

Bericht der Bau- und Raumplanungskommission
des Grossen Rates

zum

**Ratschlag Nr. 9038 betreffend
Zonenänderungen, Erlass spezieller
Bauvorschriften, Bau- und Strassenlinien,
Lärmempfindlichkeitsstufen im Gebiet
Bahnhof St. Johann/Voltastrasse**

sowie

Bericht zum Anzug M. Spörri und Konsorten
betreffend Erstellung hochwertigen und
erschwinglichen Wohneigentums "Volta Mitte"

vom 30. Oktober 2002 / P002273 / P996137

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 8. November 2002

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Bebauungsplan "Volta-Mitte" soll ein für die zukünftige Entwicklung von Grossbasel West wichtiges, vom Bau der Nordtangente gleichsam umgepflühtes Gebiet für zukünftige Nutzungen bereit gemacht und gleichzeitig aufgewertet werden, damit es die bestehenden Wohnquartiere mit zusätzlichen Nutzungen, wie namentlich Läden, Einkaufszentren, Dienstleistungsbetrieben, ergänzt und mit dem Bahnhof St. Johann, dem für den regionalen Verkehr eine wichtige Erschliessungsaufgabe zugeordnet ist, verbindet.

Die im Ratschlag 9038 (vom 21. November 2000) enthaltene Lösung fand in der Bau- und Raumplanungskommission grundsätzlich Zustimmung. Allerdings ergaben sich sowohl aus der Diskussion in der Kommission wie auch aus der parallel dazu vom Departement durchgeführten Testplanung Ansätze zu wesentlichen Verbesserungen. Aufgrund des vom Hochbau- und Planungsamt erarbeiteten Ergebnisses beauftragte die Kommission das Departement, für den so verbesserten Bebauungsplan ein weiteres Planauflageverfahren durchzuführen. Diese überarbeitete Fassung des Bebauungsplanes legt die Bau- und Raumplanungskommission nunmehr dem Grossen Rat zur Beschlussfassung vor.

Der Bebauungsplan legt die Nutzung fest, definiert die Platz- und Strassenräume und schafft damit die Voraussetzung, dass Investoren für dieses zu einem grossen Teil im öffentlichen Eigentum stehende Gebiet angesprochen werden können.

Eine verfeinerte, ins Einzelne gehende Definition der im Rahmen dieses Bebauungsplanes geltenden Bauvorschriften, die dann auch die städtebauliche und architektonische Gestaltung lenken werden, sollen für den Bereich A im Varianzverfahren erarbeitet werden. Ferner kann im Bereich B über ein Varianzverfahren ein von den besonderen Vorschriften des Bebauungsplanes abweichendes Projekt realisiert werden.

Der folgende Bericht enthält in der Einleitung die Angaben zur Kommissionsarbeit und insbesondere noch Bemerkungen zum sogenannten Varianzverfahren.

Der detaillierte anschliessende Bericht beruht auf einer Überarbeitung des Ratschlages 9038 durch das Hochbau- und Planungsamt aufgrund des zweiten Planauflageverfahrens und begründet nochmals einlässlich den vorgeschlagenen Bebauungsplan anhand der im zweiten Planauflageverfahren verbesserten Fassung des Bebauungsplanes.

1. Einleitung

1.1 Kommissionsarbeit

Die Bau- und Baumplanungskommission erhielt den Ratschlag bei der Entgegennahme der neuen Geschäfte im Dezember 2000 zur Vorberatung zugewiesen. Die Behandlung des Ratschlages beschäftigte die Kommission von ihrer zweiten Sitzung vom 4. April 2001 bis zur 20. Sitzung vom 30. Oktober 2002. Die Beratungen der Kommission wurden durch den Kantonsbaumeister Schumacher sowie die Herren Hug und Blanckarts vom Hochbau- und Planungsamt begleitet. Für die Fragen zur Regelung des Varianzverfahrens standen der Kommission überdies Frau Dr. Luzia Wigger und Herr Dr. Bernhard Staehelin von der Rechtsabteilung des Baudepartements mit ihrem Rat zur Verfügung. In der Schlussphase der Abfassung des Berichtes wirkte Frau Dr. Maria Lezzi wesentlich mit.

In den ersten beiden Sitzungen vom 4. April und 23. Mai 2001, in denen sich die Kommission mit dem Ratschlag befasste, nahm sie von den mit dem vorgeschlagenen Bebauungsplan beabsichtigten Zwecksetzungen Kenntnis und diskutierte die vorgeschlagene Lösung zum ersten mal ausführlich. Sie nahm hierauf Kenntnis von den Ergebnissen des Workshops der Testplanung und liess sich dann im September 2001 über die vom Hochbau- und Planungsamt für die Änderungen des Ratschlages favorisierten Varianten informieren. Die Kommission erteilte hierauf einstimmig den Auftrag, im Sinne der vorgestellten Variante weiter zu planen. In ihrer Sitzung vom 7. September 2001 erteilte dann die Kommission dem Hochbau- und Planungsamt den Auftrag, die Planaufgabe im Sinne der vorgeschlagenen Planungsvariante durchzuführen. Über die erfolgte Planaufgabe berichtete das Departement am 22. Mai 2002. Erfreulich war insbesondere, dass sich bezüglich der zweiten Planaufgabe keine weiteren Einsprachen ergeben hatten.

In der Kommission wurde zur Diskussion gestellt, ob für die Umsetzung des Bebauungsplanes nicht gleichzeitig ein Investitionsbeschluss für die entsprechende Entwicklung des öffentlichen Verkehrsmittels zu fassen sei. Die Kommission war sich dabei bewusst, dass es sich hier um einen Kredit in zweistelliger Millionenhöhe handeln würde. Die Vertreter der Verwaltung wiesen darauf hin, dass die Verknüpfung des Bebauungsplanes mit einem entsprechenden Investitionsbeschluss für das öffentliche Verkehrsmittel die Umsetzung des Vorhabens wohl erheblich, mindestens um eineinhalb Jahre, verzögern würde. Die Kommission legt allerdings Wert auf den Hinweis, dass die Realisierung einer umfassenden Überbauung im Sinne des Bebauungsplanes einen entsprechenden Schub beim öffentlichen Verkehrsmittel erfordern wird. Die privaten Investitionen in die Bauten und die vom Staat aufzubringenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden sich gegenseitig bedingen.

Es leuchtet jedoch ein, dass die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für die erforderliche Suche von Investoren und für deren Abklärung eine notwendige Voraussetzung sind. Aus diesem Grunde erachtet es die Kommission als richtig, den Bebauungsplan in der vorliegenden Form nunmehr dem Grossen Rat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Nach durchgeführter Behandlung der Einsprachen verabschiedete die Kommission den vorliegenden Bericht in ihrer Sitzung vom 30. Oktober 2002 und bezeichnete ihren Präsidenten als Referenten.

1.2 Varianzverfahren

Bereits in der Fassung des Bebauungsplanes gemäss dem Ratschlag 9038 war für einzelne Bereiche des vom Bebauungsplan beschlagenen Gebietes das sogenannte Varianzverfahren vorgesehen. Diesen Begriff verwendete bereits der Bebauungsplan für das Areal Bahnhof Süd. Er fehlt allerdings zur Zeit noch im geltenden Recht, sodass sich schon zu Beginn der Beratung der Kommission die Frage stellte, ob für dieses Verfahren nicht eine gesetzliche Grundlage nötig sei, die auch dem Investor oder Grundeigentümer die notwendige Wegleitung und Garantie gibt, zu einem verbindlichen Bebauungsplan zu kommen, der ihm auch die Einreichung von Baugesuchen ermöglicht. Aufgrund der Anregung der Kommission schlägt nunmehr das Departement vor, in der ohnehin geplanten gelegentlichen Überarbeitung des Bau- und Planungsgesetzes eine Bestimmung aufzunehmen, die dem Varianzverfahren die erforderliche gesetzliche Grundlage ermittelt.

Wie im vorliegenden Falle des Areals Volta-Mitte ist es vor allem für grössere differenzierte Bereiche, für welche ein Bebauungsplan erforderlich ist, kaum möglich, die besonderen Bebauungsvorschriften bereits von Anfang an so detailliert festzulegen, dass damit über eine längere Zeit gearbeitet werden kann. Dort wo die Überbauung nicht in einem einzigen Schritt und unmittelbar nach Erlass des Bebauungsplanes erfolgen kann, sondern wo weitere Planungen anschliessen müssen und eine etappenweise Realisierung unvermeidlich ist, rechtfertigt es sich, in einem ersten Bebauungsplan lediglich die Nutzungen und Leitlinien für die Überbauung, namentlich die Strassen- und Platzräume, die Erschliessungen, Nutzungen, Wohnanteile, maximale Gebäudeumfanghöhen und –ausdehnungen festzulegen, die detaillierten architektonische und städtebauliche Ausgestaltung aber weiteren Planungsschritten vorzubehalten. Um für diese weiteren Schritte zu einem möglichst befriedigenden Ergebnis zu gelangen, tritt zwischen die generelle erste Planung und die definitive Feinplanung das sogenannte Varianzverfahren: Für dieses stehen verschiedene Methoden: eingeladene Wettbewerbe, generelle Wettbewerbe, parallele Aufträge für Varianten etc. zur Verfügung. Wesentlich ist, dass dieses Varianzverfahren grundsätzlich in die Hände des Investors, des Grundeigentümers oder Bauträgers gelegt ist und dass diesem für dessen Durchführung im Einzelnen keine gesetzlichen Vorschriften gemacht werden sollen. Andererseits wird der Investor, um anschliessend bei den Behörden für seine Pläne und deren Sanktionierung im zweiten Planungsschritt die erforderliche Akzeptanz zu finden, motiviert sein, das Varianzverfahren in Absprache und im Dialog mit den Behörden durchzuführen.

Dort wo es der Bebauungsplan vorsieht, kann nach dem erfolgten Varianzverfahren die detaillierte Planfestsetzung durch den Regierungsrat, in den Landgemeinden durch den Gemeinderat, erfolgen.

Im vorliegenden Fall sind an zwei Stellen Varianzverfahren vorgesehen oder möglich. Für den Bereich A (Bebauungsplan Ziff. 2.1 lit. c) wird das Varianzverfahren vorgeschrieben, um eine hohe städtebauliche Qualität der Bebauung zu erreichen. Da die entsprechende Bestimmung des Bebauungsplanes keine Delegation an den Regierungsrat enthält, wird allerdings in diesem Falle das Ergebnis des Varianzverfahrens, insofern es zu Abweichungen von den Vorschriften des Bebauungsplanes führt, durch einen weiteren Grossratsbeschluss zu sanktionieren sein. Insofern jedoch das Ergebnis des Varianzverfahrens sich im Rahmen der vom Bebauungsplan Ziff. 2.1 lit. a-f aufgestellten Rahmenbedingungen einfügt, wäre die Baubewilligung direkt aufgrund des Varianzverfahrens zu erteilen.

Für den Bereich B ist das Varianzverfahren (Ziff. 2.2 lit g) als fakultativer Schritt vorbehalten. Insofern ein Varianzverfahren durchgeführt wird, kann von den Bestimmungen des Bebauungsplanes für dieses Gebiet abgewichen werden, wobei allerdings in diesem Fall wiederum ein entsprechender ergänzender Grossratsbeschluss erforderlich ist, um das Ergebnis des Varianzverfahrens zu sanktionieren.

Mit dem Instrument des Varianzverfahrens soll die Möglichkeit geschaffen werden, in einem Bebauungsplan die Bestimmungen so weit gefasst zu lassen, dass sie für eine längere Planungsperiode ihre Geltung behalten können. Andererseits soll aber die Gewähr geboten sein, dass aufgrund dieser allgemeinen Bestimmungen jeweils die zur Zeit der Realisierung des Baues bestgeeignete Möglichkeit gefunden und verwirklicht werden kann.

1.3 Redaktion des Berichtes

Der vorliegende Bericht zum Ratschlag 9038 ist mit Ausnahme der einführenden Zusammenfassung und dieser Einleitung vom Hochbau- und Planungsamt verfasst worden. Im Hinblick darauf, dass der ursprüngliche Ratschlag eine grundlegende Überarbeitung erfuhr, wählte die Kommission diesmal das Verfahren, nicht lediglich die gegenüber dem ursprünglichen Ratschlag beantragten Änderungen zu kommentieren, sondern den Bericht als eine integrierte und überarbeitete Fassung des ursprünglichen Ratschlages vorzulegen, welche die gesamte Vorlage noch einmal in ihren sämtlichen Aspekten erläutert und damit die parallele Lektüre des ursprünglichen Ratschlages entbehrlich macht.

2. Vorbemerkung

2.1 Testplanung

Die im Ratschlag beschriebene Projektorganisation ProVolta[®] führte in Vorbereitung der Varianzverfahren eine Testplanung durch. Die Erkenntnisse dieser Testplanung¹, die eine Verfeinerung der Grundlagen gegenüber dem Ratschlag 9038 bringen, sind der BRK vorgestellt worden. Sie erteilte dem Baudepartement danach einstimmig den Auftrag für eine zusätzliche öffentliche Planaufgabe, worin die Abweichungen zur Planaufgabe 1 vom April/Mai 2000 darzustellen waren.

Abb. 11: Perimeter (Planaufgabe 1)

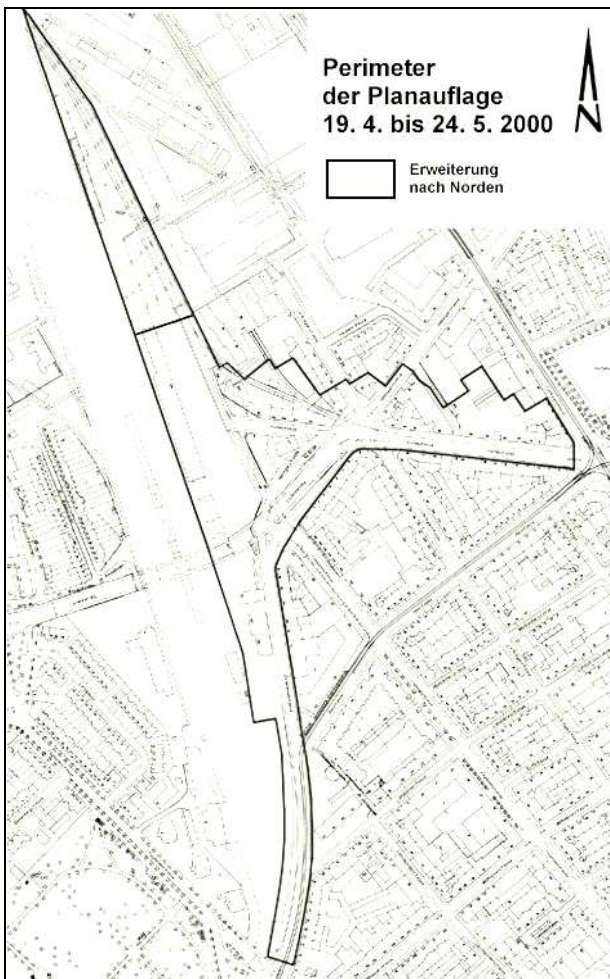
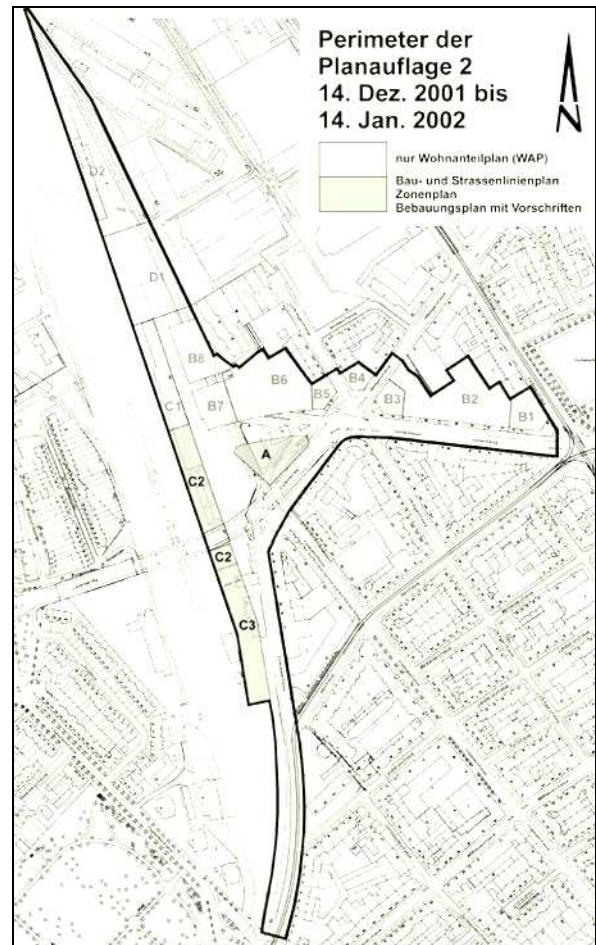


Abb. 11 a Perimeter (Planaufgabe 2)



Anlässlich der Planaufgabe 2 nahm die BRK die Gelegenheit wahr, die Auflage zu besichtigen und Fragen zu klären.

Einsprachen sind keine eingegangen. Die Anliegen einer Sammelbemerkung (Schallreflektion, Lärmschutz) von Bewohnern ausserhalb des Planungsperimeters, Im Wasenboden, werden in der nächsten Planungsphase aufgenommen.

¹ Zitat Schlussbericht Testplanung:

«Das Ergebnis kann insgesamt als positiv bewertet werden. Das durchgeführte Verfahren hat die zurückliegende Planungsarbeit gestützt und gleichzeitig Antworten geliefert auf Fragestellungen bezüglich der für eine Veränderung noch empfänglichen, weichen Bereiche. Wesentlich erscheint dabei die Tatsache, dass sich generell der Stellenwert der Planung für alle drei Grundeigentümer verstärkt hat. Das Wissen um das Potential des Ortes in Überlagerung mit den formulierten Zielvorstellungen wurde durch diesen Planungsprozess gefestigt. Zudem wird einer gemeinsamen Projektentwicklung auch seitens SBB grösste Bedeutung zugesprochen.»

2.2 Bau- und Planungsgesetz

Mit dem neuen Bau- und Planungsgesetz (BPG), das seit dem 1. Januar 2001 in Kraft ist, wurden auch verschiedene Begriffe und Verfahren neu bestimmt. Für den Ratschlag 9038 ändern sich vor allem die Paragraphen, mit denen auf das Gesetz verwiesen wird. Die speziellen Bauvorschriften (SBV) wurden durch das Instrument der Bebauungspläne abgelöst.

2.3 Politische Vorstösse und Einsprachen

Für die politischen Vorstösse und die Einsprachen der ersten Planaufgabe galt noch das Hochbautengesetz (HBG). Der Anzug M. Spörri und Konsorten «Volta Mitte» und die Einsprachen wurden gemäss HBG beantwortet. Lediglich die Beschlussesentwürfe des Grossen Rates wurden auf der Grundlage des BPG verfasst.

3. Vorgehen

Der Ratschlag 9038 gilt für die Kapitel 1 bis 3: **Begehren** (1), **Ausgangslage** (2) und **Planungsabsichten** (3). Sie sind im Bericht der BRK nicht wiederholt.

Um die Einheit des Stoffes zu erhalten, und vor allem um eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu erreichen, wurde **ab dem Kapitel 4 'Planungsmassnahmen des Ratschlags 9038', der gesamte Text mitsamt den Abbildungen in den Bericht integriert**. Die Berichtsbeilagen (Pläne verkleinert auf A3) sowie die Beschlussespläne im Massstab 1:1000, die im Ratsaal aufgelegt werden, wurden vollständig neu erstellt.

3.1 Testplanung und Ratschlag 9038

Der Ratschlag 9038 zeigte die Bedeutung einer Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof St. Johann. Die Testplanung bestätigte dies und erwies darüber hinaus die Bedeutung des Bahnhofplatzes² und die zwingend nötige Verbindung zum Quartier St. Johann, vor allem in Richtung der Vogesenstrasse, dem ehemaligen Trasse der ersten Elsässerbahn (Le Chemin de Fer de Strasbourg à Bâle).

² Zitat Schlussbericht Testplanung:

«Die Bedeutung der ‚Verkehrsdrehscheibe St. Johann‘ für den Norden von Basel ist gross. Dies verlangt eine adäquate Bahnhofplatzgestaltung, einen neuen Ort, der sich behaupten kann. Der Vorschlag zu einer Platzgestaltung, der ausgeht vom Verlauf der Vogesen- und Entenweidstrasse, überzeugt, weil damit eine direkte Anbindung des Platzes an das Quartier südlich vom Viadukt entsteht. Der axiale Bezug des (alten) Bahnhofgebäudes zum Bahnhof-Platz fällt weg. Ausserdem ermöglicht dieser Vorschlag die Integration des südlichen Mündungsbereichs der Hünigerstrasse in den Bahnhofplatz. Das heisst, dass der Platz den Viadukt unterquert und dass so eine Überdeckung geschaffen wird für den partiellen Einbau von kleinteiligen Bauten mit einem Nutzungspotential, das den Bezug vom Bahnhof und vom Bahnhofplatz zum Quartier auf der Südseite des Viaduktes stärkt.»

Der vergrösserte Bahnhofplatz bedeutet gleichzeitig ein verkleinertes Zentrum³. Der dadurch entstehende Verlust an Nutzfläche wird durch eine Nutzungsumlagerung auf den Bereich entlang des Bahnareals, wo heute das Dienstgebäude der SBB steht, teilweise kompensiert.

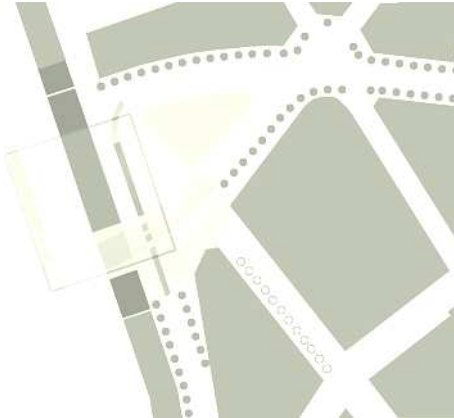


Abb. 11 b Verkehrsdrehscheibe
(Abbildung aus Bericht Testplanung)

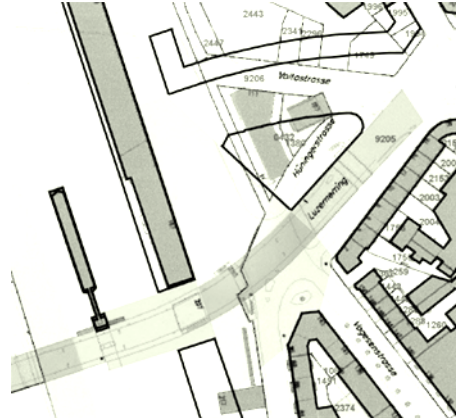


Abb. 11 c Überlagerung von
Bestehendem und Neuem und der
Bezug des Bahnhofplatzes zur
Vogesenstrasse.
Mit der Ausweitung des Platzes wird der
angestrebte Bezug zum Quartier zusätzlich
verstärkt.

Die Form des Bahnhofplatzes und die Bedeutung der Verbindung unter dem Luzernerringviadukt hindurch in Richtung Süd führte zur Idee mit einem Gebäude auf der Südseite des Viadukts⁴. Es nimmt einen wichtigen Ort am Platz ein, weil es auf der dem Quartier St. Johann zugewandten Seite des Luzernerringviadukts steht und weil es in der Flucht der Hünigerstrasse liegt, wo die Krümmung des Viadukts die Richtung zum Kannenfeldquartier aufnimmt.

³ Zitat Schlussbericht Testplanung:

«Die für den Bereich A bisher geforderte Zentrumsnutzung ist zu gross. Die Platzverhältnisse lassen nur eine geringere oberirdische Nutzung zu, was auch übereinstimmt mit der Nachfrage, die bisher geringer ausgefallen ist als erwartet. Ausserdem hat sich auch die Auffassung, die Bedeutung des Standortes „Zentrum“ sei durch einen städtebaulichen Akzent zu betonen, nicht bestätigt; entsprechend ist auf ein hohes Gebäude an diesem Ort zu verzichten.»

⁴ Zitat Schlussbericht Testplanung:

«Die städtebauliche Bedeutung der „Bahn-Kante“ (SBB, Gleis-Areal) soll aufgewertet werden. Dies bedingt, dass die im Bereich Zentrum vorzunehmende Nutzungsreduktion teilweise kompensiert wird durch eine Verlagerung in die Randbebauung des erweiterten Bereiches Bahnhof (C2 und C3). Zusätzlich soll eine weitere Kompensation durch die Ausdehnung der Nutzflächen im Untergeschoss (Allmendunterbauung) erfolgen. Der Bereich C2 – Bahnhof – ist auf den nördlichen Bereich C3 auszuweiten. Damit kann die platzdefinierende Randbebauung unter dem Viadukt durchgeführt werden. Darüber hinaus kann bei entsprechender Ausgestaltung des Südkopfes des Bahnhofs der Viadukt städtebaulich integriert werden.»

4. Planungsmassnahmen

4.1 Planungsperimeter

Der Planungsperimeter basiert auf dem Richtplan vom 23. März 1999. Eine Erweiterung erfuh der Perimeter um den Bereich D, gemäss Abb. 11 d. Der hauptsächliche Grund für die Ausweitung war die Schaffung von grösserer Flexibilität, insbesondere für Betriebsumlagerungen, welche nicht auf Bahnareal, dagegen in der Zone 7 zulässig sind.

Eine Beschränkung erfährt der Perimeter gegenüber dem Stadtteilentwicklungsplan⁵ um das Gebiet vom Voltaplatz bis zur Fabrikstrasse, weil für dieses Gebiet keine zonenrechtlichen Änderungen vorgesehen sind.

Abb. 11 d Perimeter

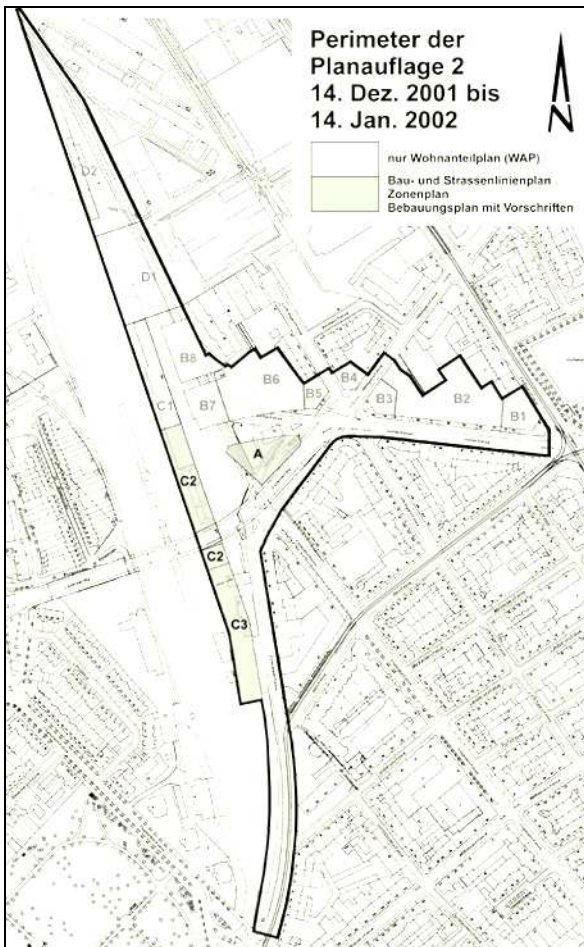
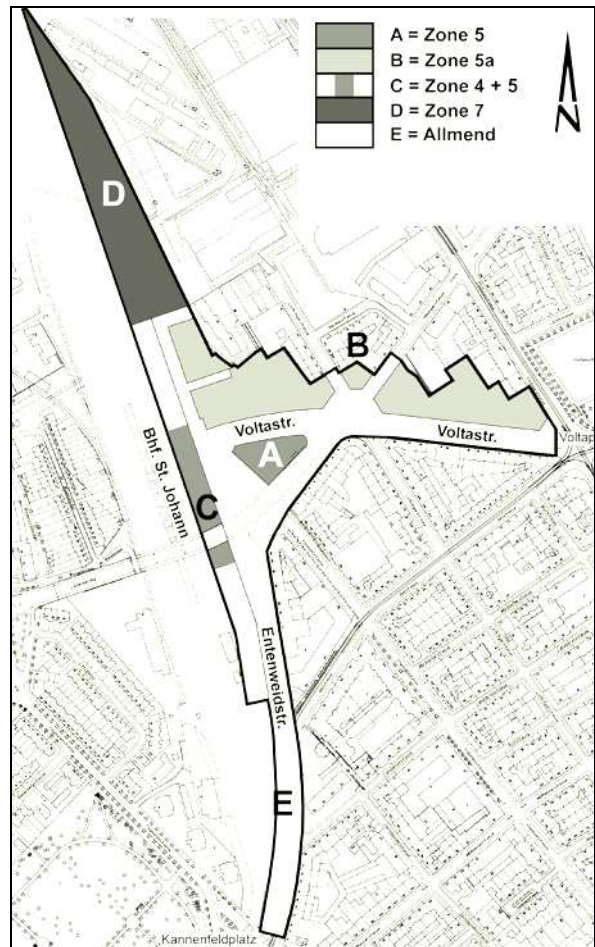


Abb. 12 Übersicht Bereiche A bis E



⁵ Stadtteilentwicklungsplan Äusseres St. Johann - NT Korridor, Oktober 1997 [STEP St. Johann]

4.2 Zonenänderungen

Übersicht

Vorgesehen sind Einzonungen, Umzonungen und Auszonungen. Das Ausmass geht aus Abb. 13 hervor (Gebiete ohne Raster bleiben unverändert).

Umzonungen

Zentrum, im Bereich A (Abb. 12), von Zone 5a in Zone 5

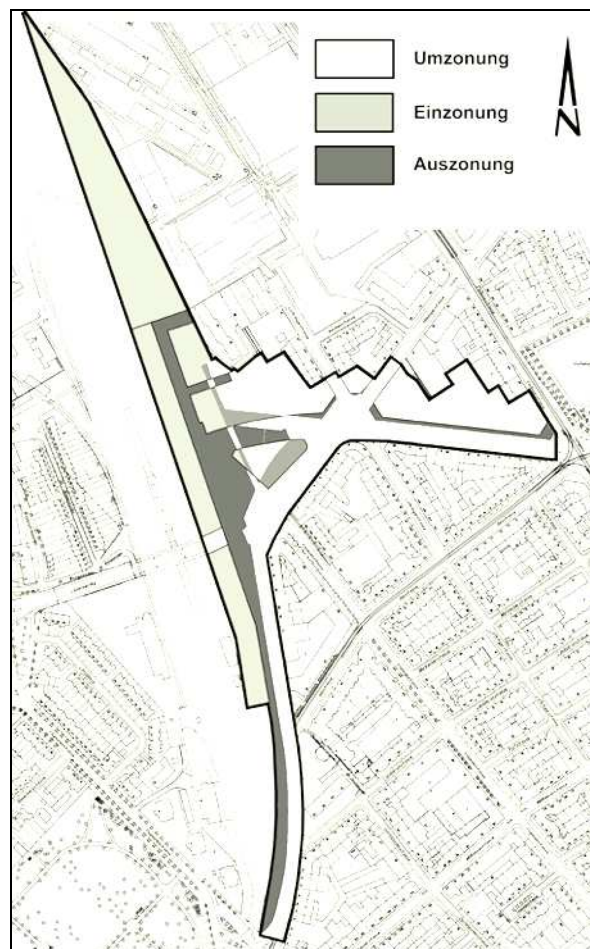
Einzonungen

Allmendfläche an der Voltastrasse West und an der Hünigerstrasse, entlang des Viadukts, wird in eine Bauzone eingewiesen. Ebenso wird Bahnareal in eine Bauzone eingewiesen.

Auszonungen

Um den Boulevard, das Zentrum und den Bahnhofplatz zu realisieren, wird Bauzone und Bahnareal zur Allmend abgetreten.

Abb. 13: Zonenänderungen



Das Bahnareal ist in erheblichem Umfang von der Neuorientierung und Aufwertung betroffen. Die S-Bahnstation St. Johann liegt nahezu in der Mitte des heutigen Gleisfeldes. Die östliche Randzone mit dem heutigen Dienstgebäude (mit Stellwerk) dient mit den Güterhallen vor allem der Lagerung und dem Umschlag von Gütern. Diese Nutzung ist aber mit einer personenorientierten ÖV-Drehscheibe nicht mehr vereinbar. Die vorgesehene Entwicklung zu einer Dienstleistungs- und Gewerbenutzung, welche über die Bedingungen der Zone Bahnareal hinausgeht, setzt eine Einzonung in eine Bauzone voraus. Eine Einzonung gilt sinngemäss auch für dasjenige Bahnareal, das in Zukunft industriell genutzt werden soll.⁶

⁶ Heute sind im Bahnareal teilweise offene kiesige Ruderalflächen. Eine höhere Nutzung führt zur Ersatzpflicht im Sinne von Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG] Art 18^{ter} / Natur- und Landschaftsschutzgesetz [NLG] § 9¹. Zum Teil können diese Flächen durch extensive Dachbegrünungen ausgeglichen werden.

Die heutige Bahnböschung an der Entenweidstrasse ist ein bedeutendes Naturobjekt. Im Abschnitt zwischen der Gasstrasse und dem Kannenfeldplatz muss im Rahmen der detaillierten Ausgestaltung eine mit der ökologischen Bedeutung des Objektes verträgliche Lösung gesucht werden, um Konflikte mit dem Naturschutz zu vermeiden.

Eine Zonenänderung erfährt der Bereich A, Zentrum Bahnhof St. Johann, von der Zone 5a in die Zone 5 respektive von Bahnareal in die Zone 5. Dieser Bereich ist gewissermassen die Nabe im Planungsgebiet. Er liegt zwischen Bahnhof, Mittlerem Ring und Äusserem Ring und wird zusammen mit dem Bahnhof zum 'Brückenkopf St. Johann' für das Kannenfeldquartier. Ansonsten wurde im Planungsperimeter an der bestehenden Zone 5a festgehalten.

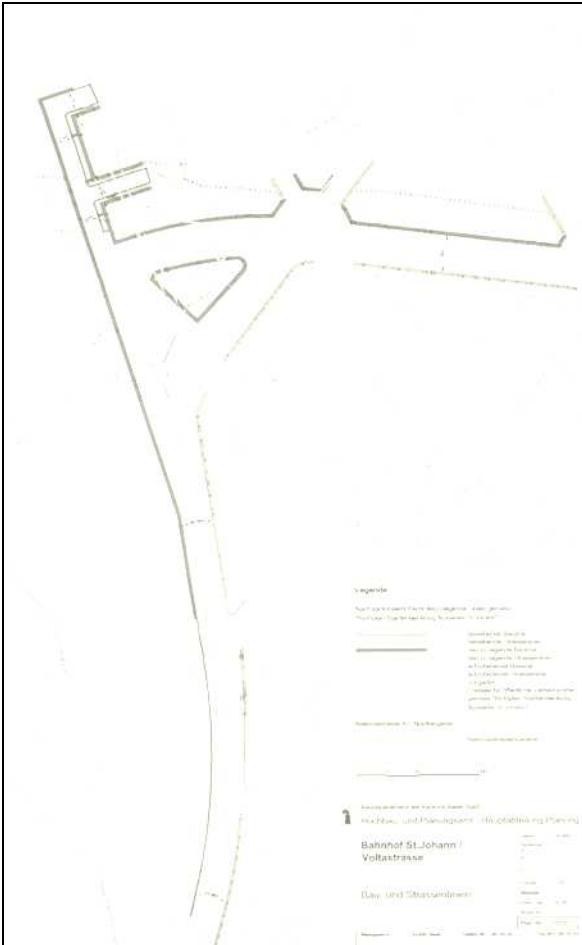
Weitere Angaben zu den Zonenänderungen befinden sich auch in den folgenden Kapiteln.

4.3 Bau- und Strassenlinien

Zwischen Voltaplatz und Lothringerplatz wird der Baulinienabstand von heute 22 m auf 30 m verbreitert. Die neue Fassadenflucht auf der Nordseite dieses Strassenabschnittes ist somit um rund 8 m zurückversetzt. So ist es möglich, einen Boulevard mit beiderseitigen Baumreihen in Baumscheiben und mit breiten Trottoirs zu schaffen. Das neue Tramtrasse liegt in der Strassenmitte und ist gleichzeitig Busspur, die bei besonderen Vorkommnissen (Unfall, Krankentransport, Feuerwehreinsatz) befahren werden kann. Zwischen Lothringerplatz und Bahnhof St. Johann wird der Baulinienabstand zwar auch auf 30 m festgelegt, jedoch mit der Ermächtigung an den Regierungsrat, die Bau- und Strassenlinie für den Bereich A an der Voltastrasse West, abhängig vom Ergebnis des Varianzverfahrens, geringfügig zu verändern. Die Baumallee des Boulevards ist hier nur auf einer Seite, der nördlichen, vorgesehen, das Tram- und Bustrasse liegt in der Strassenmitte. Der Strassenverlauf ist in diesem Abschnitt gekrümmt, damit der Bahnhof ins Blickfeld kommt, der Richtungswechsel zum Kannenfeldplatz hin angekündigt ist und günstige Kurvenradien für das Tram entstehen.

Der Bahnhofplatz ist breiter als der Boulevard, jedoch vom Typ her als ein längs liegender Platz vor einem Durchgangsbahnhof konzipiert. Die östliche Fassade (Zentrum) nimmt vor allem die Flucht der Vogesenstrasse auf, des historischen Trassees der «Chemin de Fer de Strasbourg à Bâle», und weitet sich unter dem Luzernerringviadukt hinweg und gegen das St. Johannisquartier hin aus. Zwischen der Voltastrasse und der Unterquerung des Luzernerringviadukts ist der Haltestellenbereich platziert. Das bestehende Dienstgebäude der SBB begrenzt den Platz gegen die Bahn. Es bestimmt mit seiner Lage die anschliessende Bebauung sowie die neuen Bau- und Strassenlinien.

Abb. 14: Bau- und Strassenlinie (Auflageplan)
siehe auch farbige Berichtsbeilage 4



In der Entenweidstrasse wird die Bau- und Strassenlinie gegen das Bahnareal verschoben. Die Baulinie verläuft südlich des Luzernerringviadukts in der Fassadenflucht des SBB-Dienstgebäudes weiter, bis der Baulinienabstand der Entenweidstrasse das Mass von 24.5 m erreicht hat, damit das Tramtrasse Platz findet und bis zum Kannenfeldplatz, auf der Seite der Bahn, Bäume gepflanzt werden können. Ab der Einmündung der Gasstrasse bis zum Kannenfeldplatz erübrigt sich bahnseits eine Baulinie.

Nördlich des Bahnhofplatzes, in der Entenweidstrasse Nord, verringert sich der Baulinienabstand auf 18 m. Vor den Wohnbauten auf der Ostseite wird ein Vorgarten von 5 m Tiefe festgelegt. Die bestehende private Zufahrt wird durch eine Stichstrasse verbunden.

Die Entenweidstrasse Nord endet in einem Kehrplatz, von dem aus eine Durchfahrt für Notfahrzeuge zur rückwärtigen Erschliessung führt. Diese Durchfahrt auf Areal der SBB wird mit einer Dienstbarkeit gesichert, die im Grundbuch einzutragen ist.

4.4 Bebauungsplan

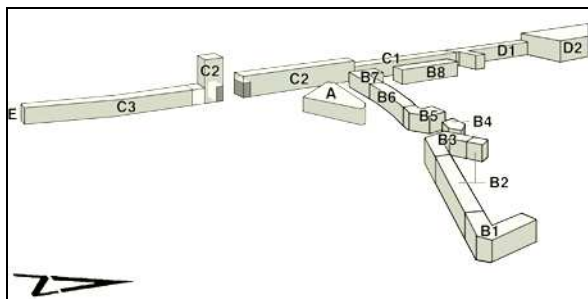
Bebauungsplan und integrierende Vorschriften entsprechen dem neuen Bau- und Planungssetzes [BPG]. Die Gebiete, die eine planerische Änderung erfahren, sind unterteilt in die Bereiche A bis D. Die Bereiche B, C und D sind zusätzlich in Teilbereiche gegliedert. Bereich E betrifft die Entenweidstrasse im Abschnitt zwischen Einmündung Gasstrasse und Kannenfeldplatz.

Abb. 16: Bereiche im Bebauungsplan

Die folgenden Abbildungen sollen die Gliederung in Bereiche oder Teilbereiche auf zwei Arten illustrieren und zwar als Volumenmodell (Abb. 15) und als Plan (Abb. 16).

Aus technischen Gründen ist der Teilbereich D2 in den Volumenmodellen nur teilweise dargestellt

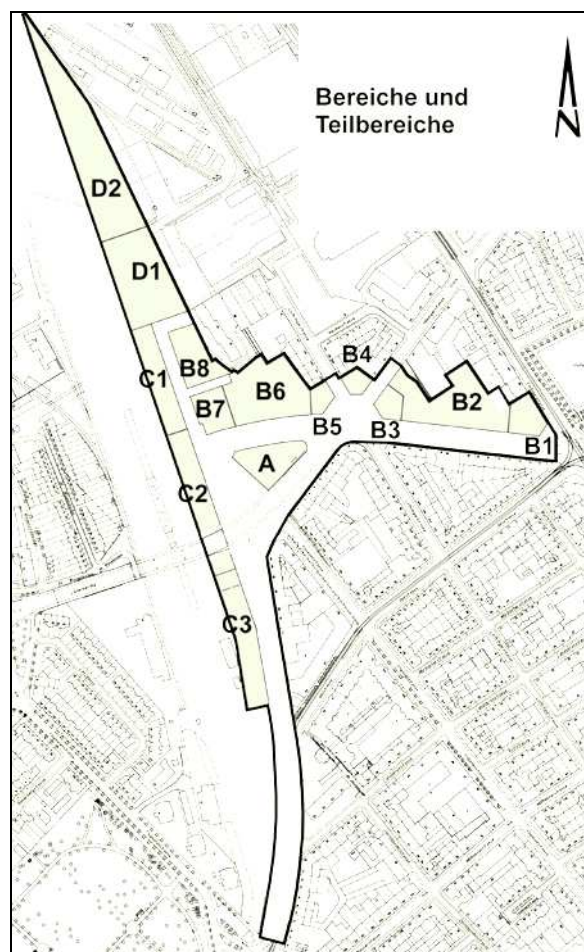
Abb. 15: Bereiche im Volumenmodell



Der Teilbereich C2 greift unter dem Viadukt hindurch

Siehe auch dem Bericht beigelegte Pläne:

- Entwurf Bebauungsplan (Beilage 3)



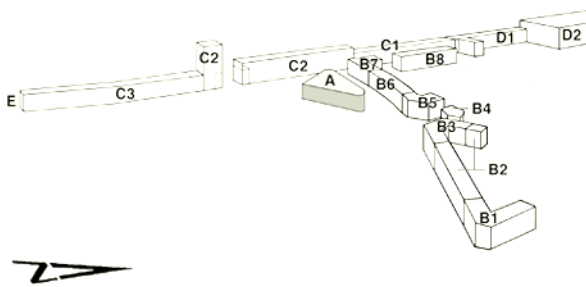
4.5 Vorschriften des Bebauungsplans

Allgemeines

Wenn im St. Johann, nach Abschluss des Baus der Nordtangente, die Oberflächen der Lokalstrassen neu gestaltet und der Boulevard Voltastrasse geschaffen werden, ist die Erneuerung dieses Stadtteils noch nicht abgeschlossen. Erste Hochbauten sollen zeitgleich mit der Fertigstellung der Strassenoberfläche zur Vermietung oder zum Verkauf angeboten werden. Parallel zum Bezug der Bauten sollte das Tram verkehren und sollten die Alleebäume gepflanzt sein. Die neuen Vorschriften stellen vor allem die Qualitäten der einzelnen Baukörper und eine genügend grosse Freifläche in den Vordergrund. Sie legen deshalb fest, wie viel Freifläche im Minimum zu schaffen ist, und wie hoch die maximal zulässige Bruttogeschossfläche [BGF] ist. Die Vorschriften des Bebauungsplans bestimmen zudem maximale Gebäudehüllen anhand von Profilen. Diese maximalen Gebäudehüllen sind grösser, als dies BGF und Geschosszahl erlauben, sodass darin die zulässige BGF in vielfältiger Weise angeordnet werden kann. Es besteht somit ein hoher Gestaltungsspielraum.

Bereich A

Abb. 17: Volumenmodell Bereich A



Für das neue Zentrum Bahnhof St. Johann wird, entsprechend den Erkenntnissen der Testplanung, die Zone 5 festgesetzt, und es ist ein Varianzverfahren durchzuführen.

Aus städtebaulichen Überlegungen sollte im Bereich A die Gebäudehöhe eher der Zone 5a oder Zone 4 entsprechen. Um eine Reduktion der Höhe zu erreichen, sind die Vorschriften des Bebauungsplans für eine allfällige kommerzielle Nutzungen im Untergeschoss entsprechend formuliert. Dies trifft auch zu für die mögliche Unterbauung des Bahnhofplatzes im 1. Untergeschoss zu kommerziellen Zwecken.

Es ist stadträumlich und städtebaulich erwünscht, im Bereich A einen charakteristischen, deutlich in Erscheinung tretenden Bau zu schaffen. Er soll die im wörtlichen Sinne ausgezeichnete Bedeutung der Situation in der Stadtstruktur erlebbar machen, die Übergangsstelle der beiden Quartiere Kannenfeld und St. Johann hervorheben und dem Ort gleichzeitig seine spezifische Identität geben. Um Form und Volumen dieses Zentrums definieren zu können, ist die Durchführung eines Varianzverfahrens vorgesehen. Der Regierungsrat kann im Rahmen des Varianzverfahrens die kommerzielle Nutzung eines Untergeschosses zulassen, sofern die dabei realisierte BGF von der zulässigen oberirdischen BGF des Bereichs A abgezogen wird und dies an die Baubewilligung geknüpft ist. Um die Verbindung des Zentrums mit dem St. Johannquartier zu erreichen, ist der Bahnhofplatz vergrössert und aufgeweitet worden. Dabei hat die Flucht der Vogesenstrasse die ihr zustehende Bedeutung bekommen. Der Gestaltung der Zugänge unter dem Luzernerringviadukt hindurch ist grosse Beachtung zu schenken.

Bereich B

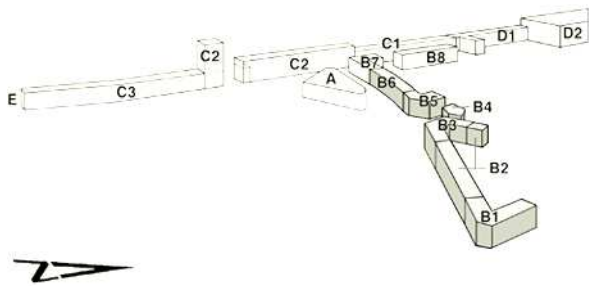
Wohnanteil

Mit dem Inkrafttreten des BPG wird auch der Wohnanteil als Zonenplan festgelegt (§ 95), im vorliegenden Fall sinnvollerweise im Rahmen des Bebauungsplans. In der Planaufgabe 2 sind die entsprechenden Werte aufgelegt. Für den Bereich B wird gesamthaft ein Wohnanteil definiert. So weit möglich, ist innerhalb des Bereichs B ein Transfer von Wohn- oder Arbeitsfläche zwischen den Teilbereichen gestattet.

Die Bauten in der Zone 5a, entlang der Voltastrasse, sollen mehrheitlich dem Wohnen dienen. Die Randbebauung mit bis zu 5 Voll- und 2 Dachgeschossen prägt den Boulevard zwischen dem Voltaplatz und dem Bahnhof entscheidend.

Die Teilbereiche B1, B3, B4 und B5 sind Eckbebauungen; sie eignen sich für Läden und Dienstleistungen aufgrund der Zentralität und der geringeren Empfindlichkeit solcher Nutzungen gegenüber Lärm. Der Wohnanteilplan wird entsprechend angepasst. Die Teilbereiche B2 und B6 eignen sich aufgrund ihrer Lage im Gebiet und zur Strasse im Wesentlichen für Wohnnutzung. Im Hinterland könnte eventuell ein Kindergarten entstehen. Das Einhalten von mindestens 50 Prozent Freifläche wird deshalb festgesetzt. Hofbauten, ein- oder mehrgeschossig, sollen nur dort realisiert werden können, wo durch sie die geforderte Freifläche nicht unterschritten wird. Ein Nutzungstransfer ist nur innerhalb des gleichen Gevierts möglich und muss mit einer Dienstbarkeit gesichert sein (der Grundbucheintrag kann ohne Zustimmung des Baudepartementes nicht gelöscht werden). Für die Teilbereiche B7 und B8 wird von der Bebauungsart und dem Profil der Voltastrasse West ausgegangen.

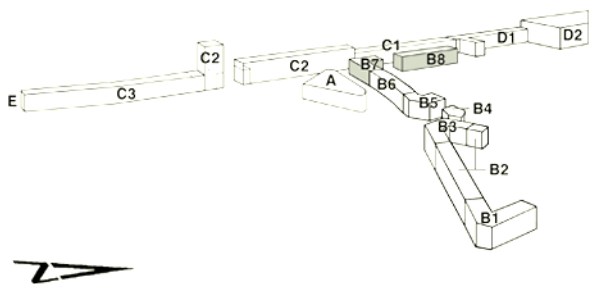
Abb. 18: Volumenmodell
Teilbereiche B1 bis B6



Die Teilbereiche B1 bis B6 bleiben in der Zone 5a.

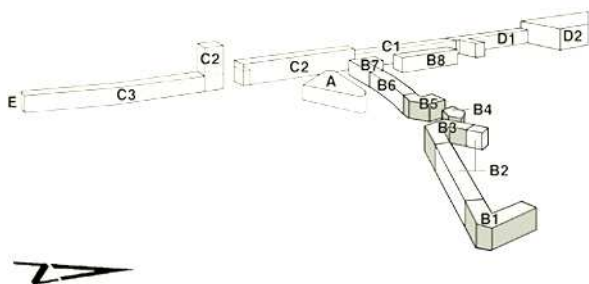
Die Teilbereiche B2 und B6 eignen sich auf Grund ihrer Lage im Gebiet und zur Strasse für Wohnnutzung. Im Hinterland von Teilbereich B6 könnte eventuell ein Kindergarten entstehen. Es ist eine Fussgänger Verbindung zu erstellen (siehe Bebauungsplan Nr. 12'730 vom 11. Februar 2002).

Abb. 19: Volumenmodell
Teilbereiche B7 bis B8



Die Teilbereiche B7 und B8 werden von Bahnareal in Zone 5a eingewiesen.

Abb. 20: Volumenmodell
Teilbereiche B1, B3, B4, B5



Die Teilbereiche B1, B3, B4 und B5 sind Eckbebauungen; sie eignen sich aufgrund ihrer Zentralität und der geringeren Empfindlichkeit solcher Nutzungen gegenüber Lärm für Läden und Dienstleistungen.

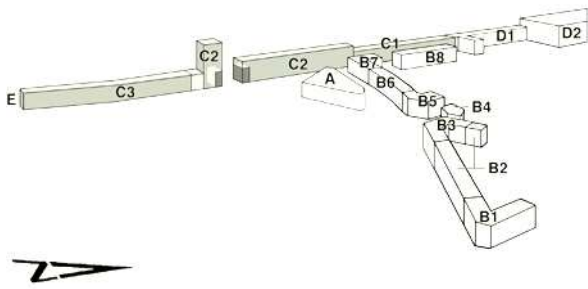
Bereich C

Für den Bereich C wird eine maximale Gebäudetiefe von 21.0 m ermöglicht. Überschreitet die Gebäudetiefe jedoch 15.0 m ist zur seitlichen Grenze ein Abstand einzuhalten, welcher dem Mass der Überschreitung (oder 45° a.T.) entspricht, sofern dies nicht mit einer Dienstbarkeit, welche im Grundbuch einzutragen ist, anders geregelt wird. Innerhalb des Gebäudeprofils kann die maximale Bruttogeschossfläche je Teilbereich frei angeordnet werden. Die Lage ist für Gewerbe und Dienstleistungen geeignet. Die Teilbereiche C1 und C3 werden vom Bahnareal der Zone 4 zugewiesen. Der Teilbereich C2 kommt von Bahnareal in die Zone 5.

Aus städtebaulichen Überlegungen wird der Teilbereich C2 im Rahmen der Testplanung als eines der wesentlichen Elemente am Bahnhofplatz gesehen. Zusammen mit dem Bereich A, Zentrum, begrenzen sie den Bahnhofplatz. Dieser öffnet sich, unter dem Luzernerringviadukt hindurch, zum St. Johansquartier im Süden. Um dieses 'unter-dem-Viadukt-Hindurchgreifen' stadträumlich erfassbar zu machen, wird der Teilbereich C2 um ein Gebäudevolumen südlich des Luzernerringviadukts erweitert. Dieses Volumen kann eine Höhe von maximal 40 m erreichen. Mit dem Teilbereich C3 wird die Randbebauung der sogenannten 'Bahnkante' entlang der Entenweidstrasse bei der Einmündung Gasstrasse abgeschlossen. Bis zum Kannenfeldplatz wird aber die Baumallee fortgesetzt (Bereich E). Die ökologisch wertvolle Böschung gegen das Bahnareal wird teilweise angepasst, wobei eine Lösung gesucht werden muss, die der Bedeutung

des Objektes Rechnung trägt. Die Gestaltung des Fussgängerbereichs in diesem Abschnitt steht in enger Beziehung zur Gestaltung des Übergangs vom Strassenniveau zum Bahnareal.

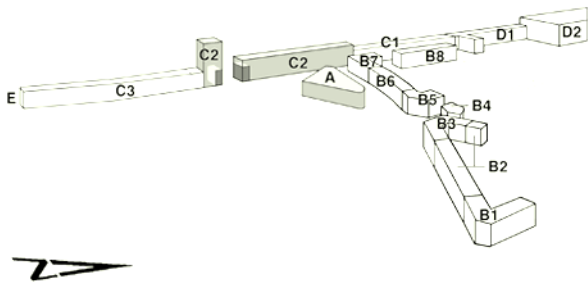
Abb. 21: Volumenmodell Teilbereiche C1 bis C3



In den Teilbereichen C1 und C3 (Zone 4) und C2 (Zone 5) wird mit dem Bebauungsplan erreicht, dass die maximale Gebäudetiefe die Grundstückstiefe von 21 m erreichen kann und keine Freifläche gefordert ist.

Im Teilbereich C3 ist eine Übergangszone zum Teilbereich C2 heller grau dargestellt. Detailbearbeitung im Varianzverfahren. Im Bebauungsplan Nr. 12'730 vom 11. Februar 2002 ist dies mit einer gestrichelten Linie dargestellt.

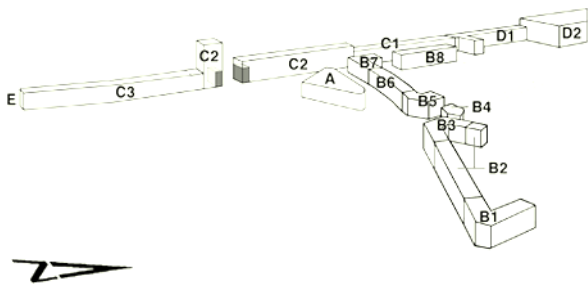
Abb. 22: Volumenmodell Bereich A und Teilbereich C2



Der Teilbereich C2 steht mit dem Bereich A, sowie mit dem Bahnhofplatz, der im 1. Untergeschoss unterbaut werden kann, in enger Beziehung.

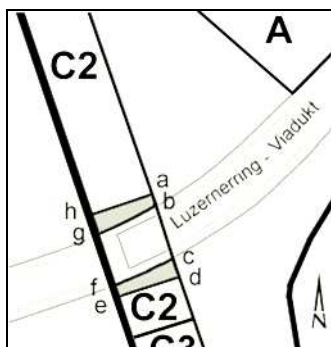
Die Fussgänger Verbindung gemäss Bebauungsplan Nr. 12'730 vom 11. Februar 2002 ist einzubeziehen.

Abb. 23: Volumenmodell Lift- und Treppenanlagen



Zwischen dem Teilbereich C2 'Nord' und C2 'Süd' führt der Luzernerringviadukt über das Bahnareal zum Kannenfeldquartier. Beidseits des Viadukts sind am Bahnhofplatz Lift- und Treppenanlagen nötig, damit der S-Bahn Perron auch mit Rollstühlen erreichbar ist. Es ist zulässig, solche Anlagen auch in Gebäudeteile des Teilbereichs C2 zu integrieren.

Abb. 24: Dienstbarkeitsflächen Lift- und Treppenanlagen



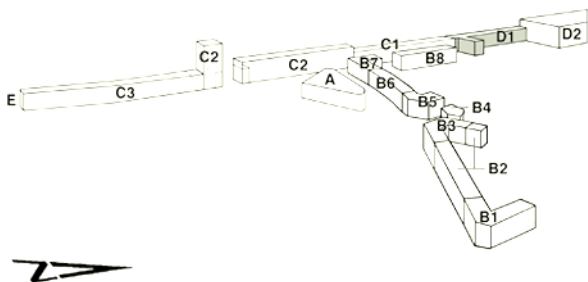
Die Flächen für Lift- und Treppenanlagen sind mit den Punkten *a, b, g, h* sowie mit den Punkten *c, d, e, f* bezeichnet. Sie sind mit Dienstbarkeiten zu sichern, welche ohne Zustimmung des Baudepartements nicht gelöscht werden dürfen.

Siehe auch Bebauungsplan Nr. 12'730 vom 11. Februar 2002.

Bereich D

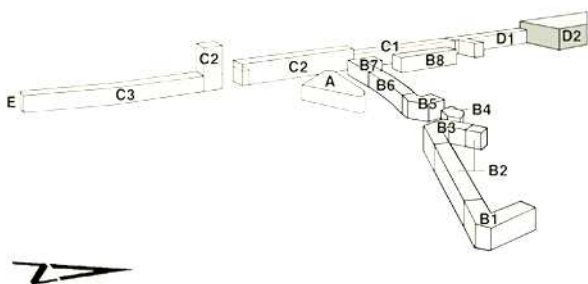
Bei der vorliegenden Stadtentwicklungsplanung waren die SBB als wichtige Partner beteiligt. Ihre Bedeutung für den öffentlichen Verkehr wie auch als Grundeigentümer im Entwicklungsgebiet kommt auch in der Erweiterung des ursprünglichen Perimeters nach Norden zum Ausdruck (Bereich D). Gemeinsam wurde nach Lösungsmöglichkeiten für Betriebsumlagerungen und Grundstückserschliessungen gesucht, unter Einbezug der Bedürfnisse von ortsansässigen Betrieben. Im Bereich D wird Bahnareal in die Zone 7 für Industrie und Gewerbe umgezont. Grund dafür sind die angestrebten Betriebsumlagerungen für Nutzungsarten, die zwar nicht auf Bahnareal, aber in der Zone 7 zulässig sind.

Abb. 25: Volumenmodell Teilbereich D1



Damit der bauliche Übergang von der Zone 4 (Teilbereich C1) zur Zone 7 (Teilbereich D1) im richtigen Mass erfolgt, werden mit dem Bebauungsplan entsprechende Vorschriften erlassen (Volumen- und Höhenbeschränkungen in Form von maximalen Gebäudehüllen, Dienstbarkeiten bezüglich Durchfahrtsrecht und Kehrplatz).

Abb. 26: Volumenmodell Teilbereich D2⁷



Zone 7 mit Dienstbarkeit bezüglich Durchfahrtsrecht und Kehrplatz.

4.6 Lärmempfindlichkeitsstufen

Die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen wurde im Rahmen der Planaufgabe für die vorliegenden Planungsabsichten durchgeführt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die neue Strassenführung der Voltastrasse zum Bahnhof St. Johann und um das Zentrum Bahnhof St. Johann sowie um einen Teil der Entenweidstrasse.

Wo durch planerische oder bauliche Massnahmen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, hat gemäss Art. 10 Lärmschutzverordnung [LSV] die Vollzugsbehörde die Eigentümer der lärmbelasteten Gebäude zum Einbau von Schallschutzfenstern zu verpflichten. Der Anlageinhaber, das heisst der Kanton, hat nach Art. 11 LSV die Kosten dafür zu tragen.

Hinweis: Die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen war nicht mehr Bestandteil der Planaufgabe 2, weil sie materiell von den Erkenntnissen der Testplanung nicht berührt wurde.

⁷ aus technischen Gründen ist der Teilbereich D2 in den Volumenmodellen nur teilweise dargestellt

4.7 Waldfeststellung

Der Planaufgabe vom 14. April bis 24. Mai 2000 war auch der Bericht des Forstamtes beider Basel betreffend Waldfeststellung vom 27. März 2000 beigelegt. Für das Gebiet konnten keine Bestockungen festgestellt werden, die Wald im Sinne des Waldgesetzes darstellen.

Der Bebauungsplan ist - an Stelle einer Waldgrenzenkarte für den Perimeter - mit einem entsprechenden Text versehen. Die Waldfeststellung selbst ist jedoch nicht Bestandteil der Vorlage.

Hinweis: Die Waldfeststellung war nicht mehr Bestandteil der Planaufgabe 2, weil sie materiell von den Erkenntnissen der Testplanung nicht berührt wurde.

4.8 Freiraum

Alle Bereiche

Bezüglich Freiraum hat sich mit der neuen Form und der vergrösserten Fläche des Bahnhofplatzes viel verändert. Die Gestaltungsanforderungen gegenüber früher sind gestiegen. Durch die neu zur Verfügung stehende Fläche lassen sich aber die vielfältigen Ansprüche, die an diesen Platz gestellt werden, etwas einfacher erfüllen als bisher. Der Luzernerringviadukt hat optisch und gefühlsmässig die Wirkung einer Barriere. Diesem störenden Faktor ist in der Gestaltung des Platzes grosse Beachtung zu schenken, um die nötige Transparenz zu erreichen.

Vom Kannenfeldplatz bis über den Voltaplatz hinaus sind Alleebäume auf beiden Strassenseiten ein wichtiges Gestaltungselement des geplanten Boulevards. Ausgenommen davon sind die Voltastrasse West, der Bahnhofplatz und Teile der Entenweidstrasse, wo Bäume nur auf einer Strassenseite möglich sind. In der Hünigerstrasse, entlang der Südseite des Luzernerringviadukts, ist eine Baumreihe als Sichtschutz für die dortigen Häuser an der Hünigerstrasse geplant.

Die Extensivbegrünung nicht benutzter Flachdächer ist vorgeschrieben. Sie dient u.a. als ökologischer Ausgleich in intensiv überbauten Gebieten (Natur- und Heimatschutzgesetz [NHG] Art 18 b / Natur- und Landschaftsschutzgesetz [NLG] § 9²). Mit dieser Massnahme wird aber auch die Wärmestrahlung der Dächer erheblich reduziert und die Rückhaltung des Regenwassers verbessert.

Bereich B

Im Bereich B, Voltastrasse bis und mit Entenweidstrasse Nord⁸, soll ausser in den Eckbereichen an den Plätzen Wohnnutzung Vorrang vor Arbeitsnutzung haben. Demnach sind mindestens 50% der hinter der Baulinie liegenden Parzellenfläche von jeglicher Bebauung frei zu halten, mit Ausnahme des Teilbereichs B4 mit 33¹/₃%. Mindestens 2/3 dieser Freifläche ist als Grünfläche oder Garten zu gestalten. Im Teilbereich B6 ist mittels Varianzverfahren darzulegen, wie allenfalls im Hinterland ein Kindergarten integriert und realisiert werden könnte.

Über unterirdischen Einstellhallen im Freiraumbereich sind grosse begrünte Flächen mit Bäumen möglich und erwünscht. Im Fall von erdgeschossigen Ladenbauten⁹, im Hinterland der Eckparzellen am Lothringerplatz und Voltaplatz, müssen deren Flachdächer mit einer genügend starken Substratschicht versehen werden, damit auch dort standortheimische Vegetationen auf standortgerechten, strukturreichen, aber nicht lehmigen Böden gepflanzt werden können. Für die

⁸ vorläufig so bezeichnet; ein offizieller Name fehlt noch

⁹ Als Ausnahme des Baudepartements, wenn mindestens 50% Freifläche gesichert ist

ebenerdig verlorene Grünfläche braucht es einen Ersatz auf den Dachflächen der erdgeschossigen Bauten. Gleichzeitig ist ein entsprechender Nutzungstransfer innerhalb des gleichen Gevierts mit einer Dienstbarkeit zu Gunsten des Baudepartements sicherzustellen. Im Teilbereich B8 ist die Freifläche zusammen mit derjenigen der Parzelle 2447 in Sektion I, heute Voltastrasse 112-120, neu zu gestalten.

Bereich E

Die heutige Bahnböschung ist ein bedeutendes Naturobjekt. Im Abschnitt zwischen der Gasstrasse und dem Kannenfeldplatz muss im Rahmen der detaillierten Ausgestaltung des Bereichs E eine mit der ökologischen Bedeutung des Objektes verträgliche Lösung gesucht werden.

4.9 Technische Infrastruktur – Werkleitungen

Allgemein

Die neue Form des Bahnhofplatzes, insbesondere die Möglichkeit der kommerziellen Nutzung unter dem Bahnhofplatz, erfordert eine sorgfältige Planung der technischen Infrastruktur und der Werkleitungen. Auch ein unterirdisch geführter Zugang zum S-Bahn Perron ist zu prüfen.

Elektrizität

Zur elektrischen Neuerschliessung sind umfangreiche Netzanpassungen erforderlich. Eine vorsichtige Schätzung ergibt zirka 3'000 kW elektrische Leistung. Dieser Wert kann je nach Art der angesiedelten Dienstleistungsbetriebe noch stark variieren. Zudem müssen die Leitungstrassees angepasst werden, insbesondere die Abgänge aus dem neuen Energieleitungstunnel. Auch die öffentliche Beleuchtung muss angepasst und auf die Bedürfnisse des Boulevards mit Bäumen ausgerichtet werden.

Die bestehende Trafostation Luzernerringbrücke muss abgebrochen werden. Während der Bauphase der Nordtangente sowie der darüber liegenden Hochbauten ist ein Provisorium zu erstellen und zu betreiben.

Fernwärme und Nutzung von Gas

Bezüglich Fernwärme bedingen die Tramgeleise teilweise Trasseeanpassungen, ebenso ist die Trasseeführung im Böschungsbereich Richtung Kannenfeldplatz zu ändern. Zur Aufrechterhaltung bestehender Anschlüsse ist mit Provisorien zu rechnen. Die Nutzung der (Niedertemperatur-) Fernwärme für Neubauten in diesem Gebiet ist aufgrund des nahen Produktionsstandortes des Fernheizkraftwerks 'FHK Volta' naheliegend. Eine Machbarkeitsstudie des Amtes für Energie und Umwelt hat ergeben, dass das Gebiet zu Heizzwecken mit der Abwärme aus der Kehrlichtverbrennungsanlage (Niedertemperatur-Abwärme) versorgt werden kann. Diese Option ist weiterzuverfolgen. Bis der tatsächliche Energieträger, Fernwärme oder Erdgas, festgelegt ist, muss ein Trassee für eine Erdgasversorgungsleitung freigehalten werden.

Wasser

Die Versorgung mit Wasser muss teilweise erneuert werden, unter anderem auch dort, wo dies die neuen Baumstandorte auf dem Boulevard erfordern. Für die neu eingezonten Gebiete sind neue Versorgungsleitungen erforderlich.

5. Planaufgabe und Einspracheverfahren

Öffentlich aufgelegt wurden die Entwürfe der Pläne und Beschlüsse vom 19. April bis zum 24. Mai 2000 beim Hochbau- und Planungsamt, Hauptabteilung Planung, Basel. Zum Entwurf des Regierungsratsbeschlusses gingen insgesamt neun Schreiben ein. Gemäss § 11 der Verordnung betreffend die Einführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung handelt es sich bei acht Schreiben um Einsprachen, bei einem Schreiben um Bemerkungen. Vier dieser Schreiben sind nach der gesetzlichen Frist eingegangen und es blieben somit vier gültige Einsprachen und eine Bemerkung.

Eine Einsprache konnte vom Regierungsrat gutgeheissen werden. Eine Einsprache wurde, noch vor der Behandlung dieses Ratschlags durch den Grossen Rat, zurückgezogen.

Dem Grossen Rat verbleiben noch zwei Einsprachen zur Behandlung.

Mit der Planaufgabe 2, die im Auftrag der Bau- und Raumplanungskommission vom 14. Dezember 2001 bis zum 14. Januar 2002 stattgefunden hat, sind die Erkenntnisse der Testplanung der betroffenen Bevölkerung präsentiert worden. Die Auflage im Hochbau- und Planungsamt, Hauptabteilung Planung, interessierte zahlreiche Personen und Organisationen. Insbesondere durch die Tagespresse wurde zusätzliche Aufmerksamkeit geweckt.

5.1 Einsprachen und Bemerkungen

Die Schreiben, sofern nicht bereits gegliedert, wurden, wo es geboten schien, unterteilt, so dass zugunsten der Lesbarkeit auf die einzelnen Einwendungen jeweils anschliessend die Stellungnahme des Regierungsrates folgt.

Rechtliches:

Die vier Schreiben, die nach Ablauf der gesetzlichen Frist am 24. Mai 2000 eingegangen sind, werden im Ratschlag nicht materiell behandelt.

Mitangesprochene bei den SBB und der kantonalen Verwaltung haben direkt von den Einsprechenden Kopien erhalten.

Während der Planaufgabe 2 vom 14. Dezember 2001 bis 14. Januar 2002 ist nur eine einzige Bemerkung eingegangen, die von mehreren Bewohnern von Liegenschaften 'Im Wasenboden' (ausserhalb des Planungssperimeters) unterzeichnet ist. Deren Anliegen (Schallreflektion, Lärmschutz) wird in der nächsten Planungsphase aufgenommen. Dies wurde den Verfassern mitgeteilt.

Einsprachen

Einsprecherin: Volta Lagerhaus AG, 4013 Basel
vertreten durch:
LIC. JUR. MARCEL MUFF, ADVOKAT
Parzelle I/432
Voltastrasse 111

Die Einsprache ist seit dem Zeitpunkt der Überweisung dieses Ratschlags zurückgezogen worden, da der Kaufvertrag mit dem Kanton Basel-Stadt zu Stande gekommen ist (Schreiben von lic. jur. Marcel Muff vom 3. August 2001). Das Ersatzgebäude auf einer Baurechtsparzelle der SBB, im Baubereich D1 des Bebauungsplans 12'730 vom 11. Februar 2002, ist zur Zeit im Bau.

Einsprecherin: Shell (Switzerland), 6340 Baar
Parzelle I/1524
Hünigerstrasse 25

Die Einsprache wird, im Falle eines Realersatzes und Kauf der Parzelle I/1524 Hünigerstrasse 25 zu Lasten des Nationalstrassenvermögens, zurückgezogen. Konkrete Verhandlungen bezüglich eines Ersatzstandortes für eine Tankstelle laufen.

Einsprache:

«Mit Schreiben vom 11. April 2000 wurde die öffentliche Planaufgabe für die Festsetzung von Zonenänderungen, Erlass von speziellen Bauvorschriften mit Überbauungsplan, Änderung von Bau- und Strassenlinien, Zuordnung von Lärmempfindlichkeitsstufen und Waldfeststellung für die Zeit vom 19. April bis 24. Mai 2000 mitgeteilt.

Shell (Switzerland) ist Eigentümerin der Parzelle Nr. 1524 in Sektion 1 des Grundbuchs Basel, Hünigerstrasse 25 und betreibt auf diesem Grundstück eine Tankstelle mit Verkaufsraum und Autowaschanlage. Bereits durch den Neubau der Nationalstrasse A2, Nordtangente, Abschnitt 2 wird die wirtschaftliche Zukunft unserer Tankstelle stark gefährdet.

Mit der geplanten Zonenänderung und den speziellen Bauvorschriften wird die zukünftige Nutzung unserer Parzelle sehr stark beeinflusst. Um unsere berechtigten Ansprüche für eine sinnvolle und auch wirtschaftliche Sicherung des Grundstücks nach der Fertigstellung der Autobahn zu wahren, erheben wir frist- und termingerecht Einsprache. Im Einzelnen halten wir fest was folgt:

1. Eine vollständige Entschädigung für die Landabtretung.
Unser Grundstück Nr. 1524 hat jetzt eine Fläche von 581m² und liegt in der Ecke zwischen der Hüniger- und der Lothringerstrasse. Durch die geplante Neugestaltung des Lothringerplatzes und der Begradigung der Hünigerstrasse müssen wir einen Landanteil von 65m² abtreten. Durch die grosse Reduktion der Fläche ist die Nutzung für eine Tankstelle so stark beeinträchtigt, dass die notwendige Funktion der Verkehrsfläche in Frage gestellt wird. Ein Umbau der Tankstelle nach der Zonenänderung ist unter den gegebenen Platzverhältnissen praktisch unmöglich. Ebenso ist die Grösse der Parzelle für einen Neubau zu klein und das bedeutet, dass bei einem Abbruch der Tankstelle nur eine Geschäfts- und Wohnbebauung möglich ist. Da unsere primäre Tätigkeit das Tankstellengeschäft ist, werden wir einen interessanten Standort in Basel verlieren.»

Durch den Bau der Nordtangente ist bereits heute, während der Bauzeit, die Verkehrsfrequenz in der Hünigerstrasse um mehr als 50% reduziert. Nach der Realisierung der Nordtangente wird der grösste Teil des für die Tankstelle wichtigen motorisierten Individualverkehrs nicht mehr durch die Hüniger- und die Voltastrasse, sondern im Nordtangententunnel fahren. Die Tankstelle wird also in erster Linie durch Auswirkungen des Nordtangentenbaus kaum mehr zweckentsprechend zu betreiben sein und erst in zweiter Linie durch die Platzverhältnisse und die Neugestaltung des Lothringerplatzes.

«2. Reduktion der geplanten Freifläche auf der Parzelle

Die Parzelle liegt neu in der Zone 5a. Durch die notwendige Abtretung wird die bebaubare Fläche so gering, dass eine sinnvolle Ausnutzung bzw. Bebauung fast unmöglich ist. Wir verlangen eine Reduktion der Freifläche von deutlich unter 50%, ebenso muss auch in Zukunft die abgetretene Fläche zur Ausnutzung zugerechnet werden.»

Wenn die Einsprecherin darauf hinweist, dass die Parzelle neu in der Zone 5a liegt, so handelt es sich um ein Missverständnis. Es findet keine Umzonung statt, sondern es werden neu spezielle Bauvorschriften festgesetzt, welche die maximale Bruttogeschossfläche und das maximale Gebäudeprofil bestimmen.

Die abzutretende Fläche wird in einem separaten Verfahren mit allen Rechten und unter Berücksichtigung des Nutzungsverlustes erworben. Die Fläche kann in der neuen Berechnung der Bruttogeschossfläche somit nicht berücksichtigt werden.

«3. Erhöhung der zulässigen Bruttogeschossfläche.

Bedingt durch die Lage und Form der Parzelle ergibt sich mit dem geplanten Freiflächenanteil und einem Lichtraumprofil von 45° a.T. nur eine Bruttogeschossfläche von rund 1'200m². Mit dieser sehr geringen Ausnützung ist der Wert der Parzelle stark beeinträchtigt und wird für mögliche Investoren nicht von grossem Interesse sein. Eine Erhöhung der BG-Fläche ist zwingend notwendig, auch um eine wirtschaftlich interessante Überbauung zu planen. Damit sind auch Möglichkeiten einer architektonischen Gestaltung offen gehalten. Nicht zuletzt wird durch dieses Gebäude das Gesamtbild des Lothringerplatzes gestaltet und verhilft zu der angestrebten Aufwertung des ganzen Gebietes.

Gestützt auf diese Ausführungen ersuchen wir Sie höflich die Einsprache entsprechend zu behandeln und auf unsere Anliegen einzugehen.»

Das Erreichen einer möglichst grossen und zusammenhängenden Grün- und Freifläche ist erklärtes Ziel des Richtplans Stadtentwicklung Äusseres St.Johann gemäss RRB vom 23. März 1999. Dieses soll allgemein mit der Festlegung eines Freiflächenanteils von mindestens 50% erreicht werden. Kleine Eckparzellen, wie die der Einsprecherin, dürfen jedoch nach geltendem Recht [HBG] weitgehend überbaut werden. Auch das neue Bau- und Planungsgesetz [BPG] lässt dies in vergleichbaren Fällen zu. Würde an der Freifläche von minimal 50% festgehalten, wäre die Einsprecherin, verglichen mit altem wie neuem Recht, unverhältnismässig stark betroffen. Dem Gebot der Verhältnismässigkeit Rechnung tragend wird für den Teilbereich B4 auf die minimale Freifläche von 50% verzichtet. Der Freiflächenanteil für den Teilbereich B4 beträgt neu 33¹/₃%. Die maximale Bruttogeschossfläche, errechnet mit einem Verfahren ähnlich dem Vergleichsprojekt im BPG, wird von 1'200 auf 1'800 m² erhöht. Planerisch ist auf der betroffenen Parzelle eine geschlossene Randbebauung erwünscht. Ein gestalterischer Spielraum bleibt weitgehend erhalten, indem, unter Einhaltung des Lichteinfallswinkels, an einer der drei Strassenseiten des Grundstücks bis zu 15 m Bautiefe erreicht werden kann, wenn gleichzeitig an einer der anderen Strassenseiten die Bautiefe entsprechend verringert wird.

«Anmerkung:

Vor dem Hintergrund, dass durch die neuen Bauvorschriften und den geplanten Massnahmen betreffend Verkehrsführung im Gebiet St. Johann eine gesicherte Zukunft für unsere Tankstelle nicht garantiert ist, muss die Frage eines Realersatzes angebracht werden. Allenfalls besteht die Möglichkeit, dass Shell (Switzerland) an einem anderen, verkehrsgünstig gelegenen Standort ein Grundstück für die Realisierung einer Tankstelle erhalten kann.»

Der Kanton Basel-Stadt ist bemüht, der Firma Shell (Switzerland) ein geeignetes Grundstück als Realersatz anzubieten. Verhandlungen sind im Gang.

Der Einsprache wurde teilweise entsprochen und die speziellen Bauvorschriften (*respektive der Bebauungsplan*) entsprechend angepasst.

Antrag des Regierungsrates:

Der verbleibende Teil der Einsprache ist aus oben genannten Gründen abzuweisen.

Einsprecher: Louis Herold, 4102 Binningen
Werner Herold, 4056 Basel
vertreten durch:
SANER BOOS DEGEN MÜLLER ADVOKATUR
Parzelle I/1381
Elsässerstrasse 99

Einsprache:

«Namens und im Auftrag meiner Klientschaft, den Herren Louis Herold (Tiefengrabenstrasse 30, 4102 Binningen) und Werner Herold (Glaserbergstrasse 23, 4056 Basel), vertreten durch den unterzeichneten Martin Boos, Advokat (Beim Goldenen Löwen 13, 4052 Basel), erhebe ich **Einsprache** und stelle folgendes **Rechtsbegehren**:

1. Es sei durch entsprechende Ergänzung der speziellen Bauvorschriften und erforderlichenfalls eine Änderung des Zonenänderungsplans sicherzustellen, dass die vom Regierungsrat erstmals vor 7,5 Jahren abgegebenen und in der Folge wiederholt bekräftigten Versprechen, wonach die hinteren Hälften der an der Voltastrasse (Mitte) und Elsässerstrasse erworbenen Grundstücke (vgl. G1 und G2 des Überbauungsplans)¹⁰ durch Grün- respektive Freiflächen (mit der Möglichkeit der unterirdischen Überbauung) freigehalten werden, zwingend zu entsprechen sei.
2. In Entsprechung von Ziff.1. sei der Überbauungsplan erforderlichenfalls abzuändern.
3. Unter o/e-Kostenfolge.

Begründung: Mit Schreiben vom 1.6.1993 teilte der damalige Vorsteher des Baudepartements meiner Klientschaft mit, dass eine öffentliche Planaufgabe betreffend das Ausführungsprojekt Abschnitt 2: St.Johann stattfinden, von welcher die Liegenschaft meiner Klientschaft durch die vorgesehenen Land- bzw. Rechtserwerb betroffen seien. Der Unterzeichnete erhob hiegegen am 1. Juli 1993 Einsprache. Mit Datum vom 11. November 1993 lud der damalige Vorsteher des Baudepartements meine Klientschaft und die übrigen Betroffenen zu einem Hearing auf Donnerstag, den 2. Dezember 1993, im Sitzungszimmer des Baudepartements ein. Wie in der Einladung hierzu schriftlich angekündigt, wurden an dieser Sitzung allen Anwesenden unter anderem die "städtebaulichen Möglichkeiten und Nutzungsoptionen im betroffenen Gebiet" aufgezeigt, die "Absichten und Bedürfnisse der Betroffenen" zur Kenntnis genommen und es erfolgte eine "verbindliche Festlegung des weiteren Vorgehens". Anhand von verschiedenen Plänen, die später fast unbeschadet Eingang in den "Stadtteilentwicklungsplan" vom Oktober 1997 fanden, wurde den Anwesenden verbindlich zugesagt, dass im Abschnitt "Voltastrasse Mitte" nach Abschluss der Arbeiten an der Nordtangente konzentrierte Neubebauungen in den Strassenfluchten stattfinden sollen, wohingegen die hinteren Hälften der betreffenden Grundstücke durch Grünflächen freigehalten werden. Damals wurde überdies ausdrücklich zugesichert, dass durch diese Massnahme die Wohnsituation im Dreieck Elsässerstrasse-Voltastrasse (Mitte)-Hünigerstrasse wesentlich aufgewertet wird.

Aufgrund dieser verbindlichen und in den damaligen Plänen dokumentierten Zusicherung erklärte sich meine Mandantschaft in der Folge bereit, durch eine Veräusserung ihrer hinteren Parzellenhälfte einerseits eine Realisierung der Nordtangente und andererseits eine generelle Wohnumfeldaufwertung des Dreiecks, von der auch ihre eigene Mehrfamilienhaus-Liegenschaft betroffen sein werde, zu ermöglichen. Dementsprechend einigten sich die Parteien mittels Vereinbarung vom 24.3.1994, die Einsprache vom 1. Juli 1993 gegen das Ausführungsprojekt auf dieser Basis zurückzuziehen und so ihren Beitrag zur sinnvollen späteren Nutzung des Gebiets zu leisten. Dies fiel meiner Mandantschaft schon deshalb schwer, weil sie mit der Veräusserung des hinteren Parzellenteils gezwungen war, mit ihrem fast schon hundertjährigen Gewerbebetrieb in eine noch zu findende neue Lokalität umzuziehen. Schweren Herzens war sie trotzdem bereit, die damit verbundenen Unannehmlichkeiten und Kosten auf sich zu nehmen.

Der Stadtteil-Entwicklungsplan vom Oktober 1997 bestätigte meiner Mandantschaft die schon vier Jahre vorher gemachten verbindlichen Zusicherungen zur Aufwertung des Wohnumfelds im sie betreffenden Dreieck. Ich verweise hierzu auf den Stadtteilentwicklungsplan, so unter anderem auf die Übersicht in Abbildung 10 auf Seite 9, auf die Abbildung 17 betreffend "Voltastrasse Mitte" und der dort angegebenen "Verbindlichkeit: hart" sowie schliesslich auf Seite 18, welche unter der Überschrift "Freiraumplan geplant" den damals schon vom Kanton erworbenen hinteren Parzellenteil der Liegenschaft Elsässerstrasse 99 in gelber Farbe als "Grün- und Freiraum" ausweist. Im übrigen entspricht "Freiraumplan geplant" den drei Jahre zuvor verbindlich gemachten Zusagen bezüglich des "Grün- und Freiraums" im Dreieck Elsässerstrasse-Voltastrasse Mitte-Hünigerstrasse.»

Der vom Regierungsrat erlassene Richtplan Stadtentwicklung Äusseres St. Johann vom 23. März 1999, der auf Stadtteilentwicklungsplan Äusseres St. Johann - NT Korridor vom Oktober 1997 basiert, muss in der anschliessenden Detailbearbeitung für den Ratschlag ausdrücklich einen Interpretationsspielraum zulassen. Ohne diesen Spielraum ist ein Richtplan nicht brauchbar als Planungsinstrument.

¹⁰ Vermutlich sind mit G1 und G2 die Teilbereiche B1 und B2 gemeint

«Der Richtplan "Stadtentwicklung Äusseres St. Johann" gemäss Regierungsratsbeschluss vom 23.3. 1999 bestätigte die früher konsistent gemachten Zusagen (vgl. z.B. Seite 12, "Freiraumplan geplant", und insbesondere Seite 6, Ziff. 3.1.4. "Bau- und Strassenlinienplan", Schnitt A-A, resp. S.7, Ziff. 3.1.5. "Bauprofile bei Schnitt A-A, Voltastrasse Mitte").

Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss vom 23.3.1999 führt das Baudepartement in Entsprechung der bisherigen Vorgaben vom 19.4. bis 24.5.2000 eine öffentliche Planaufgabe betreffend unter anderem das Dreieck Elsässerstrasse-Voltastrasse Mitte-Hünigerstrasse durch. Diese Planaufgabe beinhaltet unter anderem einen Zonenänderungsplan und den Erlass spezieller Bauvorschriften. Meine Klientschaft bemängelt nunmehr, dass die schon 1993 gemachten Zusagen, welche wiederholt (vgl. u.a. Stadtteilentwicklungsplan vom Oktober 1997, z.B. Abbildung 17) bestätigt wurden, nicht mit zwingender Verpflichtung in die speziellen Bauvorschriften und gegebenenfalls in den Zonenänderungsplan, wie sie als Entwurf dem Grossen Rat vorgelegt werden sollen, Eingang fanden.

Theoretisch ist es mit den gemachten Vorgaben in den Baubereichen B1 und B2 möglich, einen Teil des Bauvolumens auf der von der Strassenseite her an der hinteren Hälfte gelegenen Parzellenteilen zu platzieren. Diese Möglichkeit widerspräche aber diametral sämtlichen seit nunmehr bald acht Jahren geäusserten Absichten und gemachten Zusagen sowie auch den vom Regierungsrat und vom Grossrat geäusserten Intensionen in Bezug auf Wohnumfeldaufwertung. In Erfüllung aller Zusagen und Übereinkünfte ist daher der im Entwurf vorliegende Grossratsbeschluss betreffend spezielle Bauvorschriften und - soweit erforderlich - der Zonenänderungsplan dahingehend abzuändern, dass in den Baubereichen B1 bis B3 des Überbauungsplans die hinteren Hälften der vom Kanton an der Voltastrasse Mitte und der Elsässerstrasse erworbenen Grundstücke durch Grün- respektive Freifläche oberirdisch freizuhalten sind. Selbstverständlich ist der Überbauungsplan erforderlichenfalls abzuändern.»

In Anbetracht des oben erwähnten Spielraums auf Richtplanstufe ist auch für die anschliessend Projektierenden ein Spielraum wichtig und kann sich auf die Qualität einer Überbauung positiv auswirken. Die rechtlichen Rahmenbedingungen lassen eine Hofüberbauung im herkömmlichen Sinn kaum zu. Dagegen sprechen insbesondere hinterer Grenzabstand und Lichteinfallswinkel. Zwar dürfen nach neuem Bau- und Planungsgesetz weiterhin erdgeschossige Hofbauten mit einer maximalen Wandhöhe von 4.5 m (Zone 5a) an die Grenze gebaut werden und sind theoretisch auch mehrgeschossige Hofbauten denkbar. Doch erscheinen solche Bebauungen auf dem neu entstehenden Grundstück 'Volta Mitte' wenig sinnvoll und wirtschaftlich kaum tragbar. Um den Bedenken der Einsprecher dennoch Rechnung zu tragen, die Flexibilität der weiteren Planung aber weitestgehend zu erhalten, soll sich der Abstand nach den Grenzen des Grundstücks der Einsprecher vor Abtretung an das Nationalstrassenvermögen richten.

Die Einsprecher ziehen ihre Einsprache allerdings nur unter der Bedingung zurück, dass auf ca. 269 m² des künftigen Grundstücks 'Volta Mitte' ein oberirdisches Bauverbot zu Gunsten ihrer Parzelle I/1381 errichtet wird. Die mit dem Bauverbot zu belegende Fläche entspricht der im Rahmen des Enteignungsverfahrens zu Abschnitt 2: St. Johann der Nordtangente abgetretenen Fläche. Die Bedingung konnte erfüllt werden, indem der Überbauungsplan 12269 des Hochbau- und Planungsamtes vom 8. September 2000 innerhalb der Eckpunkte *i, j, k, l* mit einer Bauverbotsfläche belegt worden ist. Damit wird auch der Einsprache betreffend der Freihaltung dieser Fläche entsprochen; ein förmlicher Rückzug erübrigt sich. Der Regierungsrat hat die Einsprache gutgeheissen und die Streitsache im Einvernehmen mit den Grundeigentümern erledigt.

Einsprecher: Rolf Caviola, 4056 Basel
Parzelle I/1288
Vogesenstrasse 142

Einsprache:

«Als langjähriger Bewohner des St. Johann-Quartiers und als Grundeigentümer (Vogesenstrasse 142) verfolge ich die Veränderungen in meinem näheren Wohnumfeld mit grossem Interesse. So war auch der Kauf dieser Liegenschaft wesentlich von der Aussicht auf eine, nach jahrelanger Beeinträchtigung durch Bauimmissionen, deutlich verbesserte Lebensqualität getragen. Die nun aufgelegte Zonenordnung birgt in dieser Form allerdings einige Elemente, die namentlich in Bezug auf eine schlüssige Anbindung an das Bestehende, Anlass zu Zweifeln geben.

Gewiss stellen mehrere Stockwerke Verkaufsfläche, innerhalb des geplanten "Zentrum", eine Verbesserung der Versorgungssituation und die Aufwertung des St. Johann-Bahnhofs, insgesamt eine Verbesserung der Verkehrssituation dar. Für mich absolut unerklärt bleibt allerdings die wesentliche stadtplanerischen Qualität von bis zu 60m hohen Gebäuden im Bereich des Zentrums. Bei einer Ausnutzungsziffer von 0.5 bleibt bei dieser Bauhöhe nur wenig Freifläche pro Kopf. Offenbar sollen gezielt Nutzer mit diesbezüglich geringen Ansprüchen angesprochen werden, Nutzer, die Wohnbedingungen mit einem gewissen grossstädtischem Flair und einer gewissen Anonymität suchen, Nutzer, die sich allenfalls in einem abstrakteren Sinn mit der Idee einer Stadt aber kaum mit einem Quartier, wie das St. Johann, werden identifizieren können. Nun hat sich aber im Laufe des letzten Jahrzehnts (ich wohne seit 1980 hier) gezeigt, dass gerade diese Bereitschaft zur Identifikation abgenommen hat.

Wenn nun das Ziel eine effektive Steigerung der Wohnqualität sein soll, so bin ich der Auffassung, dass dies nur durch eine erhöhte Bereitschaft der Bewohner zur Identifikation erreicht werden kann, das heisst unter Anderem, durch die Schaffung von Anreizen, die verschiedene Nutzungen des öffentlichen Raums (und nicht von Innenhöfen) erlauben.

Von einer zukunftsgerichteten Zonenplanung mit den erklärten Zielsetzungen erwarte ich eine sorgfältigere Behandlung dieses öffentlichen Raumes, die diesen nicht nur als Verkehrswege mit boulevardartiger Baumbepflanzung, sondern als einladenden Lebensraum interpretiert (Flächen mit Parkcharakter als Begegnungsraum, Spielfläche usw.).

Zum aufliegenden Zonenplan noch einige konkrete Anfragen und Bemerkungen:

Was meint der von Hr. Schumacher genannte Begriff "Landmarke". Worin liegt dessen Nutzen, insbesondere für "betroffene" Anwohner im Quartier.

Wie soll im letzten Abschnitt der neu erstellten nordseitigen Überbauung, an der Voltastrasse, im Schatten des "Zentrums", qualitativ hochwertiger Wohnraum entstehen? (Bei einer maximalen Beschattungsdauer von 2 Std. und einer Fahrbahnbreite von 30m ergibt sich immer noch eine Gebäudebreite von ca. 23m, womit für die Anwohner in der Tat keine Rede von "guter Aussichtslage" sein kann.) Wer könnte dort wohnen wollen?

Eine Überbauung an dieser Stelle in den vorgesehenen Ausmassen hat in erster Linie eine zusätzliche Abriegelung und keine Anbindung, der äussersten Abschnittes des Quartiers nördlich des Luzernerringviaduktes, zur Folge.

Wie bereits eingangs erwähnt, stehe ich den aktuellen aber auch den kommenden Veränderungen mit grossem und grundsätzlich positiven Interesse gegenüber. Die Realisierung des Zentrums, in der vorgesehen Dimension, wäre für mich aber absolut inakzeptabel und würde Fragen nach meinem Wohnstandort stellen.

Falls ich überhaupt zu einer Einsprache berechtigt bin, so möchte ich diesen Brief als solche verstanden wissen, andernfalls möchte ich Sie bitten, diese Überlegungen in Ihre weiteren Planungsschritte mit einzubeziehen.»

Die Bedenken des Einsprechenden richten sich vor allem gegen die Baumasse und Wandhöhe des Zentrums. Eine mögliche gestalterischen Auszeichnung des Ortes mit einer Wandhöhe von bis zu 38 m - mit einer Ausnahmegewilligung des Regierungsrat bis 60 m Wandhöhe - wird sinngemäss in Frage gestellt.

Der vorhandene Spielraum, auch für den Bereich A und allenfalls für den Teilbereich C2 des Überbauungsplans, ist nicht übermässig gross und vor allem das Lichtraumprofil und die erlaubte Beschattung der Fassaden von maximal 2 Stunden, gemessen am 21. März und 21. September, setzen eindeutige Grenzen für eine Beeinträchtigung von Nachbarliegenschaften. Die in den speziellen Bauvorschriften genannten Masse sind Maximalwerte.

Der Einsprecher erwähnt eine Ausnützungsziffer von 0.5, verbunden mit der zu geringen Freifläche pro Kopf. Es ist anzunehmen dass damit die Freifläche von mindestens 50% gemeint ist. Diese ist aber nur im Bereich B vorgeschrieben. Indem ein Boulevard geschaffen wird, der bis zu 8 m breiter ist als die heutige Voltastrasse, vergrössert sich der als öffentlicher Begegnungsraum zur Verfügung stehende Anteil. Die Rückeroberung des Strassenraumes durch die Fussgänger ist ein laufender Prozess. Das Gefühl von Besitz wird in der Bevölkerung erst im Laufe der Zeit zur Selbstverständlichkeit und führt dann zu den vom Einsprechenden erwünschten Qualitäten, das heisst zu einem Zeichen von Identifikation mit dem Ort und dem Quartier St. Johann.

Die vom Einsprecher genannte Gebäudebreite von 23 m ist wohl auf das Zentrum angewandt zu verstehen. Wie dieser Baukubus letztlich aussehen wird, muss über ein Varianzverfahren bestimmt werden. Vorgängig wurden anhand einer Testplanung, in enger Zusammenarbeit der Fachinstanzen und unter privater Leitung, die Rahmenbedingungen für Varianzverfahren sorgfältig erarbeitet. In der Planaufgabe 2 sind die Erkenntnisse dieser Testplanung eingeflossen. Mit einer Verringerung des Volumens und der Gebäudehöhe des Zentrums und der Vergrösserung des öffentlichen Bereichs (Bahnhofplatz) wurde den Wünschen des Einsprechers somit Rechnung getragen. Der Einsprecher hat anlässlich der Planaufgabe 2 von seinem erneuten Einspracherecht nicht Gebrauch gemacht.

Antrag des Regierungsrates:

Die Einsprache ist, soweit die Anliegen nicht bereits erfüllt sind, aus den oben genannten Gründen abzuweisen.

Bemerkungen:

Verfasser/In: A.+F. Sautter-Wittwer, 4054 Basel
Parzelle I/1756
Hünigerstrasse 6, 8

Bemerkung:

«Bezugnehmend auf die öffentliche Planaufgabe für die Stadtteilentwicklungsmassnahmen im Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse erlauben wir uns folgende Bemerkungen:

Als Eigentümer der Liegenschaft Hünigerstrasse 6+8 haben wir Bedenken bezüglich Beschattung unserer Häuser bei den vorgeschlagenen Gebäudehöhen von 38.0m im Zentrum St. Johann (Bereich A) und entlang dem Bahnareal für den Teilbereich C2.

Der heutige Standort sowie die Geschosshöhe der Gebäude MOOR Transport AG sowie des Hochhauses beschatten unsere Strassenfassaden erst gegen Abend und beeinträchtigen die Wohnqualität nicht.

Wir können uns aber vorstellen, dass bei den genannten Gebäudehöhen von 38.0m im Bereich A und Teilbereich C2 eine wesentlich längere und frühere Beschattung erfolgt. Dies würde sich negativ auf die Wohnqualität auswirken.

Wir gehen davon aus, dass die gesetzlich vorgeschriebene Beschattungsdauer von Liegenschaften von max. 2 Std. in diesen Bereichen auch einzuhalten sind und nehmen an, dass dies auch entsprechend berücksichtigt wird.»

Es wird festgehalten, dass das Einhalten der gesetzlichen Bestimmungen, namentlich des Lichtraumprofils, der maximal zulässigen Wand- und Gebäudehöhe, der zulässigen Beschattung von Liegenschaften von maximal 2 Stunden oder der maximal zulässigen Bruttogeschossfläche, gewährleistet werden muss.

Antrag des Regierungsrates:

Kenntnisnahme.

Nach der Frist vom 24. Mai 2000 eingegangene Eingaben:

Verfasser: Oswald Meier-Bolzern, 6300 Luzern (Briefdatum: 7. Juni 2000)
betr. Liegenschaft Entenweidstrasse 18, 4056 Basel
Thema Lärmschutz (Bahn)

Verfasserin: Lilly Memminger, 4054 Basel (Briefdatum 13. Juni 2000)
(auch namens Heidi Erismann-Memminger, 4056 Basel)
betr. Liegenschaft Entenweidstrasse 12, 4056 Basel
Thema Lärmschutz (Bahn)

Verfasser: Peter Chapuy, 4148 Pfeffingen (Briefdatum 10. Juli 2000)
betr. Liegenschaft Entenweidstrasse 24, 4056 Basel
Thema Lärmschutz (Bahn)

Verfasser/In: Anna und Max Furter-Fricker, 4056 Basel (Briefdatum 27. Juli 2000)
betr. Liegenschaft Entenweidstrasse 16, 4056 Basel
Thema Lärmschutz, Schutz von Erschütterungen (Bahn, Tram)

Antrag des Regierungsrates:
Kenntnisnahme.

Bemerkungen (Planaufgabe 2):

Verfasser/In: Sabina Curschellas, Rolf Marti, 4056 Basel
Parzelle I/1838
Im Wasenboden 38

Mitunterzeichnende: Lotti Hufschmid, Thomas Bühler, Im Wasenboden 32, Parz. I/1835
Trudy und Rolf Hodel, Im Wasenboden 34, Parz. I/1836
Denise und Viktor Petrik, Im Wasenboden 42, Parzelle I/1840
Sylvia und Gottlieb Hofer, Im Wasenboden 43, Parz. I/1855

Bemerkung:

Wir bitten Sie, bei der Ausgestaltung und Realisierung der Bauvorhaben im Gebiet St. Johann die speziellen Gegebenheiten des Gebietes westlich der geplanten Ueberbauung besonders zu berücksichtigen.

Das Gebiet westlich der Elsässerbahnlinie kennt die urbanen Qualitäten nicht, wie sie mit der geplanten Ueberbauung für das St. Johann angestrebt werden.

Gleichwohl hat in diesem Gebiet städtische Lebensart in vielfältiger Art und Weise Ausdruck gefunden; sei es sozial oder auch städtebaulich. So sind zum Beispiel die Liegenschaften "Im Wasenboden 11-58" der Schonzone zugewiesen. Den hier entstandenen Lebensraum betrachten wir so wie er sich heute darstellt als erhaltens- und schützenswert.

Wir bitten darum, insbesondere bei der Gestaltung der westlichen Fassade im Bereich C auf ein freundliches Erscheinungsbild Wert zu legen. Beispielsweise würden wir es begrüßen, wenn die vorgegebene Wandhöhe von 25 Metern nicht voll ausgenützt würde und beim Fassadenbau keine schallreflektierenden Materialien verwendet würden. Die Lärmbelastung durch den Zugverkehr stellt ohnehin schon eine Beeinträchtigung in der Wohnqualität dar. Eine Baumreihe zwischen Bahnkante und Gebäude, wie sie in der Photographie zur Planaufgabe vorgeschlagen wird, ist natürlich zusätzlich begrüßenswert.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen bei der Realisierung des Bauprojektes St. Johann berücksichtigen werden.

Beantwortung durch das Baudepartement:

Sie haben die Frist für Einsprachen und Bemerkungen eingehalten und wir werden somit Ihr Schreiben der Bau- und Raumplanungskommission (BRK) zur Kenntnisnahme und Weiterbearbeitung weiterleiten. Ohne der Behandlung durch die BRK vorzugreifen kann folgendes gesagt werden:

In Ihrem Schreiben äussern Sie sich besorgt über eine mögliche Beeinträchtigung der besonderen Qualität Ihres Wohngebietes Im Wasenboden durch neue Bauten entlang des Bahnhofs St. Johann.

Dieser Themenbereich wird im Rahmen von ProVolta® in einer nächsten Planungsphase, dem Varianzverfahren, Bedeutung haben, bei dem mögliche Investoren ein wettbewerbsähnliches Verfahren zu durchlaufen haben.

Die mögliche Schallreflektion der Westfassade bereitet Ihnen Sorge. Wir weisen auf den Ratschlag 9038 hin, in dem der Aspekt Schallschutz behandelt wurde und woraus hervorgeht, dass an die Fassadengestaltung des Bereichs C gegen das Bahnareal ohnehin hohe Anforderungen gestellt werden müssen. Ihr Schreiben unterstreicht dies zusätzlich.

Sie beziehen sich in Ihrem Schreiben auf die Modellaufnahme der Planaufgabe. Diese Modellaufnahme ist lediglich eine zusätzliche Hilfe zum Verständnis, sie ist aber nicht Teil der Aufgabe selbst. Die Aufgabe besteht nur aus den drei Plänen 1:1000 und den Beschlusstexten. Zum Modellfoto selbst möchten wir Sie, um allfällige Missverständnisse möglichst zu vermeiden, auf folgendes hinweisen: Zwischen der Bahnkante und den Gebäuden des Bereichs C sind keine Bäume vorgeschlagen. Die Fläche liegt ausserhalb des von den SBB zugestanden Bereichs für die Planung im Bereich Bahnhof St. Johann. Es ist deshalb ausschliesslich Sache der SBB über eine solche Massnahme, wie (zusätzliche) Baumpflanzungen, zu entscheiden.

6. Umweltverträglichkeit

6.1 Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Ausbau der Haltestelle Bahnhof St. Johann zur ÖV-Drehscheibe

Durch den Einbezug des Bahnhofs St. Johann in die Neugestaltung des Mittleren Ringes und die Rückverlegung¹¹ des Tramtrassees aus der Gasstrasse in diesen Mittleren Ring kann die Haltestelle Bahnhof St. Johann zur ÖV-Drehscheibe Bahn / Tram ausgebaut und mit zusätzlichen Buslinien ergänzt und bedient werden. Mit der ÖV-Drehscheibe sollen für das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personen-Nahverkehr gute Bedingungen geschaffen werden. Dadurch sollen insbesondere Pendler aus dem nahen Elsass, aber auch aus der Schweiz, zu diesem Umsteigeschritt bewegt werden. Nach den Hochrechnungen des Hochbau- und Planungsamtes darf langfristig mit mehr als einer Verzehnfachung der Nutzerzahl der heutigen Haltestelle St. Johann gerechnet werden. Eine Attraktivitätssteigerung für die Benutzenden des öffentlichen Verkehrs soll ausserdem durch den Bau eines Eigentrassees in der Voltastrasse, auf dem Bahnhofplatz und in der Entenweidstrasse sowie mit der Erstellung neuer benutzerfreundlicher Haltestellen erreicht werden.

6.2 Förderung guter Umweltbedingungen in Bezug auf Lärm und Luft

Die Verbesserungen durch den Bau der Nordtangente werden im ganzen Gebiet Basel Nord durch die vorgeschlagene Gestaltung des öffentlichen Raumes nachhaltig gesichert. Das stark reduzierte Verkehrsaufkommen, insbesondere des Schwerverkehrs, ermöglicht ein ruhigeres Lebens- und Wohnumfeld im Planungssperimeter und bewirkt entsprechend eine geringere Belastung durch Lärm sowie eine abgeminderte Schadstoffkonzentration in der Luft.

Mit baulichen und technischen Massnahmen an neuen Gebäuden, namentlich entlang des Bahnareals, wird sichergestellt, dass die Werte des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung des Bundes [LSV] eingehalten werden können. Für die Bereiche C und D, welche von Gesetzes wegen als Einzonungen gelten, sind gemäss Art. 29 ff der LSV die Planungswerte einzuhalten.

6.3 Verbesserung der Qualität des Stadtraumes

Der Stadtraum im Planungssperimeter, insbesondere die Voltastrasse, war wohl bis zum Baubeginn der Nordtangente einer der am stärksten vernachlässigten Räume Basels. Die gravierenden Auswirkungen auf die noch verbliebenen Bewohner sind geprägt von Merkmalen räumlicher Aufteilung sozialer Gruppen ('Segregation').

Die Gestaltung soll diesen Stadtraum zu einer mit öffentlichem Freiraum grosszügig versehenen Wohn- und Arbeitsumgebung werden lassen, die im Erscheinungsbild ans Grossstädtische anknüpft.

In der Testplanung wurde deutlich: Von der Lage, der Form und der Gestaltung der Aussenräume im Planungssperimeter hängt die Integration von Neuem in Bestehendes ganz wesentlich ab. Die Grösse solcher Aussenräume ist ebenfalls ein wesentlicher Faktor. Sie muss dem Ort angemessen sein. Insbesondere der Bahnhofplatz muss eigenständig für das Quartier St. Johann geschaffen sein und den Ort auszeichnen. Mit dem Vorschlag, der entsprechend den Erkenntnissen der Testplanung öffentlich aufgelegt hat, ist den Anliegen zur Verbesserung der Qualität des Stadtraumes und zur Verbesserung des Grün- und Freiraums vermehrt Rechnung getragen worden. Der Gestaltung der zentralen Freifläche 'Bahnhofplatz' kommt hohe Bedeutung zu. Die Detailgestaltung wird ein integraler Bestandteil der nächsten Planungsphasen sein.

¹¹ Tram in Voltastrasse / Hünigerstrasse, siehe Stadtplan 1:12'500, Ausgabe 1954; Bau des Luzernerringviadukts zwischen 1960 und 1963

6.4 Verbesserung der Grün- und Freiraumqualitäten

Im Planungssperimeter gibt es heute im öffentlichen Raum der Voltastrasse keine Grünbereiche; in der Hünigerstrasse und in der Entenweidstrasse gibt es nur einzelne, kleine Rabatten.

Das heutige Bild im privaten Grün- und Freiraumbereich der Innenhöfe entspricht etwa demjenigen des öffentlichen Raumes. Die nicht bebauten Freiräume sind spärlich und nur im Bereich der Voltastrasse West oder des Bahnareals (Entenweidstrasse) überhaupt erwähnenswert.

Ganz anders das Bild der zukünftigen Gestaltung. Die neuen, grosszügig angelegten öffentlichen Freiräume, die Promenaden zu beiden Seiten der Voltastrasse und teilweise entlang der Westseite der Entenweidstrasse werden mit Alleen, ein- oder beidseitig, gesäumt sein. Weiter wird die heutige Südseite der Hünigerstrasse Süd zwischen Entenweidstrasse und Lothringerplatz zukünftig Freiraum werden, nutzbar für Fussgänger und Velofahrer, bepflanzt mit einer Baumreihe, die auch als Sichtschutz und Vorhang für die Bebauung entlang des Luzernerringviaduktes dienen wird. Die analogen Vorgaben gelten auch für den privaten Freiraumbereich. Der in den speziellen Bauvorschriften geforderte Freiraumanteil darf bei den neuen Bebauungen nicht unterschritten werden.

Auf dem einzuzonenden Bahnareal entstehen Verluste an erhaltenswerter Kiesvegetation. Diese geniesst rechtlich einen starken Schutz. Durch die extensive Begrünung von Kies-Flachdächern und andere geeignete Massnahmen kann dieser Verlust teilweise ersetzt und ausgeglichen werden.

6.5 Verbesserung der klimatischen Situation

Die grösseren Baulinienabstände sowie die neuen Alleen und Baumgruppen werden mittelfristig zu einer merklichen Verbesserung der heutigen Zustände im öffentlichen Raum beitragen. Die gleiche positive Beurteilung gilt für die Situation der privaten Freiräume. Durch den gegenüber früher wesentlich grösseren Anteil an nicht versiegelten Freiflächen und Dachbegrünungen sind in Zukunft Verbesserungen zu erwarten.

6.6 Verbesserung der Risikosituation

Die im Umweltverträglichkeitsbericht der Nordtangente postulierten Sicherheitsziele sind zwar dank der Kanalisierung durch die Nordtangente einfacher, aber nicht ohne zusätzliche verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Massnahmen erreichbar.

Ein Schwerverkehrskonzept, Tempo 30-Zonen sowie die Verbesserung der Schienen-Güterverkehr-Erschliessung sind die Mittel, um vor allem die Wohngebiete von unnötigem Schwerverkehr und damit auch von Gefahrguttransporten zu befreien. Der seinerzeitige Bau der Schlachthofstrasse und die geplante rückwärtige Erschliessung des Industriegebietes zwischen der Elsässerstrasse und dem Bahnareal von der Schlachthofstrasse her sind Teil des Schwerverkehrskonzepts, das auch die Sperrung der Zufahrt für Lastwagen vom Bahnhof St. Johann her beinhaltet. Eine Gliederung der Zone 7 (Bereich D des Bebauungsplan Nr. 12'730) in für angrenzende Wohngebiete (B8) oder stilles Gewerbe (C1) verträgliche Nutzungen wird durch die speziellen Bauvorschriften erreicht, mit einer Flächenbegrenzung des Teilbereichs D1 und mit einer an die Wohnzonen angepassten maximalen Gebäudehülle. Zwischen D1 und B8 ist zudem mit der neuen Strasse und dem Kehrplatz eine Pufferzone geschaffen.

7. Raumplanerische Interessenabwägung

7.1 Allgemeines

Gemäss Verordnung zum Bundesgesetz über die Raumplanung [RPV] prüfen die Behörden insbesondere die raumplanerischen Auswirkungen und wägen die Interessen gemäss Art. 2 und 3 RPV gegeneinander ab.

7.2 Räumliche Auswirkungen

Die Stadtteilentwicklungsplanung basiert auf dem Räumlichen Konzept Basel Nord vom November 1992. In einem ersten Arbeitsschritt erfolgte eine differenzierte Variantenentwicklung mit drei Szenarien: 1 Punktuelle Anpassung; 2 Integrale Reurbanisation; 3 'L'. Die Regierungsrätliche Delegation für Verkehrsfragen wählte im Mai 1995 im zweiten Arbeitsschritt - unter Beachtung der Bestimmungen gemäss Art. 2b), 2c), 2d) - das Szenario 'L' zur Weiterbearbeitung aus. Dies führte in einem dritten Arbeitsschritt zum Bericht 'Stadteilentwicklungsplan Äusseres St. Johann - NT Korridor' vom Oktober 1997 [STEP St.Johann] und im vierten Arbeitsschritt zum Richtplan 'Stadtentwicklung Äusseres St. Johann' vom 23. März 1999.

In der Testplanung wurde auch die Forderung nach öffentlichen Freiflächen untersucht. Es zeigte sich, dass das Schaffen von freien Flächen nicht ohne Umlagern und Umschichten möglich ist. Geringere Dichte für den Bereich A kann nur mit höherer Dichte anderswo im Perimeter erreicht werden, im konkreten Fall im Teilbereich C2. Dieser Teilbereich wurde schon in den speziellen Bauvorschriften des Ratschlags mit dem Bereich A verknüpft, im Sinne einer stadträumlichen Gesamtlösung. In diesem Teilbereich C2 wird die Dichte einerseits erhöht und andererseits die Grenze zu C3 nach Süden verschoben, so dass dort ein bis zu 40 m hohes Gebäude erstellt werden kann. Damit soll auch erreicht werden, dass der Bahnhofplatz nicht auf der Nordseite des Luzernerringviaduktes endet, sondern sich weiter nach Süden ausdehnt und sich ins Quartier öffnet (Achse Vogesenstrasse). In der Abwägung wurde der Integration der Bauten und öffentlichen Räume in die Quartierstruktur ein grosses Gewicht beigemessen und dabei eine etwas geringere Nutzfläche in Kauf genommen.

7.3 Interessenabwägung

Die in diesem Ratschlag dargelegten raumplanerischen Ergebnisse wurden mit den Hauptbetroffenen projektbegleitend behandelt und abgestimmt. Die Hauptbetroffenen, einerseits der Kanton mit dem im Rahmen des Nationalstrassenbaus erworbenen Grundbesitz und andererseits die SBB (durch die vorgesehene Umgestaltung des Güterbahnhofs und die Mitbeteiligung an der Realisierung der Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr), waren von Anfang an, sowohl auf konzeptioneller Ebene wie auch im Rahmen der Stadtteilentwicklungsplanung in die Planung und Abstimmung der raumwirksamen Aufgaben einbezogen.

Die ganze mehr als 10-jährige Planung war auch bestimmt durch ein Abwägen der sozialen Interessen. Der STEP St.Johann stellt auch in dieser Hinsicht das erreichte Ergebnis dar, das dem Richtplan Stadtentwicklung Äusseres St. Johann und diesem Ratschlag zu Grunde liegt. Zu erwähnen ist, dass der oben genannte STEP St.Johann im Rahmen einer öffentlichen Erörterung bezüglich dessen Quartierverträglichkeit an drei Foren im Juni 1998 behandelt und beurteilt wurde. An diesen Veranstaltungen nahmen Vertreterinnen und Vertreter aus dem Quartier, der Wirtschaft, von Fachverbänden und Nachbargemeinden teil. Der Stadtteilentwicklungsplan Äusseres St. Johann - NT Korridor wurde von den Teilnehmenden in seinen wesentlichen Inhalten positiv beurteilt.

Die Testplanung hat Ziele des Ratschlags im Wesentlichen bestätigt und für den Zentrumsbereich Präzisierungen erbracht; diese wurden in der Planaufgabe 2 jedermann öffentlich zugänglich gemacht. Diese Präzisierungen betrafen Bereiche, die schon im

Stadtteilentwicklungsplan von 1997 und Stadtteilrichtplan von 1999 als 'weich', das heisst als 'noch veränderungs- und gestaltungsfähig' bezeichnet wurden. Mit der zunehmenden Verfeinerung in der Planung und dem Zuwarten von Entscheidungen, bis detailliertere Grundlagen vorliegen, wird der Gefahr begegnet, die jeder langjährigen Planungsarbeit inneohnt: Das Element 'zeitgemäss' wird oft vernachlässigt und die Handschrift der Vergangenheit bleibt allzu prägend erhalten.

8. Flächenbeanspruchung

8.1 Allgemeines

Unter dem Aspekt Landerwerb werden auch Einzonung, Umzonung und Abtretung von Flächen behandelt.

Der Ersatzneubau für das Gebäude Voltastrasse 111 der Volta Lagerhaus AG auf einer Baurechtsparzelle der SBB ist mittlerweile bewilligt. Das Ziel der Abschnittsprojektleitung 2 der NT, die Parzellenfläche an der Voltastrasse 111 für die Bauphase des Anschlusses Luzernerring frei zur Verfügung zu haben, ist näher gerückt. Innerhalb der Projektorganisation ProVolta[®] erstellt eine departementsübergreifende 'Arbeitsgruppe Grundstücke' die Grundlagen für Grenzbereinigungen oder Landumlegungen, inklusive Abtretungen zur Allmend und Impropriierung von Allmend in eine Bauzone.

Auf Grund der Testplanung verändern sich die Flächenanteile, die zwischen Bahnareal, Allmend, und Bauzonen wechseln. Die neuen Werte liegen tabellarisch als Richtwerte vor.

8.2 Landerwerb

Bereich Nordtangente

Für den Bau der Nordtangente wurden im Perimeter gelegene Grundstücke und Gebäude erworben. Die darauf befindlichen Bauten wurden dem Baufortgang entsprechend abgebrochen. Während der für die Realisierung der Nordtangente notwendigen Zeit befinden sich diese Grundstücke im sogenannten Nationalstrassenvermögen, an dem der Bund mit 65% beteiligt ist. Nach Abschluss der Bauarbeiten soll, im Rahmen der Vorschriften des Kantons und des Bundes, innert nützlicher Frist eine Veräusserung der Grundstücke vorgenommen werden. Aufgrund des aktuellen Zeitplans dürfte diese Veräusserung zirka vom Jahr 2005 an erfolgen.

Die Suche der Investoren für die Überbauung der neuen Parzellen besorgt die Organisation ProVolta[®]. Dabei ist sicher zu stellen, dass Qualität und Nutzung den Ansprüchen an ein zukunftsorientiertes Stadtteilentwicklungskonzept entsprechen. Erst anschliessend kann das dementsprechend beste Angebot bestimmt werden. Der Verkehrswert der Grundstücke wird, infolge der teilweisen Unterfahrung durch die Nordtangente, geringfügig vermindert. Es besteht auf Grund der Rahmenbedingungen die Möglichkeit, Wohnraum von hoher Qualität kostengünstig zu schaffen, wobei darauf Wert zu legen ist, dass diese hohe Qualität sichergestellt wird. Die 'Nationalstrasse' hat mit dem Erwerb von Bauland für den Boulevard (zukünftige Allmend) bereits einen Beitrag zur Wertsteigerung der Grundstücke an der Voltastrasse geleistet, welche nicht im vollen Umfang auf den Landpreis übertragen werden muss.

Bereich A (Zentrum)

Zur Sicherstellung der Realisierung der geplanten Stadtteilentwicklung ist das Hochhaus Voltastrasse 107 bereits vom Kanton erworben worden. Der Erwerb des Lagerhauses Voltastrasse 111 ist zu Lasten des Nationalstrassenvermögens erfolgt. Die Bauweise für den Anschluss St.Johann-Luzernerring und für verschiedene Provisorien rund um den Bahnhof St. Johann kann dadurch vereinfacht werden, da wesentlich mehr Platz für die Erschliessung der Baustelle und Verkehrsführung zur Verfügung steht und zudem das Risiko von Gebäudeschäden wegfällt, wenn beide Gebäude vor Baubeginn des Tunnels abgebrochen werden können.

Bereiche B, C und D (SBB)

Im Rahmen einer gemeinsamen Vereinbarung zwischen den SBB und dem Kanton Basel-Stadt sollen die für den Kanton entstehenden Kosten und Bedingungen für die Abtretung von heutigem Bahnareal zur Allmend geregelt werden.

Wie sich die Parzellengrenzen von Privatgrundstücken und Bahnareal und die Allmendfläche verändern werden, ist aus den nächsten beiden Abbildungen ersichtlich.

Abb. 27: Grundstücksflächen bisher

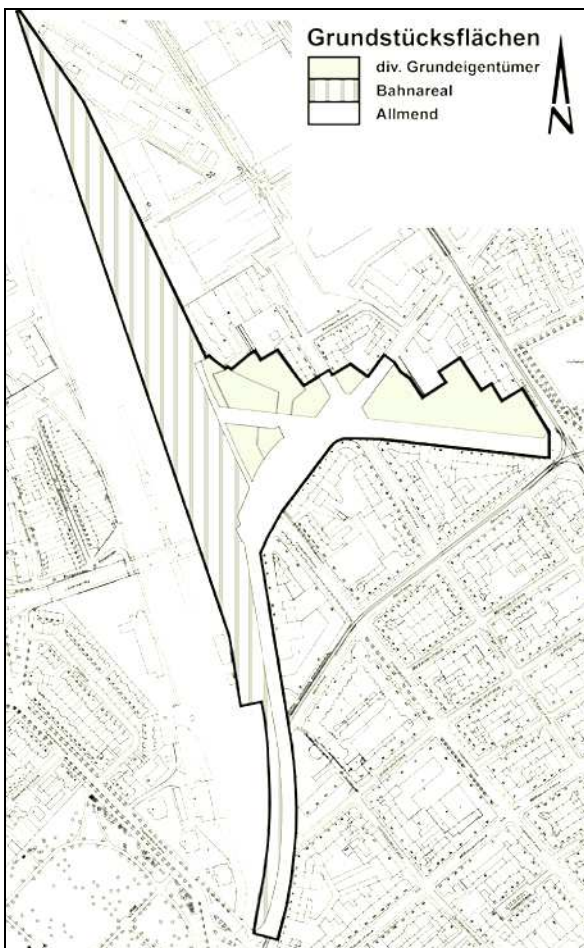
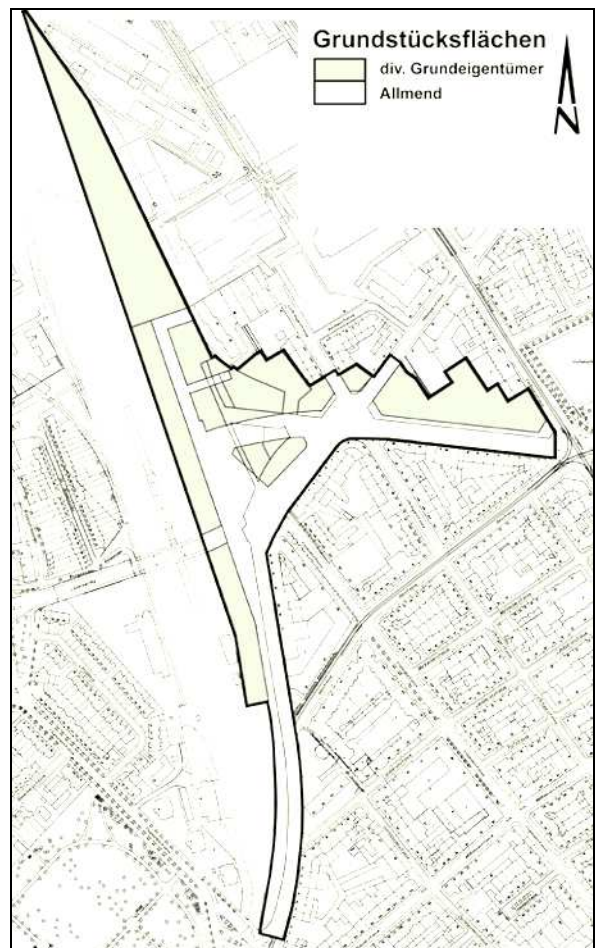


Abb. 28: Grundstücksflächen neu



9. Investitionen und Erträge, Mehrwertabgabe

9.1 Investitionen und Erträge

Gemäss einer ersten Kostenschätzung, mit einer Genauigkeit von $\pm 25\%$, betragen die Kosten, die nicht zu Lasten der Nationalstrassenrechnung gehen, für Strassen-, Geleise- und Fahrleitungsbau inklusive Werkleitungen rund 50 Millionen Franken. Es ist vorgesehen, die Massnahmen in Etappen auszuführen und dem Grossen Rat zu gegebener Zeit entsprechende Beschlussvorlagen zu unterbreiten.

Für Landerwerb, Inkonvenienzen und den Bau der rückwärtigen Erschliessung des Industrieareals Bahnhof St. Johann fallen weitere Kosten an. Hingegen werden aus Landverkäufen, insbesondere solchen für das neue Zentrum und aus Einkünften der Mehrwertabgabe wieder Gelder an den Kanton zurückfliessen.

Erträge aus dem Verkauf der im Nationalstrassenvermögen stehenden Parzellen werden der Nationalstrassenrechnung gutgeschrieben und sind anteilmässig (65%) wieder dem Bund zurückzuführen.

9.2 Mehrwertabgabe

Für Planungsmehrwerte ist eine Abgabe geschuldet. Es gilt ein Satz von 50 Prozent. Es wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob ein Mehrwert im Sinne von §120 bis 124 Bau- und Planungsgesetzes [BPG] des Kantons Basel-Stadt vorliegt. Bei Bauvorhaben, die von der neuen Nutzungsplanung ganz oder teilweise profitieren, wird diese Abgabe bei Baubeginn fällig.

10. Evaluation der neuen Grundeigentümer

Allgemein

«**ProVolta**[®] - Stadtentwicklung Äusseres St. Johann. Das **Pro** steht 'Für' das Äussere St. Johann, es steht aber auch als Abkürzung für **Projektorganisation**. Mit dem Namen **Volta** wird der Raum im Äusseren St. Johann, der als Zentrum der Entwicklungsaufgaben steht, bezeichnet.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente war es erforderlich, etliche Grundstücke durch die Nationalstrasse zu erwerben, da sie in starkem Masse von den vorgesehenen Baumassnahmen tangiert werden. Nach Abschluss der Nationalstrassen-Bauarbeiten sollen diese Grundstücke wieder veräussert werden. Dabei wird ein Verfahren gewählt, bei dem - nebst dem anzustrebenden finanziellen Ertrag - die mit dem Stadtteilentwicklungsplan Äusseres St. Johann - NT Korridor und dem Richtplan Stadtentwicklung Äusseres St. Johann angestrebten Ziele unterstützt werden.

10.1 Ausschreibung der Grundstücke

Die Veräusserung der verschiedenen Grundstücke bedarf einer differenzierten Betrachtung. Grundstücke, deren städtebauliche Integration sowohl gestalterisch wie auch in Bezug auf die Nutzung nicht sonderlich komplex ist, können den ‚klassischen‘ Investoren mittels unterschiedlichen Verfahren zum Kauf angeboten werden. Für die bedeutend komplexeren Einheiten (z.B. Bereich A, Zentrum) gilt es Projektträger zu finden, welche gemeinsam mit den heutigen Grundeigentümern die massgebenden Ziele für die Gestaltung und Entwicklung des Quartiers (wie beispielsweise das Ausmass und die Ausgestaltung der Nutzung, der sozialen Infrastruktur, die Versorgungseinrichtungen, Wohnungsmix, architektonische Qualitäten, Lärmschutz u.ä.) erarbeiten und sich mit Kauf der Grundstücke zur Umsetzung dieser Vorgaben verpflichten.

10.2 Projektmanagement

Für das Projektmanagement der Ausschreibung ist eine Drittfirma - unter Führung des Hochbau- und Planungsamtes - bereits beauftragt worden. Das Evaluationsverfahren kann dadurch unter Einbezug der Grundeigentümer fair, transparent und effizient durchgeführt werden. Für die verschiedenen Grundstücke soll die jeweils geeignetste Form der Ausschreibung durch ein geeignetes Auswahlverfahren bestimmt werden. Die Veräusserung kann anschliessend freihändig, auf der Basis von wettbewerbsähnlichen Evaluationsverfahren, von Studienaufträgen oder von Architekturwettbewerben erfolgen. Die Zuschlagskriterien variieren je nach gewähltem Verfahren, sie werden in den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen festgelegt. Die Auswertung der Angebote für die Grundstücke des Kantons und Bundes soll stufenweise erfolgen. Erste Priorität gilt insbesondere der Erfüllung der festgelegten Kriterien und Rahmenbedingungen sowie der Bonität der Anbietenden, in zweiter Priorität wird der finanzielle Ertrag für Kanton und Bund beim Verkauf (oder Abgabe im Baurecht) beurteilt werden.

Der Kredit für die Durchführung der damit verbundenen Arbeiten wurde mit Grossratsbeschluss vom 17. November 1999 bewilligt (Ratschlag 8944 betreffend die Finanzierung der Umsetzung von sieben zentralen Massnahmenpaketen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel).

10.3 Varianzverfahren

Beschreibung des Verfahrens

Unter Varianzverfahren fallen alle Verfahren, die eine Anzahl Lösungsvorschläge generieren, welche aufgrund gleicher Vorgaben erarbeitet werden. Beispiele dafür sind Investorenwettbewerbe, kombinierte Verfahren mit Investoren- und Planungsteams, Studienaufträge, offene oder eingeladene Architekturwettbewerbe etc. Das auszuwählende Projekt muss dabei gesamthaft mindestens so gut sein, dass es in der Gesamtbeurteilung die Qualitäten der Mittelwerte (Varianz) erreicht.

Das neue Bau- und Planungsgesetz Basel-Stadt, das seit Januar 2000 in Kraft ist, wird zur Zeit im Hinblick auf eine teilweise Überarbeitung und Ergänzung überprüft. Nach Absprache des Baudepartementes mit der Bau- und Raumplanungskommission ist vorgesehen, dem §101 einen Abs. 3 hinzu zu fügen. Mit Stand vom 17. September 2002 liegt folgender Entwurfstext vor:

³ Bebauungspläne können ein weiteres Planungsverfahren vorschreiben, in dem die zulässige Bodennutzung durch Beschluss des Regierungsrates oder des Gemeinderates auf die erwünschte Bebauung abzustimmen ist. Die Planungsgrundlagen sind in diesem Fall von den Verfügungsberechtigten in einem Auswahlverfahren (Varianzverfahren) zu beschaffen.

Nach Abschluss eines solchen Varianzverfahrens wird die Nutzungsplanung durch den Plangenehmigungsbeschluss des Regierungsrates abgeschlossen. Insofern allerdings die Bestimmungen des Bebauungsplans aufgrund der Ergebnisse des Varianzverfahrens einer Anpassung bedürfen, und dem Regierungsrat keine entsprechende Kompetenz ausdrücklich eingeräumt wurde, ist diese Anpassung durch einen Grossratsbeschluss zu vollziehen. In jedem Fall bleiben die nach Raumplanungsrecht erforderlichen Planaufgaben vorbehalten.

10.4 Terminplan Realisierung Hochbauten

Abb. 29: Terminplan Entwurf (Stand September 2002)

	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Rechtskraft Grossratsbeschluss					X															
Evaluation Projektträger					■	■	■													
Ausschreibung																				
Zuschlag							X													
Realisation												■	■	■	■	■				
Kaufverträge																				
Planung, Baueingabe, Baugenehmigung																				
Bau 1. Etappe																				
Bau 2. Etappe etc.																				
Prozesssteuerung							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Inbetriebnahme der NT durchgehend *)																X				
Fertigstellung der Lokalstrassen **)																		X		

Legende: ■ geplante Zeiträume □ Zeitbudget für Investoren
 *) Inbetriebnahmezeitpunkt noch abhängig von Bauverfahren NT
 **) im Bereich der 1. Etappe Hochbauten

10.5 Bezüge zwischen Terminplan Nordtangente und Terminplan Hochbauten

Die zeitgerechte Abfolge der Fertigstellung der Hochbauten ist Teil der städtebaulichen Ziele der Stadtteilentwicklung für das Äussere St. Johann. Der Regierungsrat vertritt die Auffassung, dass die Alleebäume des neuen Boulevard gepflanzt sein sollen, bevor die Gebäude bezogen werden. Die neu geschaffene, aufgewertete Umgebung soll eine starke Werbefunktion für das Quartier, aber auch für die Vermietung oder den Verkauf der neu gebauten Wohnungen, Läden und Arbeitsräume haben.

Die terminliche Koordination steht in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Nordtangente. So ist unter anderem darauf zu achten, dass während deren Bau das umliegende Quartier keine verkehrliche Mehrbelastung erfährt. Eine zeitlich zügige Abwicklung der Bauarbeiten der Nordtangente kann nur erreicht werden, wenn während des Baus der Südröhre der Verkehr auf dem Areal der abgebrochenen Bauten entlang der Nordseite der Voltastrasse geführt werden kann (siehe Abb. 32, nächste Seite). Das wird voraussichtlich bis zum Jahre 2007 der Fall sein. Erst ab diesem Zeitpunkt ist im Bereich der Voltastrasse eine Neubebauung möglich. Dabei sind die Neubauten auf die darunterliegenden Nordtangentenbauwerke abzustimmen, insbesondere bezüglich Fundationskonzept. Die Lage der Notausstiege ist, bezogen auf die Neubauten, zu optimieren und

ein koordinierter Bauablauf zwischen der Fertigstellung der Lokalstrassen und der geplanten Hochbauten ist sicherzustellen, damit die abgestimmte Fertigstellung beider Bereiche den oben genannten Zielen des Regierungsrates entspricht.

Ein entsprechend koordiniertes Vorgehen, das die Ziele für die Aufwertung des Äusseren St. Johann anstrebt, aber auch das zeitliche und räumliche Bedürfnis für den Bau des Nordtangenten-Halbanschlusses St. Johann - Luzernerring berücksichtigt, ist für den Baubereich Bahnhof und Zentrum geplant. Gleichzeitig mit der Fertigstellung der Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr am Bahnhof St. Johann soll auch das geplante Zentrum bezogen und eröffnet werden. Beides ist zeitlich zu koordinieren mit der Fertigstellung des Boulevards und der Hochbauten entlang der Voltastrasse.

Der geplante Zeitraum für den Bezug der Hochbauten liegt zwischen 2009 und 2010, rund eineinhalb bis zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der Nordtangente.

Geplante Realisierungsschritte der Nordtangente und der Neubebauung im Bereich Volta Mitte

Abb. 30: Abbrüche 2000

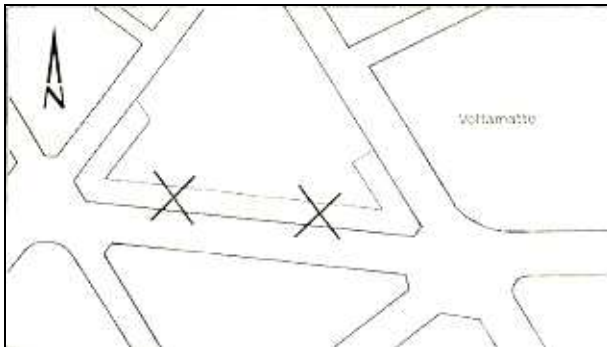


Abb. 31: Bau Nordröhre 2001 - 2004

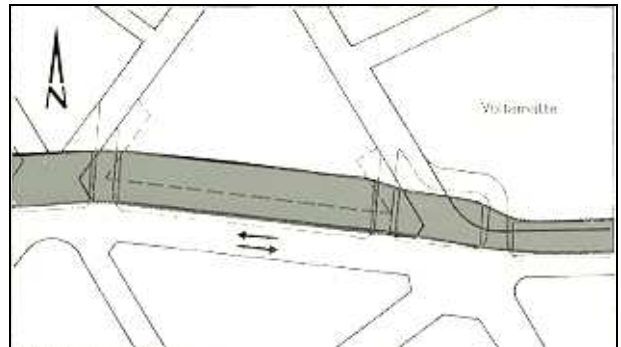


Abb. 32: Bau Südröhre mit provisorischer Voltastrasse 2004 - 2006. NT ca. ab Anfang 2007 durchgehend befahrbar

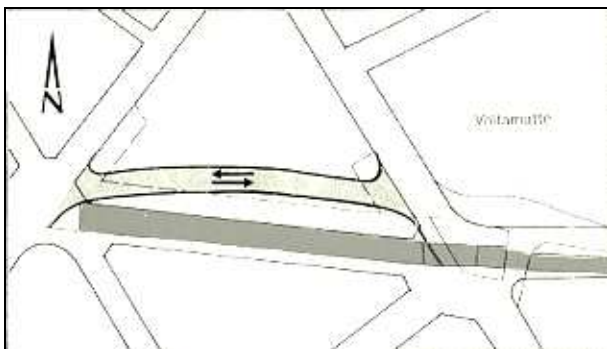
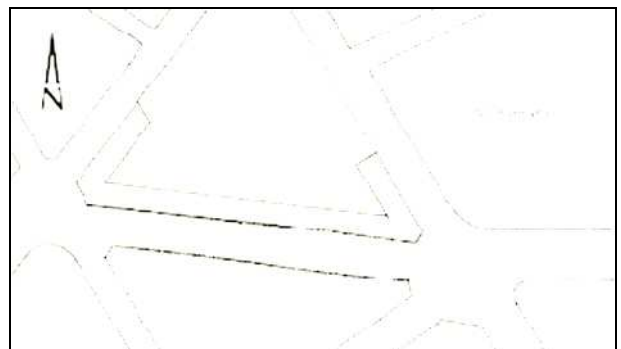


Abb. 33: Neubau Voltastrasse mit neuen Hochbauten Nordseite 2007 - 2009
frühester Bezug Hochbauten 2009 / 2010



11. Behandlung von politischen Vorstössen

Anzug M. Spörri und Konsorten betreffend

Erstellung hochwertigen und erschwinglichen Wohneigentums «Volta Mitte»

Vorbemerkung

Der Anzug M. Spörri und Konsorten wurde eingereicht, als noch das Hochbautengesetz (HBG) galt. Der besseren Verständlichkeit halber, insbesondere um den direkten Bezug zum Anzugstext zu gewährleisten, bedient sich die Antwort nach wie vor der Terminologie des HBG, obwohl inzwischen das BPG in Kraft ist.

Wo dies erforderlich ist, wird (*kursiv und in Klammern*) auf das BPG verwiesen

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Mai 1999 nachstehenden Anzug M. Spörri dem Regierungsrat überwiesen:

«Die Voltastrasse ist die eigentliche Nahtstelle zwischen dem Wohnviertel St. Johann und dem Industriequartier. Die bevorstehende Vollendung der Nordtangente und die Realisierung einer Verkehrsdrehscheibe im Bereich des Bahnhofs St. Johann birgt ein grosses Aufwertungspotential und gleichzeitig eine Chance für die Ziele übergeordneter Stadtentwicklung. Die Erstellung erschwinglichen und hochwertigen Wohneigentums auf dem Stadtgebiet ist eine Strategie zur Eindämmung der anhaltenden Abwanderung, welche vorab durch die mittelständische Wohnbevölkerung im Augenblick der Wohneigentumsbildung ausgelöst wird. Eine Wohnüberbauung, welche typologisch und städtebaulich den

- Rahmenbedingung der neugestalteten Voltastrasse,
- der möglichen Bebauungsdichte des Quartiers und
- der zukünftigen Vermittlerrolle der Voltastrasse zu einem wichtigen Stadtentwicklungsgebiet Rechnung trägt,

könnte hochwertiges städtisches Wohneigentum schaffen, welches dem ganzen St. Johannis-Quartier belebende Impulse gibt. Ein attraktives und zugleich kostengünstiges Angebot für den jungen, urbanen Mittelstand stärkt die Identifikation der Bewohner mit ihrem Quartier, bewirkt eine Aufwertung desselben.

Zwimpfer Partner Architekten und Gruner AG haben sich seit Jahren im Rahmen des Nationalstrassenbaus um die Bebauungsmöglichkeiten im Bereich Volta Mitte bemüht und das Projekt Wohneigentum Volta Mitte ausgearbeitet. Die, für dieses Projekt gegründete Wohnbaugenossenschaft Volta Mitte, zusammengesetzt aus einem Personenkreis über die Parteigrenzen hinweg, hat sich zum Ziel gesetzt, dieses Wohnbauprojekt zu realisieren. Die drei geplanten Hochhäuser nehmen den Massstab des Industrieviertels auf. Der viergeschossige Sockelbau schliesst den bestehenden Blockrand, analog der gegenüberliegenden zonenkonformen Randbebauung. Der Stadtboulevard bleibt ein geschlossener Strassenraum. Bodeneben ist eine offene Struktur für Gewerbe und Dienstleistungen vorgesehen. Über der Gewerbezone befinden sich grosse 5 1/2 Zimmer Stadt-Einfamilienhäuser, in den Hochhäusern 3 1/2, 4 1/2 und 5 1/2 Zimmerwohnungen mit Panoramablick. Der begrünte Innenhof wird nicht durch zusätzliche Bauten verstellt und bleibt dank der geringen Höhe des Blockrandes nach Süden offen und licht. Es ist zu verhindern, dass eine Brache entsteht. Von entscheidendem Einfluss für das Gelingen dieses Stadtentwicklungs-Projektes ist die zielgerichtete, zum Bau der Nordtangente zeitgleiche Umsetzung, unter Ausnutzung aller möglichen Synergien und Immissionsreduktionen für die Anwohner.

Die unterzeichneten Mitglieder des Grossen Rates fragen die Regierung an, ob sie bereit ist zu prüfen und zu berichten, ob das vorliegende Projekt realisierbar ist.

Ob

1. Die notwendige Entlastung der Voltastrasse durch den Bau des Luzernerringanschlusses in nützlicher Frist realisiert werden kann?
2. Spezielle Bauvorschriften (bzw. ein Bebauungsplan) erforderlich sind oder ob eine Ausnahmegewilligung gemäss § 7a Hochbautengesetz und § 28 Anhang HBG erteilt werden kann?
3. Die zeitgleiche Umsetzung mit dem Bau der Nordtangente berücksichtigt werden kann?
4. Das Projekt die Umweltschutz- und Lärmschutzverordnung einhält?
5. Das Projekt die städtebaulichen Rahmenbedingungen erfüllt?

6. Das Projekt den Stadtentwicklungsplänen gerecht wird?

M.Spörri, Dr. P. Schai, D. Goepfert, Ch. Brutschin, A. Fetz,
Dr. L. Burckhardt, G. Traub, V. Herzog, Dr. Th. Staehelin,
P.A. Zahn, E. Mundwiler, B. Staehelin, P. Feiner, M. Pusterla,
Dr. Ch. Heuss, P. Lachenmeier, Dr. Andreas Burckhardt»

Wir gestatten zu diesem Anzug wie folgt zu berichten:

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Verbindlichkeitserklärung des Richtplanes Stadtentwicklung Äusseres St. Johann vom 23. März 1999 die Initiative der Wohnbaugenossenschaft Volta Mitte Basel begrüsst und festgehalten, dass Projektideen wie die der Wohnbaugenossenschaft grundsätzlich möglich sein sollen. Das Projekt der Wohnbaugenossenschaft wurde von Zwimpfer Partner Architekten und Gruner AG ausgearbeitet. Beide Firmen haben sich seit Jahren im Rahmen des Nationalstrassenbaus mit den Bebauungsmöglichkeiten im Bereich Volta Mitte befasst. Trotz diesem Engagement der beiden Firmen und weiteren Personen kann der Regierungsrat der neu gegründeten Wohnbaugenossenschaft Volta Mitte das im Besitz des Bundes und des Kantons befindliche Bauland nicht ohne Vergleichsprojekte, beispielsweise von Konkurrenzofferten, verkaufen. Insbesondere muss bei der Veräusserung der Grundstücke eine transparente Angebots-situation für alle potentiellen Investoren bestehen. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass bis zum Zeitpunkt der Einreichung des Anzuges im Baudepartement Interessenanmeldungen von drei weiteren Investorengruppen zum Bereich Volta Mitte vorlagen.

Um sicherzustellen, dass das Ausschreibungsverfahren für die Veräusserung der Grundstücke sowohl die Ziele in Bezug auf die Stadtteilentwicklungsplanung erfüllt, wie auch den erwünschte Wettbewerb garantiert, wird eine Drittfirma mit dem Projektmanagement für alle im Zusammenhang mit dem Nordtangentebau neu bebaubaren Grundstücke beauftragt. Der Grosse Rat hat im Rahmen des Massnahmepaketes Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel (Ratschlag 8944) einen Kredit von 2,2 Mio. Fr. bewilligt, unter anderem, um Investorenwettbewerbe oder Studienaufträge für die neuen Überbauungen Zentrum und Voltastrasse durchzuführen. Die Ausschreibung der Grundstücke soll voraussichtlich gegen Ende 2001 durchgeführt werden und der Zuschlag soll Ende 2002 erfolgen. Bedingt durch das Bauprogramm der Nordtangente verbleiben fünf Jahre bis zur Fertigstellung der Hochbauten. Sollte das im Rahmen des Investorenwettbewerbes ausgewählte Projekt von den jetzt vorgelegten und im Stadtteilentwicklungsplan begründeten speziellen Bauvorschriften abweichen, was für das Projekt Volta Mitte Basel zutrifft, können ergänzende spezielle Bauvorschriften dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt werden, ohne dass dabei eine zeitliche Verzögerung für die Fertigstellung der Hochbauten entsteht.

In einer Testplanung, die im Frühjahr 2001 stattgefunden hatte, wurde für die Teilbereiche B1 bis B3 des Überbauungsplans (*Bebauungsplan*) 12'269 vom 8. September 2000 kein Grund für die Erstellung von Hochhäusern gesehen. Die Abweichung von der Blockrandbebauung und eine höhere Dichte wurden in einer Gesamtbetrachtung nicht als notwendig erachtet, auch wenn konkrete Aussagen in erster Linie für den Bereich von Zentrum und Bahnhof St. Johann gefordert waren und weniger für den Bereich Voltastrasse Mitte.

Zu den Fragen:

Die erste Frage, ob die notwendige Entlastung der Voltastrasse durch den Bau des Luzernerringanschlusses in nützlicher Frist erreicht wird, ist mit Ja zu beantworten. Mit Beschluss des Regierungsrates vom 23. März 1999 wurde festgehalten «Der Anschluss St. Johann / Luzernerring ist in den Jahren 2002 - 2005 zu erstellen, so dass er gleichzeitig mit der durchgehenden Nordtangente in Betrieb genommen werden kann».

Die zweite Frage, ob für das vorliegende Projekt spezielle Bauvorschriften (*bzw. ein Bebauungsplan*) erforderlich sind (*ist*) oder ob eine Ausnahmegewilligung gemäss § 7a Hochbautengesetz und § 28 Anhang HBG (*§ 80 BPG*) erteilt werden kann, lässt sich im Sinne der speziellen Bauvorschriften eindeutig beantworten. Eine Ausnahmegewilligung gemäss § 7a HBG (in Verbindung mit §§ 28ff Anhang HBG) kann für ein Projekt erteilt werden, «namentlich um das Stadtbild aufzulockern und gegenüber der üblichen zonenmässigen Nutzung eine bessere Überbauung mit vermehrten Freiräumen und Grünflächen zu schaffen». Diese Ausnahmegewilligung bezieht sich auf Solitärbauten und ist nicht auf eine Blockrandbebauung mit integrierten Hochhäusern anwendbar. Weiter werden vom Projekt der Wohnbaugenossenschaft Volta Mitte die Anforderungen bezüglich Lichteinfall (die §§157ff HBG) (*§ 23 BPG*) gegenüber der Volta- und Hünigerstrasse sowie weiteren Nachbarn nicht erfüllt. In Bezug auf die Voltastrasse wäre - ausgehend von der zukünftigen Breite der Strasse - eine maximale Höhe von rund 38 m möglich. Das Projekt hat aber annähernd 50 m Gebäudehöhe. Weil das Projekt gesetzliche Rahmenbedingungen nicht einhält, könnte es auf der genannten Rechtsgrundlage (§ 7a HBG; § 28 Anhang HBG) (*§ 80 BPG*) nicht vom Regierungsrat bewilligt werden. Für eine Baubewilligung sind vom Grossen Rat vorgängig beschlossene, spezielle Bauvorschriften nötig (*Für eine Baubewilligung ist ein vom Grossen Rat vorgängig beschlossener Bebauungsplan nötig*).

Die Gebäudehöhe ist auch aus Sicht des Nordtangentenbauwerkes von Bedeutung, weil die Tunneldecken für den Bereich Volta Mitte mit Gebäudelasten entsprechend der rechtsgültigen Zone 5a bemessen sind. Da zulasten des Projektes Nordtangente keine Vorinvestitionen möglich sind, kann das Projekt mit Hochhäusern bestenfalls und nur mit massgebenden Kostenfolgen zu Lasten der Wohnbaugenossenschaft realisiert werden. Folgende zwei Bereiche sind gegenüber Zone 5a erhöhten Gebäudelasten besonders kritisch und können nachträglich nicht mehr verstärkt werden:

- Beim Voltaplatz aufgrund des auf einer längeren Strecke auf der Tunnelmittelwand liegenden Leitungstunnels.
- Beim Lothringerplatz aufgrund der sehr schief den Haupttunnel unterquerenden Ausfahrtsröhre des Anschlusses Luzernerring.

Die Beantwortung der dritten Frage, ob für das vorliegende Projekt eine zeitgleiche Umsetzung mit dem Bau der Nordtangente möglich ist, lässt sich ebenfalls mit Ja beantworten. Es bedeutet, dass abgestimmt auf den Bau der Nordtangente auch die Bauarbeiten für die Überbauung abgeschlossen sein können. Nicht möglich ist ein Fertigstellungstermin, wie er von der Wohnbaugenossenschaft im Mai 1998 und im August 1999 genannt wurde. Eine Realisierung der Bebauung ab 2002 und ein etappenweiser Bezug ab 2004 ist nicht möglich, weil während des Baus der Südöhre der Nordtangente der Verkehr auf dem von der Wohnbaugenossenschaft Volta Mitte ausgewählten Areal geführt werden muss. Das wird sicher bis zum Jahre 2006/07 der Fall sein. Erst ab diesem Zeitpunkt und parallel zur Realisierung des neuen Volta-Boulevards ist im Bereich Volta Mitte eine Neubebauung auf dem Areal der Nordseite möglich. Die zeitlich optimale Abfolge der Fertigstellung der Hochbauten ist auch Teil der städtebaulichen Ziele der Stadtteilentwicklung für das Äussere St. Johann. Der Regierungsrat vertritt die Auffassung, dass der neue Boulevard aus Gründen der Wohnqualität realisiert sein soll, bevor eingezogen wird. Die neu geschaffene, aufgewertete Umgebung soll eine starke Werbefunktion für das Quartier, aber auch für die Vermietung oder den Verkauf der neu gebauten Wohnungen, Läden und Arbeitsräume haben.

Die Fragen 4 bis 6, die das Projekt Volta Mitte Basel direkt betreffen, können zu diesem Zeitpunkt nicht im Detail beantwortet werden, soviel kann aber gesagt werden:

Die Frage 4, ob das Projekt die Umweltschutz- und Lärmschutzverordnung einhält, kann dahingehend beantwortet werden, dass wir davon ausgehen, dass das Projekt die entsprechenden Auflagen in der Detailbearbeitung berücksichtigen wird. Noch nicht beantwortbar sind die Anforderungen in Bezug auf die Erdbebensicherheit.

Die Frage 5, ob das Projekt die städtebaulichen Rahmenbedingungen erfüllt, und die Frage 6, ob das Projekte den Stadtentwicklungsplänen gerecht wird, können in Bezug auf das in diesem Ratschlag vorgestellte Konzept nicht bejaht werden (siehe dazu Kapitel 3.2, den Abschnitt 'Die Voltastrasse soll zum Boulevard werden'). Das Ziel, für die Voltastrasse als Boulevard einen klassischen Strassenquerschnitt zu schaffen, und zwar im Raumverhältnis von 1:2 (Höhe zu Breite), wird durch die drei Hochhäuser, die den Raum in seiner Ausgestaltung bestimmen, nicht erfüllt. Andererseits ist, wie schon dargelegt, der Regierungsrat bereit, dem Grossen Rat angepasste spezielle Bauvorschriften (*einen angepassten Bebauungsplan*) zu unterbreiten, falls dies zur Realisierung des im Rahmen des Investorenwettbewerbes ausgewählten Projektes notwendig ist.

Der Regierungsrat hofft, dass sich die Wohnbaugenossenschaft Volta Mitte an den Investorenwettbewerben, welche voraussichtlich ab dem Jahr 2003 oder 2004 laufen, beteiligen und ein Projekt einreichen wird.

12. Vorprüfung

12.1 Justizdepartement

Das Justizdepartement hat am 2. August 2000 die Grossratsbeschlüsse betreffend Zonenänderung, Erlass spezieller Bauvorschriften (*eines Bebauungsplanes*), Bau- und Strassenlinien sowie Lärmempfindlichkeitsstufen der formellen rechtlichen Prüfung unterzogen. Ebenso sind die Grossratsbeschlüsse vom Gleichstellungsbüro Basel-Stadt auf deren Vereinbarkeit mit Art. 4 Abs. 2 (seit 1.1.2000 Art. 8 Abs. 3) der Bundesverfassung und § 2 a Abs. 1 der Kantonsverfassung überprüft worden.

Der Rechtsabteilung des Justizdepartements sind die Texte der Planaufgabe 2 zugestellt worden.

12.2 Finanzdepartement

Das Finanzdepartement hat am 17. August 2000 den Ratschlag gemäss § 55 Finanzhaushaltsgesetz geprüft.

Das Finanzdepartement, vertreten durch die ZLV, war im Testplanungsverfahren vom Frühjahr 2001 beteiligt. Die ZLV hat auch in der Projektorganisation ProVolta[®] Einsitz, um die Finanzbelange einzubringen.

13. Anträge und Beschlüsse

13.1 Anträge und Beschlüsse der Bau- und Raumplanungskommission

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen des Berichts beantragen wir dem Grossen Rat den nachfolgenden Beschlussesentwürfen nach Vorbehandlung durch die Bau- und Raumplanungskommission zuzustimmen und sowie den Anzug Margrit Spörri und Konsorten als erledigt abzuschreiben.

Basel, 30. Oktober 2002

Bau- und Raumplanungskommission
Der Präsident



Dr. Bernhard Christ

Dem Bericht beigelegt (verkleinerte Pläne):

- geltender Zonenplan innerhalb Perimeter (Beilage 1)
- Entwurf Zonenänderungsplan (Beilage 2)
- Entwurf Bebauungsplan, inkl. Waldfeststellung (Beilage 3)
- Entwurf Bau- und Strassenlinienplan (Beilage 4)
- Entwurf Lärmempfindlichkeitsstufenplan (Beilage 5)

Im Ratssaal aufgelegt:

- geltender Zonenplan 1:1000, Nr. 12'728, des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002, innerhalb Perimeter
- Entwurf Zonenänderungsplan 1:1000, Nr. 12'729 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002
- Entwurf Bebauungsplan, 1:1000, Nr. 12'730 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002, inkl. Waldfeststellung
- Entwurf Bau- und Strassenlinienplan 1:1000, Nr. 12'731 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002
- Entwurf Lärmempfindlichkeitsstufenplan 1:1000, Nr. 12'732 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002

Grossratsbeschluss

betreffend

Zonenänderungen für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Bau- und Raumplanungskommission und gestützt auf § 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹, beschliesst:

Der Zonenänderungsplan, Neue Zonen Nr. 12'729 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002, wird verbindlich erklärt.

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

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen den Planentwurf erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

¹ SG 730.100

Grossratsbeschluss

betreffend

Bebauungsplan für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Bau- und Raumplanungskommission und gestützt auf § 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹, beschliesst:

1. Der Bebauungsplan Nr. 12'730 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002 basierend auf dem Richtplan Stadtentwicklung Äusseres St. Johann vom 23. März 1999, wird genehmigt und für verbindlich erklärt.
2. Für die Bereiche A, B, C und D werden folgende Vorschriften erlassen:
 - 2.1 Bereich A
 - a) Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche beträgt 13'600 m².
 - b) Die Wandhöhe auf der Baulinie sowie die Gebäudehöhe betragen maximal 25 m.
 - c) Um eine hohe städtebauliche Qualität der Bebauung zu erreichen, ist ein Varianzverfahren durchzuführen.
 - d) Die maximal zulässige Anzahl Parkplätze beträgt 300.
 - e) Das zuständige Departement kann unter dem Bereich A, Zentrum, ein Geschoss für kommerzielle Nutzungen zulassen. Die dabei realisierte Bruttogeschossfläche wird von der zulässigen oberirdischen Bruttogeschossfläche des Bereichs A abgezogen.
 - f) Es ist kein Wohnanteil vorgeschrieben.
 - 2.2 Bereich B
 - a) Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche für den Bereich B beträgt gesamthaft: 34'600 m²;
für die Teilbereiche beträgt sie:

B1 bis B3:	16'000 m ² ,
B4:	1'800 m ² ,
B5 bis B7:	12'800 m ² ,
B8:	4'000 m ² .
 - b) Die Freifläche von mindestens 50 Prozent muss auch für erdgeschossige Bauten eingehalten werden, mit Ausnahme des Teilbereichs B4, wo eine Freifläche von mindestens 33 ¹/₃ Prozent eingehalten werden muss.
 - c) Die maximale Wandhöhe auf der Baulinie beträgt 15 m, auf der Hofseite 19 m. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 24 m.
 - d) Die maximale Gebäudetiefe beträgt 18 m hinter der Baulinie. Mehr als 15 m hinter der Baulinie liegende Gebäudeteile müssen zu den seitlichen Grundstücksgrenzen einen Abstand einhalten, der mindestens ihrer Tiefe entspricht.
 - e) Im Teilbereich B2 des Bebauungsplans darf die Fläche innerhalb der Punkte *i*, *j*, *k* und *l* oberirdisch nicht überbaut werden.

¹ SG 730.100

- f) Im Teilbereich B6 ist eine Fussgänger Verbindung von mindestens 3 m Breite gemäss Bebauungsplan zu schaffen. Diese Verbindung ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen.
- g) Über das Varianzverfahren kann ein von den vorgenannten Bestimmungen abweichendes Projekt mit einem entsprechend ergänzenden Grossratsbeschluss realisiert werden.
- h) Der Anteil von Wohn- und Arbeitsflächen wird für den Bereich B gesamthaft festgelegt. Es sind mindestens 20'000 m² BGF Wohnfläche vorgeschrieben. Innerhalb des Bereichs B ist ein Transfer von Wohn- und Arbeitsfläche gestattet.

2.3 Bereich C

- a) Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche für den Bereich C beträgt 28'100 m²; für die Teilbereiche beträgt sie:

C1:	6'200 m ² ,
C2:	13'300 m ² ,
C3:	8'600 m ² ,
- b) Es ist keine Freifläche einzuhalten.
- c) Die maximalen Wandhöhen auf der Baulinie und auf der Hofseite betragen für die Teilbereiche C1 und C3 je 15 m. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 20 m.
Die Wandhöhen auf der Baulinie und auf der Hofseite sowie die Gebäudehöhe betragen für den Teilbereich C2 nördlich des Luzernerringviadukts maximal 25 m. Die Wand- und Gebäudehöhen auf der Baulinie und auf der Hofseite betragen für den Teilbereich C2 südlich des Luzernerringviadukts maximal 40 m.
- d) Die maximale Gebäudetiefe beträgt 21 m hinter der Baulinie. Mehr als 15 m hinter der Baulinie liegende Gebäudeteile müssen zu den seitlichen Grundstücksgrenzen einen Abstand einhalten, der mindestens ihrer Tiefe entspricht.
- e) An oder auf der Grenze zum Bahnareal sind Gebäudewände mit zur Belichtung anrechenbarer Fenster gestattet. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen. Es ist mit baulichen, technischen oder gestalterischen Mitteln sicherzustellen, dass gegen das Bahnareal die Planungswerte gemäss Umweltschutzgesetz [USG] Art. 24, eingehalten werden.
- f) Auf beiden Seiten des Luzernerringviadukts muss je eine Lift- und / oder Treppenanlage erstellt werden können, welche den Zugang vom Bahnhofplatz zur S-Bahn und zu den Buslinien auf dem Viadukt sicherstellen. Die entsprechenden Flächen innerhalb der Punkte *a*, *b*, *g* und *h* sowie der Punkte *c*, *d*, *e* und *f* des Bebauungsplans, werden mit einer Dienstbarkeit gesichert, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf.
- g) Die Fläche unter dem Luzernerringviadukt innerhalb der Punkte *b*, *c*, *f* und *g* im Teilbereich C2 des Bebauungsplans darf nur unterhalb der Brücke und, unter Berücksichtigung ihrer statischen Gegebenheiten, auch unterirdisch bebaut werden.
- h) Vom Bahnhofplatz zum S-Bahn-Perron ist gemäss Bebauungsplan eine Fussgänger Verbindung zur Erschliessung des Perrons sicherzustellen. Die Duldung durch die Grundeigentümer ist als Dienstbarkeit im Grundbuch einzutragen, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf.
- i) Der Inanspruchnahme von Allmend unter dem Bahnhofplatz zu Gunsten von kommerziellen Nutzungen wird zugestimmt. Die Erweiterung dieser Nutzfläche ist in das Varianzverfahren für den Bereich A und den Teilbereich C2 einzubeziehen. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die im Bebauungsplan mit '*u*' bezeichnete Allmendparzellenfläche mit einem selbständigen und dauernden Baurecht zu belasten.
- k) Der Inanspruchnahme von Allmend durch auskragende Gebäudeteile, über dem Erdgeschoss des Bereichs A, entlang dem Bahnhofplatz bis zu einem Mass von maximal 5 m über die Baulinie, wird zugestimmt. Die maximale BGF von 13'600 m² darf dabei nicht überschritten werden. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die im Bebauungsplan mit '*a*' bezeichnete Allmendparzellenfläche mit einem selbständigen und dauernden Baurecht zu belasten.
- l) Es ist im Bereich C kein Wohnanteil vorgeschrieben.

2.4 Bereich D

- a) Im Teilbereich D1 beträgt die maximale Wandhöhe 15 m, die maximale Gebäudehöhe 20 m. Gegen die Teilbereiche B8 und C1 beträgt die Dachneigung 35° a.T., gegen die Zone 7 beträgt die Dachneigung 45° a.T. Im Teilbereich D2 gilt die maximale Wand- und Gebäudehöhe der Zone 7.
- b) An oder auf der Grenze zum Bahnareal sind Gebäudewände mit zur Belichtung anrechenbarer Fenster gestattet. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen. Es ist mit baulichen, technischen oder gestalterischen Mitteln sicherzustellen, dass gegen das Bahnareal die Planungswerte gemäss Umweltschutzgesetz [USG] Art. 24, eingehalten werden.
- c) Ein Durchgang von mindestens 5 m Breite für Fussgänger, Velos und Notfahrzeuge, gemäss Bebauungsplan ist durch die Grundeigentümer jederzeit zu gewährleisten. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen.
- d) Für Lastenzüge ist eine Wendefläche gemäss den einschlägigen Normen - im Bebauungsplan kreuzweise schraffiert - jederzeit freizuhalten. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen.

2.5 Für die Bereiche A bis D gilt:

Flachdächer über erdgeschossigen Bauten müssen mit einer genügend starken Substratschicht versehen werden, damit standortheimische Stauden und Sträucher gepflanzt werden können; auch über Einstellhallen müssen vereinzelt Bäume gepflanzt werden können.

3. Ausnahmen:

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

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

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen den Planentwurf erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

Grossratsbeschluss

betreffend

Genehmigung neuer Bau- und Strassenlinien für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse

vom.....

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Bau- und Raumplanungskommission und gestützt auf §§ 101 Abs. 2 und 105 Abs. 1 BPG¹, beschliesst:

Die im Bau- und Strassenlinienplan Nr. 12'731 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002 gelb dargestellten Linien werden aufgehoben und die rot eingetragenen Bau- und Strassenlinien im Sinne des Bau- und Planungsgesetzes genehmigt.

1. Der Regierungsrat kann gemäss § 106 Abs. 1 lit. f) BPG die Bau- und Strassenlinien für den Bereich A des Bebauungsplanes entlang der Voltastrasse West um maximal 3 m vor- oder zurückschieben, sofern das Ergebnis des Varianzverfahrens für diesen Bereich dies erforderlich macht.
2. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Erschliessungsplan inkl. den Profilen erst nach Abschluss der einzelnen Varianzverfahren festzusetzen.

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

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen den Planentwurf erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

¹ SG 730.100

Grossratsbeschluss

betreffend

Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Bau- und Raumplanungskommission und gestützt auf § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991¹, beschliesst:

Dem Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse, gemäss Plan Nr. 12'732 des Hochbau- und Planungsamtes vom 11. Februar 2002, werden im Planungserimeter die Lärmempfindlichkeitsstufen III beziehungsweise IV gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986² zugeordnet.

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

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen den Planentwurf erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

¹ SG 780.100

² SR 814.41

Grossratsbeschluss

betreffend

die Einsprachen gegen die Zonenänderungen, den Erlass des Bebauungsplans (*respektive der speziellen Bauvorschriften*), der Bau- und Strassenlinien und der Lärmempfindlichkeitsstufen für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse

vom.....

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Bau- und Raumplanungskommission, beschliesst:

Die Einsprachen

- der Shell (Switzerland), Baar vom 24. Mai 2000
- des Rolf Caviola, Basel vom 23. Mai 2000

gegen die Zonenänderungen, den Erlass spezieller Bauvorschriften (*neu: des Bebauungsplans*), der Bau- und Strassenlinien und der Lärmempfindlichkeitsstufen für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse werden, soweit die Anliegen nicht bereits erfüllt sind, abgewiesen.

Den Einsprechern ist eine Ausfertigung des sie betreffenden Entscheides zuzustellen, sobald die entsprechenden Grossratsbeschlüsse gefasst wurden.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen den Planentwurf erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

14. Erläuterungen

14.1 Hinweise zum Bebauungsplan

Vorbemerkung

Seit dem 1. Januar 2001 ist das neue Bau- und Planungsgesetz [BPG] in Kraft. Die Bebauungspläne ersetzt nun das Instrument der speziellen Bauvorschriften. Die Texte wurden zu der Zeit entwickelt, in der das BPG schon in der Beratung der damaligen Grossratskommission stand, aber das Hochbautengesetz [HBG] noch gültig war. Damit konnten ganz wesentliche Elemente des BPG bereits vorweg genommen werden, so dass die Anwendung dieser Vorschriften unter dem BPG mehrheitlich sehr einfach erfolgen kann. Die Quantität der Bruttogeschossfläche [BGF] ergibt sich aus der Anlehnung an ein Vergleichsprojekt gemäss BPG §6, jedoch ohne jeglichen Anspruch auf eine Berechnung nach Ausnutzungsziffer gemäss BPG §7. Auf die Anrechnung des Strassenzuschlags wurde vollständig verzichtet. Sofern im Bebauungsplan nicht anders geregelt, gilt § 8, Abs. 4, lit. c) BPG für das Mass der unterirdisch anrechenbaren BGF.

Texteinschub; Seite 43:

Die Hinweise zum Bebauungsplans sind entsprechend der Planaufgabe 2 geändert worden, ebenso die Profile des Bebauungsplans die Planaufgabe 2 betreffend.

2. Für die Bereiche A, B, C und D wird folgender Bebauungsplan erlassen:

2.1 Bereich A

a) Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche beträgt 13'600 m².

Die Berechnung der BGF erfolgte sinngemäss nach einem Vergleichsprojekt. Das Vorgehen: Die Grundstücksfläche (=Bereichsfläche A) wurde mit dem Faktor 5.8 multipliziert (=5 Vollgeschosse, 1 Attika- / Dachgeschoss).

b) Die Wandhöhe auf der Baulinie sowie die Gebäudehöhe betragen maximal 25.0 m.

Eine der Erkenntnisse im Rahmen der Testplanung ProVolta[®] war: die Gebäudehöhe soll derjenigen der angrenzenden Zonen 5a angepasst werden. Das Mass von 25 m, gemäss der Zone 5, entspricht diesem Anliegen.

c) Um eine hohe städtebauliche Qualität der Bebauung zu erreichen, ist ein Varianzverfahren durchzuführen.

Im Varianzverfahren hat die Verwaltung die Möglichkeit, anhand ausführbarer Projekte alle im Ratschlag beschriebenen Planungsabsichten detailliert zu prüfen und zu beurteilen. Sofern ein Projekt ausgewählt wird, das die Vorgaben einhält, wird der Grosse Rat von einer weiteren Behandlung entlastet. Andernfalls wird das ausgewählte Projekt dem Grossen Rat zur Entscheidung vorgelegt.

d) Die maximal zulässige Anzahl Parkplätze beträgt 300.

Bei der Suche nach möglichen Investoren für den Bereich A, Zentrum Bahnhof St. Johann, ist die vorgängige Festsetzung der Anzahl Parkplätze eine Erleichterung. Die maximale Parkplatzzahl nicht erst im Rahmen der Baugenehmigung festlegen zu müssen, vereinfacht das Verfahren.

e) Das zuständige Departement kann unter dem Bereich A, Zentrum, ein Geschoss für kommerzielle Nutzungen zulassen. Die dabei realisierte Bruttogeschossfläche wird von der zulässigen oberirdischen Bruttogeschossfläche des Bereichs A abgezogen.

Das Ziel ist es, eine geringere Gebäudehöhe des Zentrums zu erreichen, als die Zone 5 dies zulassen würde (Erkenntnis Testplanung ProVolta[®]). Damit die Reduktion der Gebäudehöhe für den Bereich A auch erreicht werden kann, soll die Ausnahmegenehmigung an das Varianzverfahren und das nachfolgende Baubewilligungsverfahren geknüpft sein.

2.2 Bereich B

a) Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche für den Bereich B beträgt gesamthaft: 34'600 m²;

Im Rahmen des 'Stadtteilentwicklungsplans Äusseres St. Johann - NT Korridor' hat das Baudepartement gefordert, die Baudichte herabzusetzen, wie dies das damals noch in Beratung befindliche neue Bau- und Planungsgesetz [BPG] - im Interesse der Wohnqualität - anstrebte. Die Berechnung der BGF erfolgte sinngemäss nach einem Vergleichsprojekt. Das Vorgehen: Für die maximale BGF wurde die halbe Grundstücksfläche multipliziert mit dem Faktor 5.8 (5 Vollgeschosse plus 1 Attika- / Dachgeschoss) und zusätzlich multipliziert mit dem Faktor 0.8 (Gestaltungsspielraum). Einzig im Teilbereich B4 ist der Gestaltungsspielraum geringer, dort beträgt der Faktor 0.9.

für die Teilbereiche beträgt sie:

B1 bis B3:	16'000 m²,
B4:	1'800 m²,
B5 bis B7:	12'800 m²,
B8:	4'000 m².

- b) **Die Freifläche von mindestens 50 Prozent muss auch für erdgeschossige Bauten eingehalten werden, mit Ausnahme des Teilbereichs B4, wo eine Freifläche von mindestens 33¹/₃ Prozent eingehalten werden muss.**
 B4 ist der einzige Teilbereich innerhalb des Überbauungsplans, der aus einer einzigen kleineren Parzelle besteht und in dem sehr enge Platzverhältnisse nicht ausgeglichen werden können. Ein Nutzungstransfer von Freifläche wäre innerhalb des Gevierts möglich. Falls ein solcher nicht erzielt werden kann, ist eine aus Lärmschutzgründen anzustrebende geschlossene Randbebauung zwangsläufig nur zu Lasten der Freifläche machbar. Es ist zu beachten, dass gemäss HBG die Freifläche verringert werden konnte (§ 12 Ziff 4 Abs 2 Anhang). Das neue BPG kennt ebenfalls Regeln für das ausnahmsweise Unterschreiten der minimalen Freifläche (§§ 15, 16).
- c) **Die maximale Wandhöhe auf der Baulinie beträgt 15 m, auf der Hofseite 19 m. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 24 m.**
 Bei einer Dachneigung des Profils von 35° a.T., mit einem Dachvorsprung von 1 m, konnte gemäss HBG die Wandhöhe von 14 m um 0.7 m überschritten werden. Gemäss Profilen des Bebauungsplans gilt eine Dachneigung von 35° a.T. auch weiterhin. Auch ein Dachvorsprung von maximal 1 m ist wie bisher möglich, eine Überschreitung der Wandhöhe von neu 15 m ist nicht gestattet.
 Die maximale Wandhöhe an der Baulinie richtet sich nach der Wandhöhe der Zone 4 auf der gegenüber liegenden Strassenseite (siehe Abb. 10), in Verbindung mit dem Rücksprung der Dachgeschosse von mindestens 3 m für offene Dachterrassen zugunsten von lärmgeschützteren Innen- und Aussenräumen. Eine Rückstaffelung der Dachgeschosse mit offenen Dachterrassen auf der Hofseite erfolgt innerhalb des Profils; das Mindestmass der Rückstaffelung beträgt 1.5 m.
- d) **Die maximale Gebäudetiefe beträgt 18 m hinter der Baulinie. Mehr als 15 m hinter der Baulinie liegende Gebäudeteile müssen zu den seitlichen Grundstücksgrenzen einen Abstand einhalten, der mindestens ihrer Tiefe entspricht.**
 Die Gebäudetiefe muss der Parzellentiefe und der Parzellenform angepasst werden. Um Nachbargebäude in der Randzone vor übermässiger Beeinträchtigung durch vorstehende Brandmauern zu schützen, gilt auf der Nachbargrenze eine maximale Randzonentiefe von 15 m. Wird davon abgewichen, müssen Rechte und Lasten grundbuchlich gesichert werden.
- e) **Im Teilbereich B2 des Bebauungsplans darf die Fläche innerhalb der Punkte i, j, k und l oberirdisch nicht überbaut werden.**
 Die Fläche innerhalb der Punkte i, j, k und l ist zu Lasten des Nationalstrassenvermögens erworben worden. Allfällige Hochbauten im Teilbereich B2 sollen auf die ehemalige Grenze der Parzelle I/1381 Rücksicht nehmen. Dies wird mit dem Bauverbot auf der im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente abgetretenen Fläche erreicht. Die Bauherrschaft Nordtangente hat dieser Massnahme zugestimmt.
- f) **Im Teilbereich B6 ist eine Fussgängerverbindung von mindestens 3 m Breite gemäss Bebauungsplan zu schaffen. Diese Verbindung ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen.**
 Die bestehenden Wohngebäude (heute Voltastrasse 112 bis 120) hatten früher einen Durchgang zum Lothringerplatz (durch Grundbucheintrag gesichert). Ein Durchgang ist auch in Zukunft wieder sinnvoll, insbesondere wenn in diesem Teilbereich ein Kindergarten, der dem ganzen Bereich B sowie den Liegenschaften Voltastrasse 112 bis 120 dienen soll, realisiert wird.
- g) **Über das Varianzverfahren kann ein von den vorgenannten Bestimmungen abweichendes Projekt mit einem entsprechend ergänzenden Grossratsbeschluss realisiert werden.**
 Siehe Aussage unter 2.1 c).

2.3 Bereich C

- a) **Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche für den Bereich C beträgt 28'100 m²; für die Teilbereiche beträgt sie:**
- | | |
|-----|-------------------------|
| C1: | 6'200 m ² , |
| C2: | 13'300 m ² , |
| C3: | 8'600 m ² , |
- Die Quantität der Bruttogeschossfläche [BGF] ergibt sich aus der Anlehnung an ein Vergleichsprojekt. Das Vorgehen: Die Grundfläche der Blockrandbebauung wurde für die Teilbereiche C1 und C3 mit dem Faktor 4.8 (=4 Vollgeschosse plus 1 Attika- / Dachgeschoss) sowie dem Faktor 0.8 multipliziert, für Gestaltungsspielraum.
- b) **Es ist keine Freifläche einzuhalten.**
 Gegen das Bahnareal ist eine begrünte Freifläche, wie im Bereich B vorgesehen, nicht sinnvoll, da sie als solche nicht genutzt werden kann. Hingegen ist die Schaffung von Lichthöfen zu ermöglichen, welche vor allem dem Lärmschutz Rechnung tragen. Aus diesem Grund ist auch die maximale Gebäudetiefe auf 21 m erhöht worden.
- c) **Die maximalen Wandhöhen auf der Baulinie und auf der Hofseite betragen für die Teilbereiche C1 und C3 je 15 m. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 20 m.**
Die Wandhöhen auf der Baulinie und auf der Hofseite sowie die Gebäudehöhe betragen für den Teilbereich C2, nördlich des Luzernerringviadukts, max. 25 m. Die Wand und Gebäudehöhen auf der Baulinie und auf der Hofseite betragen für den Teilbereich C2, südlich des Luzernerringviadukts, 40 m.
 Städtebauliche Überlegungen haben dazu geführt, den Teilbereich C2 mit dem Bereich A zu verbinden. Im Rahmen der Testplanung hat es sich gezeigt, dass zudem auch die Kopfbaute, südlich des Luzernerringviadukts, darin einzubeziehen ist, zumal sich der Platz unter dem Viadukt hindurch bis zur Entenweidstrasse und insbesondere in Richtung Vogesenstrasse fortsetzt, deren Flucht die Platzform wesentlich bestimmt.
 Die immer wieder gestellte Forderung, Hochhäuser erstellen zu können, wie z.B. mit dem Projekt 'Volta Mitte', zeigt die Notwendigkeit, Grenzen festzulegen. Die Testplanung ProVolta[®] hat gezeigt, dass Hochhäuser nicht an jedem Ort innerhalb des Ratschlagsperimeters sinnvoll sind. Die bisher zulässige Höhe von maximal 60 m, abgeleitet von der für den Flugverkehr in diesem Gebiet geltenden Sicherheitshöhe von 65 m, wird durch Erfüllung des '2-Stunden-Schattens' sehr stark eingeschränkt und relativiert, ausser bei sehr schlanken Baukörpern. Mit § 35 BPG

wird die Höchsthöhe von Gebäuden ohnehin auf 40 m festgesetzt; Bebauungspläne können jedoch davon abweichen.

Die maximale Bruttogeschossfläche für den Teilbereich C2 wird auf 13'300 m² festgesetzt. Das Vorgehen: Die Grundfläche der Blockrandbebauung C2 nördlich des Luzernerringviadukts wurde mit dem Faktor 6.8 (=6 Vollgeschosse plus 1 Attika- / Dachgeschoss) und südlich davon mit dem Faktor 12 multipliziert (=12 Vollgeschosse) und zusätzlich multipliziert mit dem Faktor 0.8 (Gestaltungsspielraum). Die im Bebauungsplan festgelegte unterschiedliche Anzahl Geschosse, innerhalb der Zone 5, stammt aus den Erkenntnissen der Testplanung und ist auch das Ergebnis einer Umlagerung von Bruttogeschossfläche vom verkleinerten Bereich A auf den Teilbereich C2.

- d) **Die maximale Gebäudetiefe beträgt 21 m hinter der Baulinie. Mehr als 15 m hinter der Baulinie liegende Gebäudeteile müssen zu den seitlichen Grundstücksgrenzen einen Abstand einhalten, der mindestens ihrer Tiefe entspricht.**
Um Nachbargebäude in der Randzone vor übermässiger Beeinträchtigung durch vorstehende Brandmauern zu schützen, gilt auf der Nachbargrenze eine maximale Randzonentiefe von 15 m. Wird davon abgewichen, müssen Rechte und Lasten grundbuchlich gesichert werden.
- e) **An oder auf der Grenze zum Bahnareal sind Gebäudewände mit zur Belichtung anrechenbaren Fenstern gestattet. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen. Es ist mit baulichen, technischen oder gestalterischen Mitteln sicherzustellen, dass gegen das Bahnareal die Planungswerte gemäss Umweltschutzgesetz [USG] Art. 24, eingehalten werden.**
Die Einzonung von Bahnareal gilt als Einzonung (nicht als Umzonung). Deshalb müssen die Planungswerte eingehalten werden. Würde eine Baulücke oder ähnliches realisiert, wäre der Lärmschutz auch dann in geeigneter Form sicher zu stellen. Der Minderung von Schallreflektionen durch neue Gebäude ist Aufmerksamkeit zu schenken, mit der Anwendung von geeigneten Materialien.
- f) **Auf beiden Seiten des Luzernerringviadukts muss je eine Lift- und / oder Treppenanlage erstellt werden können, welche den Zugang vom Bahnhofplatz zur S-Bahn und zu den Buslinien auf dem Viadukt sicherstellen. Die entsprechenden Flächen innerhalb der Punkte a, b, g und h sowie der Punkte c, d, e und f des Bebauungsplans werden mit einer Dienstbarkeit gesichert, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf.**
Der behindertengerechte Zugang zur S-Bahn über das Luzernerringviadukt erfordert eine Lift- und Treppenanlage auf der Seite des Bahnhofplatzes (Dienstbarkeitsfläche a,b,g,h). Auf der Seite der Entenweidstrasse ist mindestens eine Treppenanlage erforderlich (Dienstbarkeitsfläche c,d,e,f), welche im Gebäude integriert sein kann. Anzustreben wäre auch dort eine zusätzliche Liftanlage.
- g) **Die Fläche unter dem Luzernerringviadukt innerhalb der Punkte b, c, f und g im Teilbereich C2 des Bebauungsplans darf nur unterhalb der Brücke, und unter Berücksichtigung ihrer statischen Gegebenheiten, auch unterirdisch, bebaut werden.**
Ein Einbezug des heutigen Gebäudes Vogesenstr. 207 in eine Neubebauung ergab sich aus der Testplanung ProVolta[®] und stellt ein wichtiges Verbindungselement zum auf die Südseite des Viadukts erweiterten Teilbereich C2 dar.
- h) **Vom Bahnhofplatz zum S-Bahn-Perron ist gemäss Bebauungsplan eine Fussgängerverbindung zur Erschliessung des Perrons sicherzustellen. Die Duldung durch die Grundeigentümer ist als Dienstbarkeit im Grundbuch einzutragen, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf.**
Die Fussgängerverbindung vom Zentrum Bahnhof St. Johann zur S-Bahn stellt, getrennt vom Individualverkehr auf dem Luzernerringviadukt, ist die direkteste Verbindung beider Punkte/Ziele. Im Rahmen des Varianzverfahrens (Bereich A und Teilbereich C2) sind die baulichen und gestalterischen Möglichkeiten aufzuzeigen und zu beurteilen. Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen.
- i) **Der Inanspruchnahme von Allmend unter dem Bahnhofplatz zu Gunsten von kommerziellen Nutzungen wird zugestimmt. Die Erweiterung dieser Nutzfläche ist in das Varianzverfahren für den Bereich A und den Teilbereich C2 einzubeziehen. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die im Bebauungsplan mit 'u' bezeichnete Allmendparzellenfläche mit einem selbständigen und dauernden Baurecht zu belasten.**
Die Erweiterung der Nutzfläche für kommerzielle Zwecke erfolgt im Hinblick auf die Bedeutung der Lage und der Standortfaktoren, wie z.B. der Fussgängerzugang von und zur Regio S-Bahn. Gleichzeitig ist u.a. ein auf diesen Ort und diese Lage abgestimmtes Verkehrskonzept erforderlich, das sowohl den Transport von Gütern, wie auch von Personen (Kunden, Personal, Bewohner) festlegt und für den ganzen Planungsperimeter Anwendung findet. Im Rahmen des Varianzverfahrens sind die mannigfachen Auswirkungen solcher Nutzungen und entsprechende Steuerungsmassnahmen aufzuzeigen, und in die Gesamtbewertung einzubeziehen.

- k) **Der Inanspruchnahme von Allmend durch auskragende Gebäudeteile, über dem Erdgeschoss des Bereichs A, entlang dem Bahnhofplatz bis zu einem Mass von maximal 5 m über die Baulinie, wird zugestimmt. Die maximale BGF von 13'600 m² darf dabei nicht überschritten werden. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die im Bebauungsplan mit 'a' bezeichnete Allmendparzellenfläche mit einem selbständigen und dauernden Baurecht zu belasten.**

Ebenfalls in der Testplanung zeigte sich ein möglicher Bedarf an grösserer Flexibilität bei der Gestaltung des oder der Baukörper im Bereich A, vor allem entlang dem Bahnhofplatz. Mit einer möglichen Auskragung über dem Erdgeschoss ist somit mehr Spielraum vorhanden. Hinweis: Im Beschluss zum Bau- und Strassenlinienplan wird der Regierungsrat ermächtigt, die Bau- und Strassenlinien an der Voltastrasse West um maximal 3m vor- oder zurück zu schieben, sofern das Ergebnis des Varianzverfahrens dies erfordert.

- l) **Es ist im Bereich C kein Wohnanteil vorgeschrieben.**

Damit fällt die Pflicht zur Erstellung von Wohnraum entlang des Bahnareals weg. Es ist jedoch nicht grundsätzlich verboten, Wohnungen zu bauen, sofern die Lärmschutzverordnung (Planungswerte) einhalten werden kann.

2.4 Bereich D

- a) **Im Teilbereich D1 beträgt die maximale Wandhöhe 15 m, die maximale Gebäudehöhe 20 m. Gegen die Teilbereiche B8 und C1 beträgt die Dachneigung 35° a.T., gegen die Zone 7 beträgt die Dachneigung 45° a.T. Im Teilbereich D2 gilt die maximale Wand- und Gebäudehöhe der Zone 7.**

Gebäudehöhe und Dachneigung werden der Zone 4 angepasst um den Übergang zur Zone 7 Industrie abgestuft zu gestalten.

Die Gebäudetiefe ist nicht begrenzt. Auf der Nachbargrenze gegen die Zone 4 sind die Rechte für eine maximale Gebäudetiefe grundbuchlich zu sichern. Das Recht zum gegenseitigen Anbauen, auch im Dachgeschoss, muss grundbuchlich gesichert werden.

- b) **An oder auf der Grenze zum Bahnareal sind Gebäudewände mit zur Belichtung anrechenbaren Fenstern gestattet. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen. Es ist mit baulichen, technischen oder gestalterischen Mitteln sicherzustellen, dass gegen das Bahnareal die Planungswerte gemäss Umweltschutzgesetz [USG] Art. 24, eingehalten werden.**

In Gebäudewänden an oder auf Parzellengrenzen sind Fenster nur ausnahmsweise gestattet. Fenster gegen das Bahnareal sind aber hier zulässig oder teilweise gar erwünscht. Mit der obigen Regelung sind dafür keine entsprechenden Ausnahmen mehr erforderlich.

- c) **Ein Durchgang von mindestens 5 m Breite für Fussgänger, Velos und Notfahrzeuge, gemäss Bebauungsplan, ist durch die Grundeigentümer jederzeit zu gewährleisten. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen.**

Der Durchgang soll lediglich den Zugang sichern. Eine allgemeine Durchfahrt, insbesondere für Lastwagen, ist nicht erwünscht. Die Zufahrt hat über die rückwärtige Erschliessung von der Schlachthofstrasse her zu erfolgen (Schwerverkehrskonzept der Nordtangente).

- d) **Für Lastenzüge ist eine Wendefläche gemäss den einschlägigen Normen - im Bebauungsplan kreuzweise schraffiert - jederzeit freizuhalten. Dies ist als Dienstbarkeit, die ohne Zustimmung des zuständigen Departements nicht gelöscht werden darf, im Grundbuch einzutragen.**

Diese Massnahme steht auch im Zusammenhang mit der rückwärtigen Erschliessung des Industrieareals von der Schlachthofstrasse her. Diese Erschliessungsstrasse ist ein Teil des Schwerverkehrskonzepts der Nordtangente.

2.5 Für die Bereiche A bis D gilt:

Flachdächer über erdgeschossigen Bauten müssen mit einer genügend starken Substratschicht versehen werden, damit standortheimische Stauden und Sträucher gepflanzt werden können; auch über Einstellhallen müssen vereinzelt Bäume gepflanzt werden können.

Diese Massnahme fördert vor allem die mikroklimatische Qualität von Hofräumen und die Wohnqualität im Allgemeinen. Sie erleichtert zudem das Versickern von Oberflächenwasser, wie dies das neue Bau- und Planungsgesetz mit der Berechnung zur Bestimmung der Abwassergebühr anstrebt (§ 174).

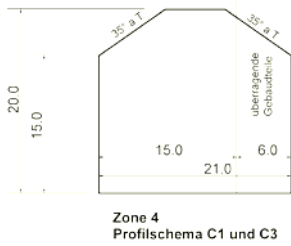
3. Ausnahmen:

Das Baudepartement kann ausnahmsweise Abweichungen von diesem Bebauungsplan zulassen, sofern die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

Diese Ausnahmeregelung wurde seit 1990 grundsätzlich in alle speziellen Bauvorschriften aufgenommen. Dies gilt auch weiter für das neue Instrument Bebauungsplan.

Bereich C
Maximale Gebäudehülle

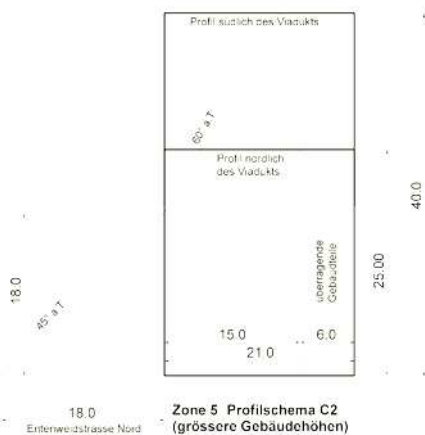
Abb. 36 Gebäudehülle Teilbereiche C1 und C3



Die Eigenheiten:

- Maximale Bruttogeschossfläche für jeden Bereich / Teilbereich des Bebauungsplans einzeln festgesetzt.
- Gebäudehülle / Profil gemäss Abb. 36, respektive Lichtraumprofil. Keine Profilüberschreitung gestattet.
- Maximal 4 Vollgeschosse und 1 Dachgeschoss zulässig, zurückgestaffelt um je 1.5 m
- Maximale Gebäudetiefe von 21 m.
- Seitlicher Grenzabstand für vor der Baulinie oder mehr als 15 m dahinter liegende Gebäudeteile, um das Mass ihrer Überschreitung.
- Keine Freifläche gefordert.

Abb. 37 Teilbereich C2



Die Eigenheiten:

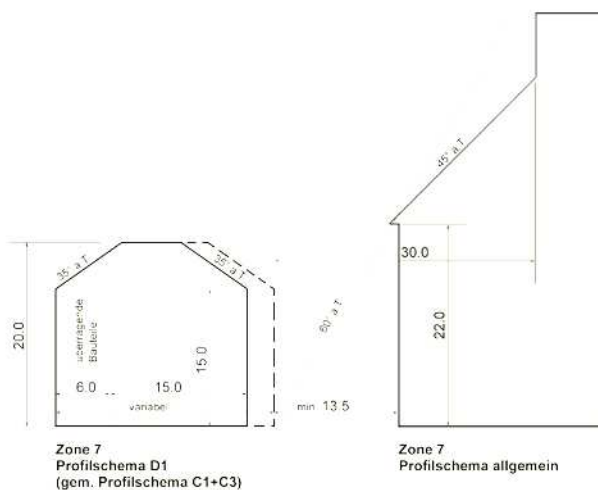
- Gebäudehülle / Profil gemäss Abb. 37, respektive Lichtraumprofil. Keine Profilüberschreitung gestattet.
- Nördlich des Luzernerringviadukts sind in der Zone 5 maximal 6 Vollgeschosse und ein Dachgeschoss zulässig.
- Südlich des Luzernerringviadukts sind in der Zone 5 maximal 12 Vollgeschosse zulässig.
- Der Lichteinfallswinkel muss eingehalten werden, ausser vom Bahnareal aus.
- Maximale Gebäudetiefe von 21 m.
- Seitlicher Grenzabstand für vor der Baulinie oder mehr als 15 m dahinter liegende Gebäudeteile, um das Mass ihrer Überschreitung (nur C2 nördlich des Viadukts).
- Keine Freifläche gefordert.

ausserdem:

- Bei Überschreitung des Lichtraumprofils darf die Beschattungsdauer von Liegenschaften von maximal zwei Stunden nicht überschritten werden (gilt nicht für allenfalls betroffene Bauten auf Bahnareal).

Bereich D
Maximale Gebäudehülle

Abb. 38 Gebäudehülle Teilbereich D1



Die Eigenheiten:

Elemente der Zone 4 sind von Bedeutung

- Wandhöhe gegen Strasse 15 m
- Wandhöhe gegen Bahnareal 15 m
- Wandhöhe auf Nachbargrenze 20 m
- Firsthöhe 20 m
- Gebäudetiefe maximal 21 m
- Neigung Dachprofil 35° a.T. auf Nachbargrenze 45° a.T.

Für den Teilbereich D2 gelten allgemein die Profile der Zone 7

14.3 Abbildungsverzeichnis Bericht Raumplanungskommission

Abb.Nr.	Text, Bemerkung	Seite Nr.
		Bericht BRK
11	Perimeter	6
11 a	Perimeter Planaufgabe 2	6
11 b	Verkehrsdrehscheibe (Abbildung aus Bericht Testplanung)	8
11 c	Überlagerung Testplanung mit Plan Grundbuch- und Vermessungsamt	8
11 d	Perimeter Planaufgabe 2 (Wiederholung von 11 a)	9
12	Übersicht Bereiche	9
13	Zonenänderungen	10
14	Bau- und Strassenlinien (Auflageplan, schwarz/weiss, verkleinert)	12
15	Bereiche im Volumenmodell	13
16	Bereiche im Bebauungsplan	13
17	Volumenmodell Bereich A	14
18	Volumenmodell Teilbereiche B1 bis B6	15
19	Volumenmodell Teilbereiche B7 und B8	15
20	Volumenmodell Teilbereiche B1, B3, B4, B5	15
21	Volumenmodell Teilbereiche C1 bis C3	16
22	Volumenmodell Bereich A und Teilbereich C2	16
23	Volumenmodell Lift- und Treppenanlagen	16
24	Dienstbarkeitsflächen Lift- und Treppenanlagen	16
25	Volumenmodell Teilbereich D1	17
26	Volumenmodell Teilbereich D2	17
27	Grundstücksflächen bisher	33
28	Grundstücksflächen neu	33
29	Terminplan Entwurf (Stand September 2002)	36
30	Abbrüche 2000	37
31	Bau Nordröhre 2001 - 2004	37
32	Bau Südröhre mit provisorischer Voltastrasse 2004 - 2006	37
33	Neubau Voltastrasse mit neuen Hochbauten Nordseite 2007 - 2009 frühester Bezug Hochbauten 2009 / 2010	37
34	Gebäudehülle Bereich A	54
35	Gebäudehülle Bereich B	54
36	Gebäudehülle Bereich Teilbereich C1 und C3	55
37	Gebäudehülle Teilbereich C2, nördlich und südlich des Luzernerringviadukts	55
38	Gebäudehülle Teilbereich D1	55
 Beschlüsse		
	RRB 44/32.01 + 02, vom 21. November 2000	57
	GRB 00/49/02G, vom 6. Dezember 2000	58

14.4 Abbildungsverzeichnis nur für Ratschlag 9038

Die Abbildungen der Ratschlagskapitel 1 bis 3 sind im Bericht der BRK nicht enthalten

Abb.Nr.	Text, Bemerkung	Seite Nr.
		Ratschlag 9038
1	Ausschnitt aus PONT-Faltprospekt	2
2	Situation heute	4
3	Konzept	4
4	Konzept öffentlicher Raum	4
5	Konzept Städtebau	5
6	Konzept Kulturraum	5
7	Bahnhofplatz und Luzernerringviadukt als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs	7
8	Situation heute	7
9	Situation neu	7
10	Strassenquerschnitt (Beispiel)	8



Beschluss des Regierungsrates 44/32.01 + 02 des Kantons Basel-Stadt

vom 21.11.2000

Zur Kenntnis an:

002273 Ratschlag betreffend Zonenänderungen, Erlass spezieller Bauvorschriften, Bau- und Strassenlinien und Lärmempfindlichkeitsstufen für das Gebiet Bahnhof St. Johann/Voltastrasse

996137 Anzug Margrit Spörri und Konsorten betreffend Erstellung hochwertigen und erschwinglichen Wohneigentums "Volta Mitte"

BER BD vom 07.11.2000
(ausgestellt am 14.11., RRB 00/43/46.01+02)

Geht an:

BD

RR Schneider

- ://:
1. Der vorgelegte Ratschlagsentwurf wird zur Ausfertigung und Weiterleitung an den Grossen Rat genehmigt.
 2. Die Vorsteherin des Baudepartementes wird als Referentin bezeichnet.
 3. Dem Grossen Rat wird beantragt, den Anzug Margrit Spörri abzuschreiben.
 4. Der vorgelegte Beschlussesentwurf betreffend Gutheissung der Einsprache Louis und Werner Herold wird auf Grund der getroffenen Massnahmen des Baudepartementes und der Zustimmung der Bauherrschaft Nordtangente genehmigt.
 5. Dieser Beschluss erfolgt unter Hinweis auf RRB 99/11/30 vom 23. März 1999.

22. Nov. 2000

BAUDEPARTEMENT
Die Vorsteherin





BESCHLUSS DES GROSSEN RATES DES KANTONS BASEL-STADT

vom 06.12.2000

Nr.: 00/49/02G

002273

Ratschlag betreffend Zonenänderungen, Erlass spezieller Bauvorschriften, Bau- und Strassenlinien und Lärmempfindlichkeitsstufen für das Gebiet Bahnhof St. Johann/Voltastrasse

(Ratschlag Nr. 9038 / BD)

://: Überweisung an GRK für Raumplanungsfragen

Ablage:

Inhaltsverzeichnis

ZUSAMMENFASSUNG	2
1. Einleitung	3
1.1 Kommissionsarbeit	3
1.2 Varianzverfahren	4
1.3 Redaktion des Berichtes	5
2. Vorbemerkung	6
3. Vorgehen	7
3.1 Testplanung	7
Ab Kapitel 4 entspricht der Aufbau dem Ratschlag 9038 mit überarbeitetem Inhalt	
4. Planungsmassnahmen	9
4.1 Planungssperimeter	9
4.2 Zonenänderungen	10
4.3 Bau- und Strassenlinien	11
4.4 Bebauungsplan	12
4.5 Vorschriften des Bebauungsplans	13
4.6 Lärmempfindlichkeitsstufen	17
4.7 Waldfeststellung	18
4.8 Freiraum	18
4.9 Technische Infrastruktur - Werkleitungen	19
5. Planaufgabe und Einspracheverfahren	20
5.1 Einsprachen und Bemerkungen	20
6. Umweltverträglichkeit	29
6.1 Öffentlicher Verkehr	29
6.2 Umweltbedingungen (Lärm, Luft)	29
6.3 Qualität Stadtraum	29
6.4 Qualität Grün- und Freiraum	30
6.5 Klimasituation	30
6.6 Risikosituation	30
7. Raumplanerische Interessenabwägung	31
7.1 Allgemeines	31
7.2 Räumliche Auswirkungen	31
7.3 Interessenabwägung	31
8. Flächenbeanspruchung	32
8.1 Allgemeines	32
8.2 Landerwerb	32
9. Investitionen und Erträge, Mehrwertabgabe	34
9.1 Investitionen und Erträge	34
9.2 Mehrwertabgabe	34
10. Evaluation der neuen Grundeigentümer	34
10.1 Ausschreibung der Grundstücke	35
10.2 Projektmanagement	35
10.3 Varianzverfahren	35
10.4 Terminplan Realisierung Hochbauten	36
10.5 Bezüge zwischen Terminplan Nordtangente und Terminplan Realisierung Hochbauten	36
11. Behandlung von politischen Vorstössen	38
12. Vorprüfung	41
12.1 Justizdepartement	41
12.2 Finanzdepartement	41
13. Anträge und Beschlüsse	42
13.1 Anträge und Beschlüsse der Bau- und Raumplanungskommission	42
Grossratsbeschluss betreffend Genehmigung der Zonenänderungen	43
Grossratsbeschluss betreffend Erlass eines Bebauungsplans	44
Grossratsbeschluss betreffend Genehmigung von Bau- und Strassenlinien	45
Grossratsbeschluss betreffend Zuordnung von Lärmempfindlichkeitsstufen	48
Grossratsbeschluss betreffend die Einsprachen gegen die Zonenänderungen, den Erlass eines Bebauungsplans, der Bau- und Strassenlinien und der Lärmempfindlichkeitsstufen	49
14. Erläuterungen	50
14.1 Hinweise zum Bebauungsplan	50
14.2 Profile des Bebauungsplans	54
14.3 Abbildungsverzeichnis Bericht BRK	56
14.4 Abbildungsverzeichnis Kapitel 1 bis 3 Ratschlag 9038	56