



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.1688.01

BVD/P091688
Basel, 14. Oktober 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 13. Oktober 2009

Ratschlag

RailCity – Bahnhof SBB

Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Zuweisung der Lärmempfindlichkeitsstufe und Abweisung von Einsprachen im Bereich Centralbahnstrasse (Bahnhof SBB)

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren.....	3
2. Ausgangslage.....	3
3. Erläuterungen.....	4
3.1 Allgemein.....	4
3.2 Masterplan RailCity SBB	4
3.3 Denkmalschutz.....	7
3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung	7
3.5 Störfallvorsorge	8
4. Nutzungsplanerische Massnahmen	8
4.1 Bestehende / neue Zonierung	9
4.2 Zuweisung der Lärmempfindlichkeitsstufe	9
4.3 Bebauungsplan und Vorschriften	10
4.4 Mehrwertabgabe, Erschliessungsbeiträge	13
5. Auflage- und Einspracheverfahren.....	14
5.1 Anhörung und Information der Öffentlichkeit.....	14
5.2 Formelle Behandlung der Einsprachen	14
5.3 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	16
6. Abwägung raumwirksamer Interessen	22
7. Antrag.....	23
Grossratsbeschluss	24

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen eine Einzonung in die Schutzzone, die Festsetzung eines Bebauungsplans, die Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufe sowie die Abweisung von Einsprachen betreffend RailCity Bahnhof SBB im Bereich der Centralbahnstrasse zu genehmigen.

2. Ausgangslage

Der Bahnhof SBB ist starken Veränderungen ausgesetzt. Die Zunahme der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die täglich ins Zentrum pendeln verwandelt den Bahnhof zu einem täglich genutzten zentralen Knoten- und Aufenthaltspunkt für viele Menschen. So kommen Verkauf und Gastronomie eine immer stärkere Rolle zu. Aber auch die Öffnung der Grenze von und nach den EU-Staaten ist spürbar. Der bisher noch notwendige Grenzübertritt innerhalb des französischen Bahnhofs wird durch mobile Kontrollen in der Bahn ersetzt. Dadurch werden im französischen Bereich Flächen für andere, neue Nutzungen frei.

Der Bahnhof liegt baurechtlich auf Bahnareal und unterliegt dem eidgenössischen Eisenbahngesetz. Auf Bahnareal sind grundsätzlich nur bahnbezogene und bahnnahe Nutzungen zulässig. Bei Verkauf und Gastronomie ist der Bahnbezug nicht immer klar abgrenzbar. Neben diesen Nutzungen steigt auch die Nachfrage von Arztpraxen, Apotheken, Kleiderläden und weiteren Betrieben. Das ist aus Sicht der Kundinnen und Kunden sinnvoll. Aus baurechtlicher Sicht aber auf Bahnareal nur ausnahmsweise zulässig. Die Ausnahmegesuche nehmen zu und somit der Bedarf, die planungsrechtlichen Voraussetzungen im Hinblick auf diese Entwicklung zu überprüfen.

Die bislang von Fall zu Fall beurteilten Gesuche sollen nun einer umfassenden planungsrechtlichen Neuregelung weichen. Dazu erarbeitete die SBB einen Masterplan, in dem sie die erwünschte und angestrebte Entwicklung des Aufnahmegebäudes und des Dienstgebäudes Ost für die nächsten 20 Jahre aufzeigt, und der als Grundlage für die notwendigen nutzungsplanerischen Massnahmen dient. Mittels eines Bebauungsplans können die Rahmenbedingungen für die angestrebte Entwicklung geschaffen werden. Der Masterplan dient aber auch der SBB selbst dazu, ihre Investitionen im Hinblick auf die Entwicklung zu koordinieren.

Der Bahnhof ist in weiten Teilen denkmalgeschützt. Es geht bei der angestrebten Entwicklung nicht darum, den Bahnhof neu zu bauen. Im Gegenteil, durch die Entwicklung und inneren Umbauten soll nicht nur der Platz für Verkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen geschaffen werden, der Masterplan bringt auch die Absicht zum Ausdruck, das ursprüngliche historische Erscheinungsbild wieder herzustellen.

3. Erläuterungen

Der vorliegende Bericht erläutert die für die Umsetzung des Masterplans notwendigen nutzungsplanerischen Massnahmen. Durch einen Bebauungsplan sollen einzelne spezifische Punkte des Masterplans planungsrechtlich festgeschrieben werden, so zum Beispiel die maximal zulässige Verkaufsfläche. Daneben soll der Bereich der Schutzzone zugewiesen und die Lärmempfindlichkeitsstufe festgesetzt werden.

3.1 Allgemein

Der Planungsperimeter umfasst eine Gesamtfläche von rund 9'000 m² und befindet sich im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Es handelt sich dabei um das *Aufnahmegebäude* und das *Dienstgebäude Ost*. Der Bereich der Gleise 1-3 wurde als künftige Nutzungsoption in der Masterplanung mitberücksichtigt. Da dieser Bereich zurzeit noch dem Bahnbetrieb dient, werden hier keine nutzungsplanerischen Massnahmen vorgeschlagen. Die vorliegenden planerischen Massnahmen beschränken sich ausschliesslich auf das Aufnahmegebäude und das Dienstgebäude Ost.

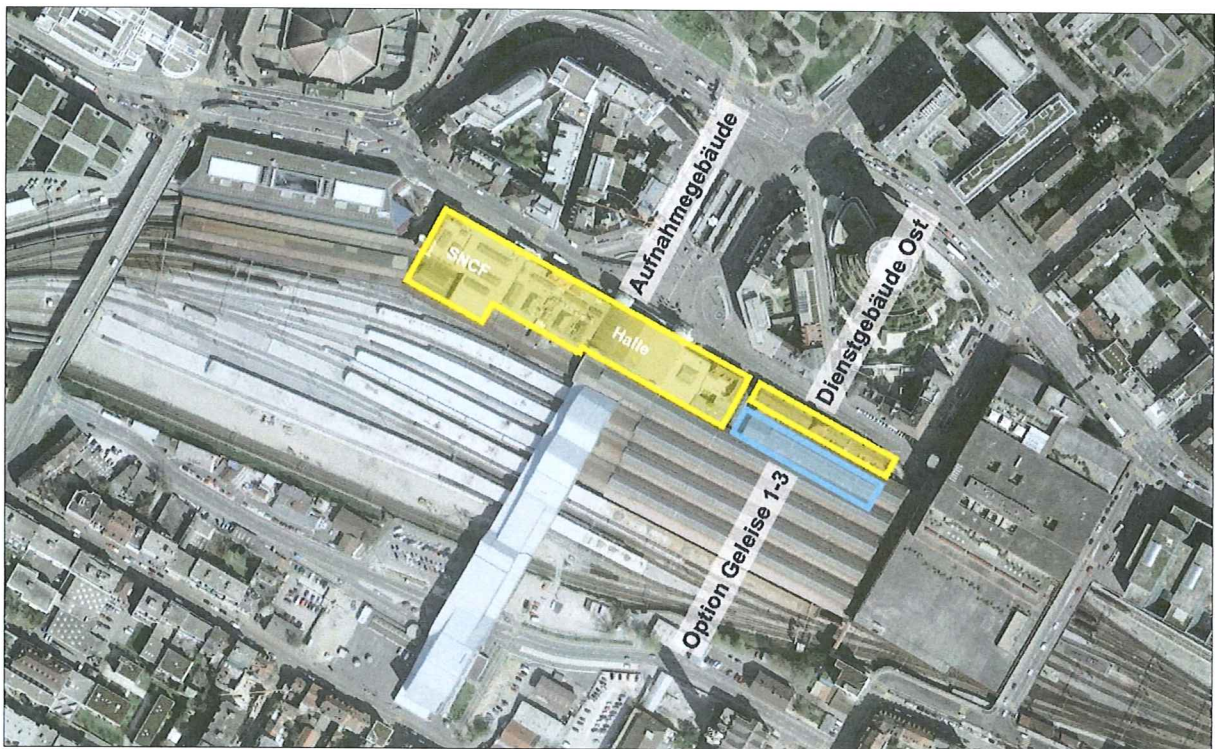


Abb. 1: Orthofoto Basel-Stadt 2005. Übersicht Planungsperimeter (Eigene Darstellung)

3.2 Masterplan RailCity SBB

3.2.1 Studienauftrag

Für die Umsetzung der architektonisch-planerischen Aufgaben des Masterplans suchte die SBB im Rahmen eines Studienauftrags ein interdisziplinäres Team aus den Gebieten Archi-

tektur, Denkmalpflege, Gastronomie- und Logistikplanung. In der Bearbeitung sollten die bestehenden Raumstrukturen des Aufnahmegebäudes und des Dienstgebäudes Ost überdacht werden. Zudem wurden, im Sinne einer Option, Vorschläge zur optimalen Nutzung der Gleise 1-3 erwartet.

Zum Studienauftrag wurden drei Teams eingeladen:

- Vehovar Jauslin Architektur
- ARGE Roost | Menzi & Bürgler
- Architektengemeinschaft Degelo / Fierz.

Das Beurteilungsgremium empfahl einstimmig, den Masterplan-Vorschlag der ARGE Roost | Menzi & Bürgler als Grundlage für die Weiterbearbeitung zu verwenden.

Der Masterplan der ARGE Roost | Menzi & Bürgler liefert Empfehlungen für die zukünftige kommerzielle und architektonische Entwicklung der RailCity Basel SBB. Ziel dieser Entwicklung ist die Bildung von Identität, die Verbesserung der Übersichtlichkeit und Nutzungsflexibilität sowie die Steigerung der Erträge. Zudem sollen Angebote geschaffen werden, die nebst der Abdeckung des täglichen Bedarfs zum Verweilen einladen.

3.2.2 Ziele des Masterplans

Der Bahnhof Basel funktioniert als Verkehrsdrehscheibe und als kommerzieller Anziehungspunkt. Die Analyse zum Masterplan geht davon aus, dass die peripheren Bereiche aufgrund der Abwesenheit von attraktiven Übergangszonen noch nicht optimal funktionieren. Ein weiteres Problem der bestehenden Situation ist das Fehlen von Übersicht innerhalb der verwinkelten Kommerzflächen. Die RailCity Basel soll sich in Zukunft vermehrt zum multifunktionalen Ort entwickeln. Eine gesunde Durchmischung aus Primärfunktion (Verkehrsstation, Haltepunkt), Sekundärfunktion (Einzelhandels-, Freizeit- und Kulturzentrum) und Tertiärfunktion (städtisches Zentrum, Wirtschaftszentrum) soll angestrebt werden.

Architektur: Die bestehenden Raumstrukturen wurden zugunsten einer stark verbesserten Übersichtlichkeit und Nutzungsflexibilität überdacht. Grundthema des Masterplans bildet ein neues System aus Plätzen und Wegen (siehe Abb. 2, nächste Seite). Dieses trägt massgeblich zur Entspannung der Erschliessung bei und ermöglicht einen freien Personenfluss. Zusätzlich werden die „Plätze“ zu wichtigen neuen Zentren innerhalb des RailCity-Perimeters – eine „Stadt in der Stadt“ entsteht.

Der Quergang von der Eingangshalle zum Bahnhof SNCF wird in seiner zweigeschossigen Originalgrösse wiederhergestellt. Dadurch wird eine helle und grosszügige Verbindung geschaffen, die eine anziehende Wirkung ausstrahlt und den Personenfluss stärker in Richtung Elsässerbahnhof leitet. Die alte Struktur der Haupthalle im Bahnhof SNCF wird von den Einbauten befreit und restauriert. Die Erstellung eines darunter liegenden Untergeschosses schafft zusätzliche Nutzfläche.

Das Dienstgebäude Ost wird im Inneren stark umstrukturiert, damit eine zeitgemässe kommerzielle Nutzung untergebracht werden kann. Gegen aussen liegt der Schwerpunkt darauf, eine öffentliche Wirkung zu erzielen.

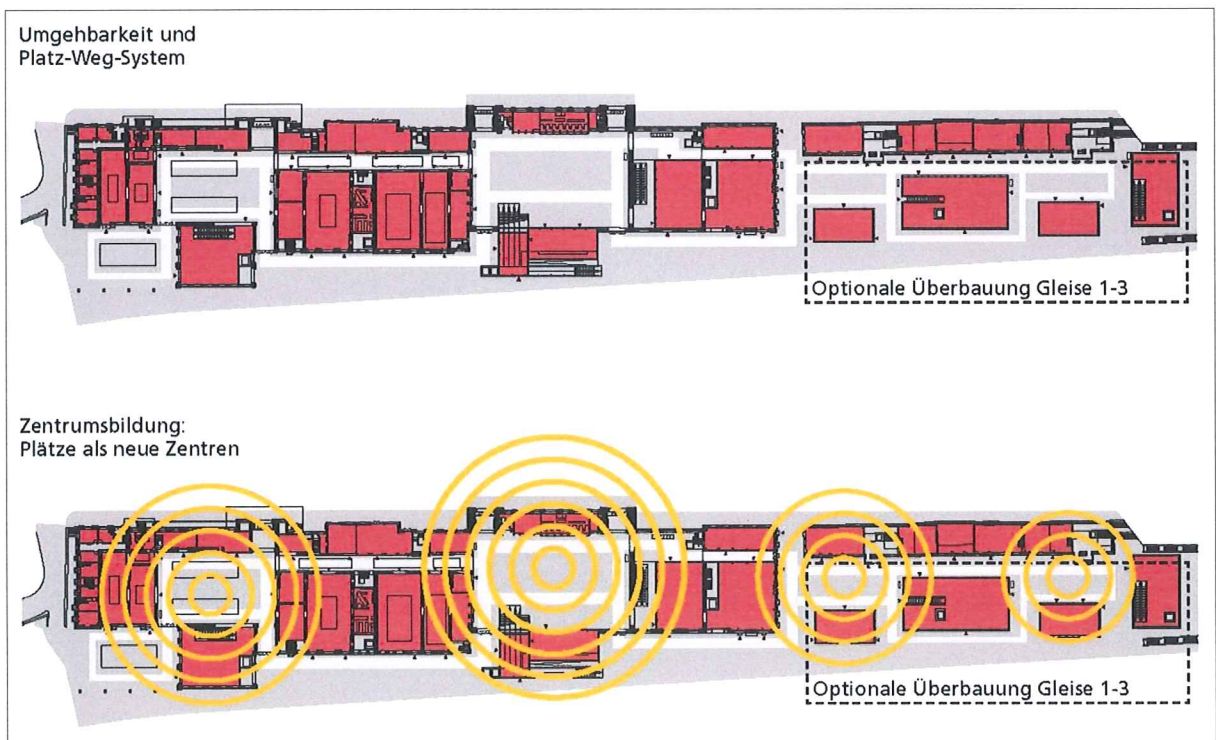


Abb. 2: Schema Problemstellung, Erdgeschoss. (Masterplan RailCity Basel vom 24.8.2007)

Kommerz: In logischer Konsequenz des architektonischen Konzepts einer „Stadt in der Stadt“ mit einem entsprechenden System aus Plätzen und Wegen basiert die kommerzielle Nutzung der RailCity auf einer Durchmischung des Angebots. Dabei funktionieren die Plätze als Zentren, um welche die verschiedenen Detailhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungs-Einheiten gruppiert werden. An jedem Personenfluss wird mit einem vielfältigen Angebot aufgewartet und eine Nähe zur Besucherin resp. zum Besucher hergestellt.

Historische Substanz: Das denkmalpflegerische Konzept für die Entwicklung der RailCity verfolgt ein verträgliches Miteinander von historischer Bausubstanz und neuer Architektur. Das bedeutet, dass neben der Erhaltung der materiellen Denkmalsubstanz auch dem baulichen Zusammenhang, in dem die alten Strukturen zu stehen kommen, grosse Aufmerksamkeit geschenkt wird. Ziel ist es, über einen Dialog zwischen Alt und Neu die räumliche Qualität des Bahnhofgebiets zu steigern und zugleich die teilweise verloren gegangene Wirksamkeit des Altbaus wieder zu aktivieren.

Etappierung: Der Masterplan empfiehlt, den Ausbau der RailCity im Westen des Bahnhofs (Bahnhof SNCF) zu starten und danach über den Mittelbereich (Eingangshalle) bis in den Osten (Dienstgebäude) fortzuführen. Dadurch gewinnt die RailCity sukzessive an Qualität, ohne in einer Übergangsphase Flächenverluste hinnehmen zu müssen.

Logistik: Durch die Etappierbarkeit der Logistik wird sichergestellt, dass für jede mögliche Entwicklung der RailCity ein passendes Anlieferungskonzept bereitgestellt werden kann. Das Grundsystem dafür bildet eine punktuelle Anlieferung im Westen und/oder Süden und eine lineare Netzverteilung mit Kleinfahrzeugen über einen Warenkanal im Untergeschoss des Bahnhofs.

3.3 Denkmalschutz

Das Aufnahmegebäude sowie das Dienstgebäude Ost sind im Denkmalverzeichnis gemäss Denkmalschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt mit folgendem Wortlaut eingetragen: „Centralbahnstrasse 10-26, Bahnhof SBB/SNCF (Fassaden, Dächer, Perronhallen, Schalterhalle, Bahnhofbuffet)“.

In einem internen Inventar des Bundes ist der Basler Bahnhof SBB als Objekt von nationaler Bedeutung enthalten. Damit gilt auch Art. 3 des Natur- und Heimatschutzgesetzes: „Der Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone sorgen bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür, dass [...] Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben. [...] Sie erfüllen diese Pflicht, indem sie eigene Bauten und Anlagen entsprechend gestalten und unterhalten [...]“.

Diese Rechtsgrundlage würde sich ändern, falls die SBB in unbestimmter Zukunft teilprivatisiert und beispielsweise – ähnlich wie vor ein paar Jahren die Post – ihre Immobilien veräussern würde. In diesem Fall wäre nur noch die kantonale Unterschutzstellung wirksam und beispielsweise die Schalterhalle des Bahnhofs SNCF, der Verbindungsgang zwischen den Hallen, die alte Gepäckhalle (heute Kundenzentrum) etc. nicht mehr denkmalschützerisch gesichert.

3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen sehen Verkaufsflächen im Umfang von 5'400m² vor. Seit dem 1. Dezember 2008 gelten neue Grenzwerte für Verkaufsflächen die der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV), Anhang Nr. 80.5, kommt die Umweltverträglichkeitsprüfung nun erst bei einem "Einkaufszentrum mit mehr als 7'500 m² Verkaufsfläche" zur Anwendung. Die mit dem Bebauungsplan vorgesehenen Verkaufsflächen stehen aber in einem funktionalen Zusammenhang mit der Bahnhofpasserelle und den südlichen Baufeldern (Südpark Baufeld D). Somit bedarf der Bebauungsplan einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Gemäss Art. 5 Abs. 3 UVPV ist dasjenige Verfahren zu wählen, das eine frühzeitige und umfassende Prüfung ermöglicht. Im vorliegenden Fall das Nutzungsplanverfahren.

Zusammenfassende Gesamtbeurteilung aus der abschliessenden Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit: „Die deutliche Zunahme des projektinduzierten Verkehrs hat lokal geringe Erhöhungen der Luftschadstoff- und Lärm-Immissionen zur Folge, welche jedoch nicht zu neuen Überschreitungen von Grenzwerten führen. Die übrigen Umweltbereiche [Boden, Wasser, Flora und Fauna, Abfälle sowie Störfall und Katastrophenschutz] werden nur geringfügig beeinträchtigt. Aufgrund der Erkenntnisse zum derzeitigen Projektstand können die Umweltauswirkungen insgesamt als gering und das Projekt mit der Umweltschutzgesetzgebung als vereinbar bezeichnet werden.“ (Quelle: Abschliessende Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit nach Art. 10b lit. 3 USG, Seite 7)

Für das Thema Störfall stimmt die Aussage insofern, als dass RailCity kein Störfallpotential auf sein Umfeld in sich trägt. Allerdings werden Gütertransporte durch den Bahnhof abgewickelt, die umgekehrt auf RailCity eine Auswirkung im Sinne eines Störfalls haben können. Diese Auswirkungen wurden in einer separaten Studie „Störfallbetrachtungen“ untersucht. (vgl. Kap. 3.5)

3.5 Störfallvorsorge

Der neue Bebauungsplan RailCity Basel soll dazu beitragen, dass künftig im Bahnhofsgebiet nicht nur zu Stosszeiten eine hohe Personendichte zu verzeichnen ist, sondern über fast den ganzen Tagesverlauf, werktags und feiertags. Damit wächst das Risiko, dass im Störfall beim Transport gefährlicher Güter durch den Bahnhof sehr viele Menschen betroffen werden könnten. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Bundes zur Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2009: Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang risikorelevanter Bahnanlagen) hat die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB) als kantonale Fachstelle für die Störfallvorsorge eine Untersuchung der Auswirkungen eines Störfalls auf das Projekt RailCity Basel verlangt. Die Güterstrecke von und nach Frankreich, die den Bahnhof Basel SBB passiert, ist in der erwähnten Planungshilfe des Bundes als risikorelevante Bahnstrecke ausgewiesen.

Die Zusatzstudie vom 18. November 2008, erstellt von Ernst Basler + Partner AG, hat nun die Auswirkungen der geplanten neuen Nutzungen auf die Störfallrisiken untersucht. Sie hat sich dabei der Risiko-Screening-Methodik bedient, die auch vom Bundesamt für Verkehr, der Vollzugsstelle des Bundes im Schienenverkehr, anerkannt wird. Die Risiko-Screening-Methodik entspricht im Tiefgang den Anforderungen an einen Kurzbericht nach Störfallverordnung, nicht jedoch einer Risikoermittlung. Insgesamt erfüllt die Zusatzstudie im Wesentlichen die Anforderungen an eine vertiefte Risikoabklärung, wie sie die Planungshilfe vorsieht.

Zusammenfassend kann aus Sicht der KCB in einer Gesamtbeurteilung dem Erlass des Bebauungsplans RailCity Basel grundsätzlich zugestimmt werden. Es wird jedoch beantragt angesichts der zu erwartenden Erhöhung der Personenrisiken, die sich bereits im heutigen Zustand lediglich im bedingt tragbaren Bereich befinden, im Bebauungsplan vorsorgliche Schutzmassnahmen vorzusehen. Die Anträge sind abgestimmt mit der Kommission für Risiko-beurteilung des Kantons Basel-Stadt, die sich an ihrer Sitzung vom 27. Mai 2009 damit befasst hat. (Siehe dazu auch Seite 12, Bebauungsplanvorschrift e.)

4. Nutzungsplanerische Massnahmen

Die nachfolgend beschriebenen nutzungsplanerischen Massnahmen sind ein erster Schritt hin zur Umsetzung der im Masterplan formulierten Entwicklungsziele. Mittels Umzonung, Zuweisung zur Lärmempfindlichkeitsstufe sowie Festsetzung eines Bebauungsplans samt Vorschriften werden die zur Umsetzung des Masterplans notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen.

4.1 Bestehende / neue Zonierung

Der Bahnhof SBB ist dem eidgenössischen Eisenbahnrecht unterstellt und daher heute im Zonenplan als Bahnareal ausgewiesen. Um bezüglich der Zuständigkeiten (Bund oder Kanton) und dem anwendbaren Recht (Eisenbahngesetz oder Bau- und Planungsgesetz) Klarheit zu schaffen, muss der Perimeter der vorliegenden Planung einer kantonalen Nutzungszone zugewiesen werden. Mit Blick auf den Denkmalschutz liegt eine Zuordnung zur Schutzzone nah. Die Festlegung der zulässigen Nutzungsarten wird in einem Bebauungsplan separat geregelt.

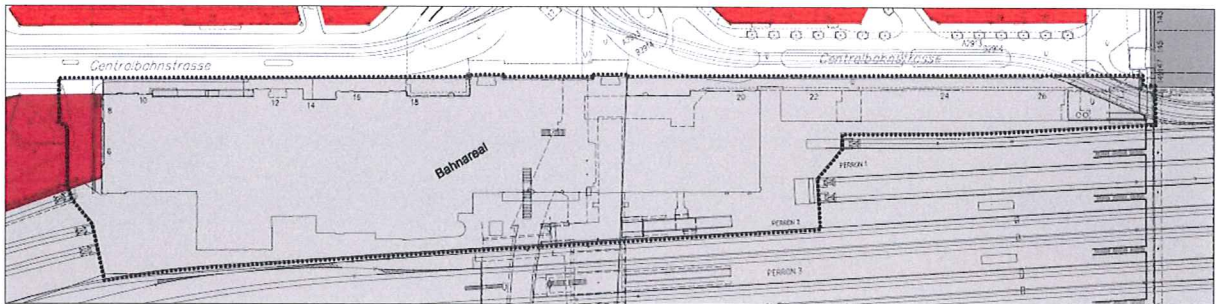


Abb. 3: Zonenplan bestehend, Plan Nr. 13'365. (Kein Massstab, nicht genordet)

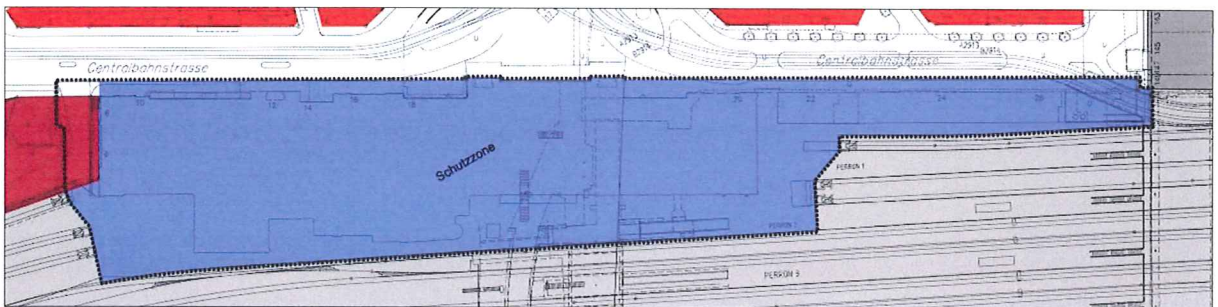


Abb. 4: Zonenplan neu, Plan Nr. 13'366. (Kein Massstab, nicht genordet)

4.2 Zuweisung der Lärmempfindlichkeitsstufe

Das Bahnareal, und somit auch die beiden Bahnhofsgebäude (Aufnahmegebäude und Dienstgebäude Ost) sind heute keiner Lärmempfindlichkeitsstufe zugeordnet, da der Kanton auf Bahnareal bisher keine Planungshoheit hatte. Mit der Auslösung der beiden Bahnhofsgebäude aus dem Bahnareal und der Zuordnung zur Schutzzone muss dieser Bereich auch einer Lärmempfindlichkeitsstufe zugeordnet werden. Gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung (LSV) wird die Lärmempfindlichkeitsstufe ES-IV Zonen zugeordnet, in denen stark störende Betriebe zugelassen sind. Die ES IV kann also anderen Zonen als der Industriezone zugeordnet werden. Der nach wie vor grosse Zusammenhang des Kopfgebäudes mit dem Bahnbetrieb, der durchaus in dieser Nähe als stark störender Betrieb bezeichnet werden kann, lässt diese Zuordnung zu. Durch eine Zuordnung zur ES-IV können Konflikte zwischen Nutzungen im Kopfgebäude und dem Bahnbetrieb verringert werden.

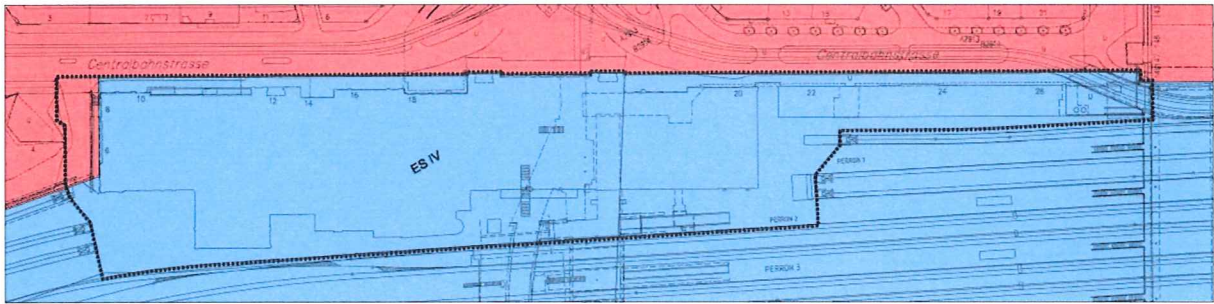


Abb. 5: Lärmempfindlichkeitsstufenplan neu, Plan Nr. 13'369. (Kein Massstab, nicht genordet)

4.3 Bebauungsplan und Vorschriften

Die Schutzzone schützt die künstlerisch und historisch wertvolle Substanz eines Gebäudes. Darüber hinaus macht die Schutzzone aber keine Aussage über die zulässige Nutzungsart. Sofern Nutzungen mit den denkmalpflegerischen Zielen vereinbar sind, sind der Nutzungsart keine Grenzen gesetzt. Aus diesem Grund und mit Blick auf die im Masterplan RailCity formulierten Ziele, werden im vorliegenden Fall neben der Zuordnung zur Schutzzone in einem Bebauungsplan weitere Vorschriften festgesetzt. Als zulässige Nutzungsarten werden Verkauf, Dienstleitung, Gastronomie sowie Bahnnutzungen und Lagerflächen definiert. Darüber hinaus wird die Erschliessung der RailCity geregelt, Aussagen zur Funktionalität und Qualität der öffentlichen Fusswegverbindungen durch den Bahnhof gemacht und der Umgang mit der Störfallproblematik durch Gütertransporte geregelt.

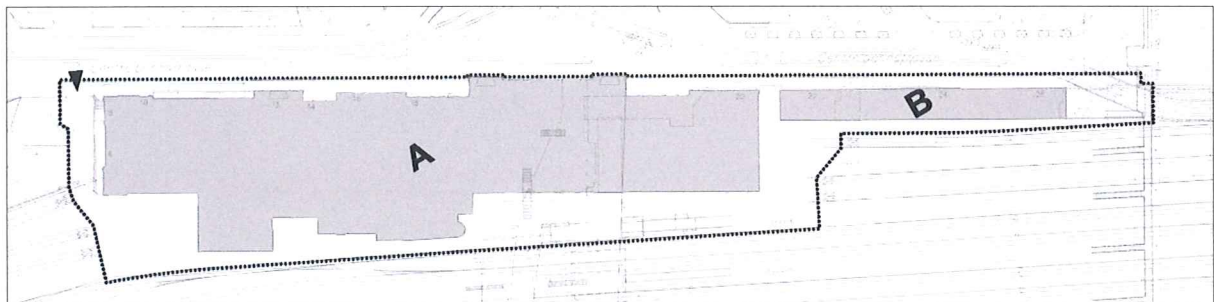


Abb. 7: Bebauungsplan, Plan Nr. 13'367. (Kein Massstab, nicht genordet)

Zum Bebauungsplan, Plan Nr. 13'367, werden folgende Vorschriften festgesetzt werden:

- a. **Innerhalb der bestehenden Gebäude im Bereich A (Aufnahmegebäude) und im Bereich B (Dienstgebäude Ost) sind Verkaufs-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Bahnnutzungen sowie Lagerflächen zulässig, davon maximal 5'400 m² Verkaufsflächen (Nutzfläche nach SIA 416) sowie 800 m² temporäre Verkaufsflächen (Promotionsfläche).**

Das Aufnahmegebäude sowie das Dienstgebäude Ost sind beide im Denkmalverzeichnis als geschützte Objekte eingetragen. Aus diesem Grund dürfen die zulässigen Nutzungen nur innerhalb der bestehenden Gebäudevolumen angeordnet werden. Es werden keine neuen oder zusätzlichen Gebäudeteile erstellt. Der Masterplan RailCity Basel sieht in erster Linie Verkaufs- und Gastronomienutzungen vor. Zudem werden aber auch Dienstleistungs- und

Bahnnutzungen sowie Lagerflächen weiterhin innerhalb der bestehenden Gebäudevolumen angeordnet.

Die Bruttogeschossfläche wird sich durch den Bebauungsplan nicht verändern. Die Nutzfläche wird aber optimiert und neue unterirdische Flächen werden geschaffen, insbesondere im Bereich des ehemaligen französischen Bahnhofteils. Die Verkaufsfläche kann so um rund 4'000 m² auf 5'400 m² steigen. Zudem regelt der Bebauungsplan auch die für temporäre Nutzungen nutzbaren Promotionsflächen in den Hallen, max. 800 m². Weitere Nutzungsarten sind im Rahmen der bestehenden Volumen und nach den Vorgaben des Denkmalschutzes zulässig.

Das Bau- und Planungsgesetz definiert nur die Bruttogeschossfläche. Um die dem Verkauf zugeordnete Fläche abschliessend zu definieren wird auf die Definition der Nutzfläche nach SIA 416 verwiesen. Diese Norm definiert die Nutzfläche als die unmittelbar der Nutzung vorbehaltene Fläche ober- und unterirdisch, inklusive der internen Erschliessung. Die Erschliessung bis zu diesen Verkaufsflächen sowie Konstruktionsflächen (Wände, etc.) sind darin nicht enthalten.

- b. Die Anlieferung hat für die Bereiche A und B über die Zufahrt im Westen des Bereichs A oder westlich davon und / oder von Süden her zu erfolgen. In beschränktem Ausmass ist auch eine Anlieferung über die Zufahrt zwischen den Bereichen A und B möglich.**

Die gesamte Anlieferung für beide Bereiche soll über die bestehende Zufahrt zum Elsässer-tor oder westlich davon, von Süden her und/oder in beschränktem Ausmass auch über die bestehende Zufahrt zwischen den Bereichen A und B erfolgen. Die Zufahrt über diesen vierten Punkt darf nur in beschränktem Ausmass erfolgen, da diese Zufahrt eine wichtige Fusswegverbindung zu den Geleisen darstellt und die Verträglichkeit mit dem übergeordneten Strassennetz im konkreten Fall noch zu prüfen ist.

Die interne Verteilung obliegt der Betreiberin der RailCity. Negative Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz, die durch den vom Bahnhof erzeugten Verkehr verursacht werden, sind zwingend zu vermeiden. Allfällig notwendige Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit sind Sache der Betreiberin.

- c. Bestehende Fussgängerverbindungen von öffentlichem Interesse sind in ihrer Funktionalität und Qualität sicher zu stellen. Neue und zusätzliche Verbindungen müssen bezüglich Funktionalität und Qualität mindestens den bestehenden Fussgängerverbindungen entsprechen und sind auf diese optimal abzustimmen, oder müssen diese mindestens gleichwertig ersetzen.**

Eine wichtige Fussgängerverbindung ist die Rolltreppe von der Schalterhalle ins Untergeschoss. Der Masterplan sieht eine Verschiebung dieser Rolltreppe vor. Dahinter steht das Ziel, die Halle frei zu räumen. Dabei muss aber gewährleistet werden, dass durch die Verschiebung keine unzumutbaren Distanzen geschaffen werden und die Verbindung vom Untergeschoss zur Passerelle mindestens die heutige Qualität aufweist.

Die bestehende öffentliche Fusswegverbindung ist privatrechtlich zwischen der SBB und dem Kanton geregelt. Mit dem Ziel die baurechtlich relevanten Rahmenbedingungen in diesem Bebauungsplan festzuhalten, wird die öffentlich zugängliche Fusswegverbindung auch im Bebauungsplan festgesetzt.

Die bestehende Passerelle und die Perronzugänge haben ihre Kapazitätsgrenze schon heute erreicht. Die SBB plant einen weiteren Ausbau der Zugsbewegungen in der Haupthalle (Regionalzüge aus dem Elsass, zusätzliche IC-Züge nach Zürich, etc.). Die Auslastung der S-Bahn Züge steigt. All dies lässt erwarten, dass die zirkulierenden Fussgängerströme weiter anwachsen werden. Es wird für die Qualität des Bahnhofs von entscheidender Bedeutung sein, dass eine neue Nord-Süd Achse für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen wird. Selbst wenn es zu früh ist, die Lage dieser Achse im Bebauungsplan präzise festzulegen, soll die Vorschrift die optimale Eingliederung dieser neuen Achse in das Konzept des Masterplans sicherstellen. Dies auch deshalb, weil eine kommerzielle Nutzung des Westflügels (ehemaliger französischer Bahnhof) unterstützt werden könnte, wenn der Westflügel stärker als heute von Fahrgästen frequentiert wird. Die konkrete Festlegung der Achse (auch ob unter- oder überirdisch) wird auf die laufenden Planungen zum Rahmenplan der SBB und zum Herzstück der Regio S-Bahn abzustimmen sein. Künftig notwendige zusätzliche Fusswegverbindungen sollen daher so geplant werden, dass sie auf die bestehenden Fussgängerverbindungen optimal abgestimmt sind und mindestens der Funktionalität und Qualität bestehender Verbindungen, namentlich der Passerelle entsprechen.

- d. Die Gebäude von 1906/1907 sollen in ihrem Originalbestand erhalten sowie im Rahmen der zulässigen Nutzungsarten und -masse möglichst wiederhergestellt und zur Geltung gebracht werden.**

Der Eintrag im kantonalen Denkmalverzeichnis und die geplante Zuordnung der Gebäude zur Schutzzone gewährleisten nicht, dass die Gebäude insgesamt, also auch z.B. die Schalterhalle des Bahnhofs SNCF, der Verbindungsgang zwischen den Hallen, die alte Gepäckhalle (heute Kundenzentrum) einen Umgang erfahren, der dem denkmalpflegerischen Wert entspricht, da das Denkmalverzeichnis nur die Fassaden, die Dächer, die Perronhallen, die Schalterhalle und das Bahnhofsbuffet einschliesst und die Schutzzone nur die Hülle bzw. die nach aussen hin sichtbare historisch und künstlerisch wertvolle Substanz schützt. Es sollen z.B. auch innerhalb der „Wege und Plätze“, wie sie im Masterplan dargestellt sind, möglichst keine festen Einbauten erstellt werden. Daher dient oben genannte Vorschrift dazu, die Erhaltung des gesamten Baudenkmals zu sichern, was auch den Absichtserklärungen des Masterplans entspricht.

- e. Die Zuordnung von Nutzungen und die Ausführung von baulichen Massnahmen und technischen Einrichtungen haben so zu erfolgen, dass ein angemessener Schutz vor Störfalleinwirkungen aus dem Bahntransport gefährlicher Güter gewährleistet ist. Die Massnahmen zum Schutz sind im Baubewilligungsverfahren jeweils zu dokumentieren.**

Im Bereich Störfall erhöht sich das Risiko ausgehend von den Transporten gefährlicher Güter durch den Bahnhof SBB und aufgrund der erhöhten Personendichte in Folge der vorgesehenen Nutzungsänderungen. Es werden deshalb von der Kontrollstelle für Chemie- und

Biosicherheit mit Blick auf die Zusatzstudie vom 18.11.2008, erstellt von Ernst Basler + Partner AG (Störfallbetrachtungen), Schutzmassnahmen zur Reduktion der Risiken beantragt. Diese Massnahmen sind verhältnismässig und nach Beurteilung der Fachstelle des Bundesamts für Verkehr vergleichbar mit denjenigen, die in vergleichbaren Projekten in der übrigen Schweiz gefordert werden. Sie sind insbesondere dann kostengünstig, wenn sie in einer frühen Projektphase berücksichtigt werden.

Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

- Auf der der Bahnlinie zugewandten Seite ist eine möglichst dichte sowie druck- und hitzeresistente Gebäudehülle zu realisieren (massive Bauweise oder Verwendung hochwertiger Materialien, z.B. bei der Verglasung).
- Ansaugstellen von Lüftungsanlagen und Klimageräten sind möglichst Bahn abgewandt und hoch über Boden anzuordnen.
- Für den Ereignisfall sind kurze und möglichst von den Geleisen abgewandte Fluchtwege vorzusehen.
- Als weitere Interpretationshilfe zum Grundsatz über die Schutzmassnahmen soll auf den Anhang 1 der Planungshilfe des Bundes verwiesen werden.

Der Masterplan und der darauf aufgebaute Bebauungsplan haben zum Ziel, den Bahnhof für das Publikum aufzuwerten und aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten wo möglich und sinnvoll wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückzuführen. Die Schutzmassnahmen gegen Störfälle sind deshalb auch in sorgfältiger Gesamtabwägung der denkmalpflegerischen Anliegen und der Bedürfnisse der Bahnkundinnen und Bahnkunden sowie dem öffentlichen Interesse am Bevölkerungsschutz zu planen und umzusetzen.

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

Dies ist eine in Bebauungsplänen übliche Formulierung zur Abweichung von den Vorschriften, sofern die mit dem Plan vorgesehene Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

4.4 Mehrwertabgabe, Erschliessungsbeiträge

Eine allfällige Mehrwertabgabe richtet sich nach den §§ 120 ff des Bau- und Planungsgesetzes (BPG). Sie wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgesetzt. Zuständig ist das Bau- und Verkehrsdepartement.

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

5. Auflage- und Einspracheverfahren

5.1 Anhörung und Information der Öffentlichkeit

Die öffentliche Planauflage der Nutzungspläne hat vom Montag, den 6. Oktober bis Dienstag, den 4. November 2008 und ein zweites Mal inkl. den Bericht über die Umweltverträglichkeit sowie der Störfallbetrachtungen vom 16. März bis 14. April 2009 im Bau- und Verkehrsdepartement (Hochbau- und Planungsamt) stattgefunden.

5.2 Formelle Behandlung der Einsprachen

Innerhalb der Frist zur ersten Auflage sind die vier nachfolgend aufgeführten Schreiben eingereicht worden:

1. Frau Beatrice Isler, Herr Claude Wyler im Namen der **Planungsgruppe Gundeldingen**, des **Neutralen Quartiervereins Gundeldingen**, c/o Claude Wyler, Falkensteinerstrasse 43, 4053 Basel mit Schreiben vom 14. April 2009,
2. Frau Beatrice Isler, Herr Edy Schär und Herr Fritz Vogel im Namen der **Quartierkoordination Gundeldingen**, Dornacherstrasse 192, 4053 Basel mit Schreiben vom 14. April 2009,
3. Herr Bruno Muff und Herr Urs Hugo im Namen der **Interessen-Gemeinschaft Gundeldinger- und Bruderholz-Geschäfte**, Postfach 164, 4020 Basel mit Schreiben vom 3. November 2008,
4. Frau Stephanie Fuchs im Namen der Sektion beider Basel des **Verkehrs-Clubs der Schweiz**, Gellertstrasse 29, 4052 Basel mit Schreiben vom 9. April 2009.

Die Einsprecherinnen und Einsprecher wurden schriftlich aufgefordert, sich auch zur zweiten Auflage zu äussern. Die Planungsgruppe Gundeldingen (Schreiben Nr. 1), die Quartierkoordination Gundeldingen (Schreiben Nr. 2) und der Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel (Schreiben Nr. 4) haben an ihren Schreiben zur ersten Auflage festgehalten bzw. ein neues Schreiben innerhalb der Frist der zweiten Planaufgabe eingesandt, das das Schreiben zur ersten Planaufgabe ersetzt.

Die Interessen-Gemeinschaft Gundeldinger- und Bruderholz-Geschäfte hat kein Schreiben mehr eingereicht und wird daher nicht weiter behandelt (Ihr erstes Schreiben hat ohnehin nur auf das Schreiben Nr. 1 Bezug genommen und keine eigenen Argumente oder Begründungen enthalten).

Legitimation

Gemäss § 110 Abs. 2 des BPG ist zur Einsprache gegen Planentwürfe berechtigt, wer von der Planung persönlich berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Änderung oder Ablehnung hat, und wer durch eine besondere Vorschrift zum Rekurs ermächtigt ist.

Die Einwendungen der Planungsgruppe Gundeldingen des Neutralen Quartiervereins (NQV) Gundeldingen (Schreiben Nr. 1) und der Quartierkoordination Gundeldingen (Schrei-

ben Nr. 2) können also theoretisch unter drei Titeln legitim sein: Aufgrund persönlicher Betroffenheit als Verein selbst (insbes. als Liegenschaftsbesitzer), aufgrund der persönlichen Betroffenheit einer grossen Anzahl ihrer Mitglieder (sog. egoistische Verbandsbeschwerde) oder aufgrund einer besonderen gesetzlichen Bestimmung (sog. ideelle Verbandsbeschwerde).

Die Planungsgruppe Gundeldingen sowie die Quartierkoordination sind nicht selbst von der Planung betroffen und können sich auf keine besondere Rechtsnorm hinsichtlich einer möglichen Einsprachelegitimation stützen. Deshalb verbleibt zu prüfen, ob diese Verbände legitimiert wären, die Einsprache als egoistische Verbandsbeschwerde zu erheben. Zu diesem Zweck haben Verbände gemäss Rechtsprechung folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Sie müssen als Körperschaften dauernden Bestand haben (Verein / Genossenschaft, keine Zufallsvereinigungen).
2. Sie sind statutarisch zur Wahrung der in Frage stehenden Interessen der Mitglieder befugt.
3. Diese Interessen sind einer Mehrheit oder doch einer grossen Anzahl ihrer Mitglieder gemeinsam (BGE v. 19. 10.1993; Nordtangente, Abschnitt 4).
4. Jedes dieser Mitglieder wäre zur Geltendmachung des Interesses und somit selbst zur Einreichung einer Beschwerde legitimiert.

Die Planungsgruppe Gundeldingen erhebt im eigenen Namen und nicht im Namen des NQV Einsprache. Damit fehlt eine wichtige Grundvoraussetzung für eine eigene Einsprachelegitimation der Planungsgruppe: Verbände müssen dazu als Körperschaften dauernden Bestand haben, etwa in Form eines Vereins oder einer Genossenschaft, insbesondere dürfen sie keine Zufallsvereinigungen i.S. reiner Interessengemeinschaften sein. Die Planungsgruppe Gundeldingen erfüllt damit bereits die erste Voraussetzung nicht, weil sie selbst nicht Körperschaft ist und keinen dauernden Bestand als selbständig konstituierter Verein hat, sondern lediglich ein organisatorisches Teilorgan des NQV darstellt. Somit ist auf die Einsprache nicht einzutreten.

Diese erste Voraussetzung erfüllt lediglich die Quartierkoordination Gundeldingen, weshalb nur bei ihr die weiteren gesetzlichen Voraussetzungen zu prüfen sind.

Relevant ist vorliegend sowohl der massgebliche Vereinszweck der Quartierkoordination Gundeldingen (Mitwirkung der Bevölkerung in Fragen der Quartierentwicklung, Zusammenleben/Wohnen/Arbeiten, Planung, Verkehr, Umwelt) als auch deren Mitgliederstruktur, die tendenziell im ganzen Quartier verstreut ist. Die Nutzungsplanung auf dem Bahnhofareal kann zwar noch als Gegenstand dieser Vereinszwecke angesehen werden, betrifft sie doch auch allgemeine Quartierinteressen. Deshalb könnte einer Mehrheit oder doch einer grossen Anzahl der Mitglieder dieses gemeinsame Interesse an nutzungsplanerischen Fragen am betroffenen Ort zugebilligt werden.

Die Frage hingegen, ob eine Mehrheit oder doch eine grosse Anzahl der Vereinsmitglieder mehr als sonstige Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner von dieser Nutzungsplanung betroffen sind, ist jedoch zu verneinen: Es ist davon auszugehen, dass grosse Teile der Mitglieder der Quartierkoordination Gundeldingen räumlich nicht unmittelbar im Bereich

um das betroffene Bahnhofshauptgebäude des Bahnhofs Basel SBB am Centralbahnplatz, welches RailCity nutzt, wohnhaft sind, sondern im ganzen Quartier verstreut angesiedelt sind. Davon darf insbesondere deshalb ausgegangen werden, weil unmittelbar um das denkmalgeschützte Bahnhofshauptgebäude verhältnismässig wenige, für Wohnnutzungen geeignete Gebäude stehen und die Quartierkoordination bereits auf Grund ihres Namens mit der Quartierbezeichnung „Gundelingen“ überwiegend eher Bevölkerungskreise anspricht, welche in erheblicher Entfernung zum Bahnhofshauptgebäude ihren Wohnsitz haben.

Auf Grund der mangelnden Einsprachelegitimation kann auch auf die Einsprachen der Quartierkoordination Gundelingen nicht eingetreten werden.

Beide Einsprachen werden materiell als Anregung behandelt.

Der Verkehrsclub der Schweiz ist gemäss Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Umweltschutzorganisationen vom 27. Juni 1990 (VBO, SR 814.076) als beschwerdeberechtigte Organisation aufgeführt, jedoch besteht dieses Beschwerderecht gegen Verfügungen der kantonalen oder Bundesbehörden nur für Planung, Errichtung oder Änderung von ortsfesten Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Art. 9 USG erforderlich ist (Art. 55 USG). Das Beschwerderecht *kantonal*er Umweltschutz-Organisationen ist nach § 48 USG BS bei Verfügungen über Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig ist, ebenfalls gegeben. Die vorliegende Nutzungsplanung untersteht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung; demgemäss ist der VCS, Sektion beider Basel, hinsichtlich des vorliegenden Bebauungsplans einsprachelegitimiert. Auf die Einsprache des VCS (Schreiben Nr. 4) ist daher einzutreten.

5.3 Materielle Behandlung der Einsprache (Schreiben Nr. 4) und der Anregungen (Schreiben Nr. 1 und 2)

Anlass und Ziel der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen – Zonenänderung, Bebauungsplan und Festsetzung der Lärmempfindlichkeitsstufe – sind in den vorhergehenden Kapiteln bereits ausführlich beschrieben worden. Kurz zusammengefasst sollen mit den vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen, insbesondere dem Bebauungsplan, die baurechtlichen Rahmenbedingungen so angepasst werden, dass der Bahnhof SBB (Aufnahmegebäude und Dienstgebäude Ost) entsprechend den im Masterplan RailCity aufgezeigten Zielen entwickelt werden kann. Im Vordergrund steht neben den bahnnahen Nutzungen die Entwicklung hin zu mehr Gastronomie, Dienstleistung und Verkauf. Zudem berücksichtigt der Bebauungsplan denkmalpflegerische Anliegen und reagiert auf die Störfallproblematik durch den Gütertransport auf der Schiene.

Zu den einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung und beantragen, alle Einsprachen abzuweisen soweit darauf eingetreten werden kann.

(Kursiv: Kurze, sinngemässe Wiedergabe der Einsprachebegründung, bzw. der Forderungen. Kopien der Einsprachen liegen im Ratsaal auf.)

5.3.1 Allgemeine Bemerkungen

Alle drei Schreiben gehen in vielen angeführten Punkten nicht direkt auf die vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen, bzw. deren Gegenstand, nämlich die innere Nutzung des Aufnahmegebäudes und des Dienstgebäudes Ost ein. Sie fordern vielmehr, dass über diese „Innenraum-Planung hinaus weitere Studien und Untersuchungen über das gesamte Areal des Bahnhof SBB inkl. der Gleisfelder gemacht werden sollen und daraus abgeleitet, Massnahmen für die Verbesserung des Klimas und die verkehrliche Anbindung des Gundeli an die Aeschenvorstadt ergriffen werden sollen.

Mit den nutzungsplanerischen Massnahmen RailCity – Bahnhof SBB soll aber keine Masterplanung ähnlich der Planung Euroville aus den 1980er Jahren durchgeführt werden. Es geht bei den vorliegenden Massnahmen in erster Linie um eine Innenraum-Planung für das Aufnahmegebäude und das Dienstgebäude Ost. Wo nötig und möglich wurden Planungen und Bedürfnisse, die über den Perimeter hinausgehen, berücksichtigt und sind in die Massnahmen bzw. die Vorschriften zum Bebauungsplan eingeflossen (Bsp.: Störfall, Fusswegverbindung, Denkmalschutz).

In den Schreiben wird auch auf den Rahmenplan der SBB verwiesen. Der Rahmenplan Knoten Basel SBB dient als langfristige Richtschnur für den Um- und Ausbau der Infrastruktur im Bereich des Knotens Basel SBB inkl. der Zulaufstrecken, einer nachhaltigen Zuweisung von Arealnutzungen sowie der verlässlichen Trassensicherung der SBB. Dabei sollen, ausgehend vom Ist-Zustand, mögliche Entwicklungen im Bereich Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur der nächsten 20 – 30 Jahre mit berücksichtigt werden. Die Erarbeitung gliedert sich in vier Phasen (Grundlagen aufbereiten, Betriebs- und Infrastrukturkonzept entwickeln, Evaluation der Varianten und Module, Schlussbericht erstellen), die insgesamt ca. 3 Jahre benötigen. Zur Zeit (Stand April 2009) befindet sich der Rahmenplan im Übergang zwischen der Phase zwei und drei, wobei im gegenseitigen Einvernehmen zwischen der Konzernleitung der SBB und den Regierungen der Kantone BS und BL auf Sachbearbeiterebene ein Gedankenaustausch erfolgt, um kritische Punkte, die mit kantonalen bzw. städtebaulichen Entwicklungen kollidieren könnten, rechtzeitig zu erkennen und entsprechende Massnahmen treffen zu können. Geplant ist, die strategischen Stossrichtungen bis Herbst 2009 zu bereinigen, so dass anschliessend der konkreten Anlagenausgestaltung und Arealzuscheidung nichts mehr im Wege steht und der entsprechende Schlussbericht im Jahr 2010 der Konzernleitung zur Genehmigung unterbreitet werden kann.

Der Rahmenplan ist also noch nicht fertig gestellt und somit können auch noch keine Aussagen über die Entwicklung des weiteren Bereichs des Bahnareals gemacht werden. Erst mit Blick auf die Ergebnisse des Rahmenplans können Themen wie z.B.: dem Fuss- und Veloverkehr genauer betrachtet und entsprechende Massnahmen geplant werden. Für die Nutzung der Räume des denkmalgeschützten Aufnahmegebäudes und des ebenfalls denkmalgeschützten Dienstgebäudes Ost müssen die Ergebnisse nicht abgewartet werden. Daher können bereits jetzt nutzungsplanerische Massnahmen ergriffen werden.

5.3.2 Der Masterplan sei öffentlich bekannt zu geben

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2 und 4

Der Masterplan RailCity sei öffentlich bekannt zu geben, so dass die betroffenen Anwohnerschaften, Gewerbekreise und Institutionen davon Kenntnis und dazu

Stellung nehmen könnten. Zudem sei der neue Rahmenplan der SBB für die Ausbauschritte im Bahnhof Basel im Zeitraum 2010 – 2030 als Planungsgrundlage einzubeziehen. Der Masterplan müsse zudem der Planaufgabe beigelegt werden.

Der Masterplan ist eine im Auftrag der SBB verfasste Studie. Diese liefert Empfehlungen für die zukünftige kommerzielle und architektonische Entwicklung der RailCity Basel SBB. Ziel dieser Entwicklung ist die Bildung von Identität, die Verbesserung der Übersichtlichkeit und Nutzungsflexibilität sowie die Steigerung der Erträge. Zudem sollen Angebote geschaffen werden, die nebst der Abdeckung des täglichen Bedarfs zum Verweilen einladen.

Die Studie dient also als Grundlage für die Ausarbeitung der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen. Soweit für das Verständnis der daraus abgeleiteten Vorschriften im Bebauungsplan notwendig, sind die Inhalte im vorliegenden Bericht (und waren im Bericht zur Planaufgabe) ausreichend dargelegt. Es liegt in der Kompetenz der SBB zu entscheiden, in wie fern und wem sie den Masterplan zugänglich machen möchte.

5.3.3 Auswirkungen auf die Quartiere aufzeigen

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2 und 4

Der Masterplan RailCity Basel oder ein zusätzliche Planungsdokument mit einem Planungshorizont von 20 Jahren müsse die Auswirkungen auf die benachbarten Quartiere gesamtheitlich für den ganzen Betrieb aufzeigen. Dies betreffe den ruhenden Verkehr (Abstellplätze für Velos), den Ausbau der Verkehrswege (für Velo und Fussgänger), die Auswirkungen des MIV auf die Quartierstrassen im Gundeli und die Konkurrenz zu den bestehenden Ladenstrukturen (insbesondere zu der Güterstrasse).

Der Masterplan RailCity Basel SBB ist eine reine Innenraum-Planung für das Aufnahmegebäude und das Dienstgebäude Ost. Wie bereits weiter oben ausgeführt, war Ziel der vorliegenden Planung, die Ausnahmebewilligungen für Gastro- und Verkaufsnutzungen durch eine umfassende baurechtliche Neuregelung zu ersetzen. Der Masterplan sollte und konnte somit keine Planung für das gesamte Gebiet des Bahnhofs SBB sein. Für grossräumliche Studien muss mindestens der Rahmenplan Knoten Basel SBB abgewartet werden (siehe dazu die Ausführungen unter Kapitel 5.3.1.).

Ausgehend von den Berechnungen des induzierten Verkehrs der bestehenden Parkieranlagen im Untersuchungsperimeter (vgl. UVB, Ziff. 2.3 Abb. 2-4 sowie Ziff. 4.4.3 Verkehrsbelastung) werden die Veränderungen und die Auswirkungen in allen relevanten Strassenabschnitten des Perimeters untersucht. Dabei werden alle Projekte (Südpark, Baufeld D, RailCity, Südpark B, Nutzung Meret Oppenheim-Strasse) berücksichtigt. Somit ist der Anspruch der Gesamtbetrachtung erfüllt.

Es ist hingegen richtig, dass die Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Projekt auf Seite Gundeli nicht berücksichtigt wurden. Aufgrund des Anlagenbegriffs gemäss Umweltschutzgesetz muss nur die Parkierung im engeren Perimeter berücksichtigt werden. Auf Seite RailCity (Nord) werden Parkplätze in den im direkten Einzugsgebiet liegenden Parkings für die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt. Hier sieht der Betreiber keine Erstellung von „eigenen“ Parkplätzen vor (was gemäss geltender Gesetzesgrundlage des Kantons möglich ist), geht aber von der plausiblen Annahme aus, dass ein gewisser (kleiner) Anteil an Kundinnen und Kunden in einem der berücksichtigten Parkings parkieren wird. Dieses Vorgehen erscheint plausibel. Der „Abminderungsfaktor“ trägt demselben Umstand Rechnung, dass der überwiegende Teil der Besucher/Kundinnen mit dem Umweltverbund (ÖV/Fuss/Velo) zur RailCity gelangt.

5.3.4 Bebauungsplan entsprechend Masterplan für das gesamte Bahnareal

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2

Es müsse aufgezeigt werden, wie der Bebauungsplan den Zielen eines übergeordneten Masterplans für das Gesamtareal zwischen Güterstrasse und Centralbahnstrasse entsprechen würde.

Der Bebauungsplan berücksichtigt wo möglich und nötig angrenzende und den Planungssperimeter tangierenden Planungen und Vorhaben. Insbesondere für neue Fussgängerverbindungen werden qualitative Anforderungen formuliert. So müssen neue und zusätzliche Ver-

bindungen gemäss Punkt 2 lit. c des Bebauungsplans bezüglich Funktionalität und Qualität mindestens den bestehenden Fussgängerverbindungen entsprechen und sind auf diese optimal abzustimmen, oder müssen diese mindestens gleichwertig ersetzen. Damit soll sicher gestellt werden, dass die durch den Bebauungsplan ermöglichten Entwicklungen nicht zu Lasten künftiger und neuer Fussgängerverbindungen gehen ohne dabei aber bereits jetzt die genaue Lage festlegen zu müssen. Dies ist mit Blick auf den Rahmenplan der SBB (siehe dazu die Ausführungen unter Kapitel 5.3.1.) noch nicht möglich.

5.3.5 Erweiterung der Nord-Süd-Achse für Fussgängerinnen u. Fussgänger

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2 und 4

Es müsse aufgezeigt werden, wie die geplanten Massnahmen sich in die Erweiterung der Durchgangskapazitäten für Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Nord-Süd-Achse einfügen würden und wer diese wann realisieren würde. Zudem sei eine zusätzliche Nord-Süd Verbindung inkl. effizienter Perronanschlüsse verbindlich sicher zu stellen.

Siehe dazu die Ausführungen unter den Kapiteln 5.3.1. und 5.3.4.

5.3.6 Beitrag zur Verbesserung des Klimas

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2

Es müsse festgelegt werden, dass jeder weitere Ausbau im Gesamtareal einen Beitrag zur Verbesserung des Klimas leisten solle, damit die Auswirkungen der grossen vegetationslosen Zonen, wie offene versiegelte Flächen und unbegrünte Flachdächer, abgebaut werden könnten.

Der Bebauungsplan kann nur für den Planungssperimeter Vorschriften machen. Ein Bebauungsplan für das gesamte Areal ist mit Blick auf das eidgenössische Eisenbahnrecht und die darin festgelegten Planungskompetenzen nicht möglich.

Innerhalb des vorliegenden Bebauungsplans sind klimatische Aussagen nicht zweckmässig, da entweder bereits die notwendigen gesetzlichen Grundlagen bestehen (Umweltschutzgesetz, Bau- und Planungsgesetz, Energiegesetz, etc.) oder andererseits die durch den Bebauungsplan zu erwartenden Änderungen vor allem die Nutzungsart betrifft und keine umfassenden baulichen Änderungen an den denkmalgeschützten Gebäuden zulässig sind.

5.3.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2

Es sei im Beschluss festzulegen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung die Gesamtheit der Einflüsse und Auswirkungen auf dem ganzen Areal des Bahnhofs Basel SBB umfassen müsse. Dies müsse auch die Auswirkungen des Ausbaus der Bahninfrastruktur gemäss Rahmenplan umfassen. Der vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht könne daher keine abschliessende Voruntersuchung sein.

Das Umweltschutzgesetz (USG, UVPV) definiert den Anlagenbegriff und die Anlagentypen, die der UVP unterliegen. Im vorliegenden Fall ist eine UVP aufgrund der Verkaufsflächen und der Anzahl Parkplätze sowie wegen des funktionalen Zusammenhangs durchzuführen. Der Schwellenwert von 7'500 m² (gültig ab 1.12.2008) wird mit einer Gesamtfläche von

19'500 m² Einkaufsfläche überschritten (UVPV Anhang Nr. 80.5 "Einkaufszentrum und Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7'500 m² "). Dementsprechend werden die unmittelbaren Auswirkungen dieser beiden Anlagentypen auf die Umwelt untersucht. Es wird das gesamte Verkehrsaufkommen aller Parkieranlagen im IST-Zustand und dessen Veränderung aufgrund des Bebauungsplan "RailCity" untersucht. In dem Sinne handelt es sich um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage (vgl. UVB Ziff. 4.3 Verkehrserzeugung).

Die zukünftigen Änderungen bzw. Ausbau der SBB Infrastruktur für eine Angebotsverdichtung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans. Die Auswirkungen dazu müssen im entsprechenden Bewilligungsverfahren untersucht und beurteilt werden.

5.3.8 Umweltverträglichkeitsprüfung elektronisch zur Verfügung stellen

Betrifft Schreiben Nr. 4

Die Umweltverträglichkeitsprüfung sei nicht elektronisch zur Verfügung gestanden.

Gemäss Umweltschutzgesetz (USG, Art. 10d) sind Umweltbericht und die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung öffentlich aufzulegen. Mit der öffentliche Planaufgabe - und der noch folgenden Auflage der Beurteilung - wurde dieser gesetzlichen Forderung Rechnung getragen. Die zur Verfügungsstellung in elektronischer Form ist bei diesem Verfahren nicht vorgesehen.

5.3.9 Denkmalschutz

Betrifft Schreiben Nr. 1, 2

Es sei im Beschluss festzulegen, dass die ganze bestehende Perronhalle erhalten bleiben solle.

Die Perronhalle ist im Denkmalverzeichnis des Kantons Basel-Stadt wie folgt aufgeführt und somit gemäss dem Gesetz über den Denkmalschutz ausreichend geschützt.

Auszug aus dem Denkmalverzeichnis:

Bahnhof SBB/SNCF (Fassaden, Dächer, Perronhallen, Schalterhalle, Bahnhofbuffet)

5.3.10 Zusätzliche Veloabstellplätze

Betrifft Schreiben Nr. 4

Im Perimeter seien mindestens 1'500 zusätzliche Veloabstellplätze zu schaffen.

Die Anzahl und Anordnung von zusätzlichen Veloabstellplätzen innerhalb des Bebauungsplans richtet sich nach den bestehenden Vorschriften des Bau- und Planungsgesetzes. Es bedarf daher keiner weiteren Regelungen im Bebauungsplan. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens.

Auszug aus dem Beurteilungsbericht UVB:

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein Nachweis über die Erstellung der erforderlichen Veloabstellplätze gemäss §73 und §75 BPG zu erbringen. Zu berücksichtigen sind neben dem Mindestbedarf die Vorgaben zur Lage und Ausstattung der Abstellplätze gemäss

aktueller Richtlinie des Bauinspektorats (bzw. gemäss aktueller Empfehlungen des ASTRA und VSS-Norm). Die Richtlinie ist für alle Flächen mit kommerziellen Nutzungen innerhalb RailCity anzuwenden.

5.3.11 Keine Zulieferung zwischen den Bereichen A und B

Betrifft Schreiben Nr. 4

Eine Anlieferung über die Zufahrt zwischen A und B sei auszuschliessen.

Auf eine Anlieferung zwischen den Bereichen A und B kann nicht gänzlich verzichtet werden. Mit Blick auf die Verhältnisse ist aber nur eine Anlieferung in „beschränktem Ausmass“ zulässig. In den Erläuterungen zur Vorschrift wird darauf hingewiesen, dass diese Zufahrt eine wichtige Fusswegverbindung zu den Geleisen darstellt und die Verträglichkeit mit dem übergeordneten Strassennetz im konkreten Fall noch zu prüfen ist.

5.3.12 Zulieferung ohne Behinderung

Betrifft Schreiben Nr. 4

Es seien geeignete Massnahmen vorzusehen, damit der Öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr bei der Einfahrt Elsässertor nicht noch stärker behindert würden als heute.

Die Anlieferung für das Elässertor findet heute über diese Einfahrt statt. Diese Einfahrt wird in Zukunft auch für die Anlieferung des Bahnhofs genutzt. Dadurch wird das Verkehrsaufkommen zunehmen. Es ist bekannt, dass diese Einfahrt bereits heute zu Behinderungen des ÖV und des Langsamverkehrs führt. Im Baubewilligungsverfahren wird durch entsprechende Auflagen sichergestellt, dass sich diese Situation nicht noch zusätzlich verschlechtert. Nichtsdestotrotz ist diese Anlieferung die geeignetste unter den gegebenen Voraussetzungen.

5.3.13 Bushaltestelle und Taxistandplätze

Betrifft Schreiben Nr. 4

Es seien Massnahmen vorzusehen, damit die bereits heute prekären Platzverhältnisse bei der Bushaltestelle der Linie 50 und den Taxistandplätzen nicht durch zusätzliche Zufahrten verschärft würden.

Die Anlieferung hat über die im Bebauungsplan beschriebenen Punkte zu erfolgen. So kann sichergestellt werden, dass keine Beeinträchtigungen, wie in der Einsprache formuliert, zu erwarten sind.

Die Einsprache des VCS (Schreiben Nr. 4) ist abzuweisen.

6. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Zonenänderungen, Bebauungspläne und Lärmempfindlichkeitsstufenpläne, haben sich gemäss § 93 BPG nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten, und zudem ist eine Interessenabwägung in der Begründung der Beschlüsse vorzunehmen (Art. 1-3 RPV).

Die Abwägung der raumwirksamen Interessen kann grundsätzlich den Kapiteln 2 bis 5 entnommen werden.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen im Kapitel 6 sichergestellt. Die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG), der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) sowie die Umweltschutzgesetzgebung werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt.

7. Antrag

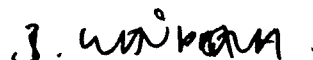
Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über die Beurteilung der Umweltverträglichkeit vom 18. Juni 2009
- Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Zuweisung der Lärmempfindlichkeitsstufe und Abweisung von Einsprachen im Bereich Centralbahnstrasse (Bahnhof SBB)

Vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹ und § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes (USG) vom 13. März 1991², beschliesst:

I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 13'366 des Hochbau- und Planungsamtes vom 30. September 2008 wird verbindlich erklärt.

II. Bebauungsplan

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'367 des Hochbau- und Planungsamts vom 30. September 2008 wird verbindlich erklärt.
2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:
 - a. Innerhalb der bestehenden Gebäude im Bereich A (Aufnahmegebäude) und im Bereich B (Dienstgebäude Ost) sind Verkaufs-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Bahnnutzungen sowie Lagerflächen zulässig, davon maximal 5'400 m² Verkaufsflächen (Nutzfläche nach SIA 416) sowie 800 m² temporäre Verkaufsflächen (Promotionsfläche).
 - b. Die Anlieferung hat für die Bereiche A und B über die Zufahrt im Westen des Bereichs A oder westlich davon und / oder von Süden her zu erfolgen. In beschränktem Ausmass ist auch eine Anlieferung über die Zufahrt zwischen den Bereichen A und B möglich.
 - c. Bestehende Fussgängerverbindungen von öffentlichem Interesse sind in ihrer Funktionalität und Qualität sicher zu stellen. Neue und zusätzliche Verbindungen müssen bezüglich Funktionalität und Qualität mindestens den bestehenden Fussgängerverbindungen entsprechen und sind auf diese optimal abzustimmen, oder müssen diese mindestens gleichwertig ersetzen.
 - d. Die Gebäude von 1906/1907 sollen in ihrem Originalbestand erhalten sowie im Rahmen der zulässigen Nutzungsarten und -masse möglichst wiederhergestellt und zur Geltung gebracht werden.

¹ SG 730.100

² SG 780.100

- e. Die Zuordnung von Nutzungen und die Ausführung von baulichen Massnahmen und technischen Einrichtungen haben so zu erfolgen, dass ein angemessener Schutz vor Störfalleinwirkungen aus dem Bahntransport gefährlicher Güter gewährleistet ist. Die Massnahmen zum Schutz sind im Baubewilligungsverfahren jeweils zu dokumentieren.
3. Das zuständige Departement kann Abweichungen vom Bebauungsplan ausnahmsweise zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

III. Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Der Plan Nr. 13'369 des Hochbau- und Planungsamts vom 30. September 2008 zur Zuweisung der Lärmempfindlichkeitsstufe wird verbindlich erklärt.

IV. Abweisung der Einsprachen

Die Einsprachen/Anregungen von

- Frau Beatrice Isler, Herr Claude Wyler im Namen des **Neutralen Quartiervereins Gundeldingen, Planungsgruppe Gundeldingen**, c/o Claude Wyler, Falkensteinerstrasse 43, 4053 Basel mit Schreiben vom 14. April 2009
- Frau Beatrice Isler, Herr Edy Schär und Herr Fritz Vogel im Namen der **Quartierkoordination Gundeldingen**, Dornacherstrasse 192, 4053 Basel mit Schreiben vom 14. April 2009
- Herr Bruno Muff und Herr Urs Hugo im Namen der **Interessen-Gemeinschaft Gundeldinger- und Bruderholz-Geschäfte**, Postfach 164, 4020 Basel mit Schreiben vom 3. November 2008
- Frau Stephanie Fuchs im Namen der Sektion beider Basel des **Verkehrs-Clubs der Schweiz**, Gellertstrasse 29, 4052 Basel mit Schreiben vom 9. April 2009

werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

Sobald die Beschlüsse I., II. und III. betreffend die Zonenänderung, den Bebauungsplan und die Zuweisung zur Lärmempfindlichkeitsstufe rechtskräftig geworden sind, ist den Einsprechenden/Anregenden zur Erläuterung ein Exemplar des Ratschlags und eine Ausfertigung dieser Beschlüsse mit folgender Rechtsmittelbelehrung zuzustellen:

Gegen diese Beschlüsse kann Rekurs beim Verwaltungsgericht, Bäumleingasse 1, 4051 Basel, erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen Planentwürfe erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach deren Zustellung beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrierenden und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

V. Publikation

Die Beschlüsse I. II. und III. sind zu publizieren; die Beschlüsse I. und II. unterliegen dem Referendum und werden nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.



Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt

Amt für Umwelt und Energie

► **Koordinationsstelle Umweltschutz**

UVP - Projekt

SBB Immobilien

RailCity (Bebauungsplan)

Bericht der Umweltschutzfachstellen Basel-Stadt über
die Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Redaktion: Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt
Koordinationsstelle Umweltschutz

18.06.2009
FU-07-03-08-03

Inhaltsverzeichnis

Seite

1.	Einleitung	4
2.	Zum Umweltbericht	5
2.1	Allgemeiner Eindruck, Vollständigkeit	5
2.2	Basisdaten und Berechnungsmodelle	6
2.3	Projektbeschrieb	7
3.	Beschreibung des Ausgangszustandes	7
4.	Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt	7
4.1	Grundlagen	7
4.1.1	Verkehr	7
4.2	Bauphase	8
4.2.1	Altlasten	8
4.3	Betriebsphase	8
4.3.1	Bereich Luft	8
4.3.2	Bereich Lärm	9
4.3.3	Bereich Nichtionisierende Strahlung	9
4.3.4	Bereich Gewässerschutz	9
4.3.5	Bereich Abfall	9
4.3.6	Bereich Störfallvorsorge	9
4.3.7	Bereich Naturschutz (Flora und Fauna)	11
4.3.8	Bereich Landschafts- und Ortsbildschutz	11
4.3.9	Kulturgüterschutz (Denkmalschutz)	11
5.	Zusammenfassende Beurteilung	12
6.	Anträge an die zuständigen Behörden	13
6.1	Bebauungsplan	13
6.1.1	Bereich Verkehr	13
6.1.2	Bereich Störfallvorsorge	13
6.1.3	Bereich Denkmalschutz	13
7.	Anträge für allfällige Baugesuche	13
7.1	Allgemeine Nachweise	14
7.2	Bauphase	14
7.2.1	Bereich Lärm	14
7.2.2	Bereich Altlasten	14
7.2.3	Bereich Abfall	14
7.3	Betriebsphase	14
7.3.1	Bereich Luft	14
7.3.2	Bereich Lärm	14
7.3.3	Bereich Nichtionisierende Strahlung	15
7.3.4	Bereich Abfall	15
7.3.5	Bereich Energie	15

Verwendete Abkürzungen

AUE	Amt für Umwelt und Energie
EnG	Energiegesetz (EnG) vom 9. September 1998; SG 772.100
GSchG	Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991; SR 814.20
GSchV	Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998; SR 814.201
HLK	Heizung, Lüftung und Klima
KCB	Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit
LHA	Lufthygieneamt beider Basel
LSV BS	Lärmschutzverordnung Basel-Stadt vom 15. Dezember 1992; SG 782.100
NIS	Nichtionisierende Strahlung
PFH	Pflichtenheft
StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen vom 27. Februar 1991; SR 814.012
TVA	Technische Verordnung über Abfälle vom 10. Dezember 1990; SR 814.600
USG BS	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991; SG 780.100
USG	Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz; SR 814.01
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPV BS	Verordnung vom 12. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Kanton Basel-Stadt; SG 780.200
UVPV	Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011
VeVA	Verordnung vom 22. Juni 2005 über den Verkehr mit Abfällen (VeVA), SR 814.610
VEng	Verordnung zum Energiegesetz Vom 11. Mai 1999; SG 772.110
VU	Voruntersuchung

1. Einleitung

Der Bebauungsplan RailCity Basel hat zum Ziel, eine bahnfremde Nutzung vor allem für Verkauf in den Gebäuden von SBB und SNCF zu ermöglichen. Der Bahnhof liegt baurechtlich auf Bahnareal und unterliegt dem eidgenössischen Eisenbahngesetz. Für die Schaffung der baurechtlichen Voraussetzung hat die SBB einen Masterplan als Grundlage für den Bebauungsplan bzw. die Zuordnung in eine kantonale Nutzungszone ausgearbeitet.

Die nutzungsplanerischen Massnahmen sehen Verkaufsflächen im Umfang von 5'400 m² vor. Diese stehen in funktionalem Zusammenhang mit der Bahnhofspassierelle und dem Südpark (Baufeld D und B). Insgesamt sind total rund 19'000 m² Verkaufsfläche vorgesehen. Somit unterstehen diese funktional zusammenhängenden Anlagen der UVP-Pflicht (UVPV, Anhang Nr. 80.5 "Einkaufszentrum mit mehr als 7'500 m² Verkaufsfläche").

Der Bebauungsplan RailCity sieht keine weiteren Kundenparkplätze vor. Dennoch sind die Fragen und Auswirkungen des Verkehrs gesamthaft im Umfeld des Bahnhofs (Nord und Süd) zu untersuchen.

Das massgebliche Verfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Festsetzung des Bebauungsplans. Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 16. März bis 14. April 2009. Der Bericht in Form einer abschliessenden Voruntersuchung gemäss USG Art. 9 Abs. 2 (Umweltbericht, UVB) lag bei der Planaufgabe mit auf.

Bei der Beurteilung des UVB haben folgende kantonale Fachstellen mitgewirkt:

- Amt für Umwelt und Energie (AUE) mit den Bereichen:
 - Abfall
 - Abwasser
 - Altlasten
 - Energie
 - Grundwasser
 - Lärmschutz
 - Koordinationsstelle Umweltschutz
- Denkmalpflege Basel-Stadt (Denkmalschutz)
- Hochbau- und Planungsamt (Nutzungsplanung, Siedlungsbild)
- Kant. Laboratorium/Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (Bereich Störfallvorsorge)
- Lufthygieneamt beider Basel (Bereiche Luft und Nichtionisierende Strahlung)
- Amt für Mobilität (Verkehr)
- Stadtgärtnerei (Naturschutz)
- Kantonspolizei (Verkehrssicherheit)

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

2. Zum Umweltbericht

2.1 Allgemeiner Eindruck, Vollständigkeit

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

Hingegen wird in der Relevanzmatrix (Ziff. 3, Seite 15) der Bereich Nichtionisierende Strahlung als Umweltbereich gemäss USG nicht aufgeführt, obwohl eine Relevanz wegen den nahen Fahrleitungen der Bahn gegeben ist. Im UVB werden deshalb keine Aussagen gemacht. SBB Immobilien wurden daraufhin aufgefordert, Angaben zu den Auswirkungen der Nichtionisierenden Strahlung darzulegen. Mit Schreiben vom 10. Februar 2009 kamen die SBB dieser Aufforderung nach. Nachfolgend die Ausführungen im Wortlaut.

"Der Abstand zwischen Aufnahmegebäude und Fahrleitung beträgt an der schmalsten Stelle ca. 4 m. Daher ist die Belastung durch Nichtionisierenden Strahlung aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes relevant.

Die Belastung der Arbeitsplätze durch die Nichtionisierenden Strahlung muss anhand konkreter Bauvorhaben beurteilt werden. Der Bebauungsplan an sich sieht keine konkreten Arbeitsplätze oder Arbeitsräume vor.

Sobald mit den Planungen für ein konkretes Umnutzungs- bzw. Umbauprojekt begonnen wird, wird die SBB als Bauherrin den Einfluss der Nichtionisierenden Strahlung untersuchen lassen, um dann bereits in der Planung auf mögliche Belastungen reagieren zu können.

Die Beurteilung der NIS-Belastung sowie allfällige daraus resultierende Auflagen werden im Rahmen von Baubewilligungsverfahren durchzuführen resp. zu definieren sein."

Im Bereich Störfallvorsorge wird der separate Bericht "Störfallbetrachtung RailCity" vom 18. November 2008 im UVB unter Ziff. 9.5 erwähnt. Bedauerlicherweise werden jedoch die Ergebnisse und Schlussfolgerungen dieses Berichts nicht dargestellt, sodass der falsche Eindruck entstehen kann, die Störfallrisiken in Zusammenhang mit dem Gütertransport von und nach Frankreich seien gering.

Im Bereich Energie gilt festzuhalten, dass jeweils bei den bisherigen Projekten (Baufeld D und B) von Seiten der Behörde ein Nachweis verlangt wurde, ob mittels Erdsonden in Kombination mit einer Wärmepumpe eine wirtschaftliche Lösung für die Energieversorgung (Klimatisierung) erstellt werden kann (Vgl. Protokoll vom 28.07.2005, Beurteilung VU+PFH zu Baufeld B). Die Möglichkeiten sind im Rahmen des Bauprojektes zu untersuchen. Dazu ist eine nachvollziehbare Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung des Energiegesetzes Basel-Stadt vorzulegen.

Im Bereich Denkmalschutz werden im UVB keine Aussagen gemacht. Hingegen wird im Bebauungsplan das Thema abgehandelt. SBB Immobilien wurden daraufhin aufgefordert, präzisere Angaben zum Denkmalschutz darzulegen. Mit Schreiben vom 2. Februar 2009 kamen die SBB dieser Aufforderung nach. Nachfolgend die Ausführungen im Wortlaut.

"Das Aufnahmegebäude und das Dienstgebäude Ost sind im Denkmalverzeichnis gemäss Denkmalschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt mit folgender Auflistung eingetragen: "Centralbahnstrasse 10-26, Bahnhof SBB/SNCF (Fassade, Dächer, Perronhalle, Schalterhalle, Bahnhofbuffet. Weiterhin ist der Basler Bahnhof SBB in einem Inventar des Bundes als Objekt von nationaler Bedeutung aufgeführt.

Mit der Zuweisung zur Schutzzone durch die Zonenplanänderung wird der Schutzstatus der beiden Gebäude explizit gewürdigt und erhärtet. Die Schutzzone schützt generell die künstlerische und historische wertvolle Substanz der Gebäude.

Nutzungsart und -ausmass werden zusätzlich in den Vorschriften zum Bebauungsplan definiert. So ist vorgeschrieben, dass die zulässigen Nutzungen aus Denkmalschutzgründen nur innerhalb der bestehenden Gebäudevolumen anzuordnen sind, und keine neuen oder zusätzlichen Gebäudeteile erstellt werden. Der Bebauungsplan legt jedoch keine konkreten baulichen Änderungen fest, noch werden die zulässigen Nutzungen im Bebauungsplan verortet.

Da noch keine konkreten Bauprojekte vorliegen, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt, welche Nutzung tatsächlich realisiert werden, wo allfällige Nutzungen angesiedelt werden oder welche Auswirkungen sie bezüglich Denkmalschutz hätten.

Sobald mit den Planungen für ein konkretes Umnutzungs- bzw. Umbauprojekt begonnen wird, wird die SBB als Bauherrin die Denkmalpflege frühzeitig mit einbeziehen. Das erste zu erwartende Projekt könnte die "Erneuerung Westflügel" sein. Dieses steht jedoch erst am Anfang seiner Projektierung; der Zeitpunkt des Bauprojektes ist noch nicht absehbar.

Wir legen daher die Ansicht nahe, dass Zonenplanänderung und Bebauungsplan in dem ihnen möglichen Rahmen in vollumfänglicher Weise dem Denkmalschutz Rechnung tragen. Konkrete Eingriffe und Veränderungen am Gebäude, deren Auswirkungen sowie allfällige Auflagen bezüglich Denkmalschutz werden im Rahmen von Baubewilligungsverfahren zu beurteilen sein."

2.2 Basisdaten und Berechnungsmodelle

Im Bereich Verkehr wird unter Ziff. 4.2.2 bei der Herleitung der Parkplatzzahl RailCity ein Abminderungsfaktor eingeführt. Dazu gilt zu erwähnen, dass die PPV die Anzahl der Parkplätze nicht vorschreibt, sondern eine maximale Anzahl nach Nutzungsart und Erschließungsqualität zulässt. Der „Abminderungsfaktor“ trägt dem Umstand Rechnung, dass der überwiegende Teil der Kundinnen und Kunden mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zur RailCity gelangt. Die auf Seite 13 des Verkehrsberichtes aufgeführte Begründung ist plausibel, da deutlich hervorgeht, dass es sich bei diesem Verfahrensschritt um eine Abschätzung des Berichtverfassers handelt.

Die Zuweisung der Parkplatzzahlen in den drei genannten Parkings erfolgt nach einer Abschätzung des Verfassers. Auf Grund der jeweiligen Verfügbarkeit von PP und insbesondere hinsichtlich der Distanz zu den Zugängen zu RailCity erscheint es plausibel, den Grossteil der PP dem Centralbahnparking zuzuweisen.

Für die Berechnung der Anzahl Fahrten für RailCity (Verkaufsfläche von 5'400 m²) wären gemäss PPV rund 96 Parkplätze für diese Nutzung zulässig. In der Tabelle 4-3 werden nach Verrechnung mit dem Abminderungsfaktor (0.3) 44 Parkplätze ausgewiesen. Die Berechnung weicht davon ab. Tendenziell wären es mehr Parkplätze.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass die Berechnung der Anzahl Fahrten - ausgelöst durch das Projekt - mit Unsicherheiten behaftet ist. Insbesondere lässt sich der Abminderungsfaktor von 0.3 sowie der unterschiedliche SVP bei Passerelle (12) und Baufeld bzw. RailCity (16) nur teilweise begründen. Es gilt aber festzuhalten, dass hingegen der angenommene spezifische Verkehr pro Parkplatz (SVP) über dem etablierten Richtwert von 10 Fahrten (Verkauf, Dienstleistung) liegt. Die Annahme, dass die RailCity-bezogenen PP mehr Fahrten erzeugen, ist plausibel und für die Bewertung der verkehrlichen Machbarkeit von Vorteil.

Im Bereich Lärm wurden die Berechnungen und die Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen in enger Zusammenarbeit mit der Lärmschutzfachstelle erstellt. Die verwendeten Daten und die Berechnungsmethoden sind daher bekannt und entsprechen den Anforderungen der Fachstelle.

Im UVB (Ziffer 8.3) wird nachgewiesen, dass die Verkehrszunahme an den sensibelsten Immissionsorten, der Solothurnerstrasse 8 und 18, maximal 1.3 dB am Tag bzw. 1.2 dB in der Nacht betragen. Auch unter Berücksichtigung einer gewissen Prognoseunsicherheit liegen an diesen Immissionsorten die verursachten Lärmpegel unter den Planungswerten. Somit sind die Auswirkungen nicht massgebend. An allen anderen Strassen liegen die Pegelzunahmen, verursacht durch die vorgenannte Ungenauigkeit, unter 0.1 dB und haben daher auf die Gesamtaussage des UVB (Ziffer 8.7) keinen Einfluss. Auf allen Abschnitten, bei welchen der Immissionsgrenzwert bereits überschritten ist, ist die Lärmzunahme kleiner als 1 dB und damit nicht wahrnehmbar.

Zu den in den weiter verwendeten Daten und Berechnungsmodellen haben wir keine Bemerkungen.

2.3 Projektbeschreibung

Der Projektbeschreibung ist umfassend und in den Ausführungen ausreichend. Unter Ziff. 1.2 (Seite 8) wird in Abweichung zum Bebauungsplan eine max. Verkaufsfläche für RailCity von max. 6'200 m² genannt. Weiter weisen wir darauf hin, dass der in Tabelle 1-1 genannte Schwellenwert neu 7'500 m² beträgt.

Wir haben dazu keine weiteren Bemerkungen anzufügen.

3. Beschreibung des Ausgangszustandes

Zur Beschreibung des Ausgangszustands haben wir keine Bemerkungen.

4. Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Projekt

Das Vorhaben wird in der Bau- und Betriebsphase die im Folgenden beschriebenen Umweltauswirkungen haben.

4.1 Grundlagen

4.1.1 Verkehr

Im UVB wird auf einen umfassenden Verkehrsbericht (Buchofer&Barbe 15.07.2008) verwiesen. Im Sinne einer Präzisierung ist darauf hinzuweisen, dass dieser Verkehrsbericht im Zusammenhang mit der UVP zum Baufeld D/Südpark im Juli 2008 eingereicht wurde. Nach verwaltungsinterner Konsolidierung im Rahmen der Koordinationskonferenz Verkehr

(KOKO-V) konnte anschliessend die verkehrliche Machbarkeit für das umliegende Verkehrsnetz bzw. insbesondere an vier massgebenden Knoten bestätigt werden. Da der räumliche Perimeter (über alle Baufelder) sowie die unterstellten Parkplatzzahlen und Nutzungen in der vorliegenden UVP und dem o.g. Verkehrsbericht identisch sind, liegen alle erforderlichen Unterlagen zur Beurteilungen der verkehrlichen Auswirkungen vor. Die verkehrliche Machbarkeit kann auch für das Projekt RailCity bestätigt werden.

Kommt es im weiteren Planungsverlauf zu Anpassungen der Parkplatzzahlen, insbesondere auf dem Baufeld D und der zugrunde liegenden Nutzung, ist zwingend ein neuer Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit analog vorliegendem Verkehrsgutachten im entsprechenden Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Ein Nachweis über die Erstellung der erforderlichen Veloabstellplätze fehlt und sollte spätestens im Rahmen des eigentlichen Baubewilligungsverfahrens erbracht werden. Im Bebauungsplan soll deshalb ein entsprechender Hinweis aufgenommen werden.

4.2 Bauphase

Es liegt kein eigentliches Bauprojekt vor und deshalb können auf dieser Stufe die Umweltauswirkungen der Bauphase nicht beurteilt werden. Allfällig erforderliche Massnahmen zum Schutz der Umwelt werden im Rahmen der ordentlichen Baubewilligungsverfahren untersucht. Aufgrund des vorliegenden Bebauungsplans kann bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen eine übermässige Beeinträchtigung der Umwelt während der Bauphase ausgeschlossen werden.

4.2.1 Altlasten

Im Untersuchungsperimeter RailCity kann aufgrund der fehlenden altlastenrelevanten Vornutzung eine nennenswerte Belastung des Untergrundes ausgeschlossen werden. Sollten wider Erwarten bei Aushubarbeiten Verunreinigungen auftreten, sind die entsprechenden Massnahmen nach Anweisung des Amtes für Umwelt und Energie einzuhalten.

4.3 Betriebsphase

4.3.1 Bereich Luft

Im Betriebszustand im Jahre 2012 ist mit einer projektbedingten Zunahme von 3'225 Fahrten pro Tag für die gesamte Nutzung (RailCity und SüdPark) zu rechnen. Die Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) nimmt aufgrund dieses induzierten Verkehrs um maximal 2 % zu. Diese Zusatzbelastung ist zum jetzigen Planungsstand nicht problematisch. Die weitere Nutzung des Baufelds B ist jedoch zurzeit noch nicht bekannt. Entsprechend fehlen im UVB die konkreten Umweltauswirkungen einer weitergehenden Nutzung. Bei der weiteren Entwicklung im Gebiet Gundeldingen (insbesondere Baufeld B) sind aus lufthygienischer Sicht weitergehende Massnahmen zur Minderung der Verkehrsbelastung zu prüfen, um eine weitere Erhöhung der Luftbelastung zu vermeiden.

4.3.2 Bereich Lärm

Die möglichen Auswirkungen aus dem Betrieb (Heizung-Lüftung-Klimaanlagen) können zum heutigen Zeitpunkt ohne eigentliches Bauprojekt nicht beurteilt werden. Sie werden im Baubewilligungsverfahren geprüft.

Die Auswirkungen der prognostizierten Verkehrszunahme von rund 1'100 Fahrzeugen pro Tag (Ziffer 4.7 UVB, Anteil RailCity 22% von 5'250 Fahrten) führen zu keinen erheblichen Pegelzunahmen der Lärmemissionen. Hingegen ist die Aussage, dass die Zunahme der Lärmimmissionen von 1.3 dB am Tag bzw. 1.2 dB in der Nacht in der Solothurnerstrasse 8 und 18 nicht wahrnehmbar ist, falsch. Diese sind sehr wohl wahrnehmbar. Da die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind, hat dies keine weitere Relevanz bzw. die gesetzlichen Bedingungen werden eingehalten.

4.3.3 Bereich Nichtionisierende Strahlung

Die Situation wird insofern richtig eingeschätzt, dass auf Stufe Bebauungsplan ohne konkrete Nutzung eine abschliessende Beurteilung nicht möglich ist. Diese erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

4.3.4 Bereich Gewässerschutz

Im Bereich Abwasser können zum heutigen Zeitpunkt ohne eigentliches Bauprojekt keine abschliessenden Aussagen zu den Umweltauswirkungen gemacht werden. Mit den heute zur Verfügung stehenden Verfahrenstechniken können die Abwässer aus vorgesehenen gewerblichen Betrieben soweit vorbehandelt werden, dass keine relevanten Umweltbelastungen entstehen.

4.3.5 Bereich Abfall

Bei korrektem Vorgehen im Bereich Abfallentsorgung sowie Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur und Umsetzung des entsprechenden Abfall- und Entsorgungskonzeptes sollten die Umweltauswirkungen gering sein.

Insbesondere in den Zugangsbereichen zum RailCity sind grosszügige Entsorgungsmöglichkeiten für das Publikum zu schaffen, um dem Littering entgegen zu wirken.

4.3.6 Bereich Störfallvorsorge

Der neue Bebauungsplan RailCity Basel soll dazu beitragen, dass künftig im Bahnhofsgebiet nicht nur zu Stosszeiten eine hohe Personendichte zu verzeichnen ist, sondern über fast den ganzen Tagesverlauf, werktags und feiertags. Damit wächst das Risiko, dass im Störfall beim Transport gefährlicher Güter durch den Bahnhof sehr viele Menschen betroffen werden könnten. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Bundes zur Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2008: Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang risikorelevanter Bahnanlagen) hat die KCB als kantonale Fachstelle für die Störfallvorsorge eine Untersuchung der Auswirkungen eines Störfalls auf das Projekt RailCity Basel verlangt. Die Güterstrecke von und nach Frankreich, die den Bahnhof Basel SBB passiert, ist in der erwähnten Planungshilfe des Bundes als risikorelevante Bahnstrecke ausgewiesen.

Die Zusatzstudie vom 18.11.2008, erstellt von Ernst Basler + Partner AG, hat nun die Auswirkungen der geplanten neuen Nutzungen auf die Störfallrisiken untersucht. Sie hat sich dabei der Risiko-Screening-Methodik bedient, die auch vom Bundesamt für Verkehr, der Vollzugsstelle des Bundes im Schienenverkehr, anerkannt wird. Die Risiko-Screening-Methodik entspricht im Tiefgang den Anforderungen an einen Kurzbericht nach Störfallver-

ordnung, nicht jedoch einer Risikoermittlung. Insgesamt erfüllt die Zusatzstudie im Wesentlichen die Anforderungen an eine vertiefte Risikoabklärung, wie sie die Planungshilfe vorsieht.

Die wichtigsten Erkenntnisse lassen sich aus Sicht der KCB wie folgt zusammenfassen:

1. Insgesamt liegen die Risiken für alle betrachteten Situationen im bedingt tragbaren Bereich (gemäss den geltenden Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung). Diese Risiken sind für Schweizer Verhältnisse überdurchschnittlich hoch, jedoch sind ähnlich hohe Werte auch in anderen Bahnhöfen der Schweiz anzutreffen.
2. Der Einfluss der neuen Nutzungen zeigt sich in einer klar erkennbaren Verschiebung der Gesamtrisikokurve hin zu höheren Risiken.
3. Betrachtet man die Risiken im kürzeren Abschnitt von 340 m Länge (dem eigentlichen Bahnhofsperimeter), so liegen sie etwas höher als im ganzen Streckensegment "Bahnhof SBB Basel", der sich von der Birsbrücke an der Kantonsgrenze bis zur Ausfahrt des Bahnhofs SNCF erstreckt. Das ist die Folge der überdurchschnittlich hohen Personendichte in den Zonen, wo neue Nutzungen vorgesehen sind. Für diesen Abschnitt liegen die Risiken in der Mitte (heutiger Zustand) bzw. in der oberen Hälfte (Zustand 2020) des Übergangsbereichs zwischen tragbaren und untragbaren Risiken.
4. Die Zusatzstudie beruht auf den Gefahrgut-Verkehrsdaten von 2007, während der Fachstelle bisher erst die Daten des schweizweiten Screenings von 2005 bekannt waren. Der Vergleich der Ausgangsdaten ergibt, dass 2007 weniger als die Hälfte der Gefahrgutmenge von 2005 durch den Bahnhof Basel SBB transportiert worden ist. In der Kategorie der besonders risikorelevanten, stark giftigen Gasen (Leitstoff Chlor) betrug der Rückgang sogar zwei Drittel. Deshalb ist bei der Situation 2008 ein deutlicher Rückgang des Gesamtrisikos gegenüber dem "Personenscreening 2006" festzustellen (Abb. 4 der Zusatzstudie). Allerdings muss beim aktuellen Wissensstand davon ausgegangen werden, dass dieser starke Rückgang eine vorübergehende Fluktuation darstellt und künftig diese Güterverkehrszahlen wieder deutlich ansteigen können.
5. Die Zusatzstudie weist plausibel darauf hin, dass die Erhöhung der Risiken für den Zustand "2020" im Vergleich zum heutigen Zustand lediglich zu einem begrenzten Teil (ca. 20%) auf den Ausbau RailCity im Bereich des vom Bebauungsplan betroffenen Bahnhofhauptgebäudes sowie des Dienstgebäudes Ost zurückzuführen ist. Die Hauptanteile gehen auf die verdichtete Nutzung der näher bei den Gütergeleisen gelegenen Arealen SüdPark (Baufelder B und D) zurück. Diesem Aspekt sollte seitens der kantonalen Planungsbehörden zukünftig besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.
6. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die im vorliegenden Fall sowohl die Interessen der Bahnunternehmen (als Infrastrukturbetreiber und Transportunternehmen) wie der Projektpromotoren (SBB Immobilien) vertreten, tragen eine besondere Verantwortung, die bereits heute nur bedingt tragbaren Risiken mit Sicherheitsmassnahmen an der Quelle strikt zu beschränken. Dazu gehören technische Massnahmen an der Infrastruktur und an den Gefahrgutfahrzeugen sowie betriebliche und organisatorische Massnahmen. Die KCB wird das für den Vollzug der Störfallverordnung zuständige Bundesamt ersuchen, dies im Rahmen des Vollzugs der Störfallverordnung zu überprüfen und die Entwicklung des Gefahrgutaufkommens zeitnah zu überwachen.
7. Zusammenfassend kann in einer Gesamtbeurteilung dem Erlass des Bebauungsplans RailCity Basel grundsätzlich zugestimmt werden. Es wird jedoch beantragt, angesichts der zu erwartenden Erhöhung der Personenrisiken, die sich bereits im heutigen Zustand lediglich im bedingt tragbaren Bereich befinden, im Bebauungsplan

vorsorgliche Schutzmassnahmen vorzusehen. Die Anträge sind abgestimmt mit der Kommission für Risikobeurteilung des Kantons Basel-Stadt, die sich an ihrer Sitzung vom 27. Mai 2009 damit befasst hat.

4.3.7 Bereich Naturschutz (Flora und Fauna)

Der Bereich Flora und Fauna ist für das Vorhaben kaum relevant. Allfällige Auflagen werden im Rahmen der ordentlichen Baubewilligungsverfahren verfügt.

4.3.8 Bereich Landschafts- und Ortsbildschutz

Das Siedlungsbild betreffende Aspekte werden in der UVB nicht abgehandelt. Dies ist korrekt, zumal es sich beim Vorhaben RailCity nicht um einen Gegenstand handelt, welcher aufgrund seiner Bestimmungen grössere städtebauliche bzw. des Siedlungsbild betreffende Veränderungen zur Folge haben könnte. Vielmehr sind die Bestimmungen des entsprechenden Bebauungsplans RailCity so zu verstehen, dass eine Rückführung und Erhaltung des Originalzustandes der Gebäude von 1906/07 beabsichtigt ist, was den Rückbau einzelner Bauelemente zur Folge haben kann. Die städtebaulichen Auswirkungen im weiteren Perimeter der UVB werden resp. sind im Rahmen der entsprechenden Verfahren abgehandelt worden (Baubewilligungsverfahren).

4.3.9 Kulturgüterschutz (Denkmalschutz)

Der dem Bebauungsplan zugrunde liegende Masterplan berücksichtigt die denkmalpflegerischen Anliegen. In den Bestimmungen des Bebauungsplans sind diese unter 2. a) allerdings unpräzise formuliert.

a) Innerhalb der bestehenden Gebäude im Bereich A (Aufnahmegebäude) und im Bereich B (Dienstgebäude Ost) sind Verkaufs-, Dienstleistungs-, Gastronomie-; und Bahnnutzungen sowie Lagerflächen zulässig, davon maximal 5'400 m² Verkaufsflächen (Nutzflächen nach SIA 416) sowie 800m² temporäre Verkaufsflächen (Promotionsfläche).

Es wird nicht klar, was unter "bestehende Gebäude im Bereich A (Aufnahmegebäude) und im Bereich B (Dienstgebäude Ost)" zu verstehen ist. Gemäss Projekt ist gemeint, dass die erwähnten 5'400 m² innerhalb der geschlossenen Baukörper (teilweise auch neu zu schaffender im Untergrund) realisiert werden, während auf den "Plätzen und Wegen" innerhalb der Bereiche A und B lediglich Promotionsflächen angeordnet würden. Dies sollte präzisiert werden, da andernfalls feste Einbauten auf den "Plätzen und Wegen" nicht ausgeschlossen werden könnten.

Die Belange des Denkmalschutzes werden grundsätzlich gleich bleiben oder besser werden. Die Details dazu werden in den Baubewilligungsverfahren untersucht und festgelegt.

5. Zusammenfassende Beurteilung

Die Auswirkungen während der Bauphase werden auf Stufe Bebauungsplan nicht vertieft untersucht. Auf Basis des Masterplans sind unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen die Auswirkungen in allen Bereichen als gering einzustufen. In den nachfolgenden Baubewilligungsverfahren sind die entsprechenden Untersuchungen und Auflagen festzuhalten.

In der Betriebsphase sind im Bereich Luft und Lärm die Auswirkungen in Folge des Mehrverkehrs (3'225 Fahrten pro Tag) der gesamten Anlage bemerkbar. Die Stickoxidbelastung nimmt um max. 2% zu und wird als unproblematisch beurteilt. Die Zunahme der Lärmemissionen ist dagegen kaum wahrnehmbar. Im Bereich Verkehr fehlt der Nachweis über die Erstellung der erforderlichen Veloabstellplätze. Der Nachweis ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens unter Berücksichtigung aktueller Richtlinien und Normen zu erbringen.

Im Bereich Störfall erhöht sich das Risiko ausgehend von den Transporten gefährlicher Güter durch den Bahnhof SBB und aufgrund der erhöhten Personendichte in Folge der vorgesehenen Nutzungsänderungen. Es werden deshalb weitergehende Schutzmassnahmen zur Reduktion der Risiken beantragt. Diese Massnahmen sind verhältnismässig und nach Beurteilung der Fachstelle des Bundesamts für Verkehr vergleichbar mit denjenigen, die in vergleichbaren Projekten in der übrigen Schweiz gefordert werden. Sie sind insbesondere dann kostengünstig, wenn sie in einer frühen Projektphase berücksichtigt werden.

Im Bereich Denkmalschutz werden die Gebäude in ihrem Originalbestand erhalten bzw. im Rahmen der Nutzungen möglichst wiederhergestellt. Feste Einbauten für Promotion und Verkauf im Bereich der bestehenden Verbindungen und Hallen sollen ausgeschlossen werden. Die Belange des Denkmalschutzes werden grundsätzlich gleich bleiben oder besser werden.

In den übrigen Bereichen werden keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt erwartet.

Unter Berücksichtigung der nachstehenden Auflagen erfüllt der Bebauungsplan "RailCity, Bahnhof Basel" in der beantragten Form die Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Umweltschutzgesetzgebung.

6. Anträge an die zuständigen Behörden

Die Umweltschutzfachstellen beantragen das Projekt "RailCity" mit folgenden Auflagen auf Stufe Bebauungsplan zu bewilligen bzw. zu ergänzen.

6.1 Bebauungsplan

6.1.1 Bereich Verkehr

6.1.1.1 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein Nachweis über die Erstellung der erforderlichen Veloabstellplätze gemäss §73 und §75 BPG zu erbringen. Zu berücksichtigen sind neben dem Mindestbedarf die Vorgaben zur Lage und Ausstattung der Abstellplätze gemäss aktueller Richtlinie des Bauinspektorats (bzw. gemäss aktueller Empfehlungen des ASTRA und VSS-Norm). Die Richtlinie ist für alle Flächen mit kommerziellen Nutzungen innerhalb RailCity anzuwenden.

6.1.2 Bereich Störfallvorsorge

6.1.2.1 Die Zuordnung von Nutzungen und die Ausführung von baulichen Massnahmen und technischen Einrichtungen haben so zu erfolgen, dass ein angemessener Schutz vor Störfalleinwirkungen aus dem Bahntransport gefährlicher Güter gewährleistet ist. Die Schutzmassnahmen sind im Baubewilligungsverfahren jeweils zu dokumentieren.

6.1.2.2 Im Erläuterungstext sollen bezüglich dieser Schutzmassnahmen explizit die folgenden Punkte erwähnt werden:

- a) Auf der der Bahnlinie zugewandten Seite ist eine möglichst dichte sowie druck- und hitzeresistente Gebäudehülle zu realisieren (massive Bauweise oder Verwendung hochwertiger Materialien, z.B. bei der Verglasung).
- b) Ansaugstellen von Lüftungsanlagen und Klimageräten sind möglichst Bahn abgewandt und hoch über Boden anzuordnen.
- c) Für den Ereignisfall sind kurze und möglichst von den Geleisen abgewandte Fluchtwege vorzusehen.
- d) Als weitere Interpretationshilfe zum Grundsatz über die Schutzmassnahmen soll auf den Anhang 1 der Planungshilfe des Bundes verwiesen werden.
(Rechtsgrundlage für alle Anträge: Art. 1 bis 3 RPG)

6.1.3 Bereich Denkmalschutz

6.1.3.1 Buchstabe a) des Bebauungsplans ist dahingehend zu ergänzen, dass innerhalb des Gebäudes auf den "Wegen und Plätzen" für die vorgesehene Nutzung und für die Promotion keine festen Einbauten vorgenommen werden dürfen.

7. Anträge für allfällige Baugesuche

Die Umweltschutzfachstellen werden im Rahmen allfälliger Baubewilligungsverfahren die nachfolgenden Nachweise und Unterlagen einfordern bzw. dem Bauinspektorat beantragen,

das Baugesuche u.a. nur mit den folgenden Auflagen zu bewilligen. Vorbehalten bleibt die detaillierte Prüfung des Baugesuchs.

7.1 Allgemeine Nachweise

7.1.1.1 Bei Veränderungen der Anzahl Parkplätze bzw. der Nutzung im Perimeter RailCity und Südpark ist ein neuer Nachweis für die verkehrliche Machbarkeit im entsprechenden Bewilligungsverfahren zu erbringen.

7.1.1.2 Die Massnahmen zum Schutz vor Störfalleinwirkungen sind zu dokumentieren.

7.2 Bauphase

7.2.1 Bereich Lärm

7.2.1.1 Mit den Baubegehren ist ein Baulärmkonzept einzureichen. Darin soll aufgezeigt werden, wie der Baulärm eingeschränkt wird und die Zu- und Wegfahrtswege und die Anzahl der Bautransporte optimiert werden.

7.2.2 Bereich Altlasten

7.2.2.1 Bei auftretenden Verunreinigungen bei Aushubarbeiten des Untergrundes ist das Amt für Umwelt und Energie umgehend zu benachrichtigen (USG Art. 46 Abs. 1).

7.2.3 Bereich Abfall

7.2.3.1 Bei allfälligen Umbau- und Abbrucharbeiten ist die betroffene Bausubstanz vorgängig auf problematische Anteile (z.B. asbesthaltige Platten, Bodenbeläge, PCB-haltige Fugendichtungen etc.) zu prüfen. Der entsprechende Bericht ist dem AUE vor Baubeginn vorzulegen (TVA Art. 9).

7.2.3.2 Für die Abfallbewirtschaftung (Abfallbereitstellung, Wertstoffsammlung etc.) sind die erforderlichen räumlichen Voraussetzungen einzuplanen (TVA Art. 12).

7.3 Betriebsphase

7.3.1 Bereich Luft

7.3.1.1 Bei einer Bebauung des Baufelds B ist eine gemeinsame Betrachtung der verkehrlichen und der umweltrechtlichen Belange aller Parkieranlagen innerhalb des Bebauungsplan RailCity und Südpark vorzunehmen.

7.3.2 Bereich Lärm

7.3.2.1 Im Baubegehren sind die akustischen Auswirkungen der HLK-Anlagen in einem Lärmbericht aufzuzeigen.

7.3.3 Bereich Nichtionisierende Strahlung

7.3.3.1 Im Baubegleiten sind die Auswirkungen der Fahrleitungen auf die geplante Nutzung im Sinne des Arbeitnehmer/-innenschutzes darzustellen.

7.3.4 Bereich Abfall

7.3.4.1 Für die Entsorgung bzw. Wiederverwertung der anfallenden Abfälle ist ein Abfall- und Entsorgungskonzept zu erarbeiten und dem AUE zur Genehmigung vorzulegen. Im Gastrobereich sind zusätzlich Massnahmen zur Abfallvermeidung (z.B. Einsatz Mehrweggeschirr) vorzusehen (USG Art. 30).

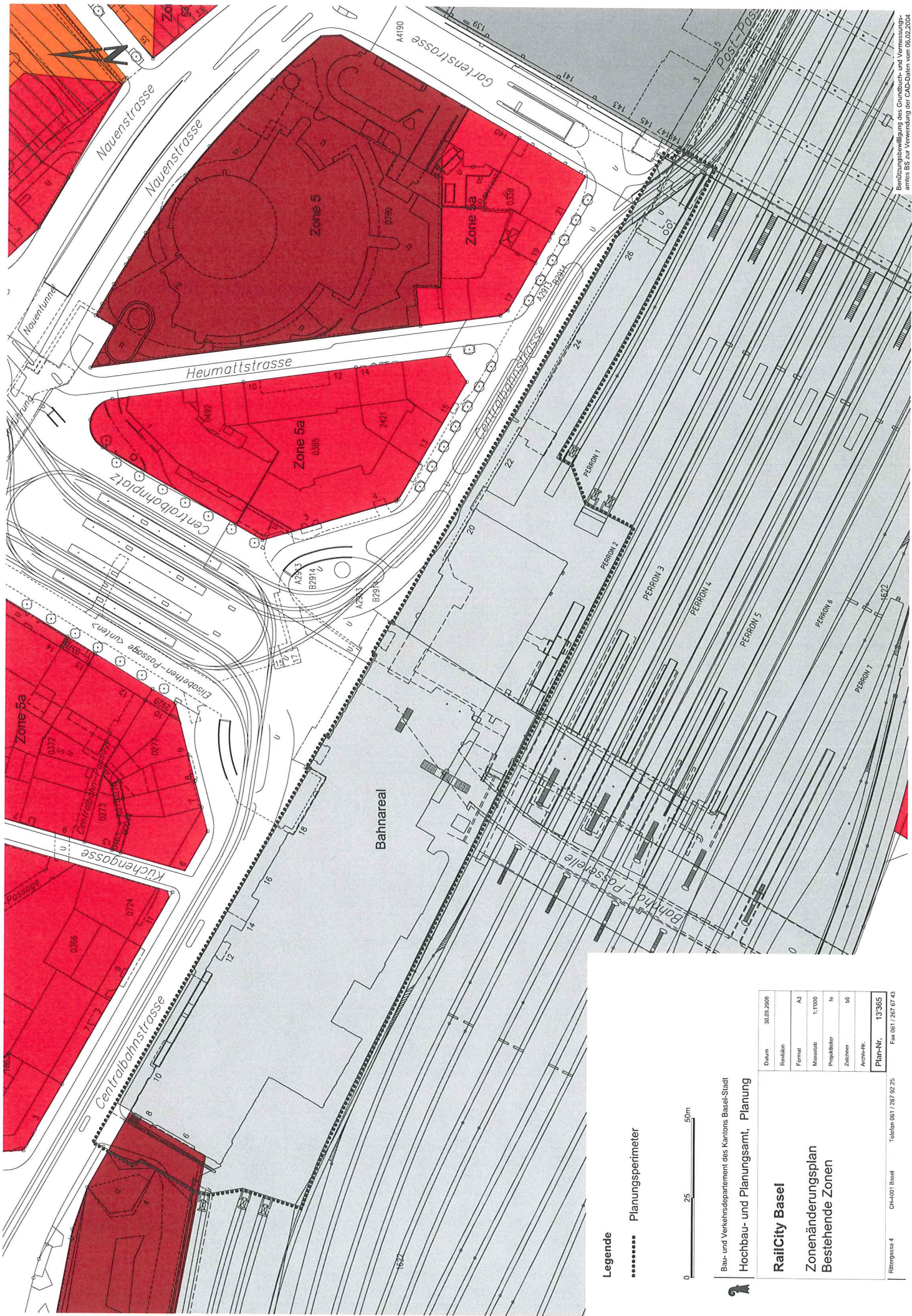
7.3.4.2 Im Bereich Take-away ist der Nachweis zu erbringen, dass alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung und Wiederverwertung der entstehenden Abfälle getroffen werden (TVA Art. 12, USG BS § 26 Abs. 3).

7.3.5 Bereich Energie

7.3.5.1 Die Möglichkeiten einer Erdsondennutzung mittels Erdregister und oder Energiepfählen für die Gebäudekühlung/Klimatisierung sind im Rahmen des Bauprojektes zu untersuchen. Dazu ist eine nachvollziehbare Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung des Energiegesetzes Basel-Stadt vorzulegen.

Amt für Umwelt und Energie
Koordinationsstelle Umweltschutz

Martin Lüchinger



Legende

..... Planungserimeter



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 Hochbau- und Planungsamt, Planung

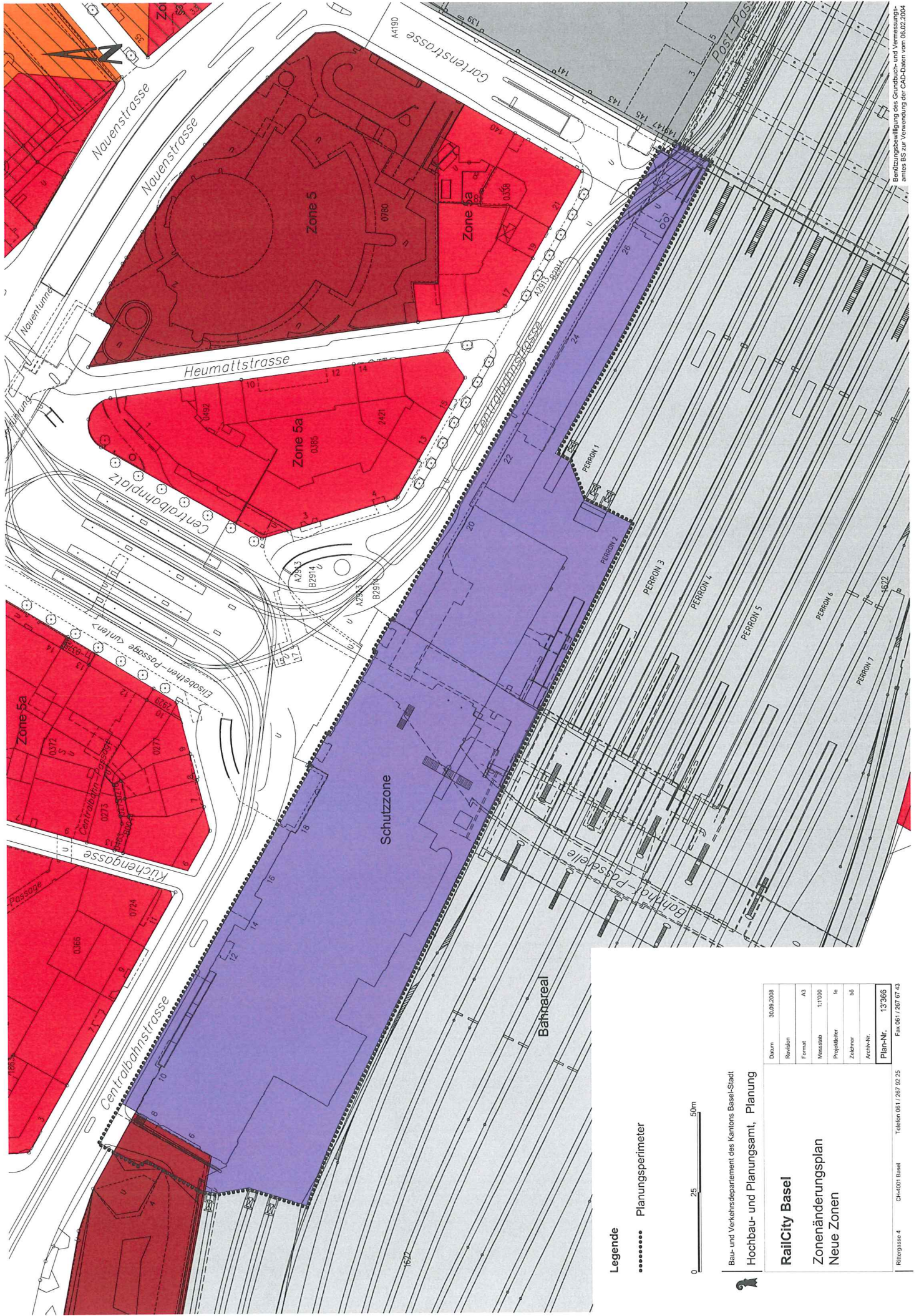
RailCity Basel

**Zonenänderungsplan
 Bestehende Zonen**

Datum	30.05.2008
Revision	A3
Format	A3
Massstab	1:1000
Projizient	fe
Zeichner	bs
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13365

Rittergasse 4 CH-4001 Basel Telefon 061 / 267 62 25 Fax 061 / 267 67 43


Benützungsbewilligung des Grundbuch- und Vermessungsamtes BS zur Verwendung der CAD-Daten vom 06.02.2004



Legende

..... Planungssperimeter



 Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt, Planung

RailCity Basel

Zonenänderungsplan
Neue Zonen

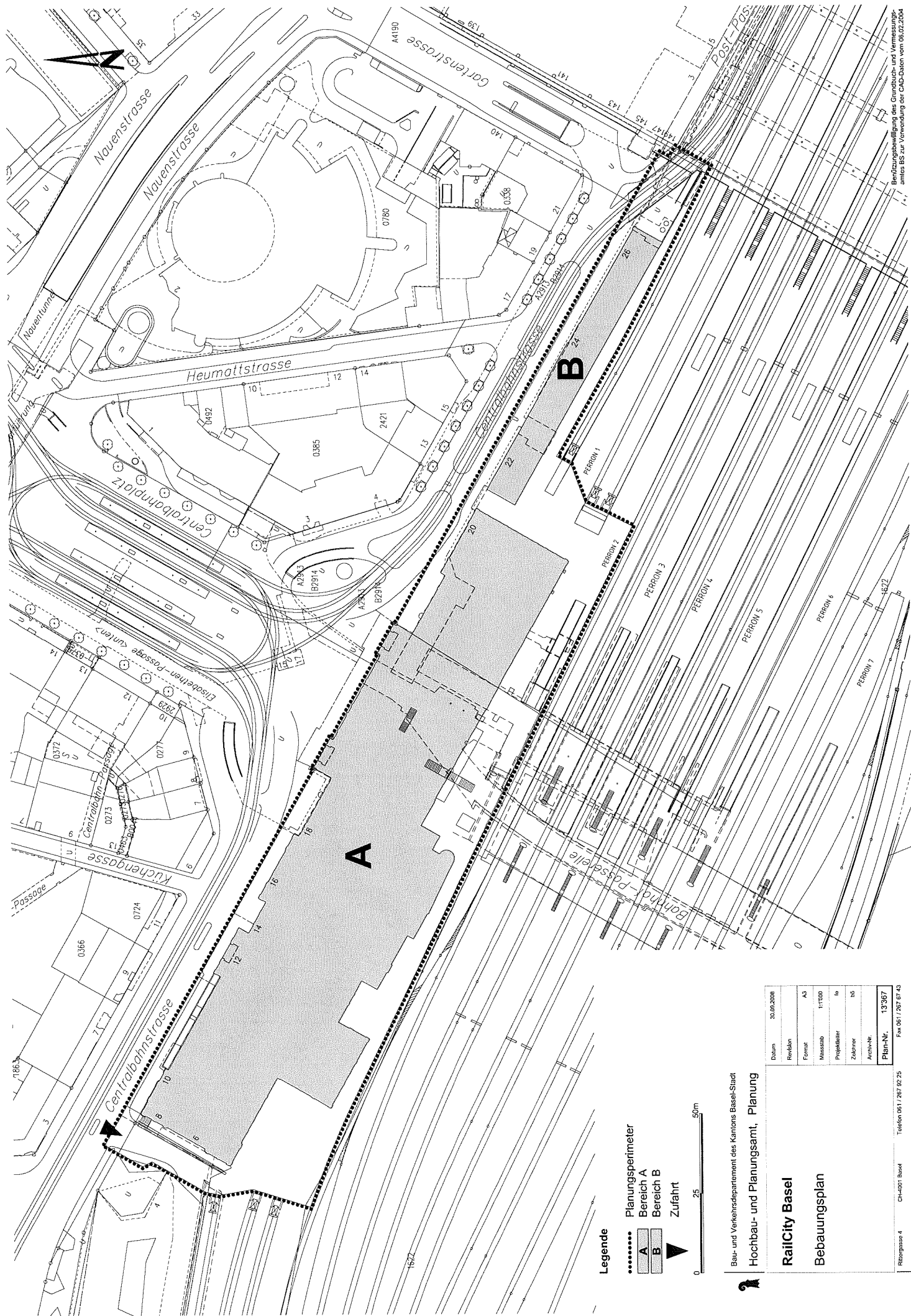
Datum	30.09.2008
Revidiert	A3
Format	A3
Massstab	1:1'000
Projektleiter	le
Zeichner	db
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13'366

Ritterpassage 4 CH-4001 Basel

Telefon 061 / 267 92 25

Fax 061 / 267 67 43

Benutzungsbewilligung des Grundbuch- und Vermessungsamtes BS zur Verwendung der CAD-Daten vom 06.02.2004



Legende

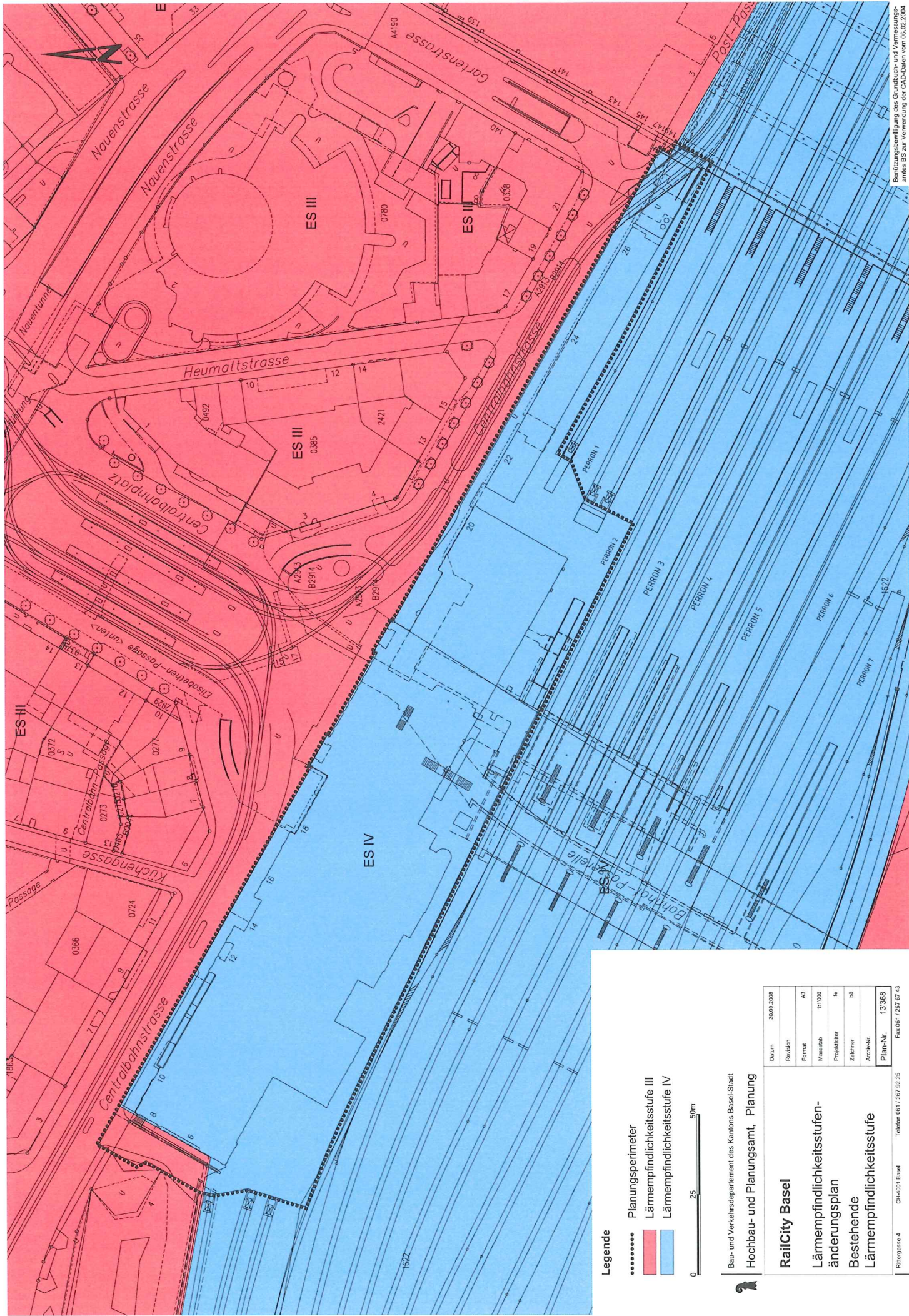
- Planungsperrimeter
- A Bereich A
- B Bereich B
- ▲ Zufahrt



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt, Planung

RailCity Basel
Bebauungsplan

Datum	30.09.2008
Revision	A3
Format	A3
Maßstab	1:1000
Projektleiter	fb
Zeichner	sb
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13'367



Legende

- Planungserimeter
- Lärmempfindlichkeitsstufe III
- Lärmempfindlichkeitsstufe IV

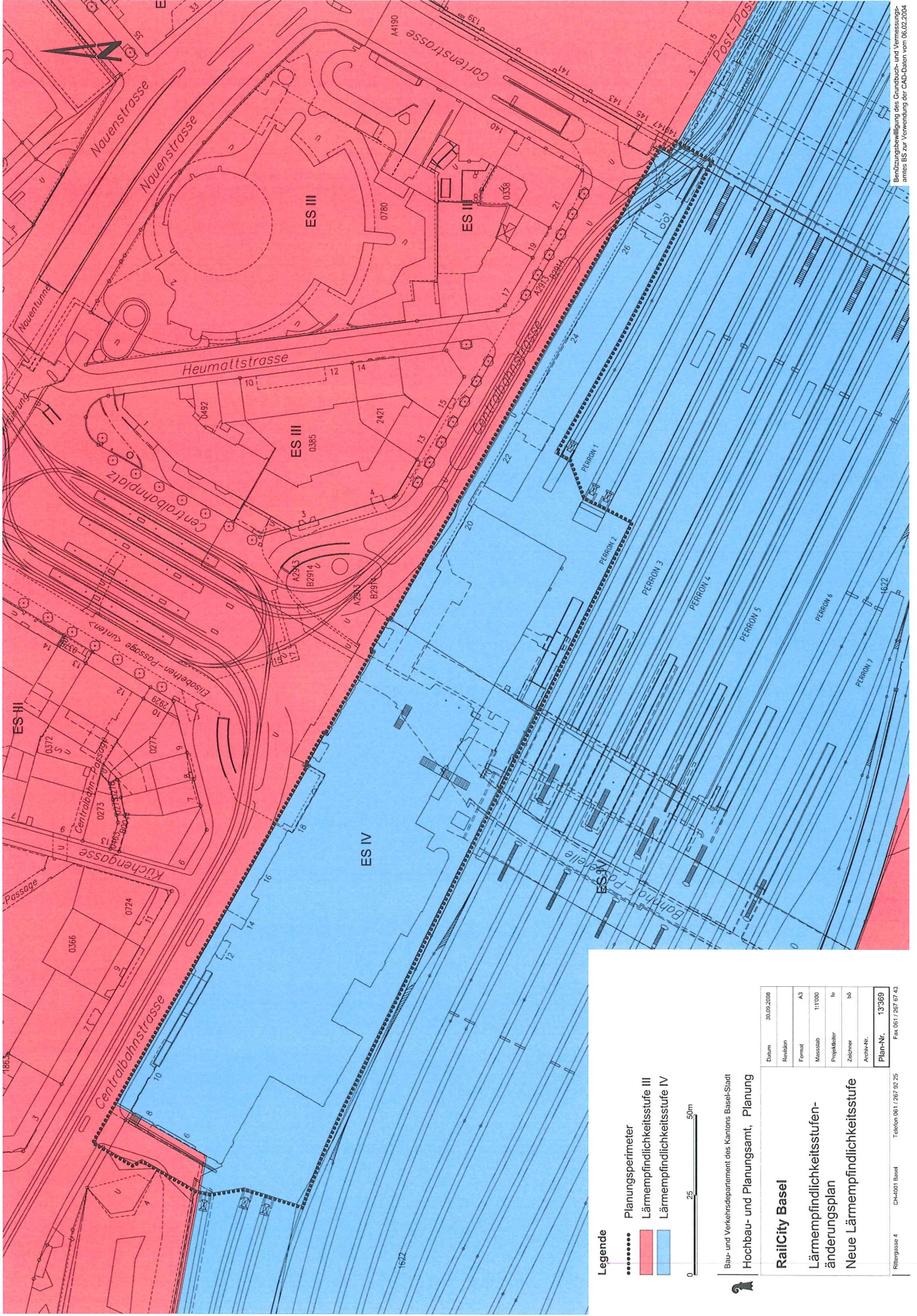


Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 Hochbau- und Planungsamt, Planung

RailCity Basel

**Lärmempfindlichkeitsstufen-
 änderungsplan
 Bestehende
 Lärmempfindlichkeitsstufe**

Datum	30.09.2008
Revidieren	
Format	A3
Maßstab	1:1000
Projektleiter	fb
Zeichner	bs
Archiv-Nr.	
Plan-Nr.	13368



Legende

- Planungsperimeter
- Lärmempfindlichkeitsstufe III
- Lärmempfindlichkeitsstufe IV



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt, Planung

RailCity Basel

**Lärmempfindlichkeitsstufen-
änderungsplan**

Neue Lärmempfindlichkeitsstufe

Datum	30.09.2008
Revidiert	A3
Format	11'000
ProjektMitar	fo
Zeichner	db
Architekt	
Plan-Nr.	13'969