



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5255.02

BD/P065255
Basel, 27. September 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 26. September 2006

Interpellation Nr. 72 Anita Lachenmeier-Thüring betreffend Kumulation geplanter Einkaufszentren

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom Mittwoch, 13. September 2006)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Frage 1

Warum wurde seitens der Regierung während der ganzen Diskussion um das Einkaufszentrum Stücki das annähernd gleichgrosse Einkaufszentrum auf dem Erlenmattareal nie erwähnt?

Antwort

Mit dem Wettbewerbsprogramm für einen städtebaulichen Ideenwettbewerb zur Neunutzung des DB-Güterbahnhofareals vom 2. November 2001 wurde als Vorgabe der Nutzungsarten definiert, dass für Verkauf und Urban Entertainment insgesamt 30'000 m² vorzusehen sind. Das im April 2002 prämierte Siegerprojekt von Ernst & Niklaus Architekten sah denn diese Nutzung im Bereich der südöstlichen Scholle (Ecke Erlenstrasse / Schwarzwaldallee) vor. Im Expertenbericht des darauf folgenden Studienauftrags zur Neunutzung des DB-Güterbahnhofareals vom 18. Juli 2002 wurde das überarbeitete Projekt von Ernst & Niklaus Architekten als zukunftsweisendes Konzept für die Arealentwicklung betrachtet und diente als Grundlage für die Erarbeitung des dafür nötigen Bebauungsplanes.

Dieser vom Grossen Rat am 9. Juni 2004 beschlossene Bebauungsplan für das Erlenmatt-Areal definiert die maximal zulässige Bruttogeschossfläche von 30'000 m² für Verkaufsnutzungen. Dieses Nutzungsmass kann gemäss den Bauvorschriften zum Bebauungsplan auf den acht festgelegten Baufeldern A, B, E, F, G, H, I und J verteilt werden. Ausser auf dem Baufeld A (Ecke Erlenstrasse / Schwarzwaldallee) sind auf den übrigen Baufeldern bis 1'200 m² quartierbezogene Verkaufsläden realisierbar. Auf dem Baufeld A können mehr als 1'200 m² für grossflächige Verkaufsnutzungen (Urban Entertainment Center) angeordnet werden, damit wird der grösste Teil der noch verfügbaren Verkaufsnutzfläche auf diesem Baufeld zu stehen kommen.

Infolgedessen wurde seitens des Regierungsrates eine Diskussion vor allem bezüglich des Verkehrsaufkommen in umgekehrter Reihenfolge geführt. Denn bereits im Ratschlag betreffend Projekt "Erlenmatt" vom 16. Dezember 2003 wurden die verkehrlichen Auswirkungen im Kleinbasel Nord eingehend behandelt und mit einem Verkehrskonzept dargestellt. Mit dem Ratschlag zum Einkaufszentrum Stückfärberei vom 21. Dezember 2004 hatte der Regierungsrat also bereits genügend Kenntnisse über die verkehrlichen Auswirkungen im Kleinbasel Nord.

Frage 2

Ist die Regierung nicht auch der Meinung, dass es für die Entscheidungsfindung der Wählerschaft wichtig ist, alle geplanten Einkaufszentren einer Umgebung zu kennen.

Beim Erlenmatt-Fest am 9. September konnte man nur gerade die Wohnungsgrundflächen betrachten, erfuhr jedoch nichts über die 2. Bau-Etappe welche das Einkaufszentrum beinhaltet. Nur wer sich zuhause die Mühe nimmt, auf die Homepage der Vivico zu gehen, erfährt, dass ein Einkaufszentrum mit 30'000 m² Verkaufsfläche geplant ist.

Antwort

Bereits mit dem Bericht des zweiten städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Neunutzung des DB-Güterbahnhofareals (heute Erlenmatt-Areal) vom 29. April 2002 wurde öffentlich kommuniziert, dass an der Ecke Erlenstrasse / Schwarzwaldallee ein Urban Entertainment Center realisiert werden sollte. Ebenso mit dem darauf folgenden Ratschlag (vom 16. Dezember 2003), welchem eine öffentliche Planaufgabe (12. August bis 10. September 2003) vorausging, wurde die Bevölkerung auf die geplanten Nutzungen des künftigen Erlenmatt-Areals offen informiert. Spätestens in der Diskussion zur Volksabstimmung vom 27. Februar 2005 wurden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger eingehend über das Planungsvorhaben auf der Erlenmatt orientiert.

Die Angaben auf der Homepage der Vivico Real Estate GmbH haben grundsätzlich informativen Charakter und sind in erster Linie für potentielle Investoren interessant. Für die Bewilligung von konkreten Bauvorhaben ist ausschliesslich der vom Parlament und Stimmvolk verabschiedete Bebauungsplan mit den dazugehörigen Bauvorschriften massgebend, welcher das Mass der baulichen Nutzung definiert.

Frage 3

Kann es sein, dass die Bauherrschaft der Erlenmatt kurz vor der Stückerabstimmung ihr Projekt nicht offen darlegen durfte um die Abstimmung nicht zu beeinflussen und selbst interessierten zukünftigen Mietern die grosszügigen Einkaufsmöglichkeiten vor der Haustür verschweigen musste? Beim Einkaufszentrum „Stücki“ wird mit jährlich 2,6 Millionen zusätzlichen Autofahrten gerechnet. Dazu kommen ca. 30'000 Lastwagenfahrten. Rechnet man beim Einkaufszentrum Erlenmatt mit etwas weniger Verkehr, kommt man trotzdem auf gut 4 Millionen zusätzliche Autofahrten und 50'000 Lastwagenfahrten jährlich. Schon heute werden die Grenzwerte für Ozon und Feinstaub oft massiv überschritten.

Antwort

Nein, die Vivico Real Estate GmbH wurde vom Regierungsrat in keiner Weise in ihrer Kommunikations- und Handlungsfreiheit eingeschränkt. Die Vivico Real Estate GmbH hat die Realisierung des Baufeldes B als erste Priorität betrachtet, welche gemäss den Bewilligungsunterlagen eine quartierbezogene Verkaufsnutzung von 800 m² aufweist. Herr Roger Stöcklin von der Vivico Real Estate GmbH hat anlässlich der Begleitgruppensitzung vom 28. Juni 2006 informiert, dass die Vivico als nächsten Schritt nach der Planung des Baufeldes B nun in die Planung des Baufeldes A mit dem Einkaufszentrum einsteigt.

Frage 4

Wurde beim Umweltbericht des Stückerals das Einkaufszentrum Erlenmatt miteinbezogen?

Antwort

Grundlage für den Bericht der Umweltfachstellen Basel-Stadt über die Beurteilung der Umweltverträglichkeit betreffend den verkehrlichen Auswirkungen ist das Verkehrsgutachten des Büro BC vom Februar 2003. Darin ist beschrieben, dass für das Gebiet Kleinbasel-Nord eine Gesamtbetrachtung der Verkehrsbelastung für 2010 infolge der geplanten Grossprojekte (Einkaufszentrum Stückfärberei, Einzonung und Überbauung des Rangierbahnhofs und des DB-Güterbahnhof-Areals) durchgeführt und die Leistungsfähigkeit des betroffenen Strassennetzes bestimmt worden ist.

Frage 5

Können trotz der beiden Einkaufszentren und der zusätzlichen Wohn- und Gewerbenutzung auf dem Erlenmattareal die Schadstoff-Grenzwerte eingehalten werden?

Antwort

Die gesamte Stadt Basel stellt ein lufthygienisches Belastungsgebiet dar und bewegt sich daher immer im Bereich des Grenzwertes. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die zur Verfügung stehenden Massnahmen so gering wie möglich gehalten.

Mit dem Bericht vom 18. Juli 2003 der Umweltfachstellen Basel-Stadt über die Beurteilung der Umweltverträglichkeit für das Einkaufszentrum Stückfärberei wurde zur Luftbelastung folgendes festgehalten:

Bei übermässigen Umweltbelastungen sind nach Art. 11 Abs. 3 USG die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen. Bei übermässigen Luftbelastungen durch Verkehrsanlagen legt Art. 19 LRV fest, dass ein Massnahmenplan im Sinne von Art. 31 ff LRV auszuarbeiten ist. Der Regierungsrat hat dazu im Februar 1990 den Luftreinhalteplan beider Basel beschlossen. Als Ausführungsbestimmung zum Luftreinhalteplan wurde die kantonale Parkplatzverordnung (vom 22. Dezember 1992) erlassen. Diese Verordnung hat zum Ziel, mittels Beschränkung der Parkplätze die Emissionen des Motorfahrzeugverkehrs zu vermindern.

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen sind daher nicht nur primär die Anzahl Parkplätze massgebend, sondern auch der dabei induzierte Verkehr, der von den Parkplätzen ausgeht, also die Anzahl Fahrten des motorisierten Individualverkehrs.

Die Erfüllung der Luftqualitätsnormen in einem Belastungsgebiet erfordert eine Verminderung der Emissionen. Die Massnahme 1.1 "Koordination von Raumplanung und Luftreinhaltung bei publikumsintensiven Einrichtungen" des Luftreinhalteplans vom 6. Juli 2004 sieht vor, dass durch ein sogenanntes Fahrleistungsmodell, wie es bereits in anderen Kantonen erfolgreich eingesetzt wurde, ein emissionsarmer Verkehrsablauf erreicht wird.

Beim vorliegenden Projekt soll an die Bewilligung der Anzahl Parkplätze auch ein Fahrtenkontingent geknüpft werden. Im Rahmen eines Fahrten-Controllings wird das Fahrtenaufkommen erhoben und wenn nötig solange Massnahmen getroffen bzw. ergänzt, bis sich die vom Einkaufszentrum erzeugten Fahrten innerhalb des bewilligten Rahmens bewegen.

Frage 6

Kann der Wiesenkreisel diesen enormen Mehrverkehr bewältigen?

Antwort

Das Wiesekreiselsystem kann mit lokalen Kapazitätsausbauten den künftigen Mehrverkehr bewältigen. Am Knotensystem Wiesekreisel sind à niveau Ausbauten in Form von Spurumlagerungen und -additionen sowie verkehrslenkende Massnahmen geplant. Mit dem Bau des Halbanschlusses Rheinhafen an die Nationalstrasse wird der Wiesekreisel zudem von heutigen Schwerverkehrsfahrten vom und zum Hafen entlastet. Der neue Nationalstrassenanschluss kann auch einen Teil des künftigen Verkehrs aus dem Stücki-Areal aufnehmen.

Sowohl der Halbanschluss Rheinhafen wie der grösste Teil des Knotensystems Wiesekreisel liegen im Perimeter der Nationalstrassen. Das Baudepartement hat daher bereits frühzeitig mit dem zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) Kontakt aufgenommen und den geplanten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf die Stadtentwicklungsvorhaben abgestimmt.

Das Wiesekreiselsystem übernimmt mit der Eröffnung der Nordtangente noch wichtigere Verknüpfungsfunktionen zwischen Hochleistungsstrassennetz und Stadtstrassennetz. Ein optimaler Verkehrsfluss am Knotensystem Wiesekreisel ist von entscheidender Bedeutung für das Verkehrsgeschehen und die Stadtentwicklung in Kleinbasel Nord. Es sind nicht die beiden geplanten Einkaufszentren für sich betrachtet, die zu den Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur führen, sondern vielmehr die Kumulation von verschiedenen Effekten wie Eröffnung Nordtangente und allgemeine Verkehrszunahme sowie die Stadtentwicklungsvorhaben Erlenmatt, Stücki, SciencePark und Eurohub-Terminal zusammen.

Frage 7

Wo fliesst der Verkehr durch, wenn der Wiesenkreisel verstopft ist?

Antwort

Gemäss den Ausführungen zu Frage 6 kann der Wiesekreisel das künftige Verkehrsaufkommen während einer normalen Spitzenstunde abwickeln, ohne dass es zu Verstopfungen, Rückstaus und ungewünschten Verkehrsverlagerungen kommen wird.

Bei den Studien zum Erhalt der Leistungsfähigkeit am Wiesekreiselsystem wurde nicht nur der Mehrverkehr der beiden Einkaufszentren Stücki und Erlenmatt berücksichtigt, sondern die gesamte Verkehrszunahme im Raum Kleinbasel Nord bis 2020.

Frage 8

Welche flankierenden Massnahmen sind geplant, damit der Verkehr nicht durch die Quartiere ausweicht?

Antwort

Im Rahmen der Planungen Erlenmatt und Stücki-Areal wurde in erster Linie darauf geachtet, dass die Erschliessung möglichst direkt über das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgen kann. Zu- und Wegfahrten durch angrenzende Quartierzellen werden so auf ein Minimum beschränkt. Diese Konzeption entspricht dem im Verkehrsplan Basel 2001 festgelegten Prinzip der Kanalisation auf das übergeordnete Strassennetz.

Der grösste Teil des Verkehrsaufkommens (ca. 80%) im Zusammenhang mit der östlichen Bebauung Erlenmatt wird über den Anschluss Nord direkt dem Wiesekreiselsystem und somit dem Hochleistungsstrassennetz zugeführt. Nur ein geringer Anteil des motorisierten Individualverkehrs (ca. 20%) soll von Süden her auf das Areal gelangen, da bei dieser Zufahrt die Gefahr besteht, Schleichverkehr durch umliegende Wohnquartiere anzuziehen. Verkehrslenkende Massnahmen werden das vorgesehene Regime unterstützen. Dazu werden einerseits die notwendigen Kapazitäten und Zufahrtsmöglichkeiten aus allen Richtungen am Anschluss Nord zur Verfügung gestellt. Andererseits die Zufahrt von Süden (Schwarzwaldallee) und Westen (Erlenstrasse) zum Einkaufszentrum nur indirekt möglich sein, die Wegfahrt in diese Richtungen wird ganz unterbunden.

Das Einkaufszentrum auf dem Stücki-Areal wird ebenfalls über das Hauptverkehrsstrassennetz, die Hochbergerstrasse, und schliesslich über die Badenstrasse, welche kaum sensiblen Nutzungen aufweist, angefahren. In einer späteren Phase etwa nach 2010 kann ein bedeutender Anteil der Verkehrserzeugung des Stücki-Areals über den neuen Halbanschluss Rheinhafen ebenfalls direkt an das Hochleistungsstrassennetz angebunden werden. Flankierende Massnahmen zum Halbanschluss Rheinhafen sind fester Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Mit Einbahnregelungen wird verhindert, dass quartierfremder Durchgangsverkehr durch die Tempo 30-Zone an der Neuhausstrasse angezogen wird.

Neben den spezifischen Massnahmen zum motorisierten Individualverkehr wird gezielt auch auf ein attraktives Angebot für den Langsamverkehr sowie den öffentlichen Verkehr gesetzt. Beide Einkaufszentren weisen neue Bushaltestellen unmittelbar bei deren Hauptzugängen auf. Der Standort Erlenmatt liegt zudem in geringer Distanz zum Badischen Bahnhof mit S-Bahn Anschluss. Die Fusswegdistanz vom Einkaufszentrum Stücki zur Haltestelle der Tramlinie 8 wird mit einem neuen Fussgängersteg verkürzt und aufgewertet.

Frage 9

Was gedenkt die Regierung angesichts der zahlreichen neuen Einkaufsflächen an der Peripherie gegen das „Lädelisterven“ und den Geschäfteschwund in der Innenstadt und den Quartieren zu unternehmen?

Antwort

Der tägliche Bedarf wird heute vielfach mit dem Wocheneinkauf gedeckt. Das geplante Einkaufszentrum steht deshalb primär in Konkurrenz zu anderen peripheren Einkaufszentren. Die Alternative zum Einkaufszentrum auf dem Areal Stückfärberei ist also nicht der Quartierladen oder das Spezialgeschäft in der Innenstadt, sondern ein anderes Einkaufszentrum – dieses aber möglicherweise ausserhalb der Stadt und des Kantons. Mit dem Stücki-Einkaufszentrum erhalten Kleinhünigen und das benachbarte Klybeck – in Ergänzung zu den Quartierläden – eine attraktive Einkaufsmöglichkeit in unmittelbarer Nähe. Dementsprechend stellt das Stücki-Einkaufszentrum für das „Lädeli“ in der Innenstadt kein unmittelbarer Gefahr dar. Ein Handlungsbedarf ist daraus entsprechend nicht abzuleiten. Zudem erhält das Quartier durch das neue Einkaufs- und Freizeitzentrum einen wichtigen Entwicklungsimpuls.

Das Stadtmarketing Basel und der Verein Basel Detailhandel haben im Frühjahr eine Kampagne für das „Einkaufszentrum Basel“ lanciert, welche auch den kleinen Läden in der Innenstadt zugute kommt. Damit wollen sie die Vorzüge und den zusätzlichen Erlebniswert der Einkaufsstadt Basel ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber