



**An den Grossen Rat**

**21.1362.02**

Bau- und Raumplanungskommission  
Basel, 12. Januar 2023

Kommissionsbeschluss vom 12. Januar 2023

**Bericht der Bau- und Raumplanungskommission**

zum

**Ratschlag «Areal Wolf»**

betreffend

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Auftrag und Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Kommissionsberatung</b> .....	<b>4</b>
4.1	Allgemeine Einschätzung .....	4
4.2	Preisgünstiges Wohnen.....	5
4.3	Umwelt und Energie .....	6
4.4	Gundeli-Tunnel / Bauauflagen zum Baufeld A .....	6
4.5	Qualitätssicherung .....	8
4.6	BRK-Motion Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf».....	8
4.7	Anregungen .....	10
<b>5</b>	<b>Antrag der BRK</b> .....	<b>11</b>

### Beilagen:

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Bebauungsplan
- Bau- und Strassenlinienplan
- Zonenänderungsplan
- Wohnanteiländerungsplan
- Lärmempfindlichkeitsstufenänderungsplan

## 1 Begehren

Der Regierungsrat beantragt mit dem Ratschlag 21.1362.01, 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 Ausgangslage

Die SBB besitzt östlich des Bahnhofs SBB das sogenannte Güterbahnhofareal Wolf. Das Areal befindet sich im alleinigen Eigentum der SBB. Die angrenzende St. Jakobs-Strasse und das Zeughausareal stehen im Eigentum des Kantons Basel-Stadt. Heute dient das Areal primär Logistiknutzungen. Im Dienstgebäude, im UAG-Gebäude aber auch in den Güterhallen finden sich diverse kleinere Nutzungen sowie das Smart City Lab Basel. Durch die mögliche räumliche Verlagerung des internationalen Güterverkehrs in der Region Basel und aufgrund der zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof SBB und der Autobahn 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 Hektare grossen Perimeter. Die vorliegende Nutzungsplanung betrifft die auf der nachfolgenden Grafik dargestellten 8 Hektare des Areals, da es für die geplante städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich eine Anpassung der Nutzungsplanung braucht (gelb markiert). Die anstehenden Entwicklungen auf dem restlichen Areal können mit den heutigen Bestimmungen erfolgen.



Perimeter Nutzungsplanung (Bebauungsplan): gelb; Perimeter Studienverfahren: rot. Quelle: Ratschlag 21.1362.01

Die SBB und der Kanton Basel-Stadt hielten die Entwicklungsziele für das Gebiet in Form von schriftlichen Leitsätzen sowie einem räumlich konkreten Entwicklungsszenario fest. Basierend auf dem Richtprojekt entwickelten die Planungspartner ein städtebauliches Konzept. Das Konzept dient als Grundlage für die Nutzungsplanung und 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.

Die angestrebte Bebauung entspricht einer geschlossenen Hofrandbebauung, bestehend aus baulich zusammenhängenden einzelnen Gebäuden. Der innerhalb der Randbebauung liegende Hof soll über die gesamte Länge nicht unterbrochen werden. Die einzelnen Gebäude sind rechteckig und länglich anzuordnen. Von der Mitte zu den Rändern wächst die Hofrandbebauung in die Höhe. Die Gebäudehöhe der historischen Gebäude bleibt bestehen. Die Höhe der Neubauten darf minimal 20 Meter und maximal 30 Meter betragen. Das Planungsgebiet ist in vier Nutzungsschwerpunkte unterteilt, die sich von West nach Ost aneinanderreihen. Pro Schwerpunkt ist jeweils eine Hauptnutzung festgelegt. Die Nutzungsformen sind: Wohnen, öffentliche und öffentlich wirksame Nutzungen (Gastronomie, Kultur, Trendsport, Co-Working-Flächen, Gesundheitsdienstleistungen, etc.), Gewerbe sowie ein «City-Logistikhub».

Die detaillierten Ausführungen sind dem Ratschlag zu entnehmen.

### **3 Auftrag und Vorgehen**

Der Grosse Rat hat der Bau- und Raumplanungskommission (BRK) den Ratschlag Nr. 21.1362.01 am 10. November 2021 zur Beratung überwiesen. Die BRK ist auf den Ratschlag eingetreten und hat diesen an sieben Sitzungen beraten. An der Beratung haben die Vorsteherin des zuständigen Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), der Kantonsbaumeister, der Abteilungsleiter Städtebau sowie der Projektleiter teilgenommen<sup>1</sup>. Im Rahmen der Beratung fand unter Führung der Verantwortlichen der SBB und des BVD eine Begehung auf dem Areal Wolf statt. Zudem wurden die SBB und der Gewerbeverband Basel-Stadt ausführlich angehört.

## **4 Kommissionsberatung**

### **4.1 Allgemeine Einschätzung**

Die BRK begrüsst die Entwicklungen von ehemals vorrangig gewerblich respektive industriell genutzten Arealen im Stadtgebiet Basels ausdrücklich. Der zur Diskussion stehende Teil des Areals Wolf, welcher die Hälfte des rund 16 Hektar umfassenden Areals ausmacht, bietet heute unter anderem Raum für Freiverlad, City-Logistik und ein Containerterminal. Das Konzept sieht neu einen urbanen lebenswerten Raum mit einem Mix von Gewerbe, Büros und Wohnen vor. Die Lage des Areals mit unmittelbarem Autobahnanschluss und hervorragender Zug- und ÖV-Anbindung bietet erstklassige Voraussetzungen für eine weitsichtige und zukunftsorientierte Entwicklung. Die Kommission vertraut bei der Entwicklung des Areals grundsätzlich auf die grosse Erfahrung der SBB als Entwicklerin von ähnlichen Projekten in der gesamten Schweiz. Als Eigentümerin hat die SBB zusammen mit dem BVD und anderen Partnern in einem seit 2017 andauernden Prozess mögliche Entwicklungsszenarien für das Areal konzipiert.

Die BRK erachtet die Ergebnisse dieses Prozesses als grundsätzlich positiv. Dennoch ist die Kommission nicht in allen Punkten mit der Sichtweise des Kantons respektive der SBB einverstanden. In den nachfolgenden Kapiteln geht die Kommission auf jene Aspekte der Beratung ein, bei welchen sie im Ergebnis vom regierungsrätlichen Vorschlag abweicht und diesen folglich

---

<sup>1</sup> Regierungsrätin Esther Keller, Vorsteherin des BVD; Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister, Leiter Städtebau & Architektur; Jürg Degen, Abteilungsleiter Städtebau; Jan Pfister, Projektleiter.

ändert oder ergänzt. Die Änderungen wurden mit den Verantwortlichen des BVD gespiegelt und von diesen als rechtlich zulässig und nachvollziehbar erachtet. Die BRK möchte an dieser Stelle für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den seitens BVD und SBB involvierten Akteuren hinweisen.

## 4.2 Preisgünstiges Wohnen

Seit September 2018 gilt gemäss Richtplan des Kantons Basel-Stadt der Planungsgrundsatz, dass bei Arealentwicklungen, bei denen neuer Wohnraum geschaffen wird, insgesamt ein Anteil von mindestens einem Drittel an preisgünstigem Wohnraum zu erstellen ist. Dieser Planungsgrundsatz gilt auch für die Arealentwicklung Wolf. Der Kanton Basel-Stadt und die SBB als Eigentümerin und Arealentwicklerin haben aufgrund fehlender konkreter Vollzugsregelungen zur Umsetzung dieses Planungsgrundsatzes in einem Rahmenvertrag vereinbart, wie diesem Grundsatz Folge geleistet werden soll.

Im Wissen um die politischen Anliegen des Kantons und der Kommission präsentierte die SBB anlässlich der Anhörung in der BRK sogleich gute Vorschläge zur Sicherstellung der wohnpolitischen Grundsätze im Bebauungsplan. Nebst der Verschriftlichung der Grundsätze preisgünstigen Wohnens regte die SBB an, die Ansiedlung von «durchmischem Gewerbe» auf dem Areal zu fördern, um damit dem Zielbild eines durchmischten und belebten Areals mit einer hohen Nutzungsdichte nachzukommen. Die BRK zeigt sich über die sehr guten Vorschläge der SBB erfreut und schlägt vor, diese in leicht angepasster Form im Bebauungsplan festzuschreiben.

Die Kommission weist darauf hin, dass sie die SBB bereits im Rahmen der Beratung des Ratschlags «Areal Nauentor» (20.0023)<sup>2</sup> als kompromissbereite Verhandlungspartnerin kennengelernt hat. Die Kommission nimmt zudem wohlwollend zur Kenntnis, dass SBB Immobilien schweizweit dazu übergegangen ist, über alle Neubauprojekte ein Drittel der Wohnungen preisgünstig anzubieten. Die Definition dieser «Preisgünstigkeit» wird gemäss bundesrechtlichen Vorgaben nach eidgenössischem Wohnraumförderungsgesetz (WFG, SR 842) vorgenommen (dauerhafte Kostenmiete). Dies hat die SBB vorgeschlagen und handhabt es auch in analogen ausserkantonalen Bauperimetern so.

**Die BRK stimmt einstimmig mit 12 Stimmen nachfolgender neuer Ziffer 2.2 des Bebauungsplans zu.**

### **2.2 Preisgünstiges Angebot<sup>neu</sup>**

#### **a. Wohnen**

*Innerhalb des Bebauungsplanperimeters ist mindestens ein Drittel des realisierten Wohnanteils als preisgünstiger Wohnraum zu erstellen. Preisgünstiger Wohnraum ist gemäss §1 der Wohnraumförderverordnung (WFV) innerhalb der geltenden Kostenlimiten des Bundesamts für Wohnungswesen (BWO) definiert. Diese Wohnfläche muss gemeinnützig im Sinne des Wohnraumförderungsgesetzes des Bundes (SR 842) dauerhaft in Kostenmiete vermietet werden beziehungsweise muss der Boden durch Verkauf oder im selbständigen und dauernden Baurecht an eine gemeinnützige Organisation gemäss Art. 4 Abs. 2 Wohnraumförderungsgesetz abgegeben werden.*

#### **b. Gewerbe**

*Um dem Zielbild eines durchmischten und belebten Areals mit einer hohen Nutzungsdichte nachzukommen, werden die Erdgeschoss-Flächen zu mindestens einem Drittel explizit als preisgünstige Kleinflächen für Gewerbe definiert.*

<sup>2</sup> <https://grosserrat.bs.ch/ratsbetrieb/geschaefte/200110105>

### 4.3 Umwelt und Energie

Die BRK unterstützt ausdrücklich das Bestreben, dass Erstellung, Unterhalt und Betrieb aller Bauten auf dem Wolf-Areal ressourcenschonend und effizient zu erfolgen haben. Dabei soll insbesondere auch dem Aspekt der Vermeidung unnötiger «Grauer Energie» – also der benötigten Energie für Herstellung, Transport, Lagerung, Verkauf und Entsorgung der Materialien – Beachtung geschenkt werden.

Die Festschreibung der Primärenergiedauerleistung von 2000 Watt pro Person und Jahr zielt auf die Schaffung eines sogenannten «2000-Watt-Areals»<sup>3</sup> ab. «2000-Watt-Areale» haben in erster Linie den Anspruch, sich Vorgaben hinsichtlich des Verbrauchs von Energie und des Klimaschutzes zu verschreiben. Zudem geht es darum, ein nachhaltiges und lebendiges Quartierleben zu schaffen. Im März 2012 machte das Projekt Greencity den Anfang. Heute existieren schweizweit 26 Areale, die das Label «2000-Watt-Areal» tragen, darunter auch das Areal Erlenmatt West in Basel.

Die bereits bestehenden «2000-Watt-Areale» haben in den vergangenen zehn Jahren gezeigt, dass es möglich ist, Areale zu schaffen, die ein funktionierendes Miteinander von Wohnen, Gewerbetreiben, Gastronomie, Kitas, etc. aufweisen. Die BRK sieht gerade aufgrund der neu entstehenden urbanen Räume im Kanton Chancen in dieser Form der Arealentwicklung. Sie heisst die Zielvorgabe daher ausdrücklich gut und schlägt folglich lediglich eine redaktionelle Anpassung der Ziffer 2.5 des Bebauungsplans vor.

**Die BRK stimmt einstimmig mit 12 Stimmen nachfolgender Anpassung der Ziffer 2.5 des Bebauungsplans zu.**

#### **2.45 Umwelt und Energie**

*c. Erstellung, Unterhalt und Betrieb aller Bauten ~~hat~~ haben 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.*

### 4.4 Gundeli-Tunnel / Bauauflagen zum Baufeld A

Seit bald 50 Jahren wird in Basel die Idee eines Autobahntunnels unter dem Gundeli-Quartier diskutiert. Die Weiterführung der Autobahn ab dem Anschluss Basel City in Richtung Westen ist im kantonalen Richtplan als Vororientierung eingetragen und Teil des gültigen Nationalstrassen-Netzbeschlusses. Derzeit ist es unsicher, ob, wie und wann die Weiterführung der Nationalstrasse geplant wird. Es ist jedoch absehbar, dass der Tunnel in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht realisiert wird. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Areals Wolf zum Autobahnschluss Basel City darf die Nutzungsplanung des Areals die Realisierung eines entsprechenden Vorhabens nicht verunmöglichen. Im Bebauungsplan wird das in Ziffer 2.7 litera a festgehalten: «Der Bereich «Autobahntunnel» darf nur mit Zustimmung der für die Nationalstrassen zuständigen Behörden überbaut werden.». Auf nachfolgender Skizze wird der fragliche Bereich im Baufeld A rot schraffiert dargestellt.

Auf Rückfrage bestätigt die SBB, dass der Bereich ohne Zustimmung des Tiefbauamtes und des Bundesamts für Strassen (ASTRA) nicht überbaut werden darf. Eine ordentliche Überbauung nach Vorgaben gemäss Nationalstrassengesetzgebung sei mit Zustimmung möglich, wenn die Fläche nicht für den Autobahntunnel benötigt oder wenn mit baulichen Massnahmen ein nachträglicher Bau des Tunnels sichergestellt werden könne. Zudem sei mit Zustimmung des Tiefbauamtes und des ASTRA auch eine vorgängige Überbauung mittels Beseitigungs- und Mehrwertrevers möglich.

---

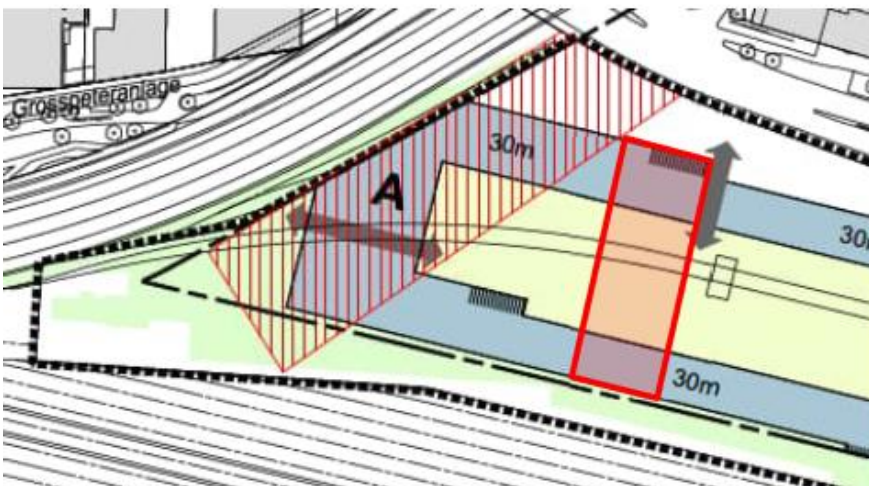
<sup>3</sup> <https://www.2000watt.swiss/>

Im Falle einer Etappierung des Baufelds A müsse die SBB nachweisen, wie die umweltrechtlichen Vorgaben insbesondere betreffend Lärm und Störfall eingehalten bleiben. Für eine Etappierung beziehungsweise temporäre westliche Schliessung des Baufelds A sei eine Überbauung des sogenannten Wolfshofes zeitlich begrenzt zulässig. Das BVD könne dabei Abweichungen vom Bebauungsplan sowie von der Gesamtkonzeption zulassen, wenn der Gesuchsteller eine hohe städtebauliche und ökologische Verträglichkeit nachweisen könne. Die für die Etappierung notwendigen Gebäude und Gebäudeteile, welche im Widerspruch zum Bebauungsplan und zur Gesamtkonzeption stehen, könnten zeitlich begrenzt bewilligt werden. Als sinnvolle zeitliche Begrenzung werde eine Frist von 10 Jahren erachtet. Der Bereich «Autobahntunnel» könne bis zu einer ordentlichen Bebauung des Baufelds A vollständig oder teilweise für Zwischennutzungen genutzt werden. 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.

Die BRK erkennt in diesem Umstand eine wesentliche Erschwernis der Entwicklung des Baufelds A und sieht drei mögliche Szenarien, wie die Bauherrin SBB mit der Herausforderung umgehen kann:

- Die Bebauung des westlichen Baufeldes wird ausgesetzt, bis Klarheit über den Tunnelentscheid vorliegt;
- Die Überbauung erfolgt gemäss Bebauungsplan und muss gegebenenfalls wieder abgerissen werden, wenn der Tunnelbau im Perimeter realisiert werden sollte;
- Es erfolgt eine Überbauung in modularer «Leichtbauweise» (bspw. ohne Unterkellerung), welche bei Bedarf verhältnismässig einfach wieder abgebrochen werden kann.

Die SBB teilte der BRK aufgrund dieser Ausgangslage schriftlich mit, dass sie sich aufgrund der Haltung des ASTRA und des Eintrags im Kantonalen Richtplan zur Errichtung des Autobahntunnels keine vorgängige Bebauung mittels Beseitigungs- und Mehrwertrevers leisten könne. Aus diesem Grund werden zurzeit verschiedene Varianten geprüft, um den westlichen Abschluss in Etappen zu errichten. Als primäre Lösung werde die Variante mit Aussetzung der Bebauung des westlichen Baufeldes A bevorzugt. Über die Klarheit des Tunnelentscheides werde jedoch in der Hoffnung aktiv nachgegangen, dass bei der Baueingabe mehr Klarheit vorliegt. Die SBB bevorzugen auf jeden Fall die Bebauung über das gesamte Baufeld, sobald die Risiken eingegrenzt werden können.



Rotes Rechteck: Perimeter eines möglichen früheren, temporären Abschlusses. Quelle: SBB

Gemäss Einschätzung der BRK lassen die gegebenen Umstände eine Bebauung des Baufelds A durch die SBB als wenig realistisch erscheinen. Der städtebauliche Entwurf der Architekten beziehungsweise des Planungsteams, welcher als Richtprojekt dient, wäre in dieser Form somit

nicht umsetzbar. Das Konzept und die Gestaltungsfrage des Areals würden sich daher grundsätzlich ändern. Aus Sorge, dass an dieser prominenten Stelle an einem der Eingangstore der Stadt über viele Jahre eine Brache zu stehen kommen könnte, möchte die BRK, dass dieser Raum als hochwertiger Grün- und Freiraum ausgestaltet wird, falls sich die SBB dazu entschliessen sollte, nicht das gesamte Baufeld A zu bebauen. Das BVD stellt in einem solchen Fall gemäss den Regelungen im Bebauungsplan zudem sicher, dass mittels qualitätssichernder Verfahren eine geeignete temporäre Lösung gefunden werden kann, welche die aktuellen Forderungen berücksichtigt. Da der Kanton im Verfahren zu involvieren ist, ist die Steuerung des Prozesses durch diesen grundsätzlich gesichert.

**Die BRK stimmt einstimmig mit 12 Stimmen nachfolgender neuen litera d der Ziffer 2.7 des Bebauungsplans zu.**

#### **2.67 Etappierung**

*d. neu Wird der westliche Teil des Baufeldes A im Bereich des Autobahntunnels vorerst nicht überbaut, ist dieser als hochwertiger Grün- und Freiraum auszugestalten.*

#### **4.5 Qualitätssicherung**

Die BRK erachtet es als wichtig, dass die Beurteilungsgremien für die durchzuführenden Varianzverfahren hinsichtlich Alter und Geschlecht der Mitglieder ausgewogen zusammengestellt werden. Zudem soll es einem möglichst breiten Kreis von Architekturbüros möglich sein, die reelle Chance auf den Zuschlag für dieses bedeutende Projekt zu erhalten.

**Die BRK stimmt einstimmig mit 12 Stimmen nachfolgender neuen litera b der Ziffer 2.8 des Bebauungsplans zu.**

#### **2.78 Qualitätssicherung**

*b. neu Bei der Auswahl der Teilnehmenden ist ein angemessener Anteil junger Teams zu berücksichtigen. Die Zusammensetzung des Beurteilungsgremiums ist bezüglich Geschlecht und Alter ausgewogen zu gestalten.*

#### **4.6 BRK-Motion Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»**

Die BRK ist davon überzeugt, dass das Wolf-Areal ohne eine Anbindung an das Dreispitz-Areal respektive Gundeldingerquartier für den Fuss- und Veloverkehr nicht ausreichend erschlossen werden kann. Die sogenannte Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» ist bereits in den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege als Vororientierung eingetragen. Mittels der Brücke liesse sich das Areal mit dem Naherholungsgebiet im Bereich des Wolfgottesackers und dem Schulraum am Walkeweg verbinden. Es ist vorgesehen, dass die Kinder der rund 1200 neuen Einwohnenden des Areals Wolf das Schulhaus Walkeweg besuchen. Das Schulhaus soll in den kommenden Jahren hinter dem Wolfsgottesacker erstellt werden. Ohne eine direkte Verbindung über das Gleisfeld der SBB müssten die Kinder den langen und viel befahrenen Weg über die Münchensteinerstrasse nehmen. Zudem ist die Brücke für die sichere und direkte Fuss- und Veloerschliessung ab der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz notwendig. Sie trägt damit entscheidend zur verbesserten Anbindung an den ÖV bei. Um das Wohnen auf dem Areal von Beginn an möglichst attraktiv zu gestalten, muss die Brücke gebaut werden, bevor die ersten Mietenden die Gebäude beziehen.

Das BVD stellt sich grundsätzlich auf den Standpunkt, dass es für die Projektierung der Brücke insbesondere eine vertiefte Untersuchung der stadträumlichen und funktionalen Zielsetzungen auf der südlichen Seite des Gleisfelds sowie einer vertieften Auseinandersetzung mit den



bahnrechtlichen und bahntechnischen Bedienungen und daraus resultierenden möglichen Lagevariante und Konstruktionsprinzipien einer Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» bedarf. Eine erste Grobkostenschätzung der SBB für die 200-240 Meter lange Brücke ergibt Kosten in der Höhe von 30 Mio. Franken.

Im Zuge der Beratung wurde der BRK klar, dass der Zeitpunkt des Baus der Brücke aufgrund der unklaren Situation bezüglich der Entwicklung des Bahnknotens Basel SBB (Herzstück) in weiter Ferne liegt. Die Kommission wollte den Bau der Brücke zunächst im Bebauungsplan festschreiben. Der eng gefasste Perimeter des Bebauungsplans verunmöglicht es dem Grossen Rat, den Bau der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» im Bebauungsplan festzuschreiben. Die Kommission hat sich daher entschlossen, eine Kommissionsmotion mit der zentralen Forderung des Baus der Brücke einzureichen. Der Text der bereits formulierten Motion lautet wie folgt:

### **Motion betreffend Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»**

Die neue Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» soll als Teil einer übergeordneten neuen Fuss- und Veloverkehrsachse das Areal Wolf mit den Quartieren Dreispitz und Gundeldingen verbinden. Im Bebauungsplan für das «Areal Wolf» ist festgehalten, dass der Zugang zur Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» mittels Rampenbauwerken und ergänzenden Erschliessungsanlagen sicherzustellen ist. Die Brücke ist in den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege aktuell aber nur als Vororientierung eingetragen. Wann mit einer Realisierung gerechnet werden kann, ist gemäss heutigem Wissensstand offen. Mit der Planung wurde bis zur Klärung der Rahmenbedingungen aus der Entwicklung des Bahnknotens Basel SBB zugewartet. Inzwischen liegt der Fünfpunkteplan zum Bahnknoten vor und die Planung der Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» hat begonnen.

Anlässlich der Beratung des Ratschlags «Areal Wolf» wurde deutlich, dass die Fuss- und Velobrücke von zentraler Bedeutung für die Entwicklung dieses Areals ist. Sie verbindet das Areal mit der Naherholung im Bereich des Wolfgottesackers und dem Schulraum am Walkeweg. Zudem ist sie notwendig für die sichere und direkte Fuss- und Veloerschliessung ab der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz und trägt damit entscheidend zur verbesserten Anbindung an den ÖV bei.

Mit der konkreten Planung der Brücke «Güterbahnhof Wolf» muss zum jetzigen Zeitpunkt begonnen und der Bau der Brücke zügig vorangetrieben werden. Die grossen Transformationsareale Wolf und Dreispitz werden Tausende neue Bewohnende, Schülerinnen und Schüler, Studierende und Werktätige anziehen (rund 1'200 Einwohnende und 1'000 Beschäftigte alleine auf dem Areal Wolf), welche auf eine sichere und direkte Fuss- und Veloverbindung angewiesen sind. Die Münchensteinerbrücke eignet sich in keinster Weise, diesen neuen Verkehrsstrom aufzunehmen.

Die Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» muss daher spätestens bis zum Beginn des Bezugs der Neubauten auf dem Baufeld A (Wohnhof) fertig gestellt werden. Gemäss Auskunft des BVD ist das für 2028 vorgesehenen. Falls bis zu diesem Zeitpunkt aufgrund der Entwicklung der Gleisanlagen des Bahnknotens Basel SBB noch keine dauerhafte Brücke erstellt werden kann, ist die Brücke als Provisorium zu erstellen. Unabhängig davon, ob die Brücke als Provisorium oder als dauerhafte Infrastruktur gebaut wird, sind die Normen insbesondere betreffend Breite und Zugänge einzuhalten. Zudem ist die Schliessung der weiteren drei Netzlücken (Anbindung St. Alban-Ring, Anschluss Zeughausstrasse sowie Verbindung St. Jakob - Hexenweglein) voranzutreiben.

Mit vorliegender Motion wird der Regierungsrat dazu verpflichtet, bis 2028 eine Fuss- und Velobrücke «Güterbahnhof Wolf» unter Einbezug der Betroffenen zu realisieren und damit eine sichere, direkte und attraktive Verbindung für die Bewohnenden und Beschäftigten auf dem Areal Wolf ins Gebiet Dreispitz und zurück sowie generell eine sichere Fuss- und Veloerschliessung des Areals Wolf sicherzustellen.

## 4.7 Anregungen

Die BRK hat sich mit den bei der Vernehmlassung eingereichten Anliegen der Anregungen befasst und den Gewerbeverband Basel-Stadt angehört. Nachfolgend nimmt die Kommission kurz zu den aus ihrer Sicht wesentlichen Anregungen Stellung. Im Weiteren wird auf die nachvollziehbaren und ausführlichen Begründungen zu den eingegangenen Anregungen im Ratschlag.

### 1. Die Lärmempfindlichkeitsstufe III schränkt das Gewerbe ein

Das Areal liegt heute in der Lärmempfindlichkeitsstufe IV und soll mit der vorliegenden Nutzungsplanung neu der Stufe III zugewiesen werden. Die Stufe III ist eine Voraussetzung für Wohnnutzungen auf dem Areal und entspricht der üblichen Lärmempfindlichkeitsstufe für Mischgebiete gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (LSV). Zu diesem Vorgehen wurden verschiedentlich Bedenken zur Verträglichkeit von Wohnen und Gewerbe angebracht und ein Verbleib in der Lärmempfindlichkeitsstufe IV angeregt. Der Verbleib in der Lärmempfindlichkeitsstufe IV würde jedoch Mischformen nicht zulassen, womit das Konzept für das Areal nicht umgesetzt werden könnte. Die BRK ist vom Konzept, welches die SBB und der Kanton für das Areal Wolf umsetzen möchten, überzeugt, sodass die Lärmempfindlichkeitsstufe III für das Areal unausweichlich ist.

### 2. Logistikknutzen im nordöstlichen Teil

Es wird darauf verwiesen, dass der Ostteil des Areals auch in Zukunft durch den national kombinierten Verkehr und Freiverlad beansprucht werde. Zusätzlich zu diesen 15'000 m<sup>2</sup> Logistikflächen möchte der Kanton auch ausreichend Flächen für einen City-Logistik-Hub bereitstellen. Bisher ist jedoch unklar, wo dieser Hub entstehen soll. Die BRK verweist auf die Antwort des BVD, nachdem die Logistikfunktionen primär auf dem östlichen Teil des Areals zu liegen kommen werden. Das wird ebenfalls den Freiverlad betreffen, der die bestehende Gleisanlage des wegziehenden international kombinierten Verkehrs übernehmen wird. Die Kommission verweist zudem darauf, dass die Logistikknutzung im nordöstlichen Teil des Areals nicht Gegenstand des vorliegenden Perimeters ist. Diesbezügliche Vorgaben können demnach nicht Teil des Bebauungsplans werden.

### Punkt 3: 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 solle für das Wolf-Areal damit nochmals massiv verschärft werden. Die strenge Parkplatzregulierung sei ein relevanter Faktor für den Entscheid zahlreicher gewerblicher Unternehmen, aus Basel-Stadt fortzuziehen oder sich gar nicht erst in Basel-Stadt anzusiedeln. Durch die zusätzlich vorgesehene Verschärfung werde das Wolf-Areal für gewerbliche Nutzung von vornherein völlig uninteressant. Dieser Aspekt wurde in der BRK angeregt diskutiert, was in einen Antrag auf Streichung der prozentualen Vorgabe der Parkplatzanzahl mündete. Der Antrag wurde mit 9:3 Stimmen verworfen. Die Mehrheit der BRK folgt der Argumentation des BVD, nachdem unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeits- und Mobilitätsziele für das Areal Wolf und wegen den geplanten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr die Reduktion auf 40% ein raumplanerisch angemessener Wert ist. Teile der Kommission vertreten die Ansicht, dass wohl sogar zu viele Parkplätze konzipiert werden. Zudem verweist die BRK darauf, dass das angrenzende UAG eine Vielzahl von Parkplätzen bietet. Es liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Bereich, wo das Gewerbe angesiedelt werden soll.

### Punkt 4: 2000-Watt-Areal

Es wurde verschiedentlich die Befürchtung geäussert, dass das Ziel eines 2000-Watt-Areals die Nutzungsmöglichkeiten des Gewerbehofs massiv einschränken würde. Die BRK verweist grundsätzlich auf die Ausführungen im Kapitel 4.3 «Umwelt und Energie» dieses Berichts. Die 26 bereits zertifizierten Areale in der Schweiz weisen keine erkennbaren unverhältnismässigen

Nutzungseinschränkungen des Gewerbes auf. Klar ist indes, dass auf dem Areal keine Schwerindustrie angesiedelt werden kann.

## 5 Antrag der BRK

Die BRK beantragt dem Grossen Rat einstimmig mit 13 Stimmen, den nachfolgenden Grossratsbeschluss anzunehmen.

Die Kommission hat diesen Bericht am 12. Januar 2023 einstimmig mit 12 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Bau- und Raumplanungskommission



Dr. Jeremy Stephenson, Präsident

### Beilagen:

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Bebauungsplan
- Bau- und Strassenlinienplan
- Zonenänderungsplan
- Wohnanteiländerungsplan
- Lärmempfindlichkeitsstufenänderungsplan

## 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 1999<sup>4</sup>, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 21.1362.01 vom 20. Oktober 2021 sowie in den Bericht der Bau- und Raumplanungskommission Nr. 21.1362.02 vom 12. Januar 2023, 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 m<sup>2</sup> BGF, Mindestwohnflächenanteil 80%  
Baufeld B: 23'000 m<sup>2</sup> BGF, Maximalwohnflächenanteil 20%  
Baufeld C: 13'500 m<sup>2</sup> 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 **Preisgünstiges Angebot**
    - a. **Wohnen**  
Innerhalb des Bebauungsplanperimeters ist mindestens ein Drittel des realisierten Wohnanteils als preisgünstiger Wohnraum zu erstellen. Preisgünstiger Wohnraum ist gemäss §1 der Wohnraumförderverordnung (WFV) innerhalb der geltenden

---

<sup>4</sup> SG 730.100

Kostenlimiten des Bundesamts für Wohnungswesen (BWO) definiert. Diese Wohnfläche muss gemeinnützig im Sinne des Wohnraumförderungsgesetzes des Bundes (SR 842) dauerhaft in Kostenmiete vermietet werden beziehungsweise muss der Boden durch Verkauf oder im selbständigen und dauernden Baurecht an eine gemeinnützige Organisation gemäss Art. 4 Abs. 2 Wohnraumförderungsgesetz abgegeben werden.

b. Gewerbe

Um dem Zielbild eines durchmischten und belebten Areals mit einer hohen Nutzungsdichte nachzukommen, werden die Erdgeschoss-Flächen zu mindestens einem Drittel explizit als preisgünstige Kleinflächen für Gewerbe definiert.

2.3 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.

2.4 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 m<sup>2</sup> 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.

2.5 Umwelt und Energie

a. Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfällen sicherzustellen. Die Massnahmen sind konzeptionell im qualitätssichernden Verfahren nach Ziffer 2.8 aufzuzeigen und im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

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

c. Erstellung, Unterhalt und Betrieb aller Bauten haben 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.

2.6 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.

## 2.7 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.
- d. Wird der westliche Teil des Baufeldes A im Bereich des Autobahntunnels vorerst nicht überbaut, ist dieser als hochwertiger Grün- und Freiraum auszugestalten.

## 2.8 Qualitätssicherung

- a. Neubebauungen sowie neue Grün- und Freiräume müssen hohen architektonischen und ökologischen Anforderungen genügen. Dies wird über koordinierte Varianzverfahren sichergestellt.
- b. Bei der Auswahl der Teilnehmenden ist ein angemessener Anteil junger Teams zu berücksichtigen. Die Zusammensetzung des Beurteilungsgremiums ist bezüglich Geschlecht und Alter ausgewogen zu gestalten.

- 2.9 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:**

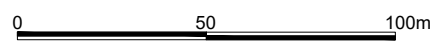
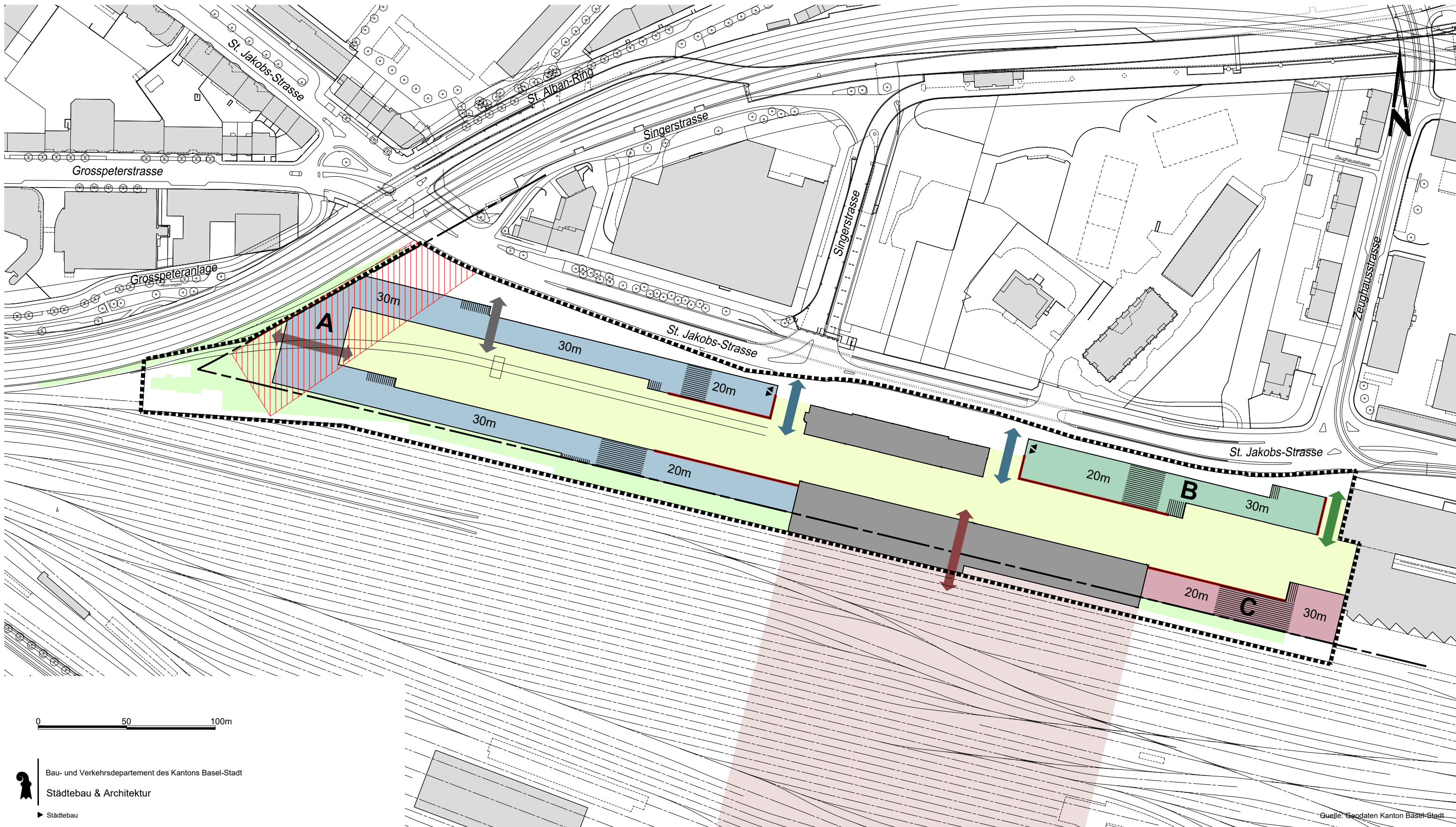
Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können.

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:

<https://grosserrat.bs.ch/ratsbetrieb/geschaefte/200111358>



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

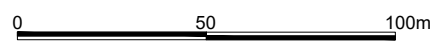
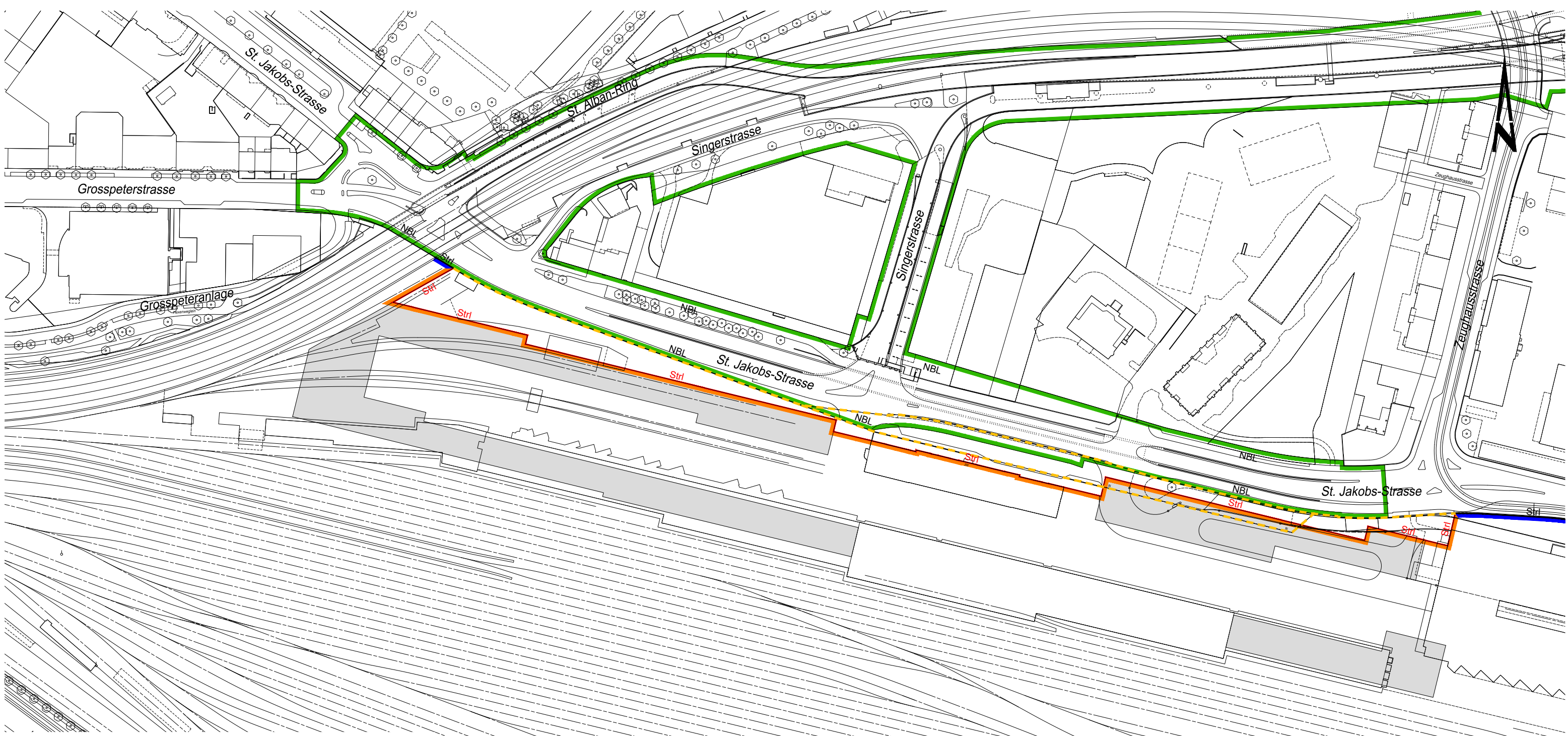
**Verbindlicher Inhalt**


- 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

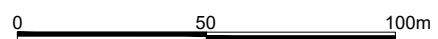
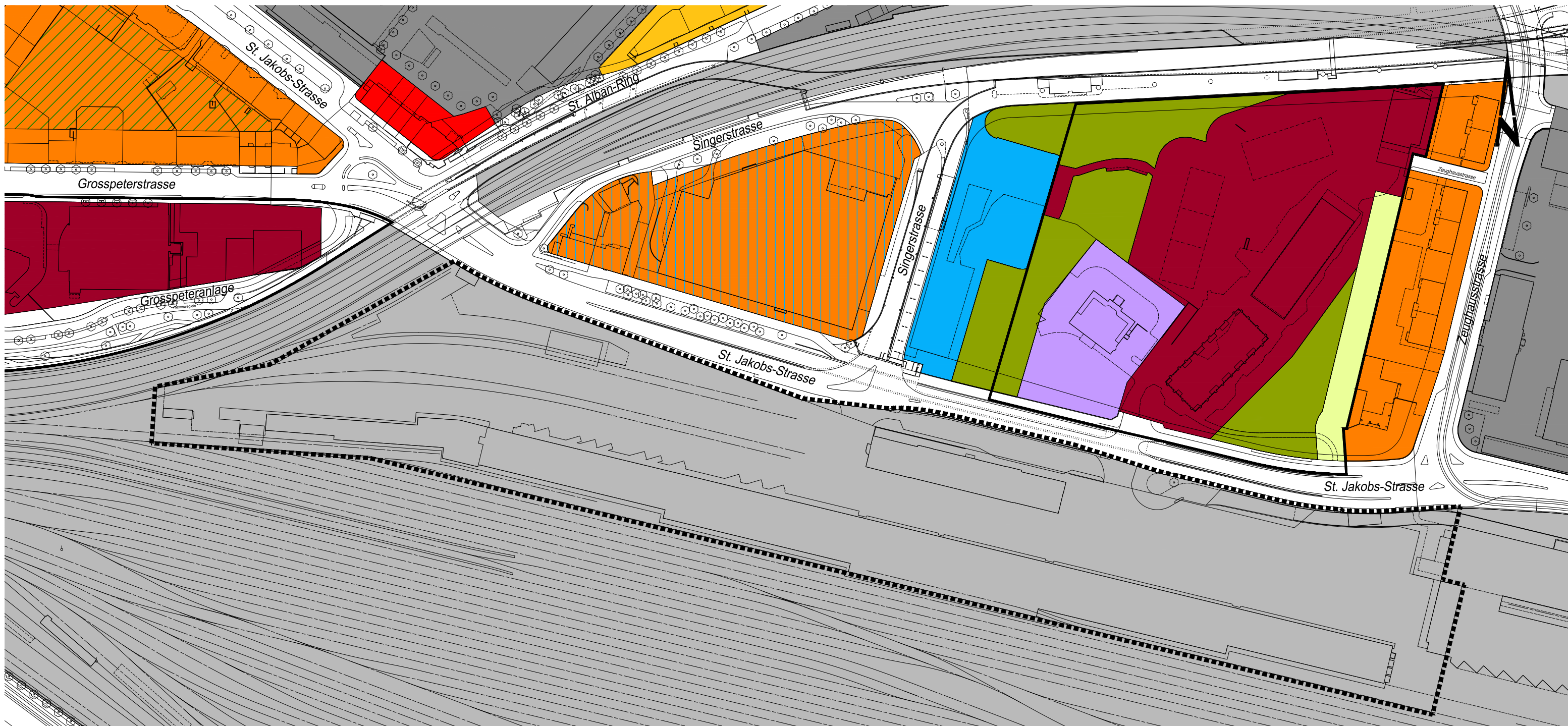
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt


**Areal Wolf**  
 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




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








Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt

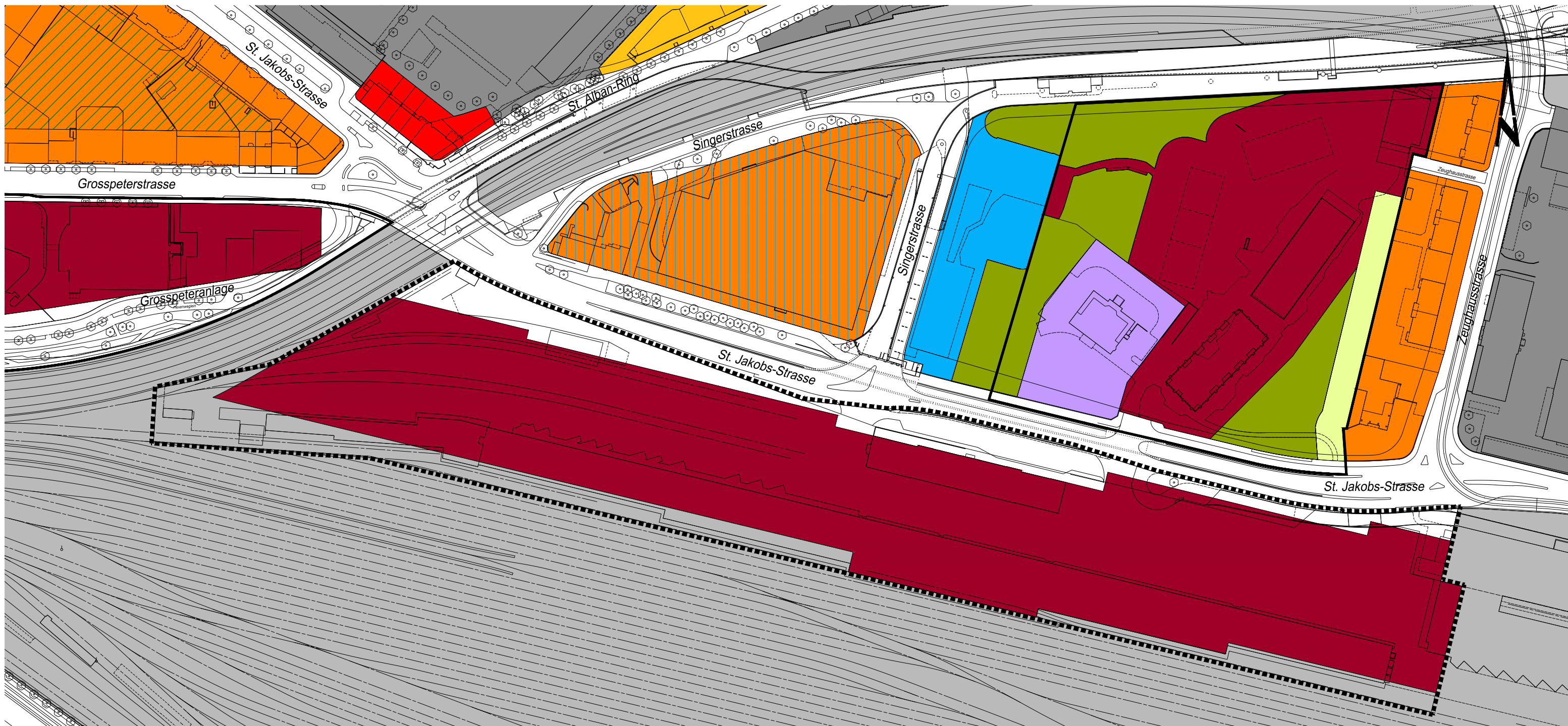
### Areal Wolf


#### 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
-  Bahnareal
-  Wald

















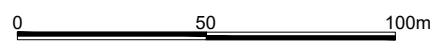
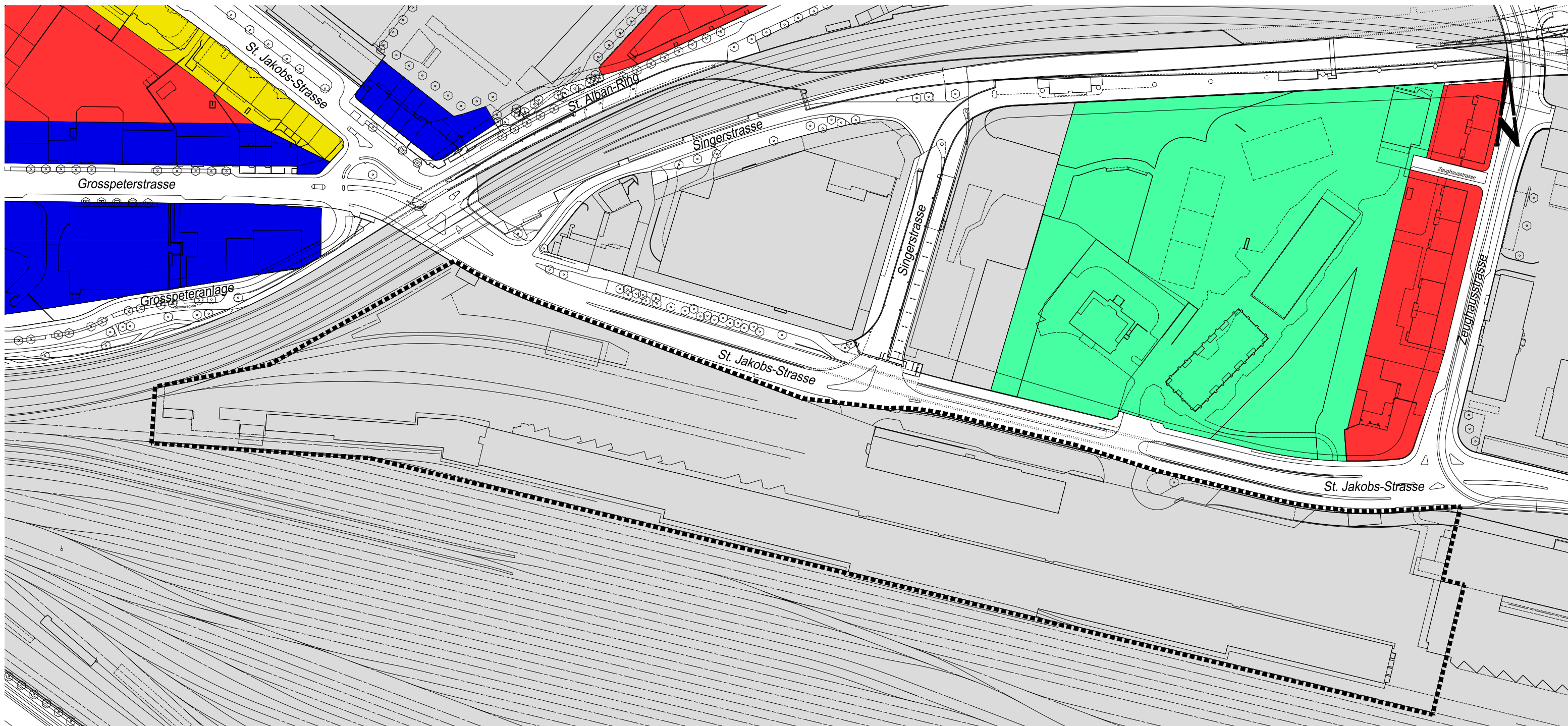

 Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
 Städtebau & Architektur  
 ► Städtebau


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
-  Industriereeichterung
-  Baumschutz
-  Bebauungspläne / Spezielle Nutzungsvorschriften
-  Bahnareal
-  Wald









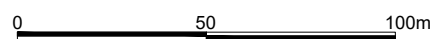
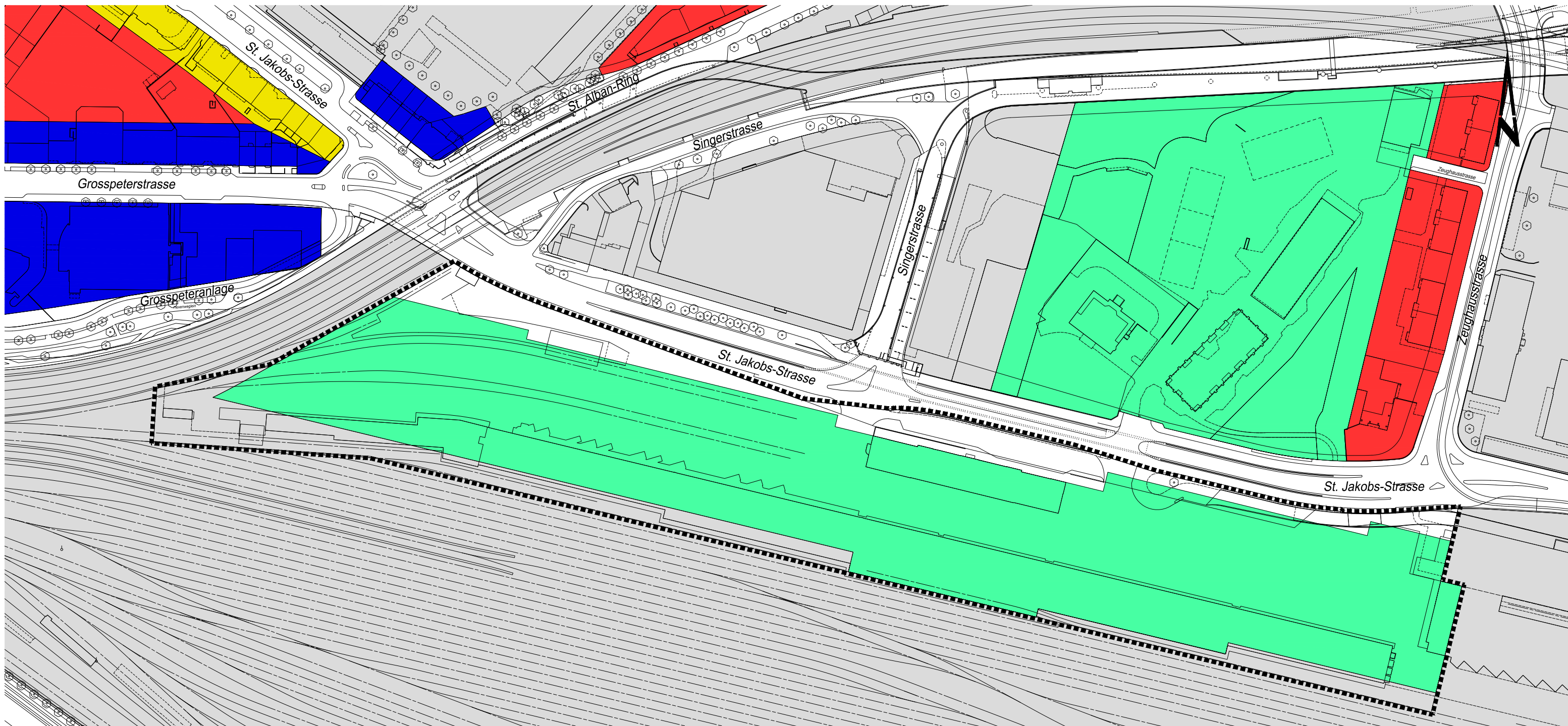

 Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
 Städtebau & Architektur  
 ► Städtebau


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

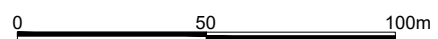
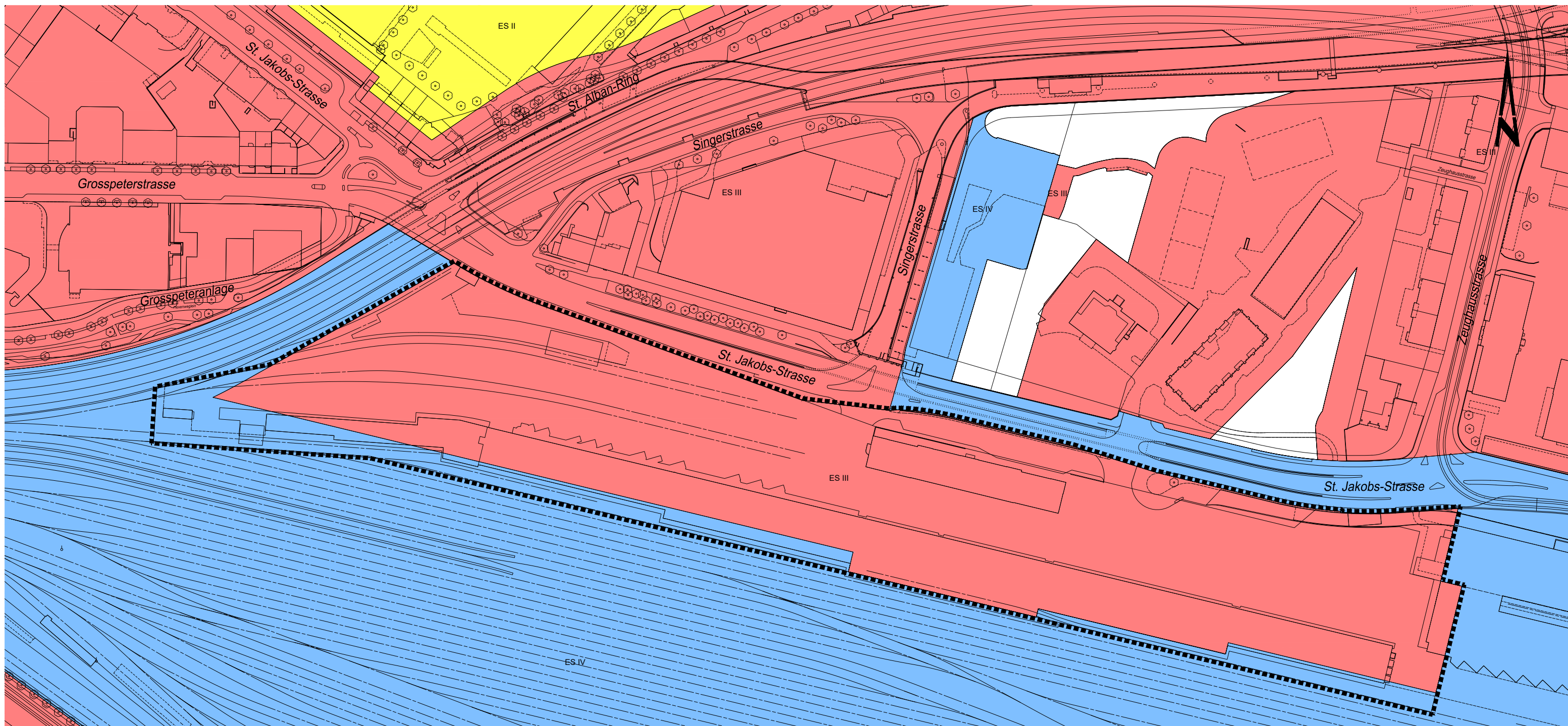
**Areal Wolf**


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)