



An den Grossen Rat

21.1362.01

BVD/P211362

Basel, 20. Oktober 2021

Regierungsratsbeschluss vom 19. Oktober 2021

Ratschlag «Areal Wolf»

Festsetzung eines Bebauungsplans, Zonenänderung, Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe, Änderung Wohnanteilplan sowie Änderungen Bau- und Strassenlinien im Bereich St. Jakobs-Strasse, Güterbahnhof Wolf

Inhalt

1. Begehren	4
2. Einleitung	4
3. Ausgangslage und Ziele	4
3.1 Lage und Erschliessung	5
3.2 Eigentum und Nutzungen	5
3.3 Gesamtperspektive Basel – Die Bahnzukunft im Raum Basel	5
3.4 Entwicklungsziele Kanton Basel-Stadt	6
3.5 Zielbild Wolf	6
3.6 City Logistik	6
3.7 Mobilitätshub	6
3.8 Smart City	6
3.9 Historischer Bestand	7
4. Städtebauliche Konzeption	7
4.1 Studienverfahren	7
4.2 Richtprojekt	7
4.3 Städtebauliches Konzept	9
4.3.1 Bebauung	10
4.3.2 Umgang mit historischem Bestand	10
4.3.3 Nutzung	11
4.3.4 Grün- und Freiraum	12
4.3.5 Verkehr und Erschliessung	13
4.3.6 Energie und Umwelt	13
4.3.7 Etappierung	14
5. Räumlicher Kontext Basel Süd	15
6. Raumwirksame Interessen	15
6.1 Kantonale Richtplanung	15
6.2 Lärm 18	
6.3 Störfall	18
6.4 Altlasten	20
6.5 Nichtionisierende Strahlung (NIS)	20
6.6 Mobilität	20
6.6.1 Fuss- und Veloverkehr	21
6.6.2 Öffentlicher Verkehr	21
6.6.3 Fernbusse	21
6.6.4 Motorisierter Individualverkehr MIV	21
6.6.5 Logistik/Güterverkehrskonzept	21
6.7 SBB-Interessenslinien	22
6.8 Naturwerte	22
6.9 Ökologische Vernetzung	23
6.10 Stadtklima	23
6.11 Baukulturelles Erbe	24
6.12 Nachhaltigkeit	24
6.13 Strategie Smart City Basel	25
6.14 Recyclingcenter im Süden der Stadt	25
6.15 Hochhauskonzept	25
6.16 Toleranzzone Strassenprostitution	25
7. Infrastrukturprojekte	26

7.1	Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»	26
7.2	St. Jakobs-Strasse	27
7.3	Erschliessung Logistik.....	27
8.	Nutzungsplanerische Massnahmen	28
8.1	Bestehendes Recht	28
8.2	Neue Zonierung	28
8.3	Neuer Bebauungsplan.....	29
8.4	Änderung Wohnanteilplan	35
8.5	Bau- und Strassenlinien	35
8.6	Lärmempfindlichkeitsstufenplan	36
8.7	Städtebaulicher Rahmenvertrag.....	36
8.8	Mehrwertabgabe/Erschliessungsbeiträge	37
9.	Mitwirkung	37
10.	Auflage- und Einspracheverfahren	37
10.1	Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen	37
10.2	Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen.....	38
10.2.1	Camion Transport AG (Anregung).....	38
10.2.2	Gewerbeverband Basel-Stadt (Anregung).....	40
10.2.3	Gruppe www.PLANBASEL.ch (Anregung)	42
10.2.4	Handelskammer beider Basel und der Logistikcluster Region Basel (Anregung)	42
10.2.5	Pro Natura (Einsprache, zurückgezogen).....	46
10.2.6	VCS beider Basel (Anregung).....	46
11.	Abwägung raumwirksamer Interessen.....	49
12.	Formelle Prüfung.....	49
13.	Antrag.....	49

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, folgende nutzungsplanerische Änderungen für das Areal Wolf (Parzellen Nr. 5/2283) zu genehmigen:

- Festsetzung eines Bebauungsplans
- Änderung des Zonenplans
- Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans
- Änderung des Wohnanteilplans
- Änderung der Bau- und Strassenlinien

2. Einleitung

Das Wohnungsangebot in Basel kann mit der markanten Zunahme der Arbeitsplätze in den letzten Jahren nicht Schritt halten, was zu steigenden Mieten und mehr Pendlerverkehr führt. Der jährliche Zuwachs von im Mittel rund 350 Wohnungen der letzten Jahre konnte die Zunahme von jährlich durchschnittlich 1'300 zusätzlichen Einwohner/-innen nicht auffangen. Zudem hat gleichzeitig, dank der dynamischen Wirtschaftsentwicklung in den vergangenen Jahren (+18'000 Arbeitsplätze von 2005 bis 2013), das Angebot an leerstehenden Industrie- und Geschäftsflächen abgenommen, was Neuansiedlungen und Erweiterungen von Firmen erschwert. Der Kanton reagiert auf diese Entwicklung mit einer gezielten Siedlungsentwicklung nach innen mit moderatem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum. Als Richtwert für 2035 hat der Kanton die Zahl von je 220'000 Einwohnenden und Beschäftigten definiert, was einer Zunahme von 20'000 Einwohnenden und 30'000 Beschäftigten gegenüber Ende 2018 entspricht. Das Areal Wolf ist eines der grossen Transformationsareale, auf denen gesamthaft ein ausgeglichenes Verhältnis von Arbeits- und Wohnnutzungen angestrebt wird. Heute bietet das Areal Raum für rund 1'700 Beschäftigte. Die vorliegende Nutzungsplanung schafft die Voraussetzungen für zusätzliche rund 1'200 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 1'000 Beschäftigte auf dem Areal.

3. Ausgangslage und Ziele

Die SBB besitzt östlich des Bahnhofs SBB das Güterbahnhofareal Wolf. Durch die mögliche räumliche Verlagerung des internationalen Güterverkehrs in der Region Basel und aufgrund der zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof SBB, verfügt das Areal über ein grosses städtebauliches Entwicklungspotenzial.

In einem mehrjährigen Prozess definierten die Eigentümerin SBB sowie der Kanton Basel-Stadt gemeinsam die Rahmenbedingungen, loteten die Entwicklungsziele aus und erarbeiteten in einem Studienverfahren die Grundlagen für die vorliegende Nutzungsplanung für den 16 ha grossen Perimeter. Die vorliegende Nutzungsplanung betrifft nun die unten dargestellten 8 ha des Areals, da es für die geplante städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich eine Anpassung der Nutzungsplanung braucht. Die anstehenden Entwicklungen auf dem restlichen Areal können mit den heutigen Bestimmungen erfolgen.



Abb. 1 Orthofoto, Perimeter Nutzungsplanung: gelb; Perimeter Studienverfahren: rot

3.1 Lage und Erschliessung

Das Areal Wolf liegt gemeinsam mit dem Zeughaus, dem City Gate Areal und der Prodega auf einer «Insel» zwischen dem Gleisfeld im Süden und der Eisenbahnstrecke sowie dem Autobahnanschluss im Norden. Darüber hinaus ist es eingebettet in die Nachbarschaften zum St. Alban, Gundeldingen, Dreispitz und St. Jakob. Das Areal ist bereits heute grundsätzlich zugänglich für den Fuss- und Veloverkehr und mit öffentlichem Verkehr erschlossen durch die Tramlinien 14 (Haltestelle «Zeughaus», Gehdistanz 130 bis 650 m) und 15 (Haltestelle «Grosspeterstrasse», Gehdistanz 400 bis 900 m) sowie mit der Buslinie 42 (Haltestelle «Grosspeteranlage», Gehdistanz 150 bis 650 m).

3.2 Eigentum und Nutzungen

Das Areal Wolf befindet sich im alleinigen Eigentum der SBB. Die angrenzende St. Jakobs-Strasse und das Zeughausareal gehören dem Kanton Basel-Stadt. Heute dient das Areal primär Logistiktutzungen. Im Dienstgebäude, im UAG-Gebäude aber auch neu in den Güterhallen finden sich diverse kleinere Nutzungen sowie das Smart City Lab.

3.3 Gesamtperspektive Basel – Die Bahnzukunft im Raum Basel

Die Arealentwicklung auf dem Areal Wolf wurde 2013 mit der «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel» ausgelöst – abgestimmt auf die zukünftigen Entwicklungen der Bahn im Raum Basel. Die «Gesamtperspektive» entstand in einer Kooperation zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, den schweizerischen Rheinhäfen sowie den schweizerischen Bundesbahnen. Sie ermöglicht unter anderem die Verlagerung des internationalen Containerumschlags vom Areal Wolf nach Basel Nord. In der überarbeiteten Gesamtperspektive Basel «Mobilität, Logistik und Raum entlang der Bahn gestalten», die in Kooperation zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den schweizerischen Bundesbahnen entstand und im Frühjahr 2020 publiziert wurde, ist das Areal Wolf unter dem Titel «Smart City Wolf» mit einem Mobilitätshub und einer S-Bahn-Haltestelle aufgeführt.

3.4 Entwicklungsziele Kanton Basel-Stadt

Der Kanton hat als Richtwert für 2035 die Zahl von je 220'000 Einwohnenden und Beschäftigten definiert, was einer Zunahme von 20'000 Einwohnenden und 30'000 Beschäftigten gegenüber Ende 2018 entspricht. Das Potenzial für dieses Wachstum ist im Bestand, in Aufzonungen, in punktuellen Verdichtungen und besonders in der Transformation von Arealen vorhanden. Das Areal Wolf ist neben den Arealen Volta Nord, Westfeld, Am Walkeweg, Klybeckplus, Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck und Dreispitz Nord eines der grossen Transformationsareale. Auf diesen wird gesamthaft ein ausgeglichenes Verhältnis von Arbeits- und Wohnnutzungen angestrebt.

3.5 Zielbild Wolf

Mit dem Zielbild „smart arbeiten – urban leben“ vom 29. September 2016 wurden gemeinsam mit der SBB für die Arealentwicklung folgende Ziele umschrieben und festgehalten:

- Eigenständiges Stadtquartier (dicht, lebendig, starke Identität)
- Fortschrittliche Mobilität (bestens erreichbar, intermodaler Mobilitätshub)
- Nachhaltige Entwicklung (Ressourcen schonend, bedarfsgerecht, Einbezug Bevölkerung)
- Kooperatives Vorgehen (Arealnutzer und Interessengruppen einbeziehen)

3.6 City Logistik

Gemäss dem städtischen Güterverkehrskonzept ist das Areal Wolf einer der wenigen überhaupt geeigneten Standorte für einen City-Logistik Hub. Zudem bietet kein anderes verfügbares Areal in attraktiver Velodistanz zur Innenstadt sowohl einen Autobahn- als auch einen Bahnanschluss. Auf dem Areal sollen deshalb mindestens 15'000 m² Umschlagsflächen und zusätzlich ausreichend Verkehrs-, Stau- und Parkflächen für einen City-Logistik Hub vorgesehen werden.

3.7 Mobilitätshub

Auf dem Areal könnte mit der angedachten S-Bahn-Haltestelle, den Fernbussen und unter Einbezug der nahe gelegenen ÖV-Haltestellen langfristig ein intermodaler Mobilitätshub entstehen. Dieser könnte eine breite Auswahl an konventionellen und innovativen Mobilitätsangeboten und Mobilitätsmitteln bieten und so miteinander kombinieren, dass das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln einfacher und kürzer wird und die Mobilität individuell und effizient abgewickelt werden kann.

Bereits von der ersten Umsetzungsphase an sollen Grundeigentümer, Mobilitätsdienstleister oder weitere Dritte ergänzend zum städtischen ÖV und Infrastrukturangebot sukzessive ein vielfältiges Mobilitätsangebot aufbauen, das die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftig auf dem Areal arbeitenden und wohnenden Menschen abdeckt. Dem erwarteten Nachfrageumfang wie auch den individuellen Bedürfnissen soll mit einer breiten Auswahl von einfach zugänglichen und mit der Stadt vernetzten Mobilitätsoptionen entsprochen werden. Vor allem das Angebot an neuen, „smarten“ Mobilitätslösungen soll dazu beitragen, dass die Arealentwicklung bereits vor oder allenfalls auch ohne späteren Mobilitätshub hinsichtlich Mobilität nachhaltig ist und der Anteil des Autoverkehrs vergleichsweise tief bleibt.

3.8 Smart City

Gemäss der Planungsvereinbarung vom 10. April 2018 beabsichtigen SBB und Kanton das Areal Wolf zum «smartesten» Areal der Schweiz zu entwickeln. Dabei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, der alle sechs Aspekte des Smart Cities Wheels¹ abdeckt. Grundlage bilden die regierungsrätliche Strategie «Smart City Basel» und das Zielbild «Smart City: Beitrag der SBB». Auf

¹ Smart Economy, Smart Government, Smart People, Smart Living, Smart Mobility, Smart Environment

dem Areal wurde bereits das Smart City Lab eröffnet mit dem Ziel, smarte Ansätze zu testen und zu erforschen.

3.9 Historischer Bestand

1876 wurde vor den Toren der Stadt Basel das Güterbahnhofareal Wolf eingeweiht. Als Teil des industriellen Erbes ist die Anlage in ihrer Typologie heute einzigartig für die Region und die ganze Schweiz und von historischer Bedeutung für das Eisenbahnwesen. Zum architektonischen Erbe des Areals zählen unter anderem die Güterhalle 3 (1899), die Güterhalle 4 (1899), das Dienstgebäude (1899), sowie das UAG-Gebäude (1977).

4. Städtebauliche Konzeption

4.1 Studienverfahren

In einem mehrjährigen Prozess definierten die Eigentümerin SBB sowie der Kanton Basel-Stadt gemeinsam die Rahmenbedingungen, loteten die Entwicklungsziele für das Gebiet aus und hielten diese in Form von schriftlichen Leitsätzen sowie einem räumlich konkreten Entwicklungsszenario fest.

Auf der Basis dieser Vorgaben haben vier Planungsteams in einem städtebaulichen Studienauftragsverfahren das Entwicklungspotenzial des Areals aus städtebaulicher, nutzungsspezifischer, verkehrlicher, landschaftlicher und sozialräumlicher Perspektive untersucht und im Rahmen eines städtebaulichen Richtprojekts präzisiert. Das von Christ & Gantenbein und den weiteren Beteiligten im Planungsteam erarbeitete städtebauliche Richtprojekt resultiert aus einer Zusammenführung zweier unterschiedlicher Ansätze verschiedener Teams aus dem Studienverfahren.

4.2 Richtprojekt

Der städtebauliche Entwurf der Architekten bzw. des Planungsteams gilt als Richtprojekt. Dieses enthält neben klaren städtebaulichen und architektonischen Aussagen konkrete Ideen und Konzepte zur Gestaltung und Nutzung der Gebäude sowie der Aussenräume und bildet die Grundlage für die städtebauliche Konzeption.

Das Projekt «Wolfshof» schlägt einen in Ost-West-Richtung weit ausgedehnten Hof als Reaktion auf die Insellage vor. Um den Hof gruppieren sich verschiedene Gebäudekörper; die historischen Eisenbahnbauten werden in die städtebauliche Figur eingebettet. Der lärmgeschützte Wolfshof wird zum Zentrum und Identifikationsraum des neuen Quartiers. Wohnnutzungen sind hauptsächlich im westlichen Teil des Hofes angesiedelt, Büro-, Gewerbe- und Logistiktutzungen im östlichen Teil anschliessend an das bestehende UAG-Gebäude. Im Zentrum, beim Hauptzugang des Hofes im Bereich der historischen Bauten, sind vermehrt öffentliche, kommerzielle und gastronomische Nutzungen zu finden.



Abb. 2: Stadtmodell mit Richtprojekt

Die zusammenhängende Figur aus Einzelbauten wird anhand morphologischer und städtebaulicher Regeln definiert. Der Akzent liegt auf der Mitte, die Höhe steigt zu den Rändern der Bebauung an und erreicht eine maximale Gebäudehöhe von 30 m. Die starke, einheitliche Figur zeigt aber auch eine gewisse Vielfalt: Höhenunterschiede sowie Vor- und Rücksprünge der Gebäudevolumen zeichnen eine weiche Figur. Die langen Felder können in kleinere Parzellen aufgeteilt werden, was zu einem vielfältigen Ausdruck führt. Unterschiedliche Grundstückstiefen ermöglichen differenzierte Gebäudetypologien. Die grosszügigen Durchgänge zur Umgebung versprechen Durchlässigkeit und Offenheit. Die historische Kontinuität wird durch die Einbindung der Bestandsbauten gewährleistet, zu denen auch das 300 m lange UAG-Gebäude zählt. Das robuste Umschlagsgebäude mit darüber liegendem Bürogebäude bleibt erhalten und wird in die Gesamtfigur eingebettet. Die historischen Güterhallen aus dem vorletzten Jahrhundert können denkmalpflegerisch saniert werden und bieten eine charaktervolle Umgebung für publikumsintensive Nutzungen.



Abb. 3: Schwarzplan mit Richtprojekt

4.3 Städtebauliches Konzept

Basierend auf dem Richtprojekt entwickelten die Planungspartner ein städtebauliches Konzept. Das Konzept ist ein Bekenntnis der Planungspartner zu den wesentlichen Eckwerten des Richtprojekts als Grundlage für die Nutzungsplanung und eine Leitschnur für die spätere Entwicklung von Gebäuden, Freiräumen, Erschliessungsmassnahmen und Infrastrukturprojekten. Darüber hinaus bildet das städtebauliche Konzept die Grundlage für ergänzende und weiterführende Planungen ausserhalb des Perimeters der vorliegenden Nutzungsplanung.

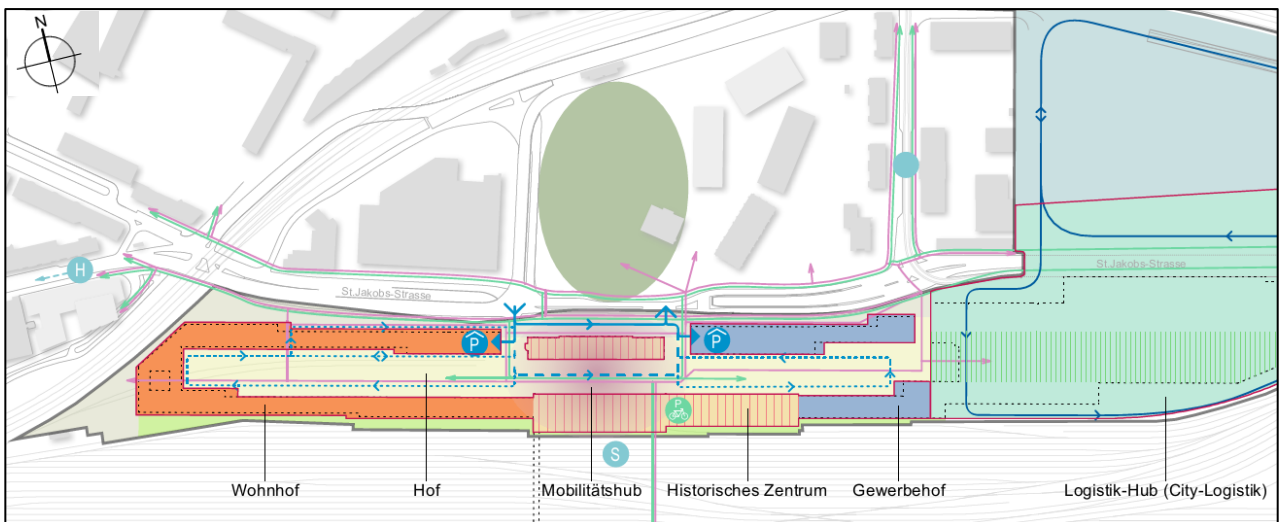


Abb. 4: Städtebauliches Konzept: Gesamtplan

4.3.1 Bebauung

Die Bebauung entspricht einer geschlossenen Hofrandbebauung, bestehend aus baulich zusammenhängenden einzelnen Gebäuden. Die vorgeschlagenen Durchgänge durch die Hofrandbebauung sollen gemäss Richtprojekt umgesetzt werden. Der innerhalb der Randbebauung liegende Hof wird über die gesamte Länge nicht unterbrochen. Er hat zwischen den Neubauten eine minimale Breite von 30 m. Die Breite des Hofes zwischen den historischen Gebäuden im Zentrum ist geringer. Die einzelnen Gebäude sind rechteckig und länglich anzuordnen (einzige Ausnahme: Nordwestecke). Von der Mitte zu den Rändern wächst die Hofrandbebauung in die Höhe. Die Gebäudehöhe der historischen Gebäude bleibt wie bestehend erhalten. Die Höhe der Neubauten darf minimal 20 m und maximal 30 m betragen. Massgebend dafür ist das bestehende Terrain (Kote Hof: 276.00 m ü.M.). Das Erdgeschoss muss als überhohes Geschoss gestaltet werden. Die Baubereiche bieten innerhalb bezeichneter Flächen Spielräume für Breiten- und Höhenversprünge. Die einzelnen Gebäude enthalten grundsätzlich keine Einschnitte und Auskragungen in der Fassade. Ausgenommen davon sind die definierten Portale zum Hof. Auskragende Volumen aus der Fassade (Erker, Balkone) sind in Abstimmung mit den städtebaulichen Vorgaben sorgfältig zu prüfen.

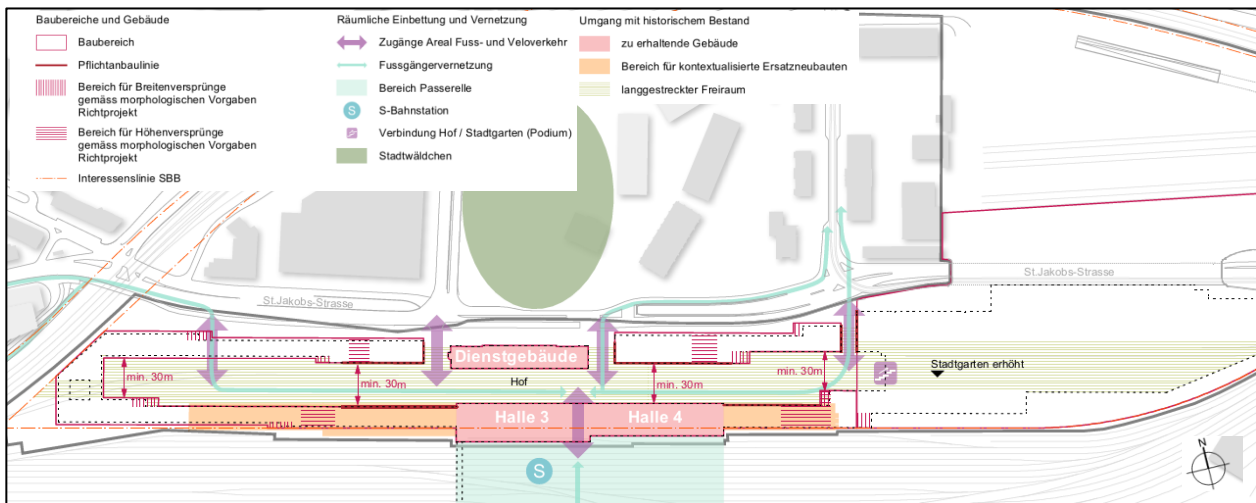


Abb. 5: Städtebauliches Konzept: Bereiche Breiten- und Höhenversprünge

4.3.2 Umgang mit historischem Bestand

Von den Gebäuden innerhalb des Perimeters der Nutzungsplanung bleiben das Dienstgebäude und die beiden historischen Güterhallen 3 und 4 erhalten. Erhalten und weiterentwickelt werden auch die schutzwürdigen Charakteristiken des historischen Gleisfreiraums in Form eines langgestreckten Freiraums sowie einzelne Elemente der ursprünglichen Bahnnutzung (z.B. ehemaliger Portalkran, Gleisanlagen im Hof, mobile Bahnwagen), die in den Freiraum integriert werden.

Zusätzlich zu den historischen Gebäuden mit Denkmalrelevanz kann das UAG-Gebäude erhalten und in die Hofraumfigur integriert werden.



Abb. 6: Dienstgebäude und Güterhallen



Abb. 7: Portalkran mit langgezogenem Gleis- und Freiraum

4.3.3 Nutzung

Das Planungsgebiet ist in vier Nutzungsschwerpunkte unterteilt. Die Nutzungsschwerpunkte reihen sich von West nach Ost aneinander. Pro Schwerpunkt ist jeweils eine Hauptnutzung festgelegt.

Im westlichen Teil des Areals werden hauptsächlich Wohnnutzungen angeordnet. Im sogenannten «Wohnhof» entsteht Raum für rund 550 Wohnungen. Angestrebt wird ein vielseitiges und durchmischtes Quartier mit einem heterogenen Wohnraumangebot in verschiedenen Gebäudetypen. Mindestens ein Drittel des neu entstehenden Wohnraums wird preisgünstig angeboten. In den Erdgeschossen sind gewerbliche Flächen möglich.

Im «historischen Zentrum» in der Arealmitte sind in den Hallen und im Dienstgebäude öffentliche und öffentlich wirksame Nutzungen zu realisieren. Dazu zählen beispielsweise Gastronomie, Kultur, Trendsport, aber auch Co-Working-Flächen oder Gesundheitsdienstleistungen. Bei einer Realisierung der angedachten S-Bahnstation St. Jakob/Wolf auf der Höhe des «historischen Zentrums» ist die Nutzung der Hallen als Bahnhofsgebäude vorgesehen.

Im Osten des Areals soll ein attraktiver Arbeitsplatzstandort entstehen. Der «Gewerbehof» bietet Raum für vielseitige Gewerbetätigkeiten.

Der südöstliche Arealteil bietet in Form eines «City-Logistikhubs» Flächen für vielfältige City-Logistiknutzungen. Ein City-Logistikhub verknüpft den Warenumschlag mit angebotenen Dienstleistungen, wie dies bereits heute auf dem Areal der Fall ist. Die Nutzungen können entweder im bestehenden UAG-Gebäude mit neuen An- und Aufbauten angesiedelt und betrieben werden oder in einem Neubau. Der City-Logistikhub schafft die räumliche und funktionale Schnittstelle zwischen der Büro- und Gewerbenutzung im Westen und dem klassischen Güterumschlag im Nordosten.

Mit dem Wegzug des internationalen Güterumschlags und der gleichzeitigen Integration des Freiverlads in den Bereich des heutigen Güterumschlags werden die klassischen Logistiknutzungen im Nordosten des Areals gebündelt.

Die Bruttogeschossfläche (BGF) teilt sich innerhalb des Nutzungsplanperimeters wie folgt auf die einzelnen Nutzungsschwerpunkte auf:

- Wohnhof: 73'500 m²
- Gewerbehof: 36'500 m²
- Zentrum: 10'000 m² (Bestandsgebäude)

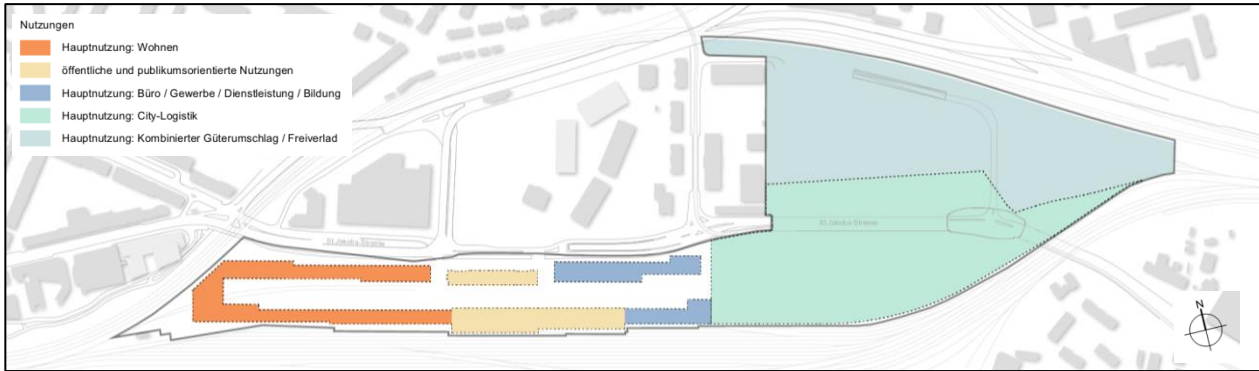


Abb. 8: Städtebauliches Konzept: Nutzungsverteilung

4.3.4 Grün- und Freiraum

Der mehr als 800 m lange Wolfshof ist der prägende Grün- und Freiraum und soll ein in Geschichte und Ort verwurzeltes, neues Ganzes bilden. Ausgewählte Erinnerungsstücke der vorhandenen Bahninfrastruktur beleben den Raum. 6'000 m² nicht unterkellerte, wasserdurchlässige Flächen für Bäume und Begrünung sorgen für ein angenehmes Mikroklima. Der Wolfshof ist ein offener Durchgangsraum mit ebenso ruhenden Räumen für Bewohner/-innen, Arbeitnehmende und Besucher/-innen. Die Flächen können auf die Bedürfnisse der umliegenden Nutzungen abgestimmt werden, sodass sich der Wolfshof in Wohnhof, zentralen Platz und Gewerbehof gliedert, ohne dabei die gestalterische und räumliche Einheit zu verlieren.

Bei einem Neubau für die Logistik ist auf dessen Dach eine öffentliche Grünfläche bzw. ein Stadtgarten anzustreben. Der Stadtgarten wäre über eine Treppenanlage mit dem Wolfshof verbunden und trüge die Raumidee des langgestreckten Hofes weiter. Im Stadtgarten soll sich in Zukunft ein differenziertes Nebeneinander von öffentlichen Freizeit- und Sportangeboten entwickeln.

Adressierung sowie Zugang zum Wolfshof und den Gebäuden erfolgen über die Vorbereiche entlang der St. Jakob-Strasse. Die Vorbereiche sollen unter Berücksichtigung der notwendigen Verkehrsflächen auf die direkt angrenzenden Nutzungen abgestimmt gestaltet und wo immer möglich begrünt werden.

Auf der südlichen Seite sollen die Schotterfelder der Gleiskörper bis an die Fassade der Hoffigur geführt werden und als ruderaler Habitate für spezialisierte sowie bedrohte Pflanzen- und Tierarten zur Verfügung stehen.

Auf der gegenüberliegenden Seite der St. Jakobs-Strasse ausserhalb des Planungsperimeters wird ein Stadtwaldchen als öffentlicher Grün- und Erholungsraum angestrebt. Die betroffenen Grundstücke sind aber im Eigentum Dritter, mit denen Gespräche stattfinden.

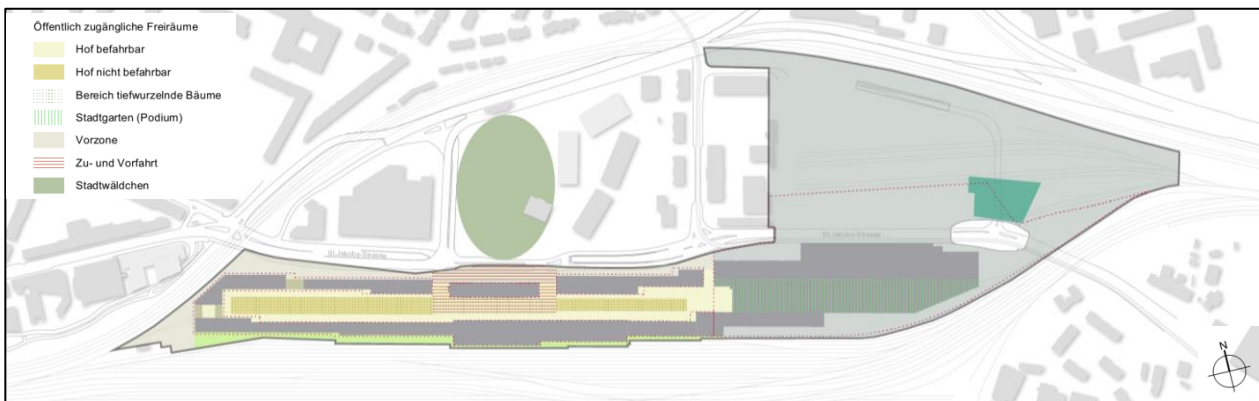


Abb. 9: Städtebauliches Konzept: Frei- und Grünräume

4.3.5 Verkehr und Erschliessung

Die Hofraumfigur wird über mehrere Zugänge mit der Umgebung verknüpft. An der Nordseite zur St. Jakobs-Strasse gibt es vier Zugänge, an der Südseite einen. Die Groberschliessung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt nordseitig über den neu zu planenden Fuss- und Veloweg entlang der St. Jakobs-Strasse. Der Hauptzugang ins Areal befindet sich auf der Höhe des bereits bestehenden Dienstgebäudes. Fussgänger/-innen und Velofahrende benützen zusätzlich die übrigen Zugänge auf der Nordseite des Areals. Südseitig erfolgt der Zugang via die neu zu erstellende Fuss- und Velobrücke über das Gleisfeld. Innerhalb des Areals können sich Fussgänger/-innen und Velofahrende grundsätzlich frei bewegen.

Im Zentrum des Areals könnte sich längerfristig rund um das Dienstgebäude ein intermodaler Mobilitätshub entwickeln. Kurzfristig soll ein vielfältiges Mobilitätsangebot zu einer nachhaltigen Mobilität der auf dem Areal wohnenden und arbeitenden Menschen beitragen. Das Angebot soll sowohl konventionelle als auch neue „smarte“ Mobilitätslösungen an dezentralen Mobilitätsstationen mit entsprechenden Zu- und Wegfahrten umfassen. Das konkrete Angebot ist in der weiteren Projektentwicklung interdisziplinär und bereichsübergreifend zu erarbeiten und zu definieren.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt die Zufahrt in das Areal über die St. Jakobs-Strasse westlich des Dienstgebäudes und führt im Einbahnverkehr östlich des Dienstgebäudes wieder aus dem Areal hinaus. Die Tiefgarageneinfahrten liegen direkt bei der Ein- und Ausfahrt des Areals. Der «Hof» selbst ist autofrei. Anlieferungen und Zufahrten für Rettungsfahrzeuge sind erlaubt und gewährleistet. Im Areal sind für den MIV zwei Tiefgaragen vorgesehen. Sämtliche Parkplätze für Bewohner/-innen und Arbeitnehmende sind in den Tiefgaragen angeordnet, ebenso die Parkplätze für Besuch und Kundschaft. Für Velos ist in der historischen Halle 4 eine zentrale öffentliche Veloabstellanlage bereitzustellen. Für die übrigen Velos sind in den einzelnen Gebäuden Parkiermöglichkeiten gemäss Veloparkplatzverordnung des Kantons Basel-Stadt einzurichten.

Die Erschliessung für den schweren Nutzverkehr (SNV) erfolgt separat im Osten des Areals über einen Tunnel. Kleine Lieferwagen gelangen über eine neue Spiralrampe an der Nordseite des UAG-Gebäudes auf dessen Deck.

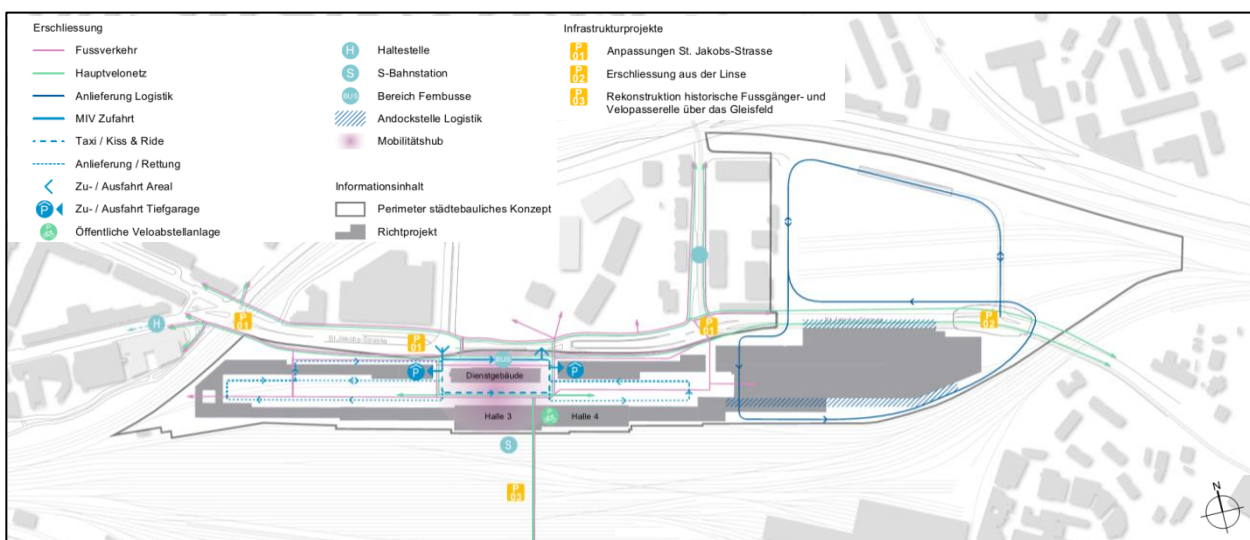


Abb. 10: Städtebauliches Konzept: Verkehr und Erschliessung

4.3.6 Energie und Umwelt

Bei der Entwicklung des Areals wird auf einen sorgsamen und intelligenten Umgang mit Energie und Ressourcen geachtet. Bau und Betrieb richten sich nach den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft und den Klimazielen der SBB mit Netto-Null-Emissionen bis 2030. Die Erstellung

des Bauwerks, der Betrieb des Areals und die durch das Areal induzierte Mobilität werden bei der Beurteilung von 2000-Watt-Kompatibilität und Klimaneutralität mit berücksichtigt. Die Dachflächen im Areal sind zu begrünen und zur Energieerzeugung mittels Photovoltaikanlagen zu nutzen.

Aufgrund der lärmexponierten Situation mit dem Gleisfeld im Süden und der St. Jakobs-Strasse im Norden sind im Westen des Areals im Bereich des lärmempfindlichen «Wohnhofs» geschlossene Zeilenbauten entlang der Süd-, West- und Nordkante zu realisieren.

Die Lage des Areals ist in Bezug auf Unfallereignisse mit Gefahrgütern (Störfallereignisse) auf der Bahn, auf den Durchgangsstrassen und auf den Umschlagplätzen exponiert. Damit die Risiken für die Bevölkerung tragbar sind, braucht es Nutzungseinschränkungen und bauliche Massnahmen.

4.3.7 Etappierung

Die Hofraumfigur wird etappiert und grundsätzlich von West nach Ost entlang unterschiedlicher Entwicklungseinheiten gebaut. Die Etappierung des Freiraums erfolgt parallel zu den Entwicklungseinheiten der Bauvolumen. Die bestehenden Gebäude und Freiräume werden in den Übergangsphasen zwischengenutzt.

In der ersten Entwicklungseinheit muss der Freiverlad verschoben werden, um Platz für die spätere Erstellung des Wohnhofs zu schaffen.

Die zweite Entwicklungseinheit umfasst die bauliche Anpassung der St. Jakobs-Strasse sowie die Erstellung der neuen Logistikerschliessung. Die St. Jakobs-Strasse wird entsprechend der angrenzenden Realisierung der Baufelder etappiert angepasst. Die Fertigstellung der neuen Logistikerschliessung ist vor Bezug der ersten Wohnungen anzustreben.

Die dritte Entwicklungseinheit umfasst die Realisierung von Wohnhof, Zentrum und Gewerbehof inkl. der dazugehörigen Freiräume. Diese können dabei entweder zeitlich hintereinander oder gleichzeitig miteinander umgesetzt werden.

Inhalt der vierten Entwicklungseinheit ist die Weiterentwicklung des UAG-Gebäudes und des angrenzenden Logistikareals. Ebenfalls Teil dieser Entwicklungseinheit ist die Realisierung des Stadtgartens. Die vierte Entwicklungseinheit kann aufgrund bestehender Nutzungen frühestens ab 2032 realisiert werden, weshalb sie in der vorliegenden Nutzungsplanung nur orientierend berücksichtigt wird. Für eine spätere Erweiterung der Nutzungsplanung bedarf es noch weiterführender Studien und Planungen.

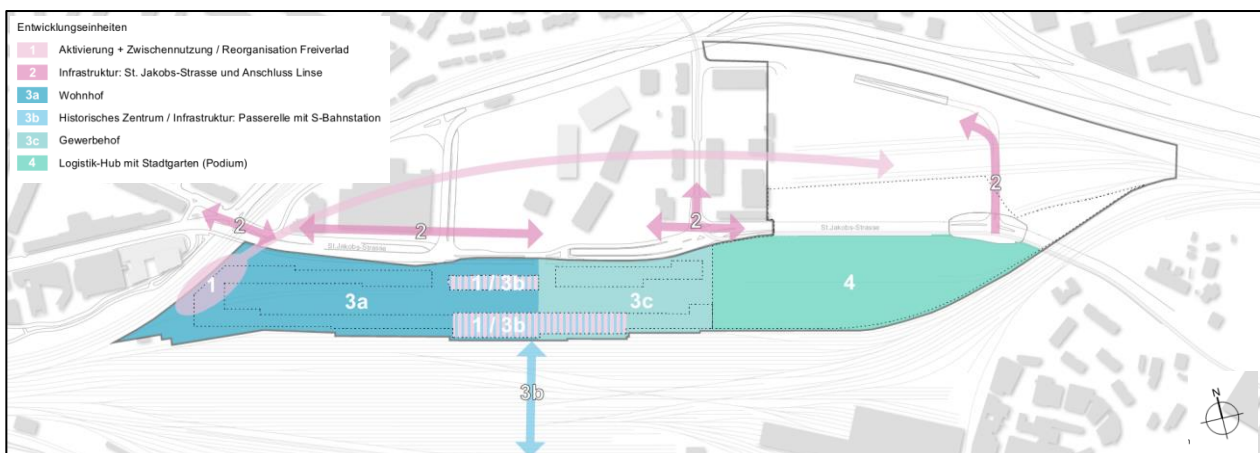


Abb. 11: Städtebauliches Konzept: Etappierung

5. Räumlicher Kontext Basel Süd

Das Areal Wolf ist Teil eines sich wandelnden Stadtteils, wo neue Nachbarschaften, Synergien und Spannungsfelder entstehen. Die Entwicklung nördlich der Gleisfelder hat am Bahnhof SBB begonnen und sich entlang der Nauenstrasse bis zum Grosspeter-Areal Richtung Areal Wolf weitergezogen. Bereits entwickelt und gebaut sind zudem die neuen Gebäude auf dem angrenzenden City-Gate Areal; sie vereinen vielseitige Nutzungen wie Wohnen, Hotellerie, Pflege, Betreuung sowie Büro. Auf der gegenüberliegenden Seite des Areals Wolf südlich der Gleisfelder entstehen mit dem Areal Walkeweg und dem Areal Dreispitz-Nord neue dynamische Stadtteile mit verschiedenen Nutzungsangeboten. Mit der geplanten Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» über die Gleisfelder sollen diese Entwicklungsgebiete direkter mit dem Areal Wolf und dem angedachten Mobilitätshub vernetzt werden.

Die unterschiedlichen Areale im Süden Basels werden basierend auf den gesamtstädtischen Strategien und Zielen entwickelt, was eine bedarfsgerechte und spezifisch abgestimmte Ausrichtung der jeweiligen Areale auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung erlaubt. Das Areal Wolf ist in diesem Kontext als dynamisches städtisches Gebiet charakterisiert und verbindet nebeneinanderliegende Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Logistik. Mit den Zielen der Smart City, des City-Logistikhubs und des Mobilitätshubs im Zentrum wird sich auf dem Areal Wolf ein betriebsamer und lebendiger Stadtteil entwickeln, der bestens vernetzt sein wird mit der Stadt, der Region und darüber hinaus.

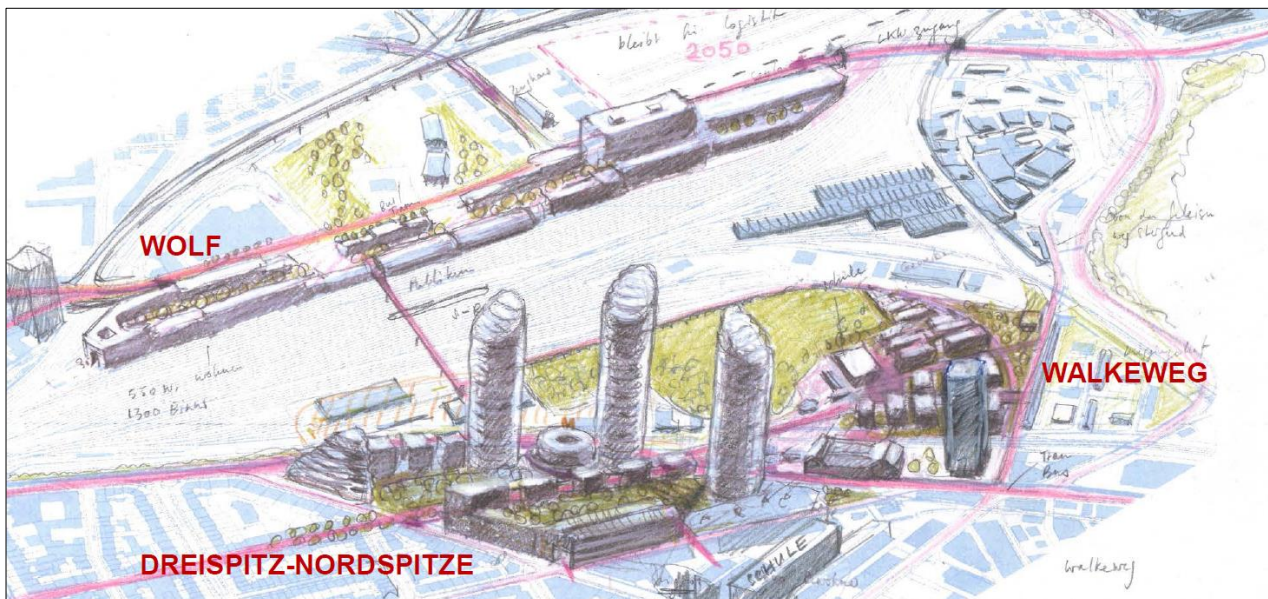


Abb. 12: Skizze Städtebau für Basel 2050, Städtebauliche Begleitgruppe, Illustration: Stephan Liechti

6. Raumwirksame Interessen

6.1 Kantonale Richtplanung

Die vorliegende Arealentwicklung setzt mehrere Strategien und Festsetzungen aus der kantonalen Richtplanung um oder stützt diese. Die Planung ist mit sämtlichen Richtplanfestsetzungen kompatibel.

Strategien

Mit der geplanten Arealentwicklung werden besonders folgende Strategien aus dem kantonalen Richtplan unterstützt:

- ST4 Mehr Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung schaffen.

Das Areal Wolf ist ein Gebiet, das bislang ausschliesslich für Gewerbe- und Logistiknutzungen zur Verfügung stand. Es öffnet sich nun zur Stadt hin und bietet neu Wohnungen an, was das Wohnraumpotenzial erhöht und zur Entwicklung nach Innen beiträgt.

- ST7 Das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössern.
Auf dem Areal Wolf wird nebst der Schaffung von Wohnraum auch die Nutzfläche für Gewerbe und Logistik erhöht. Dies wird durch eine effizientere Ausnützung des bestehenden Areals erreicht. Vermehrt werden auch Flächen für wertschöpfungsintensivere Branchen angeboten.
- ST11 Stadtgerechte Mobilität fördern und Erreichbarkeit gewährleisten.
Hier ist neben dem vielfältigen Mobilitätsangebot und der neuen Wegführung für den Langsamverkehr besonders die Rolle des Areals als City-Logistik-Standort zu nennen. Dieser trägt dazu bei, die Fahrten im Güterverkehr zu reduzieren und auf emissionsarme Fahrzeuge zu verlagern (s. auch Kapitel 6.6.5).

Schwerpunktgebiet Arbeiten

Im Kantonalen Richtplan ist das Areal Wolf inkl. des nordöstlichen Arealteils als Schwerpunktgebiet Arbeiten mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis festgehalten. Diese Schwerpunktsetzung schliesst eine teilweise zukünftige Wohnnutzung des Areals nicht aus. In den Ausführungen zu den örtlichen Festlegungen wird deutlich, dass das Areal zu den sechs nutzungs-offenen Arealen im Kanton Basel-Stadt gehört, für die der Regierungsrat im Februar 2016 beschlossen hat, dass ein aggregierter Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten anzustreben ist.

Fuss- und Veloverkehr

Das Areal Wolf betreffend sind folgende Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im Richtplan festgehalten:

- Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» – Vororientierung
- Fuss- und Veloverbindung «Hexenweglein–St. Jakob» – Vororientierung
- Fuss- und Velopasserelle «Wolf–St. Alban» – Vororientierung

Die Massnahmen werden mit der vorliegenden Nutzungsplanung berücksichtigt und im Kapitel 7 detailliert erläutert.

Nationalstrasse: Korridor (ABAC)

Die Weiterführung der Autobahn ab dem Anschluss Basel City in Richtung Westen ist im kantonalen Richtplan als Vororientierung eingetragen und im gültigen Nationalstrassen-Netzbeschluss enthalten. Aus heutiger Sicht muss davon ausgegangen werden, dass es weiterhin sehr wahrscheinlich ist, dass eine künftige Weiterführung der Nationalstrasse vom Anknüpfungspunkt Basel City – so wie bisher beim Projekt ABAC eingeplant – in zwanzig bis dreissig Jahren realisiert wird. Deshalb gilt es, mit der vorliegenden Nutzungsplanung die Realisierung eines entsprechenden Vorhabens sicherzustellen bzw. nicht zu verunmöglichen.

In den bisherigen Projektierungsarbeiten zum ABAC wurde davon ausgegangen, dass der Tunnelbau bzw. die Tunnelbohrung ab dem Anschlusspunkt Basel City von Osten in Richtung Westen erfolgt. Dies bedingte, dass beim Anschlusspunkt Basel City nicht nur die notwendigen Flächen und Räume für die künftige Nationalstrasse, sondern auch die notwendigen Baustelleninstallationsflächen reserviert bleiben mussten. Die Bauinstallationsflächen in der Grössenordnung von mindestens 17'000 m² würden die geplante Arealentwicklung bis zu einer Fertigstellung des Tunnels verunmöglichen.

Angesichts der erheblichen Unsicherheiten in Bezug auf eine künftige Weiterführung der Nationalstrasse gegenüber der konkret vorliegenden Arealentwicklung wurden die Randbedingungen für den Tunnelvortrieb zugunsten einer Entwicklung auf dem Areal Wolf abgeändert: Neu soll der Bau für eine Tunnellösung mit einem Vortrieb von Westen Richtung Osten zum Anschlusspunkt Basel City erfolgen. Der Startpunkt im Westen der Stadt Basel ist noch nicht bekannt. Mit dem geänderten Vortriebskonzept kann der Flächenbedarf für die Baustelleninstallationen beim An-

schlusspunkt Basel City markant reduziert werden. Die benötigten Installationsflächen müssen im Wesentlichen nur noch den Ausbau einer Tunnelvortriebsmaschine und die Realisierung der restlichen Tagbaustrecke ermöglichen.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird nun die erforderliche Fläche für die Erstellung des Tunnelbauwerks auf dem Areal Wolf festgehalten. Eine Bebauung dieser Fläche ist nur unter bestimmten Bedingungen und Auflagen möglich. Die Bauinstallationsflächen für den Ausbau der Tunnelvortriebsmaschine sowie für die lokalen Bauarbeiten erfolgen auf der Allmend sowie auf extensiv genutzten Parzellen nördlich der St. Jakobs-Strasse.

Die oberirdischen Anpassungen auf der St. Jakobs-Strasse, die für den neuen Autobahnanchluss notwendig wären, werden durch die Arealentwicklung nicht beeinträchtigt; ein 6 m breiter Fuss- und Veloweg wäre zusätzlich zwischen der Bebauung und dem neuen Strassenraum noch immer möglich. Die seitens Arealentwicklung geplanten Anpassungen an der St. Jakobs-Strasse berücksichtigen das ABAC-Projekt nur bei grossen und teuren technischen Bauwerken, doch solche sind aktuell nicht geplant (siehe Kapitel 7).

Wie die Entwicklung bzw. die Nutzung und Bebauung des Areals auf die Einschränkung durch den möglichen Autobahntunnel reagiert, ist noch offen, da verschiedene Szenarien umsetzbar sind. Grundsätzlich wird aber an der städtebaulichen Konzeption und Etappierung festgehalten. Eine Überbauung des Areals könnte mit einer provisorischen Zwischentappe erfolgen, die den Bereich für den Autobahntunnel nicht überbaut und einen früheren Abschluss des Wolfhofes sucht oder mit einer Überbauung, die mittels baulicher Massnahmen den Untergrund für eine nachträgliche Erstellung des Tunnelbauwerks sichert. Zudem wäre nebst diversen Zwischennutzungsmöglichkeiten auch eine ordentliche Überbauung mittels Beseitigungs- und Mehrwertrevers² möglich.

Bahn: Kapazitätssteigerung und Entflechtung

Die vorliegende Nutzungsplanung ist durch die Entflechtung Basel-Muttenz nicht betroffen.

S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf

Die S-Bahn-Haltestelle ist als Vororientierung eingetragen und wird in der Arealentwicklung mit dem angedachten Mobilitätshub berücksichtigt. Nach dem städtebaulichen Konzept soll die Haltestelle mit der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» verknüpft werden; die historischen Hallen im Zentrum des Areals könnten zukünftig als Bahnhofsgebäude dienen. Zurzeit werden Machbarkeit sowie Standort für eine solche Haltestelle im Rahmen der Bahnplanungen zum Bahnknoten Basel (Stichwort Herzstück) mituntersucht.

Car-Terminal Wolf

Der Car-Terminal Wolf mit Haltekanten für Reiseautos und Fernbusse ist als ein möglicher geeigneter Standort im Richtplan als Vororientierung festgehalten. Der Car-Terminal kann mit dem angedachten Mobilitätshub verknüpft werden und ist in der Nutzungsplanung berücksichtigt. Weitere Details siehe Kapitel 6.6.3.

Standorte Güterlogistik

Die Umschlagsanlage Basel SBB GB (Wolf-Nord) ist als Zwischenergebnis eingetragen. Die City-Logistik-Funktion am Standort Wolf ist dabei zu erhalten und zukunftsgerichtet weiterzuentwickeln. Die vorliegende Nutzungsplanung entspricht dieser Festlegung. Weitere Details siehe Kapitel 6.6.5.

² Ein Beseitigungs- und Mehrwertrevers verpflichtet den Eigentümer einer Baute od. Anlage diese od. einen Teil davon auf eigene Kosten und ohne Entschädigung zu beseitigen bzw. den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Als Begünstigter kann in diesem Fall der Kanton dies verlangen, wenn es für den Bau der Autobahn erforderlich ist.

Preisgünstiger Wohnraum

Seit Mitte 2018 steht im kantonalen Richtplan der Planungsgrundsatz, dass bei Arealentwicklungen ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum anzustreben ist. Im Juni 2021 verabschiedete der Regierungsrat den Entwurf für eine Anpassung der Wohnraumförderungsverordnung und legte ihn öffentlich auf. Die Anpassung regelt die Umsetzung des genannten Planungsgrundsatzes. Die Forderung nach preisgünstigem Wohnraum wurde für das Areal Wolf im Sinne dieser Anpassung bereits umgesetzt. Die SBB als Grundeigentümerin verpflichtet sich mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag denn auch zur Umsetzung von einem Drittel preisgünstigen Wohnraum auf dem Areal.

Als preisgünstiger Wohnungsneubau gelten einerseits der gemeinnützige oft durch Genossenschaften betriebene Wohnungsneubau sowie Neubauten des privaten Sektors, sofern diese die vom Regierungsrat festgelegten Mietzinsobergrenzen einhalten.

Teilrichtplan Energie

Gemäss Teilrichtplan Energie sind für die Entwicklungsgebiete neue Energieverbunde anzustreben. Für das Areal Wolf (V43) wird als Zielsetzung eine «Effiziente Wärme- und Kälteversorgung mit einem möglichst hohen Anteil an erneuerbarer Energie oder nicht anders nutzbarer Abwärme» formuliert. Gemäss Richtplan sind für das Areal folgende Energieträger prioritär zu nutzen:

- Abwärme aus Kälteproduktion
- Abwärme ARA Birs (Birsfelden)
- Erdwärme als Energiequelle und Saisonspeicher
- Fernwärme

Die Systemwahl basierend auf einem Variantenvergleich sowie die Bestimmung des Versorgungsperrimeters erfolgen durch den Grundeigentümer in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt.

6.2 Lärm

Das Areal ist von allen Seiten durch drei Lärmarten belastet: Strassen-, Eisenbahn- sowie Industrie- und Gewerbelärm. Die Gebäude und Nutzungen werden so angeordnet, dass die Lärmmissionen die Planungswerte für alle massgebenden Lärmarten nicht überschreiten oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Die Zu- und Wegfahrten der Tiefgaragen sind so anzuordnen, dass diese nicht den Innenhof beschallen. Durch die neuen Tiefgaragen sind die Vorgaben der Lärmschutzverordnung insbesondere in Bezug auf eine Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen einzuhalten. Bei den Wohnungstypologien sind Lärmschutzgrundrisse vorzusehen. Mit durchgesteckten Grundrissen wird die lärmexponierte Seite mit dem ruhigen Innenhof verbunden. Die gegenüberliegenden Gebäuderiegel müssen gleichzeitig erstellt werden, damit der Innenhof als ruhige Seite genutzt werden kann. Für das Areal gilt heute die Lärmempfindlichkeitsstufe IV. Mit der vorliegenden Nutzungsplanung wird es neu der Stufe III zugewiesen. Dies ist eine Voraussetzung für Wohnnutzungen. Für die Neubebauungen sind gemäss Art. 30 LSV die Planungswerte einzuhalten.

Somit resultieren aus der vorliegenden Nutzungsplanung keine negativen Beeinträchtigungen für den aktuellen Betrieb der Logistik, Bahnanlagen und Strassen. Bei zukünftigen wesentlichen Änderungen dieser Betriebe und Anlagen könnte es aber dazu kommen, dass aufgrund der dann bestehenden Wohn- und Arbeitsräume Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle erforderlich sind.

6.3 Störfall

Basierend auf dem Richtprojekt und dem städtebaulichen Konzept wurde eine detaillierte Risikoanalyse durchgeführt. Darin sind die künftigen Risikosituationen für die Bahnlinie, die St. Jakobs-Strasse, den relevanten Autobahnabschnitt der A2 und den Containerterminal dargestellt. Mass-

gebend war dabei der Zustand nach der Arealentwicklung inkl. prognostizierten Zustands in Bezug zum Gefahrguttransport/Lagerung, zum Strassen-/Bahnbetrieb und der städtischen Umgebung.

Die Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit (KCB) und die regierungsrätliche Kommission für Risikobeurteilungen (RISKO) haben die Risikoanalyse beurteilt. Obwohl die Personenrisiken auch unter Berücksichtigung der Massnahmen als bedingt tragbar³ eingestuft werden, kommen KCB und RISKO in einer Interessenabwägung zum Schluss, dass die Interessen einer verdichteten Bauweise im städtischen Bereich sowie an den Verkehrswegen höher zu gewichten sind als die aus dem Projekt resultierenden, zusätzlichen verbleibenden Risiken.

Dem Projekt wird zugestimmt unter der Bedingung, dass die folgenden Massnahmen vollumfänglich umgesetzt werden:

- Der Hofbereich ist so auszugestalten, dass dieser beidseits (nördlich und südlich an den Gebäudefassaden) mit Einsatzfahrzeugen zur Personenrettung aus der Höhe und zur Brandbekämpfung befahrbar ist.
- Gebäudeeingänge (Türen, Tiefgaragen usw.) aller Baubereiche sind mit Türen oder Toren zu versehen, die im geschlossenen Zustand das Eindringen von schweren Gasen (Propan, Chlor usw.) erschweren (Tore) oder verhindern (Türen).
- Die Nordfassaden des Wohnhofs, des Historischen Zentrums und des Gewerbehofs, die an die St. Jakobs-Strasse angrenzen, sind als geschlossene Fassaden auszugestalten. Konkret heisst das, dass in diesen Fassadenbereichen die Fenster dauerhaft geschlossen sind.
- Die Nord- bzw. Südfassaden des Wohnhofs, des Historischen Zentrums und des Gewerbehofs, die an die St. Jakobs-Strasse bzw. an das Gleisfeld angrenzen, müssen ausreichend Hitze- und Druckresistent sein sowie das Eindringen von Rauchgasen verhindern.
- Fluchttreppen sind auf dem gesamten Areal als eigene Brandabschnitte und geschützt vor Hitze- und Druckwirkungen durch Brandereignisse von ausserhalb des Areals auszulegen (min. Standard EI30).
- Im Erdgeschoss (resp. auf Niveau des Aussenbereichs) ist sicherzustellen, dass von jeder Stelle aus zumindest ein Fluchtweg in den Bereich des Hofes führt (direkt oder indirekt).
- Konsequente Brandabschnittsbildung zwischen Nord-Süd-Fassaden für jede zusammenhängende Einheit (Wohnung, Büro usw.). Die Massnahme betrifft alle Baubereiche (Wohnhof, Historisches Zentrum, Gewerbehof) und alle Geschosse (min. Standard EI30).
- Die Aussenluftzufuhr für Gebäude ist auf dem Dach oder im Hofbereich (Hof, Fassaden) anzuordnen.
- Das Areal ist entlang der St. Jakobs-Strasse sowie entlang der Bahnlinie an den äusseren Rändern so auszugestalten, dass flüssiges Gefahrgut nicht von der St. Jakobs-Strasse oder vom Bahnbereich auf das Areal fliesen kann (z. B. durch einen erhöhten Randabschluss).
- Personenintensive Einrichtungen, die die Personenzahl gegenüber den Angaben im Risikobericht erhöhen würden, sowie empfindliche Nutzungen dürfen nicht auf dem Areal erstellt werden. Zudem müssen Schlafzimmer oder Schlafbereiche zum Innenhof ausgerichtet sein.

Die aufgelisteten Massnahmen sind zur Risikominimierung umzusetzen. Sie haben konzeptionelle Auswirkungen auf die Bauvorhaben und sind deshalb bereits in den qualitätssichernden Verfahren zu behandeln und mit der Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit im Detail abzusprechen. Die getroffenen Massnahmen sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Massnahmen, die sich auf das Areal und die Bebauung beziehen, fordert die KCB und die RISKO gestützt auf Art. 3 Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV), dass die im Süden verlaufende Güterzuglinie (Linie 511) den Abstand von 45 m zu

³ Gemäss Verwaltungsinterne Weisung über das Beurteilungsverfahren beim vorsorglichen Katastrophenschutz (RRB. vom 14. Mai 1996)

den Südfassaden auf dem Areal Wolf nicht unterschreiten dürfe. Dies mit der Begründung, dass im Sinne der Vorsorge, Einwirkungen, die schädlich und lästig werden können, frühzeitig zu begrenzen sind. Denn für den Nahbereich bis 50 m werden für alle Arten von Leitstoffen mit Personenrisiken hohe bis sehr hohe Letalitäten ausgewiesen. Erst bei Abständen, die grösser als 50 m sind, werden keine Risiken für benzinartige Stoffe mehr erwartet. Besonders auch bei Propanartigen Stoffen ist die letale Wirkung im Abstand von mehr als 50 m deutlich geringer als im Nahbereich bis 50 m. Demzufolge soll gemäss KCB der heutige Abstand der Linie 551 zum Areal Wolf rechtlich festgeschrieben werden.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist der Ansicht, dass die Anforderungen gemäss Art. 3 StFV bei der Linie 511 in ihrer jetzigen Lage bereits erfüllt sind. Für ein Festschreiben dieser Lage gegenüber allfälligen zukünftigen Änderungen fehle eine gesetzliche Grundlage. Sollte später eine Verlegung oder Änderung der Linie 511 erfolgen, wird das BAV im entsprechenden Verfahren den Kanton Basel-Stadt unter Beachtung von Art. 41 Abs. 2 und Abs. 4 des Umweltschutzgesetzes (USG) entsprechend mitwirken lassen. Dadurch ist der Einbezug des Kantons gewährleistet. Eine vorsorgliche Festschreibung der Linie 511 sei nicht im Sinne der StFV, welche Ziel- und nicht Massnahmenorientiert ist.

Nach Anhörung des BAV und der KCB kommt die zuständige Dienststelle, Städtebau & Architektur des Bau- und Verkehrsdepartements, zum Schluss, dass entgegen der Forderung der RISKO auf eine Festsetzung der Linie 511 verzichtet wird. Dies mit der Begründung, dass die heutige Linienführung bedingt tragbar ist und eine Festsetzung der Linie die Entwicklung der Bahninfrastruktur unnötig beeinträchtigt und zukünftige alternative Massnahmen zur Risikoreduktion – wie reduzierte Geschwindigkeit, bauliche Massnahmen an der Bahnlinie oder Massnahmen an den Transportbehältern – im Voraus ausgeschlossen werden. Im Falle einer Verschiebung oder Änderung der Linie 511 wird das BAV den Kanton Basel-Stadt unter Beachtung von USG Art. 41 Abs. 2 und Abs. 4 in den entsprechenden Verfahren mitwirken lassen. Dabei sollen die Risikoanalyse zum Areal Wolf, der entsprechende Bericht der KCB sowie der Beschluss der RISKO eine verbindliche Grundlage sein.

6.4 Altlasten

Auf dem Areal Wolf sind keine grossflächigen oder schwerwiegenden Altlasten bekannt. Im Rahmen einer Untersuchung wurden vereinzelt Unfallstellen und Verunreinigungen festgestellt sowie künstliche Auffüllungen, die teilweise Verunreinigungen in Form von Fremdkomponenten aufweisen können. Allfällige vertiefte Untersuchungen sind im Rahmen der Bauvorhaben durchzuführen.

6.5 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Im Südosten des Areals verläuft eine 15 kV Speiseleitung. Im Abstand von <25m von dieser Leitung dürfen keine empfindlichen Nutzungen angesiedelt werden. Im betroffenen Bereich sind heute keine Bauten oder ständige Arbeitsplätze vorhanden oder geplant. Zudem erfolgt keine Einzonung bzw. die Zuordnung zu Bahnareal bleibt bestehen.

6.6 Mobilität

Das Areal ist heute für den Fuss- und Veloverkehr, für den motorisierten Individualverkehr (MIV), für den Schwerverkehr sowie mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die vorangegangenen Untersuchungen haben gezeigt, dass genügend Kapazitäten für die Arealentwicklung bezüglich des MIVs und des Schwerverkehrs auf der als Hauptverkehrsstrasse eingestuft St. Jakobs-Strasse vorhanden sind. Um aber im Sinne der Nachhaltigkeitsziele einen möglichst günstigen Modal-Split für die Arealentwicklung zu erreichen, sind die Erschliessungen durch den Fuss- und Veloverkehr als auch die Anbindung an die ÖV-Haltestellen zu verbessern. Zudem ist mit einem vielfältigen Mobilitätsangebot sowie einem Mobilitätskonzept für jedes Baufeld plausibel darzule-

gen, mit welchen Massnahmen und Angeboten der motorisierte Verkehr (fahrend und ruhend) tatsächlich reduziert und nicht lediglich in die umliegenden Quartiere verlagert wird, und wie Verkehrsmittel mit erneuerbaren Energiequellen und mit möglichst geringen lokalen Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen gefördert werden. Das Mobilitätskonzept muss mindestens folgende Themen behandeln:

- Zielvorgabe Modal Split
- Abschätzung Personenwege je Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Zielvorgabe und der Potenzialabschätzung von Einwohnerinnen und Einwohnern/Arbeitsplätze/Kundschaft/Besuch
- Anzahl, Lage und Ausstattung der Parkplätze je Nutzung
- Aktivierung des Einsparpotenzials durch Sharing-Angebote und Mehrfachnutzung der Parkfelder
- Bewirtschaftung der Parkplätze
- Anzahl und Lage der Veloabstellplätze inkl. Spezialvelos/Anhänger usw.
- Mobilitätsmanagement
- Monitoring und Controlling

6.6.1 Fuss- und Veloverkehr

Das Areal Wolf ist an das bestehende Fuss- und Veloroutennetz der Stadt Basel angebunden. Die Fuss- und Veloführung weist aber noch grossen Verbesserungsbedarf auf. Im Zuge der Arealentwicklung sind deshalb die Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs gemäss dem Kapitel 7 umzusetzen. Darüber hinaus werden innerhalb des Areals die gemäss BPG und VeloPPV geforderten Parkplätze erstellt und in einer der zu erhaltenden historischen Hallen eine zentrale öffentliche Veloabstellanlage geschaffen.

6.6.2 Öffentlicher Verkehr

Das Areal ist mit den Tramlinien 14 und 15 sowie mit der Buslinie 42 erschlossen. Die Wegführungen vom Areal zu den Haltestellen sind zu verbessern (siehe Kapitel 7.2). Zudem soll mit der geplanten Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» (siehe Kapitel 7.1) das Areal mit den Tramlinien 10 und 11 verbunden werden, die südlich des Geleisfeldes entlang der Münchensteinerstrasse fahren. Im Zentrum des Areals könnte langfristig ein intermodaler Mobilitätshub entstehen.

6.6.3 Fernbusse

Das Areal Wolf gilt aufgrund seiner verkehrstechnischen Erschliessung als möglicher Standort für Fernbusse. Auf der Fläche vor dem Dienstgebäude könnten deshalb Haltekanten für Fernbusse angeboten werden. Der Standort Wolf sowie seine zukünftige Entwicklung ist mit den weiteren Standorten innerhalb des Kantons sowie auf die Entwicklungen im Fernbusverkehr abzustimmen. Hierzu erarbeitet das Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartements ein Konzept und eine Strategie, um den gesamten Bedarf im Kanton sowie das Angebot festzulegen.

6.6.4 Motorisierter Individualverkehr MIV

Die Erschliessung erfolgt direkt von der St. Jakobs-Strasse. Der Hof ist autofrei. Anlieferungen und Zufahrten für Rettungsfahrzeuge sind erlaubt und gewährleistet. Sämtliche Bewohner-, Besucher-, Kunden- und Beschäftigtenparkplätze werden in den Tiefgaragen untergebracht. Im Sinne der kantonalen Nachhaltigkeitsziele und insbesondere unter Berücksichtigung von USG § 13 ist die Parkplatzzahl auf eine autoarme Siedlung auszurichten und Verkehrsmittel, die mit erneuerbaren Energiequellen betrieben werden, sind zu fördern.

6.6.5 Logistik/Güterverkehrskonzept

Heute befinden sich die bestehenden Logistik-/Bahnverladeflächen auf dem Wolf im östlichen (internationaler und nationaler kombinierter Verkehr) sowie im westlichen Arealteil (Freiverlad).

Der internationale kombinierte Verkehr wird aus dem Areal Wolf wegziehen und im Gateway Basel Nord angesiedelt. Die auf dem Wolf verbleibenden Logistikknutzungen (nationaler kombinierter Verkehr und Freiverlad) werden im nordöstlichen Arealteil auf der heutigen Gleisinfrastruktur räumlich zusammengefasst. Zudem wird der Logistikkbereich über neu mittels eines Tunnels direkt von der St. Jakobs-Strasse erschlossen, so dass die Erschliessung für den Schwerverkehr von der weiteren Erschliessung getrennt ist.

City Logistik

Gestützt auf das Güterverkehrskonzept Basel-Stadt sind zusätzlich zum nationalen kombinierten Verkehr und Freiverlad auf dem Areal Wolf mindestens 15'000 m² für den City-Logistikhub vorgesehen. Diese Flächen können sich über mehrere Gebäude und Geschosse erstrecken. Die Zuweisung dieser Flächen für den City-Logistikhub erfolgt etappenweise und unter Berücksichtigung der bestehenden Mietverträge. Aktuell wird davon ausgegangen, dass der City-Logistikhub im östlichen Arealteil ausserhalb des Bebauungsplanungssperimeters entweder im bestehenden UAG-Gebäude mit neuen An- und Aufbauten oder in einem Neubau daneben angesiedelt und betrieben wird.

Der City-Logistikhub hat die Funktion eines städtischen (Fein-) Güterverteilzentrums für Lieferungen und Abholungen an Adressen, die sich in Basel-Stadt oder in den nahegelegenen Agglomerationsgemeinden befinden. Der City-Logistikhub umfasst den Umschlag («Cross-Docking») von Sendungen von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP), Stückgutspediteuren oder Entsorgungsunternehmen von LKW/Bahn auf umweltfreundliche Fahrzeuge sowie auch die Lagerung von Sendungen. Gemäss Umweltschutzgesetz Basel-Stadt § 13 gelten Verkehrsmittel als umweltfreundlich, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Diese Bestimmung gilt auch für Nutzfahrzeuge des Strassengüterverkehrs. Darüber hinaus werden Bündelungseffekte mit grösseren Fahrzeugen berücksichtigt.

6.7 SBB-Interessenslinien

Die SBB-Interessenslinien sind in der vorliegenden Nutzungsplanung berücksichtigt und eingehalten.

6.8 Naturwerte

2016 wurden erstmals die Naturwerte auf dem Areal hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit und Ausdehnung grob beurteilt. Auf Basis dieser Erstbeurteilung wurde 2020 eine detaillierte Aufnahme der Lebensräume sowie der vorhandenen Flora und Fauna durchgeführt. Aufgrund dieser Erhebungen wurden die Ersatzpflicht von verlustig gehenden Flächen und mögliche Ersatzmassnahmen ermittelt.

In ausführlichen Felderhebungen konnten auf dem Areal Wolf 10 schutzwürdige Lebensraumtypen, 16 bedeutsame botanische und 9 faunistische Artenvorkommen festgestellt werden.

Durch die vorliegende Nutzungsplanung sind insgesamt 4'429.3 m² der folgenden schützenswerten Lebensraumtypen betroffen:

- 16.5 m² trockenwarme Mauerflur (Centrantho-Parietarion)
- 687.4 m² Steinpflaster-Trittplur (Saginion procumbentis)
- 3333.4 m² kalkreicher, trockener Hackfruchtacker (Eragrostion)
- 392 m² mesophiles Gebüsch (Pruno-Rubion)

Da keine bedeutsamen Artenvorkommen unmittelbar betroffen sind, wurde das Ausmass der verlustig gehenden Naturwerte gemäss Modul A (Lebensräume) mit der Bewertungsmethode für Eingriffe in schützenswerte Lebensräume (kurz: «BESB») berechnet. Insgesamt gehen rund 277 Biotopwertpunkte am Eingriffsort verloren. Diese gilt es durch Ersatzmassnahmen zu

kompensieren, wobei aufgrund der benötigten Entwicklungszeit und der planerischen Unschärfe ein Überschuss von ca. 20%, also insgesamt mindestens 330 Biotopwertpunkte, anzustreben ist.

Insgesamt sind rund 6'806 m² Fläche für die Gestaltung von Ersatzlebensräumen vorgesehen, davon sind 5'494 m² neu geschaffene Lebensräume auf zuvor versiegelten/überbauten oder nahezu vegetationsfreien Flächen. Die Ersatzmassnahmen werden unmittelbar am Eingriffsort realisiert. Entsprechend der verlustig gehenden Flächen sind folgende neue trockenwarme, ruderal geprägte Lebensräume zu erstellen:

- 952 m² mitteleuropäischer Halbtrockenrasen (Mesobromion, im Sinne eines vielfältigen Blumenschotterrasens) sowie Sträucher der trockenwarmen Gebüsche (Berberidion), Kleinstrukturen Fläche und Einzelbäumen
- 5'854 m² mesophile Ruderalflur (Dauco-Melilotion)

Die oben aufgeführten Lebensräume können teilweise durch extensive Bahn- oder Erholungsnutzung überlagert werden, solange sie mit den für die Ersatzflächen angestrebten Qualitäten vereinbar sind. Auf den Flächen innerhalb des Bahnareals ist aber Stand heute keine Nutzung geplant bzw. die Flächen bleiben bis auf Weiteres der Natur vorbehalten. Durch die vorgesehenen Ersatzmassnahmen können die verlustig gehenden Naturwerte mit einem Überschuss von 119 Biotopwertpunkten kompensiert werden.

Die oben aufgeführten Ersatzflächen sind im Bebauungsplan als orientierender Inhalt aufgeführt, damit in den folgenden Projektschritten die Naturersatzflächen noch bezüglich Umfang und Anordnung auf das konkrete Bauprojekt abgestimmt werden können. Die erforderlichen Qualitäten werden mittels Festsetzung im Bebauungsplan sichergestellt und die dauerhafte Sicherung erfolgt über eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung (Dienstbarkeit und/oder ÖREB-Katastereintrag), die nur mit Zustimmung der zuständigen Behörde (Kantonale Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz) wieder gelöscht werden kann. Im Vertrag zu den Dienstbarkeiten oder in einer gleichwertigen Vereinbarung sind nebst den effektiven Flächen die erforderlichen Qualitäten der Lebensräume sowie die dafür nötige Pflege und die entsprechenden Nutzungseinschränkungen festzuhalten.

6.9 Ökologische Vernetzung

Das Areal liegt gemäss Biotopverbundkonzept Basel-Stadt (2016) an einer Vernetzungsachse mit erster Priorität, die entlang der Elsässerbahn über den Bahnhof SBB zum Rangierbahnhof Muttenz führt. Sie ist vor allem für trockenwarme Lebensräume entlang der Gleisanlagen von grosser Bedeutung. Durch die geplante Arealentwicklung wird die bestehende Vernetzungsachse durch den Rückbau der angrenzenden Güterhallen, die Entsiegelung einzelner Flächen und der linearen Anordnung der Ersatzlebensräume gestärkt und ausgeweitet.

6.10 Stadtklima

Mit der Stellung der Gebäude entlang der vorherrschenden Windachse West-Ost ist der Luftaustausch über die übergeordneten Luftleitbahnen gewährleistet. Dank der Begrünung des unversiegelten Wolfshofs sowie den Bepflanzungen und Bäumen entlang der St. Jakobs-Strasse fällt die Aufheizung tagsüber geringer aus und die nächtliche Auskühlung wird gefördert. Der unversiegelte Bereich für tiefwurzelnde Bäume im Wolfshof sichert eine grosszügige Baumbepflanzung, welche die natürliche Verschattung und Verdunstung ermöglicht. Im Zusammenspiel mit den begrüneten Retentionsflächen auf den Dächern wird zudem eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung nach dem Schwammstadtprinzip mit Verdunstung, Speicherung und Versickerung ermöglicht, was letztlich zu einem angenehmen Mikroklima im Innenhof beiträgt. Gemäss den Klimanalysekarten kommen in den heissen Sommernächten kalte ablandige Fallwinde, die der Topografie nach unten folgen, vom Wolfgottesacker über das tiefergelegene Gleisfeld her. Aus klimatischer Sicht wäre es wünschenswert, wenn diese Winde ins Areal strömen könnten. Aufgrund der Störfallvorsorge und des Lärmschutzes ist dies aber nicht möglich, da die Bebauung

zur Gleisanlage eine geschlossene Fassade bilden muss. Umso wichtiger sind deshalb sämtliche Massnahmen innerhalb des Areals, die zu einem angenehmen Mikroklima beitragen.

6.11 Baukulturelles Erbe

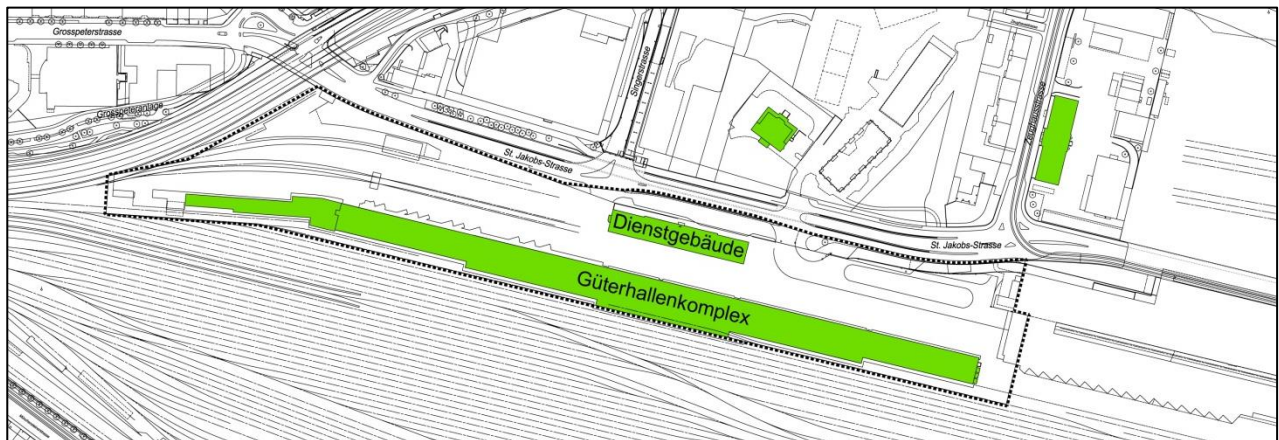


Abb. 13: Objekte im Inventar der schützenswerten Bauten (grün)

Das Areal «Güterbahnhof Wolf», zu dem das bauzeitlich weitgehend erhaltene Dienstgebäude (1899) und der in Teilen bauzeitlich erhaltene Güterhallenkomplex (1899) samt grossflächiger Gleisanlage und Freiverladeflächen gehören, war zur Zeit der Entstehung die wohl grösste Rangieranlage der Schweiz. Sie diente einerseits zum Rangieren der Güter- und Personenzüge und andererseits zum Umschlag sowie zur Lagerung von Gütern. In seiner städtebaulichen Konzeption mit Dienstgebäude und Güterhallen und hinsichtlich der Anlagetypologie ist der Güterbahnhof Wolf für Basel und die Schweiz einzigartig und eisenbahnhistorisch bedeutsam.

Als Grundlage für die Arealentwicklung haben die Denkmalpflege der SBB und des Kantons in Zusammenarbeit mit dem Bau- und Verkehrsdepartement, SBB-Immobilien und verschiedenen Gutachtern, Bauingenieuren, HLK-Planern und Schadstoffspezialisten die Schutzwürdigkeit und die Schutzfähigkeit der verschiedenen Bauten, Freiräume und Umgebungselemente abgeklärt. Die daraus resultierenden Empfehlungen und Vorgaben wurden im Studienauftrag berücksichtigt und weiterentwickelt. Die vorliegende Nutzungsplanung wird den denkmalpflegerischen Ansprüchen gerecht und berücksichtigt den Erhalt des Dienstgebäudes sowie zweier wertvoller Hallen und den räumlichen Kontext.

Mit einem Schutzvertrag vereinbarten die SBB und die Kantonale Denkmalpflege die Eintragung der Liegenschaft St. Jakobs-Strasse 200 (Dienstgebäude inkl. Halle 3 und 4 sowie Umgebung) in das Kantonale Denkmalverzeichnis. Der Schutzvertrag und der Eintrag ins Denkmalverzeichnis wurden dem Regierungsrat zeitgleich mit der vorliegenden Nutzungsplanung zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Beschluss und der Schutzvertrag wurden publiziert. Der Schutzzumfang sowie zulässige bauliche Veränderungen sind im Schutzvertrag verbindlich geregelt. Der Schutzzumfang umfasst das Dienstgebäude sowie die Hallen 3 und 4 und betrifft das innere wie auch das äussere Erscheinungsbild. Zudem umfasst der Schutz auch die Umgebung mit dem Verladekran, den dortigen Schienen und Prellböcken. Bauliche Veränderungen sind in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege möglich insbesondere der Einbau eines Treppenhauses inkl. Lift auf der Ostseite des Dienstgebäudes sowie bauliche Veränderungen der Güterhallen im Zusammenhang mit der Anbindung der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf».

6.12 Nachhaltigkeit

Die vorliegende Arealentwicklung ist ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltig. Die Planung strebt einen qualitätsvollen haushälterischen Umgang mit dem Boden auf einem heute unternutzten und zentral gelegenen Gebiet an. Die Planung priorisiert eine emissionsarme Mobilität und

verfolgt die Ziele des SIA-Energieeffizienzpfads sowie die Klimaziele der SBB mit Netto-Null-Emissionen bis 2030. Dabei darf eine Primärenergiedauerleistung von 2000 Watt pro Person und Jahr nicht überschritten werden und es sind keine energiebedingten Treibhausgasemissionen zulässig. Die städtebauliche Qualität der Bebauung sowie der Grün- und Freiräume wurden mit dem Richtprojekt stufengerecht erreicht und werden in den nächsten Phasen schrittweise mit konkreten Projekten und Varianzverfahren vertieft und sichergestellt.

Die vorhandenen wertvollen ökologischen Flächen auf dem Areal werden ersetzt und durch zusätzliche neue ökologische Flächen ergänzt. Die soziale Vielfalt und Vernetzung wird durch ein differenziertes Wohnraumangebot und über den zentralen Wolfshof erreicht.

6.13 Strategie Smart City Basel

Gemäss der Planungsvereinbarung vom 10. April 2018 beabsichtigen SBB und Kanton, das Areal Wolf zum «smartesten» Areal der Schweiz zu entwickeln. Dazu haben die SBB und der Kanton das Smart City Lab Basel initiiert und am 10. April 2019 eröffnet. Das Smart City Lab Basel vernetzt Partnerinnen und Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und die interessierte Öffentlichkeit. Diese Community tauscht sich aus, experimentiert und lernt voneinander. In gemeinsamen Pilotprojekten werden neue Lösungen entwickelt, die bei der Realisierung des smarten Wolfs, aber auch andernorts zum Einsatz kommen. Dabei begleitet das Lab als Pioniernutzung die Transformation des Wolf Areals vom Güterbahnhof zum Stadtquartier von morgen. Das zugrundeliegende Smart City Verständnis verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, der alle Aspekte des Smart Cities Wheels (Smart Economy, Smart Government, Smart People, Smart Living, Smart Mobility, Smart Environment) abdeckt und von der regierungsrätlichen Strategie «Smart City Basel» und dem Zielbild «Smart City: Beitrag der SBB» ausgeht. Die vorliegende Nutzungsplanung stimmt als Grundvoraussetzung die unterschiedlichen Anforderungen, Bedürfnisse und Sachthemen aufeinander ab und ermöglicht eine «smarte» Stadtentwicklung. Diese zeichnet sich durch einen frühzeitigen und breiten Einbezug aller relevanten Akteure und die systematische Übertragung der Erkenntnisse aus den Pilotprojekten im Smart City Lab Basel aus. Über innovative, partizipative Stadtentwicklungsprozesse werden Kriterien für die jeweiligen Wettbewerbsprogramme in ausgewählten Themenfeldern (z.B. Energie und Klima, Mobilität, Freiräume, Ver- und Entsorgung) definiert.

6.14 Recyclingcenter im Süden der Stadt

Wie im Ratschlag Nr. 18.0875.01 vom Regierungsrat an den Grossen Rat erwähnt, ist der Regierungsrat bestrebt, ein Recyclingcenter im Süden der Stadt zu realisieren. Dabei wurde auch ein Standort auf dem Logistikteil des Areals Wolf geprüft. Da das zukünftige Logistikareal als in sich geschlossenes Areal konzipiert ist, ist der Standort für einen öffentlichen und auf Privatkunden spezialisierten Recyclingpark ungeeignet. Zudem bedarf es für den geplanten Recyclingpark keines direkten Bahnanschlusses. Auf dem Logistikteil des Areals Wolf sind deshalb gewerbliche Logistikbetriebe, die auf einen Bahnanschluss angewiesen sind, zu priorisieren.

6.15 Hochhauskonzept

Gemäss Hochhauskonzept der Stadt Basel gehört das Areal Wolf zu den „potenziell geeigneten Gebieten für Hochhäuser“. Im Studienverfahren konnte aber kein Vorschlag mit einem Hochhaus überzeugen sowie die umweltrechtlichen Rahmenbedingungen erfüllen. Die geplante Bebauung des Areals sieht deshalb kein Hochhaus vor.

6.16 Toleranzzone Strassenprostitution

In der Verordnung über die Strassenprostitution (SG 724.500) ist auf dem Güterbahnhof Wolf vor dem Dienstgebäude und der Frachtgutexpedition eine Toleranzzone für die Strassenprostitution festgelegt. Diese Toleranzzone wird gemäss dem Justiz- und Sicherheitsdepartement schon seit

längerer Zeit nicht beansprucht. Aussergewöhnlich ist zudem, dass sich diese auf privatem Grund und nicht auf der Allmend befindet.

Die aktuelle Verortung der Toleranzzone ist mit den geplanten Nutzungen insbesondere mit dem öffentlichen Bereich rund um das Dienstgebäude nicht mehr verträglich. Zudem soll die Toleranzzone auf die Allmend verschoben werden. Das JSD wird deshalb in Zusammenarbeit mit den SBB die Verordnung zu einem späteren Zeitpunkt abgestimmt auf die Arealentwicklung anpassen. Dabei soll die Toleranzzone neu an einen geeigneteren Standort auf der Allmend beim Areal Wolf oder an einen anderen geeigneten Standort in der Stadt verlegt werden.

7. Infrastrukturprojekte

7.1 Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»

Über das südlich des Areals gelegene Gleisfeld soll eine Fuss- und Velobrücke erstellt werden. Die neue Brücke wird als Teil einer übergeordneten neuen Fuss- und Veloverkehrsachse das Areal Wolf mit den südlich gelegenen Quartieren Dreispitz und Gundeldingen verbinden. In den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege ist die Verbindung als Vororientierung eingetragen. Zudem könnte die angedachte S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf über die Brücke angebunden werden. Die Brücke soll im Zentrum des Areals Wolf ankommen und über ein Rampenbauwerk in einer der historischen Hallen auf das Areal geführt werden.

Für die Projektierung der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» bedarf es besonders einer vertieften Untersuchung der stadträumlichen und funktionalen Zielsetzungen auf der südlichen Seite des Gleisfeldes sowie einer vertieften Auseinandersetzung mit den bahnrrechtlichen und bahntechnischen Bedingungen und den daraus resultierenden möglichen Lagevarianten und Konstruktionsprinzipien.

Vor der Auslösung einer Varianten- und Machbarkeitsstudie zur Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» sind deshalb zwingend die Ergebnisse der aktuell laufenden Planungen zur Arealentwicklung Dreispitz Nord sowie zu den zukünftigen Linienführungen der S-Bahnen um den Bahnhof SBB mit dem Herzstück abzuwarten. Die Planungen zum Dreispitz Nord erfahren voraussichtlich 2023 eine erste gesicherte Konkretisierung mit dem Grossratsbeschluss zur Nutzungsplanung. Die Weiterentwicklung des Bahnknotens Basel (Stichwort Herzstück) kann zu grossen Veränderungen innerhalb der Gleisanlagen des Güterbahnhofs sowie der Abstell- und Serviceanlagen Wolf führen. Um die Kompatibilität mit den zukünftigen Ausbauten sicherzustellen, sind die Ergebnisse dieser Untersuchung abzuwarten, die in den nächsten Jahren vorliegen sollten.

Eine vertiefte Untersuchung bzw. die Ausarbeitung einer Vorstudie kann deshalb frühestens Ende 2021 gestartet werden. Die Brücke muss auf die angrenzenden Arealentwicklungen, die S-Bahn-Haltestelle Wolf und auf die übergeordnete Fuss- und Velonetzplanung abgestimmt werden. Die Projektierung ist gemeinsam durch den Kanton und die SBB auszulösen. Die Projektverantwortung, die Planungs-, Projektierungs-, Realisierungs- und Unterhaltskosten sowie weitere Details sind zwischen Kanton und SBB zu klären. Zudem soll das Projekt auch beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel eingereicht werden.

Auf dem Areal Wolf wird mit der Arealentwicklung und der entsprechenden Nutzungsplanung bereits die Anschlussfähigkeit für die Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» auf der Nordseite sichergestellt. Entsprechende Festsetzungen und Hinweise sind im Bebauungsplan vorgesehen.

7.2 St. Jakobs-Strasse

Im Zuge der Arealentwicklung soll die St. Jakobs-Strasse zu einer städtischen Achse entwickelt werden. Diese Aufwertung erfolgt durch grosszügige, direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und mit einer Begrünung des Strassenraums. Zudem gilt es, die Querungen und Knoten auf die Arealentwicklung abzustimmen. Erschliessung und Adressierung des Areals erfolgen über die St. Jakobs-Strasse.

Für die Aufwertung und Anpassung der St. Jakobs-Strasse tritt die SBB rund 7'000 m² Grundstücksfläche an den Kanton ab. Der Kanton plant, realisiert und finanziert die neuen Strassenräume bzw. Allmendflächen abgestimmt auf die Arealentwicklung und in Rücksprache mit der SBB. Die dafür notwendigen Projektierungsgelder werden voraussichtlich nach Rechtskraft der vorliegenden Nutzungsplanung beim Regierungsrat als gebundene Ausgaben beantragt.

Die MIV-Führung bleibt grundsätzlich auf dem heutigen Stand bestehen. Für den Fuss- und Veloverkehr soll parallel zur St. Jakobs-Strasse am nordwestlichen Ende des Areals eine neue Brücke über die SBB-Geleise gebaut werden. Die Fuss- und Veloverbindungen sollen baulich von der St. Jakobs-Strasse abgetrennt sein und sowohl in Richtung Bahnhof SBB als auch in Richtung St. Jakob direkt entlang des Areals führen. Die Weiterführung der Fuss- und Veloverbindungen als Basisroute für den Abschnitt im Tunnel der St. Jakobs-Strasse ist noch offen. Als mögliche Option wird im Bebauungsplan eine Wegführung über den Gewerbehof Richtung St. Jakob sichergestellt. Beim Zentrum des Areals Wolf können Fernbushaltekanten platziert werden. Für sämtliche Massnahmen auf der St. Jakobs-Strasse werden die Planungen zum Westring berücksichtigt. Als Grundlagen für die vorliegende Nutzungsplanung wurden die Machbarkeit sowie bereits auch verschiedene Varianten untersucht. Die konkrete Projektierung durch den Kanton erfolgt aber voraussichtlich erst mit Rechtskraft der vorliegenden Nutzungsplanung.

7.3 Erschliessung Logistik

Der Logistikteil soll vor allem für den schweren Nutzverkehr separat vom restlichen Areal erschlossen werden. Die Erschliessung erfolgt direkt ab der St. Jakobs-Strasse auf der Höhe der Öffnung in der Überdeckung der Strasse. Die SBB plant, realisiert und finanziert die neue Erschliessung der Logistik und strebt deren Fertigstellung vor dem Bezug der ersten Wohnungen an. Die Auswirkungen der neuen Einmündung wurden untersucht und sind für den Verkehrsablauf auf der St. Jakobs-Strasse nicht massgebend. Für die Velofahrenden und die Fussgänger/-innen vom St. Jakob Richtung Innerstadt verschlechtert sich die Situation im Vergleich zu heute, da neu die Einmündung der Logistikerschliessung gequert werden muss. Die Sicherheit bleibt aber gewährleistet.

Die Erschliessung des Logistikteils für stadtverträgliche Fahrzeuge aus dem City-Logistik Hub kann auch über den Wolfshof erfolgen. Als stadtverträgliche Fahrzeuge gelten primär Fahrzeugtypen mit für den Stadtverkehr geeigneten Abmessungen, die nicht in die Kategorie des motorisierten Individualverkehrs fallen (z.B. muskelkraftbetriebene Verkehrsmittel mit elektrischer Tretunterstützung).

8. Nutzungsplanerische Massnahmen

8.1 Bestehendes Recht

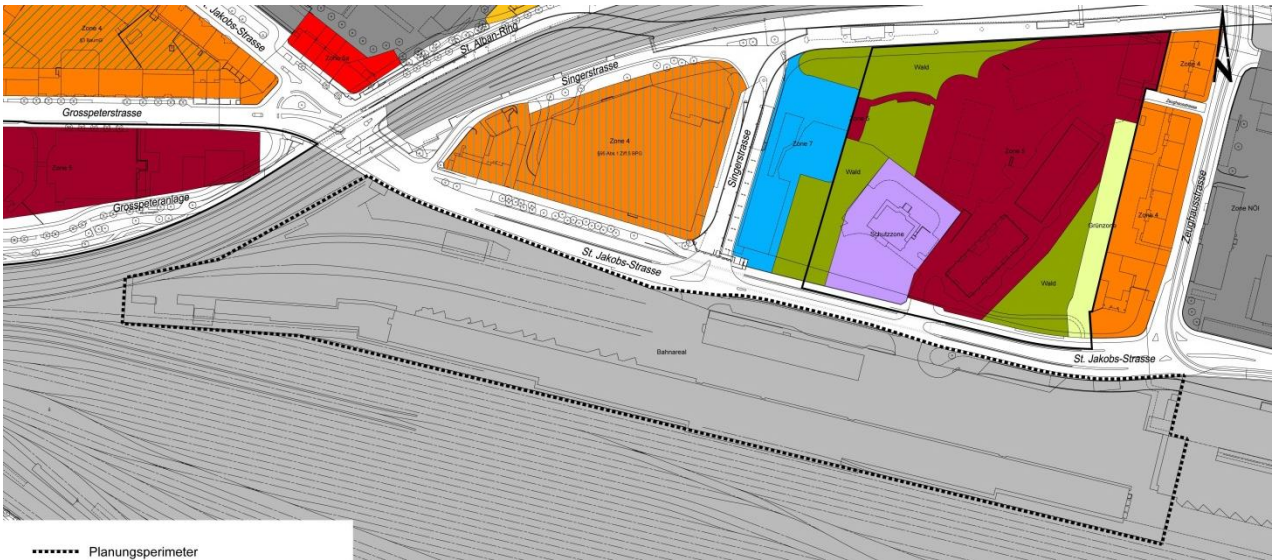


Abb. 14: Zonenänderungsplan bestehend

Der Planungsperimeter umfasst ausschliesslich Bahnareal, das heute der Lärmempfindlichkeitsstufe IV zugeordnet ist. Der Wohnanteilsplan macht keine Aussagen zu Bahnarealen. Innerhalb des Planungsperimeters liegen sowohl kantonale als auch nationale Strassenlinien.

8.2 Neue Zonierung

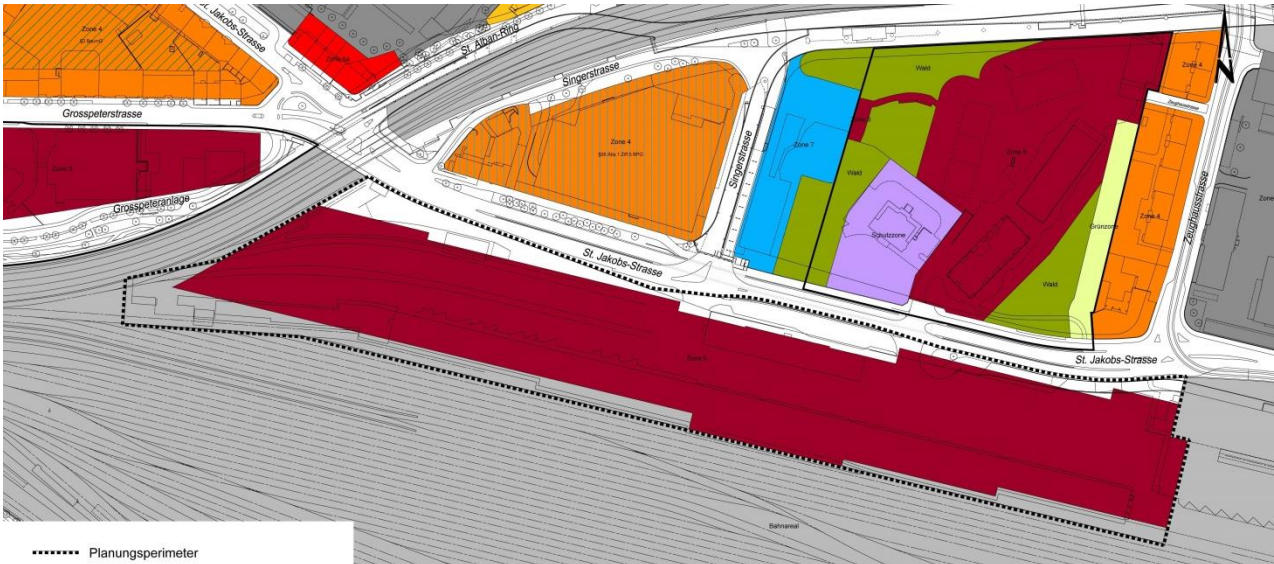


Abb. 15: Zonenänderungsplan neu

Für die geplante Überbauung bzw. als Grundlage für den Bebauungsplan wird das Bahnareal, wo notwendig, neu der Zone 5 zugewiesen. Die zukünftigen Allmendflächen werden keiner Zone mehr zugeteilt.

8.3 Neuer Bebauungsplan

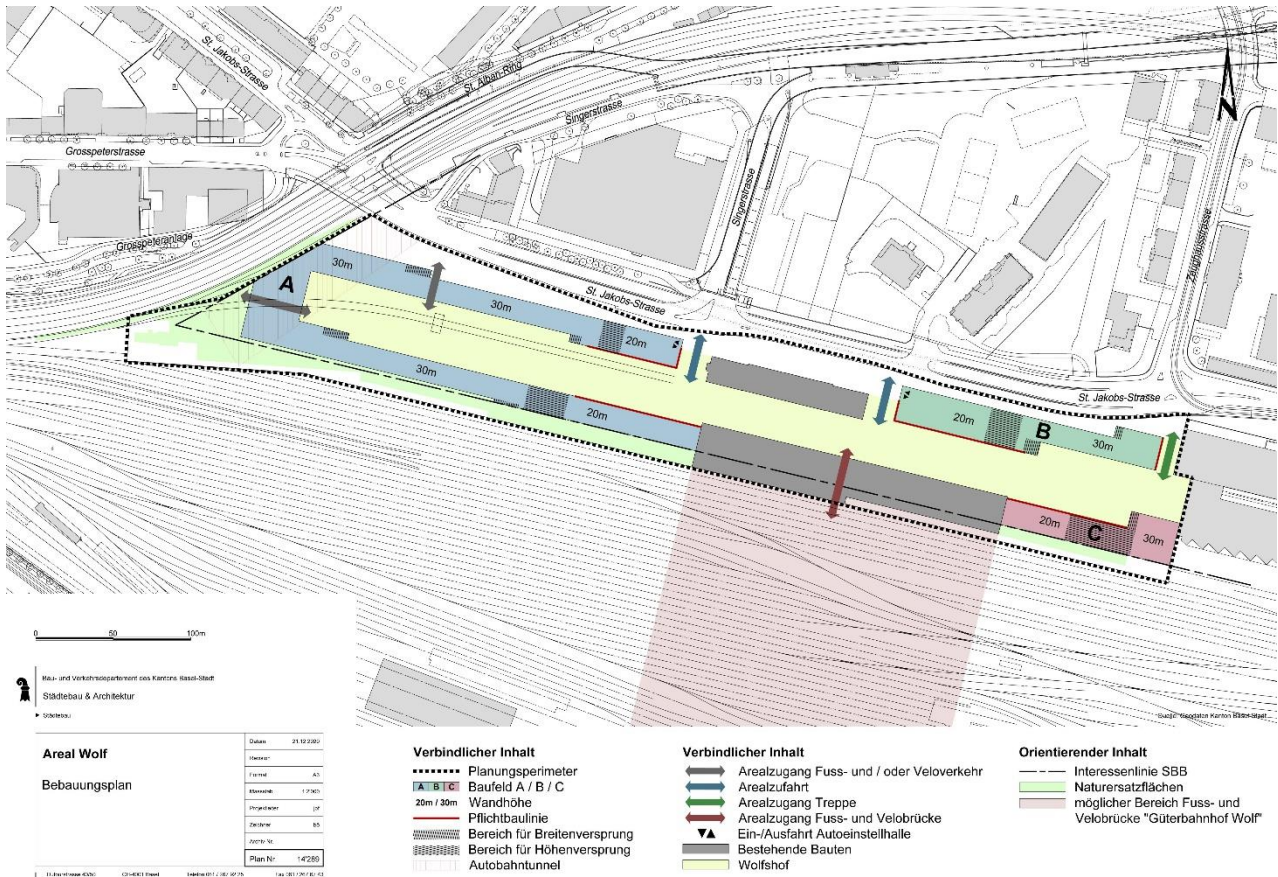


Abb. 16: Bebauungsplan

Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

2.1 Baufelder

- a. Die Wandhöhe beträgt 20 bzw. 30 m. Es gelten folgende Bruttogeschossflächen (BGF) und Wohnflächenanteile:

- Baufeld A: 73'500 m² BGF, Mindestwohnflächenanteil 80%**
- Baufeld B: 23'000 m² BGF, Maximalwohnflächenanteil 20%**
- Baufeld C: 13'500 m² BGF, Maximalwohnflächenanteil 20%**

Die Festsetzungen orientieren sich an Wandhöhen, BGF-Verteilung und Nutzungsanordnung aus dem städtebaulichen Konzept. Die im Plan angegebenen Wandhöhen sind grundsätzlich verbindlich und müssen erreicht werden. Eine Abweichung der tatsächlichen Wandhöhen von plus minus einem Meter ist jedoch zulässig. Die einheitliche Traufhöhe ist abgesehen von den vorgegebenen Höhenversprüngen aber einzuhalten. Somit bestimmt der erste Bau eines Baufeldes bzw. eines Höhenabschnittes die massgebende Wandhöhe abschliessend. Auf Baufeld A sind gewerbliche Nutzungen insbesondere im Erdgeschoss entlang der St. Jakobs-Strasse vorzusehen.

- b. Dachgeschosse und Dachaufbauten sind nicht zulässig.

Ist die vorgegebene Wandhöhe erreicht, sind keine zusätzlichen Dach- oder Attikageschosse sowie Dachaufbauten zulässig. Davon ausgenommen sind unbeachtliche Bauteile nach § 33 Abs. 2 BPG vom 17. November 1999 Stand 13. Mai 2020. Die städtebauliche Konzeption sieht eine kompakte Bauform mit Flachdach vor. Schrägdächer oder rückgestaffelte Attikageschosse sind nicht im Sinne der vorliegenden städtebaulichen Konzeption. Zudem dienen die Dachflächen der thermischen Energiegewinnung und werden begrünt. Zur Belebung des Hofes ist auf anderweitige Nutzungen auf den Dächern zu verzichten.

c. Die Fassadenfluchten und Trauflinien sind einheitlich. Es muss auf die Pflichtbaulinie gebaut werden.

Das städtebauliche Konzept sieht abgesehen von den vorgegebenen Fassaden- und Dachsprüngen keine weiteren Versätze mehr vor, sondern eine einheitliche Fassaden- und Trauflinie. Die Fassadenfluchten der neuen Gebäude sind durch Pflichtbaulinien gegenüber den historischen Gebäuden festgelegt. Die Pflichtbaulinien für die Neubauten sind in Bezug zu den historischen Bauten so gesetzt, dass die Fassadenfluchten der Neubebauung nicht aligniert, sondern leicht zurückversetzt sind. Dies erlaubt es, die historischen Gebäude angemessen in den Wolfshof zu integrieren, ohne diese durch weiteres Zurückversetzen der neuen Fassadenfluchten übermässig hervorzuheben oder mit einer Alignierung der Fassadenfluchten redundant erschein zu lassen.

d. Das Erdgeschoss muss als überhohes Geschoss realisiert werden.

Diese Festsetzung entspricht den Zielen und Vorgaben des städtebaulichen Konzepts und ermöglicht, nebst einer gewünschten Akzentuierung, vielseitige Nutzungen im Erdgeschoss. Entlang der St. Jakobs-Strasse sind bevorzugt publikumsorientierte Nutzungen vorzusehen. Als überhohes Geschoss gilt eine lichte Raumhöhe von 4.50 bis 5.50 m.

e. Im Bereich der Breitenversprünge ist ein Breitenversprung von mindestens 2.5 m vorzusehen.

f. Im Bereich der Höhenversprünge ist ein Höhenversprung von mindestens 9 m vorzusehen.

Diese Festsetzungen entsprechen den Zielen und Vorgaben des städtebaulichen Konzepts. An den im Plan gekennzeichneten Stellen ist ein Breitenversprung von mindesten 2.5 m bzw. ein Höhenversprung von mindesten 9 m bzw. 3 Geschossen einzufügen. Die Höhen- und Breitenversprünge können innerhalb der definierten Bereiche im Plan frei platziert werden. Die Höhen- und Breitenversprünge sind fein aufeinander abgestimmt und erfolgen nach bestimmten Regeln, so dass jeder der vier Längsflügel (NW-, NO-, SW-, SO-Flügel) sowohl an der Innen- als auch an der Aussenseite je einen Breitenversprung im Grundriss aufweist sowie zusätzlich einen Höhenversprung im Schnitt hat. Im Grundriss sind die Breitenversprünge (innen und aussen) jeweils nicht auf der gleichen Höhe wie im gegenüberliegenden Gebäude angeordnet. Sie sind mindestens 7 m (gemessen auf der Längsachse) voneinander verschoben. Höhen- und Breitenversprünge sind in einem Flügel nicht an der gleichen Stelle angeordnet. Die Distanz zwischen einem Breitenversprung und dem nächstliegenden Höhenversprung in einem Flügel beträgt zwischen 25 m und 30 m (Ausnahme SO-Flügel). Zwischen den gegenüberliegenden Flügeln sind die Höhen- und Breitenversprünge gemessen auf der Längsachse mindestens 7 m voneinander verschoben (Ausnahme SO Flügel).

g. Ein Nutzungstransfer ist nur gestützt auf ein die betroffenen Baufelder umfassendes qualitätssicherndes Verfahren zulässig.

Eine Verschiebung der zulässigen Bruttogeschossfläche kann unter gewissen Umständen sinnvoll sein. Die Grundideen der städtebaulichen Konzeption müssen aber gewahrt bleiben. Zur Qualitätssicherung ist für einen Nutzungstransfer ein Verfahren gemäss Ziffer 7 durchzuführen. Die maximale Bruttogeschossfläche über alle Baufelder innerhalb des Bebauungsplans darf jedoch nicht überschritten werden. Eine Verschiebung der Mindest- bzw. Maximalwohnflächenanteile ist nicht zulässig.

2.2 Bestehende Bauten

- a. **Die zulässigen baulichen Änderungen bestimmen sich gemäss dem Schutzvertrag betreffend Denkmalschutz und sind vorgängig mit der Kantonalen Denkmalpflege abzusprechen.**
- b. **Zulässig sind öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen.**

Die als bestehende Bauten gekennzeichneten Gebäude werden mittels Schutzvertrag «Güterbahnhof Wolf, St. Jakobs-Strasse 200» vom 11./26. Februar 2020, in das Denkmalverzeichnis eingetragen und geschützt. Nutzungen sowie bauliche Veränderungen sind basierend auf dem Schutzvertrag vorgängig mit der Kantonalen Denkmalpflege abzustimmen. Als öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen gelten beispielsweise Gastronomie, Kultur, Trendsport, aber auch Co-Working-Flächen oder Gesundheitsdienstleistungen. Bei einer Realisierung der geplanten S-Bahnstation St. Jakob/Wolf ist die Nutzung der historischen Hallen als Bahnhofsgebäude vorzusehen.

2.3 Frei- und Grünräume

- a. **Der Wolfshof ist als Frei- und Grünraum nach einem übergeordneten Konzept mit hohen ökologischen, gestalterischen und klimaausgleichenden Qualitäten zu gestalten und zu unterhalten.**

Die Abstützung der Freiraumplanung auf ein übergeordnetes Gesamtkonzept sichert die ökologische und gestalterische Qualität, die klimaausgleichenden Funktionen des Wolfshofs und gewährleistet bei einer etappenweisen Realisierung sowie beim Unterhalt, dass einzelne Massnahmen in eine gesamthaft stimmige Freiraumentwicklung münden. Das Konzept hat sich an der städtebaulichen Konzeption sowie dem Richtprojekt zu orientieren und ist in einem Varianzverfahren gemäss Festsetzung 7 zu erarbeiten.

- b. **Eine unversiegelte Fläche von 6'000 m² ist innerhalb des Wolfshofs für tiefwurzelnde Bäume frei von unterirdischen Bauten zu lassen.**

Die tiefwurzelnden Bäume sind ein wichtiger Bestandteil der Grünversorgung und tragen zu einem angenehmen Klima bei. Damit diese Bäume eine entsprechend grosse Baumkrone ausbilden können, müssen die Baumstandorte mindestens einen Abstand von 4 m von der Fassade aufweisen.

- c. **Die Naturersatzflächen sind als trockenwarme, ruderal geprägte Lebensräume auszugestalten und mittels öffentlich-rechtlicher Eigentumsbeschränkung zu sichern. Der Nachweis der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung ist eine Voraussetzung für die Baubewilligung auf dem Baufeld A.**

Die Naturersatzflächen können mit einer extensiven Bahnnutzung oder Erholungsnutzung überlagert werden, solange sie mit den Schutzinteressen der ruderalen Lebensräume vereinbar sind und die benötigten Qualitäten erreicht werden. Die effektive Grösse und Lage der Lebensräume sowie die erforderlichen Qualitäten und die dafür notwendige Pflege und Nutzungseinschränkung sind im Dienstbarkeitsvertrag oder einer gleichwertigen Vereinbarung festzuhalten.

2.4 Umwelt und Energie

- a. **Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfällen sicherzustellen. Die Massnahmen sind konzeptionell im qualitätssichernden Verfahren nach Ziffer 2.7 aufzuzeigen und im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.**

Die Risiken wurden als bedingt tragbar beurteilt, wenn hinreichende, risikomindernde Massnahmen am Projekt umgesetzt werden (vgl. Kapitel Störfall).

Die im Kapitel Störfall aufgelisteten Massnahmen sind umzusetzen. Sie haben konzeptionelle Auswirkungen auf das Projekt und sind deshalb frühzeitig einzuplanen und mit der Kontrollstelle für Chemie- und Biosicherheit im Detail abzusprechen.

- b. Für Neubauten sind die Planungswerte gemäss Lärmschutz-Verordnung einzuhalten.**

Bei einer Neubebauung im Sinne des Bebauungsplans bzw. im Sinne der städtebaulichen Konzeption sind für die geplanten Nutzungen die Planungswerte gemäss LSV einzuhalten.

- c. Erstellung, Unterhalt und Betrieb aller Bauten hat ressourcenschonend und effizient zu erfolgen. Dabei darf eine Primärenergiedauerleistung von 2000 Watt pro Person und Jahr nicht überschritten werden und es sind keine energiebedingten Treibhausgasemissionen zulässig.**

Der Nachweis ist mit dem Baubegleiten zu erbringen und erfolgt gemäss dem SIA-Effizienzpfad oder einem gleichwertigen anerkannten Label (z.B. 2000-Watt-Areal).

2.5 Mobilität

- a. Es dürfen nicht mehr als 40% der gemäss Parkplatzverordnung Basel-Stadt zulässigen Anzahl Parkplätze erstellt werden.**

Mit einer Relation von rund 0.4 Parkplätzen pro Wohnung orientiert sich der Bebauungsplan am Zielwert für autoarme Siedlungen. Die Reduktion auf 40% schliesst Besucherparkplätze mit ein und gilt auch für Dienstleistungs-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe sowie Ladengeschäfte. Angesichts des in Basel geringen Anteils von Haushalten mit Autos, den Zielen des USG und wegen des guten Anschlusses des Areals an den öffentlichen Verkehr sowie an das Fuss- und Veloverkehrsnetz ist dies ein raumplanerisch angemessener Wert. Massgebend für die Berechnung der Anzahl Parkplätze ist die Parkplatzverordnung vom 22. Dezember 1992 in der Fassung vom 20. Januar 2013.

- b. Oberirdisch sind einzig kiss&ride-Parkplätze, Taxistandplätze, Car-Sharing-Parkplätze, Bushaltekanten oder Ähnliches zulässig**

Parkplätze für Bewohner/-innen Besuch, Kundschaft und Beschäftigte sind unterirdisch anzuordnen.

- c. Es ist für jedes Baufeld ein Mobilitätskonzept zu erstellen.**

Der restriktive Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr sowie die energetischen Zielsetzungen nach Ziffer 4 Abs. c setzen ein koordiniertes Mobilitätskonzept voraus. Es ist plausibel darzulegen, mit welchen Massnahmen und welchem Mobilitätsangebot der motorisierte Verkehr (fahrend und ruhend) tatsächlich reduziert und nicht lediglich in die umliegenden Quartiere verlagert wird und wie Verkehrsmittel gefördert werden, die mit Energie aus erneuerbaren Quellen betrieben sind und möglichst geringe lokale Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen verursachen. Das Mobilitätskonzept muss mindestens folgende Themen behandeln:

- Zielvorgabe Modal Split
- Abschätzung Personenwege je Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Zielvorgabe und der Potenzialabschätzung von Einwohnerinnen und Einwohnern/Arbeitsplätzen/Kundschaft/Besuch
- Anzahl, Lage und Ausstattung der Parkplätze je Nutzung
- Aktivierung des Einsparpotenzials durch Sharing-Angebote und Mehrfachnutzung der Parkfelder
- Bewirtschaftung der Parkplätze
- Anzahl und Lage Veloabstellplätze inkl. Spezialvelos/Anhänger usw.
- Mobilitätsmanagement
- Monitoring und Controlling

- d. Die Zufahrten zu den unterirdischen Einstellhallen sind in den im Plan gekennzeichneten Bereichen zulässig.**
- e. Die Arealzugänge für den Fuss- und Veloverkehr sind als grosszügige Durchgänge zu realisieren.**

Die grosszügigen Durchgänge sind Teil der städtebaulichen Konzeption und für den Fuss- und Veloverkehr auszugestalten. Im Richtprojekt sind die Durchgänge quadratisch und vier Vollgeschosse hoch.

- f. Die Arealzufahrten sind sowohl für den Fuss- und Veloverkehr als auch für die Anlieferungs- und Rettungszufahrt auszugestalten.**

Die Erschliessung der Gebäude für Anlieferung und Rettung erfolgt über die im Plan gekennzeichneten Arealzufahrten. Die Ausfahrt der Rettungsfahrzeuge kann auch über die Arealzugänge erfolgen.

- g. Der Arealzugang über die Treppe ist für den Fussverkehr auszugestalten und muss nicht hindernisfrei sein.**

Ein hindernisfreier Zugang kann aber bei Bedarf durch Massnahmen in den angrenzenden Gebäuden erreicht werden.

- h. Der Arealzugang von der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» ist mittels Rampenbauwerken und ergänzenden Erschliessungsanlagen innerhalb der Gebäude oder auf dem Areal sicherzustellen.**

Die Projektierung der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» ist noch ausstehend, sodass noch kein Anschlusspunkt festgesetzt werden kann. In jedem Fall hat aber der Eigentümer den Anschluss an die Wolfbrücke sicherzustellen. Der Eigentümer ist in die Projektierung miteinzubeziehen.

- i. Im Hof zwischen Baufeld B und C kann der Kanton in Abstimmung mit dem Grundeigentümer einen öffentlichen Veloweg mit 4 m Breite erstellen, wenn die Weiterführung Richtung St. Jakob gesichert ist.**

Um die im Teilrichtplan vorgesehene Basisroute zu ermöglichen, kann aus heutiger Sicht eine Führung durch den Gewerbehof und anschliessend entlang der Logistik Richtung St. Jakob nicht ausgeschlossen werden. Sollte sich in den nächsten Jahren bei der weiteren Planung zeigen, dass eine Linienführung durch den Gewerbehof notwendig ist, kann der Kanton diese in Abstimmung mit dem Grundeigentümer realisieren. Das Recht kann aber nur geltend gemacht werden, wenn die Linienführung über den Gewerbehof hinaus baulich möglich, verhältnismässig und rechtlich gesichert ist.

2.6 Etappierung

- a. Der Bereich «Autobahntunnel» darf nur mit Zustimmung der für die Nationalstrassen zuständigen Behörden überbaut werden.**

Gemäss Kantonalem Richtplan ist im entsprechenden Bereich für ABAC ein Tunnelbauwerk für die Fortsetzung der Autobahn in Richtung Westen vorzusehen. Der ausgeschiedene Bereich auf dem Areal genügt dem Ausbau einer Tunnelbohrmaschine. Der Bereich darf ohne Zustimmung des Tiefbauamtes und des ASTRA nicht überbaut werden. Eine ordentliche Überbauung nach Vorgaben gemäss Nationalstrassengesetzgebung ist mit Zustimmung möglich, wenn die Fläche nicht für den Autobahntunnel benötigt wird oder wenn mit baulichen Massnahmen ein nachträglicher Bau des Tunnels sichergestellt wird. Zudem ist mit Zustimmung des Tiefbauamtes und des ASTRA auch eine vorgängige Überbauung mittels Beseitigungs- und Mehrwertrevers möglich.

- b. Eine Etappierung des Baufelds A ist unter Einhaltung der umweltschutzrechtlichen Vorgaben möglich. Für Gebäude und Gebäudeteile, die für die Etappierung notwendig sind, kann das zuständige Departement ausnahmsweise zeitlich begrenzte Abweichungen vom Bebauungsplan sowie von der Gesamtkonzeption zulassen. Die Ausgestaltung der Etappierung hat hohen städtebaulichen und ökologischen Anforderungen zu genügen.**

Im Falle einer Etappierung des Baufelds A ist nachzuweisen, wie die umweltrechtlichen Vorgaben besonders bezüglich Lärm und Störfall eingehalten bleiben. Für eine Etappierung bzw. temporäre westliche Schliessung des Baufelds A ist eine Überbauung des Wolfshofes zeitlich begrenzt zulässig. Das zuständige Departement kann dabei Abweichungen vom Bebauungsplan sowie von der Gesamtkonzeption zulassen, wenn der Gesuchsteller hohe städtebauliche und ökologische Anforderungen gemäss den vorangegangenen Kapiteln nachweisen kann. Zudem dürfen die für Baufeld A zulässige Bruttogeschossfläche und maximale Wandhöhe von 31 m auch nicht ausnahmsweise überschritten werden. Die für die Etappierung notwendigen Gebäude und Gebäudeteile, welche im Widerspruch zum Bebauungsplan und zur Gesamtkonzeption stehen, können zeitlich begrenzt bewilligt werden. Als sinnvolle zeitliche Begrenzung wird eine Frist von zehn Jahren gesehen.

- c. Innerhalb des Bereichs «Autobahntunnel» können unter Einhaltung der umweltrechtlichen Vorgaben und in Abweichung zum Bebauungsplan zeitlich begrenzte Nutzungen, Bauten und Anlagen bewilligt werden, wenn keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.**

Der Bereich «Autobahntunnel» kann bis zu einer ordentlichen Bebauung des Baufelds A vollständig oder teilweise für Zwischennutzungen genutzt werden – besonders für temporäre Nutzungen im Zusammenhang mit Smart City und für Bahnnutzungen. Für zeitlich begrenzte Zwischennutzungen können neue Bauten und Anlagen in Abweichung zum Bebauungsplan bewilligt werden, wenn diese die umweltrechtlichen Vorgaben erfüllen und die für das Baufeld A zulässige Bruttogeschossfläche und maximale Wandhöhe nicht überschreiten.

2.7 Qualitätssicherung

Neubebauungen sowie neue Grün- und Freiräume müssen hohen architektonischen und ökologischen Anforderungen genügen. Dies wird über koordinierte Varianzverfahren sichergestellt.

Dieses Vorgehen stellt sowohl eine hohe städtebauliche, architektonische und ökologische Qualität als auch eine hohe Planungsflexibilität für die folgenden Projektentwicklungen sicher. Varianzverfahren wie Studienaufträge und Wettbewerbe sind ein bewährtes Mittel zur Sicherstellung einer hohen städtebaulichen, architektonischen und ökologischen Qualität. Das Bau- und Verkehrsdepartement ist bei allen Varianzverfahren massgeblich beteiligt. Die Ziele und Rahmenbedingungen der Varianzverfahren richten sich grundsätzlich nach dem vorliegenden Bebauungsplan und den Kapiteln 3–8 dieses Berichts. Die einzelnen Varianzverfahren zu den jeweiligen Baufeldern bzw. zu den jeweiligen darin enthaltenen Bausteinen sind aufeinander und zusätzlich mit dem Varianzverfahren zum übergeordneten Frei- und Grünraumkonzept abzustimmen.

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

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

8.4 Änderung Wohnanteilplan

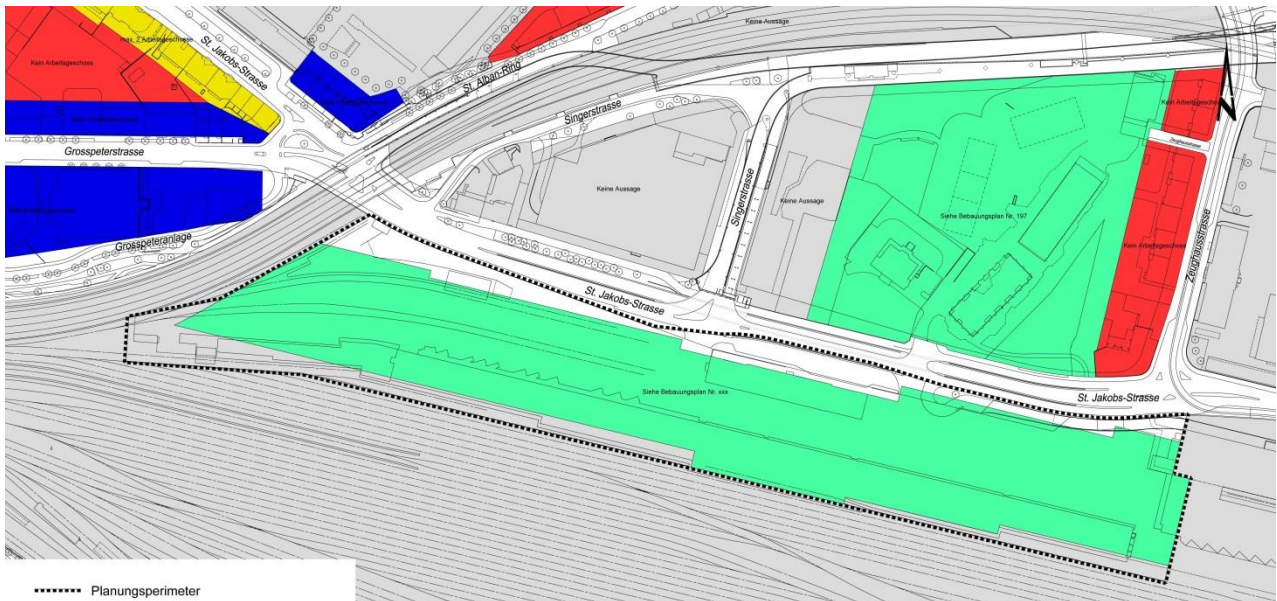


Abb. 17: Wohnanteiländerungsplan neu

Die Wohn- und Arbeitsanteile für die Zone 5 innerhalb des Planungsperimeters werden im Bebauungsplan festgelegt. Der Wohnanteilplan wird mit dem Hinweis auf den Bebauungsplan ergänzt.

8.5 Bau- und Strassenlinien

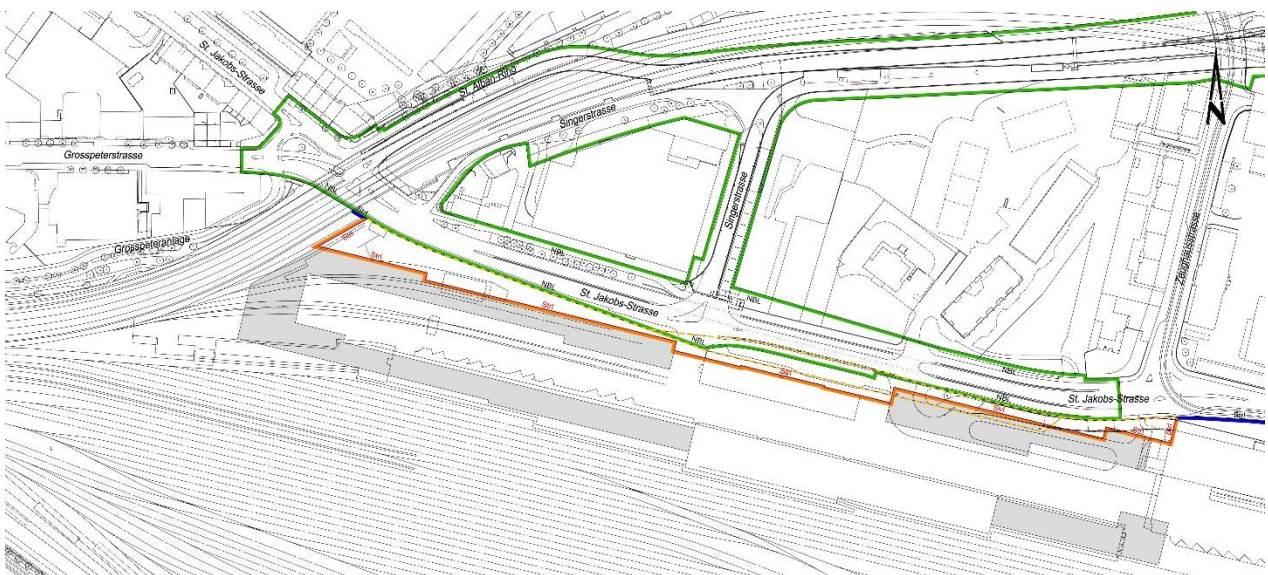


Abb. 18: Bau- und Strassenlinienplan

Die Bau- und Strassenlinien werden parallel zum vorliegenden Bebauungsplan beschlossen. Mit dem vorliegenden Bau- und Strassenlinienplan werden rund 7'000 m² des Areals neu zu Allmendflächen. Diese neuen Allmendflächen ermöglichen, den Strassenraum mit Grünelementen aufzuwerten, und bieten genügend Platz für eine neue Fuss- und Veloverbindung. Vor dem Dienstgebäude können zudem auf Allmend Fernbushaltekanten angeboten und die Feinerschiessung des Areals organisiert werden. Unsicherheiten bestehen noch bei der nordwestlichen Ecke des Bau-felds B bzw. im Bereich der Zufahrt zum City Gate Areal sowie der Ausfahrt aus dem Areal Wolf. Für die Verkehrsführung in diesem Bereich ist gegebenenfalls der Strassenraum zu vergrössern. Die dafür erforderlichen Untersuchungen haben mit der Überweisung der vorliegenden Planung an den Grossen Rat begonnen. Spätestens innerhalb von zwei Jahren nach Rechtskraft der vor-

liegenden Nutzungsplanung werden die Unsicherheiten geklärt bzw. die effektive Verkehrsführung und der daraus resultierende Strassenraum definiert sein. Eine allfällige Änderung der Strassenlinie im angesprochenen Bereich kann der Regierungsrat gestützt auf die §§ 101 und 106 des BPG vornehmen, solange diese dem Sinn und dem Zweck der Festlegungen des Grossen Rates nicht widerspricht.

8.6 Lärmempfindlichkeitsstufenplan

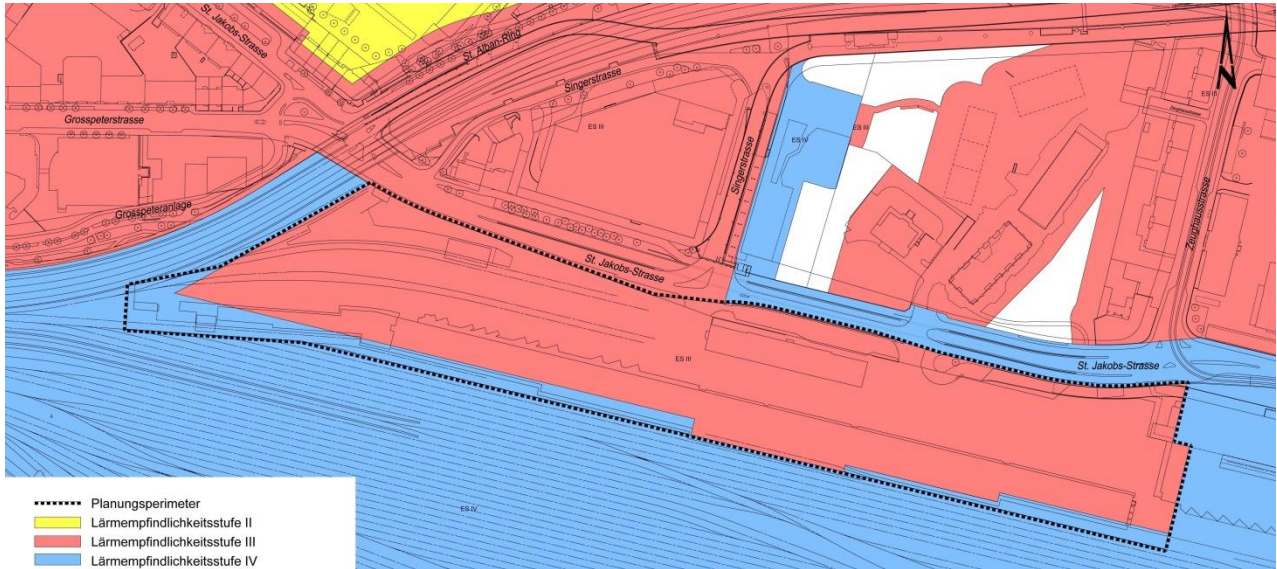


Abb. 19: Lärmempfindlichkeitsstufenänderungsplan neu

Die geplante Zone 5 innerhalb des Planungsperimeters wird neu der LES-III zugeordnet. Dies entspricht der üblichen Lärmempfindlichkeitsstufe für Mischgebiete gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV). Der Bereich der Logistik verbleibt in der LES-IV. Die Stufe III ist eine Voraussetzung für Wohnnutzungen auf dem Areal und entspricht der üblichen Lärmempfindlichkeitsstufe für Mischgebiete gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV).

Die geplanten Gebäude und Nutzungen werden so angeordnet, dass die massgebenden Grenzwerte am Gebäude (in der Mitte des geöffneten Fensters) für alle Lärmarten nicht überschritten werden oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Somit resultieren aus der vorliegenden Nutzungsplanung keine negativen Beeinträchtigungen für den aktuellen Betrieb der Logistik, Bahnanlagen und Strassen. Bei zukünftigen wesentlichen Änderungen dieser Betriebe und Anlagen könnte es aber dazu kommen, dass aufgrund der dann bestehenden Wohn- und Arbeitsräume Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle erforderlich sind.

8.7 Städtebaulicher Rahmenvertrag

Der städtebauliche Rahmenvertrag ist ein Vertrag zwischen dem Kanton und den Grundeigentümern und wurde zu Beginn der Planaufgabe unterzeichnet. Wie der Name bereits sagt, definiert der städtebauliche Rahmenvertrag primär den Rahmen für die anstehenden Entwicklungsschritte und ermöglicht eine weiterhin koordinierte Planung und Entwicklung von Projekten der SBB sowie des Kantons um und auf dem Areal Wolf.

Der städtebauliche Rahmenvertrag regelt primär die Entwicklungsphase nach dem Grossratsbeschluss bzw. nach Rechtskraft der Nutzungsplanung bis zur Umsetzung und Inbetriebnahme der neuen Bauten und Anlagen.

8.8 Mehrwertabgabe/Erschliessungsbeiträge

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

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

9. Mitwirkung

Der Kanton und die SBB haben frühzeitig die Arealnutzende (Stakeholder) und verschiedenste Interessensgruppen in die Planung und Zielsetzung miteinbezogen. Zu den Interessensgruppen zählen unter anderem die Nachbarn, die Quartierkoordination Gundeldingen, der Neutrale Quartierverein St. Alban-Gellert, die Handelskammer beider Basel, der Gewerbeverband, der VCS, Pro Natura, der Regionalverband Nordwestschweiz der Wohngenossenschaften und der Heimatschutz Basel. Gemeinsam mit den Interessensgruppen und den Stakeholdern wurde im November 2016 ein Workshop zum Studienprogramm und zu den Zielsetzungen für die Arealentwicklung durchgeführt. Ein zweiter Workshop zur Bewertung der Studienergebnisse fand im März 2018 statt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind in die darauffolgende Erarbeitung des Richtprojekts eingeflossen.

Die Ergebnisse des Studienverfahrens sowie das Richtprojekt wurden vom 21. Februar bis am 1. März 2019 auf dem Areal Wolf öffentlich ausgestellt. Zur Vernissage vom 20. Februar 2019 waren nebst den Medien, den Teams, den Stakeholdern sowie den Interessensgruppen weitere interessierte Gruppen eingeladen.

10. Auflage- und Einspracheverfahren

Die öffentliche Planaufgabe hat vom Mittwoch, 20. Januar 2021 bis am Donnerstag, 18. Februar 2021 im Bau- und Verkehrsdepartement an der Dufourstrasse 40 stattgefunden. Die Unterlagen waren auch über die Webseite des Planungsamts und des Bau- und Verkehrsdepartements einsehbar.

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

10.1 Formelle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

Innerhalb der Einsprachefrist ist eine Einsprache von Pro Natura Basel, gegen die Nutzungsplanung Areal Wolf eingegangen. Gemäss nationalem Umweltschutzgesetz sowie der kantonalen Natur- und Landschaftsschutzgesetzgebung ist Pro Natura Basel einspracheberechtigt. Die Einsprache von Pro Natur wurde mit Schreiben vom 20. Mai 2021 zurückgezogen. (Detail siehe Kapitel 10.2.5)

Weiter sind von folgenden Stellen Anregungen eingegangen:

- Camion Transport AG
- Gewerbeverband Basel-Stadt
- Gruppe www.PLANBASEL.ch
- Handelskammer beider Basel und der Logistikcluster Region Basel
- VCS beider Basel

10.2 Materielle Behandlung der Einsprachen und Anregungen

Anlass und Ziel der vorliegenden nutzungsplanerischen Massnahmen sind in den vorhergehenden Kapiteln bereits ausführlich beschrieben worden.

Zu den einzelnen Punkten in der Einsprache und den Anregungen nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung. Die Einsprache seitens Pro Natura wurde nach der Klärung mit Schreiben vom 20. Mai 2021 zurückgezogen.

Kopien der Anregungen, der Einsprache und des Einspracherückzugs liegen im Ratssaal auf.

10.2.1 Camion Transport AG (Anregung)

Nutzungsänderung und Wegfall von Logistikflächen

Wir anerkennen den Bedarf an zusätzlicher Wohnfläche aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums der Stadt Basel. Wir teilen die Grundhaltung, dass die mit dem steigenden Güterverkehrsaufkommen zunehmenden Verkehre optimiert und deren Umweltwirkungen verbessert werden sollen und können. Eine wichtige Voraussetzung für solche Massnahmen sind gut gelegene logistische Infrastrukturanlagen wie sie heute auf dem Areal Wolf vorhanden sind. Das Areal eignet sich bestmöglich für eine effiziente und umweltgerechte Ver- und Entsorgung der Stadt und Region Basel. Die gute Erschliessung des Areals mit betriebsbereiten Anschlussgleisen und kurze Wege zu den Empfängern sind in dieser Form einzigartig. Mit der Transformation der beplanten Fläche hin zu Wohn- und Gewerbenutzungen gehen diese wertvollen Logistikflächen verloren. Unserer Meinung nach ist das ein Fehler, weil wir befürchten, dass genau solche Flächen in Zukunft fehlen werden.

Die Transformation des Areals Wolf reagiert auf die Bedürfnisse von heute und morgen und baut Chancen aus. Einerseits wird mit dem Neubau des Gateway Basel Nord, ein geografisch optimal gelegener trimodaler Logistikstandort gebaut, der einen grossen Teil des Containerumschlags aufnimmt und so auf dem Areal Wolf Flächen für andere Nutzungen aber auch für einen City-Logistikhub freispielt. Die wertvollen Logistikflächen werden an den jeweils richtigen und sinnvollen Standorten spezifisch ausgebaut. Auf dem Areal Wolf werden der Umschlag LKW/Bahn sowie besonders die City-Logistik gestärkt, optimiert und ausgebaut. Die heute und in Zukunft leerstehenden Hallen und unternutzten Flächen auf dem Areal Wolf werden für andere Nutzungen frei gegeben.

Zuweisung des Areals zur Lärmempfindlichkeitsstufe III

Die Zuweisung des Areals zur Lärmempfindlichkeitsstufe III birgt Konfliktpotential zwischen den Nutzern der verschiedenen Arealteile. Die Konzentration der Logistikaktivitäten auf dem nordöstlich gelegenen Arealteil und die absehbare Zunahme der Güterverkehrsleistungen führen zu einer intensiveren und vermutlich zeitlich ausgedehnteren Nutzung der Logistikflächen. Der Betrieb und die künftige Entwicklung der Logistikflächen dürfen durch die Zuweisung des Areals zur Lärmempfindlichkeitsstufe III nicht eingeschränkt werden.

Das Areal liegt heute in der Lärmempfindlichkeitsstufe IV und wird mit der vorliegenden Nutzungsplanung neu der Stufe III zugewiesen. Die Stufe III ist eine Voraussetzung für Wohnnutzungen auf dem Areal und entspricht der üblichen Lärmempfindlichkeitsstufe für Mischgebiete gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV).

Die geplanten Gebäude und Nutzungen werden so angeordnet, dass die massgebenden Grenzwerte am Gebäude (in der Mitte des geöffneten Fensters) für alle Lärmarten nicht überschritten werden oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Somit resultieren aus der vorliegenden Nutzungsplanung keine negative Beeinträchtigung für den aktuellen Betrieb der Logistik, Bahnanlagen und Strassen.

Bei zukünftigen wesentlichen Änderungen dieser Betriebe und Anlagen könnte es aber dazu kommen, dass aufgrund der dann bestehenden Wohn- und Arbeitsräume Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle erforderlich sind.

Energie und Umwelt

Wir unterstützen den schonenden und massvollen Umgang mit energetischen Ressourcen und sehen im Leitkonzept der „2000-Watt-Gesellschaft“ gute Ansätze dafür. Mit den im Bericht zur Planaufgabe zu entnehmenden Informationen bleibt für uns unklar, ob und wie diese Vorgaben auch für die Gewerbebetriebe gelten sollen. Allfällig für die gewerbliche Nutzung geltende Energieverbrauchsziele müssten realistisch und für das Gewerbe erfüllbar sein.

Die «2000 Watt»-Ziele gelten für Nutzungen innerhalb des Bebauungsplanperimeters. Der Nachweis für die Einhaltung des «2000 Watt»-Ziels kann z.B. gemäss dem SIA-Effizienzpfad oder einem gleichwertigen anerkannten Label (z.B. 2000-Watt-Areal) erfolgen. Die Einhaltung der Vorgaben ist auch für das Gewerbe möglich. Es gibt schon heute «2000-Watt»-Areale mit gemischten Nutzungen (Wohnen, Verwaltung, Gewerbe, Restaurant, Einkaufszentrum, Hotel), die sogar schon eine Rezertifizierung durchlaufen haben. Unverhältnismässige Nutzungseinschränkungen sind deshalb nicht zu erwarten.

Energieerzeugung und -verbrauch, Dachgarten

Die Dachflächen sollen begrünt und zur Energieerzeugung genutzt werden. Bei einem Neubau für die Logistik soll auf dessen Dach eine öffentliche Grünanlage bzw. ein Stadtgarten errichtet werden. Wir weisen darauf hin, dass mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotten von Logistikdienstleistern auch deren Energiebedarf markant ansteigen wird. Die Nutzung der (in der Regel grossen) Dachflächen von Logistikbauten bietet sich für die Errichtung Photovoltaikanlagen an. Wir fordern Sie auf, die Nutzung dieser Dachflächen für die Energieerzeugung zu ermöglichen.

Eine öffentliche Grünfläche in Form eines Stadtgartens auf Teilen des Daches eines Logistik-Neubaus schliesst Flächen für die Energieerzeugung nicht aus. Der Stadtgarten ist Teil des städtebaulichen Konzeptes und wird aber mit der vorliegenden Planung noch nicht umgesetzt, sondern erst in einer nächsten Entwicklungsphase. Die konkrete Planung und Gestaltung des Stadtgartens ist noch zu erarbeiten.

Logistik/Bahnverlad/Schwerverkehr und City Logistik Hub

Die Zusicherung, wonach die Logistiktutzungen auf dem nordöstlichen Teil des Areals (UAG-Gebäude, Verkehrsflächen und Gleisinfrastrukturen) ohne Einschränkungen möglich bleiben, nehmen wir verbindlich zur Kenntnis. Wir begrüssen, dass diese Fläche mittels eines neuen Tunnels und getrennt von der Wohn- und Gewerbefläche, für den Schwerverkehr erschlossen wird. Die Funktion des in Ziffer 5.7.6 des Berichtes zur Planaufgabe beschriebenen City Logistik Hub sollte in einem nächsten Schritt genauer betrachtet und überlegt werden. Dabei ist insbesondere die Frage der Vor- und Nachläufe der Güter zu klären. Die Überlegung wonach Sendungen auf „stadtverträgliche Fahrzeuge“ umgeladen werden ist nachvollziehbar. Der Transport ebendieser unterschiedlich grossen und schweren Sendungen erfolgt dabei sowohl mit Lieferwagen und Lastwagen als auch mit Lastenrädern u. ä. Einschränkungen in der Wahl Transportmittel sind nicht sinnvoll und würden dem Ziel der Fahrtenreduktion widersprechen.

Der City-Logistikhub hat die Funktion eines städtischen (Fein-)Güterverteilzentrums für Lieferungen und Abholungen an Adressen, die sich in Basel-Stadt oder in den nahegelegenen Agglomerationsgemeinden befinden. Der City-Logistikhub umfasst den Umschlag («Cross-Docking») von Sendungen von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP), Stückgutspediteuren oder Entsorgungsunternehmen von LKW/Bahn auf umweltfreundliche Fahrzeuge sowie auch die Lagerung von Sendungen. Gemäss Umweltschutzgesetz Basel-Stadt § 13 gelten Verkehrsmittel als umweltfreundlich, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend

sind. Diese Bestimmung gilt auch für Nutzfahrzeuge des Strassengüterverkehrs. Darüber hinaus werden Bündelungseffekte mit grösseren Fahrzeugen berücksichtigt.

10.2.2 Gewerbeverband Basel-Stadt (Anregung)

Wohnraumpotenzial

Im westlichen Teil des Areals sollen hauptsächlich Wohnnutzungen angeordnet werden. Geplant sind rund 550 Wohnungen. Wie in der öffentlichen Planaufgabe erwähnt, können aufgrund der Störfallvorsorge keine höheren Bauten geplant werden. Es stellt sich jedoch die Frage, warum dann die Fläche im kantonalen Richtplan als mögliches Hochhaus-Areal festgesetzt ist. Das Zielbild des Kantons Basel-Stadt, das Potenzial um mehr Wohnraum zu schaffen an geeigneter Lage auszuschöpfen (wie auch an anderen Arealen, welche in nächster Nähe an Bahngleisen sich befinden), wird damit in Frage gestellt. Die vielen Vorgaben für eine Wohnnutzung lassen zudem darauf schliessen, dass das Areal bzw. die Lage generell ungeeignet ist für Wohnungen. Eine Dreiteilung des Areals und der damit verbundene Verzicht auf eine Durchmischung von Wohn- und Arbeitsnutzungen wird jedoch explizit begrüsst.

Das gemeinsame Wachstum von Wohn- und Arbeitsplätzen in Basel-Stadt ist wichtig, um in der Stadt dringend benötigten Wohnraum bereitstellen zu können, aber auch, um den Pendlerverkehr möglichst zu reduzieren oder zumindest dessen Wachstum zu dämpfen. Die Form der Wohnbebauung (Hochhaus, Reihe, Blockrand usw.) ist hierfür nicht entscheidend. Die intensive Auseinandersetzung mit dem Areal durch das städtebauliche Studienverfahren sowie in Workshops mit den Interessensgruppen hat deutlich aufgezeigt, dass auf dem Areal Wolf ein qualitätsvolles Wohnen möglich ist.

Lärm

Neu soll das gesamte Areal in die Lärmempfindlichkeitsstufe (LES) III eingestuft werden. Nun stellt sich die Frage, warum die LES III auch für den Logistikbereich im östlichen Teil des Areals gelten soll. Dort wird auch wie bisher ausschliesslich das Arbeiten in den Vordergrund gestellt. Es wäre von Vorteil, wenn hier die LES IV bleiben würde. Damit würde man auch Konflikten zwischen der zukünftigen Anwohnerschaft und der verbleibenden Logistikbranche vermeiden. Der westliche Teil und damit die Anwohnerschaft kann von den Lärmemissionen, welche von der Logistikbranche ausgehen (inkl. regelmässige Zu- und Abfahrten), betroffen sein und Einsprache dagegen erheben. Nicht nur sollen die Anwohnerinnen und Anwohner durch die räumliche Aufteilung durch Lärm geschützt werden, auch die ansässigen wie auch zukünftigen Unternehmen brauchen Rechts- und Planungssicherheit. Die LES IV im östlichen Teil (sowohl im Gewerbebereich wie auch dem Logistikbereich) würde Nutzungskonflikten von Anfang an vermeiden lassen.

Das Areal liegt heute in der Lärmempfindlichkeitsstufe IV. Für den Logistikbereich im östlichen Arealteil bleibt die LES IV bestehen. Mit der vorliegenden Nutzungsplanung wird lediglich der Arealteil für Wohn- und Gewerbenutzungen der Stufe III zugewiesen.

Vorgaben für das Gewerbe/2000-Watt-Areal

Der Bebauungsplan sieht vor, quartiersdienliche Gewerbenutzungen im Erdgeschoss zuzulassen sowie im östlichen Teil wertschöpfungsintensive Gewerbebetriebe und Dienstleistungen anzusiedeln. Mit der vorgeschlagenen Vorschrift im Bebauungsplan unter 2.4 Umwelt und Energie Ziffer c werden jedoch von vornherein fast sämtliche Branchen ausgeschlossen. Es wird in der Erläuterung zum Bebauungsplan nicht ausgeführt, wie Gewerbebetriebe wirtschaften können ohne energiebedingte Treibhausgasemissionen. Auch Quartiersnutzungen wie ein Bäcker, Friseur o.ä. sind von dieser Vorgabe betroffen. Es wird jedoch nicht erläutert, wie dies in der Praxis umgesetzt werden soll. Diese strikte Vorgabe gleicht einem Verbot für viele Dienstleistungen und Gewerbebetriebe. In der kantonalen Richtplanung ist das Areal Wolf als Schwerpunktgebiet Arbeiten festgehalten. Zudem soll das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössert werden. Unpraktikable Vorgaben erschweren jedoch diese Zielsetzungen. Das Areal Wolf soll auch in Zu-

kunft eine attraktive Wirtschaftsfläche im Kanton darstellen und die Ansiedlung von Firmen nicht verunmöglichen.

Daher schlagen wir die nachfolgende Änderung vor:

2.4. c. ...Dabei darf eine Primärenergiedauerleistung von 2000 Watt pro Person und Jahr nicht überschritten werden und es sind keine energiebedingten Treibhausemissionen zulässig. Ausgenommen davon sind sämtliche Gewerbe- wie auch Logistikbetriebe auf dem gesamten ausgewiesenen Areal.

Der Nachweis für die Einhaltung des «2000 Watt»-Ziels kann z.B. gemäss dem SIA-Effizienzpfad oder einem gleichwertigen anerkannten Label (z.B. 2000-Watt-Areal) erfolgen. Die Einhaltung der Vorgaben ist sowohl für das Wohnen als auch für das Gewerbe möglich. Es gibt schon heute «2000-Watt»-Areale mit gemischten Nutzungen (Wohnen, Verwaltung, Gewerbe, Restaurant, Einkaufszentrum, Hotel), die sogar schon eine Rezertifizierung durchlaufen haben. Unverhältnismässige Nutzungseinschränkungen sind deshalb nicht zu erwarten.

Vorgaben für Parkplätze

Der Bebauungsplan sieht vor, dass auf dem ganzen Areal nicht mehr als 40% der gemäss Parkplatzverordnung Basel-Stadt (PPV) zulässigen Anzahl Parkplätze erstellt werden dürfen. Die im interkantonalen Vergleich bereits sehr restriktive basel-städtische Parkplatzregulierung soll für das Wolf-Areal damit nochmals massiv verschärft werden. Die strenge Parkplatzregulierung ist ein relevanter Faktor für den Entscheid zahlreicher gewerblicher Unternehmen, aus Basel-Stadt fortzuziehen bzw. sich gar nicht erst in Basel-Stadt anzusiedeln. Durch die zusätzlich vorgesehene Verschärfung wird das Wolf-Areal für gewerbliche Nutzung von vornherein völlig uninteressant. Eine bewusst „autoarme“ Siedlung mit direktem Anschluss an das Nationalstrassennetz ist zudem ein Widerspruch in sich und eine unnötige Aufgabe eines entscheidenden Standortvorteils. Wir fordern folglich die Streichung der Ziffer 2.5. a.

Unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeits- und Mobilitätsziele für das Areal Wolf und wegen den geplanten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr ist die Reduktion auf 40% ein raumplanerisch angemessener Wert. Zudem ist der Kanton gemäss Umweltschutzgesetz dazu verpflichtet, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt. Vor diesem Hintergrund erachtet der Regierungsrat eine reduzierte maximale Parkplatzzahl für dieses neue Areal als angezeigt.

Die Parkplatzverordnung erlaubt für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge und Parkplätze angewiesen sind, Ausnahmen. Insofern entsteht durch die Vorgabe einer reduzierten maximalen Parkplatzzahl für das Gewerbe kein Nachteil.

Autobahn-Tunnel-Korridor

Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst es sehr, dass der von Seiten der Wirtschaft von Beginn weg angesprochene potenzielle Nutzungskonflikt der Bebauung des Wolf-Areals mit dem Bau eines Autobahn-Weststrings angesprochen wird. Der dafür freizuhaltende Korridor erscheint jedoch angesichts der notwendigen Anschlussbauwerke sowie der Bauinstallationsflächen sehr schmal. Im Bericht wird hierzu festgehalten, dass der Tunnelvortrieb von Westen anstatt wie bislang vorgesehen von Osten erfolgen soll, wodurch der Flächenbedarf für die Bauinstallationen markant reduziert würde. Diese Aussage führt jedoch zur Folgefrage, wo genau im „Westen“ der Tunnelvortrieb gestartet werden soll und die entsprechenden Bauinstallationsflächen vorliegen. Der Gewerbeverband Basel-Stadt hält in diesem Zusammenhang fest, dass für ihn der Anschluss des Weststrings an das Autobahndreieck Basel-City klar Priorität gegenüber einer allfälligen baulichen Entwicklung des Westteils des Wolf-Areals hat und der vorliegende Bebauungsplan folglich kein Präjudiz gegen den Bau des Weststrings darstellen darf.

Die Abstimmung zwischen der Arealentwicklung Wolf und dem Nationalstrassenprojekt erfolgte nach dem heutigen Wissenstand basierend auf den jeweiligen Projektständen und unter Einbezug sämtlicher Fachstellen. Die Arealentwicklung verhindert das Nationalstrassenprojekt nicht.

Ein allfälliger Tunnel beginnt voraussichtlich im Westen der Stadt Basel; der genaue Startpunkt ist noch nicht bekannt.

10.2.3 Gruppe www.PLANBASEL.ch (Anregung)

Wir von der Gruppe www.PLANBASEL.ch regen eine dichtere Bebauung des Wolf-Areals an. Dabei sollte der Fokus mehr auf Büroarbeitsplätzen liegen. Das Wolf-Areal — insbesondere mit einer S-Bahnstation — verfügt über eine sehr hohe Erreichbarkeit aus der gesamten Region. Das Wolf-Areal wäre unseres Erachtens geeignet als überkantonales Wirtschaftsgebiet mit einem Verteilschlüssel für die Steuereinnahmen; diskutiert mit Bundesamt für Raumplanung als auch Espace Suisse. Wir könnten uns vorstellen, dass dadurch auch beim Infrastrukturausbau — insbesondere Autobahnausbau — Einsparungen realisiert werden könnten. Hier denken wir auch an ein Areal-Pooling in Kombination mit grossen Park&Rides und einem Light Railway System, wodurch Raum- und Verkehrsplanung besser koordiniert werden könnten.

Mitglieder unserer Gruppe beobachten seit mehr als 15 Jahren die Wirtschaftsflächenentwicklung in der Region Basel. Die neu in die Region kommenden Firmen suchen die Nähe zur Life Science und zu den grossen Bahnhöfen. Es ist für uns deshalb nicht überraschend, dass sich vor allem das Gebiet Allschwil gut entwickelt hat. Wir glauben nicht an den Erfolg der anderen Wirtschaftsgebiete im Baselland (Birstal/Raum Pratteln) bzw. das sind unseres Erachtens Fehlplanungen. Deshalb hat sich im Oktober 2018 eines unserer Mitglieder mit Grossrat Jeremy Stephenson getroffen und u.a. die Eingabe des Anzugs 18.5325.01 angeregt. In der Beantwortung wird auf Seite 4 Kapitel 2.2.1 eine bikantonale Gesamtschau der Wirtschaftsflächen unter Leitung der Handelskammer erwähnt. Seit nun fünf Jahren werden im Birstal — im Raum Pratteln schon länger — Wirtschaftsflächen promotet — u.a. sind diverse Personen aus der Handelskammer oder der Handelskammer nahestehende Personen involviert. Aufgrund bisheriger Ansiedlungen bezweifeln wird die Qualität dieser Standorte, da es sich unserer Meinung nach eher um «koordinierte Umsiedlungsaktionen» handelt. Wir haben den Eindruck bekommen, dass es hier insgeheim eher um Wohnungsbau geht als um die Entwicklung visionärer Wirtschaftsgebiete. Das wäre nicht im Interesse des Bürgers.

In der BZ 29.3.2018 redet Daniel Wiener von einem seit 30 Jahren fehlenden Gesamtverkehrskonzept in der Region Basel. Dabei erwähnt er auch die Raumplanungsstelle beider Basel, vermutlich aufgrund der «Regel» Raumplanung gleich Verkehrsplanung. Daniel Wiener lobt im BZ-Artikel vom 18.08.2020 die von ex-Stadtpräsidentin Ackermann eingeleiteten Smart City-«Innovationen» auf dem Wolf-Areal. Wir glauben es ist mehr Innovation möglich auf dem Wolf-Areal.

Wurde zur Kenntnis genommen.

10.2.4 Handelskammer beider Basel und der Logistikcluster Region Basel (Anregung)

Anpassungen am Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Wir befürchten, dass es bei der praktischen Durchsetzung der neuen Lärmempfindlichkeitsstufe III zu Konflikten zwischen den Bewohnern im Westen, den Logistikern im Osten sowie den Bahnanlagen kommen wird. Aus Sicht der Handelskammer und des Logistikclusters muss zwingend sichergestellt sein, dass das Logistikareal im Osten sowie der Bahnbetrieb durch die neue Wohnsiedlung weder in ihrem Betrieb, noch in ihrer weiteren Entwicklung negativ beeinträchtigt werden.

Das Areal liegt heute in der Lärmempfindlichkeitsstufe IV und wird mit der vorliegenden Nutzungsplanung neu der Stufe III zugewiesen. Die Stufe III ist eine Voraussetzung für Wohnnutzun-

gen auf dem Areal und entspricht der üblichen Lärmempfindlichkeitsstufe für Mischgebiete gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV).

Die geplanten Gebäude und Nutzungen werden so angeordnet, dass die massgebenden Grenzwerte am Gebäude (in der Mitte des geöffneten Fensters) für alle Lärmarten nicht überschritten werden oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Somit resultieren aus der vorliegenden Nutzungsplanung keine negative Beeinträchtigung für den aktuellen Betrieb der Logistik, Bahnanlagen und Strassen.

Bei zukünftigen wesentlichen Änderungen dieser Betriebe und Anlagen könnte es aber dazu kommen, dass aufgrund der dann bestehenden Wohn- und Arbeitsräume Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle erforderlich sind.

Nutzung der Schieneninfrastruktur durch Güterzüge

Gemäss Planaufgabe darf die südlich des Areals verlaufende Güterzuglinie 511 den notwendigen Sicherheitsabstand von 45 Metern zur Südfassade des Areals Wolf nicht unterschreiten. Nach Auskunft des Bau- und Verkehrsdepartements gilt dieser Sicherheitsabstand auch für Güterzüge, die auf der nördlich des Areals gelegenen Schieneninfrastruktur verkehren. Da unklar ist, wie dieser Abstand auf dem Nord-Ast eingehalten werden kann, befürchten wir Nutzungseinschränkungen. Wir bitten Sie daher, mögliche Konsequenzen vertieft zu prüfen und sicherzustellen, dass der Nord-Ast auch in Zukunft vom Güterverkehr befahren werden kann.

Auf der nördlich bzw. nordwestlich an das Areal Wolf angrenzenden Bahnstrecke findet kein planmässiger Güterverkehr statt. Diese Strecke wird nur in Ausnahmesituationen (z.B. bei Störungen auf der vorgesehenen Güterzug-Strecke) für den Güterverkehr genutzt. Aus der Arealentwicklung Wolf ergeben sich für diese Ausnahmesituationen für den Nord-Ast keine Nutzungseinschränkungen.

Aufbau eines City-Logistik-Hubs

Der Ostteil des Areals wird auch in Zukunft durch den national kombinierten Verkehr und Freiverlad beansprucht werden. Zusätzlich zu diesen 15'000 m² Logistikflächen sollen auch ausreichend Flächen für einen City-Logistik-Hub bereitgestellt werden. Bisher ist unklar, wo dieser Hub entstehen soll. Klar ist, dass eine leistungsfähige City-Logistik nicht ausschliesslich durch Cargo-Velos bewältigt werden kann. Eine Ansiedlung im Gewerbehof scheint damit ausgeschlossen. Wir bitten das Bau- und Verkehrsdepartement seine Vorstellungen eines leistungsfähigen City-Logistik-Hubs zu konkretisieren und Konflikte im Gewerbehof zu vermeiden.

Die Logistikfunktionen werden primär auf dem östlichen Teil des Areals zu liegen kommen, ebenfalls der Freiverlad, der die bestehende Gleisanlage des wegziehenden international kombinierten Verkehrs übernehmen wird.

Zusätzlich zum national kombinierten Verkehr und Freiverlad sind für den City-Logistikhub auf dem Areal Wolf mindestens 15'000 m² Umschlagsflächen und zusätzlich ausreichend Verkehrs-, Stau- und Parkflächen sowie sanitäre Anlagen und Aufenthaltsräume vorgesehen. Diese Flächen können sich über mehrere Gebäude und Geschosse zusammensetzen. Die Zuweisung dieser Flächen für den City-Logistikhub erfolgt etappenweise und unter Berücksichtigung der bestehenden Mietverträge.

Der City-Logistikhub hat die Funktion eines städtischen (Fein-)Güterverteilzentrums für Lieferungen und Abholungen an Adressen, die sich in Basel-Stadt oder in den nahegelegenen Agglomerationsgemeinden befinden. Der City-Logistikhub umfasst den Umschlag («Cross-Docking») von Sendungen von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP), Stückgutspediteuren oder Entsorgungsunternehmen von LKW/Bahn auf umweltfreundliche Fahrzeuge sowie auch die Lagerung von Sendungen. Gemäss Umweltschutzgesetz Basel-Stadt § 13 gelten Verkehrsmittel als umweltfreundlich, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend

sind. Diese Bestimmung gilt auch für Nutzfahrzeuge des Strassengüterverkehrs. Darüber hinaus werden Bündelungseffekte mit grösseren Fahrzeugen berücksichtigt.

Umgestaltung der St. Jakobs-Strasse

Bei der Umgestaltung der St. Jakobs-Strasse in eine städtische Achse gilt es sicherzustellen, dass die Kapazitäten für alle Verkehrsmittel bestehen bleiben. Dies betrifft insbesondere den Güterverkehr. Für die Erschliessung des Logistikteils im Osten des Areals, inklusive Anbindung an das Autobahnnetz, bleibt die St. Jakobs-Strasse die zentrale Erschliessungsachse.

Die anstehenden Planungen für die St. Jakobs-Strasse berücksichtigen sämtliche relevanten Kriterien. Ein Kriterium davon ist die Erschliessungs- und Zubringerfunktion für die Logistik auf dem Areal Wolf.

Bau eines intermodalen Mobilitätshubs

An einer Informationsveranstaltung zum Bebauungsplan «Wolf» im Januar 2021, wurden von Seiten SBB Vorbehalte bezüglich einer Realisierung der S-Bahnhaltestelle «Wolf» geäussert. Diese ist jedoch fester Bestandteil des Bebauungsplans. Hier muss im Rahmen des Bebauungsplans Klarheit geschaffen werden. Insbesondere sollten alternative Bahnanbindungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Eine Möglichkeit könnte eine leistungsfähige Rollband-Anbindung an bestehende S-Bahnhaltestellen (z.B. Dreispitz) sein. Der Mehrwert einer für das Quartier konzipierten Fernbushaltestelle ist uns nicht ersichtlich. Die Handelskammer ist der Ansicht, dass primär eine Lösung für den Haupt-Fernbushub gesucht werden muss. Von der Idee, mehrere dezentrale Fernbushaltestellen aufzubauen, sind wir nicht überzeugt. Zudem bedauern wir, dass der Bau eines Quartierparkings nicht vorgesehen ist und stattdessen die maximal erstellbaren Parkplätze auf den Faktor 0.4 reduziert werden. Mit einem modernen Quartierparking könnten die umliegenden Quartiere vom Parksuchverkehr entlastet und der intermodulare Mobilitätshub in unmittelbarer Nähe zur Autobahn bereichert werden. Dadurch könnte letztlich auch das Stadtstrassennetz entlastet werden. Weil wir das vorliegende Konzept des intermodalen Mobilitätshubs als unzureichend beurteilen, bitten wir Sie, dieses von Grund auf neu zu konzipieren und auf unsere Anregungen einzugehen.

S-Bahn-Haltestelle Wolf/St. Jakob:

Im Rahmen der Arbeiten zum Fünfpunkteplan des Bahnknoten Basel hat sich gezeigt, dass die angedachte Lage der S-Bahn-Haltestelle problematisch sein kann. Die mögliche Haltestelle ist aber kein Bestandteil oder Voraussetzung für den Bebauungsplan bzw. für die Arealentwicklung. Die Planungen zum Areal Wolf haben die übergeordneten Planungen aufgegriffen und in der Arealplanung berücksichtigt, sodass eine allfällige S-Bahn-Haltestelle ideal ans Areal angebunden werden kann. Die im Richtplan eingetragene S-Bahn-Haltestelle Wolf/St. Jakob ist im STEP 2035 nicht enthalten. Die weitere Planung und allfällige Umsetzung der Haltestelle erfolgt im Rahmen der Bahnplanungen zum Bahnknoten Basel.

Fernbusse:

Das Areal Wolf gilt aufgrund seiner verkehrstechnischen Erschliessung als möglicher Standort für Fernbusse. Der Standort Wolf sowie seine zukünftige Entwicklung ist mit den weiteren Standorten innerhalb des Kantons sowie auf die Entwicklungen im Fernbussverkehr abzustimmen. Hierzu erarbeitet das Amt für Mobilität ein Konzept und eine Strategie, um den gesamten Bedarf im Kanton sowie das Angebot festzulegen.

Parkplätze und Quartierparking:

Unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeits- und Mobilitätsziele für das Areal Wolf und wegen den geplanten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr ist die Reduktion auf 40% ein raumplanerisch angemessener Wert. Zudem ist der Kanton gemäss Umweltschutzgesetz dazu verpflichtet, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung

und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt. Vor diesem Hintergrund erachtet der Regierungsrat eine reduzierte maximale Parkplatzzahl für dieses neue Areal als angezeigt.

Die Parkplatzverordnung erlaubt für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge und Parkplätze angewiesen sind, Ausnahmen. Insofern entsteht durch die Vorgabe einer reduzierten maximalen Parkplatzzahl für das Gewerbe kein Nachteil.

Die Parkplatzauslastung ist gemäss Erhebung von 2019 in den umgebenden Quartieren vergleichsweise tief und die Distanzen zu den umliegenden Quartieren sind eher länger. Deshalb erachtet der Kanton den Bedarf für ein Quartierparking als nicht gegeben. Mit dem Bebauungsplan ist zudem nicht ausgeschlossen, dass Parkplätze für die Quartierbevölkerung angeboten werden können. Mit der Vorgabe eines Mobilitätskonzepts möchte der Kanton sicherstellen, dass die geplanten Parkplätze den Bedarf der neuen Nutzungen (Bewohner/-innen, Arbeitsplätze, Besuch) abdecken.

Umsetzung des 2000-Watt-Ziels

Wir befürchten, dass das Ziel eines 2000-Watt-Quartiers die Nutzungsmöglichkeiten des Gewerbehofs massiv einschränkt. Aus den vorliegenden Unterlagen lassen sich die möglichen Nutzungseinschränkungen nicht abschätzen. Diese könnten aber bereits für Quartierdienstleister, wie beispielsweise Bäckereien, zur Herausforderung werden. Um die Folgen dieser Festsetzung besser abschätzen zu können, bitten wir Sie, entsprechende Untersuchungen zu möglichen Nutzungseinschränkungen nachzureichen. Falls sich die Einschränkungen als nicht verhältnismässig erweisen, muss der Gewerbehof vom 2000-Watt-Ziel ausgenommen werden.

Der Nachweis für die Einhaltung des «2000 Watt»-Ziels kann z.B. gemäss dem SIA-Effizienzpfad oder einem gleichwertigen anerkannten Label (z.B. 2000-Watt-Areal) erfolgen. Die Einhaltung der Vorgaben ist sowohl für das Wohnen auch für das Gewerbe möglich. Es gibt schon heute «2000-Watt»-Areale mit gemischten Nutzungen (Wohnen, Verwaltung, Gewerbe, Restaurant, Einkaufszentrum, Hotel), die sogar schon eine Rezertifizierung durchlaufen haben. Unverhältnismässige Nutzungseinschränkungen sind deshalb nicht zu erwarten.

Umgang mit überschüssigen Biotopwertpunkten

Es ist erfreulich, dass die verloren gegangenen Naturwerte mit einem Überschuss von 119 Biotopwertpunkten kompensiert werden können. Dies darf nicht als Selbstverständlichkeit angesehen werden. Daher fordern wir, dass die überschüssigen Punkte in einen neu geschaffenen «Naturwertepool» eingespielt werden. Auf diesen Punktepool soll zukünftig bei der Kompensation anderer verloren gegangener Naturwerte zurückgegriffen werden können. Dieser Ansatz könnte über den Bebauungsplan «Wolf» hinaus als marktnahes Instrument zum Einsatz kommen, in dem Natur- und Umweltschutz Rechnung getragen und gleichzeitig eine zukunftssträchtige Stadtentwicklung ermöglicht wird.

Es ist sehr erfreulich, dass bei der Arealentwicklung ein Überschuss an Biotopwertpunkten erzielt werden konnte. Dies ist aber nicht die Regel bei Arealentwicklungen. Bei den meisten Arealentwicklungen ist es schwierig und aufwändig, überhaupt alle Naturwerte auf den jeweiligen Arealen zu ersetzen. Zudem erfolgt die tatsächliche Bilanzierung erst mit dem Bauprojekt. Die Erfahrung zeigt, dass es im Projektverlauf noch Anpassungen geben kann und am Ende der Planungen unter Umständen weniger Biotopwertpunkte erreicht werden, als beim jetzigen Projektstand vorgesehen sind. Zudem gibt es keine Garantie dafür, dass die neu geschaffenen Lebensräume die angestrebte Qualität tatsächlich erreichen. Die Schaffung eines «Naturwertepools» ist nicht vorgesehen.

Weiterführung der Autobahn ab dem Anschluss Basel City in Richtung Westen

Mit der Transformation des Areals Wolf werden die zukünftigen Bauarbeiten und gegebenenfalls auch die Linienführung der Weiterführung der Autobahn ab dem Anschluss Basel City beeinflusst.

Allfällige Mehrkosten müssen im Zusammenhang der Arealtransformation Wolf betrachtet werden und dürfen das Strassenprojekt nicht gefährden.

Die Abstimmung zwischen der Arealentwicklung Wolf und dem Nationalstrassenprojekt erfolgte nach dem heutigen Wissenstand basierend auf den jeweiligen Projektständen und unter Einbezug sämtlicher Fachstellen.

Wie die Entwicklung bzw. die Nutzung und Bebauung des Areals auf die Einschränkung durch den möglichen Autobahntunnel reagiert, ist noch offen, da verschiedene Szenarien umsetzbar sind. Grundsätzlich wird aber an der städtebaulichen Konzeption und Etappierung festgehalten. Eine Überbauung des Areals könnte mit einer provisorischen Zwischenetappe erfolgen, die den Bereich für den Autobahntunnel nicht überbaut und einen früheren Abschluss des Wolfhofes sucht oder mit einer Überbauung, die mittels baulicher Massnahmen den Raum für eine nachträgliche Erstellung des Tunnelbauwerks sichert. Zudem wäre nebst diversen Zwischennutzungsmöglichkeiten auch eine ordentliche Überbauung mittels Beseitigungs- und Mehrwertrevers möglich.

Fazit

Sowohl die Handelskammer als auch der Logistikcluster sehen bei der Umsetzung der vorliegenden Planaufgabe einige Risiken. Daher fordern wir Sie auf, die von uns genannten Punkte zu optimieren respektive zu präzisieren. Gerne sind wir bereit, Sie im Rahmen unserer Möglichkeiten zu unterstützen. Ausgehend von den Unterlagen und den geführten Gesprächen befürchten wir, dass eine zweckmässige Weiterentwicklung dieses Areals durch überhöhte und sich gegenseitig ausschliessende Ansprüche gefährdet wird.

Die beabsichtigte Entwicklung für das Areal Wolf wurde in einem aufwändigen und langjährigen Prozess mit Studienverfahren sowie in Workshops mit Interessensgruppen erarbeitet. Insbesondere die Handelskammer beider Basel und der Logistikcluster Region Basel waren in die Erarbeitung eng einbezogen. Unter Berücksichtigung sämtlicher Interessen und Ziele ist der Regierungsrat der Überzeugung, mit der vorliegenden Planung einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung von Basel zu ermöglichen und das Areal Wolf zu einem dichten, eigenständigen und lebendigen Stadtquartier zu entwickeln sowie das Gewerbe und die Logistik auf dem Areal zu stärken und zu schärfen.

10.2.5 Pro Natura (Einsprache, zurückgezogen)

Die Naturersatzflächen seien nicht nur mit einer Dienstbarkeit zu sichern, sondern zusätzlich auch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung in den ÖREB-Kataster aufzunehmen.

Der ÖREB-Kataster ist im Aufbau begriffen. Es ist vorgesehen, sämtliche Naturersatzflächen bzw. die entsprechenden Dienstbarkeiten innerhalb des Kantons Basel-Stadt bis zum Jahr 2023 darin aufzunehmen und abzubilden. Die Naturersatzflächen auf dem Areal Wolf werden voraussichtlich ab 2023 bzw. nach erfolgter Sicherung durch eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Rahmen der Baubewilligung ebenfalls im ÖREB-Kataster dargestellt. Die entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan Ziffer 2.3 c wurde dahingehend präzisiert. Nach Rücksprache mit Pro Natura hat diese die Einsprache zurückgezogen.

10.2.6 VCS beider Basel (Anregung)

Fortschrittliche Mobilität, Fuss- und Veloverbindungen sowie öffentlicher Verkehr

Während im Projekt selber zwar kaum Verbesserungen gegenüber der Situation von 2016 zu verzeichnen sind, stellt der Bericht zur Planaufgabe doch klar, dass die Anbindung ans städtische ÖV-Netz, die Velo- und Fussverbindungen zu verbessern sind.

Genau dies war eine Forderung aus unserer Mitwirkung von vor fünf Jahren. Das vorliegende Projekt enthält diese Massnahmen nicht, auch wurden an der Informationsveranstaltung vom

20. Januar 2021 keine Veränderungen in Aussicht gestellt. Weiterhin ist in weiten Teilen unklar, wie die Velo- und Fussverbindungen gestaltet werden sollen.

Auch die Fuss- und Velobrücke über das Gleisfeld ins Gundeli-Quartier begrüssen wir, obwohl auch hier noch wenig klar ist. Diese Verbindung wäre essentiell, um das Areal Wolf ins Netz von Velo- und Fusswegen einzubinden.

Mit einer zusätzlichen Fuss- und Velobrücke parallel zur St. Jakobs-Strasse über die SBB-Geleise zum Hexenweglein ist zudem der Velo- und Fussverkehr zu fördern. Diese neue Verbindung ermöglichte es, rasch in die Stadt und an den Bahnhof zu gelangen. Eine fahrbare und begehbare Verbindung vom Areal auf das Hexenweglein erachten wir als zwingend für eine attraktive Erschliessung.

Die Anbindung an den ÖV ist, wie wir auch 2016 angemerkt hatten, nicht genügend, um einen umweltfreundlichen Modalsplit zu fördern. Aktuell sind die Wege zu Fuss zu Tram- und Bushaltestellen mit Querungen von verkehrsreichen Strassen verbunden. Darum ist die Ergänzung durch zwei neue Fuss- und Veloverbindungen (siehe unten) dringend nötig.

Der Idee eines Mobilitäts-Hubs auf dem Areal Wolf stehen wir positiv gegenüber, doch noch ist dieser aktuell höchstens in groben Zügen erkennbar. Weiterhin vermissen wir klare Aussagen zu einer S-Bahn-Haltestelle nahe am Areal Wolf.

Bevor das Areal Wolf neu gebaut wird, sollten darum diese drängenden Fragen zur Mobilität zumindest planerisch gelöst sein. Sämtliche dieser Lösungen sollten möglichst umgesetzt sein, bevor die ersten neuen Bewohner:innen einziehen.

Das Areal ist heute für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Um aber im Sinne der Nachhaltigkeitsziele einen möglichst günstigen Modal-Split für die Arealentwicklung zu erreichen, sind die Erschliessungen durch den Fuss- und Veloverkehr als auch die Anbindung an die ÖV-Haltestellen zu verbessern. Zudem muss der Bauherr mittels Mobilitätskonzept plausibel darlegen, mit welchen Massnahmen der motorisierte Verkehr (fahrend und ruhend) tatsächlich reduziert und nicht lediglich ins umliegende Quartier verlagert wird und wie Verkehrsmittel mit erneuerbaren Energiequellen und mit möglichst geringen lokalen Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen gefördert werden.

Im Zuge der Arealentwicklung soll die St. Jakobs-Strasse zu einer städtischen Achse entwickelt werden. Die Aufwertung soll durch grosszügige, direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und mit einer Begrünung des Strassenraums erfolgen. Zudem gilt es die Querungen und Knoten auf die Arealentwicklung abzustimmen. Für die Aufwertung und Anpassung der St. Jakobs-Strasse tritt die SBB rund 7'000 m² Grundstücksfläche an den Kanton ab. Der Kanton plant, realisiert und finanziert in den nächsten Jahren die neuen Strassenräume bzw. Allmendflächen abgestimmt auf die Arealentwicklung. Als Grundlagen für die vorliegende Nutzungsplanung wurden Machbarkeit und bereits verschiedene Varianten untersucht. Die konkrete Projektierung durch den Kanton erfolgt aber voraussichtlich erst mit Rechtskraft der vorliegenden Nutzungsplanung mit der Vorprojektierung.

Die über das südlich gelegene Gleisfeld führende Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf ist in den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege als Vororientierung eingetragen. Die Weiterentwicklung des Bahnknotens Basel (Stichwort Herzstück) kann zu grossen Veränderungen innerhalb der Gleisanlagen des Güterbahnhofs sowie der Abstell- und Serviceanlagen Wolf führen. Um die Kompatibilität mit den zukünftigen Ausbauten sicherzustellen, sind die Ergebnisse dieser Untersuchung abzuwarten. Die weitere Projektierung für die Fuss- und Velobrücke kann deshalb frühestens Ende 2021 gestartet werden.

Im Rahmen der Arbeiten zum Fünfpunkteplan des Bahnknoten Basel hat sich gezeigt, dass die angedachte S-Bahn-Haltestelle sowie deren Lage problematisch sein können. Die mögliche Haltestelle ist aber kein Bestandteil oder Voraussetzung für den Bebauungsplan bzw. für die Arealentwicklung. Die Planungen zum Areal Wolf haben die übergeordneten Planungen aufgegriffen und in der Arealplanung berücksichtigt, sodass eine allfällige S-Bahn-Haltestelle ideal ans Areal angebunden werden kann. Die im Richtplan eingetragene S-Bahn-Haltestelle Wolf/St. Jakob ist im STEP 2035 nicht enthalten. Die weitere Planung und allfällige Umsetzung der Haltestelle erfolgt im Rahmen der Bahnplanungen zum Bahnknoten Basel.

Beschränkung des Autoverkehrs

Auf Grund der Nähe des Areals Wolf zum Autobahnanschluss Basel City ist davon auszugehen, dass doch ein beachtlicher Anteil des Verkehrs auf den Autoverkehr fällt. Wegen der verbesserungswürdigen Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist auch die benötigte Anzahl Autoparkplätze höher als nötig.

Durch den so erzeugten Autoverkehr werden umliegende, bereits sehr stark betroffene Teile der Stadt, noch stärker mit Lärm und Luftverschmutzung belastet.

Wir regen daher an, das Areal Wolf autoarm zu planen. Von autoarm kann dann gesprochen werden, wenn pro Wohneinheit nicht mehr als 0,1 Autoparkplatz erstellt wird. Für Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sollen vereinzelte Autoparkplätze angeboten werden, nicht aber für Besucher:innen und Arbeitnehmer:innen.

Oberirdisch sollten keinerlei Autoparkplätze erstellt werden. Diese sind besonders in einem Bereich mit Fussgänger:innen, darunter wohl viele Kinder, gefährlich. Ausserdem stehen diese oberirdischen Autoparkplätze im Widerspruch zum Bericht zur Planaufgabe. Wir regen an, nur eine kleine Anzahl Autoparkplätze zu erstellen und alle davon unterirdisch.

Auf dem Areal Wolf dürfen oberirdisch einzig kiss&ride-Parkplätze, Taxistandplätze, Car-Sharing-Parkplätze, Bushaltekanten oder ähnliches angeordnet werden. Parkplätze für Bewohner/-innen, Besuch, Kundschaft und Beschäftigte werden unterirdisch angeordnet.

Aus Sicht des Regierungsrats orientiert sich die Arealentwicklung mit einer Relation von rund 0.4 Parkplätzen pro Wohnung am Zielwert für autoarme Siedlungen. Eine weitere Herabsetzung der zulässigen Parkplätze erachtet der Regierungsrat an diesem Standort als nicht angebracht. Zudem wird mit dem Bebauungsplan lediglich die maximal zulässige Parkplatzzahl reduziert. Es ist dem Bauherrn jedoch freigestellt, auch auf sämtliche Parkplätze zu verzichten.

Wohnen nur mit Lärmschutz

Die geplanten Wohnungen auf dem Areal Wolf liegen in nächster Nähe zum Gleisfeld des Bahnhofs Basel SBB auf der einen und der Autobahn mit ihren Auffahrten sowie der viel befahrenen St. Jakob-Strasse und Grosspeterstrasse. Ohne wirksamen Lärmschutz an der Quelle ist an eine Wohnnutzung nicht zu denken.

Gemäss aktuellem Lärmkataster wird an mehreren Gebäuden nahe des Areals Wolf der Immissionsgrenzwert für die Lärmempfindlichkeitsstufe III überschritten. Die Vorschrift 2.4 b im Bebauungsplan begrüssen wir zwar, sie reicht aber nicht aus. Der Kanton Basel-Stadt sollte in der jetzigen Planungsphase dringend die nötigen Vorbereitungen treffen, um ausreichende Lärmreduktion an der Quelle zu ermöglichen. Bedingung für eine Wohnnutzung ist der Lärmschutz an der Quelle.

Wie wir in der Mitwirkung von 2016 angemerkt hatten, lehnen wir Lärmschutz am Ziel ab, wenn zuvor nicht die Möglichkeiten der Lärmreduktion an der Quelle ausgeschöpft wurden. Lärmschutzfenster und ähnliches reduzieren gesundheitsschädliche Lärmimmissionen nur im Haus bei geschlossenen Fenstern.

Neubauten und wesentlich Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen (z.B. Wohnen) dürfen in bereits lärmbelasteten Gebieten nur dann errichtet werden, wenn die massgebenden Grenzwerte am Gebäude (in der Mitte des geöffneten Fensters) eingehalten werden. Dies kann unter anderem durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes erreicht werden oder durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen. Diesem Sachverhalt wurde in der Planung Rechnung getragen. Somit besteht keine gesetzliche Verpflichtung, Gebäude erst dann zu errichten, wenn die ursächlichen Lärmquellen für die Lärmbelastung reduziert oder saniert sind.

11. Abwägung raumwirksamer Interessen

Planungsaufgaben, dazu gehören auch Zonenänderungen, Bebauungspläne und Linienpläne, haben sich gemäss § 93 BPG nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten. Zudem ist eine Interessenabwägung in der Begründung der Beschlüsse vorzunehmen (Art. 1–3 RPV). Die Abwägung der raumwirksamen Interessen kann grundsätzlich den Kapiteln 3 bis 8, insbesondere aber Kapitel 6 entnommen werden.

Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) wurde gemäss den Ausführungen in Kapitel 9 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.

12. Formelle Prüfung

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die nutzungsplanerischen Änderungen im Hinblick auf die Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

13. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



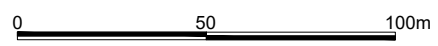
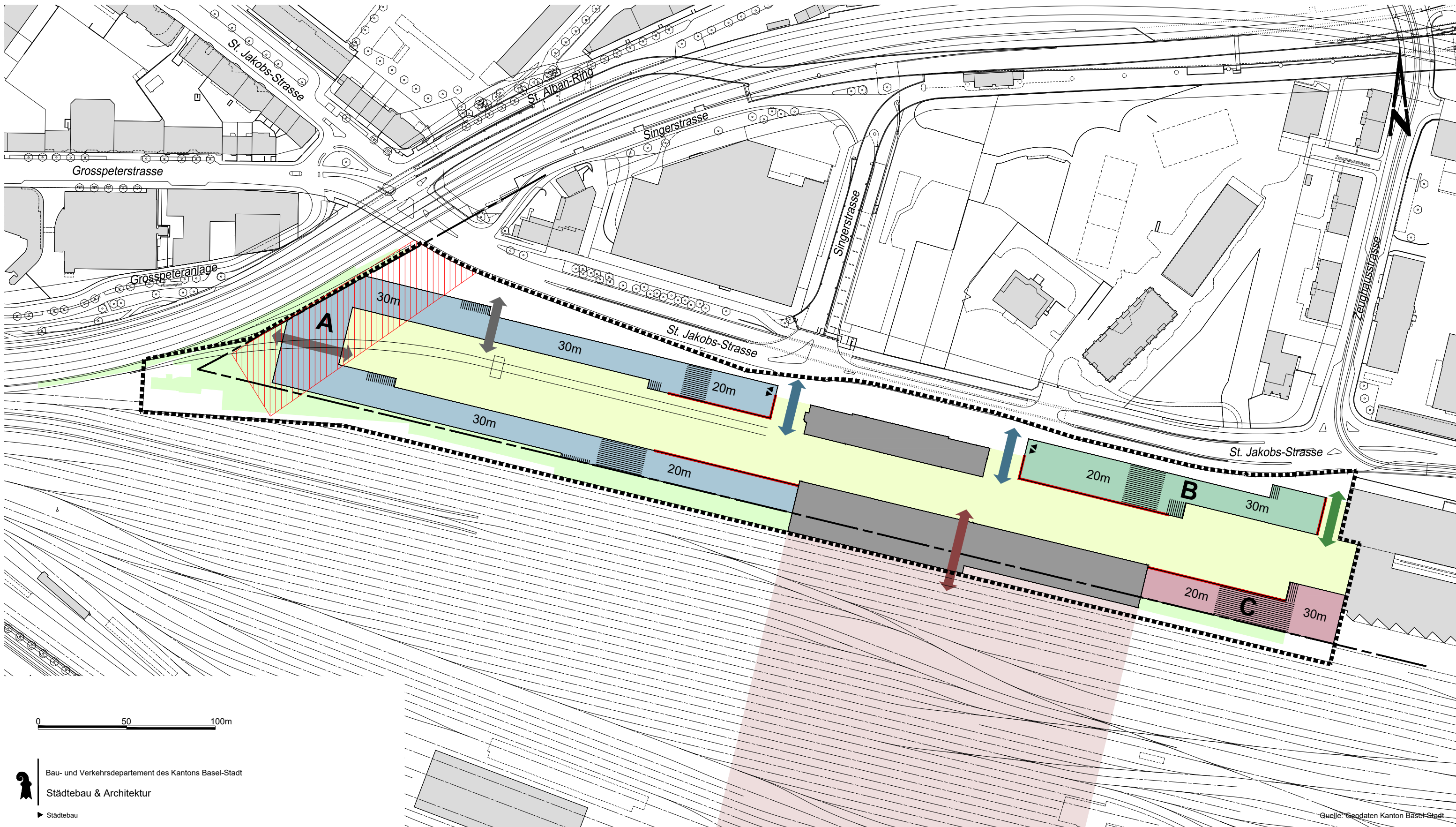
Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

Bebauungsplan
Zonenänderungsplan
Wohnanteiländerungsplan
Lärmempfindlichkeitsstufenänderungsplan
Bau- und Strassenlinienplan
K+C-geprüfter GRB-Entwurf
Kopien Anregungen, Einsprache und Einspracherückzug



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

Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Areal Wolf
 Bebauungsplan

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'289

Verbindlicher Inhalt

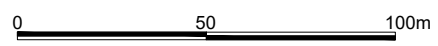
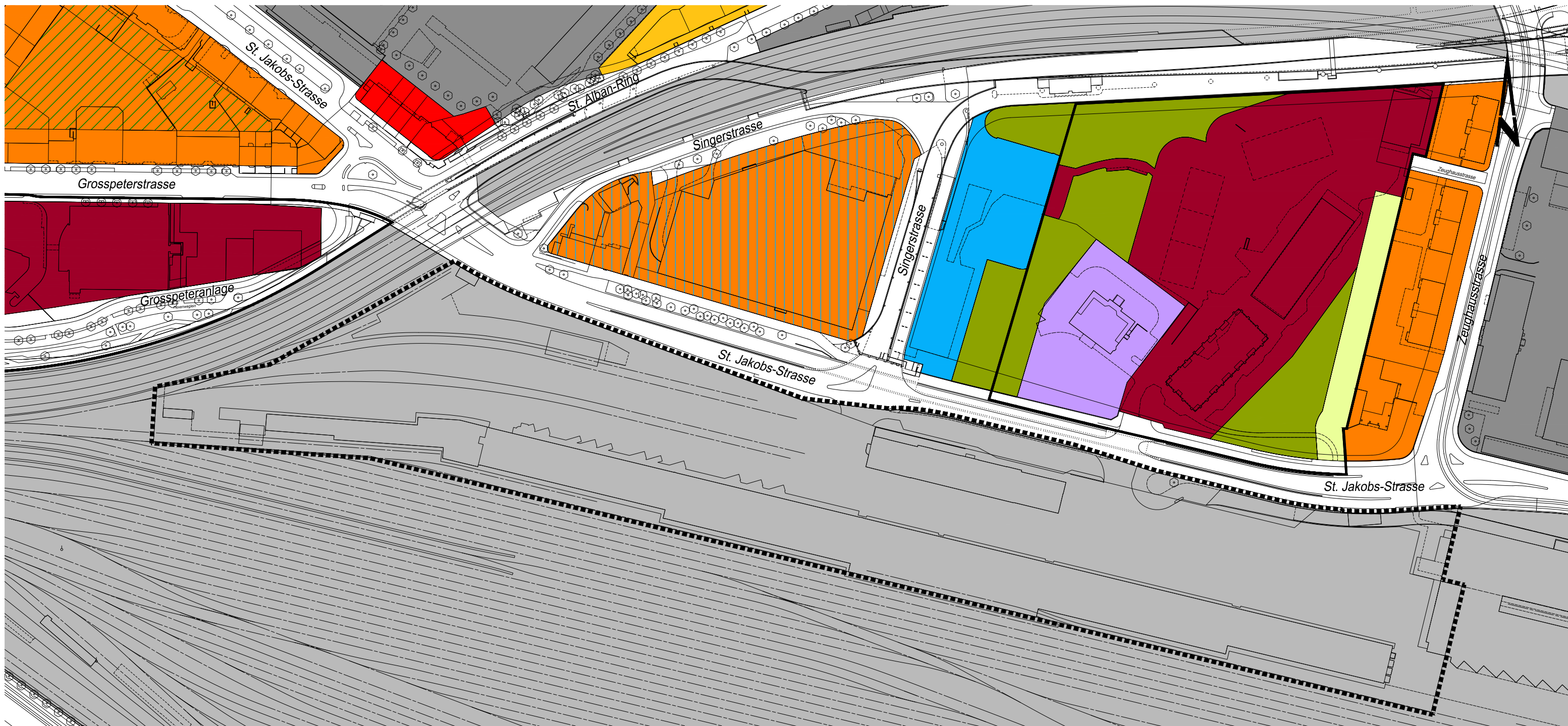
- Planungsperimeter
- Baufeld A / B / C
- Wandhöhe
- Pflichtbaulinie
- Bereich für Breitenversprung
- Bereich für Höhenversprung
- Autobahntunnel


Verbindlicher Inhalt

- Arealzugang Fuss- und / oder Veloverkehr
- Arealzufahrt
- Arealzugang Treppe
- Arealzugang Fuss- und Velobrücke
- Ein-/Ausfahrt Autoeinstellhalle
- Bestehende Bauten
- Wolfshof

Orientierender Inhalt

- Interessenslinie SBB
- Naturschutzflächen
- möglicher Bereich Fuss- und Velobrücke "Güterbahnhof Wolf"














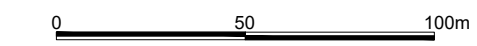
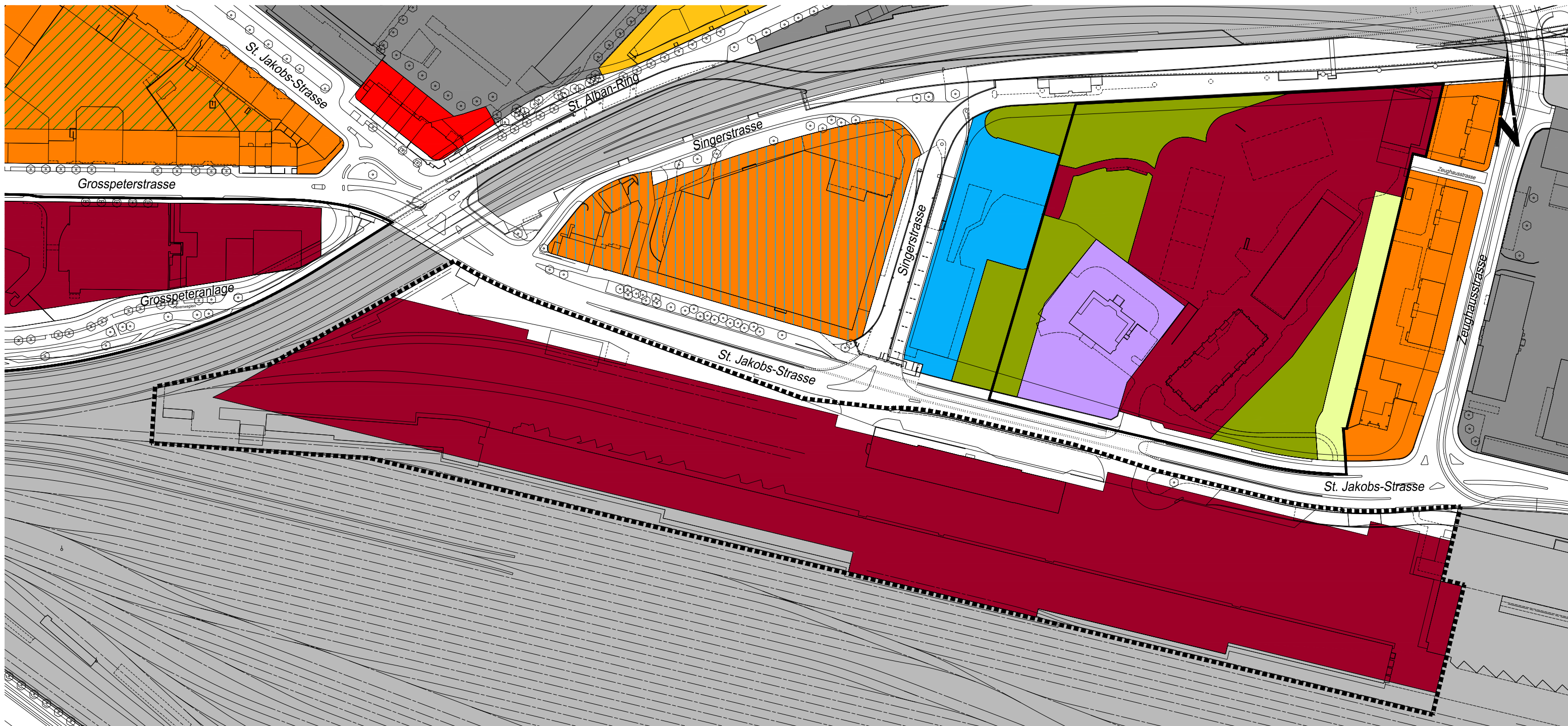

 Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 Städtebau & Architektur
 ► Städtebau

Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Areal Wolf
Zonenänderungsplan
Bestehende Zonen

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'291

-  Planungsperimeter
-  Zone 3
-  Zone 4
-  Zone 5a
-  Zone 5
-  Zone 7
-  Schutzzone
-  Zone für Nutzung im öffentlichen Interesse
-  Grünzone
-  Industrierleichterung
-  Baumschutz
-  Bebauungspläne / Spezielle Nutzungsvorschriften
-  Bahndamm
-  Wald



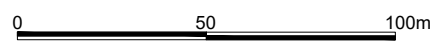
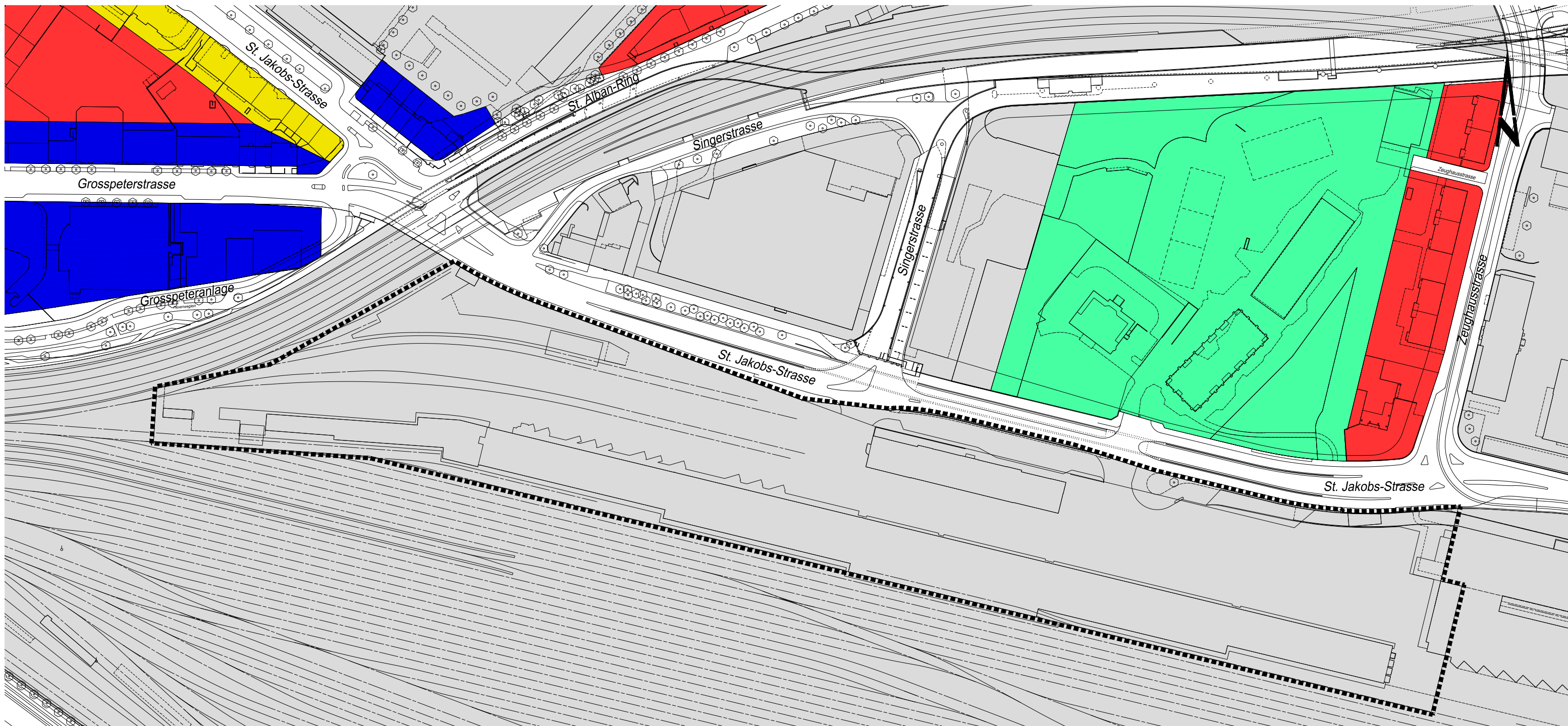
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 Städtebau & Architektur
 ► Städtebau


Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Areal Wolf
 Zonenänderungsplan
 Neue Zonen

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'292

- Planungsperimeter
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5a
- Zone 5
- Zone 7
- Schutzzone
- Zone für Nutzung im öffentlichen Interesse
- Grünzone
- Industrieerleichterung
- Baumschutz
- Bebauungspläne / Spezielle Nutzungsvorschriften
- Bahnareal
- Wald









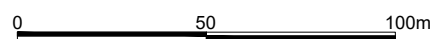
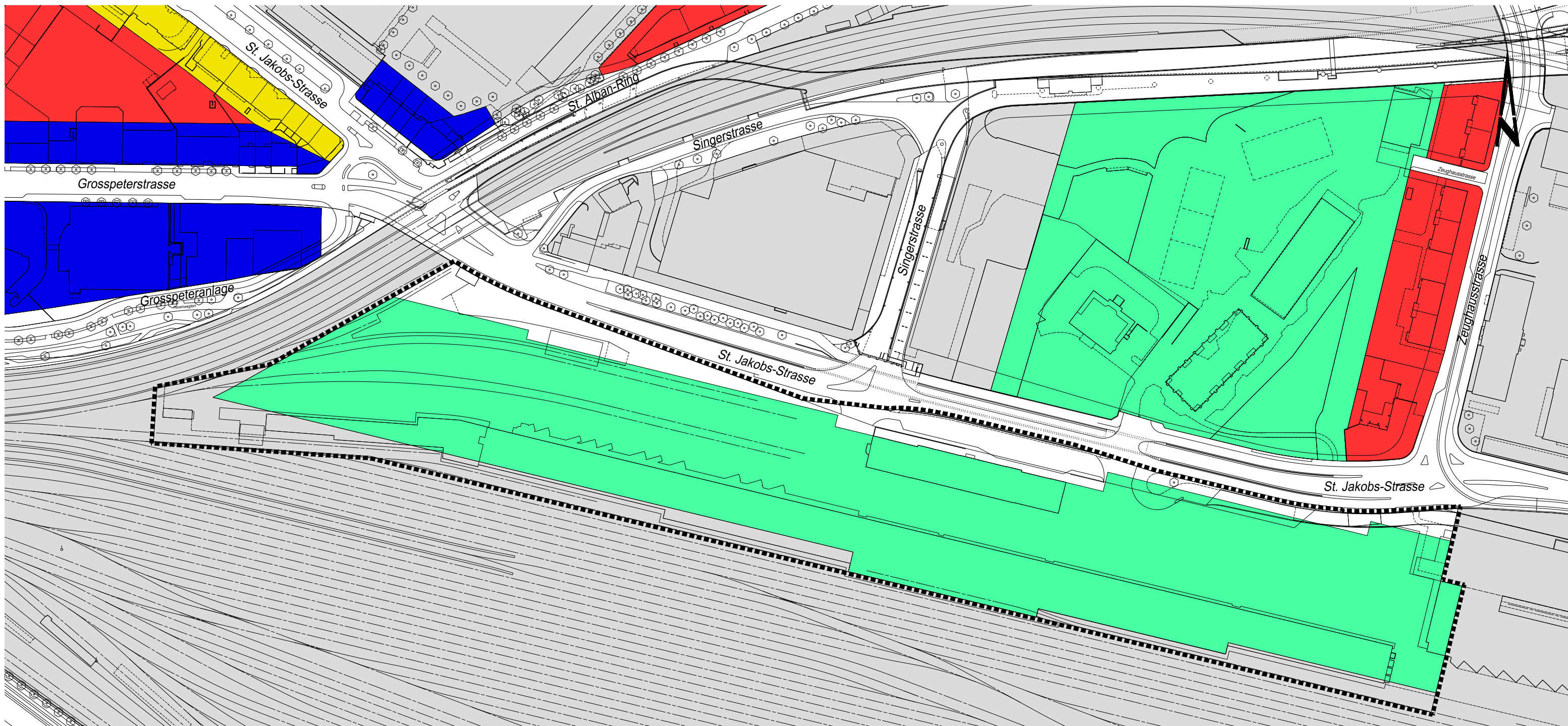

 Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 Städtebau & Architektur
 ► Städtebau


Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Areal Wolf
 Wohnanteiländerungsplan
 Bestehender Wohnanteil

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'293

-  Planungsperimeter
-  Kein Geschoss
-  max. 2 Arbeitsgeschosse
-  Alles Arbeitsgeschosse
-  keine Aussage
-  Hinweis auf Bebauungspläne










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

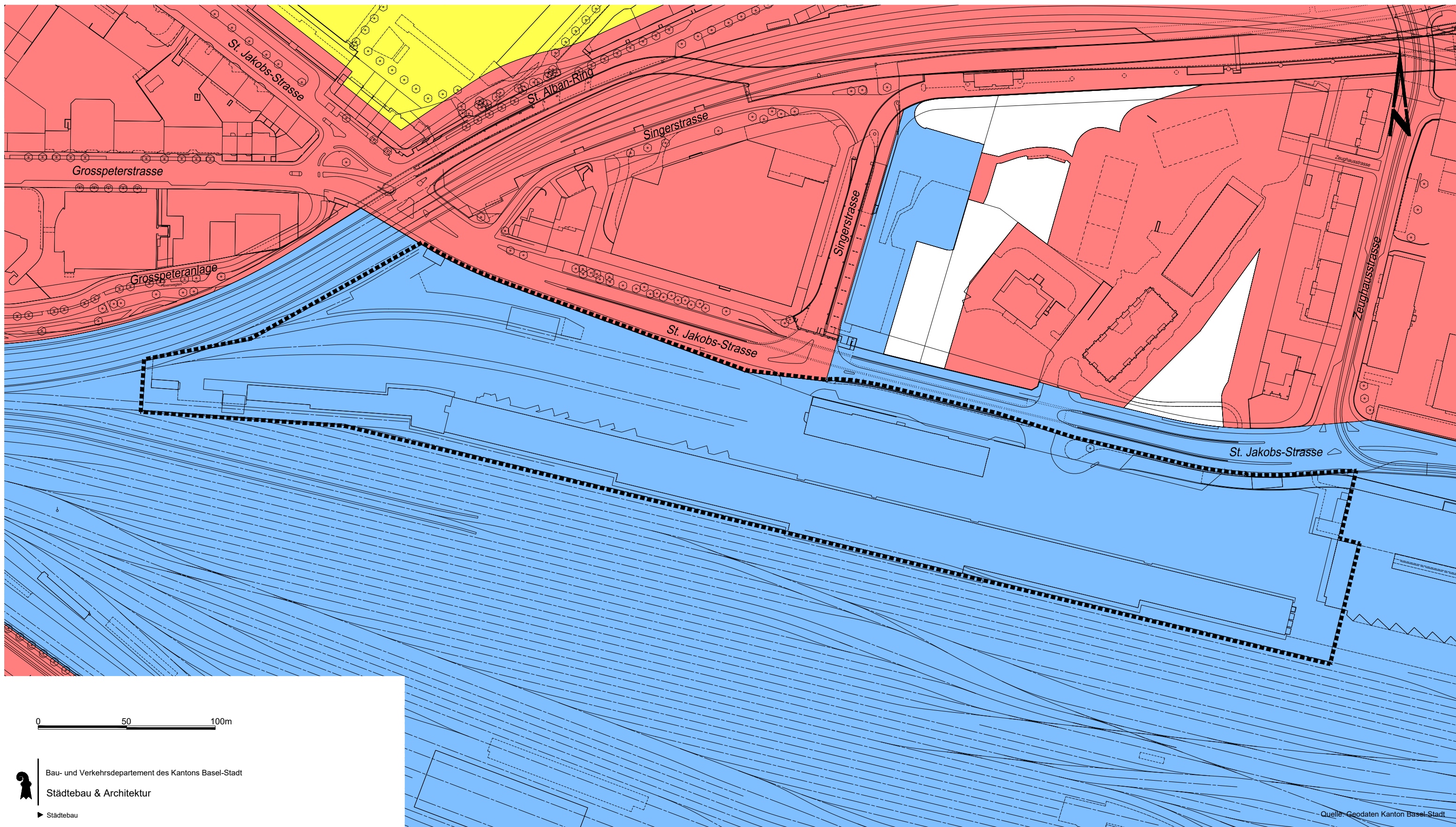
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt


Areal Wolf

Wohnanteiländerungsplan Neuer Wohnanteil

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'294

-  Planungsperimeter
-  Kein Geschoss
-  max. 2 Arbeitsgeschosse
-  Alles Arbeitsgeschosse
-  keine Aussage
-  Hinweis auf Bebauungspläne




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





Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

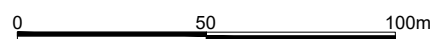
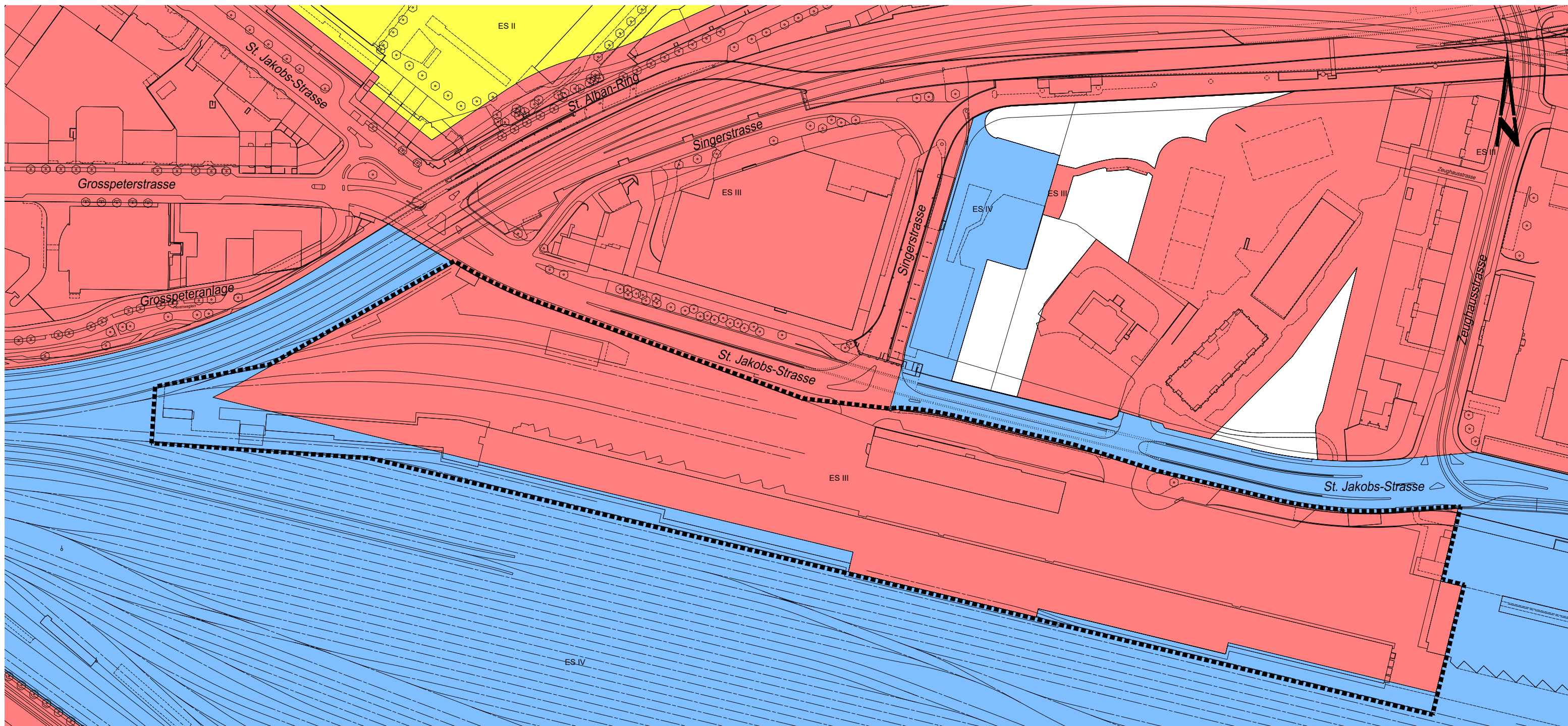
Areal Wolf


Lärmempfindlichkeitsstufen-
änderungsplan

Bestehende
Lärmempfindlichkeitsstufen

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'295

-  Planungsperimeter
-  Empfindlichkeitsstufe II (ES II)
-  Empfindlichkeitsstufe III (ES III)
-  Empfindlichkeitsstufe IV (ES IV)




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





Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

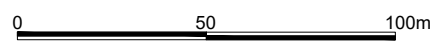
Areal Wolf


Lärmempfindlichkeitsstufen-
änderungsplan

Neue
Lärmempfindlichkeitsstufen

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'296

-  Planungsperimeter
-  Empfindlichkeitsstufe II (ES II)
-  Empfindlichkeitsstufe III (ES III)
-  Empfindlichkeitsstufe IV (ES IV)











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

Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

Areal Wolf
 Bau- und Strassenlinienplan

Datum	21.12.2020
Revision	
Format	A3
Massstab	1:2'000
Projektleiter	jpf
Zeichner	bö
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	14'290

-  Baulinie bestehend
-  Baulinie neu
-  Strassenlinie bestehend
-  Strassenlinie neu
-  Strassenlinie / Baulinie aufzuheben

-  NBL Nationalstrassenbaulinie bestehend
-  Baufelder gemäss Bebauungsplan

Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung eines Bebauungsplans, Zonenänderung, Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe, Änderung Wohnanteilplan sowie Änderungen Bau- und Strassenlinien im Bereich St. Jakobs-Strasse, Güterbahnhof Wolf (Areal Wolf)

Vom [Datum eingeben]

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 101 und 105 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999¹), nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 14'292 von «Städtebau & Architektur» vom 21. Dezember 2020 wird verbindlich erklärt.

II. Festsetzung eines Bebauungsplans zweiter Stufe

1. Der Bebauungsplan Nr. 14'289 von «Städtebau & Architektur» vom 21. Dezember 2020 wird verbindlich erklärt.

2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

2.1 Baufelder

a. Die Wandhöhe beträgt 20 bzw. 30 m. Es gelten folgende Bruttogeschossflächen (BGF) und Wohnflächenanteile:

Baufeld A: 73'500 m² BGF, Mindestwohnflächenanteil 80%

Baufeld B: 23'000 m² BGF, Maximalwohnflächenanteil 20%

Baufeld C: 13'500 m² BGF, Maximalwohnflächenanteil 20%

b. Dachgeschosse und Dachaufbauten sind nicht zulässig.

c. Die Fassadenfluchten und Trauflinien sind einheitlich. Es muss auf die Pflichtbaulinie gebaut werden.

d. Das Erdgeschoss muss als überhohes Geschoss realisiert werden.

e. Im Bereich der Breitenversprünge ist ein Breitenversprung von mindestens 2.5 m vorzusehen.

f. Im Bereich der Höhenversprünge ist ein Höhenversprung von mindestens 9 m vorzusehen.

g. Ein Nutzungstransfer ist nur gestützt auf ein die betroffenen Baufelder umfassendes qualitätssicherndes Verfahren zulässig.

2.2 Bestehende Bauten

a. Die zulässigen baulichen Änderungen bestimmen sich gemäss dem Schutzvertrag betreffend Denkmalschutz und sind vorgängig mit der Kantonalen Denkmalpflege abzusprechen.

b. Zulässig sind öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen.

¹ SG 730.100

2.3 Frei- und Grünräume

- a. Der Wolfshof ist als Frei- und Grünraum nach einem übergeordneten Konzept mit hohen ökologischen, gestalterischen und klimaausgleichenden Qualitäten zu gestalten und zu unterhalten.
- b. Eine unversiegelte Fläche von 6'000 m² ist innerhalb des Wolfshofs für tiefwurzelnde Bäume frei von unterirdischen Bauten zu lassen.
- c. Die Naturersatzflächen sind als trockenwarme, ruderal geprägte Lebensräume auszugestalten und mittels öffentlich-rechtlicher Eigentumsbeschränkung zu sichern. Der Nachweis der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung ist eine Voraussetzung für die Baubewilligung auf dem Baufeld A.

2.4 Umwelt und Energie

- a. Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfällen sicherzustellen. Die Massnahmen sind konzeptionell im qualitätssichernden Verfahren nach Ziffer 2.7 aufzuzeigen und im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.
- b. Für Neubauten sind die Planungswerte gemäss Lärmschutz-Verordnung einzuhalten.
- c. Erstellung, Unterhalt und Betrieb aller Bauten hat ressourcenschonend und effizient zu erfolgen. Dabei darf eine Primärenergiedauerleistung von 2000 Watt pro Person und Jahr nicht überschritten werden und es sind keine energiebedingten Treibhausgasemissionen zulässig.

2.5 Mobilität

- a. Es dürfen nicht mehr als 40% der gemäss Parkplatzverordnung Basel-Stadt zulässigen Anzahl Parkplätze erstellt werden.
- b. Oberirdisch sind einzig kiss&ride-Parkplätze, Taxistandplätze, Car-Sharing-Parkplätze, Bushaltekanten oder Ähnliches zulässig.
- c. Es ist für jedes Baufeld ein Mobilitätskonzept zu erstellen.
- d. Die Zufahrten zu den unterirdischen Einstellhallen sind in den im Plan gekennzeichneten Bereichen zulässig.
- e. Die Arealzugänge für den Fuss- und Veloverkehr sind als grosszügige Durchgänge zu realisieren.
- f. Die Arealzufahrten sind sowohl für den Fuss- und Veloverkehr als auch für die Anlieferungs- und Rettungszufahrt auszugestalten.
- g. Der Arealzugang über die Treppe ist für den Fussverkehr auszugestalten und muss nicht hindernisfrei sein.
- h. Der Arealzugang von der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» ist mittels Rampenbauwerken und ergänzenden Erschliessungsanlagen innerhalb der Gebäude oder auf dem Areal sicherzustellen.
- i. Im Hof zwischen Baufeld B und C kann der Kanton in Abstimmung mit dem Grundeigentümer einen öffentlichen Veloweg mit 4 m Breite erstellen, wenn die Weiterführung Richtung St. Jakob gesichert ist.

2.6 Etappierung

- a. Der Bereich «Autobahntunnel» darf nur mit Zustimmung der für die Nationalstrassen zuständigen Behörden überbaut werden.
- b. Eine Etappierung des Baufelds A ist unter Einhaltung der umweltschutzrechtlichen Vorgaben möglich. Für die Etappierung notwendigen Gebäude und Gebäudeteile kann das zuständige Departement ausnahmsweise zeitlich begrenzte Abweichungen vom Bebauungsplan sowie von der Gesamtkonzeption zulassen. Die Ausgestaltung der Etappierung hat hohen städtebaulichen und ökologischen Anforderungen zu genügen.
- c. Innerhalb des Bereichs «Autobahntunnel» können unter Einhaltung der umweltrechtlichen Vorgaben und in Abweichung zum Bebauungsplan zeitlich begrenzte Nutzungen, Bauten und Anlagen bewilligt werden, wenn keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

- 2.7 Qualitätssicherung
Neubebauungen sowie neue Grün- und Freiräume müssen hohen architektonischen und ökologischen Anforderungen genügen. Dies wird über koordinierte Varianzverfahren sichergestellt.
- 2.8 Das zuständige Departement kann Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

III. Bau- und Strassenlinien

Der Bau- und Strassenlinienplan Nr. 14'290 von «Städtebau & Architektur» vom 21. Dezember 2020 wird verbindlich erklärt.

IV. Wohnanteilplanänderung

Der Wohnanteiländerungsplan Nr. 14'294 von «Städtebau & Architektur» vom 21. Dezember 2020 wird verbindlich erklärt.

V. Lärmempfindlichkeitsplanänderung

Der Lärmempfindlichkeitsstufenänderungsplan Nr. 14'296 von «Städtebau & Architektur» vom 21. Dezember 2020 wird verbindlich erklärt.

VI. Publikation

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

Rechtmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können. Der Rekurs ist innerhalb von zehn Tagen nach der Zustellung dieses Beschlusses beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

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

Hinweis:

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





EINGEGANGEN AM 18. FEB. 2021

CAMION TRANSPORT AG · Hubstrasse 103 · CH-9501 Wil SGA-Post

Städtebau & Architektur
Herr Jan Pfister
Dufourstrasse 40/50
4001 Basel

Hauptsitz
Hubstrasse 103
Postfach 840
9501 Wil SG

Telefon 071 929 24 24
Telefax 071 929 24 27

www.camiontransport.ch



Wil, 17. Februar 2021
Josef.Jaeger@camiontransport.ch

Stellungnahme öffentliche Planaufgabe Areal Wolf

Sehr geehrter Herr Pfister
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit grossem Interesse haben wir in den vergangenen Jahren den Prozess des Planungsverfahrens und die durchgeführten Studien mitverfolgt. Zu der nun vorliegenden Nutzungsplanung und der öffentlichen Planaufgabe nehmen wir hiermit fristgerecht Stellung.

Camion Transport AG ist ein national tätiges, führendes Transport- und Logistikunternehmen. Wir transportieren Güter, führen Komplett-, Teilladungen und Krantransporte aus, lagern Waren ein und bieten Konfektionierungslösungen an. Unsere Kernkompetenz liegt in der nationalen Stückgutverteilung. Dabei setzen wir auf unser duales Transportsystem Schiene/Strasse. Die Verknüpfung dieser beiden Verkehrsträger praktizieren wir seit bald 40 Jahren erfolgreich und haben in dieser Zeit ein schweizweites Netzwerk aufgebaut. Mit der einjährigen Pilotphase von „Emissionsfrei in die Innenstadt“ haben wir am Beispiel der Stadt St. Gallen gezeigt, wie ein umweltverträgliches Citylogistikkonzept funktionieren kann. Nebst dem Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen (Last- und Lieferwagen) haben wir aus der Kooperation mit Velokurieren gelernt. Diese Erkenntnisse setzen wir (auch in Basel) um und entwickeln unser Konzept zur emissionsfreien Belieferung von Städten und Agglomerationen weiter.

Ein wichtiger Standort unseres Netzwerkes befindet sich in Basel, wo wir ab 1996 die Güterhallen 1-5 des Wolfareal nutzten und seit dem Jahr 2017 im UAG-Gebäude tätig sind. Wir sind direkt von der Planung betroffen und wollen mit unserer Stellungnahme auf problematische Punkte hinweisen.



Nutzungsänderung und Wegfall von Logistikflächen

Wir anerkennen den Bedarf an zusätzlicher Wohnfläche aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums der Stadt Basel. Wir teilen die Grundhaltung, dass die mit dem steigenden Güterverkehrsaufkommen zunehmenden Verkehre optimiert und deren Umweltwirkungen verbessert werden sollen und können. Eine wichtige Voraussetzung für solche Massnahmen sind gut gelegene logistische Infrastrukturanlagen wie sie heute auf dem Areal Wolf vorhanden sind. Das Areal eignet sich bestmöglich für eine effiziente und umweltgerechte Ver- und Entsorgung der Stadt und Region Basel. Die gute Erschliessung des Areals mit betriebsbereiten Anschlussgleisen und kurze Wege zu den Empfängern sind in dieser Form einzigartig. Mit der Transformation der beplanten Fläche hin zu Wohn- und Gewerbenutzungen gehen diese wertvollen Logistikflächen verloren. Unserer Meinung nach ist das ein Fehler, weil wir befürchten, dass genau solche Flächen in Zukunft fehlen werden.

Zuweisung des Areals zur Lärmempfindlichkeitsstufe III

Die Zuweisung des Areals zur Lärmempfindlichkeitsstufe III birgt Konfliktpotential zwischen den Nutzern der verschiedenen Arealteile. Die Konzentration der Logistikaktivitäten auf dem nordöstlich gelegenen Arealteil und die absehbare Zunahme der Güterverkehrsleistungen führen zu einer intensiveren und vermutlich zeitlich ausgedehnter Nutzung der Logistikflächen. Der Betrieb und die künftige Entwicklung der Logistikflächen dürfen durch die Zuweisung des Areals zur Lärmempfindlichkeitsstufe III nicht eingeschränkt werden.

Energie und Umwelt

Wir unterstützen den schonenden und massvollen Umgang mit energetischen Ressourcen und sehen im Leitkonzept der „2000-Watt-Gesellschaft“ gute Ansätze dafür. Mit den im Bericht zur Planaufgabe zu entnehmenden Informationen bleibt für uns unklar, ob und wie diese Vorgaben auch für die Gewerbebetriebe gelten sollen. Allfällig für die gewerbliche Nutzung geltende Energieverbrauchsziele müssten realistisch und für das Gewerbe erfüllbar sein.

Energieerzeugung und -verbrauch, Dachgarten

Die Dachflächen sollen begrünt und zur Energieerzeugung genutzt werden. Bei einem Neubau für die Logistik soll auf dessen Dach eine öffentliche Grünanlage bzw. ein Stadtgarten errichtet werden. Wir weisen darauf hin, dass mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotten von Logistikdienstleistern auch deren Energiebedarf markant ansteigen wird. Die Nutzung der (in der Regel grossen) Dachflächen von Logistikbauten bietet sich für die Errichtung Photovoltaikanlagen an. Wir fordern Sie auf, die Nutzung dieser Dachflächen für die Energieerzeugung zu ermöglichen.

Logistik/Bahnverlad/Schwerverkehr und City Logistik Hub

Die Zusicherung, wonach die Logistiknutzungen auf dem nordöstlichen Teil des Areals (UAG-Gebäude, Verkehrsflächen und Gleisinfrastrukturen) ohne Einschränkungen möglich bleiben, nehmen wir verbindlich zur Kenntnis. Wir begrüssen, dass diese Fläche mittels eines neuen Tunnels und getrennt von der Wohn- und Gewerbefläche, für den Schwerverkehr erschlossen wird. Die Funktion des in Ziffer 5.7.6 des Berichtes zur Planaufgabe beschriebenen City Logistik Hub sollte in einem nächsten Schritt genauer betrachtet und überlegt werden. Dabei ist insbesondere die Frage der Vor- und Nachläufe der Güter zu klären. Die Überlegung wonach Sendungen auf „stadtverträgliche Fahrzeuge“ umgeladen werden ist nachvollziehbar. Der Transport ebendieser unterschiedlich grossen und schweren Sendungen erfolgt dabei sowohl mit Lieferwagen und Lastwagen als auch mit Lastenrädern u. ä. Einschränkungen in der Wahl Transportmittel sind nicht sinnvoll und würden dem Ziel der Fahrtenreduktion widersprechen.



Wir fordern Sie auf, unsere Bedenken und Hinweise aufzunehmen und entsprechende Anpassungen zu prüfen.

Gerne stehen wir Ihnen für ein Gespräch zur Verfügung und bieten Ihnen unsere Unterstützung bei der Entwicklung von Logistikkonzepten an.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

CAMION TRANSPORT AG

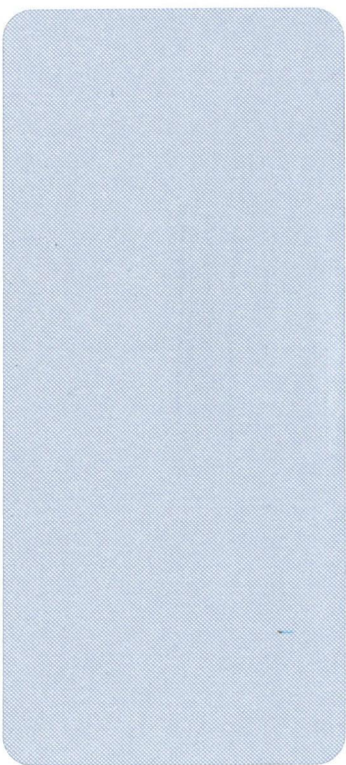
A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Jäger', is written over the printed name and title.

Josef A. Jäger
Verwaltungsratspräsident

CAMION TRANSPORT



2103655



POSTFACH 1316/4001 BASEL





EINGEGANGEN AM 18. FEB. 2021

Bau- und Verkehrsdepartement
Städtebau und Architektur
Dufourstrasse 40/50
4001 Basel

Ihre Ansprechperson:
Frau Melanie Marjanovic

Telefon direkt:
061 227 50 87

Telefax direkt:
061 227 50 51

E-Mail:
m.marjanovic@gewerbe-basel.ch

Datum:
18. Februar 2021

Stellungnahme zur Öffentlichen Planaufgabe betreffend Festsetzung eines Bebauungsplans zum Areal Wolf

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gewerbeverband Basel-Stadt dankt Ihnen für die Möglichkeit, zur Festsetzung eines Bebauungsplans auf dem Areal Wolf in Basel-Stadt Stellung nehmen zu können.

Im Folgenden setzen wir Sie gerne hinsichtlich unserer Überlegungen und Forderungen in Kenntnis.

Allgemeine Bemerkungen

Der Gewerbeverband Basel-Stadt steht Massnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung grundsätzlich positiv gegenüber. Angesichts der knappen Raumverhältnisse in Basel-Stadt und einem Kanton mit sehr begrenzter Fläche ist es elementar, ungenutzte Verdichtungspotenziale wahrzunehmen. Demgegenüber steht die Entwicklung, dass die Zahl an leerstehenden Wirtschaftsflächen seit Jahren kontinuierlich abnimmt. Viele Gewerbetreibende haben grosse Mühe, für ihre wachsenden Betriebe geeignete Lokalitäten zu finden. Um sicherzustellen, dass Basel-Stadt auch weiterhin ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleibt, setzt sich der Gewerbeverband Basel-Stadt für den Erhalt und die Verdichtung bestehender Wirtschaftsflächen ein.

Das Areal Wolf ist eine Fläche, die historisch gesehen sowohl für die Logistik wie auch die Abwicklung des Güterverkehrs prädestiniert ist. Aufgrund einer möglichen Verlagerung des internationalen Güterverkehrs ergeben sich jedoch neue Verdichtungspotenziale. Das Projekt möchte diese Potenziale der Aufwertung nutzen, überzeugt jedoch nur teilweise mit den getroffenen Massnahmen im Bebauungsplan. Im Folgenden werden wir Sie über unsere Überlegungen in Kenntnis setzen.

Spezifische Bemerkungen

Wohnraumpotenzial

Im westlichen Teil des Areals sollen hauptsächlich Wohnnutzungen angeordnet werden. Geplant sind rund 550 Wohnungen. Wie in der öffentlichen Planaufgabe erwähnt, können aufgrund der Störfallvorsorge keine höheren Bauten geplant werden. Es stellt sich jedoch die Frage, warum dann die Fläche im kantonalen Richtplan als mögliches Hochhaus-Areal festgesetzt ist. Das Zielbild des Kantons Basel-Stadt, das Potenzial um mehr Wohnraum zu schaffen an geeigneter Lage auszuschöpfen (wie auch an anderen Arealen, welche in nächster Nähe an Bahngleisen sich befinden), wird damit in Frage gestellt. Die vielen Vorgaben für eine Wohnnutzung lassen zudem darauf schliessen, dass das Areal bzw. die Lage generell ungeeignet ist für Wohnungen. Eine Dreiteilung des Areals und der damit verbundene Verzicht auf eine Durchmischung von Wohn- und Arbeitsnutzungen wird jedoch explizit begrüsst.

Lärm

Neu soll das gesamte Areal in die Lärmempfindlichkeitsstufe (LES) III eingestuft werden. Nun stellt sich die Frage, warum die LES III auch für den Logistikbereich im östlichen Teil des Areals gelten soll. Dort wird auch wie bisher ausschliesslich das Arbeiten in den Vordergrund gestellt. Es wäre von Vorteil, wenn hier die LES IV bleiben würde. Damit würde man auch Konflikten zwischen der zukünftigen Anwohnerschaft und der verbleibenden Logistikbranche vermeiden. Der westliche Teil und damit die Anwohnerschaft kann von den Lärmemissionen, welche von der Logistikbranche ausgehen (inkl. regelmässige Zu- und Abfahrten), betroffen sein und Einsprache dagegen erheben. Nicht nur sollen die Anwohnerinnen und Anwohner durch die räumliche Aufteilung durch Lärm geschützt werden, auch die ansässigen wie auch zukünftigen Unternehmen brauchen Rechts- und Planungssicherheit. Die LES IV im östlichen Teil (sowohl im Gewerbebereich wie auch dem Logistikbereich) würde Nutzungskonflikten von Anfang an vermeiden lassen.

Vorgaben für das Gewerbe/2000-Watt-Areal

Der Bebauungsplan sieht vor, quartiersdienliche Gewerbenutzungen im Erdgeschoss zuzulassen sowie im östlichen Teil wertschöpfungsintensive Gewerbebetriebe und Dienstleistungen anzusiedeln. Mit der vorgeschlagenen Vorschrift im Bebauungsplan unter 2.4 Umwelt und Energie Ziffer c werden jedoch von vornherein fast sämtliche Branchen ausgeschlossen. Es wird in der Erläuterung zum Bebauungsplan nicht ausgeführt, wie Gewerbebetriebe wirtschaften können ohne energiebedingte Treibhausgasemissionen. Auch Quartiersnutzungen wie ein Bäcker, Friseur o.ä. sind von dieser Vorgabe betroffen. Es wird jedoch nicht erläutert, wie dies in der Praxis umgesetzt werden soll. Diese strikte Vorgabe gleicht einem Verbot für viele Dienstleistungen und Gewerbebetriebe. In der kantonalen Richtplanung ist das Areal Wolf als Schwerpunktgebiet Arbeiten festgehalten. Zudem soll das Nutzungspotenzial der Wirtschaftsflächen vergrössert werden. Unpraktikable Vorgaben erschweren jedoch diese Zielsetzungen. Das Areal Wolf soll auch in Zukunft eine attraktive Wirtschaftsfläche im Kanton darstellen und die Ansiedlung von Firmen nicht verunmöglichen. Daher schlagen wir die nachfolgende Änderung vor:

2.4. c. ...Dabei darf eine Primärenergiedauerleistung von 2000 Watt pro Person und Jahr nicht überschritten werden und es sind keine energiebedingten Treibhausgasemissionen zulässig. *Ausgenommen davon sind sämtliche Gewerbe- wie auch Logistikbetriebe auf dem gesamten ausgewiesenen Areal.*

Vorgaben für Parkplätze

Der Bebauungsplan sieht vor, dass auf dem ganzen Areal nicht mehr als 40% der gemäss Parkplatzverordnung Basel-Stadt (PPV) zulässigen Anzahl Parkplätze erstellt werden dürfen. Die im interkantonalen Vergleich bereits sehr restriktive basel-städtische Parkplatzregulierung soll für das Wolf-Areal damit nochmals massiv verschärft werden. Die strenge Parkplatzregulierung ist ein relevanter Faktor für den Entscheid zahlreicher gewerblicher Unternehmen, aus Basel-Stadt fortzuziehen bzw. sich gar nicht erst in Basel-Stadt anzusiedeln. Durch die zusätzlich vorgesehene Verschärfung wird das Wolf-Areal für gewerbliche Nutzung von vornherein völlig uninteressant. Eine bewusst „autoarme“ Siedlung mit direktem Anschluss an das Nationalstrassennetz ist zudem ein Widerspruch in sich und eine unnötige Aufgabe eines entscheidenden Standortvorteils. Wir fordern folglich die Streichung der Ziffer 2.5. a.

Autobahn-Tunnel-Korridor

Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst es sehr, dass der von Seiten der Wirtschaft von Beginn weg angesprochene potenzielle Nutzungskonflikt der Bebauung des Wolf-Areals mit dem Bau eines Autobahn-Westrings angesprochen wird. Der dafür freizuhaltende Korridor erscheint jedoch angesichts der notwendigen Anschlussbauwerke sowie der Bauinstallationsflächen sehr schmal. Im Bericht wird hierzu festgehalten, dass der Tunnelvortrieb von Westen anstatt wie bislang vorgesehen von Osten erfolgen soll, wodurch der Flächenbedarf für die Bauinstallationen markant reduziert würden. Diese Aussage führt jedoch zur Folgefrage, wo genau im „Westen“ der Tunnelvortrieb gestartet werden soll und die entsprechenden Bauinstallationsflächen vorliegen. Der Gewerbeverband Basel-Stadt hält in diesem Zusammenhang fest, dass für ihn der Anschluss des Westrings an das Autobahndreieck Basel-City klar Priorität gegenüber einer allfälligen baulichen Entwicklung des Westteils des Wolf-Areals hat und der vorliegende Bebauungsplan folglich kein Präjudiz gegen den Bau des Westrings darstellen darf.

Abschliessende Bemerkungen

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und Anliegen.

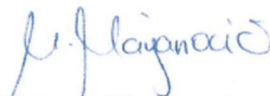
Bei weiteren Fragen stehen Ihnen Patrick Erny (Tel. 061 227 50 73, Mail: p.erny@gewerbe-basel.ch) und Melanie Marjanovic (Tel. 061 227 50 87, Mail: m.marjanovic@gewerbe-basel.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Gewerbeverband Basel-Stadt



Patrick Erny
Leiter Politik

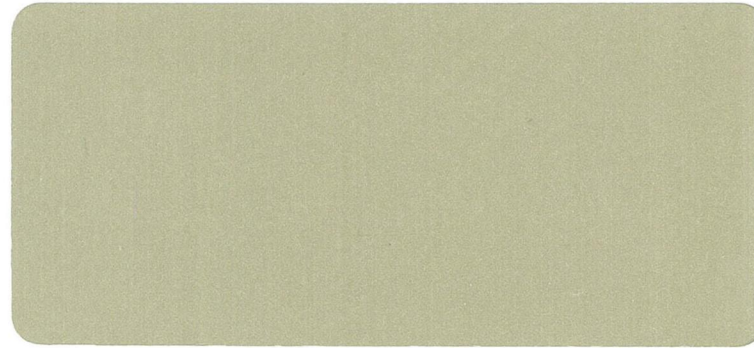


Melanie Marjanovic
Wissenschaftliche Mitarbeiterin Politik



Bau- und Verkehrsdepartement
Basel-Stadt
Dufourstrasse 40/50
Postfach
4001 Basel

15.06
18.2.21



Elisabethenstrasse 23 Postfach 332 4010 Basel

Abs: Melanie Marjanović
Gewerbeverband Basel-Stadt
Elisabethenstrasse 23
4010 Basel

Stellungnahme

Basel, 18. Februar 2021 ak/ama/sd

Areal Wolf: Öffentliche Planauflage

Die Handelskammer beider Basel und der Logistikcluster Region Basel möchten mit ihrer gemeinsamen Stellungnahme auf Herausforderungen und Risiken bei der Festsetzung des Bebauungsplans, Zonenänderung, Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe, Änderung Wohnanteilplan sowie Änderungen Bau- und Strassenlinien im Bereich St. Jakobs-Strasse, Güterbahnhof Wolf (Areal Wolf) aufmerksam machen. Sie fordern das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt dazu auf, entsprechende Nachbesserungen vorzunehmen.

Ausgangslage

Mit der Realisierung des trimodalen Güterumschlag hubs am Hafen Kleinhüningen werden auf dem Areal Wolf bestehende Logistikflächen für neue Nutzungen freigespielt. Dieser Umstand ist auf eine Prozessoptimierung am künftigen Hafenterminal Gateway Basel Nord (GBN) zurückzuführen. Ausgehend von diesen Prozessoptimierungen werden am Standort Wolf zukünftig zahlreiche Rangierarbeiten überflüssig. Die dadurch freiwerdenden Flächen sollen im Rahmen eines umfangreichen Transformationsprozesses der Wohn- und Gewerbenutzung zugänglich gemacht werden. Die vorliegende Planaufgabe legt nun erste verbindliche Eckpfeiler dieses Transformationsprozesses fest. Als Handelskammer beider Basel und Logistikcluster Region Basel äussern wir uns in einer gemeinsamen Stellungnahme zur laufenden Planaufgabe.

Gemeinsam getragene Anliegen des Logistikcluster Region Basel und der Handelskammer beider Basel

Anpassungen am Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Wir befürchten, dass es bei der praktischen Durchsetzung der neuen Lärmempfindlichkeitsstufe III zu Konflikten zwischen den Bewohnern im Westen, den Logistikern im Osten sowie den Bahnanlagen kommen wird. Aus Sicht der Handelskammer und des Logistikclusters muss zwingend sichergestellt sein, dass das Logistikareal im Osten sowie der Bahnbetrieb durch die neue Wohnsiedlung weder in ihrem Betrieb, noch in ihrer weiteren Entwicklung negativ beeinträchtigt werden.

Nutzung der Schieneninfrastruktur durch Güterzüge

Gemäss Planaufgabe darf die südlich des Areals verlaufende Güterzuglinie 511 den notwendigen Sicherheitsabstand von 45 Metern zur Südfassade des Areals Wolf nicht unterschreiten. Nach Auskunft des Bau- und Verkehrsdepartements gilt dieser Sicherheitsabstand auch für Güterzüge,

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

die auf der nördlich des Areals gelegenen Schieneninfrastruktur verkehren. Da unklar ist, wie dieser Abstand auf dem Nord-Ast eingehalten werden kann, befürchten wir Nutzungseinschränkungen. Wir bitten Sie daher, mögliche Konsequenzen vertieft zu prüfen und sicherzustellen, dass der Nord-Ast auch in Zukunft vom Güterverkehr befahren werden kann.

Aufbau eines City-Logistik-Hubs

Der Ostteil des Areals wird auch in Zukunft durch den national kombinierten Verkehr und Freiverlad beansprucht werden. Zusätzlich zu diesen 15'000 m² Logistikflächen sollen auch ausreichend Flächen für einen City-Logistik-Hub bereitgestellt werden. Bisher ist unklar, wo dieser Hub entstehen soll. Klar ist, dass eine leistungsfähige City-Logistik nicht ausschliesslich durch Cargo-Velos bewältigt werden kann. Eine Ansiedlung im Gewerbehof scheint damit ausgeschlossen. Wir bitten das Bau- und Verkehrsdepartement seine Vorstellungen eines leistungsfähigen City-Logistik-Hubs zu konkretisieren und Konflikte im Gewerbehof zu vermeiden.

Umgestaltung der St. Jakobs-Strasse

Bei der Umgestaltung der St. Jakobs-Strasse in eine städtische Achse gilt es sicherzustellen, dass die Kapazitäten für alle Verkehrsmittel bestehen bleiben. Dies betrifft insbesondere den Güterverkehr. Für die Erschliessung des Logistikteils im Osten des Areals, inklusive Anbindung an das Autobahnnetz, bleibt die St. Jakobs-Strasse die zentrale Erschliessungsachse.

Weitere Anliegen der Handelskammer beider Basel

Bau eines intermodalen Mobilitätshubs

An einer Informationsveranstaltung zum Bebauungsplan «Wolf» im Januar 2021, wurden von Seiten SBB Vorbehalte bezüglich einer Realisierung der S-Bahnhaltestelle «Wolf» geäussert. Diese ist jedoch fester Bestandteil des Bebauungsplans. Hier muss im Rahmen des Bebauungsplans Klarheit geschaffen werden. Insbesondere sollten alternative Bahnanbindungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Eine Möglichkeit könnte eine leistungsfähige Rollband-Anbindung an bestehende S-Bahnhaltestellen (z.B. Dreispitz) sein. Der Mehrwert einer für das Quartier konzipierten Fernbushaltestelle ist uns nicht ersichtlich. Die Handelskammer ist der Ansicht, dass primär eine Lösung für den Haupt-Fernbushub gesucht werden muss. Von der Idee, mehrere dezentrale Fernbushaltestellen aufzubauen, sind wir nicht überzeugt. Zudem bedauern wir, dass der Bau eines Quartierparkings nicht vorgesehen ist und stattdessen die maximal erstellbaren Parkplätze auf den Faktor 0.4 reduziert werden. Mit einem modernen Quartierparking könnten die umliegenden Quartiere vom Parksuchverkehr entlastet und der intermodale Mobilitätshub in unmittelbarer Nähe zur Autobahn bereichert werden. Dadurch könnte letztlich auch das Stadtstrassennetz entlastet werden. Weil wir das vorliegende Konzept des intermodalen Mobilitätshubs als unzureichend beurteilen, bitten wir Sie, dieses von Grund auf neu zu konzipieren und auf unsere Anregungen einzugehen.

Umsetzung des 2000-Watt-Ziels

Wir befürchten, dass das Ziel eines 2000-Watt-Quartiers die Nutzungsmöglichkeiten des Gewerbehofs massiv einschränkt. Aus den vorliegenden Unterlagen lassen sich die möglichen Nutzungseinschränkungen nicht abschätzen. Diese könnten aber bereits für Quartierdienstleister, wie beispielsweise Bäckereien, zur Herausforderung werden. Um die Folgen dieser Festsetzung besser abschätzen zu können, bitten wir Sie, entsprechende Untersuchungen zu ermöglichen

Nutzungseinschränkungen nachzureichen. Falls sich die Einschränkungen als nicht verhältnismässig erweisen, muss der Gewerbehof vom 2000-Watt-Ziel ausgenommen werden.

Umgang mit überschüssigen Biotopwertpunkten

Es ist erfreulich, dass die verloren gegangenen Naturwerte mit einem Überschuss von 119 Biotopwertpunkten kompensiert werden können. Dies darf nicht als Selbstverständlichkeit angesehen werden. Daher fordern wir, dass die überschüssigen Punkte in einen neu geschaffenen «Naturwertepool» eingespielt werden. Auf diesen Punktepoo soll zukünftig bei der Kompensation anderer verloren gegangener Naturwerte zurückgegriffen werden können. Dieser Ansatz könnte über den Bebauungsplan «Wolf» hinaus als marktnahes Instrument zum Einsatz kommen, in dem Natur- und Umweltschutz Rechnung getragen und gleichzeitig eine zukunftssträchtige Stadtentwicklung ermöglicht wird.

Weiterführung der Autobahn ab dem Anschluss Basel City in Richtung Westen

Mit der Transformation des Areals Wolf werden die zukünftigen Bauarbeiten und gegebenenfalls auch die Linienführung der Weiterführung der Autobahn ab dem Anschluss Basel City beeinflusst. Allfällige Mehrkosten müssen im Zusammenhang der Arealtransformation Wolf betrachtet werden und dürfen das Strassenprojekt nicht gefährden.

Fazit

Sowohl die Handelskammer als auch der Logistikcluster sehen bei der Umsetzung der vorliegenden Planaufgabe einige Risiken. Daher fordern wir Sie auf, die von uns genannten Punkte zu optimieren respektive zu präzisieren. Gerne sind wir bereit, Sie im Rahmen unserer Möglichkeiten zu unterstützen. Ausgehend von den Unterlagen und den geführten Gesprächen befürchten wir, dass eine zweckmässige Weiterentwicklung dieses Areals durch überhöhte und sich gegenseitig ausschliessende Ansprüche gefährdet wird.

PLANBASEL
Oliver Bippus
Hauptstrasse 16
4142 Münchenstein
Tel. 061 711 42 32
Nat. 079 929 87 91
Email: oliverbippus@bluewin.ch

EINGEGANGEN AM 18. FEB. 2021

Städtebau & Architektur
Dufourstrasse 40/50
4001 Basel

Münchenstein, den 18.2.2021

Einsprache/Anregung betreffend öffentlicher Planaufgabe zur Parzelle 2283 der Sektion V des Grundbuches der Stadt Basel (Areal Wolf)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir von der Gruppe www.PLANBASEL.ch regen eine dichtere Bebauung des Wolf-Areals an. Dabei sollte der Fokus mehr auf Büroarbeitsplätzen liegen. Das Wolf-Areal – insbesondere mit einer S-Bahnstation – verfügt über eine sehr hohe Erreichbarkeit aus der gesamten Region. Das Wolf-Areal wäre unseres Erachtens geeignet als überkantonales Wirtschaftsgebiet mit einem Verteilschlüssel für die Steuereinnahmen; diskutiert mit Bundesamt für Raumplanung als auch Espace Suisse. Wir könnten uns vorstellen, dass dadurch auch beim Infrastrukturausbau – insbesondere Autobahnausbau – Einsparungen realisiert werden könnten. Hier denken wir auch an ein Areal-Pooling in Kombination mit grossen Park&Rides und einem Light Railway System, wodurch Raum- und Verkehrsplanung besser koordiniert werden könnten.

Mitglieder unserer Gruppe beobachten seit mehr als 15 Jahren die Wirtschaftsflächenentwicklung in der Region Basel. Die neu in die Region kommenden Firmen suchen die Nähe zur Life Science und zu den grossen Bahnhöfen. Es ist für uns deshalb nicht überraschend, dass sich vor allem das Gebiet Allschwil gut entwickelt hat. Wir glauben nicht an den Erfolg der anderen Wirtschaftsgebiete im Baselland (Birstal/Raum Pratteln) bzw. das sind unseres Erachtens Fehlplanungen. Deshalb hat sich im Oktober 2018 eines unserer Mitglieder mit Grossrat Jeremy Stephenson getroffen und u.a. die Eingabe des Anzugs 18.5325.01 angeregt. In der Beantwortung wird auf Seite 4 Kapitel 2.2.1 eine bikantonale Gesamtschau der Wirtschaftsflächen unter Leitung der Handelskammer erwähnt. Seit nun fünf Jahren werden im Birstal – im Raum Pratteln schon länger – Wirtschaftsflächen promotet – u.a. sind diverse Personen aus der Handelskammer oder der Handelskammer nahe stehende Personen involviert. Aufgrund bisheriger Ansiedlungen bezweifeln wird die Qualität dieser Standorte, da es sich unserer Meinung nach eher um «koordinierte Umsiedlungsaktionen» handelt. Wir haben den Eindruck bekommen, dass es hier insgeheim eher um Wohnungsbau geht als um die Entwicklung visionärer Wirtschaftsgebiete. Das wäre nicht im Interesse des Bürgers.

In der BZ 29.3.2018 redet Daniel Wiener von einem seit 30 Jahren fehlenden Gesamtverkehrskonzept in der Region Basel. Dabei erwähnt er auch die Raumplanungsstelle beider Basel, vermutlich aufgrund der «Regel» Raumplanung gleich Verkehrsplanung. Daniel Wiener lobt im BZ-Artikel vom 18.08.2020 die von ex-Stadtpräsidentin Ackermann eingeleiteten Smart City-«Innovationen» auf dem Wolf-Areal. Wir glauben es ist mehr Innovation möglich auf dem Wolf-Areal.

Freundliche Grüsse


Oliver Bippus & Roger Moll

Planbasel

Oliver Biggus

Hauptstrasse 16

4142 Münchenstein

→ Am Empfang abgegeben
18.2.21

Städtebau & Architektur

Dufourstrasse 40/50

4001 Basel

EINGEGANGEN AM 1 8.FEB. 2021

Für Mensch
und Umwelt



VCS Verkehrs-Club der Schweiz,
Sektion beider Basel
Gellertstrasse 29
4052 Basel

Städtebau & Architektur
Bau- und Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt
Dufourstrasse 40/50,
4001 Basel

Basel, 17. Februar 2021

Anregungen zur Planaufgabe Areal Wolf

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der VCS beider Basel hat die vorliegenden Pläne zum Areal Wolf studiert und bei einigen Punkten Verbesserungsbedarf festgestellt. Gerne verweisen wir bei der Gelegenheit auch auf unsere Mitwirkungseingabe vom Dezember 2016. Leider haben sich gerade in Sachen Verkehr nur wenige Dinge konkretisiert oder verbessert.

Angesichts des Klimanotstands, des neuen Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt und der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens in Basel, muss das vorliegende Projekt als wenig tauglich bezeichnet werden. Wir fordern Sie deshalb dazu auf, die Planung dementsprechend anzupassen.

Nachdem die SBB am 26. Januar 2021 angekündigt hatte, Immobilienprojekte zurückzustellen¹, stellt sich auch die Frage, ob bei der Planung des Areals Wolf gewisse Aspekte überarbeitet werden können. Die Zeit muss dazu genutzt werden, besonders die ÖV-Anbindung, Fuss- und Veloverbindungen sowie den Lärmschutz zu verbessern.

Fortschrittliche Mobilität, Fuss- und Veloverbindungen sowie öffentlicher Verkehr

Während im Projekt selber zwar kaum Verbesserungen gegenüber der Situation von 2016 zu verzeichnen sind, stellt der Bericht zur Planaufgabe doch klar, dass die Anbindung ans städtische ÖV-Netz, die Velo- und Fussverbindungen zu verbessern sind². Genau dies war eine Forderung aus unserer Mitwirkung von vor fünf Jahren. Das vorliegende Projekt enthält diese Massnahmen nicht, auch wurden an der Informationsveranstaltung vom

¹ Medienmitteilung «Immobilienprojekte der SBB müssen zurückgestellt werden.» der SBB vom 26.01.2021

² Bericht zur Planaufgabe, 5.7 Mobilität, Seite 22

20. Januar 2021 keine Veränderungen in Aussicht gestellt. Weiterhin ist in weiten Teilen unklar, wie die Velo- und Fussverbindungen gestaltet werden sollen.

Auch die Fuss- und Velobrücke über das Gleisfeld ins Gundeli-Quartier begrüßen wir, obwohl auch hier noch wenig klar ist. Diese Verbindung wäre essentiell, um das Areal Wolf ins Netz von Velo- und Fusswegen einzubinden.

Mit einer zusätzlichen Fuss- und Velobrücke parallel zur St. Jakobs-Strasse über die SBB-Geleise zum Hexenweglein ist zudem der Velo- und Fussverkehr zu fördern. Diese neue Verbindung ermöglichte es, rasch in die Stadt und an den Bahnhof zu gelangen. Eine fahrbare und begehbare Verbindung vom Areal auf das Hexenweglein erachten wir als zwingend für eine attraktive Erschliessung.

Die Anbindung an den ÖV ist, wie wir auch 2016 angemerkt hatten, nicht genügend, um einen umweltfreundlichen Modalsplit zu fördern. Aktuell sind die Wege zu Fuss zu Tram- und Bushaltestellen mit Querungen von verkehrsreichen Strassen verbunden. Darum ist die Ergänzung durch zwei neue Fuss- und Veloverbindungen (siehe unten) dringend nötig.

Der Idee eines Mobilitäts-Hubs auf dem Areal Wolf stehen wir positiv gegenüber, doch noch ist dieser aktuell höchstens in groben Zügen erkennbar. Weiterhin vermissen wir klare Aussagen zu einer S-Bahn-Haltestelle nahe am Areal Wolf.

Bevor das Areal Wolf neu gebaut wird, sollten darum diese drängenden Fragen zur Mobilität zumindest planerisch gelöst sein. Sämtliche dieser Lösungen sollten möglichst umgesetzt sein, bevor die ersten neuen Bewohner:innen einziehen.

Beschränkung des Autoverkehrs

Auf Grund der Nähe des Areals Wolf zum Autobahnanschluss Basel City ist davon auszugehen, dass doch ein beachtlicher Anteil des Verkehrs auf den Autoverkehr fällt. Wegen der verbesserungswürdigen Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist auch die benötigte Anzahl Autoparkplätze höher als nötig.

Durch den so erzeugten Autoverkehr werden umliegende, bereits sehr stark betroffene Teile der Stadt, noch stärker mit Lärm und Luftverschmutzung belastet.

Wir regen daher an, das Areal Wolf autoarm zu planen. Von autoarm kann dann gesprochen werden, wenn pro Wohneinheit nicht mehr als 0,1 Autoparkplatz erstellt wird. Für Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sollen vereinzelte Autoparkplätze angeboten werden, nicht aber für Besucher:innen und Arbeitnehmer:innen.

Oberirdisch sollten keinerlei Autoparkplätze erstellt werden. Diese sind besonders in einem Bereich mit Fussgänger:innen, darunter wohl viele Kinder, gefährlich. Ausserdem

stehen diese oberirdischen Autoparkplätze im Widerspruch zum Bericht zur Planaufgabe³. Wir regen an, nur eine kleine Anzahl Autoparkplätze zu erstellen und alle davon unterirdisch.

Wohnen nur mit Lärmschutz

Die geplanten Wohnungen auf dem Areal Wolf liegen in nächster Nähe zum Gleisfeld des Bahnhofs Basel SBB auf der einen und der Autobahn mit ihren Auffahrten sowie der vielbefahrenen St. Jakob-Strasse und Grosspeterstrasse. Ohne wirksamen Lärmschutz an der Quelle ist an eine Wohnnutzung nicht zu denken.

Gemäss aktuellem Lärmkataster wird an mehreren Gebäuden nahe des Areals Wolf der Immissionsgrenzwert für die Lärmempfindlichkeitsstufe III überschritten. Die Vorschrift 2.4 b im Bebauungsplan begrüssen wir zwar, sie reicht aber nicht aus. Der Kanton Basel-Stadt sollte in der jetzigen Planungsphase dringend die nötigen Vorbereitungen treffen, um ausreichende Lärminderung an der Quelle⁴ zu ermöglichen. Bedingung für eine Wohnnutzung ist der Lärmschutz an der Quelle.

Wie wir in der Mitwirkung von 2016 angemerkt hatten, lehnen wir Lärmschutz am Ziel ab, wenn zuvor nicht die Möglichkeiten der Lärmreduktion an der Quelle ausgeschöpft wurden. Lärmschutzfenster und ähnliches reduzieren gesundheitsschädliche Lärmimmissionen nur im Haus bei geschlossenen Fenstern.

Wir bitten um wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anregungen. Für einen Austausch und weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,
VCS beider Basel

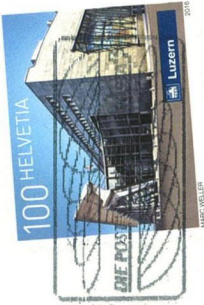


Florian Schreier
Geschäftsführer VCS beider Basel
florian.schreier@vcs-blbs.ch — 061 311 11 77

³ Bericht zur Planaufgabe, 5.7.4 Motorisierter Individualverkehr MIV, Seite 23

⁴ gemäss Art. 11 Umweltschutzgesetz

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente



Städtebau & Architektur
Bau- und Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt
Dufourstrasse 40/50
4001 Basel

POSTFACH 1316/4001 BASEL



INGEGANGEN AM 16. FEB. 2021

EINSCHREIBEN

Städtebau und Architektur
Dufourstrasse 40/50
4001 Basel

Basel, 12. Februar 2021

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro Natura Basel erhebt im eigenen und im Namen von Pro Natura – Schweizerischer Bund für Naturschutz mit Sitz in Basel

EINSPRACHE

gegen die „**Festsetzung eines Bebauungsplans, Zonenänderung, Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe, Änderung Wohnanteilplan sowie Änderungen Bau- und Strassenlinien im Bereich St. Jakobs-Strasse, Güterbahnhof Wolf (Areal Wolf).**“.

ANTRAG:

Die Naturersatzflächen seien nicht nur mit einer Dienstbarkeit zu sichern, sondern zusätzlich auch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen in den ÖREB-Kataster aufzunehmen.

BEGRÜNDUNG

1. FORMELLES

1.1 Legitimation

Pro Natura Basel - Basler Naturschutz ist eine Sektion von Pro Natura - Schweizerischer Bund für Naturschutz und bildet die Vereinigung der Mitglieder von Pro Natura mit Wohnsitz im Kanton Basel-Stadt. Der Verein ist eine kantonale Naturschutzorganisation,



die sich statutengemäss seit einigen Jahrzehnten dem Natur- und Landschaftsschutz als juristische Person widmet. Daher erfüllt sie die Voraussetzungen zur Beschwerdelegitimation gemäss § 26 des kantonalen Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz vom 25. Januar 1995 und wurde in Anhang IV der kantonalen Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz vom 8. September 1998 als beschwerdeberechtigte Organisation bezeichnet.

Gestützt auf § 26 Abs. 1 des kantonalen Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz ist Pro Natura Basel in den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes einsprache- und rekursberechtigt. Zum einen führt § 4 Abs. 2 Bst. 1 des Natur- und Landschaftsschutzgesetzes naturnahe Begrünungen und unversiegelte Flächen, die das Stadt- und Ortsbild und dessen ökologische Qualität mitbestimmen, als ökologisch bedeutsame und damit schützenswerte Objekte auf. Bei den wegfallenden Flächen mit Trockenheit und Wärme liebenden Pflanzenarten handelt es sich um eine solche schützenswerte Begrünung. Das Gesuch betrifft folglich Belange des Natur- und Landschaftsschutzes; Pro Natura Basel ist deshalb zur Einsprache legitimiert. Pro Natura Basel ist im Übrigen auch gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) zur Einsprache legitimiert, da Trockenrasen einen schützenswerten Lebensraum gemäss Art. 18 Abs. 1 bis NHG darstellen.

Diese Ausführungen zur Legitimation gelten auch für Pro Natura – Schweizerischer Bund für Naturschutz, welcher gestützt auf Art. 12 NHG das Einsprache- und Beschwerderecht zusteht. Pro Natura hat Pro Natura Basel generell zur Erhebung von Einsprachen in ihrem Namen ermächtigt (Art. 12 Abs. 5 NHG).

1.2 Einsprachefrist

Die Einsprachefrist läuft bis am 18. Februar 2021 und ist eingehalten worden (siehe Poststempel auf dem Umschlag dieser Eingabe).

2. MATERIELLES

- a) Das Areal Wolf bietet heute auf 16 ha Raum für rund 1'700 Beschäftigte. Mit einem Bebauungsplan sollen dort Möglichkeiten geschaffen werden für zusätzlich rund 1'200 Einwohner/innen sowie 1'000 Beschäftigte.
- b) Von der aufliegenden Nutzungsplanung sind insgesamt 4'429.3 m² folgender schützenswerter Lebensraumtypen betroffen:
 - 16.5 m² Trockenwarme Mauerflur (Centrantho-Parietarium)
 - 687.4 m² Steinpflaster-Trittflur (Saginion procumbentis)
 - 3333.4 m² Kalkreicher, trockener Hackfruchtacker (Eragrostion)
 - 392 m² Mesophiles Gebüsch (Pruno-Rubion)



Das Ausmass der verlustig gehenden Naturwerte wurde gemäss Modul A (Lebensräume) mit der Bewertungsmethode für Eingriffe in schützenswerte Lebensräume (kurz: «BESB») berechnet. Insgesamt gehen 277 Biotopwertpunkte verloren.

- c) Für diesen Verlust gilt es, neue trockenwarme, ruderal geprägte Ersatzlebensräume zu schaffen.
- 952 m² Mitteleuropäischer Halbtrockenrasen (Mesobromion)
 - 5'854 m² Mesophile Ruderalflur (Dauco-Melilotion)
- Durch die vorgesehenen Ersatzmassnahmen können die verlustig gehenden Naturwerte mit einem Überschuss von +119 Biotopwertpunkten kompensiert werden.
- d) Diese Ersatzflächen sind im Bebauungsplan als orientierender Inhalt aufgeführt, damit in den folgenden Projektschritten die Naturersatzflächen bezüglich ihres Umfangs und Anordnung noch auf das konkrete Bauprojekt abgestimmt werden können. Bereits jetzt soll im Bebauungsplan aber rechtlich verbindlich festgehalten werden, dass die Naturersatzflächen als trockenwarme, ruderal geprägte Lebensräume auszugestalten und mit einer Dienstbarkeit zu sichern sind.
- e) Im Nachgang zu den Einsprachen von Pro Natura Basel und des WWF Region Basel zum Neubau von Naturhistorischem Museum bzw. Staatsarchiv Basel beim Bahnhof St. Johann wurde unter anderem in den Einspracheverhandlungen festgelegt, dass die neuen Naturersatzflächen auch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung in den ÖREB-Kataster eingetragen werden. Dies erlaubt auch langfristig eine öffentlich zugängliche Kontrolle, ob diese Flächen tatsächlich freigehalten werden. Daraufhin haben beide Organisationen ihre Einsprachen zurückgezogen.
- f) Wir beantragen beim aufliegenden Bebauungsplan zum Areal Wolf analog zur Überbauung von Trockenlebensräumen beim Bahnhof St. Johann gleichfalls den Eintrag der Naturersatzflächen in den ÖREB.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Antrags.

Freundliche Grüsse
Für Pro Natura Basel



Dr. Manfred Liersch
Vorstandsmitglied



Thomas Schwarze
Geschäftsführer

Kopie: Stadtgärtnerei Basel, Kantonale Fachstelle für Naturschutz



pro natura

Basel



Pro Natura Basel
Geschäftsstelle
Gellertstrasse 29
Postfach 419
4020 Basel

12.02.21 14:03
CH - 4020
Basel

5333



0.042 kg

R



Recommandé 98.00.402000 02233268



POSTFACH 1316/4001 BASEL

Kopie

EINGEGANGEN AM 25. MAI 2021

EINSCHREIBEN

Bau- und Gastgewerbeinspektorat
Münsterplatz 11
4001 Basel

Basel, 20. Mai 2021

Sehr geehrte Damen und Herren

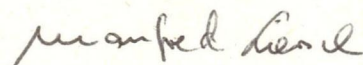
Pro Natura Basel erklärt im eigenen und im Namen von Pro Natura – Schweizerischer Bund für Naturschutz mit Sitz in Basel den

RÜCKZUG DER EINSPRACHE

gegen die „**Festsetzung eines Bebauungsplans, Zonenänderung, Änderung Lärmempfindlichkeitsstufe, Änderung Wohnanteilplan sowie Änderungen Bau- und Strassenlinien im Bereich St. Jakobs-Strasse, Güterbahnhof Wolf (Areal Wolf).**“

Dieser Rückzug erfolgt auf Basis des Schreibens von Herrn Jürg Degen, Abteilungsleiter Städtebau, und Herrn Jan Pfister, Projektleiter, vom 06. Mai 2021, in welchem wir die Zusicherung erhalten, dass die Vorschriften des Bebauungsplanes so angepasst werden, dass die Naturersatzflächen nicht mittels Dienstbarkeit, sondern mittels öffentlich-rechtlicher Eigentumsbeschränkung gesichert werden. Damit sehen wir unseren Antrag als erfüllt und ziehen die Einsprache zurück.

Freundliche Grüsse
Für Pro Natura Basel



Dr. Manfred Liersch
Vorstand



Thomas Schwarze
Geschäftsführer

Kopie: Stadtgärtnerei Basel, Kantonale Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz
Herrn Jan Pfister, Abteilung Städtebau

Anhang: Email von Herrn Jan Pfister vom 06.05.2021 mit angehängtem Schreiben von Jürg Degen und Jan Pfister



Betreff: Einsprache Areal Wolf

Datum: Donnerstag, 6. Mai 2021 um 13:01:25 Mitteleuropäische Sommerzeit

Von: Jan.Pfister@bs.ch

An: Pro Natura Basel

Anlagen: Schreiben SB an ProNatura Einsprache.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren

Bitte beachten Sie das Schreiben in der Beilage.

Für weitere Fragen oder Auskünfte stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Jan Pfister

Mittwoch abwesend

Jan Pfister, Projektleiter

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur, Städtebau

Dufourstrasse 40/50, Postfach, 4001 Basel

Telefon: +41 61 267 92 13, E-Mail: jan.pfister@bs.ch

Web: www.planungsamt.bs.ch



Jan Pfister
Projektleiter
Dufourstrasse 40/50
Postfach
CH-4001 Basel

Tel.: +41 61 267 92 13
E-Mail: jan.pfister@bs.ch
www.staedtebau-architektur.bs.ch

**Versand per E-Mail an [pronatura-
bs@pronatura.ch](mailto:pronatura-bs@pronatura.ch)**
Pro Natura Basel
Gellertstrasse 29
4052 Basel

Basel, 6. Mai 2021

Einsprache Areal Wolf

Sehr geehrter Herr Dr. Manfred Liersch
Sehr geehrter Herr Thomas Schwarze

Mit Schreiben vom 5. März 2021 haben wir Ihnen bereits den Erhalt Ihrer Einsprache vom 12. Februar 2021 gegen das Planungsvorhaben «Areal Wolf» bestätigt. In der Zwischenzeit konnten wir Ihr Anliegen prüfen und haben uns mit Ihrem Herrn Daniel Rüetschi ausgetauscht.

Ihrem Anliegen werden wir wie untenstehend dargelegt entsprechen und möchten Sie höflich anfragen, ob Sie Ihre Einsprache gestützt auf unser Schreiben zurückzuziehen würden.

Formelle Behandlung der Einsprachen

Gemäss nationalem Umweltschutzgesetz sowie der kantonalen Natur- und Landschaftsschutzgesetzgebung ist Pro Natura Basel einspracheberechtigt.

Materielle Behandlung der Einsprachen

Einsprache: Die Naturersatzflächen seien nicht nur mit einer Dienstbarkeit zu sichern, sondern zusätzlich auch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung in den ÖREB-Kataster aufzunehmen.

Stellungnahme: Der ÖREB-Kataster ist im Aufbau begriffen. Es ist vorgesehen, sämtliche Naturersatzflächen bzw. die entsprechenden Dienstbarkeiten innerhalb des Kantons Basel-Stadt bis zum Jahr 2023 darin aufzunehmen und abzubilden. Die Naturersatzflächen auf dem Areal Wolf werden voraussichtlich ab 2023 bzw. nach erfolgter Sicherung durch eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Rahmen der Baubewilligung ebenfalls im ÖREB-Kataster dargestellt.

Anpassung der entsprechenden Festsetzung und Erläuterung

Aufgrund Ihrer Einsprache und in Rücksprache mit der Stadtgärtnerei sowie dem Grundbuch- und Vermessungsamt werden wir die betreffende Festsetzung entsprechend anpassen. Zurzeit ist noch nicht definitiv, ob es zukünftig eine Dienstbarkeit und einen ÖREB-Eintrag geben wird oder nur noch einen Eintrag im ÖREB-Kataster.

Festsetzung BP Areal Wolf:
(Änderungen gegenüber der Planaufgabe in rot)

2.3 Frei- und Grünräume

- a. Die Naturersatzflächen sind als trockenwarme, ruderal geprägte Lebensräume auszugestalten und **mittels öffentlich-rechtlicher Eigentumsbeschränkung mit einer Dienstbarkeit** zu sichern. Der Nachweis **der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung Dienstbarkeitsvertrag** ist eine Voraussetzung für die Baubewilligung auf dem Baufeld A.

Die Naturersatzflächen können mit einer extensiven Bahnnutzung oder Erholungsnutzung überlagert werden, solange sie mit den Schutzinteressen der ruderalen Lebensräumen vereinbar sind und die benötigten Qualitäten erreicht werden. Die effektive Grösse und Lage der Lebensräume sowie die erforderlichen Qualitäten und die dafür notwendige Pflege und Nutzungseinschränkung sind im Dienstbarkeitsvertrag **oder einer gleichwertigen Vereinbarung** festzuhalten.

Einsprache Rückzug

In Rücksprache mit Ihrem Herrn Rüetschi und in Anbetracht, dass wir Ihrem Anliegen entsprechen, möchten wir Sie höflich anfragen, ob Sie Ihre Einsprache gestützt auf dieses Schreiben zurückziehen würden.

Wir möchten Sie gerne bitten, uns Ihren Entscheid bis Ende Mai schriftlich mitzuteilen.

Für Fragen oder Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Jürg Degen
Abteilungsleiter Städtebau

Jan Pfister
Projektleiter