



An den Grossen Rat

18.1403.01

BVD/P181403

Basel, 17. Oktober 2018

Regierungsratsbeschluss vom 16. Oktober 2018

Ratschlag „Areal Eisenbahnweg“

Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung von Baulinien sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg (Areal Eisenbahnweg)

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren.....	3
2. Übersicht.....	3
3. Erläuterungen	4
3.1 Planungsperimeter	4
3.2 Bauherrin	4
3.3 Varianzverfahren	5
3.4 Weiterbearbeitung	6
3.5 Projekt Alice in Wonderland	6
4. Raumwirksame Interessen	9
4.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt	9
4.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung	10
4.3 Verkehr	11
4.4 Naturwerte / Bäume	11
4.5 Lärmschutz	12
4.6 Störfall	13
4.7 Altlasten	14
4.8 Schattenwurf	15
4.9 Grundwasserschutz	15
5. Nutzungsplanerische Massnahmen	15
5.1 Bestehendes Recht	15
5.2 Neuer Bebauungsplan	16
5.3 Lärmempfindlichkeitsstufenplan	19
5.4 Wohnanteilplan	19
5.5 Bau- und Strassenlinien	19
5.6 Mehrwertabgabe / Erschliessungsbeiträge	19
6. Auflage- und Einspracheverfahren	20
6.1 Öffentliche Planaufgabe	20
6.2 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	20
6.3 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	23
7. Abwägung raumwirksamer Interessen.....	28
8. Antrag.....	28

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die Festsetzung eines Bebauungsplans, die Änderung von Baulinien sowie die Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg zu genehmigen. Diese planerischen Massnahmen sind die Voraussetzung für den Neubau von rund 170 Wohnungen auf dem heute weitgehend ungenutzten Areal Eisenbahnweg östlich der Schwarzwaldbrücke.

2. Übersicht



Abb. 1: Areal Eisenbahnweg. Luftbild. Quelle: Planungsamt BS, 2006

Das Areal Eisenbahnweg liegt östlich der Schwarzwaldbrücke auf der Kleinbasler Seite des Rheins. Bis in die 60er noch industriell genutzt, entstand in den 1970er Jahren eine Blockrandbebauung entlang des Eisenbahnwegs. Gegen die Grenzacherstrasse und die Schwarzwaldbrücke offen, beherbergte das Areal seit den 1990er Jahren den Tennisplatz der Firma Roche. Seit 2009 liegt das Grundstück brach.

Das Areal war Gegenstand des ersten Ratschlags zum Bebauungsplan Roche Südareal¹. Zusammen mit der Verdichtung auf dem Südareal (u.a. Roche Bau 1) sollte auf dem Areal Eisenbahnweg ein unterirdisches Parking mit 580 Parkplätzen entstehen. Eine oberirdische Bebauung war damals nicht geplant, aber auch nicht ausgeschlossen. Das Parking wurde in der zweiten Fassung des Ratschlags im Jahr 2010² nicht mehr weiter verfolgt.

Das gesamte Geviert liegt in der Zone 4. Arbeitsnutzungen sind ausgeschlossen. Die Lärmbelastung durch die Grenzacherstrasse, die Autobahn A2 und die Eisenbahn machen es jedoch schwierig, das bauliche Potential zweckmässig zu realisieren. Roche hat daher in enger Zusammenarbeit mit dem Bau- und Verkehrsdepartement nach einer Lösung gesucht, wie trotz der schwierigen Ausgangslage Wohnungen auf dem Areal gebaut werden können. 2012 hat Roche dazu einen Studienauftrag mit fünf Architekturbüros durchgeführt.

¹ Ratschlag Nr. 08.1210.01 vom 20. August 2008

² Ratschlag Nr. 10.1156.01 vom 30. Juni 2010

Der Vorschlag von Buchner Bründler Architekten aus Basel überzeugte die Jury und wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen. Durch die Umverteilung der Nutzung in die Höhe entstehen rund 170 attraktive Wohnungen und die grosszügige Freifläche im Hof bleibt erhalten.

2016 hat die Anlagestiftung Rimmobas das Areal sowie das entsprechende Projekt übernommen und treibt nun das Wohnbauprojekt voran. Durch die Überhöhe des Gebäudes entlang der Grenzacherstrasse ist ein Bebauungsplan notwendig.

3. Erläuterungen

3.1 Planungssperimeter



Abb. 2: Ausschnitt Stadtplan. Blau: Planungssperimeter Eisenbahnweg. Quelle: GeoViewer BS (Kein Massstab, Plan genordet)

Der Planungssperimeter umfasst zwei Parzellen (8/424 und 8/775) mit einer Fläche von rund 6'661 m². Das Areal wird begrenzt von der Grenzacherstrasse im Norden, dem Eisenbahnweg im Osten und Süden und der Schwarzwaldbrücke im Westen. Beide Parzellen befinden sich im Eigentum der Rimmobas Anlagestiftung. Die Gebäude Eisenbahnweg 2, 4 und 6 (Gewerbeliegenschaften) sowie 24 (Wohnliegenschaft) werden im Rahmen der Neuüberbauung rückgebaut werden müssen.

3.2 Bauherrin

Rimmobas ist eine in Basel domizilierte, unabhängige, öffentliche Anlagestiftung. Sie steht ausschliesslich schweizerischen Pensionskassen für Geldanlagen offen. Die Stiftung wird durch die Oberaufsichtskommission Berufliche Vorsorge (OAK BV) beaufsichtigt und reguliert.

Das Portfolio der Anlagestiftung beinhaltet schweizweit ca. 140 Objekte mit 2'500 Wohnungen (im unteren und mittleren Segment) und ca. 1'000 Büroarbeitsplätze in einem Gesamtwert von 750 Mio. Franken. Etwa 50% der Mietverhältnisse unterstehen dem schweizerischen Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz (WEG, SR 843). Die Anlagen der Stiftung werden ohne Fremdkapital ausschliesslich aus den Mitteln der investierenden Pensionskassen finanziert.

Die Anlagestrategie ist auf die lange Frist ausgerichtet. Es werden keine „schnellen Wertsteigerungsgewinne“ angestrebt. Vielmehr verfolgt die Stiftung einen „kaufen und halten“ Ansatz mit dem Ziel, langfristig möglichst stabile und sichere Einnahmen zu erwirtschaften. Der Stiftungsrat will das Portfolio nun durch zentrumsnahe und gut erschlossene Objekte im Bereich Wohnen (mittleres Segment) umsichtig erweitern.

3.3 Varianzverfahren

Noch im Auftrag von Roche wurde im Jahr 2012 ein Studienauftrag ausgeschrieben. Ziel war, einen geeigneten Partner mit einem überzeugenden Vorschlag für eine Bebauung des Areals zu finden. Der überzeugendste Vorschlag sollte als Grundlage für einen Bebauungsplan dienen.

Eingeladen wurden: Buchner Bründler AG, Basel; Miller & Maranta AG, Basel; Scheitlin Syfrig Architekten AG, Luzern; Luca Selva Architekten, Basel; Zwimpfer Partner AG, Basel.

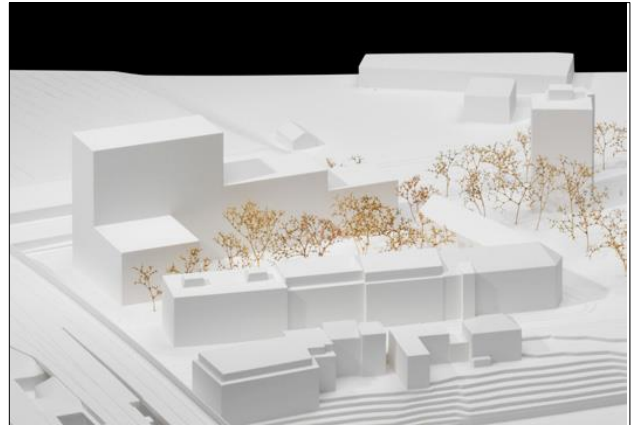


Abb. 3 & 4: Modellfotos. Links: Vorschlag Scheitlin Syfrig. Rechts: Vorschlag Luca Selva. Quelle: Beurteilungsbericht



Abb. 5 & 6: Modellfotos. Links: Vorschlag Miller Maranta. Rechts: Vorschlag Zwimpfer Partner. Quelle: Beurteilungsbericht

Begleitet wurde das Verfahren durch ein Gremium aus Vertretern von Roche, der Rimmobas, des Bau- und Verkehrsdepartements (Planungsamt) sowie externen Expertinnen und Experten. Durchgeführt wurde das Verfahren von Beatrice Bayer Architekten.

Das Beurteilungsgremium hat den Vorschlag „Alice in Wonderland“ von Buchner Bründler Architekten einstimmig zur Weiterbearbeitung empfohlen:



Abb. 7: Modellfoto. Vorschlag Buchner Bründler. Quelle: Beurteilungsbericht

„Der Vorschlag von Buchner Bründler besticht in seiner scheinbaren Einfachheit durch die präzise Setzung eines autonomen, sehr präsenten Volumens, das allen vorgesehenen Nutzungen gerecht werden kann. Dimension und Setzung des Baukörpers erlauben hochwertige Innen- und Aussenräume. Die differenzierte Fassade und die präzise ausformulierte Erschliessungssituation tragen zur Eingliederung in die Umgebung bei.“ (Auszug aus dem Bericht des Beurteilungsgremiums vom 21. Mai 2013)

3.4 Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium empfahl den Vorschlag von Buchner Bründler insgesamt als geeigneten Vorschlag zur Weiterbearbeitung. Das Gremium kritisierte jedoch die fehlenden Lärmassnahmen zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität im Hof. Zudem regte es die Überarbeitungen von Konstruktion und Fassade an.

Buchner Bründler Architekten haben den Vorschlag überarbeitet und weiter entwickelt. Als wichtigste Änderung wurde der prägnante Hauptbau um einen „Anbau“ gegen die Schwarzwaldbrücke ergänzt, der nebst seiner lärmindernden Wirkung zusätzlich den Hof fasst und gegen die Schwarzwaldbrücke schliesst. Die Fragen zur Konstruktion, Materialisierung und zur Fassade wurden noch nicht weiter vertieft.

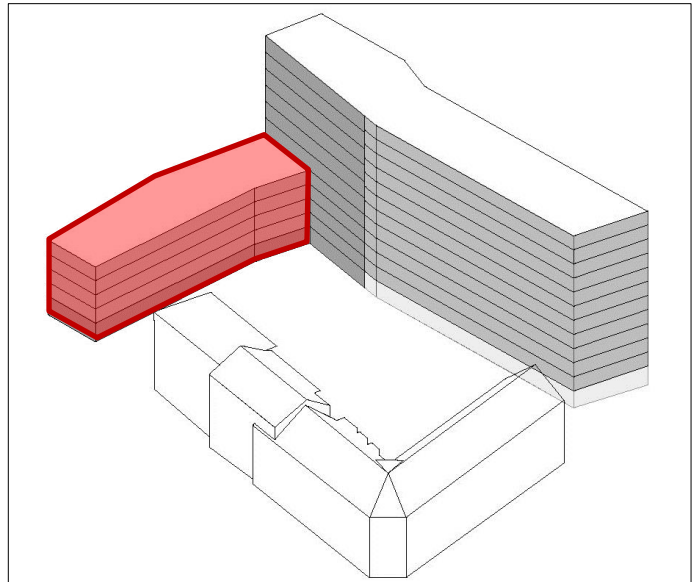


Abb. 8: Isometrie des überarbeiteten Vorschlags. Rot = Anbau. Quelle: Buchner Bründler AG, 2014 (Kein Massstab, nicht genordet)

3.5 Projekt Alice in Wonderland

3.5.1 Städtebau und Architektur

Das Projekt „Alice in Wonderland“ besteht aus einem lang gezogenen Hochhaus mit zwölf Geschossen und 39 m Höhe entlang der Grenzacherstrasse sowie einem niedrigeren Anbau mit fünf Geschossen und 18 m Höhe zur Schwarzwaldbrücke.

Das neue Hochhaus wirkt als Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und der offenen Bebauung am östlichen Stadtrand. Als Referenzpunkt am Rhein besetzt es den Ort und markiert den Zugang zur Stadt. Das Gebäude steht in der Tradition der Solitärbauten entlang der Grenzacherstrasse und führt den Bestand weiter. Durch seine Grundform reagiert das Gebäude direkt auf die Lärmemissionen im Umfeld. Der Gebäudekörper knickt entsprechend den Lärmeinwirkungen geometrisch ab und springt entlang der Grenzacherstrasse zurück.

Das Wohnungsangebot ist auf das mittlere Marktsegment "bezahlbares Wohnen" zugeschnitten. Nach aktuellem Planungsstand umfasst das Gebäude 172 Mietwohnungen zwischen 1,5 und 5,5 Zimmern, davon rund 45 möblierte Apartment-Wohnungen, sowie 3 Wohngemeinschaften für je 8-10 Personen. Zudem besteht im Erdgeschoss Platz für ein Café und einen Kiosk. Das Projekt leistet damit einen Beitrag zur Entwicklung des Quartiers und der Stadt. Es wird zum einen neuer, bezahlbarer Wohnraum geschaffen. Und weiter entsteht mit dem tagsüber allgemein zugänglichen Innenhof ein neuer, lärmberuhigter Lebens- und Begegnungsraum. Die Wohnungen profitieren von der Aussicht in den begrünten Innenhof und ab dem vierten Obergeschoss über die benachbarten Bauten hinweg in die weite Landschaft.

3.5.2 Freiraumkonzept



Abb. 9: Visualisierung Hof, Stand Vorstudie (2016). Blick in den Hof. Quelle: Buchner Bründler AG, 2016

Durch die Verlagerung der Nutzung in die Vertikale bleibt der Innenhof frei. Mit hochstämmigen Bäumen besetzt, bildet der Freiraum einen Baustein in der übergeordneten Freiraumachse, die entlang der Rheinpromenade über den Solitude-Park zum Rankhof und den peripheren Naturräumen führt. Bäume, die in der Bauphase nicht erhalten werden können, werden im Areal ersetzt.

Die wertvolle Wiese an der Böschung der Schwarzwaldbrücke wird, sofern betroffen, wieder hergestellt. Von 6'661 m² Arealfläche werden ~2'090 m² oberirdisch überbaut. Der Freiflächenanteil beträgt damit rund 65%. Davon werden rund 2/3 begrünt bzw. als Grünanlage gestaltet.

3.5.3 Nachhaltigkeit

Die Raumtiefen sind so gehalten, dass die Hauptnutzflächen optimal mit Tageslicht versorgt werden. Der Fensteranteil wird im Bereich von 50% der Energiebezugsfläche liegen. Dies verbindet hohe passive Sonnenlicht-Gewinne im Winter mit einem guten sommerlichen Wärmeschutz.

Der Gebäudekomplex soll an das Fernwärmenetz der IWB angeschlossen werden. Es ist vorgesehen, auf dem Dach mittels Photovoltaikpaneelen Solarstrom für den Eigenbedarf zu produzieren. Dieser wird in erster Linie für den Betrieb der haustechnischen Anlagen und für den Betriebsstrom verwendet.

Damit können die Zielwerte des SIA-Energieeffizienzpfades (SIA-Norm 2040, Stand 2017) erreicht werden. Der SIA-Effizienzpfad Energie zeichnet sich durch eine gesamtenergetische Betrachtung aus: Neben der Betriebsenergie werden auch die graue Energie und die standortabhängige Mobilität einbezogen. Als entscheidende Neuerung ist es gelungen, auch Zielwerte für die Treibhausgasemissionen anzugeben. Sie sind wegen der Klimaauswirkungen zentral und bilden neben der nicht erneuerbaren Primärenergie die zweite Beurteilungsgrösse.

3.5.4 Erschliessung und Parkierung



Abb. 10: Visualisierung Nordfassade mit Vorfahrt, Stand Vorstudie (2016). Quelle: Buchner Bründler AG, 2016

Das Areal wird für den motorisierten Verkehr von der Grenzacherstrasse her erschlossen. Über eine Vorfahrt auf dem Niveau des Erdgeschosses, das knapp ein Geschoss über der Grenzacherstrasse liegt, können die verschiedenen Gebäudezugänge sowie der Hof erreicht werden.

Gemäss dem aktuellen Planungsstand wird die Tiefgarage direkt von der Grenzacherstrasse erschlossen. Für die rund 170 Wohnungen sind ~80 Parkplätze auf einem Untergeschoss vorgesehen. Dies entspricht gut 45% der zulässigen Anzahl Parkplätze gemäss Parkplatzverordnung (180 PP). Ein kompakter Grundriss und eine ausreichende Erdüberdeckung sollen den Erhalt bzw. einen angemessenen Ersatz des geschützten Baumbestands ermöglichen. Nebst der starken Reduktion der Anzahl Abstellplätze prüft die Bauherrschaft Carsharing-Angebote sowie den Einbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Die Lage und Anzahl der Veloabstellplätze wird anhand der geltenden rechtlichen Vorgaben bestimmt. Die Veloabstellplätze sind grösstenteils im ersten Untergeschoss geplant und werden sowohl über die Grenzacherstrasse wie auch über eine Veloeinfahrt am Eisenbahnweg erschlossen. Besucherstellplätze werden jeweils eingangsnah im Bereich der Vorfahrt angeordnet.

3.5.5 Parkplatztransfer Roche

Zusätzlich zu den gebäudeeigenen rund 80 Parkplätzen sind drei weitere Untergeschosse mit rund 370 Parkplätzen vorgesehen, die Roche zur Verfügung gestellt werden sollen. Mittels eines Parkplatztransfers gestützt auf § 11 der Parkplatzverordnung, soll eine entsprechende Anzahl Parkplätze vom bestehenden, nicht realisierten Parkplatzpotential vom Roche-Areal auf das Areal Eisenbahnweg transferiert werden. Der Transfer wird auf beiden Arealen (Roche und Eisenbahnweg) mittels einer öffentlich-rechtlichen Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert. Dieses Parking benötigt keine nutzungsplanerische Massnahme und ist unabhängig vom Bebauungsplan gestützt auf die geltenden gesetzlichen Vorgaben zulässig. Es ist denn auch geplant, für dieses Parking unabhängig vom Wohnbauteil vorzeitig im Herbst 2018 das Baugesuch einzureichen.

4. Raumwirksame Interessen

4.1 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.

4.1.1 Ebene „Strategie“

Auf strategischer Ebene fordert der Kantonale Richtplan in der Strategie ST4 „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ und in der Strategie ST5 „Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner“. Beide Strategien unterstützen die Entwicklung im Areal Eisenbahnweg.

- Gemäss der Strategie ST4 „Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner“ sollen zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden (u.a. durch Verdichtung in geeigneten Gebieten).
- Gemäss der Strategie ST5 „Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner“ soll in neuen Wohngebieten mittels geeigneter Zonierung und durch Schaffung von Freiräumen eine optimale städtebauliche Qualität angestrebt werden. Und städtebaulich geeignete Wohngebiete sollen unter Wahrung der Massstäblichkeit mit hohen Gebäuden ergänzt werden.

4.1.2 Ebene „Massnahmen“

Konkret deckt sich die Entwicklung des Areals am Eisenbahnweg mit dem Kantonalen Richtplan insbesondere in den Punkten „Vertikale Verdichtung“ und „Hochhäuser“.

S1.4 Vertikale Verdichtung

Als Planungsgrundsatz hält der Richtplan zur vertikalen Verdichtung fest, dass der Kanton Gelegenheiten nutzt, um mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen. Damit eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung gewährleistet ist, erfolgen Massnahmen der vertikalen baulichen Verdichtung nur in geeigneten und mit stadtgerechtem Verkehr gut erschlossenen Gebieten und auf der Grundlage qualitätssichernder Verfahren. Diese Verfahren sollen 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 Anliegen sind in der Regel über Bebauungspläne zu sichern.

S1.5 Hochhäuser

Als Planungsgrundsatz hält der Richtplan zum Thema Hochhäuser 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 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- / 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);
- Ermöglichen ggf. zusätzliche Grün- und Freiräume; unterstützen die Naturraum-Vernetzung.

Als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben gilt das Konzept für Hochhäuser («Hochhäuser in Basel»). Gemäss diesem Konzept sollen neue Hochhäuser 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 Bebauung im Areal Eisenbahnweg entspricht dem städtebaulichen Prinzip der punktuellen Akzentuierung. „Städtebaulich bietet der Hochhausbau Chancen zur Gliederung des um den alten Stadtkern entstandenen Siedlungsgebiets. Mit der Zeichensetzung entstehen Orientierungshilfen in der Stadt, die bei guter Gestaltung einen wichtigen Beitrag zur Identifikation leisten. Stadteingänge können mit Torbildungen verdeutlicht und wichtige Verbindungsachsen mit Merkzeichen akzentuiert werden.“ Dabei weist der Konzeptplan den Brückenkopf der Schwarzwaldbrücke explizit als Ort zur punktuellen Akzentuierung aus.

4.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung

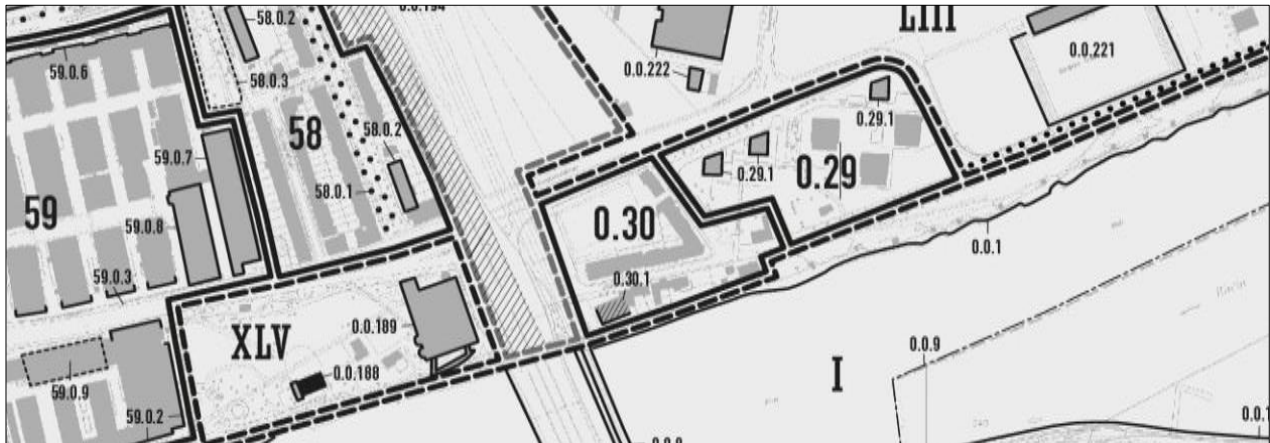


Abb. 12: Ausschnitt ISOS: Kleinbasel. Quelle: ISOS Gemeinde Basel, Kanton Basel-Stadt (Kein Massstab, Plan genordet)

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 Areal Eisenbahnweg und sein unmittelbares Umfeld wird im ISOS als Baugruppe mit dem Erhaltungsziel B bezeichnet. Erhaltungsziel B bedeutet, dass die Struktur, die Anordnung und die Gestalt der Bauten und Freiräume bewahrt und für die Struktur wesentliche Elemente und Merkmale integral erhalten werden sollen. Altbauten sollen nur in Ausnahmefällen abgebrochen und bei Um- und Neubauten besonders auf deren Eingliederung geachtet werden.

Aus der Planlegende des ISOS:

*B 0.30 Eisenbahnweg, heterogene Wohnhausgruppe am Kopf der Schwarzwaldbrücke, Miets-
hauszeilen um 1930–70, am Rhein z. T. ältere Häuser, Ensemble mit gewissem Situa-
tionswert*

Mit der Bebauung des Areals am Eisenbahnweg wird der bestehende Blockrand fortgeführt und vervollständigt. Gleichzeitig wird damit die Freifläche im Hof gesichert und aufgewertet. Das Vorhaben steht damit im Einklang mit den Aussagen des ISOS.

4.3 Verkehr

Das Areal ist sehr direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Bei der Zu- und Wegfahrt entstehen daher keine grossen zusätzlichen Belastungen der umliegenden Quartierstrassen. Für den Veloverkehr ist das Areal von kantonalen Velorouten gut erschlossen. Diese ermöglichen beispielsweise entlang des Rheins oder über den Steg neben der Eisenbahnbrücke direkte und sichere Verbindungen in die Innenstadt, nach Grossbasel oder nach Birsfelden.

Die Erschliessung des Areals mit dem öffentlichen Verkehr ist sehr gut. Die Buslinien 31, 36 und 38 bieten direkte Verbindungen in die Innenstadt, nach Grossbasel und an den Badischen Bahnhof. Die direkte Erreichbarkeit der Bushaltestellen kann aber noch verbessert werden.

4.3.1 Leistungsfähigkeit

Das Areal Eisenbahnweg liegt an einem verkehrstechnisch komplexen Ort. Das umliegende Strassennetz ist bereits stark vom motorisierten Verkehr belastet. Mit den nun geplanten rund 450 Parkplätzen (80 PP Rimmobas und 370 PP Roche) wird das System zusätzlich belastet.

Rimmobas hat durch Gruner AG ein Verkehrsgutachten erarbeiten lassen. Darin wurde unter anderem die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Verkehrsknoten überprüft. Die durchgeführten statischen Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen für den Knoten Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse, dass auch nach Fertigstellung des Projekts ein ausreichender Verkehrsfluss gewährleistet ist. Für den Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse / Eisenbahnweg konnte mit einer Verkehrsflusssimulation gezeigt werden, dass auch dieser den durch das Projekt verursachten Verkehr aufnehmen kann.

Die im Rahmen des Verkehrsgutachtens durchgeführten Untersuchungen und Berechnungen zeigen, dass aufgrund des Bebauungsplans Eisenbahnweg keine Überlastungsgefahr für das angrenzende Lokalstrassennetz besteht.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren werden Massnahmen erarbeitet, um unabhängig der gegebenen Leistungsfähigkeit die Verkehrssicherheit des Knotens weiter zu erhöhen.

4.3.2 Fussverkehr

Das Areal liegt direkt an der kantonalen Fusswegverbindung entlang des Rheins. Dies ermöglicht gute und direkte Verbindungen abseits der Verkehrsachsen und hat über die Brücken Anschluss nach Grossbasel. Die Erreichbarkeit von/nach Norden (Bad. Bahnhof, Hirzbrunnenquartier) und insbesondere zu den nahen Bushaltestellen muss mit Blick auf die zusätzliche Wohnnutzung in der geplanten Dichte verbessert werden.

Entlang der Grenzacherstrasse besteht heute kein Trottoir und am Knoten Schwarzwaldstrasse / Grenzacherstrasse gibt es keine Möglichkeit, vom südöstlichen Eck zu den Haltestellen zu gelangen. Die Haltestellen erreicht man nur über die Unterführung Eisenbahnweg / Solitude-Promenade. Zu den Haltestellen am Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse gelangt man vom Eisenbahnweg ebenfalls nur über einen Umweg durch die Bebauung „Im Grenzacherhof“.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren werden daher Massnahmen erarbeitet, damit Fussgängerinnen und Fussgänger das Areal und insbesondere die Busstellen besser erreichen können.

4.4 Naturwerte / Bäume

Mit der Überbauung soll ein Grünraum entstehen, der die bestehenden Naturwerte zu ersetzen vermag. Neben dem Ersatz der geschützten Bäume soll auch ein Lebensraumerersatz erfolgen.

Die neue Böschung an der Grenzacherstrasse wird bedeutend kleiner und stärker beschattet sein. Ein Ersatz der Wiese wird deshalb nicht als sinnvoll angesehen. Vielmehr soll diese für den Baumersatz genutzt werden, damit im Inneren der Bebauung viel offener Raum entsteht.

Vom Ruderalstandort auf der Allmendparzelle (9107) bleiben die Steinkorbwand und die Böschung erhalten. Die Erhaltung resp. Entwicklung dieses wertvollen Trockenstandortes zur Bahn hin soll mit angepassten Massnahmen (Kleinstrukturen, Neophytenkontrolle, Ansaat, etc.) und der dem Entwicklungsziel entsprechenden Pflege sichergestellt werden.

Es sind ausreichend durchlässige Flächen zur Versickerung von nicht verschmutztem Meteorwasser (z.B. von Dachflächen) vorzusehen.



Abb. 12: Ausschnitt Landschaftskonzept. Quelle: Rimmobas (Kein Massstab, Plan genordet)

4.5 Lärmschutz

4.5.1 Lärmschutz am Gebäude

Auf dem Areal Eisenbahnweg bestehen heute durch die Verkehrsträger Strasse und Schiene Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW). Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten dürfen nur erteilt werden, wenn nachgewiesen ist, dass die IGW durch die in Art. 31 der Lärmschutzverordnung vorgesehenen Massnahmen eingehalten werden können. Mögliche Massnahmen stellen die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der Lärm abgewandten Gebäudeseite dar, dann auch zurückversetzte Geschosse, feste Brüstungen von Balkonen und Loggien, Laubengänge mit fester Brüstung, Atrien sowie Erker.

Rimmobas hat durch Gruner AG einen Lärmschutznachweis erarbeiten lassen. Darin wird aufgezeigt, dass die IGW mit den entsprechenden Massnahmen eingehalten werden können. In der weiteren Planung wird dem Thema Lärm weiterhin grosses Gewicht beigemessen und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens der definitive Nachweis erbracht werden müssen.

4.5.2 Auswirkungen der Parkplätze

Die Mehrbeanspruchung der Grenzacherstrasse durch den projektbedingten Mehrverkehr (durch die 450 Parkplätze) führt zu keinen zusätzlichen Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts an den umliegenden Gebäuden und auch zu keinen wahrnehmbaren Erhöhungen der Lärmbelastung bei Liegenschaften, die bereits Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aufweisen.

4.6 Störfall

Das Areal Eisenbahnweg liegt im Konsultationsbereich „Raumplanung - Störfallvorsorge Verkehrswege“. Die relevanten Verkehrswege sind die Schwarzwaldbrücke (A2 und Lokalstrassen) und die Bahnlinie Rheintalbahn. Auf dem Areal ist mit einer zusätzlichen Wohnbevölkerung von ca. 230 Personen zu rechnen.

Im Rahmen der Nutzungsplanung muss die Risikorelevanz bei der Siedlungsentwicklung hinsichtlich Störfallvorsorge geprüft werden. Rimmobas hat durch Gruner AG ein Störfallgutachten erarbeiten lassen. Für die Eisenbahnstrecke westlich entlang der geplanten Bebauung wurde 2013 eine Risikoermittlung gemäss Störfallverordnung durchgeführt. Diese hat ergeben, dass die Personenrisiken, die vom Transport gefährlicher Güter ausgehen, im sogenannten Übergangsbereich liegen.

Im nun von Gruner erarbeiteten Gutachten wurden die Personenrisiken, die vom Transport gefährlicher Güter auf der Schwarzwaldbrücke (A2 und Lokalstrassenanschluss) ausgehen, für den Ist-Zustand sowie den Zustand mit Bebauung berechnet. Die Risiken liegen alle im Übergangsbereich. Das Bebauungsprojekt führt zu keiner signifikanten Erhöhung des Risikos. Dies liegt in der bereits bestehenden hohen Wohn- und Arbeitsplatzdichte im städtischen Umfeld begründet.

Im Planungsprozess wurden bereits Massnahmen in der Architektur berücksichtigt, die der Senkung des Ausmasses der infolge eines Störfalles entstehenden Einwirkungen auf die Bevölkerung in der neuen Bebauung (Minimierung des Individualrisikos) zum Ziel haben. Insbesondere betrifft dies Massnahmen zur Senkung des Ausmasses infolge von Brand / Explosion.

Die Tiefgarageneinfahrt befindet sich an der Grenzacherstrasse innerhalb des Konsultationsbereiches. Eine weitere Verlagerung der Einfahrt gegen Osten ist aufgrund der Geländetopographie (Terrainsprung) nicht möglich. Bei Tiefgarageneinfahrten im Konsultationsbereich besteht die generelle Gefahr des Eintrittes von Schweregasen im Ereignisfall. Aufgrund der natürlichen Gegebenheiten und ihrer schweren Umsetzbarkeit sind aber aktuell keine spezifischen technischen Massnahmen im Bereich der Tiefgarageneinfahrt vorgesehen. Allenfalls erforderliche zusätzliche Massnahmen sind durch die Planungsbehörde unter Einbezug der Beteiligten in der Phase Bauprojekt festzulegen.

Die Kontrollstelle für Chemie und Biosicherheit hat das Vorhaben und die zum Schutz vor Störfällen geplanten Massnahmen überprüft. Sofern alle vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt werden, stuft sie das verbleibende Risiko als bedingt tragbar ein. Das Vorhaben kann somit umgesetzt werden. Die Kommission für Risikobeurteilung (RISKO) hat das Vorhaben und den Bericht der Kontrollstelle diskutiert und teilt die Einschätzung der Kontrollstelle.

Die Kontrollstelle erachtet folgende Massnahmen als zwingend:

- Die West-Fassade muss in Massivbauweise ausgeführt sein. Die Fenster sind auf ein Minimum zu begrenzen und dürfen nicht öffnbar sein.
- Für das Erdgeschoss und die Obergeschosse dürfen die mechanische Lüftung und die natürliche Nachströmung nur über die hofseitige Fassade erfolgen. Die Zu- und Abluftöffnungen für die Tiefgarage müssen im Innenhof angeordnet werden.
- Die Wohnungen sind so auszurichten, dass Schlafräume auf der Innenhofseite liegen. Ausgenommen sind Wohnungen im Erdgeschoss des Westflügels.
- Die Loggien sind im Westflügel auf die Innenhofseite auszurichten. In den Stockwerken 5 bis 11 des Hochhauses ist die Aussenwand der Loggia zur Bahn-Seite (Westseite) geschlossen auszubilden.
- Sämtliche Fluchtwege müssen zur Innenhofseite führen.
- Die Wohnungen müssen von Fahrzeugen der Feuerwehr von der Hofseite erreichbar sein.
- Auf Glasbausteine in den exponierten Fluchttreppenhäusern ist zu verzichten.
- Die Scheiben der zur Gefahrenseite exponierten Fenster sind als Verbundsicherheitsglas (VSG) auszuführen.
- Die Balkone (Loggia) des Westflügels sind so zu gestalten, dass sie als durchgängige Fluchtwege bei einem externen Ereignis genutzt werden können.
- Die Verlegung der Ansaugung für die RDA-Rauchfreien Fluchtwege Treppenhaus West auf die Hofseite oder aufs Dach ist zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.
- Das Garagentor muss im geschlossenen Zustand so dicht wie möglich sein. Die Schliessung des Tors kann über eine Ereignissteuerung mit Sensoren erfolgen.

In der weiteren Projektierung soll dem Thema Störfall grosse Beachtung geschenkt werden und im Rahmen der Verhältnismässigkeit Massnahmen ergriffen werden, um den Schutz der Personen im Gebäude weiter zu erhöhen. Die entsprechenden Massnahmen sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

4.7 Altlasten

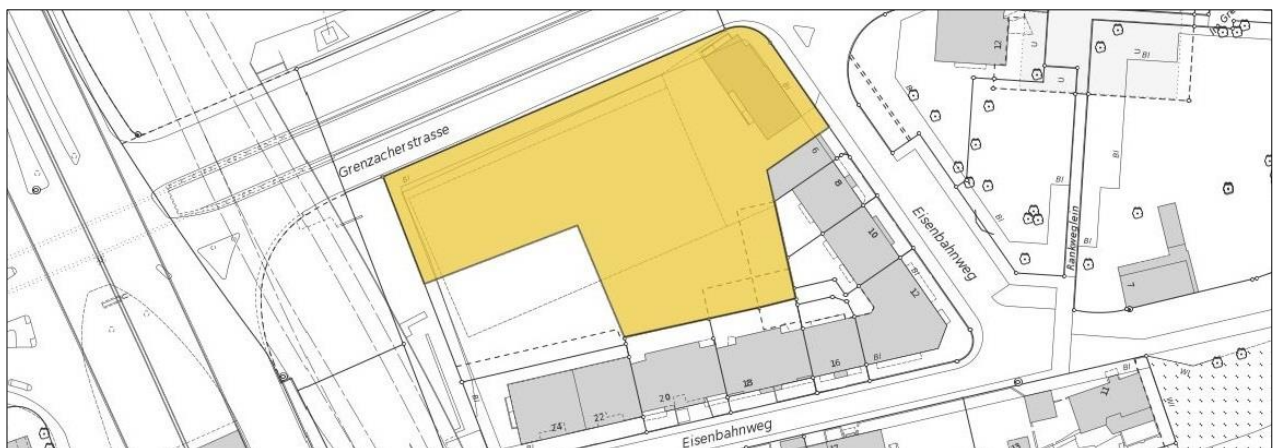


Abb. 13: Ausschnitt Altlastenkataster. Quelle: GeoViewer BS (Kein Massstab, Plan genordet)

Das Areal ist im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Basel-Stadt vermerkt. Belastete Standorte sind Orte, deren Belastung von Abfällen stammt und diese weisen eine beschränkte Ausdehnung auf. Der Kataster der belasteten Standorte enthält diejenigen Standorte, bei denen feststeht oder mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass sie belastet sind. Im Kataster wird der Standort Eisenbahnweg als belastet, aber weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig.

tig bewertet. Bei der weiteren Projektierung ist dem Thema Altlasten Beachtung zu schenken und im Rahmen des Baugesuchs näher darauf einzugehen.

4.8 Schattenwurf

Bei der Planung von Hochhäusern ist der 2 Stunden-Schatten zu berücksichtigen. 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 (2 Stunden-Schatten). Ist diese Nachbarliegenschaft nur partiell betroffen, so ist dem in der Interessenabwägung Rechnung zu tragen. 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.

Der 2-Stunden-Schatten des neuen Hochhauses mit einer Höhe von maximal 39 m entlang der Grenzacherstrasse beeinträchtigt keine sensiblen Nachbarliegenschaften. Lediglich das Bahnareal nördlich der Grenzacherstrasse wird leicht tangiert.

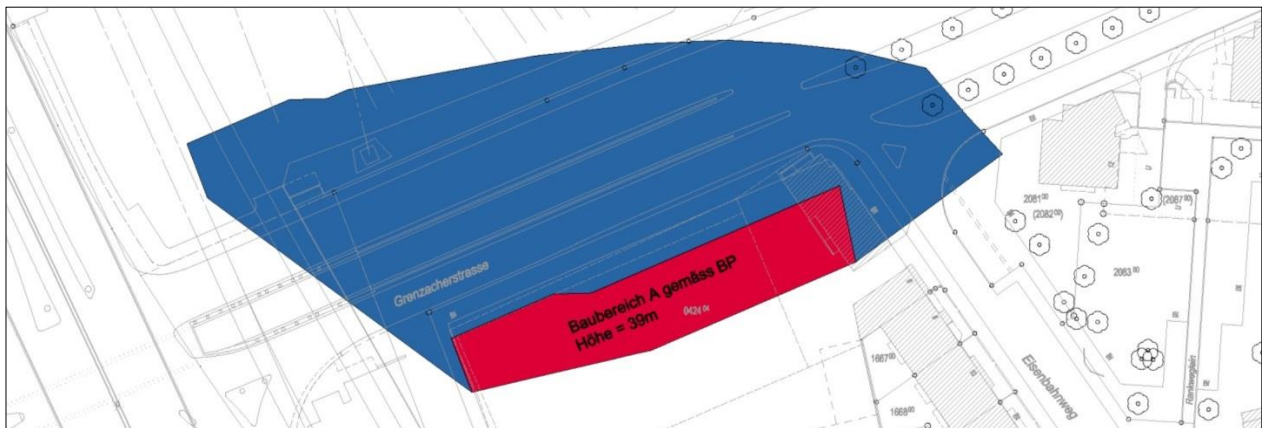


Abb. 14: 2-Stunden Schatten. Quelle: Planungsamt BS (Kein Massstab, Plan genordet)

4.9 Grundwasserschutz

Das Gebäude steht mit vier Untergeschossen im Grundwasser. Der Grundwasserfluss wird damit lokal stark eingeschränkt. Daher ist bei der weiteren Projektierung dem Thema Grundwasserschutz Beachtung zu schenken und im Rahmen des Baugesuchs näher darauf einzugehen. Insbesondere ist eine Wärmedämmung der Einbauten (auch der unbeheizten Gebäudeteile) bis zur Hochwasserkote des Grundwassers für A, B und C vorzusehen, um der zunehmenden Erwärmung des Grundwassers entgegen zu wirken.

5. Nutzungsplanerische Massnahmen

5.1 Bestehendes Recht

Das Areal Eisenbahnweg ist bereits seit der Zonenplanrevision im Jahr 1939 der Zone 4 zugeordnet. Der Wohnanteilplan legt einen Mindestwohnanteil von 100% fest. Zulässig sind mässig störende Betriebe entsprechend der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III.

Bei einer Parzellengrundfläche (ohne Eisenbahnweg 22) von 6'350 m² und einer Ausnutzungsziffer von 1.5 ergibt sich eine Bruttogeschossfläche von 9'925 m². Das Vergleichsprojekt ergibt eine zulässige Bruttogeschossfläche von 13'300 m². Die nun geplanten rund 16'650 m² BGF entsprechen etwas mehr als der zulässigen Nutzung in einer Zone 5a. An den planungsrechtlichen Voraussetzungen soll jedoch nichts geändert werden. Zone und Lärmempfindlichkeitsstufe werden

nicht angepasst, da eine parzellenweise Zuweisung von Zonen im Zonenplan nicht zweckmässig ist und der allgemeinen Systematik widerspricht.

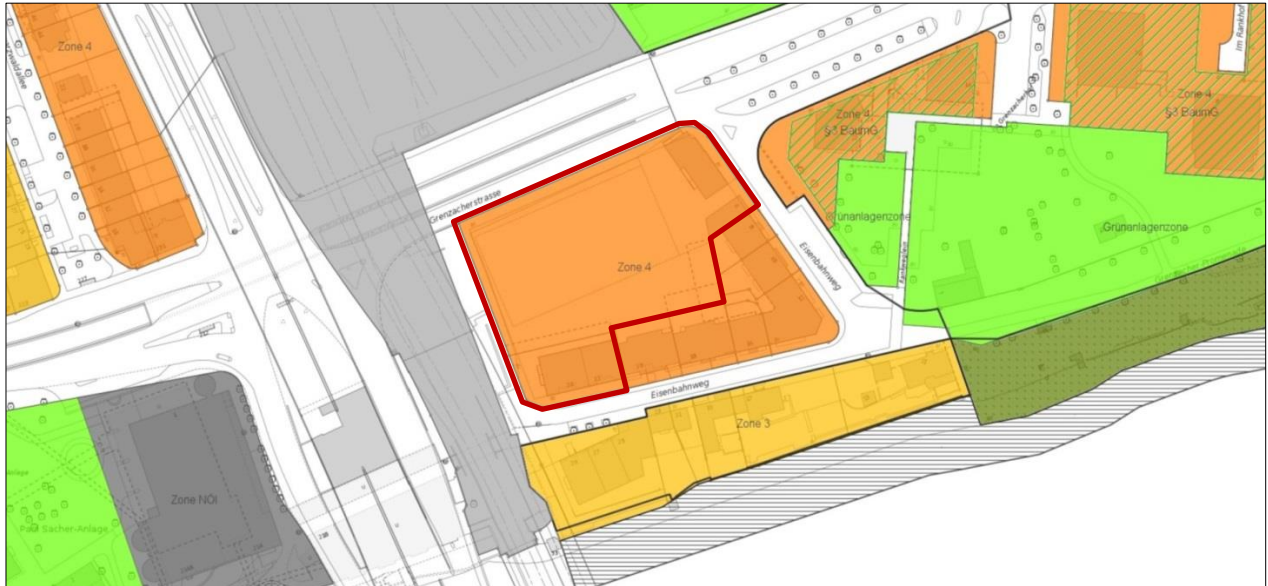


Abb. 15: Zonen bestehend. Rot umrandet = Areal Eisenbahnweg. Quelle: GeoViewer BS (Kein Massstab, Plan genordet)

5.2 Neuer Bebauungsplan

„Bebauungspläne sollen [gemäss § 101 BPG] in begrenzten Gebieten bessere Bebauungen gewährleisten als die baurechtliche Grundordnung (...).“

Die Grundordnung führt zu einer Blockrandbebauung mit vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss. Die Lage zwischen der Eisenbahnbrücke, dem Bahnareal, dem Rhein und der Grenzacherstrasse macht eine auf den Ort abgestimmte Lösung nötig, die eine zonenkonforme viergeschossige Überbauung nicht in gleicher Wohn- und Freiraumqualität zu erzielen vermag. Der hohe Gebäudeteil entlang der Grenzacherstrasse ermöglicht eine Weitsicht über den Rhein im Süden, aber auch über das Bahnareal im Norden. Er schützt zusammen mit dem niedrigeren Anbau im Westen sich selbst und die angrenzenden Liegenschaften vor Lärm und Störfall. Die L-förmige Bebauung schafft eine ruhige Oase im Inneren, die gleichzeitig einen grossen Teil der heute bereits unbebauten Fläche erhält. Diese Qualitäten können mit einem Bebauungsplan gesichert werden.

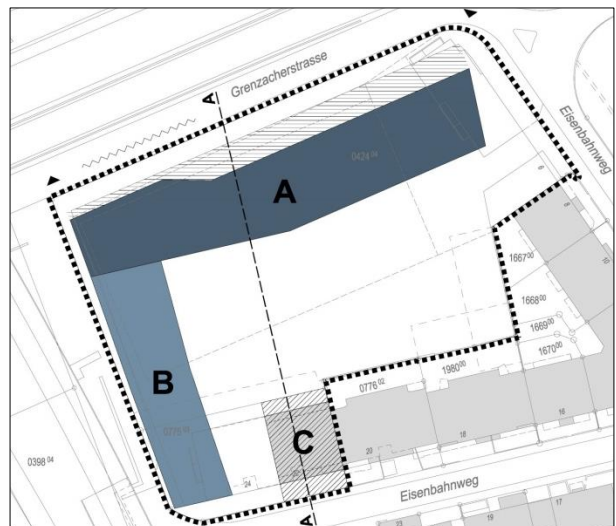


Abb. 16: Neuer Bebauungsplan Plan Nr. 14'127
(Kein Massstab, Plan genordet)

Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:

Baubereiche A und B

- a. In Baubereich A ist ein Gebäude mit 12 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 39 m.

- b. In Baubereich B ist ein Gebäude mit 5 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 18 m. Fenster gegen Baubereich C werden mit einem Lichteinfallswinkel von 60° angerechnet.**

Die Vorschriften a. und b. regeln das zulässige Volumen der Bebauung. Die im Plan dargestellten Baubereiche sind leicht grösser als die geplanten Gebäude. Damit kann für die weitere Projektierung ein angemessener Spielraum erhalten werden. Dafür wird neben der Grundfläche, der Geschosszahl und der Höhe auch die maximale Bruttogeschossfläche (BGF) festgelegt.

Die architektonische Absicht verlangt nach klaren Volumen. Dachgeschosse sind daher nicht zulässig. Unbeachtliche Bauteile sind von der Höhenbeschränkung nicht tangiert.

Die Bebauung im Baubereich A muss den Lichteinfallswinkel von 45° gegen die südlich liegenden Nachbargebäude einhalten. Dies muss bei der Anordnung der Gebäude innerhalb des Baubereichs in der weiteren Planung beachtet werden, da der Lichteinfallswinkel den Mantel an wenigen Stellen schneidet.

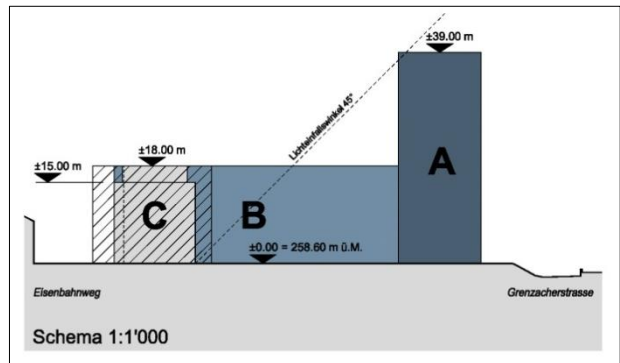


Abb.17: Neuer Bebauungsplan, Schema-Schnitt

Das Gebäude in Baubereich B darf auch im Erdgeschoss anrechenbare Fenster gegenüber dem Gebäude in Baubereich C anordnen. Aus diesem Grund wird dort der Lichteinfallswinkel auf 60° angehoben. Grenzabstände zu den Grundstücksgrenzen sind nicht einzuhalten, die Baubereiche geben die zulässige bebaubare Fläche vor.

- c. Zulässig sind Wohn- und Dienstleistungsnutzungen bei einer maximalen Bruttogeschossfläche von 16'800 m². Es ist ein Mindestwohnanteil von 80% einzuhalten.**

Vorgesehen sind in erster Linie Wohnungen. Weitere Nutzungen, wie zum Beispiel Dienstleistung, Praxen oder ein Café sind zulässig, sofern sie 20% der zulässigen BGF nicht übersteigen.

- d. Die Baubereichsgrenzen dürfen nicht durch vorragende Bauteile überschritten werden. Ausgenommen sind ein Vordach gegen die Grenzacherstrasse, das maximal 12 m über die Grenze hinaus ragen darf, sowie Massnahmen zum Lärmschutz. Innerhalb der Baubereiche muss nicht an die Baulinie angebaut werden.**

Dies dient dazu, die Wirkung der Baubereichsgrenzen zu klären. Jegliche Gebäudeteile müssen sich innerhalb der Baubereichsgrenzen befinden. Ausgenommen davon ist das grosse Vordach gegen die Grenzacherstrasse. Sollten Massnahmen zum Lärmschutz nicht anders gelöst werden können, dürfen entsprechende Bauteile die Baubereichsgrenzen überschreiten.

Da Baulinien im Kanton Basel-Stadt als Pflichtbaulinien wirken, soll hier klargestellt werden, dass innerhalb der Baubereiche ein Anordnungsspielraum und eben keine Pflicht besteht, an die Baulinien anbauen zu müssen.

- e. Die Zu- und Wegfahrten der Einstellhalle sowie der Vorfahrt haben über die im Plan dargestellten Punkte zu erfolgen.**

Sämtliche Zufahrten und Wegfahrten der Tiefgarage sowie der Vorfahrt erfolgen direkt über die Grenzacherstrasse. Alle Parkplätze sind unterirdisch anzuordnen. Die Anzahl Parkplätze ergibt sich aus der Parkplatzverordnung. Gestützt auf den momentan geplanten Nutzungsmix sind ma-

ximal 180 Parkplätzen zulässig. Für die Wohnüberbauung ist ein Parkinggeschoss mit rund 80 Parkplätzen geplant.

Mit dem Bauprojekt will Rimmobas neben den eigenen rund 80 Parkplätzen zusätzlich 370 Parkplätze für Roche erstellen. Dies wird durch einen im Grundbuch zu sichernden Parkplatztransfer vom Roche-Areal auf das Areal Eisenbahnweg möglich. Der Parkplatztransfer stützt sich auf die geltenden Vorgaben der Parkplatzverordnung und ist damit unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplan möglich. Die insgesamt 450 PP wurden auch dem im Kapitel 3.3.1. erwähnten Verkehrsgutachten zugrunde gelegt. Der Parkplatztransfer bedarf keiner nutzungsplanerischen Massnahmen und ist bereits heute gestützt auf die geltenden gesetzlichen Vorgaben zulässig.

Die „drop-off“ Zone im Bereich der Vorfahrt wird nicht markiert und dient lediglich dem kurzzeitigen Personen- und Güterumschlag.

f. Zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz gelten die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie.

Die Bauherrschaft beabsichtigt, ein ressourcenschonendes Gebäude zu bauen und zu betreiben. Aus diesem Grund wird ein das neue Energiegesetz übersteigender Gebäudestandard angestrebt. Als Massstab dienen die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie (SIA 2040).

Die Energie für Raumheizung und Warmwasser wird mit Fernwärme (erneuerbar und CO²-neutral) abgedeckt. Eine Photovoltaikanlage liefert den Strom für den Eigenverbrauch. Darüber hinaus sind verschiedene Massnahmen in Prüfung, um ein insgesamt nachhaltiges Gebäude zu schaffen. Gedacht wird an die Nutzung des Regenwassers und das Anbieten von Gemeinschaftsräumen. Dies wird in der weiteren Projektbearbeitung genauer spezifiziert.

g. Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfalleinwirkungen durch die Eisenbahnanlage sicherzustellen. Die Massnahmen zum Schutz sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 4.6 befindet sich das Gebäude in Nähe der Gütertrasse im Konsultationsbereich „Raumplanung – Störfallvorsorge Verkehrswege“. Mit einem Störfall in diesem Bereich muss gerechnet werden. Dass das konkrete Bauprojekt die gemäss Störfallverordnung vorgeschriebenen Anforderungen zu erfüllen vermag, ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. Dabei sind mindestens die in Kapitel 4.6 aufgeführten Massnahmen zu ergreifen.

h. Der Aussenraum ist mit Blick auf die bestehenden Qualitäten nach einem Natur- und Freiraumkonzept hochwertig zu gestalten.

Auf dem Areal bestehen geschützte Bäume und wertvolle Vegetationsflächen. Diese dürfen grundsätzlich ersetzt werden. Im Sinne des ökologischen Ausgleichs und des Ersatzes müssen die neuen Aussenflächen aber nach einem Natur- und Freiraumkonzept hochwertig gestaltet werden. Generell sind für geschützte Bäume, die gefällt werden müssen, Ersatzpflanzungen auf nicht unterkellertem Areal vorzusehen. Es sind Standorte auszuwählen, auf denen sich wiederum Bäume mit gleichwertiger Qualität (grosskronig mit freiwachsender Krone) entwickeln können.

In der weiteren Planung der Freiflächen sind zudem die Grundprinzipien der Klangraumgestaltung zu berücksichtigen. Aussenräume mit einer guten akustischen Qualität laden zum Verweilen ein und schenken ein Stück Lebensqualität.

- i. **Unterirdische Gebäudeteile, auch ungeheizte, sind bis zur Hochwasserkote von 248 m ü. M. mit einer minimalen Dämmung von $0.35 \text{ W/m}^2\text{xK}$ zu versehen. Gebäudeteile unterhalb der Vorfahrt gelten als unterirdisch.**

Um der zunehmenden Erwärmung des Grundwassers entgegenzuwirken, ist eine Wärmedämmung der Einbauten (auch der unbeheizten) bis zur Hochwasserkote des Grundwassers für alle Gebäudeteile vorzusehen, die die entsprechende Tiefe überschreiten. Zur Klärung, was unterirdisch ist, wird für Geschosse unterhalb der Vorfahrt klargestellt, dass diese als unterirdisch gelten, auch wenn diese teilweise wenige Zentimeter aus dem natürlichen bzw. abgegrabenen Erdboden ragen.

Baubereich C

- j. **Gegen Baubereich B dürfen keine anrechenbaren Fenster angeordnet werden.**

Ein Bebauungsplan hat als kleinste Einheit immer eine ganze Parzelle zu umfassen. Aus diesem Grund wird dieser Bereich des Grundstücks ebenfalls im Bebauungsplan thematisiert.

In Baubereich C gelten das Bau- und Planungsgesetz, bzw. die Vorschriften der Zone 4. Gegenüber dem Gebäude in Baubereich B dürfen keine anrechenbaren Fenster angeordnet werden. Dies ist insofern unproblematisch, als eine Belichtung über die Nord- und Südfassade ausreicht.

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.

5.3 Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Das Areal ist im Lärmempfindlichkeitsstufenplan der Empfindlichkeitsstufe **ES-III** zugeordnet. Daran ändert sich durch die vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen nichts.

5.4 Wohnanteilplan

Das Areal ist im Wohnanteilplan mit „Kein Geschoss“ Arbeitsnutzungen bezeichnet. Der Bebauungsplan verlangt einen Mindestwohnanteil von 80%, bezogen auf die gesamte BGF. Dies führt zu einer deutlichen Steigerung an Wohnflächen gegenüber einer zonenmässigen Bebauung. Im Wohnanteilplan wird ein Verweis auf den Bebauungsplan aufgenommen.

5.5 Bau- und Strassenlinien

Mit dem Bebauungsplan werden auf der Seite zur Schwarzwaldbrücke die Baulinien verlegt. Sie folgen den Baubereichsgrenzen des Baubereichs B (siehe Plan Nr. 14'128). Auf der Seite zur Grenzacherstrasse bleibt die Baulinie, wo sie heute ist.

5.6 Mehrwertabgabe / Erschliessungsbeiträge

Eine allfällige Mehrwertabgabe richtet sich nach den §§ 120 ff des Bau- und Planungsgesetzes. 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 Verkehrsde-

partement erhoben. Erschliessungsbeiträge können gemäss § 121 des Bau- und Planungsgesetzes von der Mehrwertabgabe abgezogen werden.

6. Auflage- und Einspracheverfahren

6.1 Öffentliche Planauflage

Die öffentliche Planauflage hat von Montag, 12. März 2018 bis Dienstag, 17. April 2018 im Bau- und Verkehrsdepartement, an der Dufourstrasse 40, stattgefunden. Die Unterlagen waren auch über die Webseiten des Planungsamts und des Bau- und Verkehrsdepartements einsehbar.

Auf die öffentliche Planauflage wurde mit je einem Inserat im Kantonsblatt, in der Basler Zeitung und in der bz Basel aufmerksam gemacht. Zudem wurde die Nachbarschaft per Brief direkt über die Planauflage informiert.

6.2 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

6.2.1 Eingegangene Schreiben

Innerhalb der Einsprachefrist sind 38 Schreiben eingegangen. Ein weiteres Schreiben ist erst nach Ablauf der Frist mit Poststempel vom 18. April 2018 eingetroffen.

1. Herr Karlheinz Broll, Eisenbahnweg 24, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
2. Frau Ruth Franco Broll, Eisenbahnweg 24, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
3. Herr Gerhard Borchert, Eisenbahnweg 24, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
4. Frau Ursula Ansmann, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
5. Frau Margret Mumm, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 11. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
6. Herr Heinz Spielmann, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
7. Herr Karl Schöni, Eisenbahnweg 25/27, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
8. Frau Maria Schöni, Eisenbahnweg 25, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
9. Frau Rosemarie Krebs, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
10. Frau Aline Siebenpfund, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
11. Frau Christine Schultz, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
12. Frau Elsbeth Maritz, Eisenbahnweg 24, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
13. Herr René Pfister, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)

14. Frau Heidi Oesch, Eisenbahnweg 27, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
15. Herr Kurt Baumann, Eisenbahnweg 27, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
16. Frau Eliane Mäglin, Eisenbahnweg 27, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
17. Herr Lukas Mäglin, Eisenbahnweg 27, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
18. Frau Rita Borer, Eisenbahnweg 27, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
19. Herr Gerhard Reischel, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
20. Herr Manfred Rüchert, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
21. Frau Ilona Rüchert, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 09. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
22. Frau Walburga Reischel, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 10. April 2018 (Poststempel / -eingang am 12. April 2018)
23. Herr Erich Brugger, Eisenbahnweg 24, 4058 Basel
mit Schreiben vom 13. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
24. Frau Evelyn Kupfer, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 12. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
25. Herr Walter Kupfer, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 12. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
26. Herr Andres Blum, Eisenbahnweg 22, 4058 Basel
mit Schreiben vom 12. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
27. Frau Miriam Scholer, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel
mit Schreiben vom 12. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
28. Herr Dennis Schware, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel
mit Schreiben vom 14. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
29. Frau Elsbeth Gehrig, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel
mit Schreiben vom 14. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
30. Herr Daniel Blatti, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel
mit Schreiben vom 14. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)
31. Herr Kurt Aeberli, Rütliweg 11, 4144 Arlesheim
mit Schreiben vom 15. April 2018 (Poststempel / -eingang am 17. April 2018)
32. Frau Jadranka Vladovic, Eisenbahnweg 25, 4058 Basel
mit Schreiben vom 13. April 2018 (Poststempel / -eingang am 17. April 2018)
33. Herr und Frau Ronald und Petra Grisard, Eisenbahnweg 11, 4058 Basel
mit Schreiben vom 13. April 2018 (Poststempel / -eingang am 17. April 2018)
34. Herr Beat Leuthard im Namen des Mieterinnen- und Mieterverbands Basel, Clarastr. 2,
Postfach, 4005 Basel mit Schreiben vom 13. April 2018 (Poststempel / -eingang am
13. April 2018)
35. Herr Werner Gautschi im Namen der Baliag AG, Immobilienverwaltung, Gartenstr. 105,
4052 Basel mit Schreiben vom 16. April 2018 (Poststempel / -eingang am 16. April 2018)

36. Herren Urs Bertschmann, Urs Buser und Giovanni Orsini im Namen der Bau- & Wohngenossenschaft Rankhof, Im Rankhof 4, 4058 Basel mit Schreiben vom 16. April 2018 (Poststempel / -eingang am 17. April 2018)
37. Frau Gloria Zabatto, Eisenbahnweg 20, 4058 Basel mit Schreiben vom 16. April 2018 (Poststempel / -eingang am 17. April 2018)
38. Frau Katharina Buechler Bender, Höheweg 34, 3626 Hünibach mit Schreiben vom 17. April 2018 (Poststempel / -eingang am 17. April 2018)
39. Herr Andreas Vonder Mühl, Eisenbahnweg 29, 4058 Basel mit Schreiben vom 15. April 2018 (Poststempel / -eingang am 18. April 2018)

Die Schreiben **Nr. 1 bis 33** sowie **39** bestehen jeweils aus einer Kombination von drei Standardschreiben. Das erste Standardschreiben [A] ist als Einsprache formuliert und kritisiert den Abbruch des Gebäudes am Eisenbahnweg 24. Das zweite Standardschreiben [B] ist als Einsprache formuliert und kritisiert den Mangel an Parkplätzen in der geplanten Überbauung für die neuen Bewohner/-innen. Dies führe zu einem erhöhten Parkdruck auf Allmend. Das dritte Standardschreiben [C] ist als Anregung formuliert und fordert einerseits eine Verbesserung der Situation in der Solitude-Promenade für Fussgänger/-innen. Andererseits wird auch in diesem Schreiben nochmals der Mangel an Parkplätzen für die neuen Bewohner/-innen kritisiert.

Standardschreiben A wurde 28mal, Standardschreiben B 20mal und Standardschreiben C 23mal eingereicht. Einzelne Personen haben dieselben Schreiben auch mehrfach eingereicht mit unterschiedlichem Datum. Für eine bessere Übersichtlichkeit wurden jeweils von einer Person unterschriebene Schreiben eines oder mehrerer dieser drei Standardschreiben A, B und/oder C zu einem Schreiben mit einem Datum zusammengefasst.

Schreiben **Nr. 34** des Mieterinnen- und Mieterverbands Basel kritisiert ebenfalls den Abbruch der Liegenschaft am Eisenbahnweg 24, aber mit eigener Formulierung und anderer Begründung.

Schreiben **Nr. 35** der Baliag AG kritisiert die Ungleichbehandlung von Baufeld C mit den anschliessenden Parzellen im Blockrand am Eisenbahnweg.

Schreiben **Nr. 36** der Bau- & Wohngenossenschaft Rankhof kritisiert das durch die Parkplätze für Roche erzeugte Verkehrsaufkommen und deren Auswirkungen auf das Verkehrssystem.

Die Schreiben **Nr. 37 und 38** sind zwei gleichlautende Schreiben, die die Grösse der geplanten Überbauung sowie ebenfalls die ungleiche Behandlung des Baubereichs C mit den anschliessenden Blockrandparzellen am Eisenbahnweg kritisieren.

6.2.2 Legitimationsprüfung

Zur Einsprache ist 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.

Die Prüfung hat ergeben, dass mit einer Ausnahme allen Einsprechenden die Einsprachelegitimation zukommt. Schreiben **Nr. 39**, das erst nach der Frist eingereicht wurde (Poststempel vom 18.4.2018), wird als Anregung entgegen genommen. Inhaltlich entspricht es dem Standardschreiben B. Die geäusserte Kritik wird damit unabhängig von der Legitimation im Rahmen der Einsprachebehandlung thematisiert.

Die Schreiben **Nr. 23 und 33** enthalten nur das Standardschreiben C, das eine Anregung formuliert. Diese Schreiben werden daher auch als Anregungen behandelt.

6.3 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 eine Wohnüberbauung mit rund 170 Wohnungen geschaffen 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 Einsprachepunkte, bzw. der Forderungen.)

6.3.1 Eisenbahnweg 24 nicht abbrechen

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 34

Das Gebäude am Eisenbahnweg 24 solle erhalten werden und dürfe nicht aus rein wirtschaftlichen Gründen abgebrochen werden. Der Abbruch würde im Bericht zur Planaufgabe zudem gar nicht thematisiert.

Es ist richtig, der Abbruch des Gebäudes am Eisenbahnweg 24 wurde im Bericht zur Planaufgabe nicht explizit thematisiert. Der Ratschlag erläutert nun in Kapitel 3.1 den Rückbau. Unabhängig davon ging aus den Plänen, insbesondere dem Bebauungsplan, deutlich hervor, dass die städtebauliche Neukonzeption des Areals ohne das Gebäude am Eisenbahnweg 24 erfolgen wird. Eine neuerliche Planaufgabe könnte nur durch wesentlich geänderte Planentwürfe begründet werden. Dies ist nicht der Fall, insbesondere nicht mit Blick auf die vorgebrachte Rüge, dass der Abbruch nicht explizit erwähnt wurde.

Den Bewohnern/-innen der Liegenschaft ist in einem persönlichen Schreiben von der Rimmobas mitgeteilt worden, dass ein Abbruch und entsprechend eine Kündigung anstehen werden. Den Bewohnern/-innen wurde Unterstützung bei der Wohnungssuche, dem Zügeln und weitere finanzielle und organisatorische Massnahmen angeboten. Von den ursprünglich zehn Parteien haben bisher fünf von diesem Angebot Gebrauch gemacht und bereits eine neue Wohnung bezogen.

Gemäss § 7 des Gesetzes über die Wohnraumförderung (WRFG) vom 5. Juni 2013 ist jeder Abbruch von Gebäuden, die vorwiegend Wohnzwecken dienen, bewilligungspflichtig. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn im Gegenzug mindestens gleich viel Wohnraum entsteht. Das aktuelle Projekt sieht rund 170 Wohnungen vor gegenüber 10 Wohnungen in Gebäude Eisenbahnweg 24. Die Bedingung des WRFG zum Abbruch des Gebäudes ist somit ausreichend erfüllt.

Der Abbruch des noch intakten und teilweise genutzten Wohngebäudes Eisenbahnweg 24 erfolgt keineswegs leichtfertig und war Gegenstand einer intensiven Prüfung. Dabei waren verschiedene Faktoren entscheidend.

Wie der Vergleich weiter oben gezeigt hat, entstehen nach dem geplanten Abbruch des Eisenbahnwegs 24 160 zusätzliche Wohnungen ($170 - 10 = 160$ Wohnungen). Würde der Eisenbahnweg 24 erhalten, wären nach Berücksichtigung der geplanten städtebaulichen Grundform und der notwendigen Gebäudeabstände rund 140 zusätzliche Wohnungen möglich ($170 - 30 + 10 = 150$). Wir reden also von einer verlorenen Option von 20 neuen Wohnungen.

Städtebaulich hätte der Erhalt des Eisenbahnwegs 24 entweder zur Folge, dass der „Anbau“ entlang des Bahndamms eingekürzt werden müsste oder, dass er seitlich an den Eisenbahnweg 24 andockt. Beide Varianten bergen erhebliche Nachteile.

- Das „Einkürzen“ würde den mit dem Anbau angestrebten Schutz des Innenhofes und damit des gesamten Gevierts vor Lärm und Störfällen verunmöglichen. Nur ein durchgehen-

der Anbau, wie aktuell geplant, ermöglicht einen angemessenen Schutz. Der Erhalt von zehn Wohnungen rechtfertigt den fehlenden Schutz vor Lärm und Störfällen nicht.

- Das „Andocken“ würde zwar den Schutz vor Lärm und Störfällen ermöglichen, würde aber ebenfalls einen Verlust von neuen Wohnungen bedeuten und gleichzeitig die bestehenden Wohnungen durch die neue Ecklage hofseitig stark abwerten. Zehn alte Wohnungen würden zwar erhalten, würden aber gleichzeitig durch den nahen Anbau abgewertet. Auch der Innenhof könnte nicht mehr wie geplant, als öffentlicher Freiraum wahrgenommen werden. Ein nur einseitiger zugänglicher Innenhof wird faktisch als privater Innenraum wahrgenommen. Das entspricht nicht dem Ziel, einen öffentlich zugänglichen attraktiven Grünraum zu schaffen.

Das Interesse am Erhalt der zehn bestehenden Wohnungen steht somit verschiedenen Interessen entgegen. Im Vordergrund stehen dabei das Interesse nach einer haushälterischen Bodennutzung, das Interesse nach einer ausreichenden Versorgung mit Wohnungen, der Schutz vor störenden oder schädigenden Einwirkungen wie Lärm und Störfällen sowie die Aufwertung des gesamten Gevierts durch einen attraktiven öffentlich zugänglichen Innenhof. Die Interessenabwägung zeigt, dass der Erhalt der zehn Wohnungen am Eisenbahnweg 24 nicht gerechtfertigt ist.

6.3.2 Parkplatzsituation im Eisenbahnweg verschlechtert sich weiter

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 39

Es würden zu wenige Parkplätze für die neuen zusätzlichen Wohnungen geplant. Die bereits prekäre Parkplatzsituation im Eisenbahnweg würde sich dadurch noch zusätzlich verschärfen. Es sollten daher mehr Parkplätze für die neuen Bewohner erstellt, ausreichend Besucherparkplätze geschaffen und vergünstigte Quartierparkplätze zur Entlastung des Eisenbahnwegs zur Verfügung gestellt werden.

Die Parkplatzsituation wurde im Bericht zur Planaufgabe und nun im vorliegenden Bericht erläutert, um alle Auswirkungen des Projekts, soweit diese jetzt bereits bekannt, abschätzbar und wahrscheinlich sind, darzustellen. Der Bebauungsplan selbst macht jedoch keine Aussagen zur Anzahl Parkplätze. Er regelt lediglich, dass die geplante Einstellhalle ausschliesslich über die Grenzacherstrasse erschlossen werden darf. Damit soll der Eisenbahnweg vom Verkehr, der durch die Anlage entsteht, möglichst entlastet werden.

Die zulässige Anzahl Parkplätze richtet sich somit nach den allgemeinen baurechtlichen Vorgaben. Die Parkplatzverordnung begrenzt die zulässige Anzahl auf einen Parkplatz pro Wohnung. Für Wohnungen mit mehr als fünfeinhalb Zimmern oder mehr als 140 m² Grundfläche sind zwei Parkplätze zulässig (was aber selten vorkommt!). Somit wären bei 170 Wohnungen maximal 170 Parkplätze zulässig. Zwischen Parkplätzen für Bewohner und Besucherinnen wird dabei nicht unterschieden. Anders als in anderen Kantonen begrenzt der Kanton Basel-Stadt die zulässige Anzahl und zwingt niemanden, Parkplätze zu bauen. Eine Bebauung ohne Parkplätze ist somit zulässig. Die Bauherrschaft plant nun, mit Blick auf die erwarteten Bedürfnisse der künftigen Meterschaft und gestützt auf Erfahrungswerte, grob pro zwei Wohnungen einen Parkplatz. Insgesamt besteht im Kanton Basel-Stadt ein Motorisierungsgrad von 0.5 Personenwagen pro Haushalt, also pro zwei Haushalte ein Fahrzeug. Die Bebauung auf dem Areal Eisenbahnweg liegt somit im kantonalen Schnitt.

Die 370 Parkplätze für die Firma Roche, die in drei weiteren Untergeschossen geplant sind, stützen sich auf § 11 der Parkplatzverordnung. Demnach dürfen auf dem eigenen Grundstück zulässige Parkplätze auch auf anderen Grundstücken in der Umgebung realisiert werden. Man spricht von einem Parkplatztransfer. Das auf einem Grundstück zulässige Potential kann von einem anderen Grundeigentümer realisiert werden und im Rahmen der zulässigen Verwendung genutzt

werden. Ein „Wohn“-Parkplatz darf nicht als „Verkaufs“-Parkplatz genutzt werden. Ein potentieller „Büro“-Parkplatz von Roche darf somit auch auf einem anderen Grundstück als „Büro“-Parkplatz erstellt und genutzt werden. Für diesen Parkplatztransfer braucht es den Bebauungsplan nicht. Der Transfer bzw. die Erstellung der Parkplätze auf dem Areal Eisenbahnweg wäre bereits heute ohne Planungsmassnahme zulässig, da die notwendige Bruttogeschossfläche auf dem Areal von Roche bereits besteht, das entsprechende Parkplatzpotential aber bisher nicht realisiert wurde. Und für das Verkehrsnetz ist es unerheblich, ob die Parkplätze auf dem Areal von Roche oder auf dem Areal Eisenbahnweg erstellt werden.

6.3.3 Erreichbarkeit Bushaltestellen „Tinguely“ und „Rankstrasse“ verbessern

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 31, 33, 36

Die Erreichbarkeit von/nach Norden, insbesondere zu den nahen Bushaltestellen, müsse mit Blick auf die zusätzlichen Wohnungen verbessert werden.

Die Erschliessung der Bushaltestellen funktioniert weiterhin wie bisher. Die Bewohner/-innen des Eisenbahnwegs müssen zwar einen Umweg in Kauf nehmen, aber die Erreichbarkeit der Haltestellen ist gegeben. Und entgegen der Annahme der Einsprache Nr. 36 müssen die neuen Bewohner/-innen auch nicht über das Areal der Bau- und Wohngenossenschaft Rankhof zur Bushaltestelle Rankhof gehen. Das Rankweglein ist Allmend und steht somit als öffentlicher Weg allen zur Verfügung.

Unabhängig davon ist auch aus Sicht des Kantons eine weitere Verbesserung der Erreichbarkeit der verschiedenen Bushaltestellen wünschenswert. Aus diesem Grund erarbeiten die verantwortlichen Stellen zurzeit Massnahmen, wie das Gebiet besser an die Bushaltestellen angebunden werden kann, insbesondere mit einer besseren Fussgängerquerung der Grenzacherstrasse. Die entsprechenden Massnahmen werden parallel zum Ratschlag Areal Eisenbahnweg weiterbearbeitet.

6.3.4 Gleichbehandlung mit Eisenbahnweg 22 / immer 15 m Bautiefe

Betrifft Schreiben Nr. 35, 37, 38

Analog zur Regelung der zulässigen Bautiefe im Bereich C seien auch die weiteren Gebäude im Blockrandbereich entlang des Eisenbahnwegs bevorzugt zu behandeln und eine einheitliche Bautiefe von 15 m zu ermöglichen.

Der öffentlich aufgelegte Entwurf des Bebauungsplans sah vor, im Baubereich C ungeachtet von Freiflächen- und Abstandsvorschriften eine Bautiefe von 15 m zu garantieren. Dies kritisieren die Einsprechenden als ungerecht. Es würde zudem ein Absatz zur Nachbarbebauung Eisenbahnweg 20 entstehen, der gestalterisch und architektonisch nicht überzeugt. Diese Sicht ist nachvollziehbar.

Eine einheitliche Bautiefe von 15 m auf allen Grundstücken des Gevierts ist jedoch mit Blick auf die bestehenden Parzellentiefen und die fehlenden Freiflächen nicht erstrebenswert. Hinzu kommt, dass eine Blockrandtiefe von 12 m in der Stadt Basel weit verbreitet ist und oft den Normalfall darstellt. In den Zonen 2, 2a und 3 sind 12 m sogar das Maximum.

Aus diesem Grund wird nicht die Bautiefe auf 15 m angeglichen, wie es die Einsprechenden wünscht, sondern die spezielle Behandlung von Baubereich C aus dem Bebauungsplan gestrichen. Die Regeln sind damit für alle Grundstücke entlang des Eisenbahnwegs gleich. Nach einer allfälligen Abparzellierung des Grundstücks im Bereich C ist auch dort nur eine Bautiefe von 12 m möglich.

6.3.5 370 Parkplätze für Roche seien zu viel

Betrifft Schreiben Nr. 36

Die durch die 370 Parkplätze für Roche zu erwartenden Mehrfahrten würden eine immense Mehrbelastung der Nachbarschaft verursachen und wichtige Fragen zur Erschliessung und Abwicklung dieser Fahrten seien nicht geklärt.

Bei der Planung von Einstellhallen mit mehr als 100 Parkplätzen ist jeweils ein Verkehrsgutachten zu erstellen. Dies wurde auch hier gemacht. Darin wird aufgezeigt, dass das durch die insgesamt 450 Parkplätze verursachte Verkehrsaufkommen von der Grenzacherstrasse aufgenommen und abgewickelt werden kann. Dabei wurde auch das Verkehrsaufkommen der weiteren geplanten oder in Umsetzung befindlichen Parkings im Umfeld mitberücksichtigt (Parking Schwarzwaldstrasse und Neubau Parking Roche).

Die Verträglichkeit lässt sich anhand der bestehenden Verkehrsmengen in der Grenzacherstrasse illustrieren. So beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in der Grenzacherstrasse im Abschnitt Schwarzwaldstrasse bis Rankstrasse rund 19'000 Fahrzeuge pro Tag. Die durch das Parking am Eisenbahnweg zusätzlich verursachten Fahrten von rund 900 pro Tag (450 Fahrzeuge am Morgen und 450 Fahrzeuge am Abend) entsprechen damit einem Plus von knapp 5%. Dieser Mehrverkehr führt damit nicht zu einer Überlastung der Lokalstrassennetzes.

6.3.6 Lärmemissionen nicht genügend eingeschränkt

Betrifft Schreiben Nr. 35, 37, 38

Mit der neuen Bebauung würden zwar die Lärmimmissionen durch die Nationalstrasse und die Eisenbahn gemindert, mit der Baulücke zwischen den Baubereichen B und C würde aber nach wie vor ein unzumutbarer Lärm in den Hof gelangen.

Die Einsprechenden anerkennen, dass durch die beiden Gebäudeteile in den Baubereichen A und B eine gewisse Lärmabschirmung von Verkehr im Bereich ihrer Liegenschaften zu erwarten ist und somit eine lärmgeschützte Innenhofsituation entstehen kann. Andererseits wird befürchtet, dass durch die Lücke zwischen den Baubereichen B und C weiterhin Lärm in den Innenhof eindringt und zusätzlich durch die Lärmemissionen der geplanten technischen Anlagen (z.B. Lüftung der Tiefgarage) keine Aufwertung des Innenhofbereichs stattfindet. Generell wird von den Einsprechenden festgehalten, dass sie durch Nutzung und Betrieb der Neuüberbauung in ihrer Wohn- und Lebensqualität eingeschränkt werden.

Die Lücke zwischen Baufeld B und C stellt eine „Lärmöffnung“ des geschützten Innenhofbereichs in Bezug auf den Verkehr dar. Aufgrund der Lage der Überbauung kann jedoch kein direkter Schall in den Innenhof eindringen. Dieser wird stattdessen an der östlichen Fassade der Liegenschaft Eisenbahnweg 22 in Richtung rückwärtige Gebäudefassade des Baufelds B reflektiert. Aufgrund der Struktur der Gebäudefassade Baufeld B mit Balkonen, Loggien, etc. wird dort der Schall diffus gestreut, so dass eine wahrnehmbare Lärmzunahme im Innenhofbereich ausgeschlossen werden kann. Lärmrechtlich kann daher auch keine Lärmschutzwand zwischen Baufeld B und C eingefordert werden.

6.3.7 Abluftkamin des Parkhauses

Betrifft Schreiben Nr. 37, 38

Die Lage und der Umfang der Abluftanlage für das Parking seien nicht geklärt.

Die Platzierung und technische Umsetzung der Abluftanlage ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans und wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens thematisiert und überprüft. In

diesem Rahmen kann sich auch die Nachbarschaft ein Bild machen und gegebenenfalls dagegen einsprechen.

6.3.8 Verlust an Tageslicht

Betrifft Schreiben Nr. 37, 38

Die Bebauung würde die Anwohner des Gevierts beeinträchtigen, indem durch den Neubau allen nach Norden gerichteten Fassaden Tageslicht entzogen würde.

Das Bau- und Planungsgesetz sorgt gestützt auf die § 23, 28, 63 und 64 über den sog. Lichteinfallswinkel für die ausreichende Versorgung von sensiblen Räumen mit Tageslicht. Als sensibel gelten Wohn- und Schlafzimmer, Küchen und Wohnküchen sowie andere zum Aufenthalt von Menschen bestimmte Räume wie Hotelzimmer. Der Lichteinfallswinkel beträgt in den Zonen 2a bis 5a 45°. Dieser Lichteinfall wird vom hier zur Diskussion stehenden Vorhaben eingehalten.

Das kantonale Bau- und Planungsgesetz wie auch das eidgenössische Raumplanungsgesetz kennen auch keinen Schutz der freien Aussicht oder das Recht, dass eine Aussicht nicht verbaut werden darf.

6.3.9 Wertverminderung der Liegenschaft

Betrifft Schreiben Nr. 35, 37, 38

Der Lärm durch die Autobahn und die Eisenbahn und jetzt auch noch durch die geplante Überbauung würden die Bewohnenden des Gevierts zunehmend bedrängen und mit Sicherheit auch zu einer Wertminderung der Liegenschaften führen.

Es ist anzunehmen, dass die neue Bebauung mit ihrer lärmschützenden Wirkung sowie die Aufwertung und Öffnung des Innenhofs zu einer Wertsteigerung auch der umliegenden Liegenschaften führen wird. Die Nutzbarkeit des umliegenden Eigentums wird durch die Neuüberbauung in keiner Weise eingeschränkt. Zudem werden die gesetzlichen Vorgaben wie Lichteinfallswinkel eingehalten und damit kein Zustand geschaffen, wie er nicht vielfach in der Stadt bereits besteht.

6.3.10 Bauimmissionen

Betrifft Schreiben Nr. 35, 37, 38

Zu allem bestehenden Lärm solle nun zusätzlich noch eine tiefe Baugrube ausgehoben und damit noch mehr Lärm verursacht werden.

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

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 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 Zivilgesetzbuch zwischen dem betroffenen und dem verursachenden Grundeigentümer zu regeln.

6.3.11 Nicht im Einklang mit ISOS

Betrifft Schreiben Nr. 35, 37, 38

Die gewachsene und gemäss ISOS erhaltenswerte Baustruktur im Geviert würde durch das 12-Geschoss Ungetüm erschlagen.

Das Areal Eisenbahnweg und sein unmittelbares Umfeld werden im ISOS als Baugruppe mit dem Erhaltungsziel B bezeichnet. Erhaltungsziel B bedeutet, dass die Struktur, die Anordnung und die Gestalt der Bauten und Freiräume bewahrt und für die Struktur wesentliche Elemente und Merkmale integral erhalten werden sollen. Altbauten sollen nur in Ausnahmefällen abgebrochen und bei Um- und Neubauten besonders auf deren Eingliederung geachtet werden.

Das ISOS beschreibt das Geviert Eisenbahnweg als heterogene Wohnhausgruppe am Kopf der Schwarzwaldbrücke als „Ensemble mit gewissem Situationswert“. Detailliertere Aussagen macht das ISOS nicht. Das Ensemble wird nicht zerstört, sondern um ein weiteres Gebäude ergänzt. Die bestehende L-förmige Bebauung wird dabei weiter erhalten. Ein Freihalten des ehemaligen Tennisplatzes kann nicht das Ziel des ISOS sein und würde deutlich dem Ziel der haushälterischen Bodennutzung, wie sie das eidgenössische Raumplanungsgesetz vorschreibt, zuwiderlaufen. Die neue Bebauung entspricht dem ISOS und dem darin formulierten Erhaltungsziel B.

7. 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 6, insbesondere aber Kapitel 4 entnommen werden.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen in Kapitel 6 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.

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Bebauungsplan
- Linienänderungsplan

Kopien der Einsprachen liegen im Ratssaal auf.

Entwurf Grossratsbeschluss

(Vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 101, 105 und 106 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999³ und § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991⁴, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. vom sowie in den Bericht der Bau- und Planungskommission Nr. vom, beschliesst:

I. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 14'127 des Planungsamtes vom 5. März 2018 wird verbindlich erklärt.
2. Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:
 - 2.1. Baubereiche A und B
 - a. In Baubereich A ist ein Gebäude mit 12 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 39 m.
 - b. In Baubereich B ist ein Gebäude mit 5 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 18 m. Fenster gegen Baubereich C werden mit einem Lichteinfallswinkel von 60° angerechnet.
 - c. Zulässig sind Wohn- und Dienstleistungsnutzungen bei einer maximalen Bruttogeschossfläche von 16'800 m². Es ist ein Mindestwohnanteil von 80% einzuhalten.
 - d. Die Baubereichsgrenzen dürfen nicht durch vorragende Bauteile überschritten werden. Ausgenommen sind ein Vordach gegen die Grenzacherstrasse, das maximal 12 m über die Grenze hinaus ragen darf, sowie Massnahmen zum Lärmschutz. Innerhalb der Baubereiche muss nicht an die Baulinie angebaut werden.
 - e. Die Zu- und Wegfahrten der Einstellhalle sowie der Vorfahrt haben über die im Plan dargestellten Punkte zu erfolgen.
 - f. Zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz gelten die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie.
 - g. Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfalleinwirkungen durch die Eisenbahnanlage sicherzustellen. Die Massnahmen zum Schutz sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.
 - h. Der Aussenraum ist mit Blick auf die bestehenden Qualitäten nach einem Natur- und Freiraumkonzept hochwertig zu gestalten.
 - i. Unterirdische Gebäudeteile, auch ungeheizte, sind bis zur Hochwasserkote von 248 m ü. M. mit einer minimalen Dämmung von 0.35 W/m²xK zu versehen. Gebäudeteile unterhalb der Vorfahrt gelten als unterirdisch.

³ SG 730.150.

⁴ SG 780.100.

2.2. Baubereich C

j. Gegen Baubereich B dürfen keine anrechenbaren Fenster angeordnet werden.

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

II. Änderung von Baulinien

Der Baulinienplan Nr. 14'128 des Planungsamts vom 5. März 2018 für die Änderung der Baulinien im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg wird genehmigt.

III. Abweisung von Einsprachen

Die im Ratschlag Nr. 00.0000.00 in Kapitel 6 aufgeführten Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

IV. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum und tritt am fünften Tag nach der Publikation des unbenutzten Ablaufs der Referendumsfrist oder im Falle einer Volksabstimmung am fünften Tag nach Publikation der Annahme durch die Stimmberechtigten in Kraft.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können.

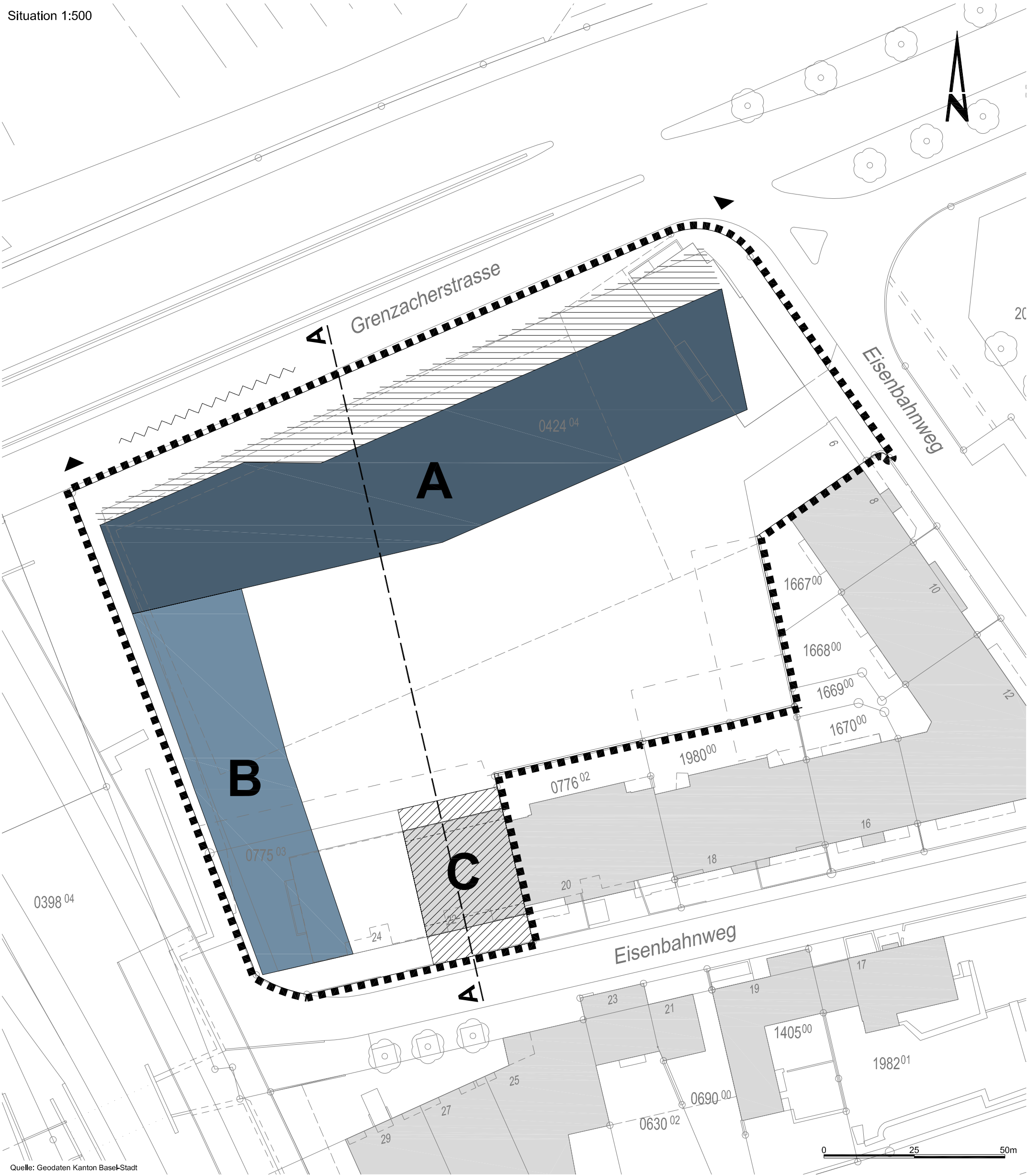
Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle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

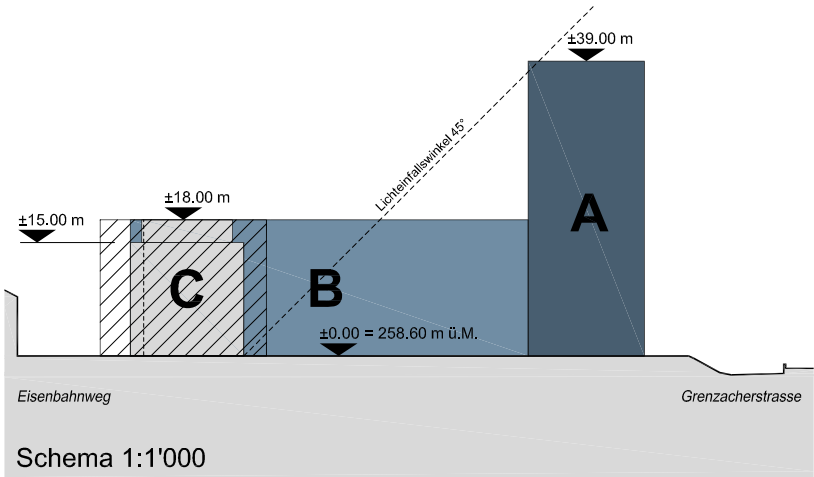
Bei völliger oder teilweiser Abweisung des Rekurses können die amtlichen Kosten, bestehend aus einer Spruchgebühr sowie den Auslagen für Gutachten, Augenscheine, Beweiserhebung und andere besondere Vorkehren, der Rekurrentin oder dem Rekurrenten ganz oder teilweise auferlegt werden.

Hinweis:

Pläne und Berichte zu diesem Beschluss sind unter folgendem Link einsehbar: <http://www.grosserrat.bs.ch/?gnr=00.0000>



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt



- Planungsperimeter
- Baubereich A
- Baubereich B
- Baubereich C
- bestehende Gebäude
- Bereich Vorfahrt
- Ein-/Ausfahrt Vorfahrt
- Ein-/Ausfahrt Einstellhalle



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

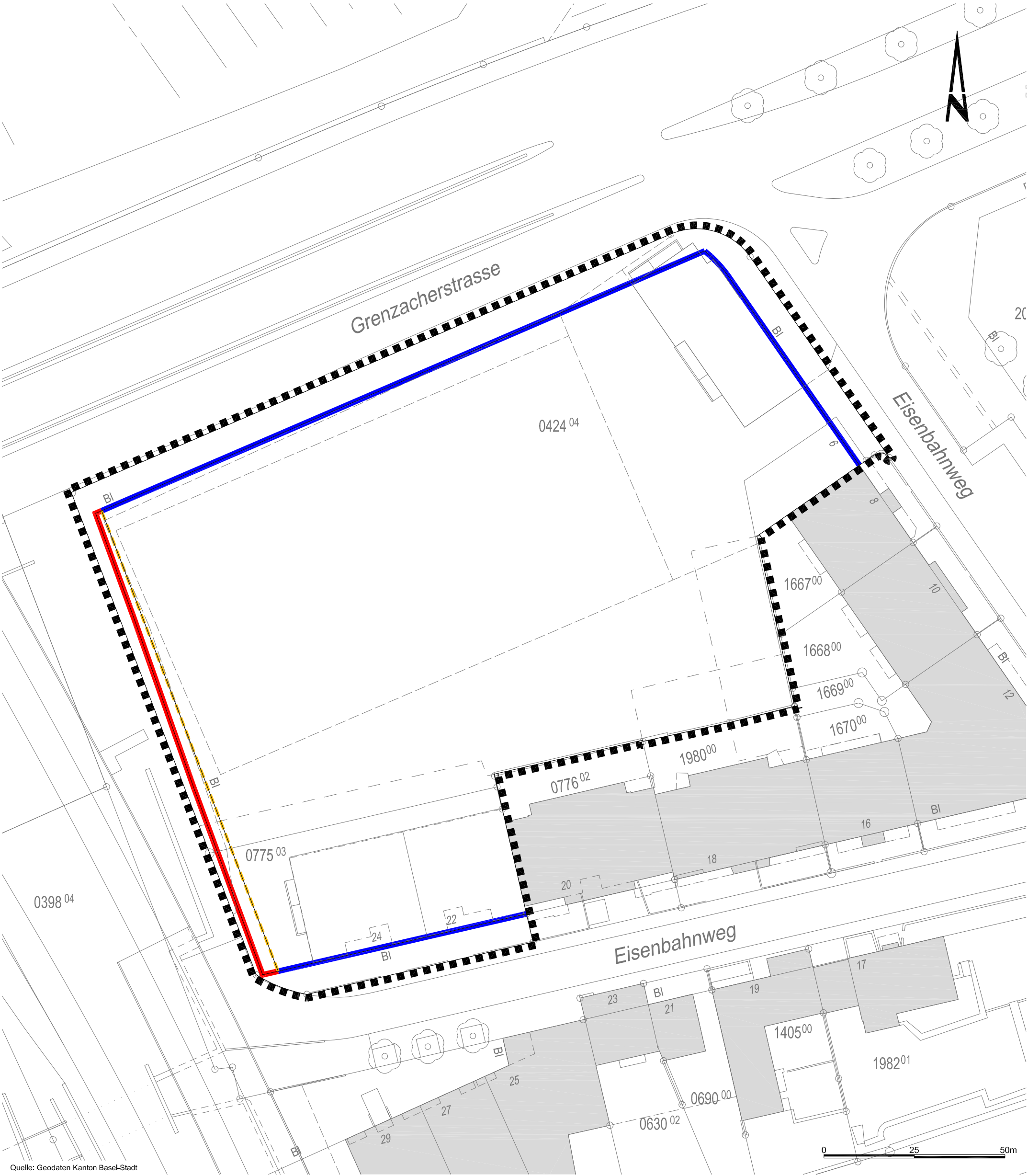
Städtebau & Architektur

- Planungsamt
- Arealentwicklung und Nutzungsplanung

Areal Eisenbahnweg

Bebauungsplan

Datum	05.03.2018
Revision	24.05.2018
Format	A3
Massstab	1:500/1'000
Projektleiter	fe
Zeichner	b5
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'127



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

- Planungsperimeter
- Baulinie neu
- Baulinie bestehend
- Baulinie aufzuheben



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

- Planungsamt
- Arealentwicklung und Nutzungsplanung

Areal Eisenbahnweg

Linienplan

Datum	05.03.2018
Revision	07.05.2018
Format	A3
Massstab	1:500
Projektleiter	fe
Zeichner	b5
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'128