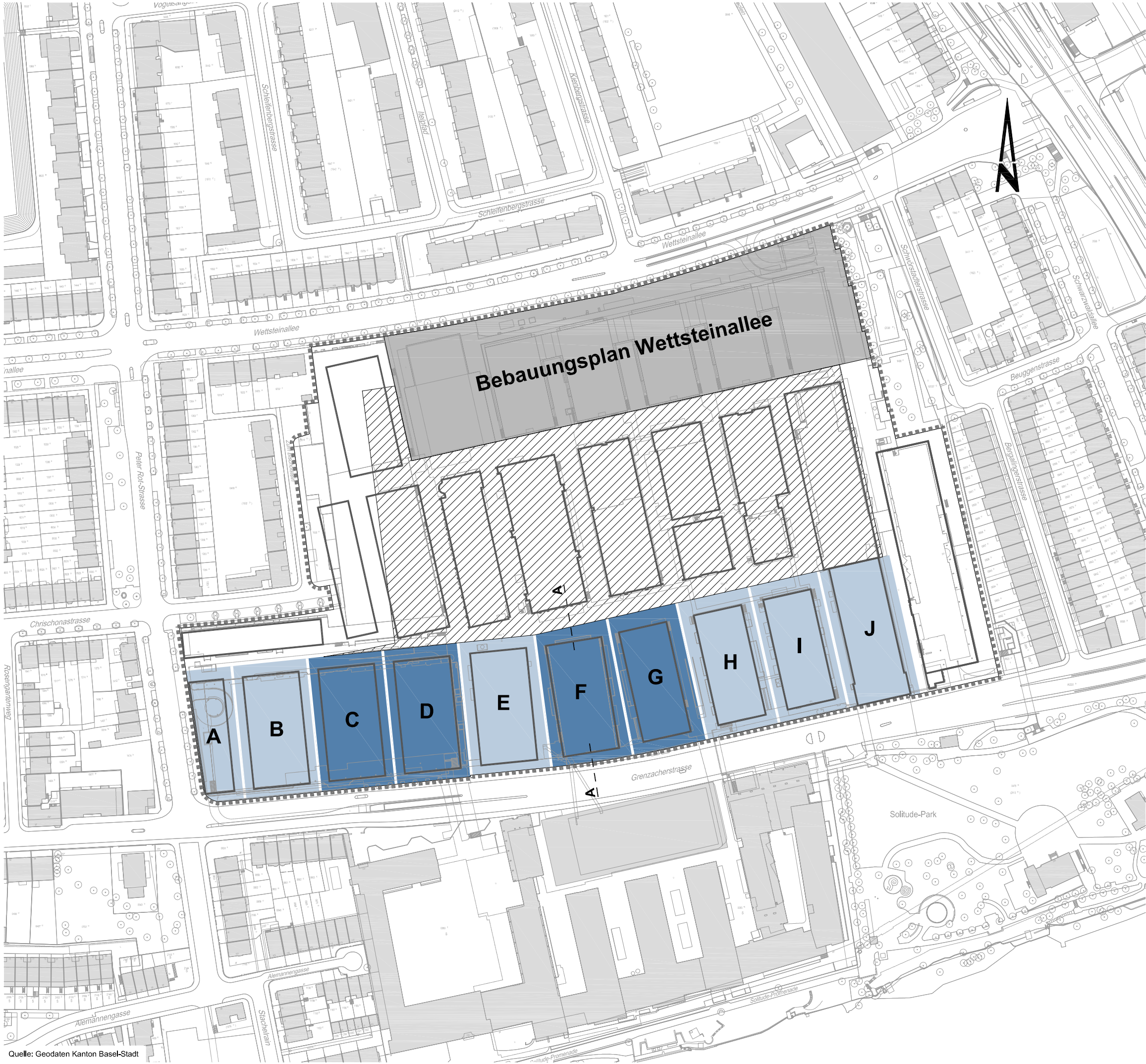
Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle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

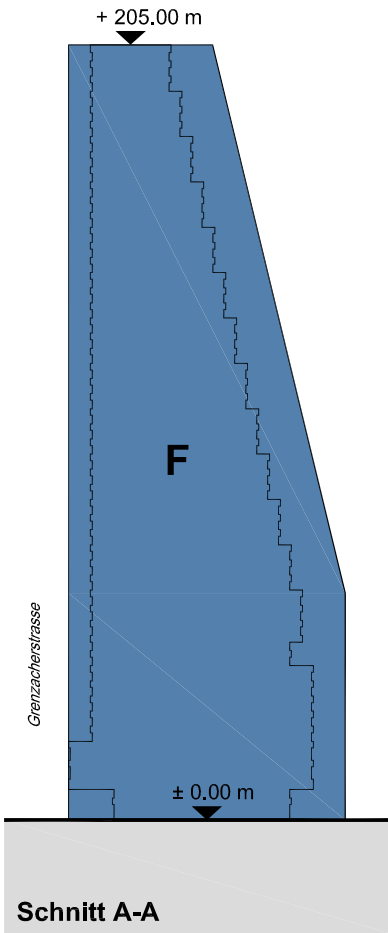
Bei völliger oder teilweiser Abweisung des Rekurses können die amtlichen Kosten, bestehend aus einer Spruchgebühr sowie den Auslagen für Gutachten, Augenscheine, Beweiserhebung und andere besondere Vorkehren, der Rekurrentin oder dem Rekurrenten ganz oder teilweise auferlegt werden.

Hinweis:

Pläne und Berichte zu diesem Beschluss sind unter folgendem Link einsehbar:
<http://www.grosserrat.bs.ch/?gnr=15.1824.01>



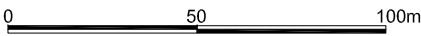
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt



- Planungsperimeter
- Baubereiche Grenzacherstrasse
- Baubereich Mitte

Orientierender Inhalt

- Bebauungsstruktur



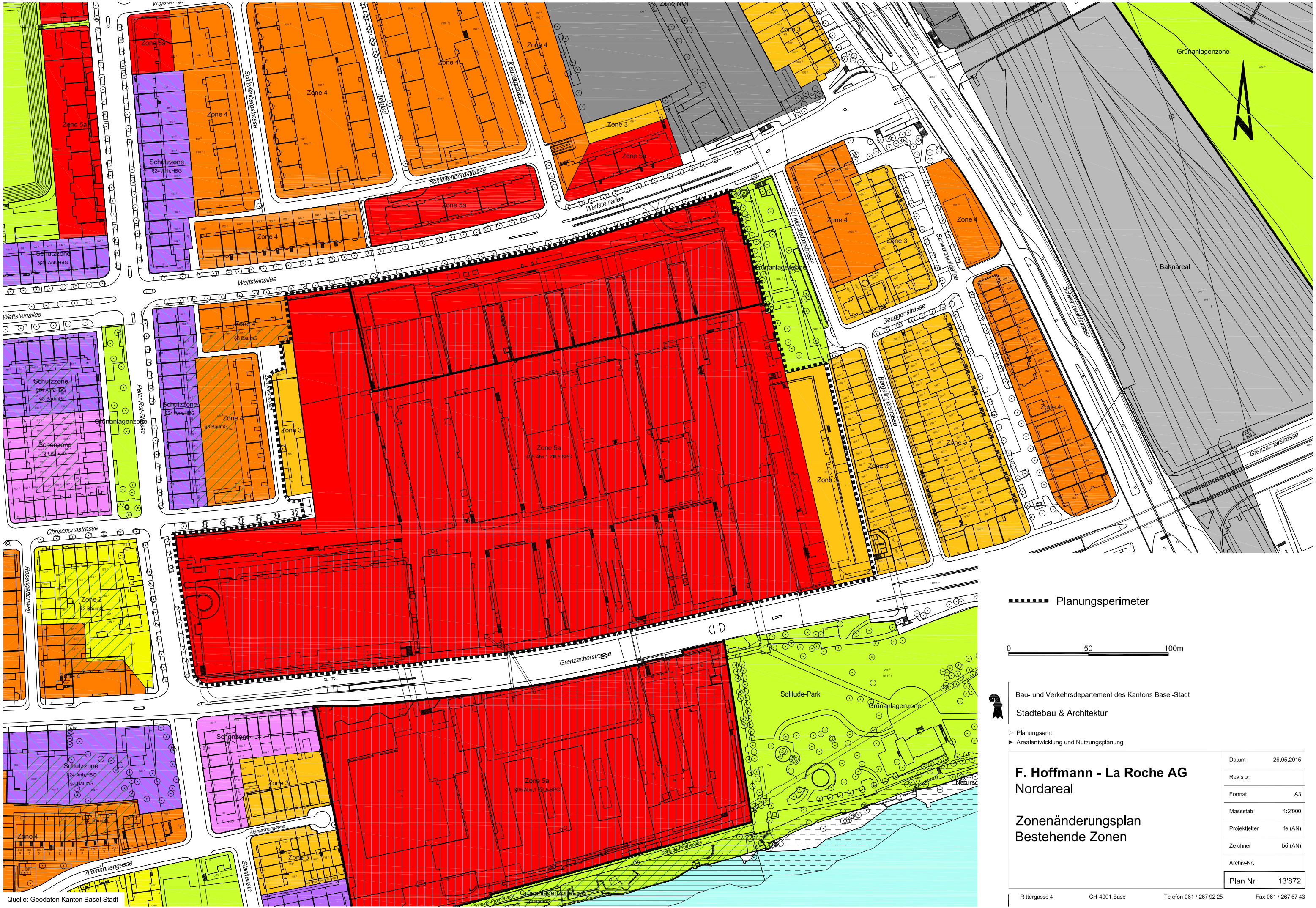
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur

- Planungsamt
- Arealentwicklung und Nutzungsplanung

F. Hoffmann - La Roche AG
Nordareal

Bebauungsplan

Datum	26.05.2015
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	fe (AN)
Zeichner	bö (AN)
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	13'871



----- Planungsperimeter

0 50 100m



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

- Planungsamt
- Arealentwicklung und Nutzungsplanung

F. Hoffmann - La Roche AG
Nordareal

Zonenänderungsplan
Bestehende Zonen

Datum	26.05.2015
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	fe (AN)
Zeichner	b6 (AN)
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	13'872



UVP - Projekt
Bebauungsplan Grenzacherstrasse Nordareal

Bebauungsplan – Roche

Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über die
Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Beurteilung zum UVB vom 13.3.2015 mit Beilagen:

- Verkehrsgutachten zum UVB vom 9.3.2015
- Beilagen zur UVB-Hauptuntersuchung vom 13.3.2015 (Schallimmissionsprognose, Grundwasser, Altlasten-Voruntersuchung, Baugrundabklärung/Sondierbohrungen)

Datum 26.10.2015



Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	4
2. ZUM UMWELTBERICHT	5
2.1 ALLGEMEINER EINDRUCK, VOLLSTÄNDIGKEIT	5
2.2 BASISDATEN UND BERECHNUNGSMODELLE.....	5
2.3 PLAUSIBILITÄT UND SENSITIVITÄT DER RESULTATE SOWIE PROJEKTBESCHREIB UND AUSGANGSZUSTAND	6
3. BEURTEILUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN DURCH DAS PROJEKT	6
3.1 BAUPHASE	6
3.1.1 Bereich Mobilität.....	6
3.1.2 Bereich Luft.....	6
3.1.3 Bereich Lärm	6
3.1.4 Bereich Abfall	6
3.1.5 Bereich Altlasten	7
3.1.6 Bereich Abwasser	7
3.1.7 Bereich Grundwasser	7
3.1.8 Bereich Flora und Fauna	7
3.1.9 Bereich Archäologische Bodenforschung	7
3.1.10 Übrige Umweltbereiche	7
3.2 BETRIEBSPHASE	7
3.2.1 Bereich Mobilität.....	7
3.2.2 Bereich Luft.....	8
3.2.3 Bereich Lichtimmissionen	8
3.2.4 Bereich NIS.....	8
3.2.5 Bereich Lärm	8
3.2.6 Bereich Abfall	8
3.2.7 Bereich Abwasser	8
3.2.8 Bereich Entwässerung	8
3.2.9 Bereich Grundwasser	9
3.2.10 Bereich Flora und Fauna.....	9
3.2.11 Bereich archäologische Bodenforschung	9
3.2.12 Bereich Städtebau und Architektur	9
3.2.13 Bereich Energie	9
3.2.14 Übrige Umweltbereiche	9
4. NACHKONTROLLE	9
5. ZUSAMMENFASSENDE BEURTEILUNG	10
6. AUFLAGEN IM BEBAUUNGSPLAN.....	11
7. HINWEISE UND AUFLAGEN FÜR DAS SPÄTERE BAUBEWILLIGUNGSVERFAHREN	11
7.1 BAUPHASE	11
7.1.1 Bereich Lärm	11
7.1.2 Bereich Lichtimmissionen	11
7.1.3 Bereich Abfall	12
7.1.4 Bereich Altlasten	12
7.1.5 Bereich Abwasser	12
7.1.6 Bereich Grundwasser	13
7.1.7 Bereich Flora und Fauna	13
7.1.8 Bereich Archäologie	13
7.1.9 Übrige Bereiche	13



7.2	BETRIEBSPHASE	14
7.2.1	<i>Bereich Lärm</i>	14
7.2.2	<i>Abfall</i>	14
7.2.3	<i>Bereich Abwasser</i>	14
7.2.4	<i>Bereich Entwässerung</i>	14
7.2.5	<i>Bereich Grundwasser</i>	15
7.2.6	<i>Übrige Bereiche</i>	15

1. Einleitung

Die F. Hoffmann-La Roche AG will langfristig Basel als einen ihrer wichtigsten Standorte festigen. Über ein Drittel der Büro- und Laborflächen von Roche in Basel sind über 40 Jahre alt und auch nach Bezug des Bau 1 werden immer noch über 3'000 Arbeitsplätze ausserhalb des Areals liegen. Langfristiges Ziel der Roche ist, die veralteten Gebäude durch Neubauten zu ersetzen und zugleich möglichst viele Mitarbeitende auf das Roche-Areal an der Grenzacherstrasse zurückzubringen.

Nur mit dem Bau von Hochhäusern kann eine Verdichtung des vollständig bebauten Roche-Areals in Basel und gleichzeitig der Schutz von Grünflächen und Wohngebieten ermöglicht werden. Dazu plant Roche ein weiteres Hochhaus Bau 2 sowie eine weitere Gruppe von Neubauten für ein neues modernes Forschungszentrum (pRED-Center). Im Zuge der Neugestaltung wird auch die unter Bau 74 bestehende Einstellhalle mit rund 857 Parkplätzen neu gebaut und um 63 Plätze auf 920 Parkplätze erweitert. Mit einer anrechenbaren Parkplatzzahl auf dem gesamten Areal der Roche Basel von 1'875 Plätzen fällt das Werk bereits heute unter die UVP-pflichtigen Anlagen. Gemäss UVPV Art. 2 unterliegen wesentliche Änderungen bestehender UVP-pflichtiger Anlagen ebenfalls der UVP. Da der Bau 74 neubauähnlich umgestaltet wird, wird der Neubau der 920 Parkplätze an gleicher Stelle als wesentliche Änderung eingestuft. Für die beschriebenen Um- und Neubauten wird ein Bebauungsplan (Sondernutzungsplanung) erstellt. Die UVP wird in diesem Verfahren durchgeführt.

Die Voruntersuchung und das Pflichtenheft vom 22. Oktober 2014 wurden von den Umweltfachstellen geprüft und an der konferenziellen Aussprache vom 11. November 2014 besprochen. Mit Datum vom 16. März 2015 hat die Gesuchstellerin F. Hoffman-La Roche AG den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB-Hauptuntersuchung) «Bebauungsplan – Grenzacherstrasse Nord» vom 13. März 2015 beim Planungsamt eingereicht. Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 8. Juni bis 7. Juli 2015.

Bei der Beurteilung des Umweltberichts haben folgende kantonale Fachstellen mitgewirkt:

- Amt für Umwelt und Energie mit den Bereichen:
 - Lärmschutz
 - Abfall
 - Abwasser/Entwässerung
 - Grundwasser
 - Altlasten
 - Bodenschutz
 - Energie
- Bau und Verkehrsdepartement
 - Planungsamt (Städtebau und Architektur),
 - Amt für Mobilität
 - Stadtgärtnerei (Bereich Naturschutz)
 - Stadtbildkommission (Städtebild/Heimatschutz)

- Kantonales Laboratorium/Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
- Lufthygieneamt beider Basel (Bereiche Luft und NIS)
- Kantonsarchäologie

Der vorliegende Beurteilungsbericht wurde den involvierten Fachstellen unterbreitet. Sie haben die ihren Bereich betreffenden Aussagen und Anträge überprüft und diesen zugestimmt.

2. Zum Umweltbericht

2.1 Allgemeiner Eindruck, Vollständigkeit

Der UVB ist übersichtlich und verständlich formuliert sowie in seinen Aussagen nachvollziehbar.

2.2 Basisdaten und Berechnungsmodelle

Im Bereich der archäologische Bodenforschung ist anzumerken, dass archäologisch interessante Bodenschichten im Bereich zwischen 1 und 4 Metern Tiefe liegen dürften und nicht wie im UVB auf Seite 45 beschrieben zwischen 4 und 12 Metern Tiefe. Unter 4 Metern können Brunnen oder ähnliches auftreten.

Im Bereich Naturschutz sind die Angaben zu den Bäumen im öffentlichen Raum (Peter Rot-Strasse und Chrischonastrasse) nicht vollständig bzw. inkorrekt. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass Bäume mit Stammumfang < 90cm nicht geschützt seien. In vielen Fällen handelt es sich um Ersatzbäume, die von Anfang an geschützt sind.

Gemäss gültigem Zonenplan befinden sich die Solitude in der Grünanlagenzone und die Rheinböschung in der Naturschutz- und Schonzone.

In Bezug auf die Vogelwelt ist anzumerken, dass ein zusätzliches Hochhaus in seinem Auswirkungsbereich aufgrund des Leuchtturmeffekts nicht unterschätzt werden darf. Gewisse Auswirkungen auf die Vogelwelt werden nicht zu vermeiden sein.

Im Bereich Entwässerung ist festzuhalten, dass der Antrag der Fachstelle, im Hauptbericht UVB aufzuzeigen, wie der Kältebedarf/die Kühlleistung im Areal im Jahr 2023 (Z2+) sichergestellt wird, ohne den Rhein durch die Einleitung von Kühlwasser unzulässig zu erwärmen, nicht berücksichtigt wurde. Es wird lediglich auf aktuell stattfindende Gespräche zwischen dem AUE und Roche sowie zwei weiteren Betrieben bezüglich Temperatur-Problematik bei der Einleitung von Kühlwasser in den Rhein verwiesen. Der Nachweis, wie der Kältebedarf/die Kühlleistung im Areal im Jahr 2023 sichergestellt wird, muss spätestens im Rahmen der Baubegleichen aufgezeigt werden.

2.3 Plausibilität und Sensitivität der Resultate sowie Projektbeschrieb und Ausgangszustand

Die Ausführungen und Darstellungen der Resultate sind plausibel. Der Projektbeschrieb und der Ausgangszustand sind umfassend und in den Ausführungen ausreichend. Wir haben keine Bemerkungen.

3. Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt

Das Vorhaben wird in der Bau- und Betriebsphase die folgenden Umweltauswirkungen haben:

3.1 Bauphase

3.1.1 Bereich Mobilität

Der motorisierte Individualverkehr wird infolge des Wegfalls der Parkplätze im Bau 74 während der Bauphase abnehmen. Der Baustellenverkehr wird durch das Verkehrssystem bewältigbar sein.

3.1.2 Bereich Luft

Das Projekt fällt aufgrund des Aushub- und Bauvolumens und der Fläche in die Massnahmenstufe B der Baurichtlinie Luft des Bundesamts für Umwelt (BAFU). Bei Baustellen der Massnahmenstufe B müssen neben den Basismassnahmen ("gute Baustellenpraxis") zusätzlich spezifische Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen getroffen werden.

Gemäss der Richtlinie zur Luftreinhaltung bei Bautransporten des BAFU müssen die spezifischen Emissionen pro transportierte Materialkubatur den jeweils gültigen Zielwert einhalten. Die Berechnungen zeigen, dass die Einhaltung des CO₂-Zielwertes zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich sein wird. Die Nutzung von nahe gelegenen Deponien sowie der Gebrauch von emissionsarmen Fahrzeugen sind entsprechend vorzusehen.

3.1.3 Bereich Lärm

Mit den erforderlichen Auflagen zur Einschränkung des Baulärms werden die Lärmimmissionen auf einem vertretbaren Mass gehalten.

3.1.4 Bereich Abfall

Bei einem Vorgehen nach TVA Art. 9 – das bedeutet, zusätzlicher Gebäudecheck der äusseren Gebäudeteile, Rückbau- und Entsorgungskonzept, Aushub- und Triagekonzept sowie fachtechnische Begleitung des Rückbaus/Aushubs – sind die Umweltauswirkungen gering.

3.1.5 Bereich Altlasten

Oberflächlich können Belastungen im Projektperimeter nicht vollständig ausgeschlossen werden. Diese werden beim geplanten Vollaushub ausgehoben und entsprechend entsorgt. Dadurch kommt es zu einer Verbesserung der Umweltsituation. Bei vollständiger Entfernung der Belastungen im Untergrund erfolgt die Löschung des Projektperimeters im Kataster der belasteten Standorte.

3.1.6 Bereich Abwasser

Die Behandlung der Baustellenabwässer müssen gemäss der Empfehlung der SIA-Richtlinie Nr. 431 durchgeführt werden. Bei einer lückenlosen Anwendung dieser Richtlinie lassen sich negative Auswirkungen im Wasserbereich verhindern.

3.1.7 Bereich Grundwasser

Während der Bauphase wird das Grundwasser geringfügig belastet.

3.1.8 Bereich Flora und Fauna

Gewisse Auswirkungen auf die Vogelwelt werden nicht zu vermeiden sein. Sie sind auf ein Minimum zu reduzieren.

3.1.9 Bereich Archäologische Bodenforschung

Die projektierten Bodeneingriffe können archäologische Funde (z.B. Scherben, Metallobjekte, Knoche) und Befunde (z. B. Mauern, Böden, Brandschichten, Gräber) zum Vorschein bringen.

3.1.10 Übrige Umweltbereiche

Zu den Bereichen Bodenschutz, Entwässerung, Städtebau und Architektur, Energie sowie Störfallvorsorge haben wir keine Bemerkungen.

3.2 Betriebsphase

3.2.1 Bereich Mobilität

Aufgrund des leicht grösseren Parkplatzangebots von zusätzlich 63 Parkplätzen wird der Verkehr leicht erhöht. Infolge der neuen Zu- und Wegfahrtwegen zur Einstellhalle wird der Verkehr an der Grenzacherstrasse leicht zunehmen, an anderen angrenzenden Strassen jedoch abnehmen.

3.2.2 Bereich Luft

Die bisherigen Luftschadstoffmessungen an der Grenzacherstrasse ergeben mit $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 noch eine relativ starke Überschreitung des Jahresgrenzwertes von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deshalb kommt einem optimalen Mobilitätsmanagement hoher Priorität zu, wie dies im Projekt vorgesehen ist. Im betrachteten Perimeter werden die Luftschadstoffe aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens um etwa 2 bis 2.5 % zunehmen. Diese Zusatzemissionen werden zu keiner wahrnehmbar stärkeren Luftimmissionsbelastung führen.

3.2.3 Bereich Lichtimmissionen

Durch die geplanten Bauten nimmt die Lichtimmissionsbelastung insgesamt zu. Um die Auswirkungen gering zu halten, sind die Vorgaben der Norm SIA 491 „Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum“ bei der Planung zu berücksichtigen.

3.2.4 Bereich NIS

Die bestehenden Mobilfunkanlagen werden abgebrochen und im Rahmen eines ordentlichen Baugesuchs an anderer Stelle aufgebaut. Trafostationen (nicht erwähnt) würden im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens errichtet/geändert. Damit finden die Überprüfungen betreffend Schutz vor NIS in den entsprechenden Bewilligungsverfahren statt und sind im Rahmen dieser Hauptuntersuchung irrelevant.

3.2.5 Bereich Lärm

Gemäss den im UVB ermittelten Angaben sowie unter Berücksichtigung der Lärmschutzmassnahmen nach dem Stand der Technik kann das Projekt als umweltverträglich eingestuft werden.

3.2.6 Bereich Abfall

Bei Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen (TVA, USG) sowie der Roche-internen Vorgaben zur Abfalltrennung und -entsorgung sind die Umweltauswirkungen gering bzw. keine relevanten zu erwarten.

3.2.7 Bereich Abwasser

Der Projektverfasser kann erst im Rahmen der Baugesuche Auskunft über die Art und Menge von chemisch belasteten Abwässern geben. Für allenfalls erforderliche Massnahmen zur Abwasservorbehandlung stehen heute technische Standardlösungen zur Verfügung, welche die gesetzlichen Vorschriften zur Einleitung von Abwasser in die Kanalisation gewährleisten.

3.2.8 Bereich Entwässerung

Die indirekten Auswirkungen auf die Oberflächengewässer infolge der Entwässerung sind gegenüber dem heutigen Zustand unverändert.

Der Nachweis, wie der Kältebedarf/die Kühlleistung im Areal im Jahr 2023 sichergestellt wird, muss spätestens im Rahmen der Baubegleiten aufgezeigt werden.

3.2.9 Bereich Grundwasser

Mit den vorgesehenen Massnahmen für die Durchleitung des Grundwassers und der Isolation der Gebäudeteile im Grundwasser kann die Beeinflussung genügend reduziert werden.

3.2.10 Bereich Flora und Fauna

Gewisse Auswirkungen auf die Vogelwelt werden nicht zu vermeiden sein. Sie sind auf ein Minimum zu reduzieren.

3.2.11 Bereich archäologische Bodenforschung

Allfällige Strukturen und Funde sind als Ersatzmassnahme (vor Zerstörung) zu erfassen bzw. zu bergen.

3.2.12 Bereich Städtebau und Architektur

Das Vorhaben tangiert das Siedlungs- und Stadtbild nicht in unzulässiger Weise.

3.2.13 Bereich Energie

Der spezifische Energiebedarf pro m² Energiebezugsfläche wird sinken.

3.2.14 Übrige Umweltbereiche

Zu den Bereichen Bodenschutz, Altlasten und Störfallvorsorge haben wir keine Bemerkungen.

4. Nachkontrolle

Bauphase

Im Bereich Altlasten wird nach Freilegung des Baugrundes die Abnahme der Aushubsohle erfolgen.

Im Bereich Abwasser wird das AUE, Fachstelle Industrie- und Gewerbeabwasser, auf der Baustelle periodisch die Funktionstüchtigkeit der installierten Abwasservorbehandlungsanlage kontrollieren.

Im Bereich Grundwasser wird während der Bauphase die Grundwasserabsenkung kontrolliert.

Im Bereich Archäologische Bodenforschung finden Kontrollen über allfällig vorliegende archäologische Strukturen und/oder Befunde statt.

Betriebsphase

Im Bereich Lärm werden Kontrollen in jährlichen Abständen im Rahmen der Aktualisierung des Gesamtlärmkatasters des Werks Roche erfolgen.

Im Bereich Abwasser wird das AUE, Fachstelle Industrie- und Gewerbeabwasser, im Rahmen der Kooperationsvereinbarung die Betriebskontrollen überwachen.

Im Bereich Grundwasser wird nach Inbetriebnahme der Erfolg der Grundwassermassnahmen mittels permanenten Piezometerrohren (Grundwasserspiegel und Temperatur) ermittelt.

Im Bereich Störfallvorsorge wird im Rahmen des Vollzuges der Einschliessungsverordnung (ESV, SR 814.912) die Einhaltung der Sicherheitsmassnahmen beim Umgang mit umweltgefährdenden Organismen kontrolliert (risikobasierter Kontrollrhythmus).

Im Bereich Luft und Naturschutz werden die Kontrollen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt.

5. Zusammenfassende Beurteilung

Bauphase

Im Bereich Luft und Lärm sind Auswirkungen aufgrund der Baustelle und der Baustellentransporte zu erwarten. Mit den entsprechenden Massnahmen werden die Emissionen in einem vertretbaren Mass gehalten.

In den Bereichen Abfall, Altlasten, Abwasser und Grundwasser sind mit den entsprechenden Massnahmen die negativen Auswirkungen auf die Umweltbereich gering.

Betriebsphase

Der Verkehr und die damit in Verbindung stehenden Luftschadstoffemissionen werden leicht zunehmen. Die Luftemissionen werden jedoch zu keiner wahrnehmbar stärkeren Immissionsbelastung führen.

Im Bereich Lärm kann das Projekt unter Berücksichtigung der Lärmschutzmassnahmen als umweltverträglich eingestuft werden.

Durch die geplanten Bauten nimmt die Lichtimmissionsbelastung insgesamt zu. Gewisse Auswirkungen auf die Vogelwelt werden nicht zu vermeiden sein. Sie sind auf ein Minimum zu reduzieren.

In den Bereichen Abfall, Abwasser und Grundwasser sind mit den entsprechenden Massnahmen die negativen Auswirkungen auf die Umweltbereich gering.

Der Nachweis, wie der Kältebedarf/die Kühlleistung im Areal im Jahr 2023 sichergestellt wird, ohne den Rhein durch die Einleitung von Kühlwasser unzulässig zu erwärmen, muss spätestens im Rahmen der Baubegleiten aufgezeigt werden.

Das Projekt Bebauungsplan Roche Grenzacherstrasse Nord erfüllt in der beantragten Form und unter Berücksichtigung der nachstehenden Auflagen die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung.

6. Auflagen im Bebauungsplan

Es werden keine Spezialauflagen zum Bebauungsplan beantragt.

7. Hinweise und Auflagen für das spätere Baubewilligungsverfahren

7.1 Bauphase

7.1.1 Bereich Lärm

7.1.1.1 Spätestens mit Baubeginn ist ein Baulärmkonzept einzureichen, in dem die erforderlichen Massnahmen nach der Baulärm-Richtlinie und dem Stand der Technik festgelegt sind. Im Baulärmkonzept ist auch die Massnahmenstufe für die zu erwartenden Bautransporte festzulegen und entsprechende Massnahmen aufzuzeigen. Das Baulärmkonzept ist vorgängig mit dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz, abzusprechen.

7.1.2 Bereich Lichtimmissionen

7.1.2.1 Bei der Planung sind die Vorgaben der Norm SIA 491 „Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum“ zu berücksichtigen.

7.1.3 Bereich Abfall

- 7.1.3.1** Für den Abbruch der bestehenden Gebäude ist für die äusseren Gebäudeteile eine Überprüfung auf Bauschadstoffe durchzuführen.
- 7.1.3.2** Für den Abbruch der bestehenden Gebäude ist ein Rückbau- und Entsorgungskonzept zu erstellen und der Abteilung Abfall spätestens vor Abbruch-/Baubeginn zuzustellen.
- 7.1.3.3** Für den Aushub ist ein Triage- und Entsorgungskonzept (siehe Ziff. 5.6.3 und 5.6.4 UVK HB) zu erstellen und der Abteilung Abfall spätestens vor Abbruch-/Baubeginn vorzulegen.
- 7.1.3.4** Für den Rückbau und den Aushub ist eine fachtechnische Baubegleitung beizuziehen

7.1.4 Bereich Altlasten

- 7.1.4.1** Die Ergebnisse der geplanten Sondierbohrungen sowie die Analysenresultate der Boden- und Grundwasserproben sind dem Amt für Umwelt und Energie, Fachstelle Altlasten, vor Abbruchbeginn in einem Bericht einzureichen (AltIV Art. 7 Abs. 1-4, USG Art. 46 Abs. 1).
- 7.1.4.2** Sollten im Baubereich sowie den zum Baubereich gehörenden Freiflächen im Verlaufe der Aushubarbeiten andere als bislang bekannte Verunreinigungen des Untergrundes und/oder des Grundwassers angetroffen werden, ist das Amt für Umwelt und Energie, Fachstelle Altlasten, umgehend zu benachrichtigen (USG Art. 46 Abs. 1).
- 7.1.4.3** Die Aushubarbeiten sind so zu gestalten, dass eine Weiterverfrachtung von Schadstoffen in den Untergrund oder ins Grundwasser ausgeschlossen sind (GSchG Art. 6 Abs. 1 und 2).
- 7.1.4.4** Nach Freilegen des Baugrundes ist das Amt für Umwelt und Energie, Fachstelle Altlasten, zwecks Abnahme der Aushubsohle(n) zu benachrichtigen (USG Art. 32c Abs. 2, Art. 46 Abs. 1).
- 7.1.4.5** Bei verbleibenden Belastungen des Untergrundes, welche die Grenzwerte für unverschmutzten Aushub der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA) überschreiten, aber keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen auf die Umwelt haben, erfolgt ein Eintrag in den Kataster der belasteten Standorte. Die Angaben über Art und Umfang der im Untergrund verbleibenden Belastungen sind dem Amt für Umwelt und Energie, Fachstelle Altlasten, nach Abschluss der Bauarbeiten zu übermitteln (USG Art. 32c Abs. 2, Art. 46 Abs. 1).

7.1.5 Bereich Abwasser

- 7.1.5.1** Die Behandlung der Baustellenabwässer müssen gemäss der Empfehlung der SIA-Richtlinie Nr. 431 durchgeführt werden.

7.1.6 Bereich Grundwasser

Dem Baubegehren müssen unter anderen folgende Unterlagen beiliegen:

7.1.6.1 Wasserhaltungskonzept für die Grundwasserabsenkungen

7.1.6.2 Rechnerischer und planerischer Nachweis der Umströmungshilfen der Gebäudeteile im Grundwasser

7.1.6.3 Berechnung der Isolation der Bauteile im Grundwasser bis zur Hochwasserkote

7.1.7 Bereich Flora und Fauna

7.1.7.1 Die bereinigte Baumbilanz ist im Rahmen der Baubegehren zu erstellen und einzureichen.

7.1.8 Bereich Archäologie

7.1.8.1 Der Beginn der Bodeneingriffe (Aushub- und Abbrucharbeiten unterhalb des heutigen Gelniveaus, bei Leitungsbauten inkl. Wiederaushub bestehender Trassees) ist der Archäologischen Bodenforschung 1 Woche im Voraus zu melden.

7.1.8.2 Archäologische Funde (z.B. Scherben, Metallobjekte, Knochen) und Befunde (z.B. Mauern, Böden, Brandschichten, Gräber) sind der Archäologischen Bodenforschung umgehend zu melden. Bauarbeiten sind im betreffenden Bereich bis zur Freigabe durch die Archäologische Bodenforschung einzustellen.

7.1.9 Übrige Bereiche

In den Bereichen Luft, Abwasser und Energie werden die Auflagen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erfolgen.

7.2 Betriebsphase

7.2.1 Bereich Lärm

- 7.2.1.1** Neue technische Anlagen, welche Lärm nach aussen verursachen können, sind so auszuführen, dass bezüglich der Nachbarliegenschaften die Planungswerte der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III gemäss Anhang 6 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) eingehalten werden können.
- 7.2.1.2** Neue technische Anlagen sind zusammen mit Anlagen, die vor dem 1.1.1985 erstellt wurden, so auszuführen, dass bezüglich der Nachbarliegenschaften die Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III eingehalten werden können (Art. 8 LSV).
- 7.2.1.3** Die neu hinzukommenden technischen Anlagen und lärmenden Tätigkeiten, wie z.B. Lieferverkehr etc., sind mit Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens in den bestehenden Betriebslärmkataster einzupflegen. Es ist damit der Nachweis zu erbringen, dass gesamthaft durch alle Geräusche des Betriebes, die dem Industrie- und gewerbelärm zugeordnet werden können, die Immissionsgrenzwerte des Anhang 6 der Lärmschutz-Verordnung eingehalten werden können.
- 7.2.1.4** Den Behörden sind Auskünfte gemäss USG Art. 46 zu erteilen. Die Schallschutz-Dokumentationen, Abnahmemessungen und Protokolle sind ihr auf Verlangen zuzustellen.

7.2.2 Abfall

- 7.2.2.1** Für die neuen Gebäude ist ein Abfallkonzept anhand der Roche-internen Vorgaben zu erstellen und umzusetzen.

7.2.3 Bereich Abwasser

- 7.2.3.1** Angaben über die Art und Menge von chemisch belasteten Abwässern sowie die geplanten Abwasservorbehandlungsanlagen müssen spätestens im Rahmen der Baubegleichen erfolgen.

7.2.4 Bereich Entwässerung

- 7.2.4.1** Der Nachweis, wie der Kältebedarf/die Kühlleistung im Areal im Jahr 2023 sichergestellt wird, muss spätestens im Rahmen der Baubegleichen aufgezeigt werden.

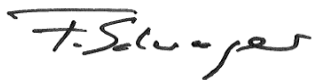
7.2.5 Bereich Grundwasser

7.2.5.1 Für eine allfällige Grundwassernutzung der Bauten B34 und 43 ist in Absprache mit dem AUE Ressort Grundwasser und Boden ein entsprechendes Überwachungskonzept auszuarbeiten.

7.2.6 Übrige Bereiche

In den Bereichen Luft, Flora und Fauna, Energie werden die Auflagen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erfolgen.

Amt für Umwelt und Energie
Koordinationsstelle Umweltschutz



Franziska Schwager

RAPP



BVD Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität und F. Hoffmann-La Roche AG
Verkehrskonzept Roche Grenzacherstrasse

1.0
26. Mai 2015
Bericht-Nr. 2060.816-001

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	26.05.2015	Schlussversion	Ch. Egeler

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Christian Egeler	christian.egeler@rapp.ch	+41 58 595 79 12
Yves Gasser	yves.gasser@rapp.ch	+41 58 595 78 40
Anne-Kathrin Bodenbender	anne-kathrin.bodenbender@rapp.ch	+41 58 595 78 92

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
2	Grundlagen Roche	7
2.1	Übersicht Zeithorizonte und Entwicklung Verkehrsnachfrage Roche	7
2.2	Mobilitätskonzept Roche 2010	8
2.3	Velokonzept Roche	9
2.4	Modal Split und Ganglinien Roche Grenzacherstrasse	10
2.5	Wohnortanalyse Mitarbeitende	11
2.5.1	Velo- und Fussverkehr	11
2.5.2	MIV	12
2.5.3	ÖV	13
3	Ist-Situation und Entwicklung Verkehrssystem nach Verkehrsmittel	15
3.1	Velo und Fussgänger (LV)	15
3.2	Motorisierter Individualverkehr und Parkierung (MIV)	19
3.3	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	23
4	Auswirkungen Arealerweiterung auf Verkehrssystem	28
4.1	Velo- und Fussgänger	28
4.2	MIV	29
4.3	ÖV	30
4.3.1	Verteilung Mehrverkehr in der Spitzenstunde	30
4.3.2	Gegenüberstellung Angebot und Nachfrage	32
4.3.3	Bewertung Gegenüberstellung	33
4.3.4	Lösungsansätze und Nachweis der Zweckmässigkeit	34
4.4	Fazit und Zusammenfassung der Empfehlungen	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Parkplatzsituation in den Zeithorizonten	22
---	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Areal Basel Grenzacherstrasse (Entwicklungsabsicht, Zustand 2023/24)	5
Abbildung 2: Anzahl Mitarbeitende (intern und extern) zu den betrachteten Zeithorizonten ..	7
Abbildung 3: Auswertung der Zugänge zum Areal Basel und Hervorhebung Morgenspitze...	11
Abbildung 4: geografische Verortung der Parkberechtigungen nach Kategorie	12
Abbildung 5: Verteilung der MIV-Pendler mit Wegzeiten >45 Min. auf Haupteinzugsachsen	13
Abbildung 6: Anzahl/Aufteilung ÖV-Nutzer heute auf die Korridore gemäss Wohnortanalyse	14
Abbildung 7: Veloverbindungen um das Areal Basel (Auszug Velostadtplan im Internet).....	15
Abbildung 8: Ausschnitt aus dem kantonalen Teilrichtplan Velo 2013 inkl. Legende	16
Abbildung 9: Anzahl und Lage der Velo-Abstellplätze im Istzustand	17
Abbildung 10: Anzahl und Lage der Veloabstellplätze im kurzfristigen Zeithorizont	18
Abbildung 11: Anzahl und Lage der Veloabstellplätze im mittelfristigen Zeithorizont	18
Abbildung 12: Anzahl und Lage der Veloabstellplätze im langfristigen Zeithorizont	19
Abbildung 13: Anzahl und Verortung der Parkplätze nach Zeithorizont	21
Abbildung 14: ÖV-Angebot Roche Areal Basel	23

Abbildung 15: Definition Level of Service (Auslastung), paritätische Kommission BVB/BLT..	24
Abbildung 16: Auslastung der Bus- und Tramlinien in der Morgenspitze auf ausgewählten Querschnitten.....	24
Abbildung 17: Auslastung der Bus- und Tramlinien in der Abendspitze auf ausgewählten Querschnitten.....	25
Abbildung 18: Bestvariante Buskonzept Wettstein – Riehen, Teil des ÖV-Programms 2014 – 2017 (Stand Januar 2015)	26
Abbildung 19: Zunahme ÖV-Verkehr in den Spitzenstunden pro Korridor (mittelfristiger Zeithorizont ggü heute)	31
Abbildung 20: Zunahme ÖV-Verkehr in den Spitzenstunden pro Korridor (langfristiger Zeithorizont ggü heute)	31
Abbildung 21: Auslastung Bus und Tram auf ausgewählten Querschnitten im mittelfristigen Horizont	32
Abbildung 22: Auslastung Bus und Tram auf ausgewählten Querschnitten im langfristigen Horizont	33
Abbildung 23: Mögliche Korridore für eine Schnellbuslinie.....	34
Abbildung 24: Mögliche Verlängerung einer Buslinie aus dem Elsass zum Areal Basel	35
Abbildung 25: Mögliche Integration Haltestelle Solitude in des S-Bahn-Netz	37

1 Ausgangslage

Die F. Hoffmann-La Roche AG (nachfolgend Roche) ist weltweit eines der führenden Unternehmen im forschungsorientierten Gesundheitswesen. Der Konzernsitz befindet sich in Basel. Hier wurde die Firma im Jahr 1896 gegründet. Das Roche-Areal Basel hat sich seither stetig weiterentwickelt. Ursprünglich auf dem Südareal zwischen Grenzacherstrasse und Rhein zuhause, entwickelte sich das Nordareal zwischen der Grenzacherstrasse und der Wettsteinallee ab 1939 zur heutigen Grösse.

In den letzten 10 Jahren nahm, als Resultat des Erfolgs von Roche, der Entwicklungsdruck auf das Areal stark zu. Da viele der bestehenden Büro- und Laborgebäude auf dem Nordareal nicht mehr heutigen Anforderungen an moderne, nachhaltige Arbeitsplätze entsprechen, müssen sie in den nächsten Jahren erneuert werden. Im Vordergrund steht dabei der Ersatz des Verwaltungsbaus an der Ecke Grenzacherstrasse / Peter Rot-Strasse (Bau 74).

Die Roche beabsichtigt deswegen eine weitere Verdichtung des vollständig bebauten Roche-Areals. Da damit die gültigen Zonenplanvorschriften überschritten werden, strebt Roche ein Bebauungsplanverfahren für die vorliegende Planung an. Die künftige Bebauung orientiert sich am städtebaulichen Ordnungsprinzip der freistehenden Einzelbauten und sieht gleichzeitig vor, bestehende Schwachpunkte in der Arealstruktur zu bereinigen.

Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Projekt gliedert sich in folgende Teile:

In einer ersten Etappe wird Bau 74 durch vier Einzelgebäude (Bauten 4-7) mit Höhen von 18m bis 132 m ersetzt, welche ein modernes Forschungszentrum (pRED-Center) mit attraktiven Arbeitsplätzen bilden; hier sollen neue Medikamente für schwere Krankheiten entwickelt werden.



Abbildung 1 Areal Basel Grenzacherstrasse (Entwicklungsabsicht, Zustand 2023/24)

Parallel dazu entsteht gegenüber von Bau 1 ein weiteres Verwaltungsgebäude mit einer Höhe von 205 m (Bau 2). Der Bau 2 bildet mit dem bestehenden Bau 1 ein eigentliches Zentrum für das Gesamtareal. Die zwei Bauten stehen in der Mitte des Roche-Areals, bilden einen städtebaulichen Schwerpunkt und verbinden das Nord- mit dem Südareal.

Als Ergänzung des bereits bestehenden Mobilitätskonzepts von Roche soll mit einem Verkehrskonzept (vorliegender Bericht) aufgezeigt werden, wie der mit dem Ausbau der Arbeitsplätze einhergehende Verkehr stadt- und quartierverträglich gelenkt werden kann. Die dazu notwendigen Massnahmen werden durch den Kanton und Roche parallel zu den baulichen Entwicklungsschritten vorangetrieben.

Vorgehen

In einem ersten Schritt wurden alle Grundlagen zusammengetragen und die heutige Situation (Ist-Situation) erfasst. Neben der Aufteilung des heutigen Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel und der Aufteilung der Verkehrsströme auf die verschiedenen Korridore aufgrund einer Wohnortanalyse wurde die heutige Situation um das Roche Areal analysiert.

Aufgrund der Weiterentwicklung auf dem Areal werden die zusätzlichen Arbeitsplätze im Bau 1 vorerst durch interne Verschiebungen belegt und führen kurzfristig zu keinem zusätzlichen Verkehr. Mit der schrittweisen Realisierung der neuen Bauten entsteht dann mittel- bis langfristig eine zusätzliche Verkehrsnachfrage. Dieser induzierte Verkehr wurde je Planungshorizont ermittelt und auf die Verkehrsmittel und Korridore verteilt, die mit dem auf die Planungshorizonte hochgerechneten Basisverkehr belastet waren¹.

Daraus konnten die Auswirkungen auf das bestehende Verkehrssystem abgeleitet und analysiert werden. In Bereichen in denen die Situation in Zukunft unbefriedigend war, wurden zusätzliche Lösungsansätze ausgewiesen.

¹ Die Veränderung der Verkehrsnachfrage im Umkreis der Aussenstellen durch die dortige Reduktion der Arbeitsplätze wird nachfolgend nicht berücksichtigt.

2 Grundlagen Roche

2.1 Übersicht Zeithorizonte und Entwicklung Verkehrsnachfrage Roche

Die prognostizierte Entwicklung der Arbeitsplätze auf dem Areal Basel und des damit verbundenen Verkehrspotentials kann in drei Zeithorizonte unterteilt werden:

- Kurzfristig bis 2017
- Mittelfristig 2018 – 2023 (inkl. Bau 2 und Bauten 4-7)
- Langfristig (inkl. Ersatz Bauten im Südareal)

Nach Vollendung Bau 1 und dessen Bezug 2015/16 werden noch keine zusätzlichen Arbeitsplätze auf dem Areal Basel realisiert. In Bau 1 werden zu Beginn lediglich Mitarbeitende aus anderen Arealteilen verlagert, um Platz für die geplanten Ausbauten zu haben. Kurzfristig werden somit keine zusätzlichen Arbeitsplätze geschaffen.

Mittelfristig soll die Zahl der Arbeitsplätze bis 2023 angehoben werden. Mit Fortsetzung der langfristigen Arealentwicklung (Südareal) wird im Verkehrskonzept mit einem weiteren potentiellen Anstieg der Mitarbeitenden gerechnet. Diese Entwicklung umfasst zusätzliche Bauten auf dem Südareal. Diese sind aktuell nicht in Planung und nicht Teil des Bebauungsplans Grenzacherstrasse (Nordareal).

Die nachfolgende Darstellung umfasst die prognostizierten Mitarbeiterzahlen auf dem Areal Basel sowie eine Annahme für externe Mitarbeitende die bei den Verkehrsbetrachtungen ebenfalls berücksichtigt werden.

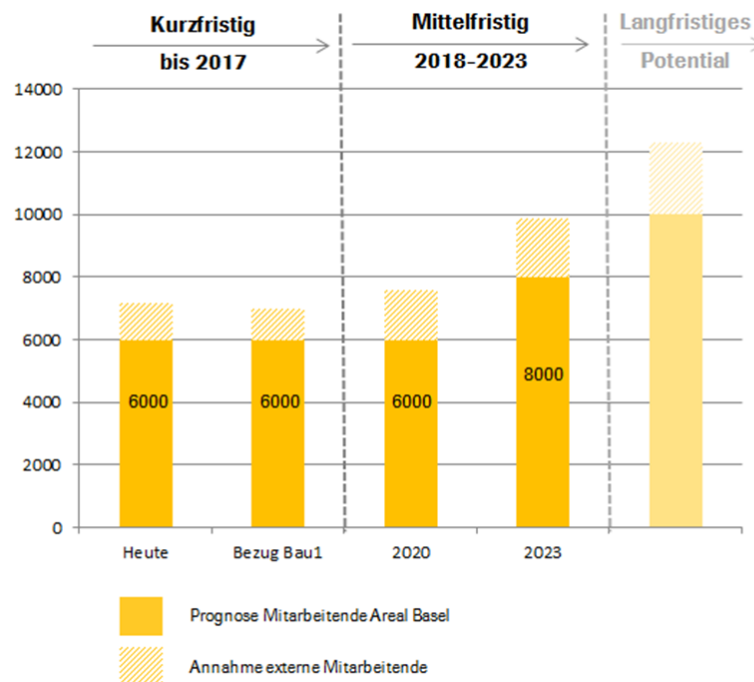


Abbildung 2: Anzahl Mitarbeitende (intern und extern) zu den betrachteten Zeithorizonten

2.2 Mobilitätskonzept Roche 2010

Teil des vom Grossen Rat am 20.10.2010 genehmigten Bebauungsplans für den Bau 1 war die Auflage, das damals vorgelegte „Mobilitätskonzept Roche 2010“ umzusetzen. Dieses Konzept wurde zum 01.01.2011 eingeführt und gilt generell für das Areal Basel, wie auch für die Aussenstellen und das Areal Kaiseraugst.

Es verfolgt sechs übergeordnete Ziele:

1. Voraussetzungen schaffen, um die Mobilitätsbedürfnisse aller Mitarbeitenden zu unterstützen
2. Leistung eines Beitrages an den Klimaschutz und an die Reduktion der Luftschadstoffbelastung
3. Fairness und Transparenz in Bezug auf die Mobilitätsaufwendungen der Mitarbeitenden
4. Beitrag zur Gesundheit der Mitarbeitenden durch gezielte Bewegungsförderung im Alltag
5. Wahrnehmung als attraktiver Arbeitgeber
6. Förderung eines positiven und modernen Image bei Mitarbeitenden und in der Öffentlichkeit

Die aus den Zielen und einer Befragung zum Verkehrsverhalten abgeleiteten Massnahmen können in fünf Handlungsfelder unterteilt werden:

I. Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsbonus

Die Berechtigung für einen Parkplatz berechnet sich aufgrund der tatsächlichen Wegzeit im ÖV: Liegt die Wegzeit von Tür-zu-Tür über 45 min so besteht grundsätzlich Anspruch auf einen Parkplatz. Allerdings wird die Parkplatzberechtigung nur vergeben wenn die ÖV-Wegzeit grösser als die MIV-Wegzeit ist.

Alle Parkplätze sind mit einer Gebühr belegt. Mitarbeitende, die keinen Parkplatz beanspruchen (inkl. derjenigen die keinen Anspruch darauf haben), erhalten den entsprechenden Betrag als Mobilitätsbonus ausbezahlt. Mitarbeitende mit Schichtarbeit und gewisse Hierachiestufen (Direktoren, Vizedirektoren) unterliegen besonderen Bestimmungen. Sonderbewilligungen sind nur in klar definierten, begründeten Ausnahmefällen möglich.

II. Förderung Fuss- und Veloverkehr

Für Mitarbeitende, die ihren Arbeitsweg mit dem Velo oder zu Fuss zurücklegen, sollen möglichst gute Bedingungen geschaffen werden. Hierfür wurde ein eigenes Velokonzept erarbeitet, das im nachfolgenden Kapitel detailliert beschrieben ist.

III. Öffentlicher Verkehr

Eine sehr gute ÖV-Anbindung ist entscheidend für die Attraktivität des Standorts Basel. Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots sind deswegen von zentraler Bedeutung und führen durch das fortschrittliche Mobilitätskonzept von Roche unmittelbar zu einer Reduzierung des Parkplatzbedarfs und des motorisierten Individualverkehrs. Anpassungen des ÖV-Angebots liegen im Verantwortungsbereich der Behörden. Roche hat bereits im Rahmen der Erstellung und Einführung des Mobilitätskonzeptes die von Seiten der Roche wünschenswerten Anpassungen aufgelistet. Hierzu zählen verbesserte Anschlüsse an die Bahnhöfe, höhere Taktfrequenzen in den Rand- und Stosszeiten sowie Verbesserungen im

grenzüberschreitenden Verkehr. In Kapitel 3.3 ist die aktuelle Situation im ÖV dargestellt, in Kapitel 4.3 finden sich Informationen zu möglichen Entwicklungen und Verbesserungen des ÖV.

IV. Informationsplattform

Um Mitarbeitende gut über die Mobilitätsangebote (intern wie auch extern) zu informieren, hat Roche eine Informationsplattform im Intranet bereitgestellt.

V. Innerbetrieblicher Verkehr

Zur Verbesserung des innerbetrieblichen Verkehrs und zur Reduzierung des Autoverkehrs werden zwischen den Arealen Basel und Kaiseraugst Shuttlebusse bereitgestellt.

Das Mobilitätskonzept ist fortschrittlich und dient unterdessen als Referenz. Es ist insbesondere bei der Parkplatzvergabe an Mitarbeitende deutlich strenger als Konzepte vergleichbarer Firmen. Bei der Einführung mussten interne Widerstände und Vorbehalte überwunden werden. Wegen der transparenten Regeln für das Anrecht auf einen Parkplatz, der einheitlichen Lenkungsmaßnahmen (Parkplatzgebühr, Mobilitätsbonus) und der damit verbundenen Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden ist es heute akzeptiert und funktioniert reibungslos. Mit Einführung hat sich die Anzahl vermieteter Parkplätze um 25% reduziert. Diese Reduktion ist einerseits auf die Bestimmungen für den Parkplatzanspruch zurückzuführen, andererseits aber auch auf den als Lenkungsmaßnahme ausbezahlten Mobilitätsbonus sowie die erhobenen Parkgebühren.

Wie wirksam das Mobilitätskonzept ist, wird einmal jährlich (Dezember) überprüft. Hierzu dienen drei Indikatoren: Anteil des MIV am Pendlerverkehr, Anzahl Fahrgemeinschaften und die Nutzung der Informationsplattform. Mit dieser Wirksamkeitskontrolle wird einerseits eine Auflage zum Mobilitätsmanagement erfüllt, sie dient andererseits aber auch zur internen Kommunikation und Beibehaltung der Akzeptanz der Massnahmen unter den Mitarbeitenden. Die Ziele und Massnahmen des Mobilitätskonzepts werden somit kontinuierlich weiterverfolgt, sind aber zu einem gewissen Mass in ihrer Wirksamkeit auch abhängig von parallelen Verbesserungen der anderen Verkehrsmittel, insbesondere der ÖV-Anbindung.

2.3 Velokonzept Roche

Im Rahmen der Umsetzung der Vorschriften zur Anzahl Veloabstellplätze im Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt bzw. der Schweizer Norm für Velo-Abstellanlagen hat Roche für das Areal ein eigenes Velokonzept erarbeitet. Laut Gesetz müssen pro Arbeitsplatz 0.2 Veloabstellplätze für Mitarbeitende und 0.05 Veloabstellplätze für Besucher bereitgestellt werden. Das Velokonzept Roche soll darüber hinaus eine Attraktivitätssteigerung beim Veloverkehr bewirken. Das Konzept umfasst daher nicht nur die Abstellanlagen und deren Ausstattung, sondern auch die Anordnung sowie weitere Begleitmassnahmen in deren Umfeld. Ergänzend zu den gesetzlichen Vorgaben hat die Roche folgende interne Vorgaben erlassen, welche bei der Planung von Veloabstellanlagen zu berücksichtigen sind.

- Anordnung der Abstellanlagen möglichst an der Arealperipherie, damit der Veloverkehr auf dem Areal reduziert wird,
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sollen in ausreichender Anzahl und in der Nähe der Abstellanlagen zur Verfügung gestellt werden,
- Ladestationen für Elektrowelos und Pumpstationen sind bei den zentralen Veloabstellanlagen vorzusehen, und

- Anlagen im Freien sollen mit einer Überdachung versehen werden.

In Kapitel 3.1 sind detaillierte Angaben zur Lage der Veloabstellanlagen und der Anzahl Veloparkplätze aufgeführt um die kantonalen und internen Vorgaben je Etappe zu erfüllen. Das vorliegende Velokonzept wird ebenfalls häufig als Vorzeigeprojekt ausgewiesen.

2.4 Modal Split und Ganglinien Roche Grenzacherstrasse

Die Aufteilung der Arbeitswege auf die Verkehrsmittel (Modal Split) lässt sich anhand diverser Grundlagen herleiten. Die Modal Split Anteile pro Verkehrsmittel sowie die Basis für die Herleitung sind nachfolgend aufgeführt, und gelten immer für die Gesamtheit der Mitarbeitenden:

Verkehrsmittel	Anteil am Modal Split	Herleitung
MIV	30 %	Anteil ist aufgrund der Vergabe von Parkberechtigungen bekannt. Vor der Einführung des Mobilitätskonzepts lag der Anteil mit ca. 40% deutlich höher
Fuss- und Veloverkehr	20-30% ²	Anteil Velo wird über die Auslastung der vorhandenen Veloabstellanlagen geschätzt (kann saisonal und wetterabhängig schwanken) Anteil Fussgänger wird als klein angenommen und beschränkt sich auf Mitarbeitende, die in einem Umkreis von 1 km um das Areal wohnen (s. auch Kapitel 2.5 für Details).
Öffentlicher Verkehr	40-50% ²	Übrige Mitarbeitende

Die Betrachtung der Ganglinien der Drehkreuze am Areal Basel ergibt zwei Spitzen bei den Zugängen auf das Areal. Eine in der Mittagszeit zwischen 12.00 Uhr und 13.30 Uhr und eine am Morgen zwischen 08.00 Uhr und 09.30 Uhr. Die Auswertung dieser Drehkreuze ist in Abbildung 3 beispielhaft dargestellt; sie zeigt das Mittel für zwei Tage im Dezember. Betrachtet wurden die Drehkreuze am Bau 52 und am Bau 74.

² Annahme für Analyse: 25% Fussgänger-/Veloverkehr, 45% Öffentlicher Verkehr

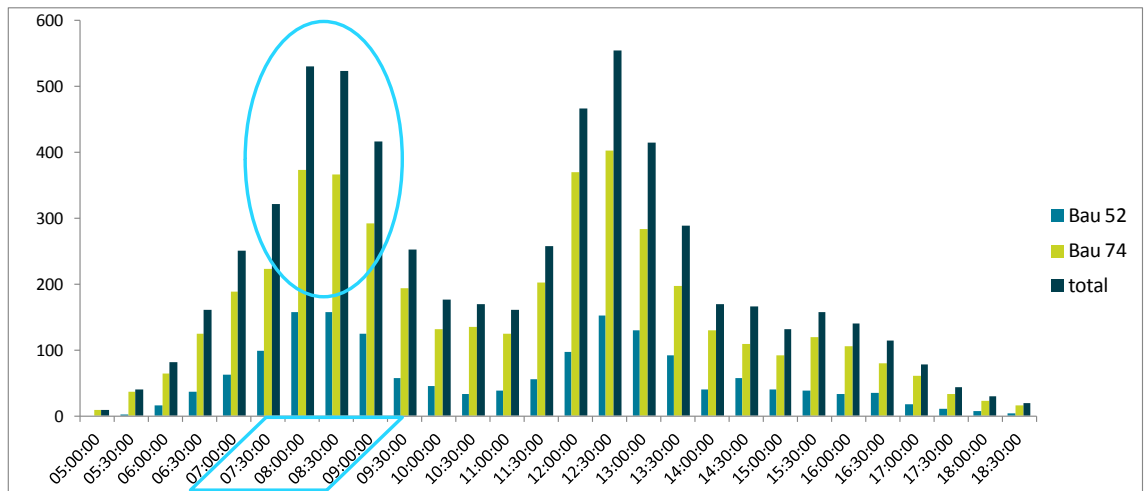


Abbildung 3: Auswertung der Zugänge zum Areal Basel und Hervorhebung Morgenspitze

Für die nachfolgenden Analysen wurde die **Morgenspitze** definiert als die Zeit zwischen **7.30 Uhr und 9.30 Uhr**, sie findet gegenüber der allgemeinen Morgenspitze leicht später statt. Die leicht nach hinten versetzte Morgenspitze bestätigt sich auch bei Betrachtung der Aussteiger an den Haltestellen Rosengartenweg und F.Hoffmann-La Roche. Die zweite sichtbare Spitze über Mittag ist vor allem auf die Mittagspause zurückzuführen, hat aber kaum Auswirkungen auf das umliegende ÖV-Netz und Strassennetz (Verpflegung in der Nähe des Areals). Diese Spitze wird deshalb nicht in die Betrachtungen aufgenommen. Für die **Abendspitze** gibt es keine vergleichbare Datengrundlage, da bei den Ausgängen keine Drehkreuzen installiert sind. Aufgrund von Erfahrungswerten wird sie für die weiteren Analysen auf die Zeit zwischen **16.30 Uhr und 18.30 Uhr** gelegt. Die Verteilung der Fahrten innerhalb der Morgen- und Abendspitze ist ebenfalls ungleich verteilt (s. auch Abbildung 3) und wurde in den weiteren Berechnungen dementsprechend berücksichtigt.

2.5 Wohnortanalyse Mitarbeitende

Je nach Wohnort und genutztem Verkehrsmittel nutzen die Mitarbeitenden der Roche einen anderen Korridor um das Areal Basel zu erreichen. Basis für die Wohnortanalyse und die daraus folgende Berechnung der Verteilung der Mitarbeitenden auf die Verkehrsmittel und Korridore bildet eine Liste der Wohnorte aller aktuellen Mitarbeitenden.

2.5.1 Velo- und Fussverkehr

Rund 25% der Mitarbeitenden kommen entweder mit dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit. Bei der Wohnortanalyse der ÖV-Nutzung wurden die velofahrenden und zu Fuss gehenden Mitarbeitenden ausgeschieden (siehe Kapitel 2.5.3). Mit den dort getroffenen Annahmen legen heute rund 1450 Mitarbeitende ihren Arbeitsweg mit dem Velo zurück, davon rund $\frac{3}{4}$ aus den städtischen Quartieren. Die Anzahl der Mitarbeitenden, die ihren Arbeitsweg ausschliesslich zu Fuss zurücklegen, wird auf 1% geschätzt; dies entspricht rund 70 Mitarbeitenden.

Da auf dem bestehenden Strassennetz keine Kapazitätsprobleme bezüglich des Velo- und Fussverkehrs und nur wenige Grundlagen über die genaue Routenwahl vorliegen, ist eine Korridorbetrachtung in diesem Fall nicht notwendig.

Bei der Betrachtung des Velo- und Fussverkehrs ist allerdings zu berücksichtigen, dass zusätzlich zum „reinen“ Fussverkehr auch viele Mitarbeitende die Strecke zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Areal Basel mit dem Velo oder zu Fuss zurücklegen (anstatt die Buslinien 30E oder 36 zu benutzen). Dabei handelt es sich v.a. um die Mitarbeitenden, die von Deutschland her kommen und für dieses letzte Teilstück ein neues TNW-Ticket lösen müssten. Diese machen auf dem Korridor zum Bad. Bahnhof rund 85% bzw. rund 750 Personen aus. Der Anteil der Personen, der dieses Teilstück mit dem Velo zurücklegt, wird auf ca. 1/3 bzw. rund 250 Mitarbeitende geschätzt, die restlichen 500 Mitarbeitenden laufen zu Fuss.

2.5.2 MIV

Die ausgegebenen Parkplatzberechtigungen (Abbildung 4) geben Aufschluss über die Herkunft der MIV-Nutzer und den Grund der Berechtigung.

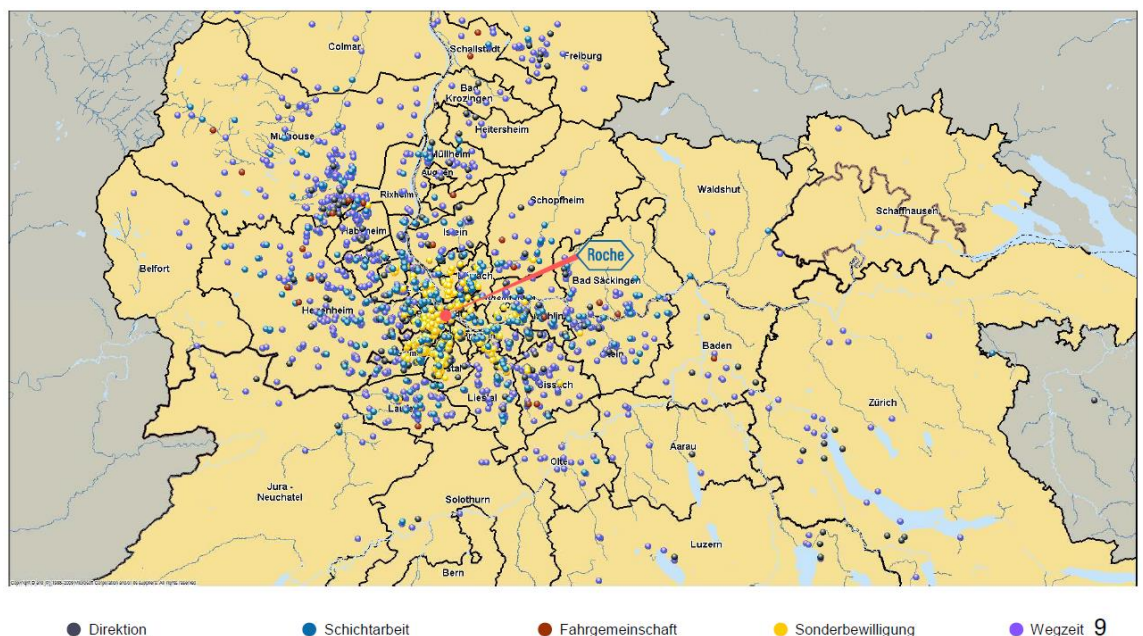


Abbildung 4: geografische Verortung der Parkberechtigungen nach Kategorie

Die Mitarbeitenden mit Wegzeiten > 45 Min. verteilen sich auf drei Haupt-Einzugsachsen (Abbildung 5), je rund 40% aus der Schweiz (Autobahn A2/A3) und dem Elsass (Autobahn A35, Nordtangente), sowie weitere rund 15% aus Deutschland (Autobahn A5). Die restlichen 5% kommen über andere Korridore (z.B. Riehen, Wettsteinbrücke).

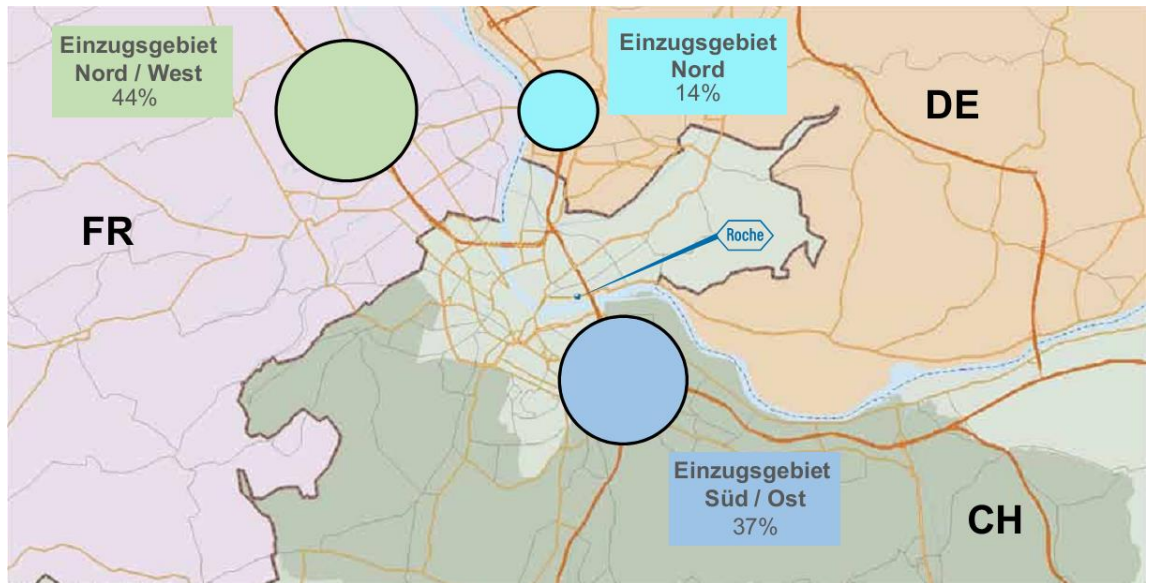


Abbildung 5: Verteilung der MIV-Pendler mit Wegzeiten >45 Min. auf Haupteinzugsachsen

Die Anzahl der Parkplätze auf dem Areal ändert sich mittelfristig nicht und ein geplantes Provisorium Parking Schwarzwaldstrasse wird direkt ans übergeordnete Netz angebunden, so dass kein Mehrverkehr auf den untergeordneten Strassen im Umfeld des Areals Basel zu erwarten ist. Bis zum Ende des mittelfristigen Zeithorizonts wird durch den Wegfall des Parkings im Bau 74 gar vorübergehend eine Reduktion des Verkehrs stattfinden. Die Auswirkungen eines Parkings auf dem SüdaREAL (Parking SüdaREAL, langfristiger Zeithorizont) müssten in einem separaten Verfahren untersucht werden, ausserdem ist zurzeit noch nicht abschliessend entschieden, ob das Parking tatsächlich erstellt wird. Aus diesen Gründen beschränken sich die nachfolgenden Analysen auf den ÖV und Velo- bzw. Fussgängerverkehr.

2.5.3 ÖV

Die Mitarbeitenden ohne Parkplatzberechtigung umfassen sowohl Mitarbeitende die ihren Arbeitsplatz mit dem öffentlichen Verkehr erreichen, wie auch Mitarbeitende, die das Velo nutzen oder zu Fuss kommen. Für die Analyse der ÖV-Nutzer wurden die Verkehrsstärken pro Korridor um den Veloverkehr und die Fussgänger korrigiert. Für diese Korrektur wurden folgende Grundannahmen getroffen:

- Der Modal Split des Veloverkehrs beträgt insgesamt 24% (s. auch Kapitel 2.4).
- Das Velo wird hauptsächlich von Mitarbeitenden genutzt, welche in einem Umkreis von 5 km um das Areal Basel wohnen.
- Rund 1% der Mitarbeitenden legen ihren Arbeitsweg zu Fuss zurück, diese Personen wohnen in einem Umkreis von 1 km.

Die verbleibenden Mitarbeitenden wurden danach je nach Wohnort bzw. schnellstem Arbeitsweg auf einen der fünf nachfolgenden ÖV Korridore aufgeteilt:

- Bahnhof SBB/Aeschenplatz → Wettsteinbrücke → Roche
- Barfüsserplatz/St. Johann/Kleinhünigen → Claraplatz → Roche
- Hochrhein/Badisch Rheinfelden/Kandertal → Bad. Bahnhof → Roche
- Riehen/Grenzach → Roche
- Breite/Muttenz/Dreispietz → Schwarzwaldbrücke → Roche

Diese Korridore sind in der nachfolgenden Grafik mit absoluten (Stand Mitarbeiterzahlen 2014) sowie relativen Anteilen aufgeführt.

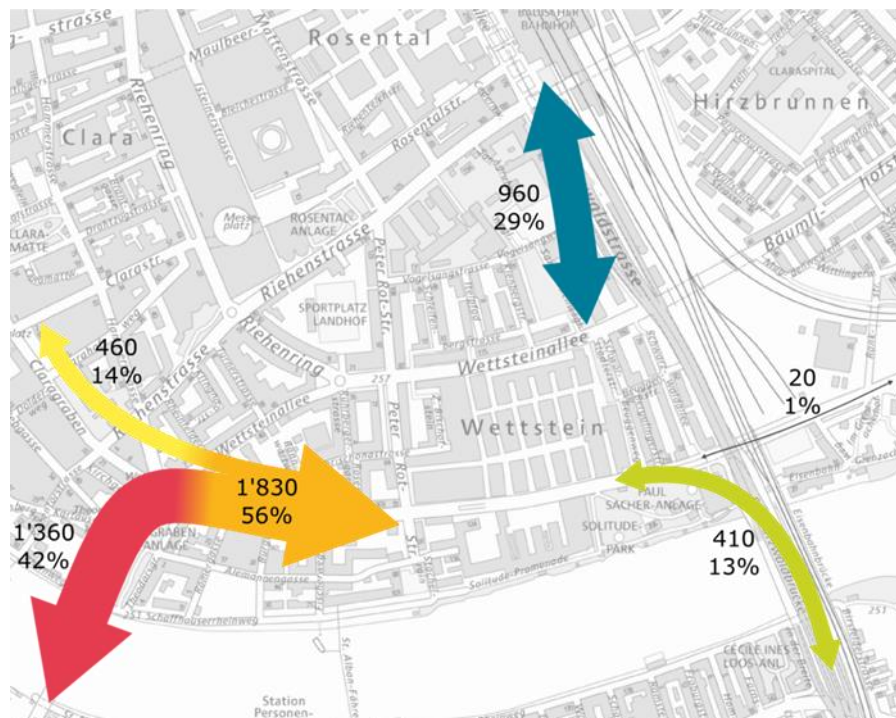


Abbildung 6: Anzahl/Aufteilung ÖV-Nutzer heute auf die Korridore gemäss Wohnortanalyse

Allerdings sind aufgrund von Abwesenheiten (Ferien, Teilzeitpensen, etc.) nie alle Mitarbeitenden gleichzeitig anwesend. Langjährige Erfahrungen bei Roche zeigen, dass jeweils rund 80% anwesend sind und dementsprechend eine Verkehrsnachfrage auslösen. Dies ist bei der Berechnung des induzierten Verkehrs zu berücksichtigen.

Für die weiteren Schritte ist die gegenwärtige, relative Verteilung der Verkehrsnachfrage wichtig, da sie auch für die Aufteilung des zusätzlich induzierten Verkehrs auf die einzelnen Korridore angenommen wird.

3 Ist-Situation und Entwicklung Verkehrssystem nach Verkehrsmittel

3.1 Velo und Fussgänger (LV)

Das Areal Basel ist **heute** von allen Seiten gut mit Veloverbindungen erschlossen. Wie Abbildung 7 zeigt, verfügt auch ein Grossteil der verkehrsreichen Strassen über Velomassnahmen. Zwischen Bad. Bahnhof und Roche ist ein separater Veloweg vorhanden.



Abbildung 7: Veloverbindungen um das Areal Basel (Auszug Velostadtplan im Internet)

Die Grenzacherstrasse, tlw. die Schwarzwaldallee und die Schwarzwaldbrücke verfügen über Velostreifen bzw. spezielle Velospuren und sind gemäss kantonalem Teilrichtplan Velo 2013 (TRP Velo) offizielle Pendlerrouen (siehe Abbildung 8). Die Solitude-Promenade als offizielle Basisroute gemäss TRP Velo ist eine Verbindung, auf der Velos zugelassen sind.

Für Fussgänger ist das Areal Basel **heute** gut angebunden. Die Strecke vom Bad. Bahnhof zur Roche ist eine wichtige Fussgängerverbindung. Viele Mitarbeitende, die mit dem ÖV zum Bad. Bahnhof fahren, legen diese letzte Wegstrecke zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Die parallel verkehrende Buslinie 30E wird kaum genutzt, da die Pendler aus Deutschland für diese kurze Busstrecke ein Ticket gemäss dem TNW-Tarif lösen müssen (s. auch Kapitel 3.3). Zwischen Bad. Bahnhof und Roche führt ein Weg entlang des separaten Veloweges. Durch das Sandgrubenareal führt ein weiterer Fussweg abseits stark befahrener Strassen. Auch in Richtung Ost / West gibt es attraktive Fussverbindungen entlang des Rheins. In Richtung Süden ist die Situation mit dem neuen Fussgängersteg über den Rhein an der neuen Eisenbahnbrücke deutlich verbessert worden. Ausserdem besteht weiterhin für Fussgänger die Möglichkeit den Rhein über die Schwarzwaldbrücke zu queren. Die Verbindungsroute zwischen dem Areal Basel und der Aussenstelle im Meseturm führt über die Peter Rot-Strasse, eine nicht sehr stark befahrene und breite Allee mit Tempo 30km/h.

Parallel zur Erstellung des Baus 1 wird auch die Grenzacherstrasse aufgewertet und aufgrund der hohen Anzahl von querenden Fussgängern zwischen dem Süd- und dem Nordareal

demnächst zu einer tageszeitabhängigen Tempo 30-Strecke eingerichtet. Dies verbessert den Verkehrsfluss in Spitzenzeiten, erleichtert den Fussgängern die Querung und ist auch für die Velofahrer vorteilhaft.

Auf dem umliegenden Velorouten sind für den **kurz- und mittelfristigen Zeithorizont** kaum Änderungen zu erwarten. Zurzeit ist ein Anzug im Parlament hängig, der den neuen Fussgängersteg unter der Eisenbahnbrücke auch für Velos freigeben möchte.

In unmittelbarer Nähe zum Areal Basel sind gemäss Teilrichtplan Velo zwei Bike & Ride Anlagen verortet (Festsetzung bzw. Vororientierung). Eine geplante Velostation ist zudem am Bad. Bahnhof eingetragen.

Weiter sind im Teilrichtplan Velo im Umfeld des Areals Basel mehrere ergänzende Infrastrukturelemente als Zwischenergebnis oder Vororientierung eingetragen. Wesentliche Ergänzungen im Streckennetz sind eine Fuss-/Velobrücke (Sevogelsteg) über den Rhein auf Höhe Stachelrain und ein Fuss-/Veloweg den Bahngleisen entlang Richtung Grenzach. Beide Ergänzungen sind als Vororientierung im Teilrichtplan eingetragen, mit einer Umsetzung ist frühestens im **langfristigen Zeithorizont** zu rechnen. Eine weitere Velobrücke auf Höhe der Farnsburgerstrasse (in der Nähe der Schwarzwaldbrücke) ist als Zwischenergebnis eingetragen. Falls der Fussgängersteg bei der Eisenbahnbrücke für Velos freigegeben wird, dürfte diese Brücke an Priorität verlieren.

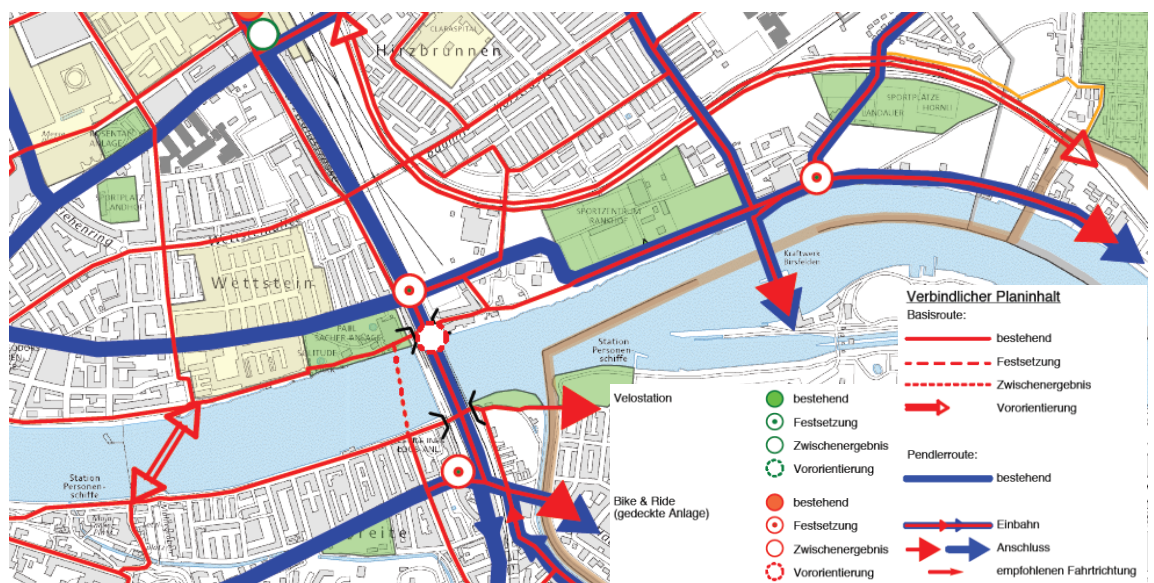


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem kantonalen Teilrichtplan Velo 2013 inkl. Legende

Falls eine Fuss-/Velobrücke über den Rhein gebaut wird, wird dies frühestens im **langfristigen Zeithorizont** sein. Parallel zum angedachten Tram Grenzacherstrasse wird geprüft werden, wie die Pendlerroute auf der westlichen Grenzacherstrasse (Wettsteinplatz – Peter Rot-Strasse) mit Velomassnahmen ergänzt wird.

Auf dem Areal Basel gibt es **heute** insgesamt 1'350 Veloabstellplätze; 850 davon auf dem Nordareal und 500 auf dem Südareal. Diese sind hauptsächlich an der Peripherie des Areals angesiedelt um den arealinternen Veloverkehr zu reduzieren.



Abbildung 9: Anzahl und Lage der Velo-Abstellplätze im Istzustand

Parallel zum Ausbau der Arbeitsplätze an der Grenzacherstrasse wird gemäss Vorgaben aus dem Velokonzept Roche bzw. dem Bau- und Planungsgesetz Basel-Stadt (s. Kapitel 2.3) auch die Anzahl der Veloabstellplätze aufgestockt. Die Verortung und Anzahl der geplanten Veloabstellanlagen für den **kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont** sind nachfolgend auf Abbildung 10 (kurzfristig) und Abbildung 11 (mittelfristig) zu sehen. Im Zuge der Erweiterung der Veloparkplätze auf dem Südareal im kurzfristigen Zeithorizont wird die Zufahrt zu den Abstellplätzen durch den Einbau eines Velodrehkreuzes deutlich erleichtert. Die angegebenen Zahlen und die Lage sind dabei als Grössenordnungen bzw. ungefähre Standorte zu verstehen.

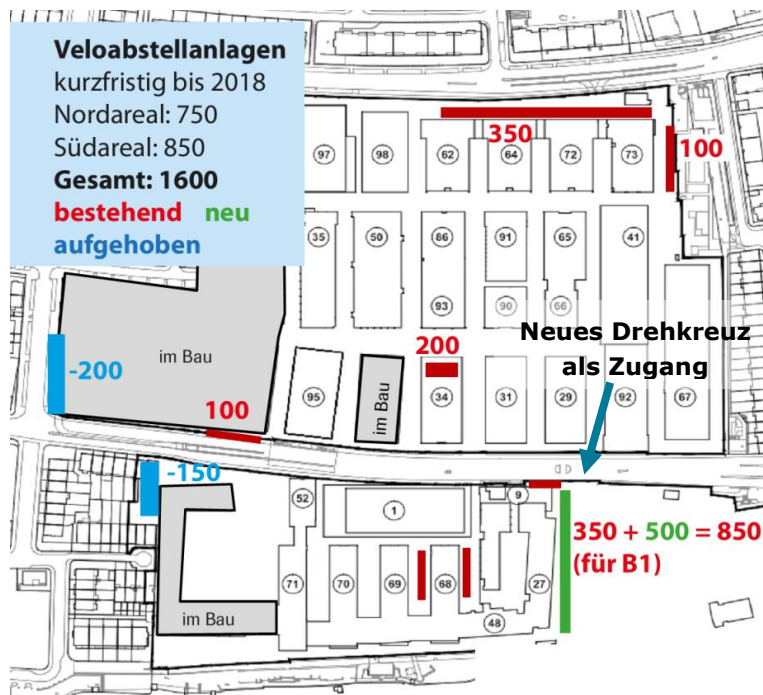


Abbildung 10: Anzahl und Lage der Veloabstellplätze im kurzfristigen Zeithorizont

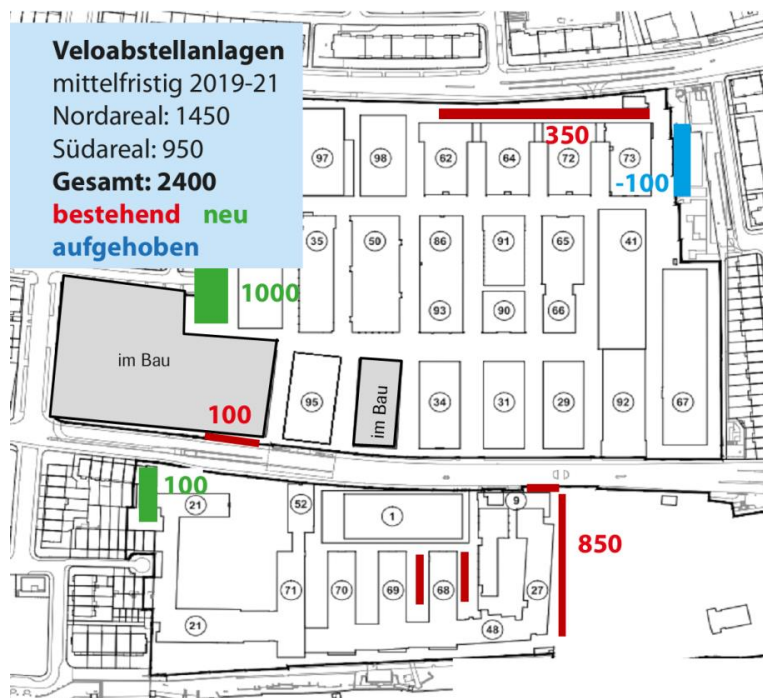


Abbildung 11: Anzahl und Lage der Veloabstellplätze im mittelfristigen Zeithorizont

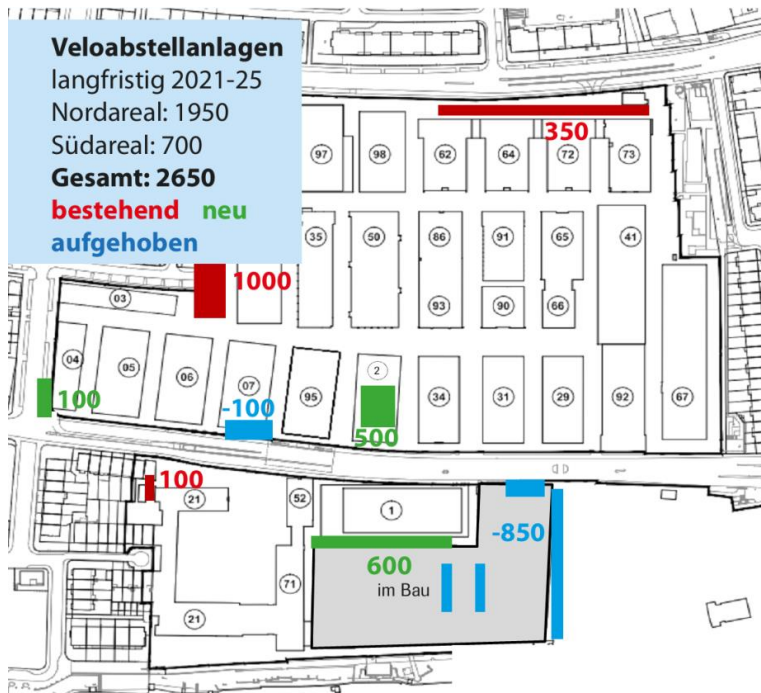


Abbildung 12: Anzahl und Lage der Veloabstellplätze im langfristigen Zeithorizont

3.2 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung (MIV)

Wie Kapitel 2.4 entnommen werden kann, nutzen **heute** etwa 30% der Roche Mitarbeitenden an der Grenzacherstrasse den MIV für ihren Arbeitsweg. Aufgrund der Einführung des oben beschriebenen Mobilitätskonzeptes im Jahr 2011 ist bei stark zunehmender Mitarbeiterzahl die Anzahl PP-Bewilligungen nur leicht angestiegen und der MIV-Anteil somit sogar gesunken. Der Parkplatzbedarf am Standort Basel liegt mit 2'080 PP im Jahr 2014 leicht tiefer als die zur Verfügung stehenden 2'100 Parkplätze (1'000 im Bau 67, 900 im Bau 74 sowie 200 angemietete PP am Bad. Bahnhof). 95% der Autopendler kommen über die drei Haupteinfallsachsen aus Frankreich (A 35, Nord / West, 44%), der Schweiz (A2, Süd / Ost, 37%) und Deutschland (A5, Nord, 14%) nach Basel.

In den letzten Monaten wurde im ganzen Kleinbasel die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt. In den umliegenden Quartieren sind nur noch blaue Zonen vorhanden. Eine Nutzung dieser Parkplätze durch Pendler ist nur mit Pendler- oder Besucherparkarten möglich.

Pendlerparkkarten des Kantons Basel-Stadt können nicht von Arbeitnehmern direkt beantragt werden, sondern die Antragstellung muss über den Arbeitgeber erfolgen. Pro Geschäftsbetrieb können maximal 50 Pendlerparkkarten bezogen werden. Roche stellt für seine Mitarbeitenden keine Pendlerparkkarten zur Verfügung.

Seit der Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung sind kostenpflichtige Besucherparkkarten (6.- pro ½Tag/10.- pro Tag) verfügbar. Für Pendler, die immer mit dem

Auto kommen, ist diese neue Alternative ihr Fahrzeug legal in die blaue Zone zu stellen aber finanziell nicht interessant. Gemäss Rückmeldungen aus dem Quartier wird diese neue Möglichkeit aber häufig durch sporadische Pendler genutzt. Genauere Untersuchungen liegen nicht vor.

Ebenfalls in den blauen Zonen zugelassen sind Fahrzeuge von Gewerbebetrieben, sofern sie über eine Gewerbeparkkarte verfügen. Die Roche hält neu aber in den Verträgen mit ihren Auftragnehmern explizit fest, dass die Fahrzeuge zur Ausübung der Aufträge bei der Roche nicht im Quartier abgestellt werden dürfen.

Die Förderung von Fahrgemeinschaften ist im Mobilitätskonzept vorgesehen. Damit kann die Anzahl der verfügbaren Parkplätze etwas reduziert werden. Im Verlauf des Jahres 2015 und damit im **kurzfristigen Zeithorizont** ist die Einführung eines neuen Tools (z.B. SAP to go) zur Koordination der Fahrgemeinschaften geplant. Die Weiterentwicklung dieser Möglichkeiten wird von Roche als unterstützende Massnahme gesehen, das Potential zur Reduktion von Fahrten ist mit 50 – 100 zusätzlichen Nutzern aber weiterhin relativ gering und wird in den folgenden Berechnungen des induzierten Verkehrs vernachlässigt.

Kurzfristig wird die Anzahl Parkplätze auf dem Areal reduziert, da das Parking im Bau 74 mit dem Ersatz dieses Gebäudes temporär wegfällt. Als Ersatz für diese 900 Parkplätze ist vorgesehen, einerseits 250 Park&Ride-Parkplätze anzubieten sowie ein neues provisorisches Parking an der Schwarzwaldstrasse mit rund 650 Parkplätzen zu erstellen. Das Parkhaus an der Schwarzwaldstrasse ist direkt an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen und belastet somit das Quartier nicht mit Mehrverkehr. Die P&R-Parkplätze werden in Weil am Rhein - Friedlingen (D) angeboten. Der Standort ist vom Areal Basel gut mit dem ÖV erschlossen. Zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends wird die Roche einen Shuttlebetrieb zwischen dem Areal Basel und dem P&R-Standort anbieten. Das Mobilitätskonzept (insbesondere die Berechtigung für einen Parkplatz) gilt auch für den geplanten und allfällige weitere P&R-Standorte. Durch den Wegfall von Parkplätzen im Areal Basel (Bau 74) wird somit das MIV-Fahrtenaufkommen um das Areal herum vorübergehend spürbar reduziert.

Gegen **Ende der mittelfristigen Planungsperiode** kann zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Baus 2 das weggefallene Parking (ehemals Bau 74) wieder genutzt werden und die rund 900 Parkplätze kehren 2021 an die Grenzacherstrasse zurück. Allerdings wird der Zugang zum neuen Parking so ausgestaltet, dass eine Zu- und Wegfahrt in der Grenzacherstrasse neu nur aus/in Richtung Schwarzwaldallee und somit aus/in Richtung übergeordnetes Strassennetz möglich ist. Das Provisorium Parking Schwarzwaldstrasse wird beibehalten. Aufgrund der guten Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und des veränderten Zugangs zum bisherigen Parkhaus wird der Mehrverkehr aufgrund der grösseren Anzahl Parkplätze in erster Linie über das übergeordnete Strassennetz abgedeckt. Die Verträglichkeit wird in einem separaten Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) nachgewiesen.

Ebenfalls beibehalten werden die P&R-Parkplätze in Weil am Rhein. Damit wird auch weiterhin ein Teil des Parkplatzbedarfs ausserhalb des Areals abgedeckt.

Die Ausbaupläne für den **langfristigen Zeithorizont** geben Roche nach der Parkplatzverordnung (PPV) des Kantons Basel-Stadt Anrecht auf insgesamt rund 3'600 Parkplätze auf dem Areal Basel. Diese Anzahl berechnet sich nach PPV auf Basis der

Bruttogeschossfläche, der Nutzungsart sowie der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr. Die detaillierte Berechnung kann dem UVB zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal) entnommen werden.

Die zusätzlich realisierbaren rund 1000 Parkplätze wären auf dem Südareal möglich und sind in der folgenden Abbildung als Südareal in der Planung der Roche aufgeführt. Alternativ ist auch im langfristigen Zeithorizont eine Weiterführung des P&R-Betriebs denkbar. Die Roche führt im langfristigen Zeithorizont ein weiteres Parking am Eisenbahnweg auf. Die Umsetzung ist ebenfalls noch mit vielen Unsicherheiten verbunden.

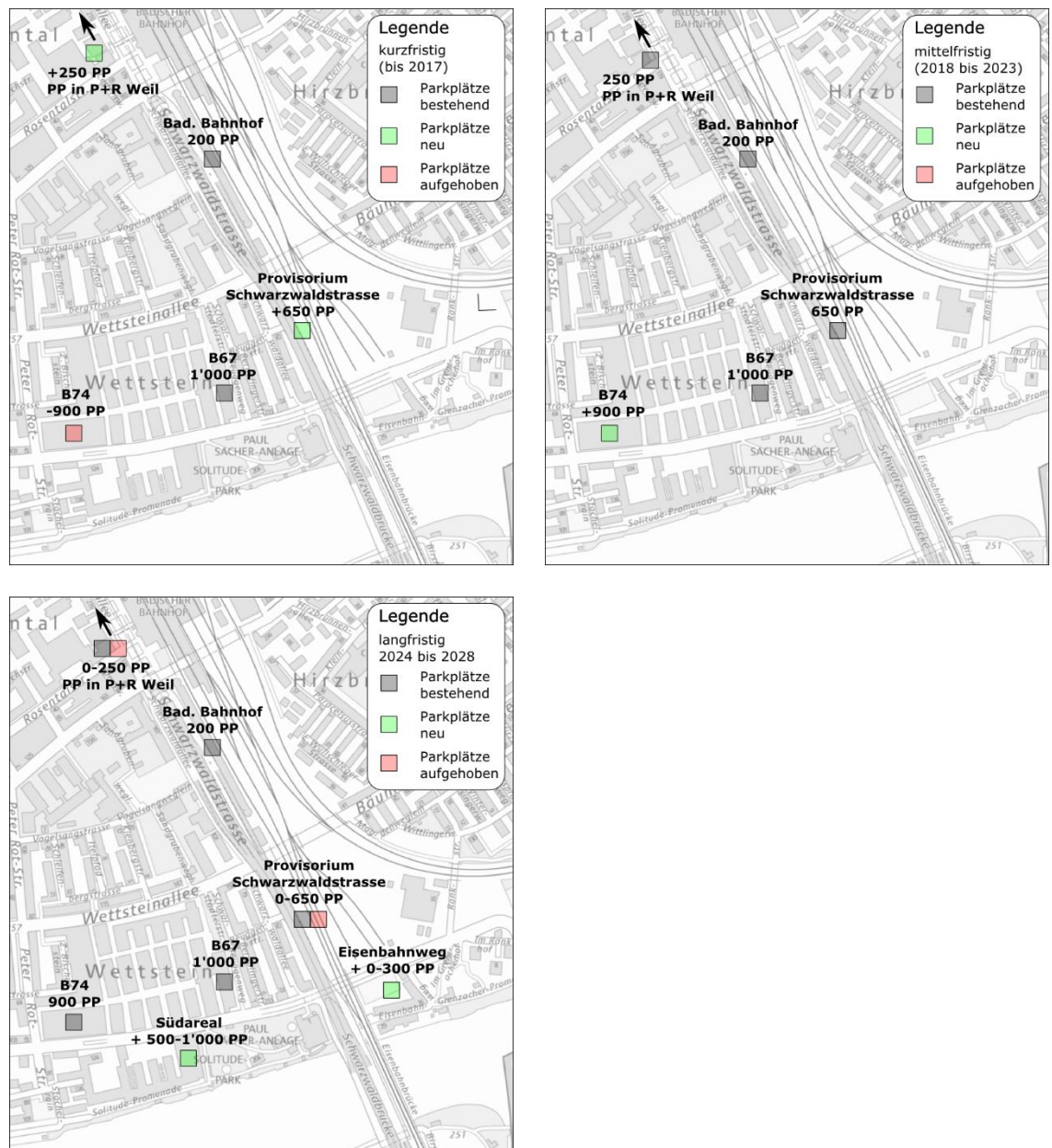


Abbildung 13: Anzahl und Verortung der Parkplätze nach Zeithorizont

In Tabelle 1 sind die Anzahl Parkplätze in den verschiedenen Zeithorizonten und heute dargestellt. Ausgewiesen sind der PP-Bedarf (aus Mobilitätskonzept, Mitarbeiterentwicklung etc.), die nach PPV zulässige Anzahl Parkplätze, die Parkplätze die Roche für seine Mitarbeitenden erstellt sowie die Parkplätze die von Roche in bestehenden P+R-Anlagen für die Mitarbeitenden angemietet werden. Aus dieser Tabelle wird deutlich, dass die Anzahl Parkplätze, die den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt wird in allen Zeithorizonten unter der nach PPV zulässigen Anzahl Parkplätze liegt.

Tabelle 1: Übersicht der Parkplatzsituation in den Zeithorizonten

	Heute (2015)	Kurzfristig (2017)	Mittelfristig (2023)	Langfristig (2028)
Bedarf PP (geschätzt)	2'100	2'000	2900	3'800
Zulässige PP gemäss PPV	ca. 2'150	ca. 2'600	ca. 3150	ca. 3'600
PP Roche	1'900	1'650	2550	3'350
PP angemietet ³ (P+R)	200	450	450	450

³ Diese Parkplätze sind nicht Bestandteil der gemäss PPV bewilligungsfähigen Abstellplätze.

3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Durch die Grenzacherstrasse fahren **heute** die Buslinien 31, 34 und 38 sowie in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zusätzlich die Linien 30E und 42 mit folgenden Linienrouten (Stand Fahrplan 2015):

- Linie 31: Basel Bachgraben – Riehen Friedhof am Hörnli
- Linie 34: Bottmingen – Riehen Bahnhof
- Linie 38: Basel Neuweilerstrasse – Wyhlen Siedlung
- Linie 30E: Basel Bad. Bahnhof – Hoffmann-La Roche – Basel Bad. Bahnhof (Rundkurs mit Kleinbus)
- Linie 42: Basel Claraplatz - Bettingen

In Entfernung von bis zu zwei Haltestellen (ab der Haltestelle Hoffmann-La Roche) bedienen ausserdem die Tramlinien 2 und 15, die Buslinie 36 sowie die Einsatzkurse der Tramlinie 1 das Areal Basel.

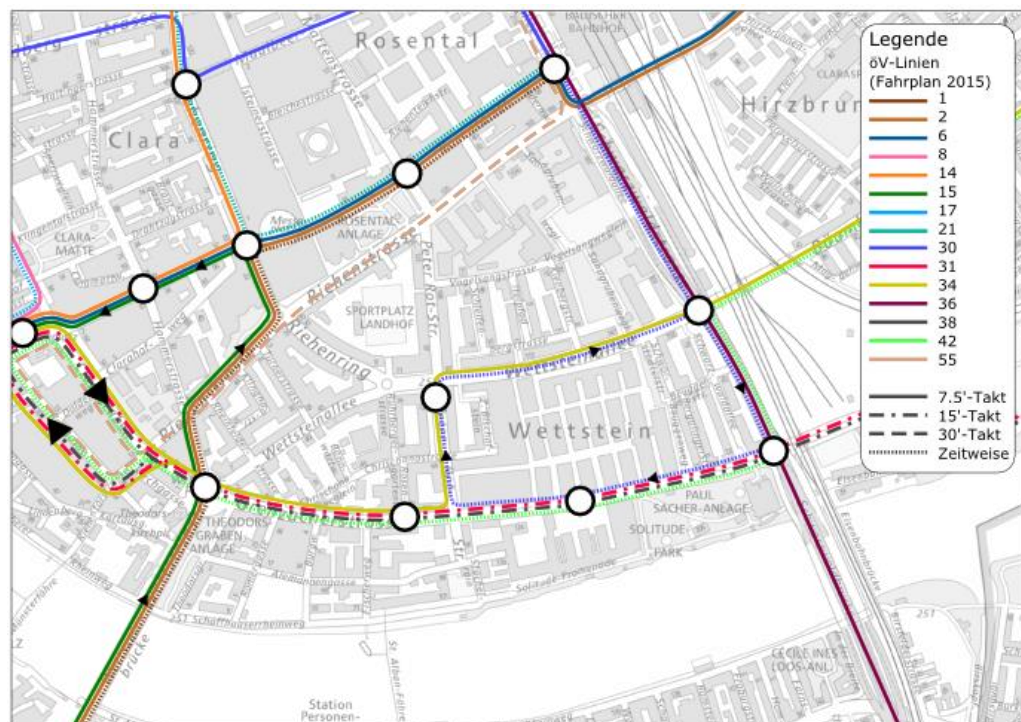


Abbildung 14: ÖV-Angebot Roche Areal Basel

Der Grossteil der Bus- und Tramlinien im Umkreis des Areals Basel ist in der Morgen- resp. Abendspitze nicht überlastet. Allerdings kommt es auf vereinzelt Abschnitten und Kursen zu hohen Auslastungen. Für sieben Querschnitte, die für die Anbindung des Areals Basel von Interesse sind, geben Abbildung 16 und Abbildung 17 einen Überblick zu Kursen, Überlast und hoher Auslastung in den Spitzenstunden. Die BVB lieferte dazu die durchschnittlichen Belastungszahlen für jeden einzelnen Kurs und Linienabschnitt.

Erwähnenswert ist die Linie 30E, welche als Einsatzlinie in den Hauptverkehrszeiten den Badischen Bahnhof an die Roche anbindet. Diese Kurse weisen sehr tiefe Fahrgastfrequenzen auf, obwohl viele Roche-Mitarbeitenden via Bad. Bahnhof das Areal erreichen. Es wird angenommen, dass die Nachfrage nach dieser Verbindung gering ist, da die Pendler aus Deutschland für diese kurze Busstrecke ein Ticket gemäss dem TNW-Tarif lösen müssten. Viele dieser ÖV-Pendler legen stattdessen diese letzte Wegstrecke zu Fuss oder mit einem am Bad. Bahnhof abgestellten Velo zurück. Ihre Ansprüche und Bedürfnisse werden daher auch in den Kapiteln zum Fuss- und Veloverkehr (Kapitel 3.1 und 4.1) mit berücksichtigt.

Gemäss BVB Qualitätsanforderungen sollen die durchschnittlichen Auslastungen in den Spitzenstunden (Level of Service, LoS) 60% der maximalen Kapazität der eingesetzten Linienfahrzeuge nicht übersteigen. Kurse, die in der Auswertung darüber liegen, werden als überlastet angesehen. Eine Überlastung gemäss dieser Definition heisst jedoch nicht, dass keine Fahrgäste mehr an den Haltestellen zusteigen können. Sie bedeutet, dass die Platzverhältnisse im entsprechenden Kurs sehr eng sind und viele Fahrgäste dies als unangenehm empfinden. Kurse die mehr Fahrgäste aufweisen, als Sitzplätze vorhanden sind, aber ein LoS von $\leq 60\%$ aufweisen, werden unter „hohe Auslastung“ zusammengefasst.

Kriterium	Intervall	Farbe
1) Sitzplatzauslastung	0-30%	hellblau
2) Sitzplatzauslastung	31-100%	blau
3) Auslastung Sitz- und Stehplätze	$\leq$ LoS 60%	grün
4) Auslastung Sitz- und Stehplätze	$>$ LoS 60%	rot

→ im Text „hohe Auslastung“
→ Im Text „Überlastung“

Abbildung 15: Definition Level of Service (Auslastung), paritätische Kommission BVB/BLT

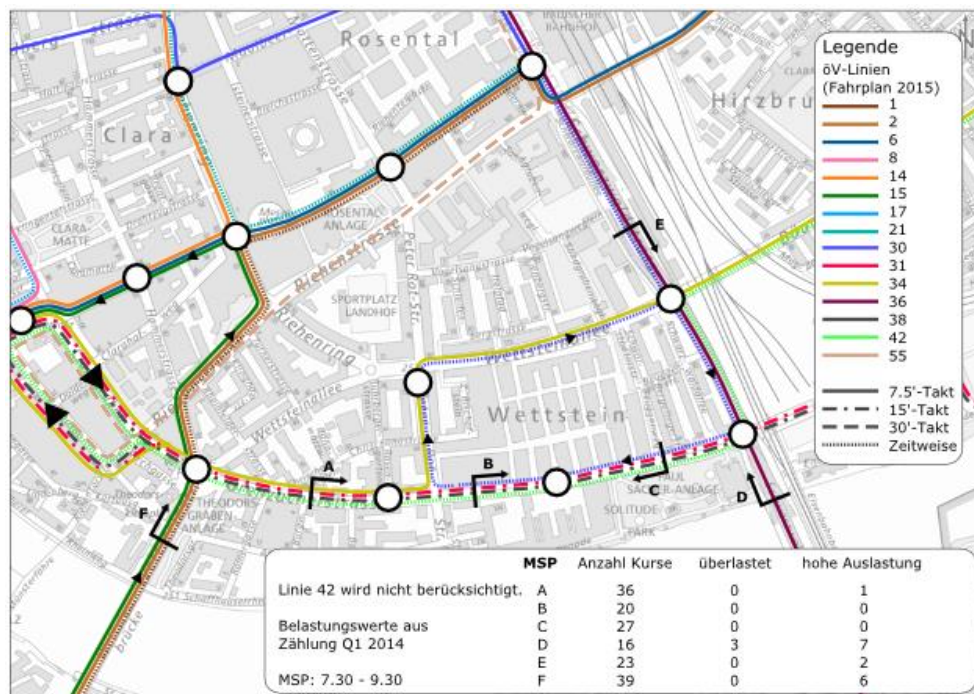


Abbildung 16: Auslastung der Bus- und Tramlinien in der Morgenspitze auf ausgewählten Querschnitten

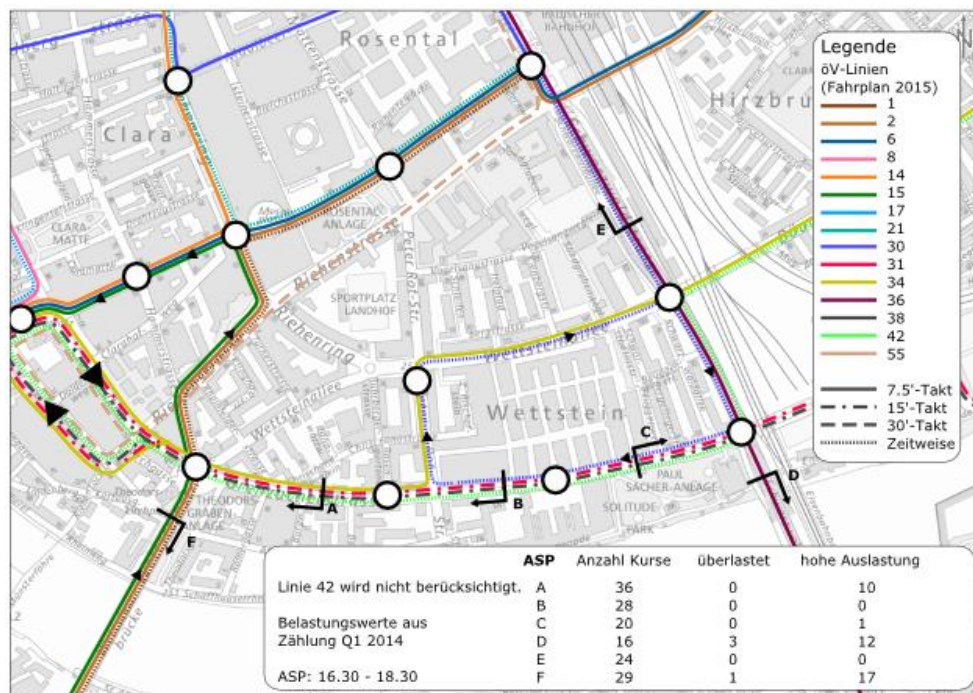


Abbildung 17: Auslastung der Bus- und Tramlinien in der Abendspitze auf ausgewählten Querschnitten

Wie Abbildung 16 (Morgenspitze) und Abbildung 17 (Abendspitze) entnommen werden kann, ist die Auslastung auf vielen Querschnitten unproblematisch. In der Morgenspitze weist nur einer der untersuchten Querschnitte eine Überlastung auf und weniger als 50% der Kurse pro Querschnitt haben eine hohe Auslastung⁴. Gewisse Kurse der Linie 36 erreichen auf der Schwarzwaldbrücke in der Abendspitze bereits heute LoS-Werte von > 60%. Der Anteil der Roche am ÖV-Passagieraufkommen (ÖV-Nutzer der Roche pro Kurs) auf diesem Querschnitt ist jedoch deutlich kleiner als bei den Querschnitten in der Grenzacherstrasse (siehe Abbildung 6).

Unter anderem die gute ÖV-Erschliessung der Grenzacherstrasse führt für die Anwohner zu einer starken Lärmbelastung. Mit bis zu 40 Kursen pro Stunde in der abendlichen HVZ fährt ca. alle 90 Sekunden ein Bus durch die Grenzacherstrasse. Die betroffenen Anwohner wehren sich bereits heute gegen den Lärm der Busse und haben eine Petition an den Grossen Rat eingereicht. Das Amt für Mobilität (MOB) Basel-Stadt weiss um den Handlungsbedarf, MOB bekräftigt aber auch, dass die Lärmvorschriften heute eingehalten werden.

Die Petitionskommission des Grossen Rats des Kantons Basel-Stadt hat in Ihren Beratungen⁵ festgestellt, dass mit dem Einsatz von leiseren Bussen die Petentschaft ihre Forderung nach maximal 20 Busbewegungen pro Stunde abzuschwächen bereit ist und empfiehlt dem Regierungsrat die Busse der neuesten Beschaffung in der Grenzacherstrasse so schnell wie möglich einzusetzen und langfristig die noch leiseren Elektrobusse zu beschaffen. Sie schlägt die probeweise Verlegung der Buslinie 34 aus der Grenzacherstrasse in die Wettsteinallee

⁴ Alle Werte basieren auf den durchschnittlichen Auslastungen pro Kurs.

⁵ vgl. dazu Petition P 328 „Zur Reduktion des Motorbusverkehrs und Buslärms Grenzacherstrasse bis Claraplatz“; <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100380/000000380218.pdf>

vor. Mit dieser Verlegung (Linienführung über Wettsteinallee – Riehenring – Riehenstrasse – Rebgrasse / Claragraben – Claraplatz) würde die Roche zwar ähnlich gut erschlossen wie heute, aber der Umsteigeknoten Wettsteinplatz würde nicht mehr bedient, was eine deutliche Verschlechterung für viele Fahrgäste (insbesondere jene aus dem Hirzbrunnenquartier) bedeutet. Zudem werden damit bisher von Busverkehr unbelastete Strassen ebenfalls von Buslärm betroffen. In den folgenden Betrachtungen wird diese mögliche, aber noch nicht beschlossene Verlegung deswegen nicht berücksichtigt.

Das im ÖV-Programm 2014 – 2017 präsentierte Konzept Wettstein-Riehen wurde auf den Fahrplanwechsel Dezember 2014 bereits umgesetzt. Weitere Ausbauten im Umkreis der Roche sind keine vorgesehen, unter anderem wird die Buslinie 30E nicht (wie im ÖV-Programm ursprünglich für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen) durch die Grenzacherstrasse bis zum Claraplatz weitergeführt. Im **kurzfristigen Zeithorizont** werden somit nur Änderungen ohne Einfluss auf Gesamtkapazitäten in den Spitzenstunden umgesetzt (z.B. Linienabtausch, veränderte Endhaltestelle). Die nachfolgende Abbildung 18 zeigt den aktuellen Stand (Januar 2015) des Konzepts Wettstein-Riehen.

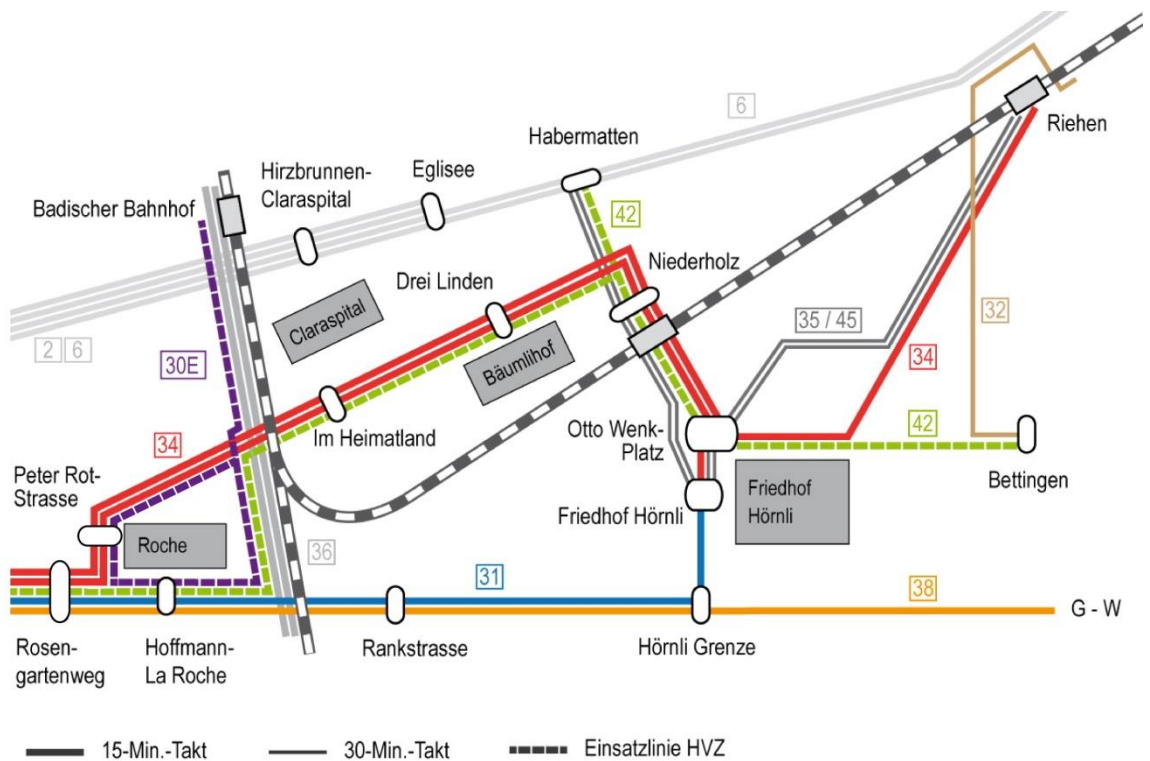


Abbildung 18: Bestvariante Buskonzept Wettstein – Riehen, Teil des ÖV-Programms 2014 – 2017 (Stand Januar 2015)

In Konzept Wettstein-Riehen wurden weitere Varianten zur Linienführung untersucht, unter anderem auch Varianten, in denen die Buslinie 34 nicht mehr durch die Grenzacherstrasse geführt wird, sondern via Riehenring zum Claraplatz fährt. Die alternativen Linienführungen wurden jedoch verworfen u.a. weil das Umsteigeziel Wettsteinplatz nicht mehr angefahren

wird und weil teure Infrastrukturmassnahmen nötig wären, die jedoch zu einer Verschlechterung des Angebots im Allgemeinen führen würden.

Die nächste Beschaffungsrunde für BVB-Busse findet 2019/2020 statt und fällt somit in den **mittelfristigen Zeithorizont**. Zu diesem Zeitpunkt wäre eine Anpassung des ÖV-Rollmaterials (grössere Gefässgrössen der Fahrzeuge) möglicherweise eine Option, sollte sich zeigen, dass die Kapazität auf gewissen Abschnitten nicht ausreichend ist. Aufgrund der heute bereits starken Nutzung der Grenzacherstrasse ist eine Taktverdichtung auf den Buslinien 31, 34 und 38 keine Option.

Mit der momentan laufenden Ausschreibung des Buskonzepts Schoren/Erlenmatt ist eine Planung im Gang, die ab dem mittelfristigen Zeithorizont am Rande auch das Areal Basel tangieren könnte. In dieser Planung ist die Buslinie 36 betroffen und es sind Szenarien denkbar, in denen die Buslinie einer Routenänderung unterzogen oder mit einer anderen Linie neu verknüpft wird. Auch neue Linien sind denkbar. Die Resultate dieser Planung werden Ende 2015 erwartet.

Die Planungen „Tramnetz 2020“ sehen eine neue Tramverbindung durch die Grenzacherstrasse vor. Mit dieser neuen ÖV-Verbindung ist die Roche vom Bahnhof SBB her ohne Umsteigen erreichbar. Zurzeit ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung aller neuen Netzelemente im Gange. Der Zeitpunkt der Umsetzung eines Netzelements ist auch von dessen Bewertung in der Zweckmässigkeitsbeurteilung abhängig. Für das Tram Grenzacherstrasse ist, vorbehaltlich des Abschneidens in der Beurteilung, eine Inbetriebnahme frühestens am Ende des **mittelfristigen** Zeithorizonts möglich. Mit einer höheren Wahrscheinlichkeit wird jedoch das Tram Grenzacherstrasse erst zu Beginn des **langfristigen** Horizonts den Betrieb aufnehmen.

Eine neue S-Bahn-Haltestelle Solitude direkt nördlich der Schwarzwaldbrücke könnte die S-Bahn optimal an das Areal Basel anbinden. Momentan läuft eine Prüfung der Zweckmässigkeit und technischen Machbarkeit dieser Haltestelle. Der Zeithorizont einer möglichen Umsetzung wird für **langfristig** angenommen.

In den **langfristigen Zeithorizont** fällt die Inbetriebnahme des Herzstücks der S-Bahn. Im aktuellen Planungsstand steht die genaue Linienführung noch nicht fest, wodurch auch die Lage der Haltestellen bzw. der Zugänge und somit die Entfernung zur Roche noch nicht bekannt sind.

Als zusätzliche langfristige Verbesserung des Areals sind auch Ideen und politische Vorstösse vorhanden, den Wasserweg mittels einer Schifffahrtsverbindung besser zu nutzen. Erste Untersuchungen zu Potential und Zweckmässigkeit eines solchen Linienbetriebs sind in Erarbeitung. Dabei zeigte sich, dass das Potential für den Standort Roche von untergeordneter Bedeutung ist. Deswegen wird im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht weiter darauf eingegangen. Sollte die Idee einer Linienschifffahrt weiterverfolgt werden, stellt es eine zusätzliche Option für eine attraktive und umfassende Erschliessung des Roche Areals dar.

4 Auswirkungen Arealerweiterung auf Verkehrssystem

Mit der Zunahme der Mitarbeitenden im mittel- und langfristigen Zeithorizont stellt sich die Frage, ob das umliegende Verkehrssystem ausreicht, um diesen Mehrverkehr zu bewältigen.

Der erwartete Mehrverkehr wird für die verschiedenen Verkehrsmittel auf die Korridore verteilt und unter Berücksichtigung von Ergänzungen/Anpassungen, die heute schon in Umsetzung oder definitiv beschlossen (und somit in Kapitel 3 aufgeführt) sind, mit dem Angebot verglichen, das bereits existiert. Bei eventuellen Schwachstellen werden zusätzliche Massnahmen vorgeschlagen und der Nachweis über deren Wirkung erbracht.

Für die Berechnung des durch die Arealentwicklung induzierten Verkehrs werden folgende Grundannahmen getroffen:

- Die Verteilung der Wohnorte der neuen Mitarbeitenden ist analog der Verteilung der bisherigen Mitarbeitenden im Areal Basel.
- Die Nutzung des Verkehrsmittels verteilt sich ebenfalls gleich wie bei den bisherigen Mitarbeitenden.
- Nicht berücksichtigt werden allfällige Entlastungen und Minderverkehre durch den Wegfall von Aussenstellen.
- Aufgrund von Abwesenheiten (Ferien, Teilzeit, Krankheit, etc.) sind nur rund 80% der zusätzlichen Arbeitsplätze verkehrswirksam.
- Die Verteilung der An- und Wegfahrten ist analog der heutigen Verteilung: rund 80% reisen während der Morgen und Abendspitze. Die Verteilung innerhalb der Verkehrsspitzenstunden bleibt ebenfalls analog zu heute.

4.1 Velo- und Fussgänger

Mittel- bis langfristig ist mit einer deutlichen Zunahme des Velo- und Fussgängerverkehrs zu rechnen. Langfristig wird beispielsweise mit rund 1000 zusätzlichen Velofahrern in den Spitzenstunden gerechnet. Hinzu kommen die Mitarbeitenden, die ihren Arbeitsweg bis zum Bad. Bahnhof und den anderen Haltestellen mit dem ÖV zurücklegen und den letzten Abschnitt zur Roche zu Fuss gehen.

Für die Ermittlung der Verkehrsmengen wurde der aktuelle Modalsplit hinterlegt. Eine Korridoraufteilung wurde für den Fuss- und Veloverkehr nicht vorgenommen, da im Umfeld des Areals Basel auch mit der Zunahme keine Kapazitätsprobleme vorliegen.

Der Fokus aller Massnahmen zielt auf eine weitere Verbesserung der Qualität und Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs ab. Bei allen Änderungen an den Verkehrs- und Aufenthaltsflächen sind diese beiden Verkehrsarten unbedingt zu beachten und deren Anforderungen jeweils zu berücksichtigen.

Auf dem Areal sind genügend Veloabstellplätze vorgesehen, so dass im Umfeld des Areals Basel keine Wildparkier-Situation entstehen sollte. Die heutige Situation bezüglich der Veloabstellanlagen beim Badischen Bahnhof wird sich jedoch aufgrund des Mehrverkehrs und der Umsetzung des Velokonzeptes bei der Roche verschärfen, wenn keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden. Auf Grund der Klassierung im Teilrichtplan Velo als

Zwischenergebnis und der zurzeit zurückgestellten Planung für die **Velostation Badischer Bahnhof** ist jedoch mit einer Realisierung frühestens in der mittelfristigen Planungsperiode zu rechnen. Die Umsetzung eines Veloparkings am Badischen Bahnhof sollte aber vorangetrieben werden.

Neben der generellen Verbesserung der Fussgängerverbindungen sollte vor allem aufgrund der hohen Fussgängerzahlen die Attraktivität der Verbindung vom Badischen Bahnhof zum Areal Basel weiter erhöht werden.

4.2 MIV

Mit einem Modal Split-Anteil von rund 30% für den MIV (s. auch Kapitel 2.4) und dem Korrekturfaktor für die Anwesenheit (s. oben) wird für den mittel- und langfristigen Zeithorizont mit einer Zunahme der Mitarbeitenden gerechnet, die für ihren Arbeitsweg das Auto nutzen.

Während des **kurz- und mittelfristigen** Zeithorizonts und eventuell auch längerfristig wird ein Teil der Personen mit Parkberechtigung in der P&R-Anlage in Weil (Friedlingen) untergebracht. Die Fahrzeuge dieser Personen werden somit bereits ausserhalb des Stadtgebiets parkiert und belasten die Strassen rund um das Areal Basel nicht mehr. Als Nutzer dieser P&R-Anlagen sieht die Roche insbesondere diejenigen Mitarbeitenden, welche von Deutschland und Frankreich her mit dem MIV pendeln.

Die Belastung durch Zusatzverkehr im **mittelfristigen Zeithorizont** beschränkt sich somit auf den Mehrverkehr aus der Schweiz, welcher rund 40% des MIV-Pendelverkehrs ausmacht (s. Abbildung 5). Das in der Morgen- und Abendspitze erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen verteilt sich auf eine zweistündige Spitzenzeit.

Bis zur Mitte der mittelfristigen Planungsperiode ändert sich die Anzahl der Parkplätze auf dem Areal Basel nicht. Werden die Parkings ausserhalb des Areals in die Betrachtung miteinbezogen, steigt die Anzahl Parkplätze bereits im mittelfristigen Zeithorizont. Mit der Lage des Parkings an der Schwarzwaldallee wird ein grosser Anteil des dadurch erzeugten Mehrverkehrs direkt über das übergeordnete Strassennetz abgewickelt. Mit der seitens ASTRA geplanten Erstellung des Rheintunnels würde die Autobahn über genügend Kapazität verfügen.

Die Anzahl Parkplätze ist zwar tiefer als die eigentliche Nachfrage. Allerdings kann (und wird) die Nachfrage mit dem Bewirtschaftungskonzept gesenkt werden.

Eine abschliessende Bewertung der Veränderungen im MIV findet in den Verkehrsgutachten im Rahmen des UVB Provisorium Parking Schwarzwaldstrasse statt. Für die Parkanlagen Südareal und ev. Eisenbahnweg wird dies zu gegebener Zeit erfolgen.

Aktuell scheint v.a. die vermehrte Nutzung der Besucherparkkarten durch sporadische Autopendler ein Problem im Quartier zu sein. Das umgesetzte Parkraumkonzept wird von Teilen der Anwohner kritisch beurteilt.

4.3 ÖV

4.3.1 Verteilung Mehrverkehr in der Spitzenstunde

Der aufgrund der Erhöhung der Anzahl Mitarbeitenden entstehende Mehrverkehr muss für den Abgleich mit dem zur Verfügung stehenden Angebot pro Korridor für die Spitzenstunde bestimmt werden. Diese zusätzliche Belastung des Verkehrssystems in der Spitzenstunde wird auf Basis folgender Annahmen hergeleitet:

- Aufgrund der Ganglinienanalyse wurde festgelegt, dass die Morgenspitze von 7.30 Uhr bis 9.30 Uhr und die Abendspitze von 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr dauert.
- Gemäss den Erfahrungen der Roche sind 80% der Mitarbeitenden, die an einem durchschnittlichen Tag arbeiten, innerhalb dieser Spitzenstunden unterwegs.
- Die allgemeine Verkehrszunahme auf dem ÖV-Netz wird mit 0.9% pro Jahr⁶ angenommen. Auf die Zeithorizonte hochgerechnet entspricht dies (Basisjahr: 2014) einer Zunahme von:
 - Mittelfristig: ca. 8.4%
 - Langfristig: ca. 13.4%
- Die Gefässgrössen der Busse, die Linienführungen (ausser Margarethenstich) und die Takte werden nicht verändert.
- Mit der Eröffnung des Margarethenstichs übernimmt die Tramlinie 17 den Abschnitt Bahnhof SBB – Messeplatz der Linie 1/14. Dadurch wird mit einer zusätzlichen Zunahme von 10 Fahrgästen/Kurs in den Spitzenstunden gerechnet⁷.
- Auf den Tramlinien kommen mit der Einführung des Flexity-Trams ab dem kurzfristigen Zeithorizont grössere Gefässe zum Einsatz, dies wurde entsprechend berücksichtigt.

Die Erhöhung der Anzahl Fahrgäste in der Spitzenstunde pro Korridor ist in Abbildung 19 und Abbildung 20 aufgeführt.

⁶ Der Wert für die allg. Verkehrszunahme ÖV ist dem GVM Basel entnommen. Er entspricht einem mittleren Wert zwischen den Szenarien Referenz (0.7% p.a.) und Planung (1.2% p.a.). Im GVM ist bereits eine erste Ausbaustapen der Roche (+2000 AP) enthalten. Mit der Höhe dieses Wachstums liegt die prognostizierte allgemeine Entwicklung eher etwas hoch, aber damit auf der sicheren Seite. Somit werden allfällige Erhöhungen des ÖV-Modal Split z.B. durch die Annahme der Städteinitiative nicht unterschätzt.

⁷ In der Kosten-Nutzen-Analyse für den Margarethenstich wird der ÖV-DWV auf ca. 8000 Fahrgäste im Querschnitt geschätzt/modelliert. Eine Befragung der BLT-Kunden ergab, dass etwa die Hälfte der potenziellen Margarethenstich-Nutzer weiter als Bahnhof SBB fahren würde, auf dieser Basis wird angenommen, dass 20% der Margarethenstich-Nutzer bis über die Wettsteinbrücke fahren. Mit einem angenommenen Spitzenstundenanteil von 10% des DWV verbleiben noch 160 Fahrgäste pro Spitzenstunde (beide Richtungen). Bei 8 Kursen pro Richtung ergibt dies eine Zunahme von 10 Fahrgästen pro Kurs in den Spitzenstunden.

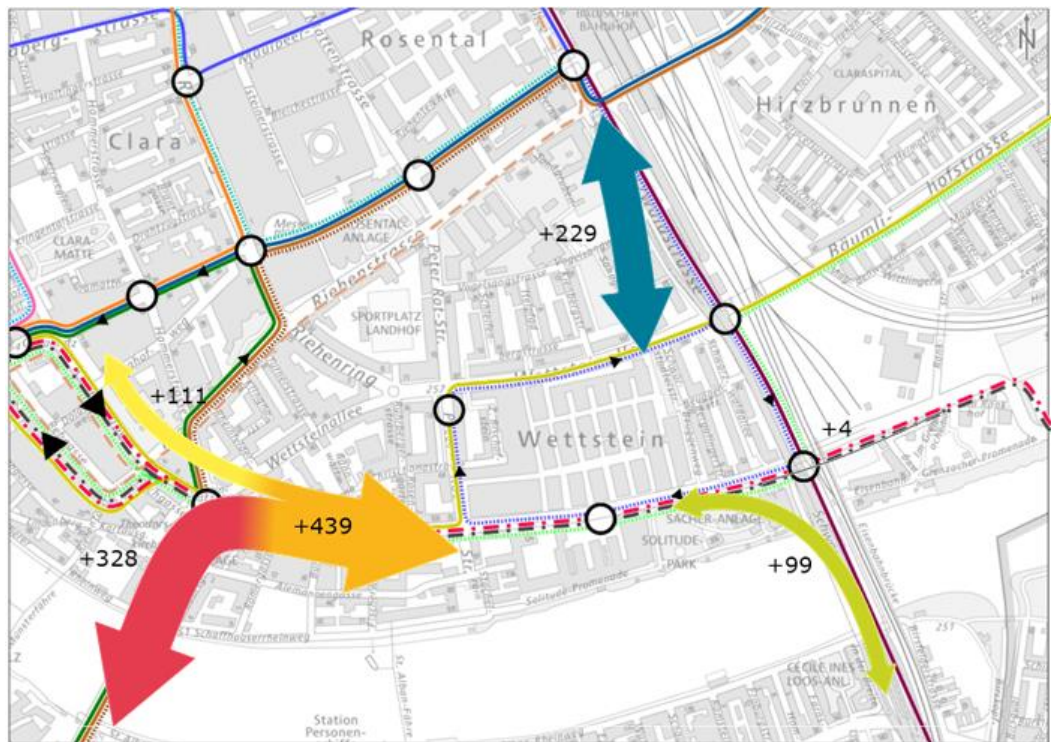


Abbildung 19: Zunahme ÖV-Verkehr in den Spitzenstunden pro Korridor (mittelfristiger Zeithorizont ggü heute)

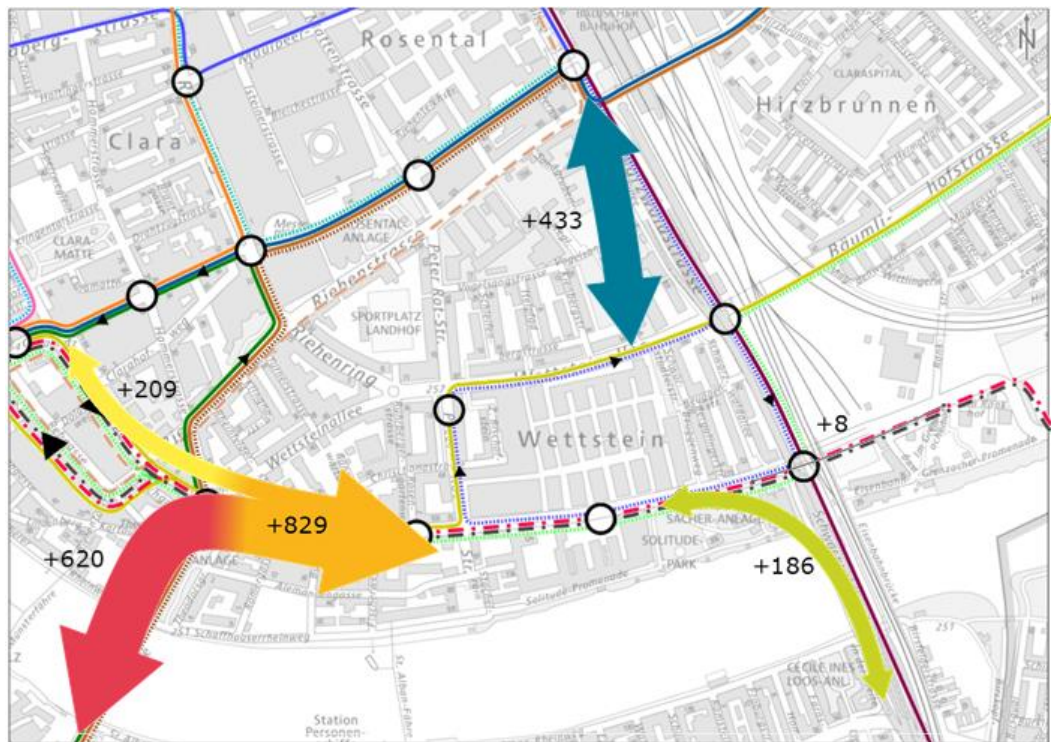


Abbildung 20: Zunahme ÖV-Verkehr in den Spitzenstunden pro Korridor (langfristiger Zeithorizont ggü heute)

4.3.2 Gegenüberstellung Angebot und Nachfrage

Die ermittelten Mehrverkehre wurden für sechs repräsentative Querschnitte auf die vorhandenen ÖV-Kurse umgelegt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass sich die Verteilung der Auslastung der Busse nicht verändert. Busse die heute stark ausgelastet sind, werden also in Zukunft aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens stärker ausgelastet sein.

Die Zunahme im **mittelfristigen Zeithorizont** wirkt sich deutlich auf die Bus- und Tramlinien um das Areal Basel aus. In der Morgenspitze steigt die Anzahl der Kurse mit hoher Auslastung auf vielen Querschnitten an, neu sind auch Kurse mit Überlastung (d.h. >60% Auslastung) zu erwarten. In der Abendspitze sind nun neben der Schwarzwaldbrücke auch auf der Grenzacherstrasse und auf der Wettsteinbrücke viele Kurse mit Überlastung zu erwarten. Keiner dieser überlasteten Kurse erreicht jedoch seine maximale Kapazität, so dass Fahrgäste nicht mehr zusteigen können.

Situation mittelfristiger Horizont

MSP	Linien	Anzahl Kurse	ind. Verkehr	durchschn. Auslastung		Davon Kurse		Differenz zu heute	
				bisher	neu	überlastet	hohe Ausl.	überlastet	hohe Ausl.
A	31, 34, 38, 42	36	457	29%	47%	2	22	2	21
B	31, 38, 42	20	210	24%	43%	0	7	0	7
C	31, 38, 42	27	5	16%	29%	0	1	0	1
D	36	16	103	40%	49%	5	4	5	-3
E	30E, 36	23	239	19%	29%	3	1	3	-1
F	2, 15, 17	39	342	29%	32%	0	9	0	3

ASP	Linien	Anzahl Kurse	ind. Verkehr	durchschn. Auslastung		Davon Kurse		Differenz zu heute	
				bisher	neu	überlastet	hohe Ausl.	überlastet	hohe Ausl.
A	31, 34, 38, 42	36	457	34%	54%	12	17	12	7
B	31, 38, 42	28	210	15%	40%	0	8	0	8
C	31, 38, 42	20	5	24%	34%	0	1	0	0
D	36	16	103	52%	63%	10	6	7	-6
E	30E, 36	24	239	33%	36%	3	8	3	8
F	2, 17	29	342	39%	42%	3	14	2	-3

Abbildung 21: Auslastung Bus und Tram auf ausgewählten Querschnitten im mittelfristigen Horizont

Im **langfristigen Zeithorizont** und unter Beibehaltung der heutigen Linien, Takte und Gefässgrössen (s. auch Kapitel 4.3.1) werden auf den meisten Querschnitten in den Spitzenstunden vermehrt Überlastungen auftreten. Insbesondere die Kurse der Linie 36 auf der Schwarzwaldbrücke (Querschnitt D) dürften in der Abendspitze fast ausnahmslos überlastet sein. Auch der Abschnitt Grenzacherstrasse zwischen Wettsteinplatz und Roche (Querschnitt A) weist in der Abendspitze bei rund 90% der Kurse eine Überlastung auf.

Die Anzahl überlasteter Kurse auf der Linie 36 zwischen Roche und Bad. Bahnhof (Querschnitt E) steigt in der Abendspitze ebenfalls an. Darin enthalten sind jedoch auch diejenigen Mitarbeitenden, welche aufgrund der Tarifgrenze zum TNW den ÖV nur von/bis Bad. Bahnhof nutzen und die restliche Strecke zu Fuss zurücklegen. Ohne Änderung der Tarifsituation wird die Aus- und Überlastung auf diesem Querschnitt tiefer ausfallen.

In der Morgenspitze nimmt die Zahl der überlasteten Kurse gegenüber heute ebenfalls deutlich zu, und dies trotz der im Vergleich zum übrigen Verkehrsaufkommen etwas nach hinten verschobenen Morgenspitze. Auffällig ist die Situation wiederum auf dem Querschnitt

A, dort weisen alle Kurse in der Morgenspitze mindestens eine hohe Auslastung aus; 50% der Kurse sind sogar überlastet. Auch der Abschnitt über die Schwarzwaldbrücke (Querschnitt D) weist auf fünf Kursen eine Überlastung und auf vier Kursen eine hohe Auslastung auf.

Im langfristigen Zeithorizont erreicht einer der überlasteten Kurse auf den betrachteten Querschnitten eine durchschnittliche Auslastung von über 100%, so dass keine weiteren Fahrgäste mehr zusteigen könnten. Es ist zu erwarten, dass dies in Einzelfällen vermehrt auftreten wird.

Situation langfristiger Horizont									
MSP	Linien	Anzahl Kurse	ind. Verkehr	durchschn. Auslastung		Davon Kurse		Differenz zu heute	
				bisher	neu	überlastet	hohe Ausl.	überlastet	hohe Ausl.
A	31, 34, 38, 42	36	863	29%	60%	18	15	18	14
B	31, 38, 42	20	396	24%	54%	4	15	4	15
C	31, 38, 42	27	9	16%	30%	0	1	0	1
D	36	16	194	40%	51%	5	4	5	-3
E	30E, 36	23	451	19%	39%	4	4	4	2
F	2, 15, 17	39	645	29%	37%	1	13	1	7

ASP	Linien	Anzahl Kurse	ind. Verkehr	durchschn. Auslastung		Davon Kurse		Differenz zu heute	
				bisher	neu	überlastet	hohe Ausl.	überlastet	hohe Ausl.
A	31, 34, 38, 42	36	863	34%	67%	27	6	27	-4
B	31, 38, 42	28	396	15%	51%	3	12	3	12
C	31, 38, 42	20	9	24%	35%	0	1	0	0
D	36	16	194	52%	65%	14	2	11	-10
E	30E, 36	24	451	33%	46%	11	4	11	4
F	2, 17	29	645	39%	48%	10	8	9	-9

Abbildung 22: Auslastung Bus und Tram auf ausgewählten Querschnitten im langfristigen Horizont

4.3.3 Bewertung Gegenüberstellung

Im **mittelfristigen Zeithorizont** ist auf einzelnen Querschnitten in der Abendspitze mit einigen überlasteten Kursen zu rechnen. Im Allgemeinen kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die bestehenden Linien aufgenommen werden. Die Situation im mittelfristigen Zeithorizont wird grundsätzlich als nicht schwerwiegend beurteilt, da einerseits per Definition (s. Abbildung 15) eine Überlastung bereits bei 60% der Gesamtkapazität erreicht ist und andererseits genügend Kurse ohne Überlastung verkehren, auf die ausgewichen werden könnte. Als Ausnahme ist die Buslinie 36 zu erwähnen, welche in der Abendspitze bereits eine durchschnittliche Auslastung über alle Kurse von 62% erreicht, wodurch ein Ausweichen auf andere Kurse das Problem nur verlagern statt lösen würde.

Die Anzahl der überlasteten Kurse steigt im **langfristigen Zeithorizont** nochmals deutlich an. Für die Aufrechterhaltung des Level of Service gemäss Definition in Abbildung 15 ist die Kapazität auf der Grenzacherstrasse (Querschnitt A), der Schwarzwaldbrücke (Querschnitt D), der Schwarzwaldallee (Querschnitt E) und, etwas weniger ausgeprägt, auf der Wettsteinbrücke (Querschnitt F) nicht ausreichend.

Handlungsbedarf besteht somit bereits mittelfristig auf der Schwarzwaldbrücke (Buslinie 36) und langfristig auch auf der Grenzacherstrasse und der Wettsteinbrücke.

4.3.4 Lösungsansätze und Nachweis der Zweckmässigkeit

Die Lösungsansätze für den Handlungsbedarf ÖV lassen sich in drei Schwerpunkte aufteilen:

- Optimierung Busangebot (kurzfristige Planung)
- Tram Grenzacherstrasse (mittelfristige Planung)
- Neue S-Bahnhaltestelle Solitude (mittel- bis langfristige Planung)

Optimierung Busangebot

Für die Entlastung der Schwarzwaldbrücke bzw. der Buslinie 36 sind mehrere Möglichkeiten denkbar. Zum einen ist mit dem **Buskonzept Schoren Erlenmatt** zurzeit eine Planung im Gang, welche sich je nach Ausgestaltung direkt auf diesen Querschnitt auswirken könnte (s. auch Kapitel 3.3). Falls durch die Umgestaltung der Buslinien eine Reduktion der Fahrgäste resultiert, kann dies zu einer Entspannung auf der Schwarzwaldbrücke beitragen, eine Zunahme der Fahrgäste jedoch würde erst recht Handlungsbedarf auslösen. Die Erkenntnisse aus dem Verkehrskonzept Roche sollen in die Planung des Buskonzepts Schoren/Erlenmatt einfließen. Dieses ist zurzeit in Bearbeitung und die entsprechenden Hinweise wurden durch das Amt für Mobilität an den Auftragnehmer, der das Buskonzept ausarbeitet, weitergeleitet.

Nochmals bzw. vertieft überprüft werden sollte die Idee einer **Schnellbuslinie** zwischen dem Areal Basel und dem Bahnhof SBB. Neben einer generellen Aufwertung der ÖV-Erschliessung würde mit einer Anbindung des Areals an den Bahnhof SBB ohne Umsteigen und schnelleren Fahrzeiten als bisher eine Entlastung der Grenzacherstrasse ermöglicht. Bei einem oder zwei Haltestellen auf Grossbasler Seite und einer Führung über die Schwarzwaldbrücke könnte zudem die Buslinie 36 entlastet werden.

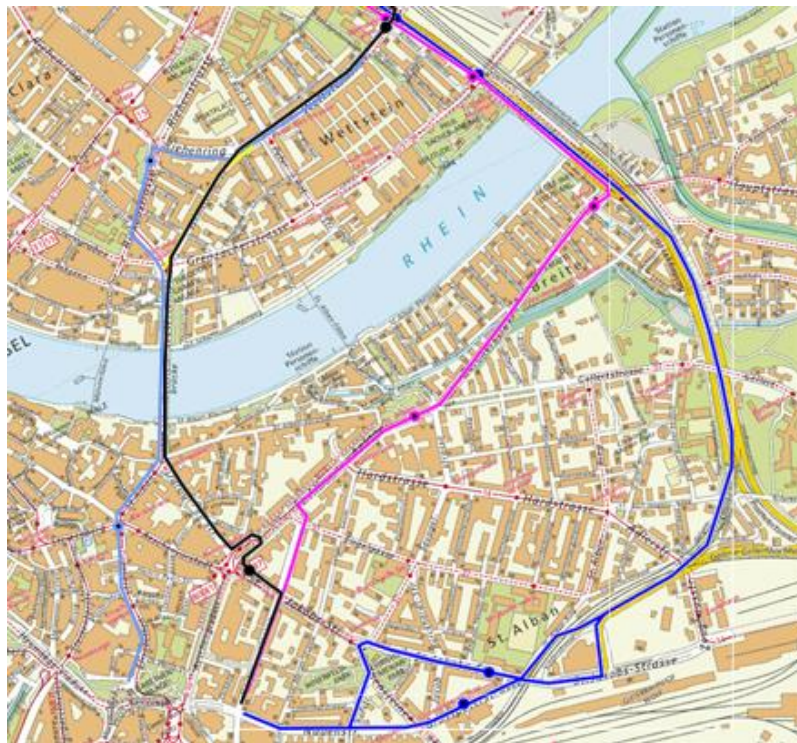


Abbildung 23: Mögliche Korridore für eine Schnellbuslinie

Details zur Linienführung, zur Lage der Haltestellen oder Fahrzeit müssen konkretisiert werden. In der früheren Untersuchung zeigte sich, dass die zur Verfügung stehenden Korridore (z.B. Zürcherstrasse, Autobahn) entweder ebenfalls hohe Verkehrs- und Lärmbelastungen oder wegen Überlastungen unzuverlässige Fahrzeiten aufweisen. Falls diese Verbindung durch eine Verlängerung eines bestehenden Angebots abgedeckt werden sollte, würde sich dafür im Kleinbasel die Buslinie 30 anbieten. Die momentane Endschleife mit der Einsatzlinie 30E ist gemäss ÖV-Programm 2014 – 2017 ohnehin nur eine temporäre Lösung. Ebenfalls eine Herausforderung ist die Anbindung im Bereich Bahnhof SBB. Eventuell könnte die Linie mit der Linie 48 verknüpft werden, was den Bedarf an Halteketten trotz einer zusätzlichen Verbindung nicht erhöht. Eine Studie zusammen mit den Transportunternehmen wird gestartet. Die Resultate fliessen in das ÖV-Programm 2018-21 ein.

Ebenfalls möglich wäre eine **Verlängerung einer Buslinie aus dem Elsass** (ein Teil der Linien endet heute beim Bachgraben) via Bhf. St. Johann, Novartis, Bad. Bahnhof bis Roche. Damit wären die grenznahen Regionen in Frankreich sowie der P&R-Standort Allschwil mit einer zusätzlichen Direktbusverbindung an das Areal Basel angeschlossen. Dadurch könnten die Buslinien 31 und 38 entlastet werden. Dieses Angebot hat vor allem einen Einfluss auf das Einzugsgebiet des Korridors Claraplatz. Die Annahmen für die nachfolgende Abschätzung des Verlagerungseffekts sind folgende:

- 50% des Einzugsgebiets des Korridors Claraplatz liegt auch im Einzugsgebiet einer verlängerten Buslinie aus dem Elsass
- Von diesen wiederum nutzen maximal 50% auch tatsächlich das neue Angebot
- Das Angebot der Buslinien auf der Grenzacherstrasse entspricht dem heutigen Angebot (d.h. 36 Kurse in der Morgen- bzw. Abendspitze)

Mit diesen Annahmen resultiert in den Spitzenstunden ein Potential von zusätzlichen 80 im mittelfristigen und 100 Fahrgästen im langfristigen Zeithorizont. Mit der Verlagerung auf die verlängerte Buslinie 608 könnten die heutigen Buslinien auf der Grenzacherstrasse in den Spitzenstunden um 2 bis 3 Fahrgäste pro Kurs entlastet werden. Das realisierbare Potential einer solchen Linienverlängerung ist aber vom tatsächlichen Angebotskonzept abhängig.



Abbildung 24: Mögliche Verlängerung einer Buslinie aus dem Elsass zum Areal Basel

Eine Studie zusammen mit den Transportunternehmen und den betroffenen Bestellern wird gestartet. Die Resultate fliessen in das ÖV-Programm 2018-21 ein.

Tram Grenzacherstrasse

Mit der Inbetriebnahme des Trams durch die Grenzacherstrasse wird die Kapazität zwischen Wettsteinplatz und Roche deutlich erhöht. Mit einer Gefässgrösse eines Combino bzw. Flexity von max. rund 250 Fahrgästen entspricht ein Tram rund 2.5 Bussen.

Bei Inbetriebnahme einer Tramlinie durch die Grenzacherstrasse muss mit einem parallelen Abbau von Buslinien gerechnet werden. Noch ist das genaue Liniennetz für die Etappen des zukünftigen Tramnetzes nicht abschliessend definiert. Da die Buslinien flexibler sind, wird das zukünftige Busnetz jeweils erst nach Festlegung der Tramlinien bestimmt. Für den Nachweis der Zweckmässigkeit einer Tramlinie in der Grenzacherstrasse wurden folgende Annahmen bezüglich der Bus- und Tramlinien getroffen:

- Tram:
 - 7.5 Min-Takt von Bhf. SBB /Bankverein via Wettsteinbrücke durch Grenzacherstrasse zum Bad. Bahnhof → zusätzlich 8 Kurse pro Stunde und Richtung
 - Die neue Tramlinie entspricht der Linie 2 und übernimmt die Hälfte der Fahrgastfrequenzen dieser Linie. Die andere Hälfte fährt mit der anderen Linie vom Wettsteinplatz direkt in Richtung Messe weiter.
 - Fahrgäste, die heute das Areal via Umsteigen am Wettsteinplatz auf die Linien 31, 34, 38 oder 42 erreichen steigen zu 2/3 auf die neue Tramlinie um.
 - Fahrgäste, die bereits vor der Haltestelle Wettsteinplatz im Bus sassen, bleiben im Bus.
- Bus:
 - Die Buspassagiere aus Richtung Claraplatz steigen am Wettsteinplatz nicht auf das Tram um
 - Fahrgäste, die heute das Areal via Umsteigen am Wettsteinplatz auf die Linien 31, 34, 38 oder 42 erreichen machen dies zu 1/3 weiterhin
 - Reduktion der Buslinien und/oder Takte auf der Grenzacherstrasse → Wegfall von 4 Kursen pro Stunde und Richtung. (Insgesamt Reduktion um 12 ÖV-Kurse)

Gemäss einer ersten groben Abschätzung in Hauptlastrichtung zwischen Wettsteinplatz und Rosengartenweg steigt die maximale Kapazität an. Die durchschnittliche Auslastung pro Kurs (Bus oder Tram) sinkt in diesem Fall deutlich (im Vergleich zu einer zukünftigen Situation ohne Tram). Allerdings zeigte sich, dass einige Buskurse weiterhin überlastet sind. Dieser Effekt kann durch eine Optimierung der Angebotsplanung (insbesondere Abfahrtszeiten am Wettsteinplatz) verhindert oder zumindest verringert werden. Eine solche Optimierung des Angebots wurde bei dieser ersten Abschätzung nicht berücksichtigt.

Voraussichtlich liegt seitens des Regierungsrats ein Beschluss zur Etappierung und Priorisierung der Tramstrecken vor dem Sommer 2015 vor. Danach starten die nächsten Planungsschritte.

Solitude

Eine neue S-Bahn-Station Solitude zwischen der Schwarzwaldbrücke und dem Bad. Bahnhof würde dem Roche Areal Basel eine direkte Anbindung an das S-Bahn-Netz bieten. Die S-Bahn-Haltestelle wäre zudem für das ganze Quartier ein zusätzlicher Anschluss an das S-Bahn-Netz und aufgrund der diversen Umsteigemöglichkeiten ein attraktiver Umsteigepunkt für viele ÖV-Nutzer. Neben dem optimierten Anschluss an das S-Bahn-Netz muss aber weiterhin die ÖV-Feinverteilung sichergestellt werden. Eine S-Bahn im 30'-Takt stellt jedoch keinen Ersatz der Bus-/Tramerschliessung dar. Auch kann eine neue S-Bahn-Station zu zusätzlicher Nachfrage in diesem Raum führen.

Neben den besseren direkten Anschlussmöglichkeiten bietet die S-Bahnhaltestelle die Möglichkeit bei Angebotserweiterungen und -anpassungen, die ÖV-Verbindung zwischen den Roche-Arealen Basel und Kaiseraugst zu optimieren. Dazu ist aber die Verknüpfung der Linien in Richtung Schweiz durch veränderte oder zusätzliche Linien zu ermöglichen.

Bereits in den Jahren 2011 und 2014 abgeschlossene Potenzialstudien haben für eine S-Bahn-Station Solitude ein gutes Potenzial ausgewiesen. Dabei trug der damals bekannte Ausbau des Areal Basel der Roche massgebend bei. Mit den zusätzlichen Arbeitsplätzen durch die nun anstehenden Ausbaupläne verbessert sich das Potential weiter. Die Bedeutung ist allerdings von der Bedienung durch den Regionalverkehr abhängig. Die Haltestelle ist im trinationalen Angebotskonzept S-Bahn Basel vorgesehen und ist bei der Eingabe der Planungsregion Nordwestschweiz zum STEP-Ausbauschritt 2030 (November 2014) mit „hoher Wichtigkeit“ (Priorität 1A) und „dringlich“ aufgeführt.



Abbildung 25: Mögliche Integration Haltestelle Solitude in des S-Bahn-Netz

Die Planungen mit den zuständigen Stellen beim Kanton, bei der DB, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sind gestartet. Eine Machbarkeitsstudie ist zurzeit in Erarbeitung.

4.4 Fazit und Zusammenfassung der Empfehlungen

Abschliessend kann festgehalten werden, dass die vorgesehenen Erweiterungen des Areals Basel Grenzacherstrasse mit Anpassungen am heutigen Verkehrssystem begleitet werden sollten um die Abwicklung des Verkehrs stadt- und quaterierveträglich zu gewährleisten.

Velo- und Fussverkehr:

- Bei Unterhalts- und Anpassungsarbeiten an der Strasseninfrastruktur unbedingt die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigen um die Verbindungen für diese Verkehrsarten um das Areal Basel möglichst attraktiv zu gestalten, insbesondere die Anbindung an den Badischen Bahnhof.
- Die Veloabstellsituation am Badischen Bahnhof muss möglichst schnell verbessert werden.

MIV:

- Kurzfristig wird durch die baubedingte Schliessung des Parkhauses B74 weniger MIV-Verkehr vorhanden sein.
- Durch die gute Anbindung der Parkhäuser an das übergeordnete Strassennetz wird der Mehrverkehr im mittel- und langfristigen Verkehr auf den Quartierstrassen voraussichtlich nicht zu Problemen führen. Eine genaue Überprüfung findet in den Verkehrsgutachten im Rahmen des UVB für die Parkieranlagen statt.

ÖV:

- Die Anzahl der Busbewegungen in der Grenzacherstrasse sollen nicht erhöht werden. Eine Reduktion ist aus Sicht der Anwohnerschaft und der Petitionskommission wünschenswert.
- Der Mehrverkehr durch die Erweiterungen bis zum mittelfristigen Horizont kann mit dem bisherigen Angebot knapp bewältigt werden.
- Im kurzfristigen Horizont sollten folgende Anpassungen für eine Erhöhung der ÖV-Qualität geprüft werden:
 - Berücksichtigung der Erkenntnisse dieses Verkehrsgutachtens bei der Ausarbeitung des Buskonzeptes Schoren Erlenmatt.
 - Einführung einer umsteigefreien Schnellbuslinie zum Bahnhof SBB
 - Verlängerung einer Buslinie aus dem Elsass bis zum Roche Areal
- Die Planungen für die Einführung einer Tramlinie durch die Grenzacherstrasse und für die Erstellung einer S-Bahn Haltestelle Solitude müssen intensiviert werden um eine möglichst schnelle Umsetzung zu ermöglichen.

Rapp Trans AG

Christian Egeler

Anne-Kathrin Bodenbender

Basel, 26. Mai 2015 / 2060.816 / ChE / BAK