



An den Grossen Rat

13.1557.01

BVD/P131557

Basel, 16. Oktober 2013

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2013

## Ratschlag

betreffend

### Nutzungsplanung „Am Depot Dreispitz“

Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderungen von Zone, Lärmempfindlichkeitsstufe und Wohnanteil, Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien im Gebiet zwischen Münchensteinerstrasse, Walkeweg, Tram-Depot Dreispitz und S-Bahn-Station Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz)

# Inhalt

|                                                                              |           |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Begehren.....</b>                                                      | <b>3</b>  |
| <b>2. Ausgangslage.....</b>                                                  | <b>3</b>  |
| 2.1 Anlass.....                                                              | 3         |
| 2.2 Ziele und Vorgehen.....                                                  | 3         |
| <b>3. Erläuterungen der Planung .....</b>                                    | <b>4</b>  |
| 3.1 Ausgangslage: Perimeter, Eigentum, Zonierung, kantonaler Richtplan ..... | 4         |
| 3.2 Offener Wettbewerb „Bernoulli-Walkeweg“.....                             | 4         |
| 3.3 Planungen in den Nachbararealen .....                                    | 5         |
| 3.3.1 Areal „Am Walkeweg“ und das Tramdepot Dreispitz .....                  | 5         |
| 3.3.2 Entwicklungsplanung Dreispitz .....                                    | 6         |
| 3.4 Verkehr und Erschliessung .....                                          | 7         |
| 3.4.1 Knoten Dreispitz .....                                                 | 7         |
| 3.4.2 Gebäudeerschliessung, Platzbereich und S-Bahn-Station .....            | 8         |
| 3.5 Projektstand (Überarbeitung, Stand Frühjahr 2012) .....                  | 9         |
| 3.5.1 Hochbau .....                                                          | 9         |
| 3.5.2 Platz und öffentliches Velo-/ Zweiradparking.....                      | 11        |
| 3.5.3 Umsetzung mit Servitut .....                                           | 11        |
| <b>4. Massnahmen der Nutzungsplanung.....</b>                                | <b>11</b> |
| 4.1 Zonierung .....                                                          | 11        |
| 4.2 Lärmempfindlichkeitsstufen.....                                          | 12        |
| 4.3 Wohnanteilplan .....                                                     | 13        |
| 4.4 Bebauungsplan und Vorschriften.....                                      | 13        |
| 4.4.1 Verbindlicher Plan .....                                               | 13        |
| 4.4.2 Textliche Festsetzungen .....                                          | 15        |
| 4.5 Bau- und Strassenlinien .....                                            | 22        |
| 4.6 Mehrwertabgabe / Erschliessungsbeiträge.....                             | 22        |
| <b>5. Abstimmung und Abwägung raumwirksamer Interessen .....</b>             | <b>22</b> |
| 5.1 Abwägung Raumordnung .....                                               | 22        |
| 5.1.1 Raumnutzung .....                                                      | 22        |
| 5.1.2 Verkehr und Erschliessung .....                                        | 23        |
| 5.1.3 Wirkungen auf Umfeld und Nachbarschaft .....                           | 23        |
| 5.1.4 Ortsbildschutz (ISOS) .....                                            | 23        |
| 5.2 Abwägung Umwelt .....                                                    | 24        |
| 5.2.1 Luftbelastung.....                                                     | 24        |
| 5.2.2 Energie .....                                                          | 24        |
| 5.2.3 Lärmemissionen .....                                                   | 25        |
| 5.2.4 Störfall .....                                                         | 25        |
| 5.2.5 Nichtionisierende Strahlung .....                                      | 25        |
| 5.2.6 Erschütterung und Körperschall.....                                    | 25        |
| 5.2.7 Boden/ Versickerung/ belastete Standorte .....                         | 25        |
| 5.2.8 Naturraum/ ökologischer Ausgleich .....                                | 25        |
| 5.2.9 Vogelschutz.....                                                       | 26        |
| <b>6. Auflage- und Einspracheverfahren.....</b>                              | <b>27</b> |
| 6.1 Einsprache Bebauungsplan: Formelle Behandlung.....                       | 27        |
| 6.2 Einsprache Bebauungsplan: Materielle Behandlung .....                    | 27        |
| <b>7. Antrag.....</b>                                                        | <b>30</b> |

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, den Bebauungsplan „Am Depot Dreispitz“ mit den zugehörigen Massnahmen der Nutzungsplanung zu genehmigen.

Diese Massnahmen dienen als planungsrechtliche Voraussetzungen für die Realisierung eines mischgenutzten Hochhauses mit einer Gebäudehöhe von max. 43 m sowie der Anlage eines öffentlichen Platzes zwischen S-Bahn-Station Dreispitz und Dreispitz. Die eigentliche Projektierung und Realisierung der öffentlichen Freiflächen wird dabei mit einem eigenen Ratschlag beantragt.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Anlass

Anlass für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Perimeter sind verschiedene Rahmenbedingungen:

- Bereits mit dem vom Grossen Rat am 12. Januar 2005 gesprochenen Projektierungskredit für die S-Bahn-Haltestelle Dreispitz, wurde die Bedeutung der Neugestaltung des Perimeters „Am Depot Dreispitz“ und seines Umfeldes bekräftigt (Ratschlag des Regierungsrates Nr. 9397 vom 2. November 2004).
- Unmittelbar an der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz gelegen, bietet die Parzelle ein hohes Potenzial für eine qualitative Aufwertung (Freiflächen, Gestaltung und Zugänglichkeit) sowie für eine bauliche Nachverdichtung. Mit der Planung werden die hierfür erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen.
- Mit der Entwicklungsplanung Dreispitz wird in direkter Nachbarschaft eine höhere Ausnutzung ermöglicht, wobei ein Grossteil des zusätzlichen Verkehrs neben dem Fuss- und Veloverkehr mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden soll. Dem Perimeter „Am Depot Dreispitz“ kommt dabei durch die Bus- und Tramlinien sowie der S-Bahn-Station eine besondere Bedeutung im Bereich der Erschliessung zu. Dabei sind die ÖV-Haltestellen funktional zu verbessern, sowohl bezüglich ihrer Anbindung an den Dreispitz (Zugänglichkeit vom Dreispitz), als auch hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit (z.B. Perronbreite/ Kapazität/ Sicherheit sowie Behindertengerechtigkeit).
- Die S-Bahn-Station ist für eine künftig höhere Frequentierung vor allem im Bereich des Veloverkehrs zu verbessern: sowohl für Nutzer und Nutzerinnen im Dreispitz, als auch für den östlich anschliessenden Perimeter „Am Walkeweg“, der im Rahmen der Zonenplanrevision umgezont wird.
- Mit dem Wegzug des BVB-Werkhofes aus dem Perimeter werden ab ca. Ende 2014 Flächen zur Nachnutzung frei.

Um eine Vorstellung einer künftig sinnvollen Nutzung des Ortes zu entwickeln, wurden verschiedene Rahmenvorgaben erarbeitet. Dazu gehörten städtebauliche wie verkehrliche Rahmenbedingungen, dies auch im Hinblick auf eine Führung eines Trams durch den Dreispitz. Für das Ausloten städtebaulich geeigneter Lösungen wurde ein offenes Wettbewerbsverfahren ausgelobt, indem sowohl städtebauliche Ideen für einen erweiterten Perimeter gefragt waren, als auch ein konkreter Projektvorschlag für den Bereich des Perimeters „Am Depot Dreispitz“. Der Bebauungsplan ermöglicht, dass das überarbeitete, erstrangierte Wettbewerbsergebnis des Büros Bachelard Wagner Architekten mit Berchtold Lenzin Landschaftsarchitekten umgesetzt werden kann. Seit Dezember 2011 heisst der Platz Irène Zurkinden-Platz.

### 2.2 Ziele und Vorgehen

Die Planung ermöglicht durch eine Umzonung von der Industrie- und Gewerbezone in eine Mischzone (Zone 5a), dass künftig im Perimeter auch Wohnnutzungen möglich sind. Mit dem Bebauungsplan wird im Wesentlichen Art und Mass der Nutzung, sowie die mögliche Bauweise

festgesetzt: 10'000qm Bruttogeschossfläche – davon mindestens ein Drittel als Wohnnutzung – werden in Form eines gut 40m hohen Hochhauses am Knoten Dreispitz den Raum künftig markieren. Das Hochhaus steht in einem öffentlich nutzbaren Freiraum, der sich zum Depot Dreispitz als Platzbereich weitet und die verbesserten Bedingungen für den öffentlichen Verkehr herstellt. Die Festsetzungen der Planung berücksichtigen dabei das beabsichtigte Vorgehen: Es ist angedacht, die Flächen, die sich grossteils im Eigentum der Einwohnergemeinde des Kantons Basel-Stadt befinden, künftig im Rahmen des Finanzvermögens an einen Investor im Baurecht abzugeben. Die Festsetzungen zielen darauf, die durch das Wettbewerbsverfahren erreichte, hohe Gestaltqualität auch gegenüber einer noch unbekannten Bauherrschaft zu sichern. Zugleich werden durch die Planung die zentralen gestalterischen und infrastrukturellen Elemente der Freiräume bestimmt. Die Entwicklung des benachbarten Verkehrsknotens Dreispitz sowie die Projektierung der erforderlichen Anpassungen am Tramtrasse erfolgen in enger Koordination, jedoch in einem eigenen Projekt im Rahmen der Umsetzung des Tramnetzes Basel 2020. Die Nutzungsplanung ist des weiteren mit den umweltrechtlichen Vorgaben abgestimmt.

### **3. Erläuterungen der Planung**

#### **3.1 Ausgangslage: Perimeter, Eigentum, Zonierung, kantonaler Richtplan**

Die Abgrenzung des Perimeters wurde in der Folge des Wettbewerbsverfahrens so gewählt, dass ein einheitlicher städtebaulicher Zusammenhang vom Platzbereich bis zum S-Bahneinschnitt gegeben ist. Südwestlich liegen die Grenzen des Perimeters im Bereich der Allmend (Münchenerstrasse, Walkeweg), nordwestlich an der Grenze zum Tramdepot Dreispitz, nordöstlich beinhaltet er das Bahnareal im Bereich der S-Bahn-Haltestelle. Der Perimeter ist dabei auf das Verfahren der laufenden Zonenplanrevision abgestimmt. Zonenrechtlich handelt es sich bis auf das Bahnareal um die Industrie- und Gewerbezone.

Das Bahnareal ist Eigentum der SBB (Parzelle 5/1339), der übrige Perimeter befindet sich im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel-Stadt (Parzellen 5/1470, 5/1452), des Kantons Basel-Stadt (Parzellen 5/382; Teile der Parzelle 5/1469 (BVB)) oder ist Allmend.

Im 2010 genehmigten kantonalen Richtplan ist der Perimeter als „untergeordneter siedlungsstruktureller Schwerpunkt (S-Bahn-Haltestelle)“ festgesetzt. Er bildet zugleich mit dem benachbarten Perimeter östlich der S-Bahn („Am Walkeweg“) einen „Schwerpunkt Mischgebiet“ (2010 genehmigt als ‚Vororientierung‘; gemäss Entwurf Anpassung 2012 als ‚Festsetzung‘).

#### **3.2 Offener Wettbewerb „Bernoulli-Walkeweg“**

2009 wurde ein durch das Bau- und Verkehrsdepartement, Immobilien Basel-Stadt, der Christoph Merian Stiftung (die damals noch Liegenschaftsanteile im Perimeter hatte) sowie den Schweizerischen Bundesbahnen SBB ausgelobter, anonymer, offener Wettbewerb abgeschlossen. Dieser umfasste den Projektteil „Am Depot Dreispitz“ (Baufeld A), sowie den städtebaulichen Ideenteil „Am Walkeweg“ (B und C). Bachelard Wagner Architekten erhielten mit Berchtold Lenzin Landschaftsarchitekten den ersten Preis für den Projektteil und waren im Ideenteil ebenso erstrangiert. Die Jury empfahl das Projekt, da mit ihm ein „klares städtebauliches Zeichen“ am Verkehrsknoten und dem wichtigen Umsteigeort gesetzt wird. Am Beitrag wurde u.a. die präzise räumliche Situierung hervorgehoben, sowie die Integration von funktionalen Aspekten mit Bewegungsräumen und Aufenthaltsqualitäten. Die Stirnseite des heutigen Tramdepots wird respektvoll und als künftig möglicher Eingangsbereich behandelt. Der Baukörper selbst schafft vielfältige räumliche Bezüge, durch die ihn gliedernden Vor- und Rücksprünge. Für die Erdgeschosse sind öffentliche Nutzungen nachgewiesen, bis zum fünften Obergeschoss sind Dienstleistungsnutzungen vorgesehen, in den darüberliegenden fünf Geschossen erfolgt die Wohnnutzung mit einem Fernblick und überhöhten Wohnbereichen in jeder Wohnung. Die sich daraus ergebende räumliche Verschachtelung bildet sich in der dadurch gegliederten Fassade ab. In den Aussenbereichen werden neue und differenzierte Raumqualitäten geschaffen. Die bestehende S-Bahn-Station wird intelligent durch je einen zweiten Aufgang ergänzt und durch beidseitig versenkt angelegte Veloabstellplät-

ze gefasst. Der Wettbewerbsbeitrag war die Grundlage für die diesem Bebauungsplan zu Grunde liegende Projektüberarbeitung.

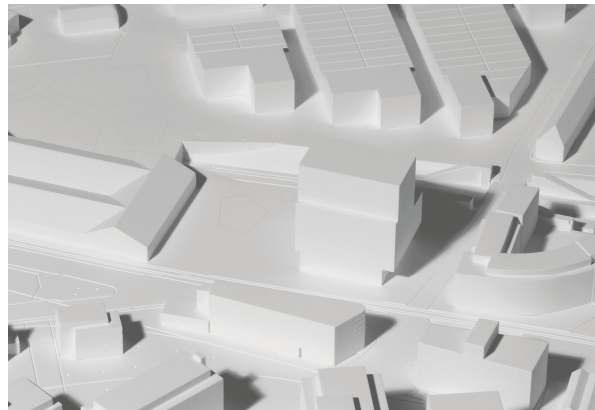
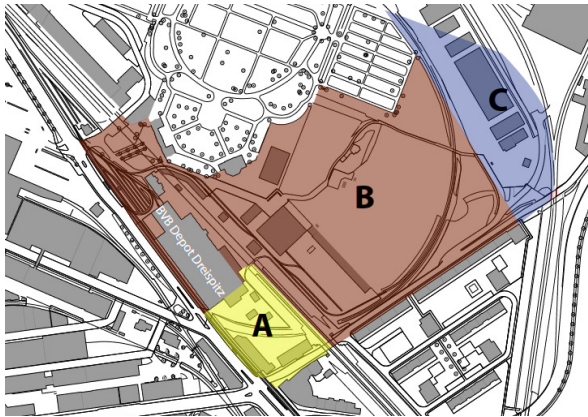


Abb. 1: links: Die Baufelder des Wettbewerbs Bernoulli-Walkweg (Plan genordnet).  
rechts: Modellausschnitt: Siegerprojekt „Artemis“  
(Bachelard Wagner Architekten, Berchtold Lenzin Landschaftsarchitekten)

### 3.3 Planungen in den Nachbararealen

#### 3.3.1 Areal „Am Walkeweg“ und das Tramdepot Dreispitz

Der Perimeter „Am Depot Dreispitz“ wird nördlich vom Planungsgebiet „Am Walkeweg“ gefasst. Diese Planungen wurden 2010 im Rahmen der Zonenplanrevision vorgestellt. Sie gründen ebenfalls auf den Ergebnissen des Wettbewerbsverfahrens „Bernoulli-Walkeweg“ und sehen im Bereich des heutigen Familiengartenareals und dem Betriebshof der BVB eine Zone 4 mit einem Bebauungsplan vor. Die sieben rangierten Beiträge des städtebaulichen Ideenwettbewerbs zeigten, dass das Gelände für eine städtebauliche Entwicklung qualifiziert ist. Seine spezielle Eignung liegt insbesondere in seiner Zentralität und guten Anbindung, sowie den umgebenden Freiräumen (wie Wolfgottesacker, Brüglinger Ebene). Der Entwurf des Bebauungsplanes sieht eine massvolle Verdichtung (max. 48'000 m<sup>2</sup> BGF) vor, Detaillierung und Bauweise sind dabei erst nach einem städtebaulichen Folgeverfahren festzusetzen. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Familiengarteninitiative im Mai 2011 können die Familiengärten erst ab 2021 (in Teilen zum Friedhof fünf Jahre später) umgenutzt werden. Diese Offenheit lässt der Bebauungsplan jedoch zu. Über eine frühere Entwicklung der Flächen des Betriebshofs der BVB – und damit in direkter Nachbarschaft zum Planungsperimeter „Am Depot Dreispitz“ – ist noch zu entscheiden. Eine Verlagerung des BVB-Werkhofes wird für den Verlauf des Jahres 2014 angestrebt.

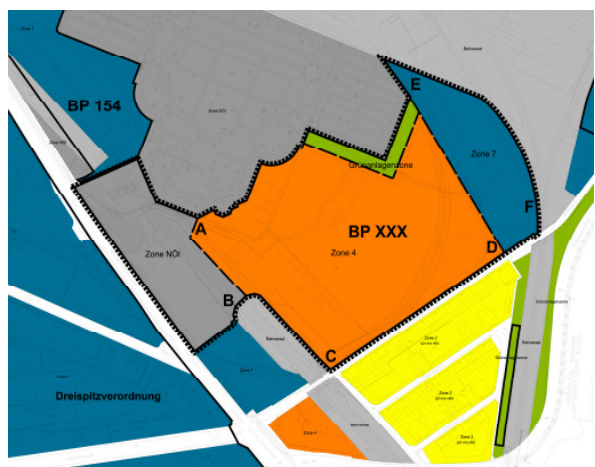


Abb. 2: benachbarter Perimeter „Am Walkeweg“, Entwurf zur Zonenplanrevision (2010):  
rechts: Konzept; links Entwurf angepasste Zonierung mit Bebauungsplan

Auch das heute unverändert als Depot genutzte und denkmalpflegerisch schützenswerte Tramdepot Dreispitz des Architekten Hans Bernoulli (erbaut 1915/16) liegt im Perimeter „Am Walkeweg“. Es soll der Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse zugewiesen werden. Eine komplette Umnutzung für mögliche publikumsorientierte wie z.B. kulturelle Zwecke könnte erst dann verwirklicht werden, wenn ein betrieblicher Realersatz für die Nutzungen der BVB geschaffen ist. Gegebenenfalls sind auch Teilumnutzungen des Depots denkbar. So könnte eine künftige Öffnung des Depots zum Platzbereich der Planung „Am Depot Dreispitz“ möglich werden. Dies gilt es, landschaftsplanerisch, räumlich und funktional in der Projektentwicklung zu berücksichtigen. Die Fahrzeughalle des Depots darf nicht durch An- oder Aufbauten verunklärt werden, sondern soll als freistehendes Volumen erlebbar bleiben. Der Innenraum muss auch in Zukunft seinen Hallencharakter bewahren.

### 3.3.2 Entwicklungsplanung Dreispitz

Westlich des Perimeters „Am Depot Dreispitz“ schliesst das 50 Hektar grosse Gelände des Dreispitz' an. Die heutige Industrie- und Gewerbezone soll in Teilgebieten für Nutzungen der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III geöffnet werden (z.B. für Wohnen). Im Mai 2011 erfolgte die (erste) Planaufgabe zum Bebauungsplan „Basel-Dreispitz“. Die dem Perimeter „Am Depot Dreispitz“ direkt gegenüberliegenden Flächen werden weiterhin in der Industrie- und Gewerbezone liegen. Der Entwicklungsplanung Dreispitz liegt die „Vision Dreispitz“ der Architekten Herzog & de Meuron aus den Jahren 2002/03 zu Grunde. Mit dieser waren für den Perimeter „Am Depot Dreispitz“ eine Verbesserung der Zugänglichkeit zur S-Bahn sowie ein Platzbereich angedacht. Die in der „Nordspitze“ möglichen Veränderungen werden erst in einer zweiten Planungsstufe konkretisiert. Das Hochhaus im Perimeter „Am Depot Dreispitz“ spannt auch städtebaulich einen Dialog mit dem Dreispitz auf, indem es eines der zeichenhaften Gebäude ist, die entlang der Achse der Münchensteiner-/ Emil-Frey-Strasse entstehen – wie z.B. der im Bau befindliche Neubau der Hochschule für Gestaltung und Kunst im Kunstfreilager (Gemeinde Münchenstein).

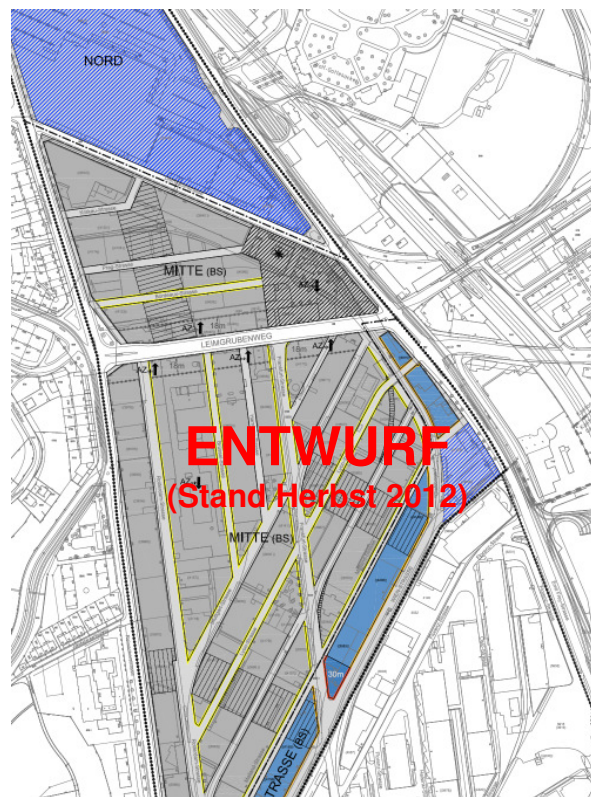


Abb. 3: links: Aus der Vision Dreispitz (Herzog & de Meuron): Vorschlag zur Aufwertung im Bereich Bernoulli-Depot/ S-Bahn (Plan, Visualisierung); rechts: Ausschnitt Entwurf Bebauungsplan Basel-Dreispitz: Entwicklungsgebiete (blau) und schraffiertes Gebiet mit Bebauungsplanpflicht (gegenüber Perimeter „Am Depot Dreispitz“)

Mit der Entwicklung des Perimeters „Am Depot Dreispitz“ werden letztlich auch für den Dreispitz wichtige Rahmenbedingungen gelegt, da damit die Anbindung des Dreispitz' an den öffentlichen Verkehr wesentlich attraktiver gestaltet wird.

### **3.4 Verkehr und Erschliessung**

#### **3.4.1 Knoten Dreispitz**

##### **3.4.1.1 Ausgangslage**

Am Knoten Dreispitz treffen die Hauptverkehrsstrassen Münchensteinerstrasse und Brüglingerstrasse, die Hauptsammelstrassen Dornacherstrasse und Leimgrubenweg, die Quartiersammelstrasse Walkeweg sowie die private Erschliessungsstrasse Lyon-Strasse aufeinander. Die Münchensteinerstrasse ist Teil der Velowanderroute Basel – Franches Montagnes. Zudem sind die Münchensteinerstrasse, der Leimgrubenweg, die Dornacherstrasse sowie der Walkeweg Bestandteil des Basler Veloroutennetzes. Bei einer aktuellen Verkehrszählung im Oktober 2011 passierten innerhalb der nachmittäglichen Spitzenstunde knapp 450 Velofahrer/innen den Knoten. In der gleichen Zeit befuhren ca. 2'900 Motorfahrzeuge den Knoten. Die Haltestelle Dreispitz wird heute durch drei Buslinien, drei Tramlinien sowie eine S-Bahnlinie bedient. Aufgrund der bereits heute sehr wichtigen Funktion als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ist das Fussverkehrsaufkommen ebenfalls sehr hoch.

Der Knoten weist in seiner heutigen Form eine Reihe an Defiziten für sämtliche Verkehrsarten auf: Zum Beispiel sind keine durchgängigen Velostreifen in der Münchensteinerstrasse vorhanden, die Mittelinsel ist für Fussgänger/innen zu schmal und auch die Haltestellen des ÖVs sind zu schmal und nicht barrierefrei. Die Verkehrsmenge des MIV überschreitet in den Spitzenstunden die Leistungsfähigkeitsgrenze des Knotens. Insbesondere in der Münchensteinerstrasse stadtauswärts sowie in der Brüglingerstrasse sind die Rückstaulängen dann erheblich. Aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit entstehen auch für den öffentlichen Verkehr zusätzliche Wartezeiten, teilweise behindern sich Tram und Bus gegenseitig. Für Fussgänger/innen sind die langen Wartezeiten an den Übergängen ebenfalls unattraktiv. Aufgrund der beschriebenen Mängel ist eine umfassende Betrachtung des Knotens notwendig, um Verbesserungen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu erreichen. Gleichzeitig sind weitere Einschränkungen beim motorisierten Individualverkehr nur in begrenztem Umfang möglich. Insbesondere Rückstaubildungen und Verkehrsverlagerungen in sensiblere Bereiche (z.B. Reinacherstrasse, Gundeldingerstrasse) sollten aufgrund einer Umgestaltung nicht eintreten.

##### **3.4.1.2 Vorprojekt im Rahmen der Entwicklungsplanung Dreispitz**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung am 08.12.2010 dem Ratschlag Entwicklungsplanung Dreispitz (Beschluss Nr. 10/49/30G) mit Änderung zugestimmt. Ein wesentliches Entwicklungsziel gemäss Grossratsbeschluss ist die Etablierung einer Gesamtverkehrsstrategie mit einer hohen Priorität des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs, die unter Einbezug von Massnahmen für den MIV, für den Langsamverkehr sowie zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage die Einhaltung der umweltrechtlichen Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich ermöglicht. Wesentliches Element der Gesamtverkehrsstrategie ist das von den Planungspartnern (Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Gemeinde Münchenstein sowie der Christoph Merian Stiftung) gemeinsam erarbeitete Gesamtverkehrskonzept Dreispitz. Dieses beinhaltet die Ziele bezüglich der einzelnen Verkehrsmittel, die Bestandsanalyse, das zukünftige Erschliessungskonzept sowie einen Massnahmenkatalog der zur Etablierung des Gesamtverkehrskonzepts notwendig ist.

Der Kanton Basel-Stadt ist bei sieben von 32 Massnahmen federführend. Eine Massnahme mit hoher Priorität ist dabei die Umgestaltung des Dreispitzknotens zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs. Mit dem Grossratsbeschluss wurde zur Durchführung der Entwicklungsplanung ein Kredit in Höhe von Fr. 1'900'000 bewilligt. In diesem Kredit ist auch der Finanzbedarf für die Planung der Umgestaltung des Dreispitzknotens bis auf Stufe Vorprojekt enthalten.

### **3.4.1.3 Tramnetz 2020**

Gemäss Beschluss 12/38/10G vom 19.09.2012 zur Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitative) und einem Gegenvorschlag hat der Grosse Rat die Änderung des Gesetzes über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) beschlossen. Wesentlicher Inhalt der Gesetzesänderung ist der Auftrag gemäss § 3 ÖVG Abs. 1 das Tram- und Regio-S-Bahn-Netz auszubauen. Mit § 4 Ausbauplan Tramstrecken wird die räumliche Verortung des Tramnetzausbaus und dessen Finanzierung über eine Rahmenausgabenbewilligung festgelegt. Im Raum Dreispitz sieht der aktuelle Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom 15.08.2012 die folgenden zusätzlichen Strecken vor:

- Strecke im Leimgrubenweg von der Reinacherstrasse zur Münchensteinerstrasse
- Strecke in der Brüglingerstrasse von der Münchensteinerstr. bis zur St. Jakob-Strasse
- Strecke in der Wien-Strasse von der Münchensteinerstrasse zur Reinacherstrasse und weiter bis zur Motorfahrzeugprüfstation

Inzwischen wurden die neu geplanten Tramstrecken in den kantonalen Richtplan und ins Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation aufgenommen. Der Baubeginn der drei Strecken im Raum Dreispitz ist für den Zeitraum 2019 bis 2026 vorgesehen.

### **3.4.1.4 Weiteres Vorgehen**

Durch die mit der Tramnetzplanung neu gesetzten Rahmenbedingungen ist eine Umgestaltung des Knotenbereichs unter ausschliesslicher Beachtung des bestehenden ÖV-Netzes nicht mehr zielführend. Die zukünftige Belastung des Knotenbereichs mit fünf Tramlinien und drei Buslinien entspricht der des heutigen Centralbahnplatzes. Es sind demnach die Kapazitäten für den Öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr deutlich auszubauen. Hierzu soll bis Mitte 2014 eine an die aktuellen Gegebenheiten angepasste Vorstudie für den Knotenbereich Dreispitz erarbeitet werden. Diese muss aufzeigen, wie der Endzustand mit den drei zusätzlichen Tramstrecken in der Brüglingerstrasse, der Wien-Strasse und dem Leimgrubenweg anforderungsgerecht umgesetzt werden kann. Zudem ist aufzuzeigen, ob die im Agglomerationsprogramm enthaltene Etappierung in dieser Form technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Mit der Vorstudie ist zudem ausgehend von dem künftigen Tramliniennetz mit fünf Linien am Knoten das zukünftige Busnetz im Raum Dreispitz für die einzelnen Etappen zu definieren.

### **3.4.1.5 Städtebauliche Stabilität**

Im Rahmen der Überarbeitung des Projekts wurde von der Lage einer Tramhaltestelle westlich des Hochhauses und im direkten Anschluss an den künftigen Platzbereich ausgegangen. Die Lage der Tramgleise kann durch das bestehende Tramdepot Dreispitz nicht weiter in den Platzbereich hinein verschoben werden. Auch sind im Walkeweg durch die bestehende Brücke und die Strassenhierarchie keine massgeblichen Veränderungen anzunehmen. Die städtebauliche Setzung und stadträumliche Ausformulierung des Hochhauses kann in Unabhängigkeit allfälliger Anpassungen am Verkehrsregime daher als ausreichend stabil angesehen werden – sowohl bezüglich der Raumkanten zum Walkeweg, als auch zur Münchensteinerstrasse. Somit ist es möglich, auch ohne abschliessende Gewissheit über die Vorprojektierung des Verkehrsknotens, Festsetzungen zu den Kubaturen des Hochbaus zu treffen. Da die Realisierung des Knotenumbaus aller Voraussicht nach erst nach der Herstellung von Platz und Hochbau erfolgen wird, sind Vorhaben für Infrastrukturleitungen (Fernwärme) entsprechend sorgfältig zu koordinieren.

### **3.4.2 Gebäudeerschliessung, Platzbereich und S-Bahn-Station**

Der eigentliche Platzbereich soll frei von fahrendem Verkehr sein. Lediglich zu Anlieferungs- und Unterhaltungszwecken kann er vom Walkeweg her befahren werden, bei Bedarf auch von den Depotbetrieben der BVB. Vom Walkeweg erfolgt auch eine zweispurige Zufahrt in eine unterirdische, private Einstellhalle sowie zu den privaten Veloabstellplätzen des Hochbaus. Für den öffentlichen Bedarf an Velo- und Zweirad-Abstellplätzen sollen unter dem Platzniveau in den Böschungen beidseitig der S-Bahnstation Parkieranlagen mit je 100 Veloplätzen realisiert werden. Diese sind über flach geneigte Zufahrtsrampen erreichbar. Neben den Velos wird ein Angebot geschaffen, um gut 20 Zweiräder, die auch motorisiert sein können – ebenfalls unter dem Platzniveau –

in einer eigenen, öffentlichen Anlage unterbringen zu können. Im Platzbereich sind nahe des Busperrons für die Veloparkierung weitere gut 50 Plätze vorgesehen. Gemeinsam ermöglichen es diese Massnahmen, dass der Grossteil des Platzbereiches dem Fussverkehr und Aufenthalt vorbehalten bleibt. Vom Platzbereich soll über eine Treppe zudem die öffentliche Veloparkierungsanlage sowie das S-Bahn-Perron erschlossen werden. Eine verbesserte Anbindung des Platzes an die Dornacherstrasse erfolgt im Rahmen der Knotenplanung. Sollte das Tramdepot einst umgenutzt werden, so ist eine Öffnung zum Platz hin für Passantinnen und Passanten möglich.

### 3.5 Projektstand (Überarbeitung, Stand Frühjahr 2012)

Nach der Wettbewerbsjurierung und anschliessenden, weiteren verkehrlichen Abklärungen erfolgte 2011 eine Überplanung von Hochbau- und Freiraumprojekt. Zudem wurden verschiedene Szenarien im rechtlichen Umgang mit den Freiflächen untersucht. Immobilien Basel-Stadt beabsichtigt, das Hochbauprojekt als Grundeigentümerin nicht selber realisieren. Vielmehr ist angedacht, hierzu ein Baurecht an einen Investor zu vergeben. Zu einer Ausgestaltung der Rechtsverhältnisse zwischen einem künftigen Investor und der öffentlichen Hand stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung: Festsetzungen des Bebauungsplans (dieser Ratschlag), Regelungen per Servitut/ Dienstbarkeit zu Gunsten des Kantons oder Regelungen im Baurechtsvertrag. Alle Instrumente sollen zur Anwendung kommen, mit dem Ziel, einen qualitativ hochwertigen Hochbau und öffentlich zugängliche, allmendgleiche Aussenräume zu schaffen.

#### 3.5.1 Hochbau

Als Referenz für die künftige Projektentwicklung Hochbau gilt der Stand der Projektentwicklung vom Frühjahr 2012 – der zugleich die Grundlage für den Entwurf dieses Bebauungsplanes bildet. Dieser Stand ist in der Broschüre „Wohn- & Geschäftshaus Bernoulli-Walkeweg / Basel“ von Bachelard Wagner Architekten ETH SIA (April 2012) abgebildet. Mit der Weiterentwicklung des Projekts wurden die Empfehlungen der Wettbewerbsjury umgesetzt, insbesondere hinsichtlich der Fragen von Wirtschaftlichkeit, Energie, Behindertengerechtigkeit der Wohngrundrisse, Fluchtwege und Untergeschossen. Das Bauvolumen wurde dabei auf knapp 10'000 m<sup>2</sup> vergrössert – im Wesentlichen durch grössere Geschossflächen bis zum siebenten Geschoss. Die Fassade wurde optimiert. Es wurden solche Lösungen für die Haustechnik entwickelt, die keine Dachaufbauten erforderlich machen. Zudem erforderte die Option der Verlegung der Tramhaltestelle in den Bereich des Platzes eine Weiterentwicklung des Umgangs mit den verschiedenen Auskragungen zum Stadtraum.



Abb. 4: Überarbeitetes Wettbewerbsprojekt „Artemis“: Referenzstand zum Bebauungsplan (Entwurfsstand April 2012). Situation, Schnittansicht von Nordwest, Blick vom Leimgrubenweg, Blick über den neuen Irène Zurkinden-Platz (Projektskizze) und aus der Dornacherstrasse.

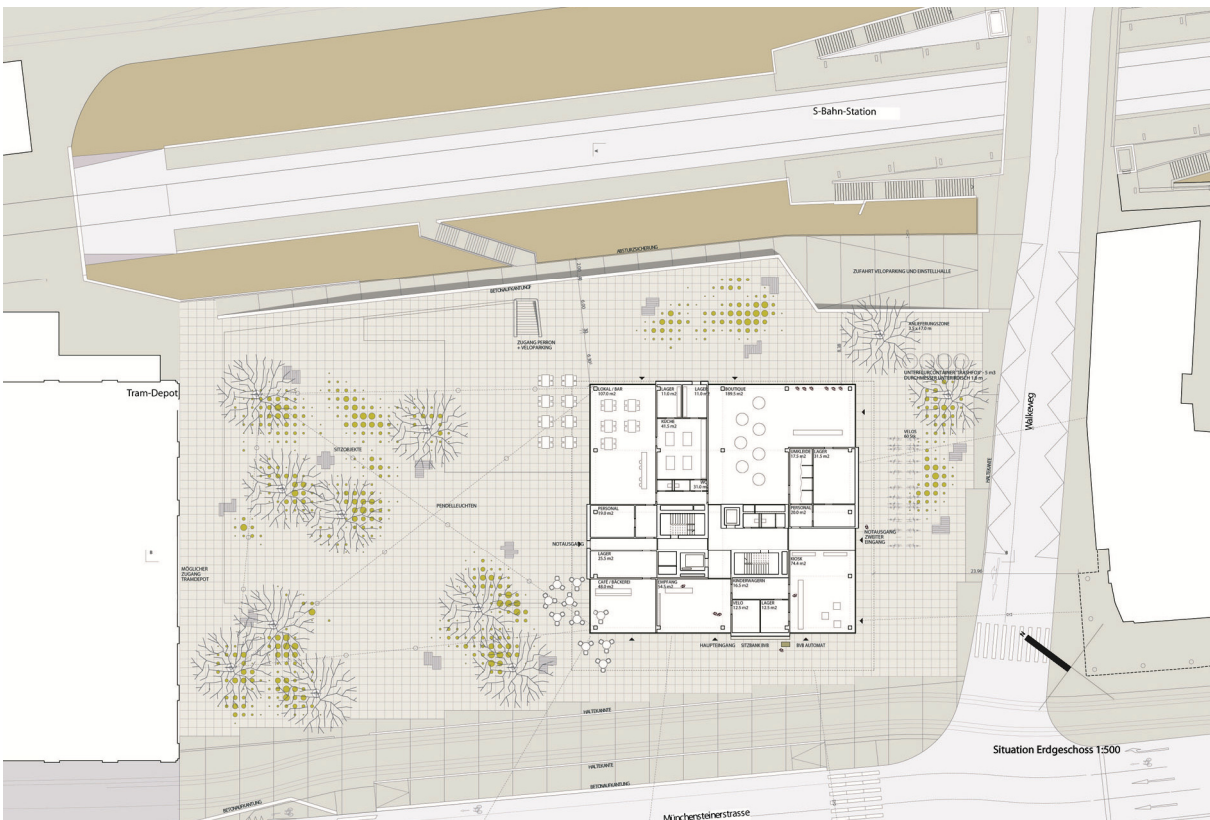
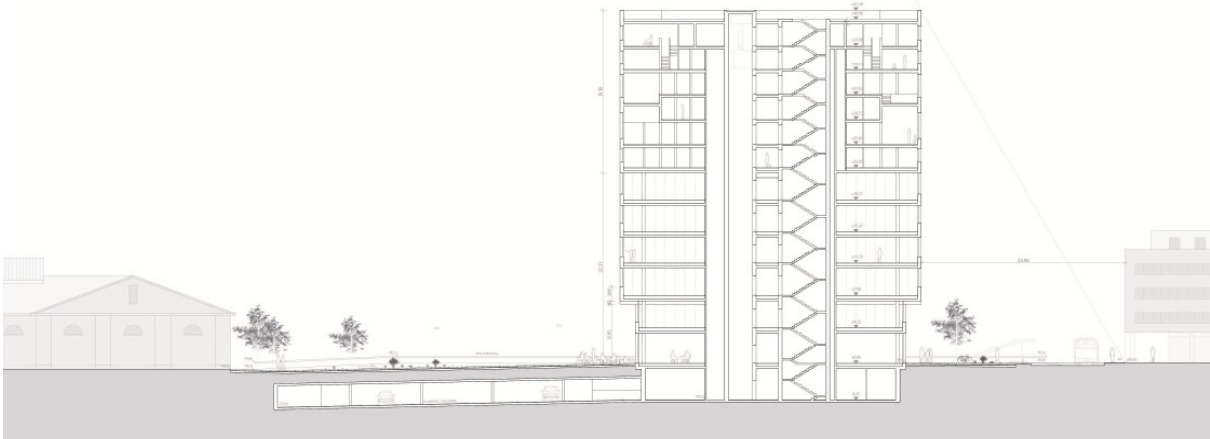


Abb. 5: Überarbeitetes Wettbewerbsprojekt „Artemis“ (Entwurfsstand April 2012): Schnittansicht mit Depot und Walkeweg; Situation mit neuem Irène Zurkinder-Platz (Projektskizze)

### **3.5.2 Platz und öffentliches Velo-/ Zweiradparking**

Im Rahmen der Projektüberarbeitung des Hochbaus wurde auch die Gestaltung des künftig öffentlich nutzbaren Platzes (Irène Zurkinden-Platz) sowie des Veloparkings vertieft untersucht. Im Rahmen der Vorarbeiten zum Bebauungsplan waren daher primär konzeptionelle Aussagen an den Schnittstellen von Hochbau und künftigem Platzbereich zu treffen. Diese zielten vor allem auf Fragen der Erschliessung (Anlieferung), der räumlich-funktionalen Lösung für das öffentliche Velo-/ Zweiradparking in Zusammenhang mit der Einstellhalle des Hochbaus, sowie des Umgangs mit Bäumen über der unterirdischen Einstellhalle. Konzeptionell konnte dabei weitgehend an die Lösungen des Wettbewerbprojekts angeschlossen werden. Für die Projektierung des Platzbereichs wird der Regierungsrat nach der Behandlung der Nutzungsplanung mit einem eigenen Ratschlag an den Grossen Rat gelangen. Grundsätzlich sollen – wie schon im Wettbewerbsprojekt – die Platzqualitäten sowohl auf den Aufenthalt als auch auf die Verbesserung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr zielen. Um attraktive Verweilmöglichkeiten zu schaffen, sind die Erdgeschossnutzungen publikumsorientiert auszubilden (z.B. Café mit Aussenraumnutzung), zudem können durch Bäume im Sommer beschattete Sitzmöglichkeiten angeboten werden. Eine kommerzielle Nutzung des Platzes steht nicht im Vordergrund, und ist allein wegen der Erschliessungssituation nur für Kleinstnutzungen (einzelne Stände) denkbar.

### **3.5.3 Umsetzung mit Servitut**

Während vorgesehen ist, dass der Hochbau durch einen Investor erstellt und betrieben werden soll, sollen Erstellung, Betrieb, Unterhalt, Bespielung und Bewirtschaftung der umliegenden Flächen und Freiräume in der Verantwortung der öffentlichen Hand liegen, das heisst, die Flächen sollen wie Allmend behandelt werden. Gleichwohl wurde ein Modell gewählt, mit dem die Flächen Teil der Baurechtsparzelle des möglichen Investors sind, insbesondere um die rechtlichen Regelungen, die für die gegenseitigen Nutzungsrechte (ober- und unterirdische Überbaurechte etc.) zu treffen sind, einfach halten zu können. Um den Platz für die Öffentlichkeit analog zu Allmend zu gestalten und dauernd zugänglich zu halten, werden mit einer Dienstbarkeit die Erstellung sowie dessen Nutzung durch die Öffentlichkeit sichergestellt, und geregelt, dass der Platz sowohl bezüglich Verwaltung, einschliesslich der Erhebung von Bewilligungs- und Nutzungsgebühren, als auch in polizeilicher Hinsicht der Allmend gleichgestellt ist.

## **4. Massnahmen der Nutzungsplanung**

Planungsrechtlich wird die Planung umgesetzt, durch Änderungen von Zone, Lärmempfindlichkeitsstufe und Wohnanteil, sowie der Festsetzung eines Bebauungsplans.

### **4.1 Zonierung**

Für die künftige Nutzung ist eine Umzonung der heutigen Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) erforderlich. Die neue Grundzone ist die Zone 5a, die durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes weiter detailliert wird. Die Arealteile, die bisher Bahnareal sind, bleiben weiterhin Bahnareal. Der Bereich des künftigen Tramtrasses wird inklusive der Perrons der Allmend zugewiesen. Allfällig ist nach der eigentlichen Projektierung von Strassenraum, Hochbau und Freiraum die Parzellierung und damit auch die Grenzlinie von Zone zu Allmend in geringem Umfang anzupassen.

Mit der Grundzone 5a wird zum Ausdruck gebracht, dass nicht die gesamte, der Zone zugewiesene Fläche überbaubar ist, sondern ein Freiflächenanteil einzuhalten ist. Dieser ist zugleich für die Öffentlichkeit zu nutzen. Bei Umsetzung des vorliegenden Projektes gelten somit die Anforderungen zu Freiflächen und deren Nutzung (§§ 15, 52 BPG) als eingehalten, von einem 2/3-Grünflächenanteil gemäss Bau- und Planungsgesetz (BPG) wird abgesehen. Sonstige zonenrechtliche Vorschriften kommen dann nicht zur Anwendung, wenn sie der Umsetzung des überarbeiteten Wettbewerbprojekts entgegenstünden, wie z.B. die zonenrechtliche Begrenzung hinsichtlich der Zahl der maximalen Vollgeschosse (§ 10 BPG).

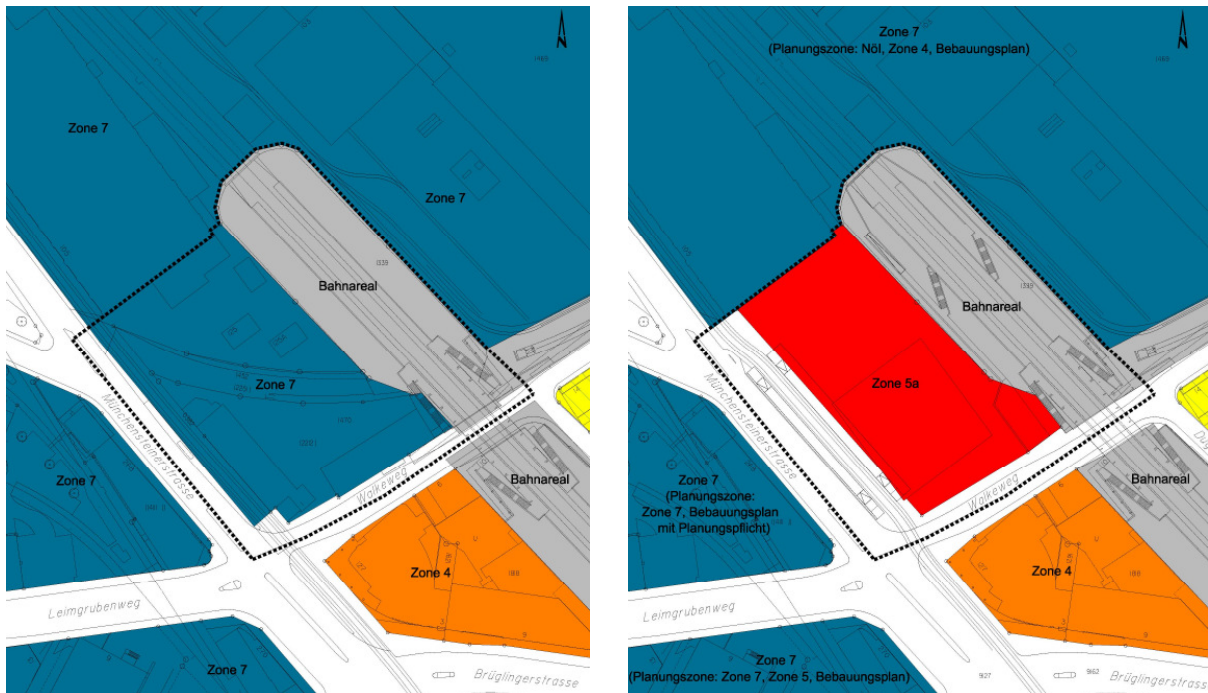


Abb. 6: bestehende (links) und neue Zonen (rechts), Ausschnitte aus Plänen S&A Nrn. 13'693 und 13'694 (ohne Massstab, genordet)

## 4.2 Lärmempfindlichkeitsstufen

Die Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) regeln die Art der zulässigen Nutzungen in Ergänzung zur eigentlichen Zonierung. Bisher ist der Perimeter der Lärmempfindlichkeitsstufe ES IV zugewiesen. Mit der Zone 5a wird eine Zuweisung der zu Wohnzwecken nutzbaren Flächen in die ES III erforderlich. Da der Perimeter bereits eingezont und erschlossen ist, sind hierbei keine Nachweise bezüglich der Einhaltung der erhöhten Planungsgrenzwerte zu erbringen.

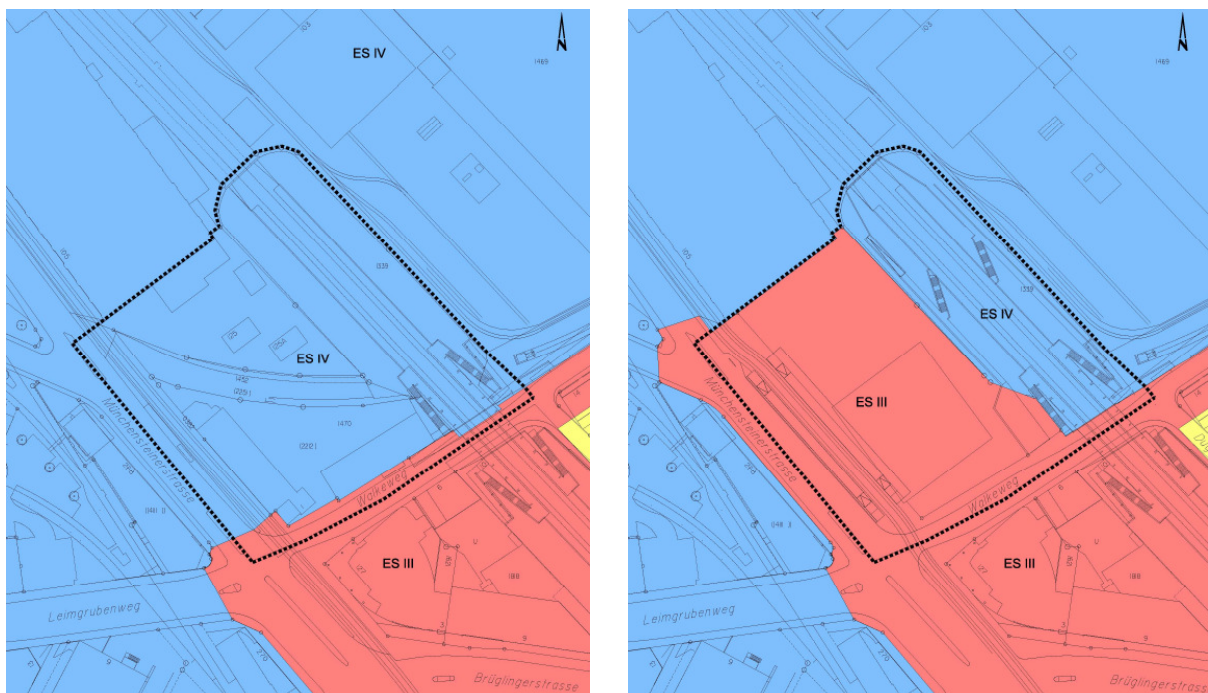


Abb. 7: bestehende (links) und neue Lärmempfindlichkeitsstufen (rechts), Pläne S&A Nrn. 13'697 und 13'698 (ohne Massstab, genordet)

Der Perimeter liegt dabei in einer lärmbelasteten Umgebung – gegen Nordost die S-Bahn-Station, nach Südwest der stark frequentierte Verkehrsknoten Dreispitz, nordwestlich der vor allem morgendlich relevante Betriebslärm des Depots Dreispitz. Daher richten sich künftige Baubewilligungen nach Art. 31 der Lärmschutzverordnung des Bundes. Hierbei sind für den Standort letztlich die nächtlichen Immissionsgrenzwerte bezüglich Strassenverkehrslärm ausschlaggebend, da diese Werte in Teilbereichen des Perimeters überschritten sind. Wie sonst im Kantonsgebiet bislang üblich, wird auch Allmend und Bahnareal plangrafisch einer Lärmempfindlichkeitsstufe zugeordnet. Das Bahnareal bleibt dabei der ES IV zugeordnet. Wie die Bauvorhaben direkt südlich des Walkewegs gezeigt haben, können hinsichtlich der Verlärmung durch die Bahn die entsprechenden Immissionsgrenzwerte nach LSV unterschritten werden.

### 4.3 Wohnanteilplan

Mit dem Wohnanteilplan wird der Mindestanteil von Wohnraum festgelegt. Der Plan verweist hierbei auf die in den Vorschriften zum Bebauungsplan enthaltenen Regelungen.



Abb. 8: Wohnanteilplan: bestehend (links) und neue Aussage (rechts), Ausschnitte aus Plänen S&A Nrn. 13'695 und 13'696 (ohne Massstab, genordet)

### 4.4 Bebauungsplan und Vorschriften

#### 4.4.1 Verbindlicher Plan

Der Bebauungsplan definiert die räumliche Umsetzung der folgenden Vorschriften. Insbesondere stellt er den Baubereich im Situationsplan wie in Schnittdarstellungen dar, innerhalb dessen die oberirdischen Teile des Hochbaus errichtet werden können. Unterirdische Bauten werden durch die Festsetzungen (insbesondere Ziffer 3.4) respektive über präzisierende Dienstbarkeiten rechtlich geregelt. Der Plan bezeichnet zudem die Lage der Erschliessungselemente (Zufahrten, öffentliche Velo-/ Zweirad-Anlagen, Perronzugänge).

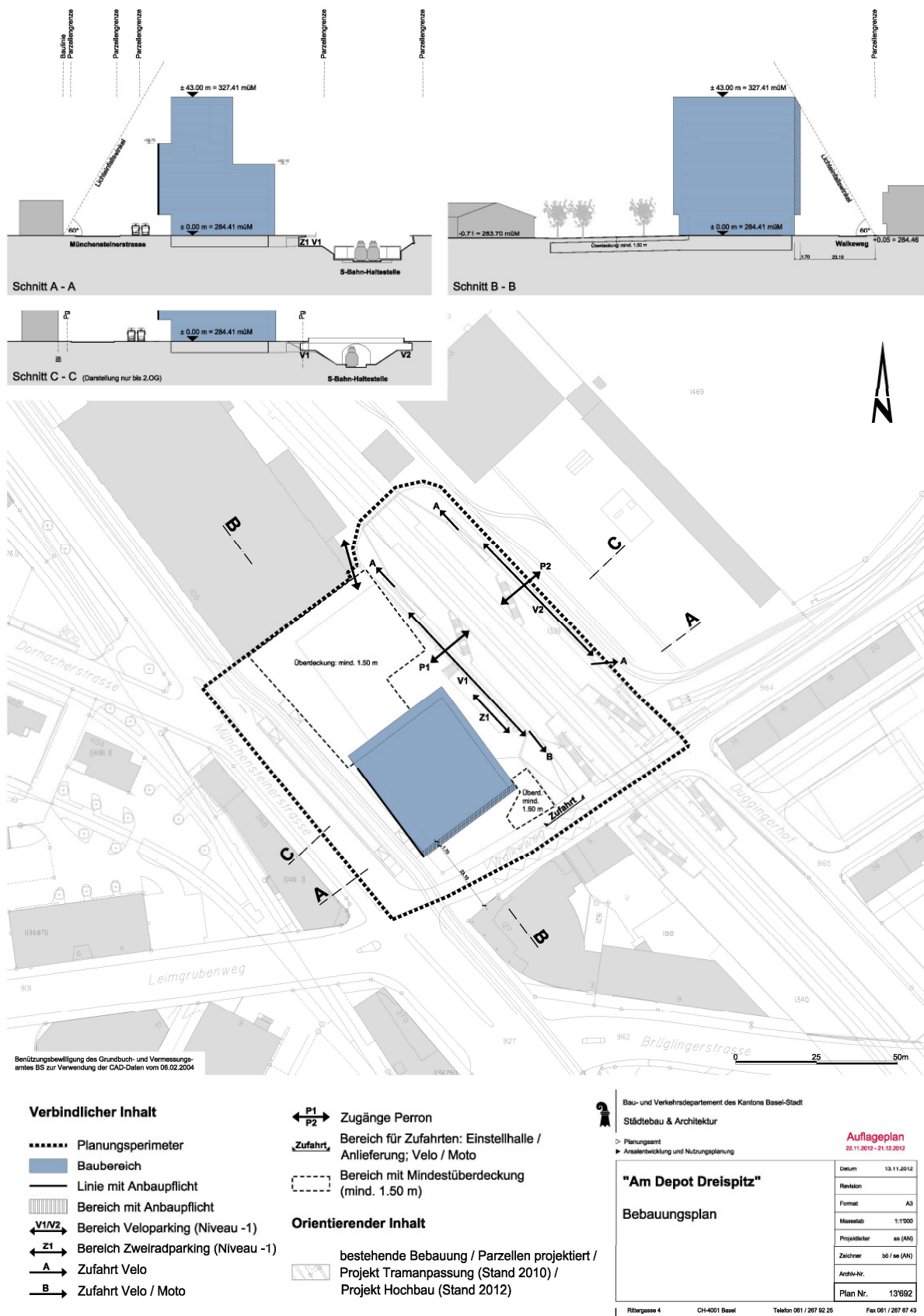


Abb. 9: Bebauungsplan „Am Depot Dreispitz“, Plan S&A Nr. 13'692 (ohne Massstab, genordet; Auflageplan, gegenüber Plan des Ratschlags unverändert)

#### 4.4.2 Textliche Festsetzungen

Im Folgenden werden die Vorschriften des Bebauungsplans im Einzelnen erläutert. Die festzusetzenden Vorschriften sind dabei jeweils grau unterlegt.

##### 1. Zweck

Der Bebauungsplan bezweckt, dass im Perimeter eine verbesserte Nutzung und Anbindung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an die umliegenden Räume, eine verbesserte Abstellsituation für Zweiräder, eine hochwertige, öffentliche Aussenraumnutzung sowie ein markanter, mischgenutzter Hochbau realisiert werden können. Grundlage ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Projektteils „Am Depot Dreispitz“ des offenen Wettbewerbs Bernoulli-Walkeweg.

Der Zweckartikel dient insbesondere dem Verständnis und für die Auslegung der Vorschriften des Bebauungsplanes. Er umschreibt die Gesamtkonzeption der Planung in einem engeren Sinne. Da die Realisierung des Hochbaus durch einen Investor erfolgen soll, der an der bisherigen Entwicklung des Vorhabens nicht beteiligt war, wird durch den Zweckartikel wirksam auf die Absicht der öffentlichen Hand verwiesen, ein Projekt im Sinne des Wettbewerbsergebnisses zu realisieren. Umgekehrt lässt die Planung zu Hochbau und Freiraum auch noch verschiedene Offenheiten für die weitere Projektierung zu. Der Verweis auf das überarbeitete Wettbewerbsprojekt bezweckt, dass bei wesentlichen Auslegungsfragen auf eine Planung verwiesen werden kann, die im Einklang mit den zentralen Ideen aus dem Wettbewerbsprojekt steht. Als Referenz für den Hochbau gilt insbesondere der Überarbeitungsstand des Projekts vom Jahr 2011 (Bachelard Wagner Architekten ETH SIA; Dokumentation Stand April 2012). Im Bereich Freiraum stellt der Überarbeitungsstand eine Zwischenorientierung vor der eigentlichen Projektierung dar.

Der Zweckartikel dient der Auslegung auch in jenen Fällen, in denen zonenrechtliche Vorschriften dieser Planung entgegenstehende Aussagen trifft (z.B. zur Geschossigkeit).

##### 2. Freiraum und öffentliche Nutzungen

- 2.1 Bis an die Fassade der Erdgeschosse des Hochbaus und mit Ausnahme des Zufahrtsbereichs zur Einstellhalle des Hochbaus sind alle Flächen, die planungsrechtlich einer Zone zugewiesen sind, öffentlich zugänglich und in ihrer Nutzung wie Allmend zu behandeln. Dies ist grundbuchlich zu sichern. Die zonenrechtlich verbindlichen Freiflächenanteile gelten damit im Perimeter als erfüllt.

Idee der Planung ist, dass der Hochbau inmitten eines öffentlichen Raumes steht. Die Vorschrift sichert, dass auch jene Flächen, die zonenrechtlich der Zone 5a zugewiesen und innerhalb einer Baurechtsparzelle liegen, bis an die Fassade der Erdgeschosse des Hochbaus allmendgleich zu behandeln sind. Die Vorschrift lässt dabei noch einen Projektierungsspielraum offen, ohne bereits in der jetzigen Stufe eine Fassadenlinie exakt verräumen zu müssen. Die Zugänglichkeit und Nutzung für die Öffentlichkeit ist grundbuchlich zu Gunsten des Bau- und Verkehrsdepartements zu sichern, bevor Baurechte vom Kanton an Dritte vergeben werden, um so die Interessen des Kantons an der öffentlichen Nutzung rechtlich zu sichern, solange der Kanton selbst im Eigentum der Flächen ist. Mit der eigentlichen Projektierung des Hochbaus ist die Dienstbarkeit räumlich an den letztlich zu errichtenden Hochbau anzupassen. Auch die Zufahrt zum öffentlichen Velo-/Zweiradparking fällt unter die öffentliche Zugänglichkeit und Nutzung. Durch den Allmendcharakter der Freiflächen sind Gebäudeöffnungen im Hinblick auf die Nutzung der umliegenden Freiflächen zu gestalten, unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des öffentlichen Verkehrs.

Der Platzbereich „Am Depot Dreispitz“ wird nicht nur ein hoch frequentierter Umsteigepunkt, auch wird er von vielen Personen auf der Münchensteinerstrasse wahrgenommen und damit für die Wahrnehmung des Raumes einen zentralen Stellenwert einnehmen. Daher ist seiner Gestaltung ein hoher Stellenwert beizumessen. Mit dem Wettbewerb wurde dieser Massgabe Rechnung getragen. Im Rahmen der Anpassungen zum Behindertengleichstellungsgesetz wurde das stadt-

einwärtige Tramperron in den Platzbereich verlegt. Damit hat sich auch die Frage der Möblierung der Tramhaltestelle neu gestellt. Baulich wird nun eine Lösung vorgeschlagen, mit der durch den auskragenden Hochbau ein geschützter Wartebereich geschaffen wird. Auch die weitere Möblierung von Haltestellen und Platz sollen seiner stadträumlichen Bedeutung entsprechen. Sollten die städtischen Standards der Stadtmöblierung (gemäss den Ausführungsbestimmungen des Tiefbauamtes und der Stadtgärtnerei sowie dem Katalog der standardisierten Elemente von Basel-Stadt) hierfür nicht zur Anwendung gelangen, sind die Ausstattungselemente des öffentlichen Raums besonders sorgfältig aufeinander abzustimmen.

In der Zone 5a sind gemäss Bau- und Planungsgesetz Mindestfreiflächenanteile mit Grünanteilen nachzuweisen (§§15 und 52 BPG). Diese Anteile gelten mit der Planung insgesamt als erfüllt, so dass sie weder im eigentlichen Baubereich noch in allfällig abparzellierten Perimeterteilen nachgewiesen werden müssen.

## 2.2 Im Bereich des Platzes sind ebenerdig mindestens 50 öffentlich zugängliche Veloplätze zu erstellen.

Im Gesamtperimeter wird sich künftig ein erhöhter Bedarf an Veloplätzen einstellen, die einerseits durch die Angebote des öffentlichen Verkehrs bedingt sind, andererseits durch die publikumsorientierten Nutzungen des Hochbaus. Grundsätzlich ist der Velobedarf des Hochbaus innerhalb des Baubereiches oder im Untergeschoss nachzuweisen. Da ebenerdig um das Gebäude keine weiteren privat nutzbaren Freiräume bestehen, werden durch Besucher-/ Kundenverkehr ebenerdige Veloflächen in Anspruch genommen werden. Die Vorabklärungen haben ergeben, dass mindestens 50 Veloplätze räumlich, funktional und gestalterisch gut integriert werden können, ohne dass zugleich der Freiraum von Veloabstellanlagen dominiert wird. Im Verlauf der weiteren Projektentwicklung dient daher die Grösse von 60 Veloplätzen als Anhaltspunkt.

## 2.3 Gemäss Planeintrag sind unterirdische, halboffene und öffentlich zugängliche Parkieranlagen für mindestens 20 Zweiräder (Bereich Z1) und je 100 Velos (Bereiche V1, V2) zu errichten. Die Zufahrten erfolgen über die Punkte A respektive B. Diese Anlagen sind rechtlich ausreichend zu sichern.

Um den Grossteil des durch den öffentlichen Verkehr bedingten, ruhenden Veloverkehrs decken zu können, sind ausreichend dimensionierte Veloabstellanlagen zu errichten. Erfahrungsgemäss sind genaue Prognosen hinsichtlich der Dimensionierung von Veloplanlagen an öffentlichen Verkehrsknoten nicht einfach. Mit in der Summe mindestens 250 Veloplätzen (davon mindestens 50 gemäss Ziffer 2.2) ist anzunehmen, ein auch mittel- bis längerfristig ausreichendes Angebot zu schaffen. Zwei witterungsgeschützte Veloparkieranlagen (V1, V2) mit je 100 Plätzen sind beidseitig der S-Bahn-Station in die Böschung zu integrieren und über flache Rampen (A, B) zu erschliessen. Die Rampe B dient zugleich der Erschliessung einer Abstellanlage für mindestens 20 Zweiräder (Z1), bei denen es sich auch um motorisierte Zweiräder, wie Motorräder und Roller, handeln kann und die zwischen Veloplanlage V1 und der (privaten) Autoeinstellhalle liegen. Eine Realisierung der Anlage V2 ist zeitlich, räumlich wie funktional mit der weiteren Projektentwicklung im Nachbarperimeter „Am Walkeweg“ abzustimmen.

Die zusätzlichen Erschliessungsanlagen sind rechtlich ausreichend zu sichern. Diesbezüglich befinden sich Kanton und SBB bereits in Kaufverhandlungen. Flächen für die Erschliessungsanlagen, die nicht ins kantonale Eigentum überführt werden sollten, sind dabei als öffentlich nutzbare Anlagen grundbuchlich zu sichern. Da keine eigentliche Allmendbildung erfolgt, ist eine rechtliche Sicherung erforderlich, um die Erschliessungsanlagen, die ein fester Bestandteil der gesamten Freiraumkonzeption am ÖV-Knoten sind, realisieren zu können. Dabei ist für die Finanzierung und Realisierung der Anlagen der Kanton Basel-Stadt zuständig.

Die Flächen im Bereich der Bahnböschung, die für das Velo- und Zweiradparking erforderlich sind, haben heute ökologische Relevanz. Ihr funktionaler Ersatz ist im benachbarten Perimeter „Am Walkeweg“ sicherzustellen und durch den Bauvorhabenträger zu leisten (vgl. Kap. 3.3.1). In der laufenden Planung „Am Walkeweg“ (Zonenplanrevision) ist ein Freiraumkonzept vorgesehen; bezüglich der Berücksichtigung der Naturwerte wird dabei explizit auf das Erfordernis verwiesen,

auch den Ersatz der ökologischen Funktionen der mit dieser Planung tangierten Bahnböschungen zu berücksichtigen.

#### 2.4 In den Bereichen P1 und P2 sind weitere Zu- und Abgänge zu den Perrons zu errichten.

Um den Platz zu beleben, und ein feinmaschiges Fusswegenetz zu ermöglichen, sind zusätzliche Abgänge zu den Perrons der S-Bahn vorgesehen (P1, P2). Mit den Zugängen wird unter anderem auch die fussläufige Anbindung in den Bereich der Dornacherstrasse verbessert, sowie die Nutzung des Veloparkings attraktiver, da seine Länge gebrochen wird. Die exakte Lage ist in der Projektentwicklung festzulegen. Die Realisierung von P2 ist mit der Umsetzung der östlichen Veloparkierungsanlage abzustimmen.

#### 2.5 Der gesamte Platzbereich ist frei von motorisiertem Verkehr zu gestalten. Unterirdische Bauten sind so zu dimensionieren, dass die Platznutzung im Sinne von Ziffer 2.1 schadlos möglich ist. Die Befahrbarkeit ist insbesondere für Fahrzeuge für Unterhalt, Rettung und Bespielung des Platzes zu gewährleisten. Er ist mit Bäumen und gemäss Planeintrag mit einer Mindestüberdeckung von 1,50 m auszubilden.

Der gesamte Platzbereich um den Hochbau herum soll grundsätzlich eine Allmendnutzung gemäss Ziffer 2.1 erlauben. Er soll dabei Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten bleiben. Auch fahrender Veloverkehr hat darum keine Priorität. Ausgeschlossen wird deshalb eine Nutzung durch den motorisierten Verkehr, wobei hiervon Fahrzeuge ausgenommen sind, die für die Bespielung des Platzes, zur Rettung oder für den Unterhalt von Platz und angrenzendem Tramdepot erforderlich sind. Platz und darunterliegende Bauten sind derart auszuführen, dass eine entsprechende Nutzung schadlos möglich ist.

Die Anlieferung hat im Bereich der Einstellhallenzufahrt, nahe dem Walkeweg zu erfolgen. Eigentliche Parkplätze sind nicht gestattet.

Der Platz ist mit Bäumen auszubilden. Dies erfordert, dass sich die Bäume an ihren Standorten dauerhaft verwurzeln können. Bei der Projektierung und Realisierung einer möglichen Einstellhalle ist insbesondere eine ausreichende Überdeckung von mindestens 1,50 m (siehe Planeintrag) zwingend zu berücksichtigen. Weitere und detailliertere Aspekte (Schadenshaftung etc.) sind in Abstimmung mit der Projektierung des Platzes in der Dienstbarkeit respektive im Baurechtsvertrag zu regeln.

### 3. Hochbau: Nutzung und Bauweise

#### 3.1 Die maximale Bruttogeschossfläche beträgt 10'000 m<sup>2</sup>.

Die Ausnutzung ist auf 10'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) limitiert. Die Berechnung erfolgt nach dem Bau- und Planungsgesetz Basel-Stadt. Mit dieser Grössenvorgabe ist eine massgebliche Verdichtung an einem sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort möglich, mit der den Zielen einer Innenentwicklung entsprochen wird. Innerhalb dieser Ausnutzung ist das Referenzprojekt gemäss Ziffer 1 im ausgewiesenen Baubereich umzusetzen. Hierbei besteht ein gewisser Projektierungsspielraum. Dieser ist jedoch umgekehrt auch nur so gross, dass bei Lösungen, mit denen auf überhohe Räume in den Wohngeschossen verzichtet wird, kein weiteres Vollgeschoss möglich ist.

#### 3.2 Es ist ein Wohnanteil von mindestens einem Drittel der Bruttogeschossfläche nachzuweisen.

Mit dem Mindestanteil an Wohnraum von einem Drittel der Bruttogeschossfläche wird den Zielen Rechnung getragen, ein Angebot an städtischem Wohnraum zu schaffen, sowie eine Belebung des Gebäudes auch in den Abendstunden sicher zu stellen. Für die Wohnnutzung sind sowohl aus immissionsrechtlichen Gründen, als auch wegen des Ausblicks die Obergeschosse besonders geeignet. Eine Erhöhung des Wohnanteils ist dabei möglich. Dabei sind Lösungen möglich – und daher auch anzustreben – die das Fassadenspiel des Projektstandes gemäss Ziffer 1 aufnehmen.

### 3.3 Das Erdgeschoss dient massgeblich publikumsorientierten Nutzungen.

Um den Platzraum zu beleben, sollen die Erdgeschosse massgeblich mit publikumsorientierten Nutzungen bespielt werden. Publikumsorientiert meint insbesondere, dass die Nutzungen durch Passanten und Besucherinnen und Besucher frequentiert werden, wie beispielsweise Ladengeschäfte, Restaurants, Cafés oder ein Kiosk. Im untergeordneten Mass – und räumlich an den eher rückwärtigen Bereichen zur S-Bahn – sind auch Nutzungen ohne erhöhte Kundenfrequenz möglich. Dabei sollten zumindest die Fassaden als Schaufenster ausgebildet sein, das heisst, auch diese Nutzungen sollten einen derartigen Bezug zum öffentlichen Publikum hin schaffen. Insbesondere jene technisch bedingten, geschlossenen Fassadenteile, die aus architektonisch-gestalterischer Sicht schlüssig möglich sind, sind zulässig.

3.4 Alle oberirdischen Bauten und Anlagen sind innerhalb der Grenzen des Baubereichs gemäss Plan zu erstellen. Steildächer und zurückversetzte Dachgeschosse sind nicht zulässig. Über dem obersten Vollgeschoss sind keine weiteren, räumlich in Erscheinung tretende Dachaufbauten zugelassen, technische Aufbauten sind im Wesentlichen nicht höher als die Fassade zu führen. Unterirdische Bauten sind auch ausserhalb des Baubereichs zulässig, insofern die übrigen Vorschriften eingehalten werden.

Der Plan S&A Nr. 13'692 hält jenen Baubereich in Situation und Schnitten fest, indem die oberirdischen Bauten und Anlagen errichtet werden dürfen. Die Höhenlimitierungen sind dem Plan zu entnehmen. Mit der Vorschrift ist geregelt, dass ein Flachdach ohne rückspringende Attikageschosse oder Schrägdächer zu realisieren ist. Zudem werden Dachaufbauten, wie sie sonst für Überfahrten, Notausgänge, umschlossene Technikanlagen und Technikaufbauten etc. üblich sind, verboten. Dies mit dem Ziel, die gestalterisch-volumetrische Komposition des Projekts nicht zu beeinträchtigen. Entsprechende Anlagen sind innerhalb der Vollgeschosse zu integrieren. Die für jene Räume erforderliche Bruttogeschossfläche ist an die Gesamtsumme gemäss Ziffer 3.1 anzurechnen. Solaranlagen sind auf dem Dach – insbesondere hinter der Fassadenaufkantung über dem letzten Vollgeschoss – möglich, solange sie nicht nach Aussen räumlich prägend in Erscheinung treten. Da der Bau innerhalb des Baubereichs zu erstellen ist, sind auch keine Überschreitungen des Baubereichs für Erker, Balkone etc. zulässig. Der Baubereich gilt nicht für unterirdische Anlagen. Massgeblich für deren Realisierung ist, dass die sonstigen Vorschriften des Bebauungsplanes eingehalten sind, respektive umgesetzt werden können, insbesondere die in Ziffer 2.3 bis 2.5 benannten Anlagen, Bäume und Einrichtungen.

3.5 Gegenüber den Bebauungen am Walkweg sowie der Münchensteinerstrasse ist ein Lichteinfallswinkel von 60° einzuhalten.

Südlich des Walkwegs gilt die Zone 4, westlich der Münchensteinerstrasse die Zone 7. Mit der Planung ist hier jeweils ein Lichteinfallswinkel von 60° gegen die Horizontale einzuhalten. Ohne weitergehende Regelung wäre gegenüber der Zone 4 ein Lichteinfallswinkel von 45° nachzuweisen. Die konkrete Situation, Belichtung, Nutzung und Orientierung der Nachbarbebauung südlich des Walkwegs erlaubt es, – auch in Abwägung mit der städtebaulichen hochstehenden Lösung des Projekts gemäss Ziffer 1 – hier einen Lichteinfallswinkel von 60° zu realisieren.

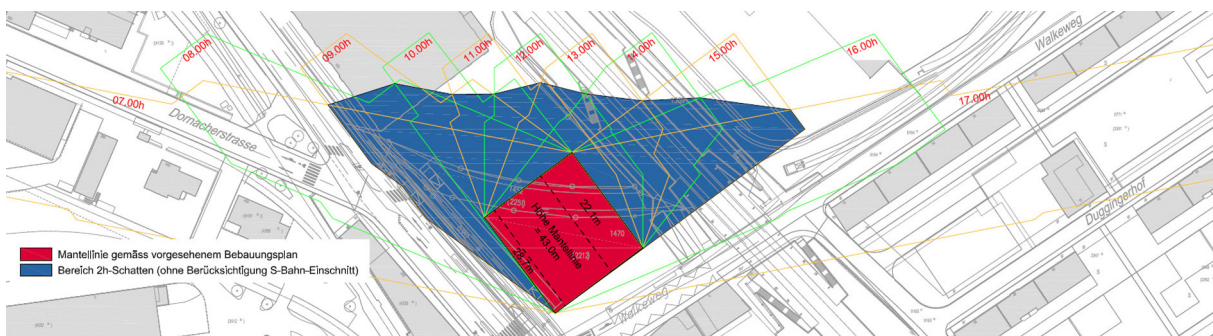


Abb. 10: 2h-Schatten gemäss Bebauungsplan „Am Depot Dreispitz“, (ohne Berücksichtigung des tieferliegenden S-Bahn-Einschnitts; ohne Massstab, genordet)

An der Darstellung zum Zweistundenschatten wird deutlich, dass das mit der Planung mögliche Hochhaus am Standort keine nachteiligen Auswirkungen auf die Parzellen mit Wohnnutzungen in der Umgebung hat.

3.6 Der Plan bezeichnet eine Linie mit Anbaupflicht, an der die Hauptfassade ab dem dritten Vollgeschoss zu errichten ist. Analog gilt dies für den Bereich mit Anbaupflicht.

Die Positionierung des Gebäudes innerhalb des Baubereiches ist nicht vollständig frei wählbar. Um die städtebauliche Setzung nahe der Münchensteinerstrasse und nahe des Walkewegs zu sichern, wird mit einer Linie respektive einem Bereich mit Anbaupflicht gearbeitet, an dem das Gebäude ab dem dritten Vollgeschoss zu errichten ist. Zur Münchensteinerstrasse handelt es sich um eine Linie, an die zu bauen ist, zum Walkeweg um einen Bereich, innerhalb dessen die Fassade zu errichten ist, als läge sie an einer Linie mit Anbaupflicht. Das heisst auch in dem Bereich mit Anbaupflicht soll die Fassade in einer Ebene liegen und nicht springen. Der Bereich mit Anbaupflicht hat eine Tiefe von 1,70 m. Er wird daher ausgewiesen, da je nach Höhenentwicklung des Gebäudes durch den 60° Lichteinfallswinkel der Abstand zur Nachbarbebauung variiert und erst in der eigentlichen Projektierung des Projekts festgelegt werden kann. Mit dem Baubereich sind ausreichende Abstände zur Achse des Tramtrassees eingehalten. Diese betragen bei zu öffnenden Fassadenteilen 3 m.

3.7 Im Bereich der Tramhaltestelle ist in den ersten beiden Vollgeschossen ein Rücksprung von mindestens 4,0 m vorzusehen, der insbesondere als öffentlicher Wartebereich mit dient.

Hinter die Linie mit Anbaupflicht sind die ersten beiden Vollgeschosse mindestens 4m zurückversetzt anzuordnen. Dies ist einerseits für den erforderlichen Bewegungs- und Verkehrsraum, andererseits als geschützter Wartebereich für die Tramhaltestelle erforderlich. In diesem Sinne werden die Bereiche zwischen Hausfassade und Tramperron für Wartende wie für Einrichtungen der BVB zu nutzen sein.

3.8 Die Kubatur des Hochbaus hat sich am überarbeiteten Wettbewerbsprojekt zu orientieren, dies betrifft insbesondere die Auskragungen und Rücksprünge nach dem zweiten, fünften und siebten Vollgeschoss. Massgebliche Abweichungen von den Kubaturen sind nur ausnahmsweise möglich, sofern eine gute Gestaltung und die Wahrung der grundlegenden, stadträumlich-architektonischen Idee, sowie die funktionalen Elemente des zu Grunde liegenden Projekts nachgewiesen werden.

Beim Wettbewerbsprojekt wie beim überarbeiteten Projekt des Hochbaus (vgl. Kap. 3.5.1) handelt es sich um eine Entwurfslösung, mit der verschiedene Aspekte zu einer funktionalen, stadträumlich-architektonischen Synthese gebracht werden: Mit der differenzierten Entwicklung der Kuben wird spezifisch auf die Umgebungssituation eingegangen, thematisiert sind zum Beispiel die Nutzung des Trams, der räumliche Bezug zu Walkeweg und Platzbereich (Auskragungen 2. OG), die Höhen der Nachbarbebauungen (Rücksprünge 5. OG), die räumliche Nähe zum Knotenbereich und die Nachbarschaft zum Dreispitz (Rücksprünge 7. OG), oder die Wirkung als Zeichen mit Ausblick Richtung Wolf (Obergeschoss). Ziel ist es daher, die Kubaturen entsprechend dem Projekt gemäss Ziffer 1 im Rahmen des Baubereichs zu entwickeln.

3.9 Der Plan markiert jenen Bereich, der als Zufahrt für die mögliche Einstellhalle, für den beschränkten Warenumschlag sowie für das öffentliche Velo- und Zweiradparking dient.

Die Erschliessung der Parzelle ist aufgrund der räumlichen Situation und der Nutzungsansprüche des öffentlichen Verkehrs nicht einfach. Um die als geeignet erachtete Lösung sicherzustellen, wird der mögliche Zufahrtsbereich für sowohl die Zufahrt in die private Einstellhalle, als auch den Warenumschlag im Plan bezeichnet. Zugleich ist die Rampe (B) für die öffentliche Velo- und Zweiradparkierungsanlage in diesem Bereich räumlich zu integrieren. Der Zufahrtsbereich überschneidet sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse mit dem Aufstell-/ Haltebereich für Busse des öffentlichen Verkehrs. Hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit bei einer allfälligen Aufstellung von zwei Bussen hintereinander erfolgt eine betriebliche Lösung: mangels erhöhter Trottoir-

kante im hinteren Buswartebereich fährt der Bus in den vorderen, Hauptein- und -ausstiegsbereich.

#### 4. Umwelt

4.1 Es dürfen maximal 50 Parkplätze erstellt werden, diese sind unterirdisch anzuordnen. Davon dürfen maximal 6 Parkplätze für Kundschaft von publikumsintensiven Nutzungen (Laden, Restaurant) genutzt werden. Alle anderen Plätze sind nicht öffentlich zugänglich zu machen. Die Zuteilung der nichtöffentlichen Plätze auf die Nutzungen Wohnen, Büro etc. ist freigestellt.

Der Perimeter ist sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Zudem besteht ein unmittelbares Erfordernis, dass mit der Erschliessung im Perimeter allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern Rechnung getragen wird. Gerade da eine hohe Frequentierung zur S-Bahn die Zufahrtssituation in die Einstellhalle erschwert, da mögliche Konfliktpotenziale mit dem Busbetrieb allein aufgrund der räumlichen Nähe zur Einstellhallenzufahrt bestehen, und da letztlich auch kein Interesse besteht, im unmittelbaren Umfeld des Knotens Dreispitz eine sehr starke Verkehrszunahme zu erhalten, ist sicherzustellen, dass die durch das Projekt generierten Fahrten möglich bleiben und die Betriebsabläufe und Sicherheit des öffentlichen Busbetriebs nicht über Gebühr stören. Insbesondere wurde die Wettbewerbsvorgabe von 50 Parkplätzen – die v.a. durch Verkehrssicherheitsaspekte begründet war – auch im Rahmen der Weiterentwicklung des Projekts um 2'000 m<sup>2</sup> auf nun 10'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche nicht in Frage gestellt. Da eine übermässige Autofrequentierung letztlich auch der Ortsqualität und damit der Projektgüte abträglich wäre, ist die Gesamtanzahl der Parkplätze auf 50 limitiert. Sechs Parkplätze können davon für kundenorientierte Nutzungen bereit gestellt werden. Die maximal verbleibenden 44 Parkplätze – in die auch allfällige Behindertenplätze zu integrieren sind – stehen nichtöffentlichen Nutzungen zur Verfügung. Dabei wird nicht zwischen den einzelnen Nutzungsarten differenziert. Bei der Annahme eines ÖV-Faktors von 0.8 – der gemäss baselstädtischer Parkplatzverordnung (PPV, Stand 2012) gegebenen Erschliessungsgüte – ergäben sich mit dem Berechnungsschlüssel der PPV knapp 80 Parkplätze. Den mit der Planung möglichen 50 Parkplätzen wurden angepasste Erschliessungsgütefaktoren zu Grunde gelegt, die das sehr gute Angebot des öffentlichen Verkehrs widerspiegeln. Mit den 50 Parkplätzen wird einerseits von einem zusätzlichen Abschlag im Bereich Verkauf ausgegangen (korrigierter Erschliessungsgütefaktor von 0.2 anstelle 0.8 ergibt 6 Parkplätze) sowie andererseits einem Erschliessungsgütefaktor von 0.7 sowohl für Dienstleistung (PPV: 0,8) als auch Wohnen (PPV: 1.0). Damit wird der gegebenen Situation entsprochen: Einerseits ist der Verkaufsbereich am Standort ein sehr fussläufig orientierter, andererseits ist erfahrungsgemäss im Segment Wohnen von einem nicht unbedeutenden Anteil autofreier Haushalte (Anteil Kt. BS: ca. 50%) auszugehen; im Bereich Dienstleistung sind Verlagerungseffekte auf den öffentlichen Verkehr bei einem guten ÖV-Angebot möglich. Im Gegenzug können innerhalb der 44 Parkplätze einige Standorte für Carsharing-Autos angeboten werden, solange diese nicht nachweislich zu stark überhöhten Frequentierungen führen. Die freie Vergabe der Parkplätze ist für eine Investorenschaft insofern interessant, als sie am Markt neue und hochwertige Wohnungen auch ohne zugehörigen Abstellplatz anbieten kann.

4.2 Im Rahmen der Baubewilligung ist der Nachweis zu erbringen, dass das Gebäude in energetischer Hinsicht die gesetzlichen Minimalanforderungen deutlich übertrifft.

Über die generell gültigen gesetzlichen Vorschriften in den Bereichen Energie hinaus besteht seitens der heutigen Grundeigentümerschaft, vertreten durch Immobilien Basel-Stadt, der Wunsch, dass mit dem Projekt weitergehende Anforderungen erfüllt werden. Im überarbeiteten Wettbewerbsprojekt entspricht die Fassade dem Minergie-Standard; wegen der durch die Tiefe des kompakten Baukörpers erforderlichen hohen Fensteranteile ist ein Minergie-P-Standard nicht sinnvoll umzusetzen.

Mit der Ziffer wird festgesetzt, dass die gesetzlichen Minimalanforderungen im energetischen Bereich deutlich zu übertreffen sind. Dies meint, dass mit dem Gebäude zumindest in einem Anforderungsbereich eine beispielhafte Lösung im Umgang mit Energie aufzuzeigen ist, die dabei

mehr als ein graduelles Übertreffen der gesetzlich vorgegebenen Anforderungen bewirkt. Für die Umsetzung ist frühzeitig die Koordination mit der Energiefachstelle des Kantons zu suchen. Als entsprechende Massnahme kann z.B. gelten, eine gewichtete Energiekennzahl nach Minergie-P nachzuweisen, Nachweise gemäss Minergie-A zu erbringen oder ein Mobilitätskonzept vorzulegen, aus dem eine weitergehende, wesentliche Unterschreitung der Stellplatzanzahl resultiert.

4.3 Steht bei Neubauten eine nicht primär auf fossilen Brennstoffen basierende zentrale Energieversorgung zur Verfügung (Nah- oder Fernwärmenetz), so muss diese genutzt werden, sofern der Primärenergiebedarf nicht regenerativ und auf der Parzelle gedeckt werden kann.

Mit dem Anschlusszwang soll die erhöhte Effizienz durch einen Wärmenetzverbund verpflichtend gemacht werden, insofern der Bedarf nicht ohnehin auf der Parzelle gedeckt werden kann.

4.4 Sofern die massgebenden Immissionsgrenzwerte an der Fassade überschritten sind, gilt diese als lärmbelastet. An lärmbelasteten Fassaden dürfen keine lärmempfindlichen Räume angeordnet werden, es sei denn, diese werden durch konzeptionelle, bauliche, gestalterische oder organisatorische Massnahmen geschützt.

Bei der Projektentwicklung sind die Vorgaben der Lärmschutzverordnung einzuhalten. Mit einer Umzonung gilt es künftig, die Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe III einzuhalten. Der Lärm durch Bahn und Depot stellt dabei primär eine subjektive Störung für die Nutzer dar, der Verkehrslärm von Strasse (und Tram) ist für die Wohnnutzung auch immissionsschutzrechtlich relevant. Massgebend ist in der gegebenen Situation der Nacht-Fall. Sollten in Bereichen mit Grenzwertüberschreitungen (> 55dB) Wohnräume angeordnet werden, so müssen Massnahmen gemäss Art. 31 LSV getroffen werden. Zu solchen Massnahmen gehören zum Beispiel die Orientierung und Belüftung von lärmempfindlichen Räumen in vom Lärm geschützte Bereiche, bauliche oder gestalterische Massnahmen.

4.5 Die naturschutzrechtliche Kompensation der Eingriffe ist anteilig bei der Entwicklung des unmittelbar benachbarten Perimeters „Am Walkeweg“ zu berücksichtigen.

Die Eingriffe, die mit der Projektentwicklung im Perimeter erfolgen, können nicht in den selben Parzellen ausgeglichen werden. Daher war diese Frage schon im Rahmen der Wettbewerbsvorbereitungen insofern abgeklärt, dass ein Ausgleich und Ersatz in räumlicher Nähe und unmittelbarer Nachbarschaft im Perimeter „Am Walkeweg“ nachgewiesen werden kann. Um dies auch öffentlich in die Abwägung einzustellen, ist die entsprechende Festsetzung enthalten. Da es sich bei beiden Perimetern um Flächen im Eigentum des Kantons Basel-Stadt handelt, sind hierzu keine weiteren Dienstbarkeiten erforderlich. Die Bedeutung von Grün- und Freiräumen sowie ökologischer Vernetzung ist bereits im Entwurf der Zonenplanrevision zum Perimeter „Am Walkeweg“ enthalten.

Ersatzpflichtig für den Perimeter sind alle Eingriffe in die Bahnböschung an der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz (Kante, Oberhang und neue Treppen), im Bereich des ehemaligen Gleisbogens zum Dreispitz und in den Baumbestand.

## 5. Ausnahmen

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 diese Abweichung die mit dem Plan vorgesehene Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt. Zur Auslegung der Gesamtkonzeption wird insbesondere das Projekt gemäss Ziffer 1 heranzuziehen sein.

## 4.5 Bau- und Strassenlinien

Entlang der Münchensteinerstrasse und dem Walkeweg werden Bau- und Strassenlinien auf die neuen Zonengrenzen gelegt. Der Regierungsrat kann im Rahmen des detaillierten Projekts die Linien anpassen, wenn Bebauungspläne keine abweichende Festlegung dazu treffen (§§ 101, 106 BPG). Massgebend für die Projektierung des Hochbaus sind die Regelungen des Bebauungsplanes (zulässiger Baubereich).

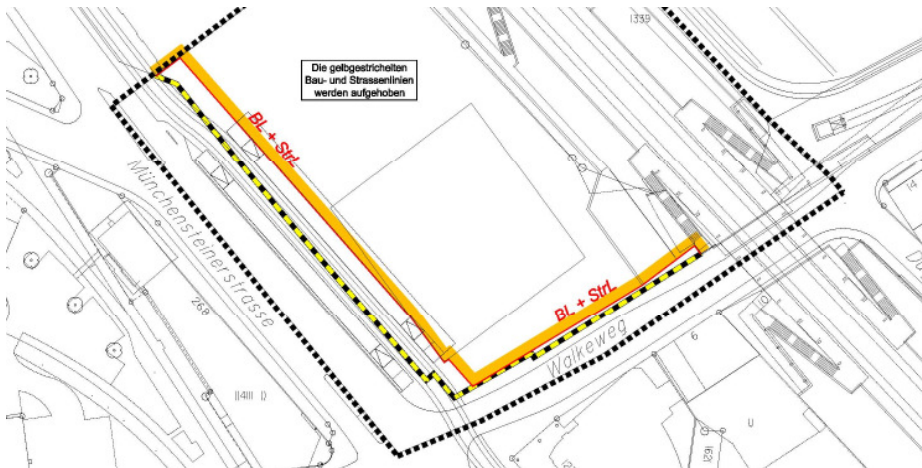


Abb. 11: Bau- und Strassenlinien: neue Bau- und Strassenlinien entlang der künftigen Zonengrenze (ohne Massstab, genordet)

## 4.6 Mehrwertabgabe / Erschliessungsbeiträge

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

Erschliessungsbeiträge richten sich nach §§ 164 ff des Bau- und Planungsgesetzes. Die Fälligkeit tritt grundsätzlich mit Rechtskraft des Bebauungsplans ein. Zuständig ist das Bau- und Verkehrsdepartement.

## 5. Abstimmung und Abwägung raumwirksamer Interessen

Nach kantonalem Recht haben sich Bebauungspläne nach den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Art. 1, 3 und 4 RPG) zu richten (§ 93 BPG). Nach der Raumplanungsverordnung des Bundesrats ist eine Interessenabwägung in der Begründung der Beschlüsse vorzunehmen (Art. 1 - 3 RPV). Bundesrechtlich sind raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abzustimmen (Art. 2f RPV).

Die Planung „Am Depot Dreispitz“ steht den Sachplänen und Konzepten des Bundes (Art. 13 RPG) nicht entgegen. Mit ihr werden die Planungsgrundsätze/ Planungsanweisungen des kantonalen Richtplans umgesetzt (vgl. Kapitel 3.1). Sonstige Teilrichtpläne und Konzepte werden durch das Vorhaben nicht in widersprechender Weise berührt. Die Interessensermittlung und Alternativenermittlung (Art. 2f RPV) erfolgte durch Beteiligung der Eigentümerschaften sowie das Wettbewerbsverfahren. Die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) ist durch das Verfahren gemäss §109ff BPG sichergestellt.

### 5.1 Abwägung Raumordnung

#### 5.1.1 Raumnutzung

Die Planung steht im Zeichen einer stadtentwicklungspolitischen Innenentwicklung und strebt eine hohe Verdichtung am sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort an.

Zugleich bezweckt sie eine räumlich-städtebauliche Anordnung der Nutzungen derart, dass der öffentlich nutzbare Aussenraum eine wesentliche Aufwertung erfährt.

### 5.1.2 Verkehr und Erschliessung

Mit der Planung wird einerseits die bereits bestehende, gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gestärkt, da sie der Verbesserung der Zugänglichkeit insbesondere der S-Bahn dient. Andererseits nutzt die Planung diese günstigen Voraussetzungen, insbesondere durch die Festsetzung einer reduzierten Anzahl möglicher Stellplätze gegenüber dem sonst gemäss der baselstädtischen Parkplatzverordnung (PPV) zulässigen Mass. Damit wird auch der Erschliessungssituation für den motorisierten Verkehr auf der Parzelle entsprochen, die im Bereich der Parzellenzufahrt in einem im Perimeter unauflösbaren Konflikt mit den Strömen der Fussgängerinnen und Fussgänger steht. Dabei werden jedoch die Fahrten, die gemäss der reduzierten Parkplatzanzahl zu erwarten sind, als mit den Bedürfnissen des Langsamverkehrs wie des öffentlichen Verkehrs verträglich erachtet.

Um der Aufenthaltsqualität des Platzraumes Rechnung zu tragen, ist der Platzbereich im Grunde Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Es ist keine Priorisierung des Veloverkehrs vorgesehen. Gleichwohl wird mit der Planung auch den Interessen des Zweiradverkehrs Rechnung getragen, insbesondere durch die Schaffung von neuen, gut zugänglichen und einsehbaren Abstellanlagen. Eine Parkierung für den motorisierten Individualverkehr ist nicht möglich.

### 5.1.3 Wirkungen auf Umfeld und Nachbarschaft

Die Planung zielt mit der Verbesserung der Ortsqualitäten darauf, der Bedeutung Rechnung zu tragen, die dem Perimeter durch die Funktion der S-Bahnhaltestelle zukommt. Mit dem Hochbau wird ein dem Ort angemessenes, städtebauliches Zeichen gesetzt, das einen guten Orientierungspunkt im heterogenen baulichen Umfeld ermöglicht. Die Planung trägt mit der Verbesserung im Angebot an öffentlich nutzbaren Freiflächen zudem zu einer Qualitätsverbesserung für die umliegenden Nachbarschaften als auch für die Nutzenden des öffentlichen Verkehrs dar.

### 5.1.4 Ortsbildschutz (ISOS)

Gemäss Art. 6 des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) verdient ein Objekt des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) in besonderem Masse ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber – unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen – die grösstmögliche Schonung. Da es sich bei den Festsetzungen der Bebauungsplanung „Am Depot Dreispitz“ nicht um Bundesaufgaben handelt, kommt Art. 6 Abs. 2 NHG nicht direkt zur Anwendung. Mit dem Bundesgerichtsentscheid „Rüti“ aus dem Jahr 2009 hat das Bundesgericht bestätigt, dass „für die Kantone (und Gemeinden) eine Pflicht zur Berücksichtigung von Bundesinventaren“ auch „bei der Erfüllung von kantonalen (und kommunalen) Aufgaben“ besteht. Diese sind in mittelbarer Weise zu berücksichtigen. Ein Eingriff ist nur zulässig, wenn das Eingriffsinteresse die Schutzinteressen auch im Einzelfall überwiegt.<sup>1</sup> Darum wird das ISOS mit der vorliegenden Nutzungsplanung bei der Interessenabwägung entsprechend berücksichtigt.

Im ISOS wird der Perimeter der Baugruppe B 0.6 beschrieben als: „Dreispitz, bauliche Verdichtung um Strassenkreuzung und Tramdepot, heterogener Baubestand, 20. Jh., wichtig als Orientierungspunkt in unübersichtlichem Stadtteil“. Er ist eingestuft in die Aufnahmekategorien B/C (ursprüngliche Struktur/ ursprünglicher Charakter)<sup>2</sup> und hat ‚gewisse‘ Bedeutung. Das Erhaltungsziel ist C (Erhalten des Charakters)<sup>3</sup>. Mit 0.6.3 wird lediglich auf die ‚baulich unterschiedlich gefasste, wichtige Strassenkreuzung‘ hingewiesen.

<sup>1</sup> Gemäss „Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung“ (UVEK, ARE, ASTRA, BAVU, EDI, BAK) vom 15. 11. 2012, S.9

<sup>2</sup> B: ursprüngliche Struktur, d. h. das historische Gefüge der Räume besteht, die Mehrheit der Bauten hat ähnliche epochenspezifische oder regional typische Merkmale.

C: ursprünglichen Charakter, d. h. alte und neue Bauten sind gemischt: Anlagen und Räume mit unterschiedlichen epochenspezifischen oder regionaltypischen Merkmalen.

<sup>3</sup> C: Erhalten des Charakters: Gleichgewicht zwischen Alt- und Neubauten bewahren, die für den Charakter wesentlichen Elemente integral erhalten.

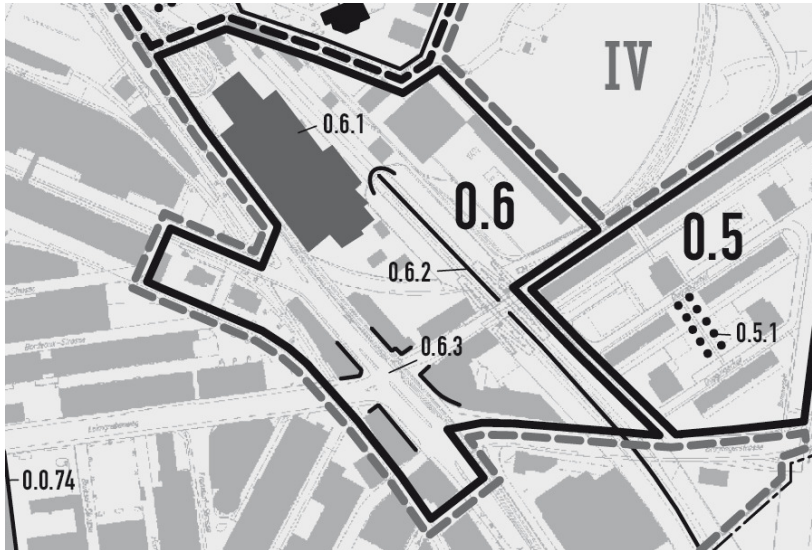


Abb. 12: Kartenausschnitt des ISOS (ohne Massstab, genordet)

Die Planung nimmt städtebaulich gerade die durch die „Unübersichtlichkeit“ charakterisierte Ausgangslage des Umfeldes zum Anlass, die Ortsqualitäten zu verbessern und Orientierungsmöglichkeiten nicht nur durch eine grosse Strassenkreuzung herzustellen, sondern durch eine eigentliche, städtebaulich bewusste Gestaltung. Diese bezieht sich auch auf das Tramdepot Dreispitz (Einzelobjekt E 0.6.1 mit Erhaltungsziel A) sowie die Juralinie mit ihrem Tunnelportal (0.6.2). In Bezug auf die Situation „0.6.3“ wird gerade im Sinne einer Abwägung räumlich-städtebaulicher Interessen eine Verbesserung vorgenommen. Die kantonalen Ziele einer sorgfältigen Gestaltung der gebauten Umwelt sowie der Erhöhung der Gebrauchsfähigkeit des Raumes auch für den Fuss- und Veloverkehr werden als prioritär gegenüber einem Konservieren des baulichen Bestandes (d.h. der ehemaligen gewerblichen Schuppengebäude im Perimeter) angesehen. Die im ISOS gewürdigte Heterogenität des Raumes wird durch die Planung nicht aufgelöst, sondern baulich angepasst und durch die Akzentuierung mit einem städtebaulichen Merkpunkt weiterentwickelt. Damit werden die eigentlichen Schutzziele des ISOS mit der Planung nicht beeinträchtigt.

## 5.2 Abwägung Umwelt

### 5.2.1 Luftbelastung

Die baselstädtische Parkplatzverordnung (PPV) dient der Umsetzung der Ziele der Luftreinhaltung. Beim Planungssperimeter handelt es sich um ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Diesem Umstand wird mit der Planung in besonderer Weise Rechnung getragen, indem die den möglichen Parkplätzen zugrunde liegenden Berechnungsschlüssel reduziert sind. Ein komplett autofreies Projekt wurde mit dem Ziel, auch hochwertigen Wohnraum anbieten zu können, nicht vorgeschrieben. Umgekehrt besteht wie sonst im Kanton üblich, keine Parkplatzerstellungspflicht.

### 5.2.2 Energie

Mit dem Projekt werden Zielsetzungen des sorgsamsten Umgangs mit Energie auf verschiedenen Ebenen verfolgt: Durch die städtebauliche Verdichtung und Innenentwicklung, durch den tiefen und kompakten Baukörper, durch die Verpflichtung zur Fernwärmenutzung und den reduzierten Parkplatzschlüssel. Die Vorgabe eines Passivhaus-Labels wurde zum Zeitpunkt der Wettbewerbsauslobung nicht verfolgt und könnte in Abwägung mit der spezifischen, gestalterischen Qualität nicht ohne wesentlichen Verlust umgesetzt werden. Dennoch sieht die Planung vor, dass die gesetzlichen Anforderungen im energetischen Bereich noch weiter zu unterschreiten sind.

### **5.2.3 Lärmemissionen**

Am Standort steht die Innenentwicklung im Spannungsfeld mit der vorhandenen Verlärmung durch Strasse und Bahn. Als planerische Abwägung wurde vor allem eine vertikale Zonierung im Gebäude vorgeschlagen: die empfindlicheren Wohnnutzungen sind in den Obergeschossen von den Lärmquellen weiter entfernt. Um dies zu ermöglichen wurde der verpflichtende Mindestwohnanteil nicht weiter erhöht. Zudem stellt die Grundrissgestaltung des Wettbewerbsprojekts eine sinnvolle Reaktion auf die Verlärmungssituation dar.

### **5.2.4 Störfall**

Gemäss der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV) stehen der Planung keine grundsätzlichen Hindernisse gegenüber. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind im Sinne von Art. 3 StFV umsetzbare und wirtschaftlich tragbare Massnahmen zur Minderung der Risiken zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.

### **5.2.5 Nichtionisierende Strahlung**

Für die Beurteilung ist die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) massgebend. Mit der Planung ist sichergestellt, dass Mindestabstände von über 10 m zu entsprechenden Leitungen im Bereich des Planungssperimeters eingehalten sind. Sowohl zu den Fahrleitungsmasten und -drähten der SBB als auch zu einer unterirdischen Starkstromleitung im Walkeweg.

### **5.2.6 Erschütterung und Körperschall**

Für die Beurteilung von Erschütterungen und abgestrahltem Körperschall liegen keine einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen vor. Gestützt auf das Vorsorgeprinzip (Art. 21 des Umweltschutzgesetzes) hat die Bauherrschaft selber für einen angemessenen baulichen Schutz gegen Erschütterungen und Körperschall zu sorgen.

### **5.2.7 Boden/ Versickerung/ belastete Standorte**

Ein Teilbereich des Planungssperimeters ist im Kataster der belasteten Standorte geführt. Entsprechende Untersuchungen erfolgen durch die Eigentümerschaft. Der Platzbereich soll in Teilen mit Bäumen und versickerungsoffen gestaltet werden.

### **5.2.8 Naturraum/ ökologischer Ausgleich**

Ersatzpflichtig sind alle Eingriffe in die Bahnböschung an der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz (Kante, Oberhang und neue Treppen), in den ehemaligen Gleisbogen zum Dreispitzareal, der über den Perimeter führte, sowie in den Baumbestand. Innerhalb des Planungssperimeters können nicht alle Eingriffe ausgeglichen werden, da mit den funktionalen Verbesserungen des Perimeters für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs sowie des neuen Platzes nicht gleichermassen Rasenflächen, Bäume und Gebüschstrukturen angeboten werden können. Ein Ersatz ist darum auch im benachbarten Perimeter „Am Walkeweg“ vorgesehen und wird mit dem eigenständigen Planungsverfahren (Basisratschlag zur Zonenplanrevision vom Mai 2012, Stadtrandentwicklung am Walkeweg) koordiniert. Die Planung verpflichtet mit der entsprechenden Festsetzung zum Ausgleich im Nachbarperimeter.

### **Bahnböschung S-Bahn-Haltestelle Dreispitz**

Das Bahntrasse befindet sich in einem tiefen Einschnitt. Auf beiden Seiten ragen steile Böschungen auf, die sich vom Tunnel im Nordosten in Richtung Südwesten ziehen. Am oberen Teil der Böschung befinden sich jeweils dichte Hecken (Böschung: ca. 1'800 m<sup>2</sup>, Gleisfläche: ca. 1'510 m<sup>2</sup>). Der Böschungsrassen enthält viele Kenn- und Rote-Liste-Arten; unter anderem auch das Mauer-Felsenblümchen, *Draba muralis*, das in Basel als gefährdet eingestuft ist, Wildrosen (*Rosa* spp.) und Weissdorne (*Crataegus* spp.). In der Hecke am oberen Böschungsrand finden sich ebenfalls viele wichtige Arten wie das Pfaffenhütchen (*Euonymus europaeus*) und die Eibe

(*Taxus baccata*). Zusätzlich wurde auch Felsenkirsche (*Prunus mahaleb*) als autochtones Vorkommen gefunden. Die Felsenkirsche wird in der Roten Liste von Basel als vom Aussterben bedrohte Art klassiert.

> Ersatz: Im freiwerdenden Areal der BVB/ im benachbarten Perimeter „Am Walkeweg“ sind flächengleich Gebüschstrukturen mit standortheimischen Sträuchern anzulegen und rechtlich verbindlich zu sichern. Diese Massnahme ist mit der Stadtrandentwicklung „Am Walkeweg“ der Zonenplanrevision koordiniert.

### **Ehemaliger Gleisbogen zum Dreispitzareal**

Der Gleisbogen ist Teil der ehemaligen Güterlinie vom Rangierbahnhof Wolf zum Dreispitzareal. Er bildet eine wichtige ökologische Verbindung zwischen dem Rangierbahnhof Wolf und dem Dreispitzareal mit der S-Bahn-Haltestelle. Der Gleisbogen führt mitten durch die Familiengärten. Verschiedene frühjahrsannuelle Pflanzen wie Hügel-Vergissmeinnicht (*Myosotis ramosissima*), Mauer-Hungerblümchen (*Draba muralis*) und Sand-Hornkraut (*Cerastium semidecandrum*) haben sich in diesem Korridor angesiedelt. Während das Bahntrasse mit der Kiesunterlage vor allem für Pionierarten wie *Sedum hispanicum* einen idealen Standort darstellt, bilden die Böschungen gereifte, wenn auch zur Zeit etwas vergandete Trockenrasen mit vielen frühannuellen Pflanzenarten. Im Bereich „Am Depot Dreispitz“ hat sich ein Trockenrasen (ca. 745 m<sup>2</sup>) entwickelt. An dessen Nordkante ist eine artenreiche Heckenstruktur ausgebildet, unter anderem mit autochthonem Vorkommen von Felsenkirsche (*Prunus mahaleb*), einer in Basel vom Aussterben bedrohten Rote-Liste-Art.

> Ersatz: Im freiwerdenden Areal der BVB/ im benachbarten Perimeter „Am Walkeweg“ sind flächengleich magere Trockenrasen anzulegen und rechtlich verbindlich zu sichern. Diese Massnahme ist mit der Stadtrandentwicklung „Am Walkeweg“ der Zonenplanrevision koordiniert.

### **Baumbestand**

Insgesamt wachsen im Projektperimeter 12 geschützte Bäume. Gemäss §9 des Gesetzes zum Schutz und Förderung des Baumbestandes im Kanton Basel-Stadt (Baumschutzgesetz) sind geschützte Bäume, die gefällt werden, durch geeignete Ersatzpflanzungen zu ersetzen. Dabei ist zu beachten, dass sie nicht auf unterbautem Areal stehen.

> Ersatz: Die Bäume sollen auf dem zukünftigen Platz ersetzt werden.

### **5.2.9 Vogelschutz**

Hinsichtlich des Vogelschutzes werden mit dem Bebauungsplan keine eigenständigen Festsetzungen getroffen, da das jeweilige Recht im Bewilligungsverfahren direkt zur Anwendung kommt. Bei den Ausführungsplanungen des Hochhauses wird daher dem Thema unter Absprache mit den entsprechenden Fachstellen gebührend Rechnung zu tragen sein. Dabei kann insbesondere vorgesehen werden, dass Konstruktionen eine Verdunklung der oberen Stockwerke während der Zeit des Vogelzuges möglich machen können. Wichtig ist auch, dass die Fassade bzw. Gebäudehülle im Sinne des Vogelschutzes gestaltet wird, dies insbesondere im Platzbereich in Bezug auf die Baumstandorte (z. B. spiegelfreies, reflexionsarmes, strukturiertes Glas).

## 6. Auflage- und Einspracheverfahren

Die im Raumplanungsgesetz verankerte Mitwirkung wird durch die öffentliche Planauflage gewährleistet. Vom 22. November bis 21. Dezember 2012 lagen folgende Entwürfe öffentlich auf:

Auflagegegenstand:

- Zonenplan (bestehend/ neu)
- Wohnanteilplan (bestehend/ neu)
- Lärmempfindlichkeitsstufenplan (bestehend/ neu)
- Bebauungsplan mit Vorschriften
- Änderungsplan Bau- und Strassenlinien

Orientierende Information:

- Bericht zur Planauflage

### 6.1 Einsprache Bebauungsplan: Formelle Behandlung

Innerhalb der Auflage- und Einsprachefrist ist gegen den vorliegenden Bebauungsplan eine Einsprache eingegangen. Die rechtliche Prüfung ergab, dass der mit Einsprache bezeichneten Zugschrift die Einsprachelegitimation bei Vorliegen der vollständigen Unterlagen zukommt. Folgende Einsprache lag vor:

- WWF Region Basel, Gundeldinger Feld, Dornacherstrasse 192, 4053 Basel, mit Schreiben vom 21. Dezember 2012. Die Einsprache wird auch im Namen des WWF Schweiz erhoben.

Mit dem Einsprecher wurden keine Gespräche im Sinne einer Einsprachverhandlung geführt.

### 6.2 Einsprache Bebauungsplan: Materielle Behandlung

Der Einsprecher attestiert der Planung raumplanerische und städtebauliche Qualitäten im Sinne einer Nachverdichtung und der Schaffung eines öffentlichen Platzes. In Anerkennung dessen stellt er auf drei Anträge ab:

- Anträge
1. zur Vogelsicherheit der Gebäudeverglasung
  2. zum Ausweis und der Sicherung des ökologischen Ersatzes
  3. zur Ausweisung einer Frei- und Grünflächenbilanz

**Antrag 1 Die Vorschriften im Bebauungsplan seien folgendermassen zu ergänzen. Neu Abschnitt 3.10.: „Die Gebäudeverglasung hat den Anforderungen des Vogelschutzes zu entsprechen.“**

Begründung: Durch Schätzungen sei davon auszugehen, dass in der Schweiz jährlich mehrere hunderttausend Vögel wegen Kollisionen mit Glasscheiben sterben. Damit seien zum Schutz der Vögel Massnahmen bei verglasten Gebäuden, speziell bei Hochhäusern und in sensiblen Bereichen gefordert. Das Gebäude komme mit einer Höhe von 43m an einer exponierten Stelle nahe einer Geländekante zu stehen, daher drängten sich Vogelschutzmassnahmen auf, die verbindlich festgesetzt werden müssten (z.B. spiegelfreies, reflexionsarmes, strukturiertes Glas, Rollläden). Es sei die Stellungnahme der „Fachstelle für Vogelfragen“ beizubringen. Insbesondere seien – da es gemäss §15 Abs. 2 der kantonalen Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz gilt, Bebauungspläne nach den Zielvorstellungen des Natur- und Landschaftsschutzkonzeptes zu überprüfen – Vogelschutzmassnahmen im Bebauungsplan und nicht erst im Baubewilligungsverfahren zu behandeln. Dies auch schon deshalb, um gegenüber dem Investor Planungssicherheit herzustellen.

Behandlung: Die „Fachstelle für Vogelfragen“ ist im Mandatsverhältnis delegiert und wird fallweise von der übergeordneten Instanz zugezogen. Dies ist die Fachstelle für Natur-

schutz bzw. der Fachbereich Natur Landschaft Bäume (NLB) in der Stadtgärtnerei. Diese Fachstelle war sowohl bei der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes als auch bei der Behandlung der Einsprachebehandlung beteiligt. Die Behandlung der Einsprache berücksichtigt damit die Position die der Fachstelle für Vogelfragen übergeordneten Stelle.

Diese Fachstelle ist der Meinung, dass eine Vorschrift über die Gebäudeverglasung nicht der Stufe Bebauungsplan entspricht, sondern dass das Thema Fassadengestaltung und Vogelschutz auf Stufe Baugesuch zu behandeln ist. Zumal, wie vom WWF aufgeführt, der Vogelschutz im Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und deren Verordnung NHV, sowie im Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz, JDG) verankert ist und in der Regel in den Bebauungsplänen keine Vorschriften aufgeführt werden, die es durch geltende Gesetze ohnehin einzuhalten gilt. Der Verweis auf §15 Abs. 2 der kantonalen Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz zielt dabei auf die Überprüfung der Bebauungsplanung mit den Zielvorstellungen des Natur- und Landschaftsschutzkonzeptes und damit aber nicht auf eine generelle Integration aller naturschutzrechtlich möglichen Belange in die Nutzungsplanung.

Da eine frühe Berücksichtigung des Themas sinnvoll ist, wurde der Ratschlagstext gegenüber dem Bericht zur Planaufgabe um das Kapitel 5.2.9 ergänzt. Dies wurde auch der heutigen Eigentümerschaft, der Einwohnergemeinde Basel-Stadt in Vertretung durch Immobilien Basel-Stadt, zur Kenntnis gebracht.

**Antrag 2      Mit dem Bebauungsplan seien die ökologischen Ersatzflächen auszuweisen und planungsrechtlich als „Naturschutzzone“ beziehungsweise als „geschütztes Naturobjekt“ (NLG § 6) zu sichern.**

Begründung: Mit dem Vorhaben seien bedeutende Naturwerte dauerhaft betroffen, die zudem nicht im selben Planungssperimeter wiederhergestellt werden können. Mit der Pflicht zum ökologischen Ersatz müssten Verluste im gleichen Umfang an einem anderen Ort ausgeglichen werden. Die diesbezüglichen Festsetzungen – den Ersatz im benachbarten Perimeter „Am Walkeweg“ vorzunehmen – blieben jedoch unverbindlich und unklar. Auch die Regelungen des im Rahmen der Zonenplanrevision aufgelegten (ersten) Bebauungsplans „Am Walkeweg“ blieben gleichermaßen unklar, auch da dieser auf eine Folgestufe (und damit auf einen zweiten Bebauungsplan) verweist. Insbesondere fände sich im ersten Bebauungsplan die Aussage, dass die dort künftig zu realisierenden Flächen *nicht* als Ersatz gewertet werden könnten. Zudem handele es sich bei der Grünraumgestaltung des benachbarten Areals „Am Walkeweg“ primär um Erschliessungsstrukturen und eine kleine Grünanlagenzone. Auch sei wegen der geplanten, dichten Nutzung kaum ökologischer Ersatz auf dem Nachbarareal selbst möglich, das zudem für eigenen ökologischen Ersatz sorgen muss. Daher läge insgesamt keine ausreichende rechtliche Sicherung des Ersatzes im Bebauungsplan „Am Depot Dreispitz“ vor.

Behandlung: Die angesprochene Thematik ist in Festsetzungsziffer 4.5 sowie Kapitel 5.2.8 behandelt. Ziffer 4.5 regelt, dass die naturschutzrechtliche Kompensation anteilig im Nachbarperimeter „Am Walkeweg“ zu berücksichtigen ist. Kapitel 5.2.8 benennt die schützenswerten Naturgüter und den geplanten Umgang mit ihnen im Detail. Dabei ist in der Abwägung Umwelt zur Planung „Am Depot Dreispitz“ vorgesehen, Bahnböschung und ehemaligen Gleisbogen im Perimeter „Am Walkeweg“ zu ersetzen, wie auch die Bäume innerhalb des Perimeters „Am Depot Dreispitz“. Die Ersatzbäume, die dabei auf dem Areal „Am Depot Dreispitz“ gepflanzt werden, werden bereits als Jungbäume geschützt werden, eben weil es sich um Ersatzbäume handelt. Diese werden bei der Stadtgärtnerei in einem Verzeichnis festgehalten. Die Forderung, ökologische Ersatzflächen im Perimeter „Am Walkeweg“ bereits konkret auszuweisen und planungsrechtlich unter Schutz zu stellen, z.B. als Naturschutzzone oder als geschütztes Naturobjekt, ist zum heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll und möglich, da einerseits Flächen für den Ausgleich und Ersatz im Areal

„Am Walkeweg“ erst im Rahmen der Erarbeitung der zweiten Bebauungsplanstufe festgelegt werden, und andererseits eine konkrete Bilanzierung erst mit dem konkreten Bauprojekt des Hochhauses und Platzes erfolgen kann. Erst mit einem konkreten Projekt kann auch eine genaue Bilanzierung jener Flächen erfolgen, die im Perimeter „Am Depot Dreispitz“ nicht selbst ersetzt werden können.

Planerisch besteht nicht nur die Intention, Ersatz anteilig im Nachbarperimeter „Am Walkeweg“ zu leisten; faktisch bleibt dieser auch möglich, da der Kanton im Flächenbesitz im Nachbarperimeter „Am Walkeweg“ ist. Eine weitergehende juristische Selbstbindung des Kantons an die Pflichten, die im Rahmen der Bauvorhaben im Planungssperimeter entstehen, erscheint daher weder erforderlich noch zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll. Zumal die Planung „Am Walkeweg“ bereits vorsieht, dass ein Konzept für Belange des Frei- und Grünraums inkl. ökologischer Belange zu erstellen ist (Ziffer 2.3), wobei es auch gilt, Massnahmen aus dem Nachbarperimeter „Am Depot Dreispitz“ zu berücksichtigen (Basisratschlag zur Zonenplanrevision; Teil 2 Stadtrandentwicklungen Seite 68).

**Antrag 3      Es seien eine Frei- und Grünflächenbilanz zu erstellen und die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auszuweisen.**

Begründung: Es sei in einer Flächenbilanz Klarheit über die Frei- und Grünflächen zu schaffen, da die Festsetzung in Ziffer 2.1 diesbezüglich unklar sei.

Behandlung: Die Planung zielt darauf, dass alle Flächen ausserhalb der Fassade des geplanten Hochhauses (mit Ausnahme der Zufahrt der Einstellhalle) allmendgleich zu behandeln sind. Mit dem im Plan verorteten Baubereich, der den maximal möglichen Bereich für den Fussabdruck des Gebäudes darstellt, sind die Anteile von Freiraum und Gebäude bereits klar ersichtlich, sie liegen dabei über den in der Zone 5a sonst üblichen 50%. Die Festsetzung der Ziffer 2.1 dient dazu, dass auch nach Realisierung eines konkreten Projekts die endgültige Fassadenlinie massgeblich für die öffentlich zugänglichen Bereiche ist, und nicht bereits vorab festgelegte Linien. Eine Grünflächenbilanz erübrigt sich insofern, als die Bebauungsplanung der Realisierung des überarbeiteten Wettbewerbprojekts dient (Ziffer 1); dies sieht im Platzbereich keine eigentlichen Grünflächen vor; daher kommt die gesetzliche Vorschrift zu Grünflächen (§ 52 Abs.1 BPG) nicht zur Anwendung.

*Fazit*      Es sollen aufgrund der Einsprache keine Anpassungen an den Zielen und Festsetzungen der Planung vorgenommen werden. Die angesprochenen Punkte sind bereits ausreichend geregelt oder sind erst in jeweiligen Folgeverfahren angemessen zu regeln (wie Baubewilligungsverfahren oder zweite Planungsstufe des Nachbarperimeters); dabei besteht jeweils ausreichender Handlungsspielraum. Hinsichtlich des Vogelschutzes erfolgte eine Ergänzung der Abwägungen mit Kap. 5.2.9.

**Antrag:      Die Anträge 1, 2 und 3 der Einsprache des WWF Region Basel werden abgewiesen. Im Sinne des Anliegens 1 wurde das erläuternde Kapitel 5.2.9 („Vogelschutz“) in die Abwägung aufgenommen.**

## 7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

betreffend

### Nutzungsplanung „Am Depot Dreispitz“

**Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderungen von Zone, Lärmempfindlichkeitsstufe und Wohnanteil, Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien im Gebiet zwischen Münchensteinerstrasse, Walkeweg, Tram-Depot Dreispitz und S-Bahn-Station Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz)**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf §§ 95, 101 und 105 Abs. 1 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999<sup>4</sup> und §§ 11 und 13 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991<sup>5</sup> und nach Einsicht in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und in den Bericht Nr. [Kommission eingeben] der Bau- und Raumplanungskommission vom [Datum eingeben], beschliesst:

#### I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 13'694 des Planungsamtes vom 13. November 2012 wird verbindlich erklärt.

#### II. Lärmempfindlichkeitsstufenänderung

Der Lärmempfindlichkeitsstufenänderungsplan Nr. 13'698 des Planungsamtes vom 13. November 2012 wird verbindlich erklärt.

#### III. Wohnanteiländerung

Der Wohnanteiländerungsplan Nr. 13'696 des Planungsamtes vom 13. November 2012 wird verbindlich erklärt.

#### IV. Bebauungsplan

Der Bebauungsplan Nr. 13'692 des Planungsamtes vom 13. November 2012 wird verbindlich erklärt. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

##### 1. Zweck

Der Bebauungsplan bezweckt, dass im Perimeter eine verbesserte Nutzung und Anbindung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an die umliegenden Räume, eine verbesserte Abstellsituation für Zweiräder, eine hochwertige, öffentliche Aussenraumnutzung sowie ein markanter, mischgenutzter Hochbau realisiert werden können. Grundlage ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Projektteils „Am Depot Dreispitz“ des offenen Wettbewerbs Bernoulli-Walkeweg.

##### 2. Freiraum und öffentliche Nutzungen

- 2.1 Bis an die Fassade der Erdgeschosse des Hochbaus und mit Ausnahme des Zufahrtsbereichs zur Einstellhalle des Hochbaus sind alle Flächen, die planungsrechtlich einer Zone zugewiesen sind, öffentlich zugänglich und in ihrer Nutzung wie Allmend zu behandeln.

---

<sup>4</sup> SG 730.150.

<sup>5</sup> SG 780.100.

Dies ist grundbuchlich zu sichern. Die zonenrechtlich verbindlichen Freiflächenanteile gelten damit im Perimeter als erfüllt.

- 2.2 Im Bereich des Platzes sind ebenerdig mindestens 50 öffentlich zugängliche Veloplätze zu erstellen.
- 2.3 Gemäss Planeintrag sind unterirdische, halboffene und öffentlich zugängliche Parkieranlagen für mindestens 20 Zweiräder (Bereich Z1) und je 100 Velos (Bereiche V1, V2) zu errichten. Die Zufahrten erfolgen über die Punkte A respektive B. Diese Anlagen sind rechtlich ausreichend zu sichern.
- 2.4 In den Bereichen P1 und P2 sind weitere Zu- und Abgänge zu den Perrons zu errichten.
- 2.5 Der gesamte Platzbereich ist frei von motorisiertem Verkehr zu gestalten. Unterirdische Bauten sind so zu dimensionieren, dass die Platznutzung im Sinne von Ziff. 2.1 schadlos möglich ist. Die Befahrbarkeit ist insbesondere für Fahrzeuge für Unterhalt, Rettung und Bespielung des Platzes zu gewährleisten. Er ist mit Bäumen und gemäss Planeintrag mit einer Mindestüberdeckung von 1,50 m auszubilden.

### **3. Hochbau: Nutzung und Bauweise**

- 3.1 Die maximale Bruttogeschossfläche beträgt 10'000 m<sup>2</sup>.
- 3.2 Es ist ein Wohnanteil von mindestens einem Drittel der Bruttogeschossfläche nachzuweisen.
- 3.3 Das Erdgeschoss dient massgeblich publikumsorientierten Nutzungen.
- 3.4 Alle oberirdischen Bauten und Anlagen sind innerhalb der Grenzen des Baubereichs gemäss Plan zu erstellen. Steildächer und zurückversetzte Dachgeschosse sind nicht zulässig. Über dem obersten Vollgeschoss sind keine weiteren, räumlich in Erscheinung tretende Dachaufbauten zugelassen, technische Aufbauten sind im Wesentlichen nicht höher als die Fassade zu führen. Unterirdische Bauten sind auch ausserhalb des Baubereichs zulässig, insofern die übrigen Vorschriften eingehalten werden.
- 3.5 Gegenüber den Bebauungen am Walkeweg sowie der Münchensteinerstrasse ist ein Lichteinfallswinkel von 60° einzuhalten.
- 3.6 Der Plan bezeichnet eine Linie mit Anbaupflicht, an der die Hauptfassade ab dem dritten Vollgeschoss zu errichten ist. Analog gilt dies für den Bereich mit Anbaupflicht.
- 3.7 Im Bereich der Tramhaltestelle ist in den ersten beiden Vollgeschossen ein Rücksprung von mind. 4,0 m vorzusehen, der insbesondere als öffentlicher Wartebereich mit dient.
- 3.8 Die Kubatur des Hochbaus hat sich am überarbeiteten Wettbewerbsprojekt zu orientieren, dies betrifft insbesondere die Auskragungen und Rücksprünge nach dem zweiten, fünften und siebten Vollgeschoss. Massgebliche Abweichungen von den Kubaturen sind nur ausnahmsweise möglich, sofern eine gute Gestaltung und die Wahrung der grundlegenden, stadträumlich-architektonischen Idee, sowie die funktionalen Elemente des zu Grunde liegenden Projekts nachgewiesen werden.
- 3.9 Der Plan markiert jenen Bereich, der als Zufahrt für die mögliche Einstellhalle, für den beschränkten Warenumschatz sowie für das öffentliche Velo- und Zweiradparking dient.

### **4. Umwelt**

- 4.1 Es dürfen maximal 50 Parkplätze erstellt werden, diese sind unterirdisch anzuordnen. Davon dürfen maximal 6 Parkplätze für Kundschaft von publikumsintensiven Nutzungen (Laden, Restaurant) genutzt werden. Alle anderen Plätze sind nicht öffentlich zugänglich zu machen. Die Zuteilung der nichtöffentlichen Plätze auf die Nutzungen Wohnen, Büro etc. ist freigestellt.

- 4.2 Im Rahmen der Baubewilligung ist der Nachweis zu erbringen, dass das Gebäude in energetischer Hinsicht die gesetzlichen Minimalanforderungen deutlich übertrifft.
- 4.3 Steht bei Neubauten eine nicht primär auf fossilen Brennstoffen basierende zentrale Energieversorgung zur Verfügung (Nah- oder Fernwärmenetz), so muss diese genutzt werden, sofern der Primärenergiebedarf nicht regenerativ und auf der Parzelle gedeckt werden kann.
- 4.4 Sofern die massgebenden Immissionsgrenzwerte an der Fassade überschritten sind, gilt diese als lärmbelastet. An lärmbelasteten Fassaden dürfen keine lärmempfindlichen Räume angeordnet werden, es sei denn, diese werden durch konzeptionelle, bauliche, gestalterische oder organisatorische Massnahmen geschützt.
- 4.5 Die naturschutzrechtliche Kompensation der Eingriffe ist anteilig bei der Entwicklung des unmittelbar benachbarten Perimeters „Am Walkeweg“ zu berücksichtigen.

## **5. Ausnahmen**

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

## **V. Bau- und Strassenlinienplan**

Der Bau- und Strassenlinienplan Nr. 13'699 des Planungsamtes vom 13. November 2012 wird verbindlich erklärt.

## **VI. Abweisung der Einsprachen**

Die Einsprache von WWF Region Basel, Dornacherstrasse 192, 4053 Basel (Schreiben vom 21. Dezember 2012) wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

## **VII. Schlussbestimmung**

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

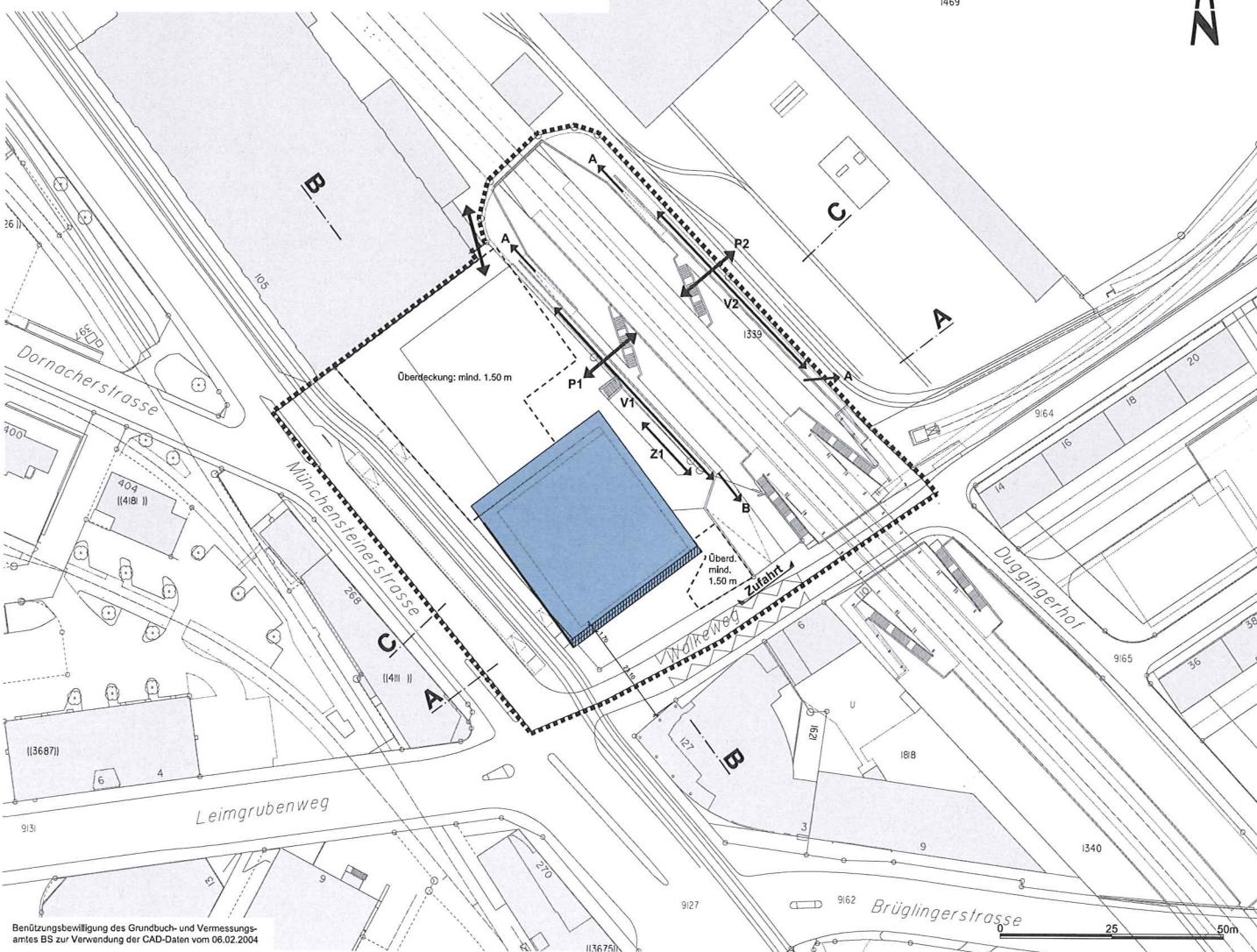
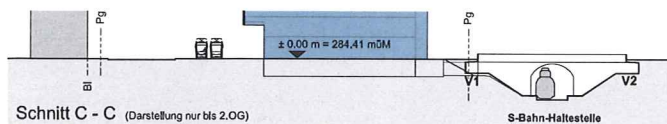
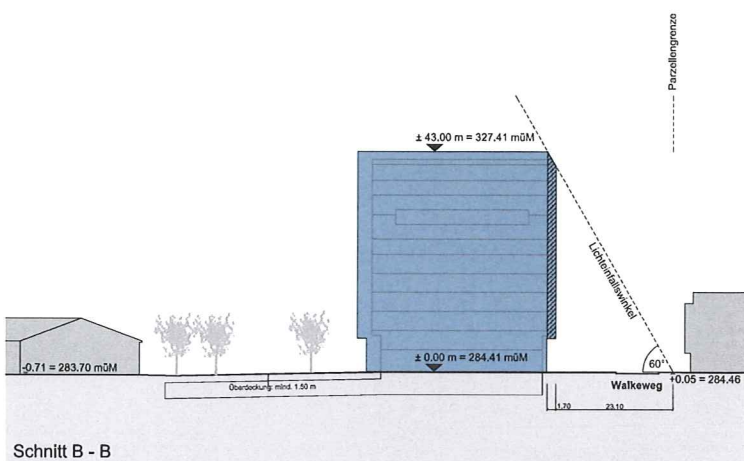
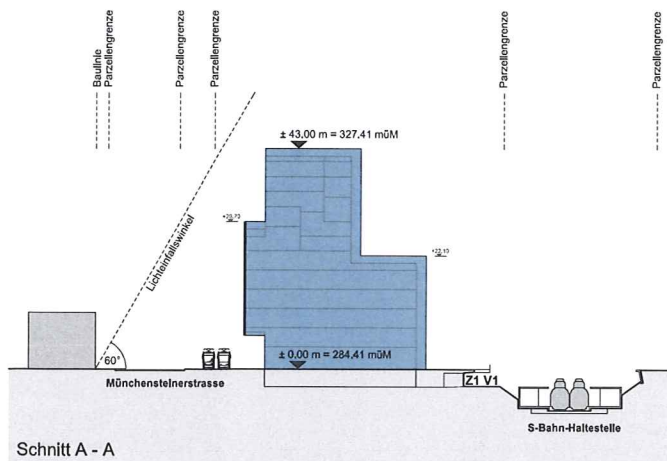
### **Rechtsmittelbelehrung:**

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

Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle eines Referendums, nach der Annahme dieses Beschlusses in der Volksabstimmung. Wird der Beschluss in der Volksabstimmung abgelehnt, so ist den Einsprecherinnen und Einsprechern eine persönliche Mitteilung zuzustellen, dass ihre Einsprache obsolet geworden ist.

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.



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

## Verbindlicher Inhalt

- Planungsperimeter
- Baubereich
- Linie mit Anbaupflicht
- ▨ Bereich mit Anbaupflicht
- ← V1/V2 → Bereich Veloparking (Niveau -1)
- ← Z1 → Bereich Zweiradparking (Niveau -1)
- A → Zufahrt Velo
- B → Zufahrt Velo / Moto

- ← P1 / P2 → Zugänge Perron
- Zufahrt → Bereich für Zufahrten: Einstellhalle / Anlieferung; Velo / Moto
- Bereich mit Mindestüberdeckung (mind. 1.50 m)

## Orientierender Inhalt

- ▨ bestehende Bebauung / Parzellen projektiert / Projekt Tramanpassung (Stand 2010) / Projekt Hochbau (Stand 2012)



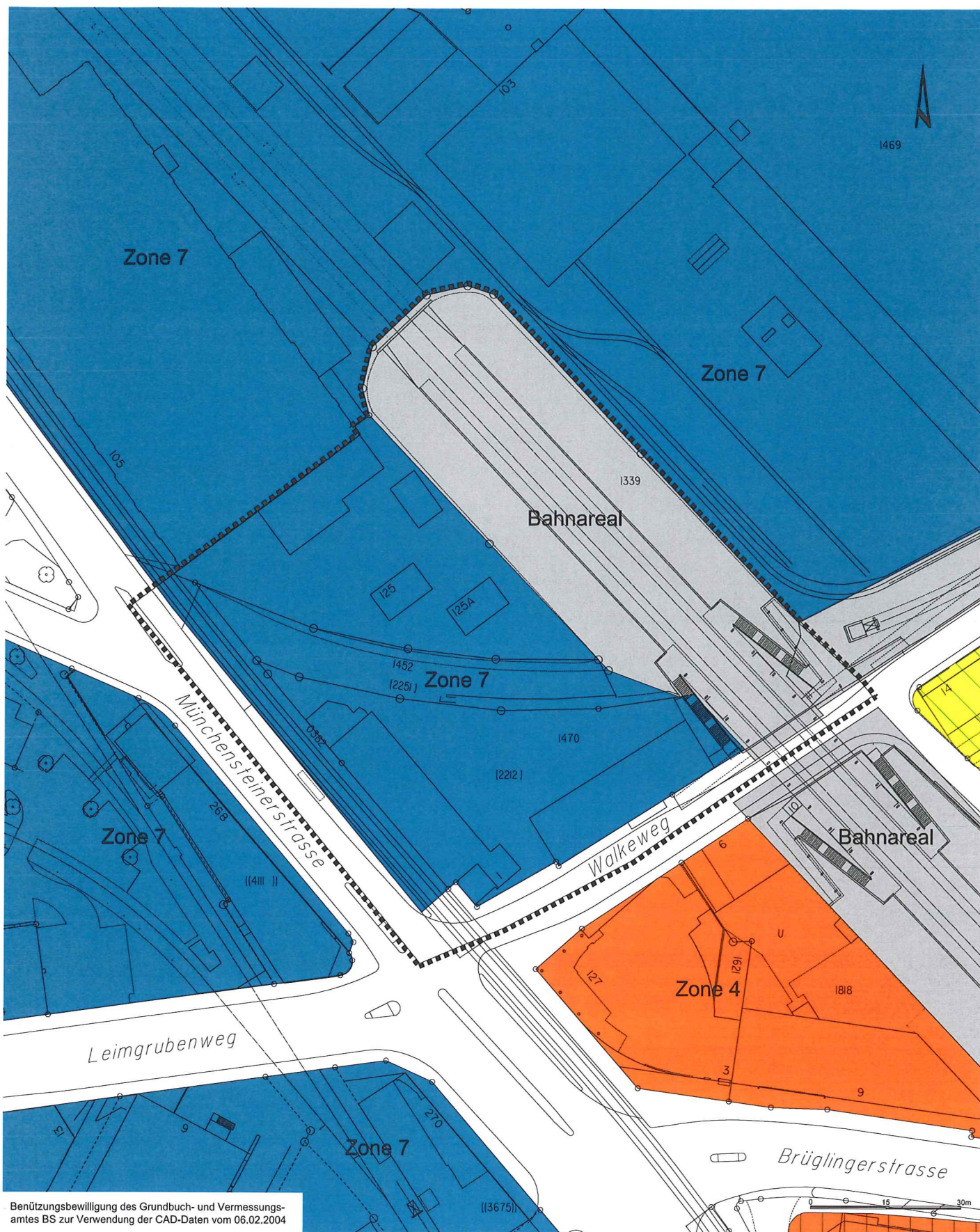
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur

► Planungsamt  
► Arealentwicklung und Nutzungsplanung

## "Am Depot Dreispitz"

### Bebauungsplan

|               |              |
|---------------|--------------|
| Datum         | 13.11.2012   |
| Revision      |              |
| Format        | A3           |
| Massstab      | 1:1'000      |
| Projektleiter | as (AN)      |
| Zeichner      | bö / se (AN) |
| Archiv-Nr.    |              |
| Plan Nr.      | 13'692       |



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

Planungsperimeter

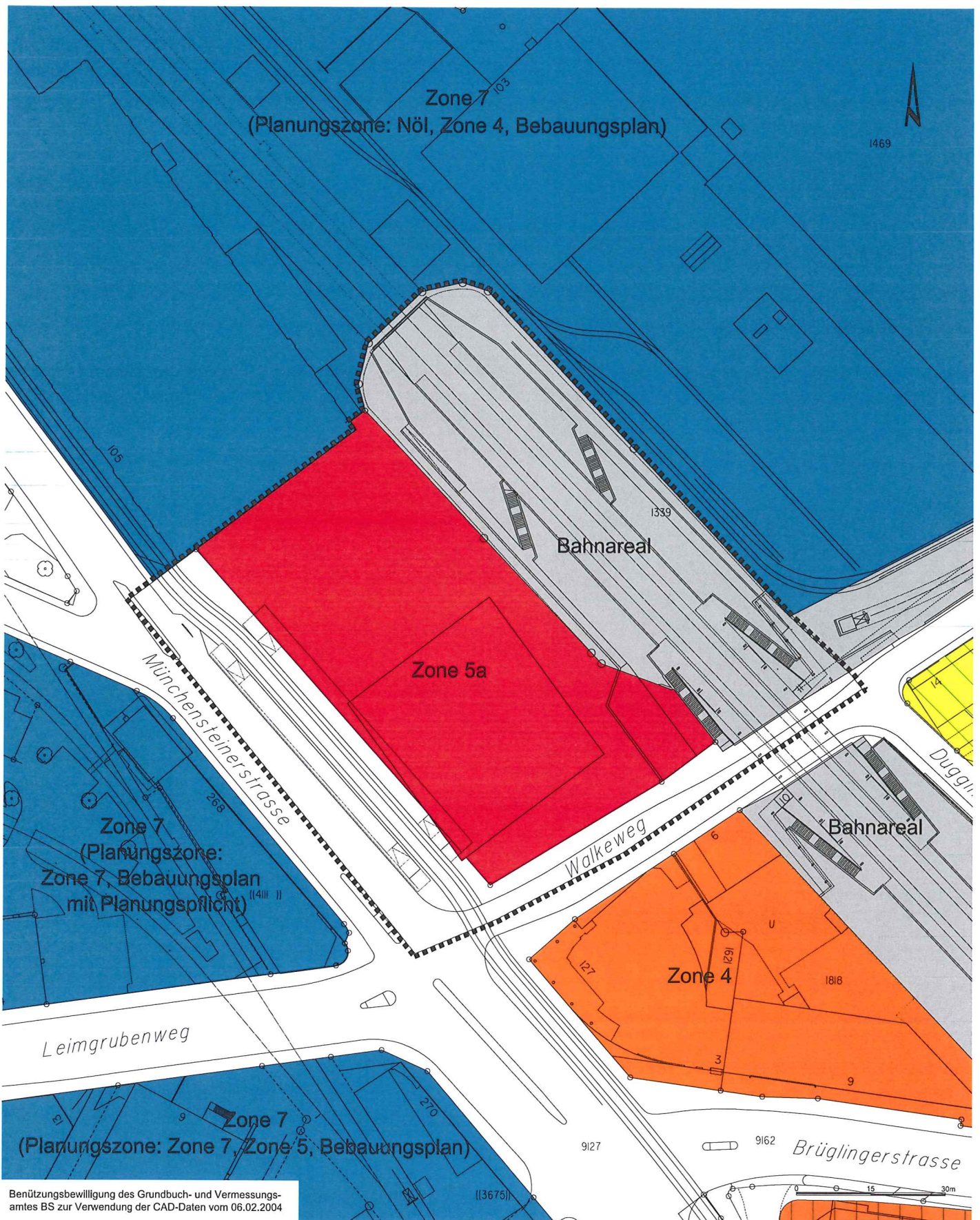


Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur

Planungsart  
Arealentwicklung und Nutzungsplanung

# "Am Depot Dreispitz" Zonenänderungsplan Bestehende Zonen

|               |            |
|---------------|------------|
| Datum         | 13.11.2012 |
| Revision      |            |
| Format        | A4         |
| Massstab      | 1:1 000    |
| Projektleiter | aa (AN)    |
| Zeichner      | bb (AN)    |
| Architekt     |            |
| Plan Nr.      | 13693      |



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

Planungsperimeter

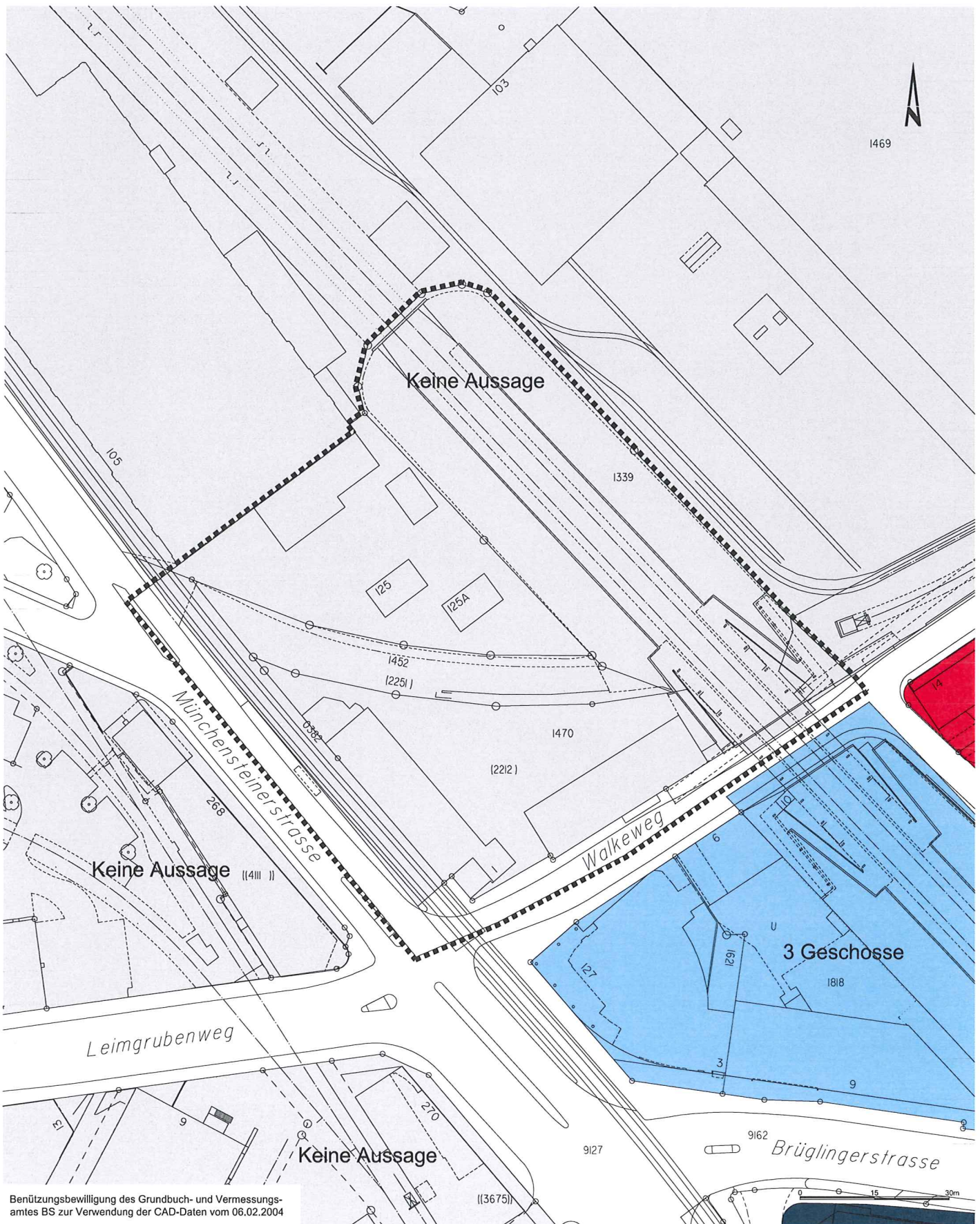


Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur

Planungsamt  
Arealentwicklung und Nutzungsplanung

"Am Depot Dreispitz"  
Zonenänderungsplan  
Neue Zonen

|               |              |
|---------------|--------------|
| Datum         | 13.11.2012   |
| Revision      |              |
| Format        | A4           |
| Massstab      | 1:1000       |
| Projektleiter | as (AN)      |
| Zeichner      | bs / sa (AN) |
| Arch-Nr.      |              |
| Plan Nr.      | 13694        |



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

■■■■■■ Planungsperimeter

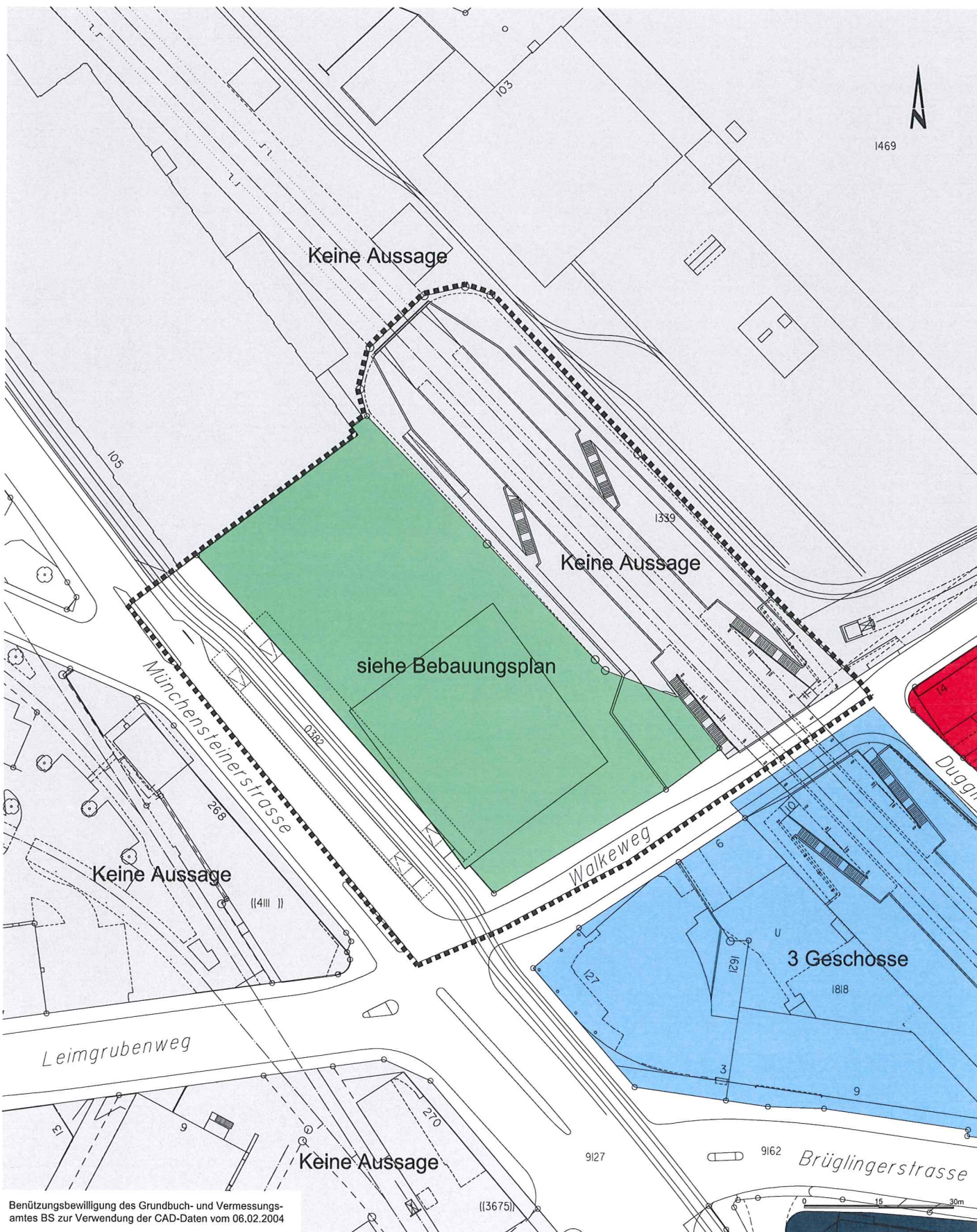


Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur

► Planungsamt  
► Arealentwicklung und Nutzungsplanung

**"Am Depot Dreispitz"**  
Wohnanteiländerungsplan  
Bestehender Wohnanteil

|               |              |
|---------------|--------------|
| Datum         | 13.11.2012   |
| Revision      |              |
| Format        | A4           |
| Maßstab       | 1:1000       |
| Projektleiter | ss (AN)      |
| Zeichner      | bö / se (AN) |
| Architekt     |              |
| Plan Nr.      | 13'695       |



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

■■■■■ Planungsperimeter

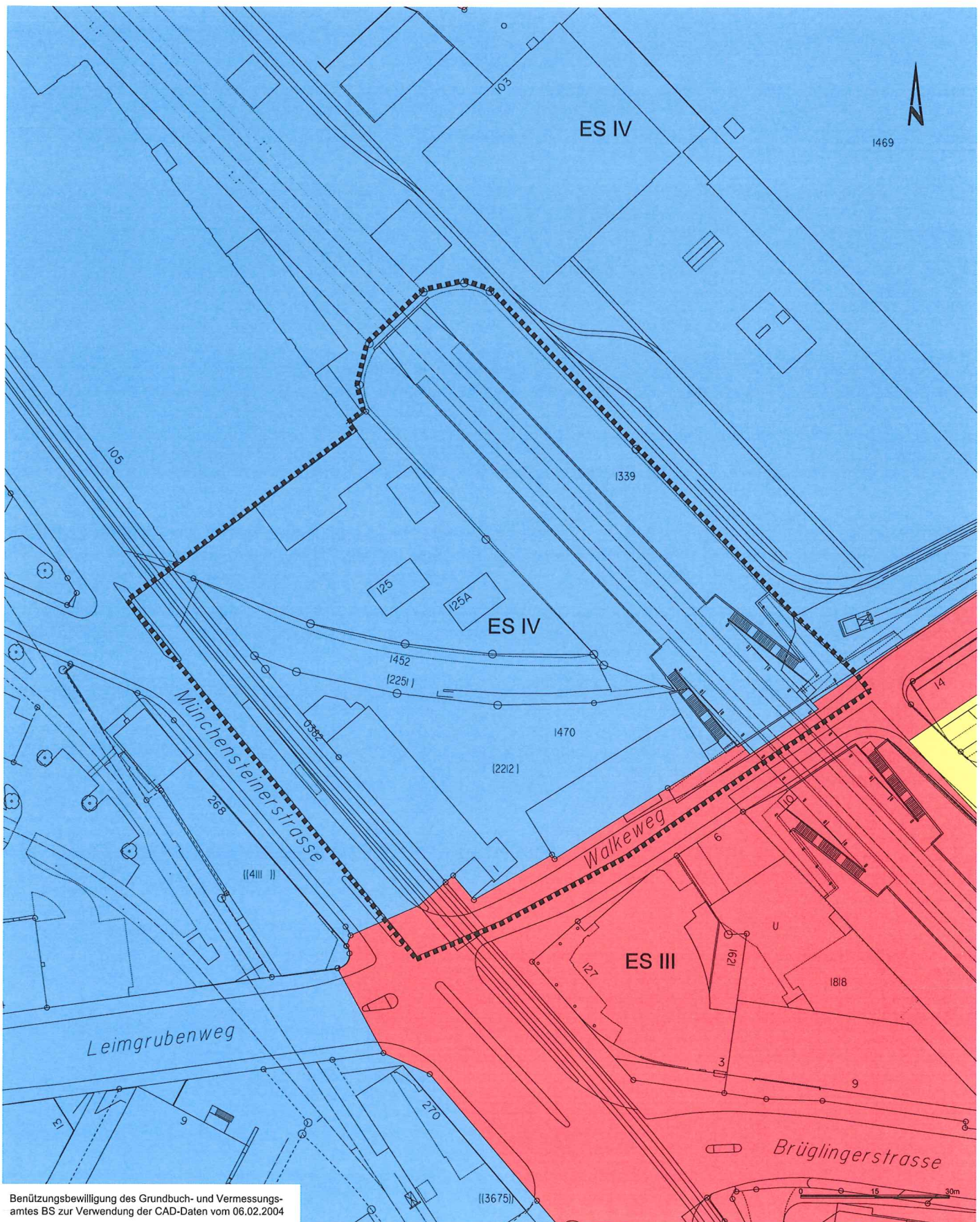


Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur

Planungsamt  
Arealentwicklung und Nutzungsplanung

**"Am Depot Dreispitz"**  
Wohnanteiländerungsplan  
Neuer Wohnanteil

|               |              |
|---------------|--------------|
| Datum         | 13.11.2012   |
| Revidiert     |              |
| Format        | A4           |
| Massstab      | 1:1'000      |
| Projektleiter | as (AN)      |
| Zeichner      | bs / se (AN) |
| Architekt     |              |
| Plan Nr.      | 13'696       |



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

- Planungsperimeter
- Lärmempfindlichkeitsstufe II
- Lärmempfindlichkeitsstufe III
- Lärmempfindlichkeitsstufe IV

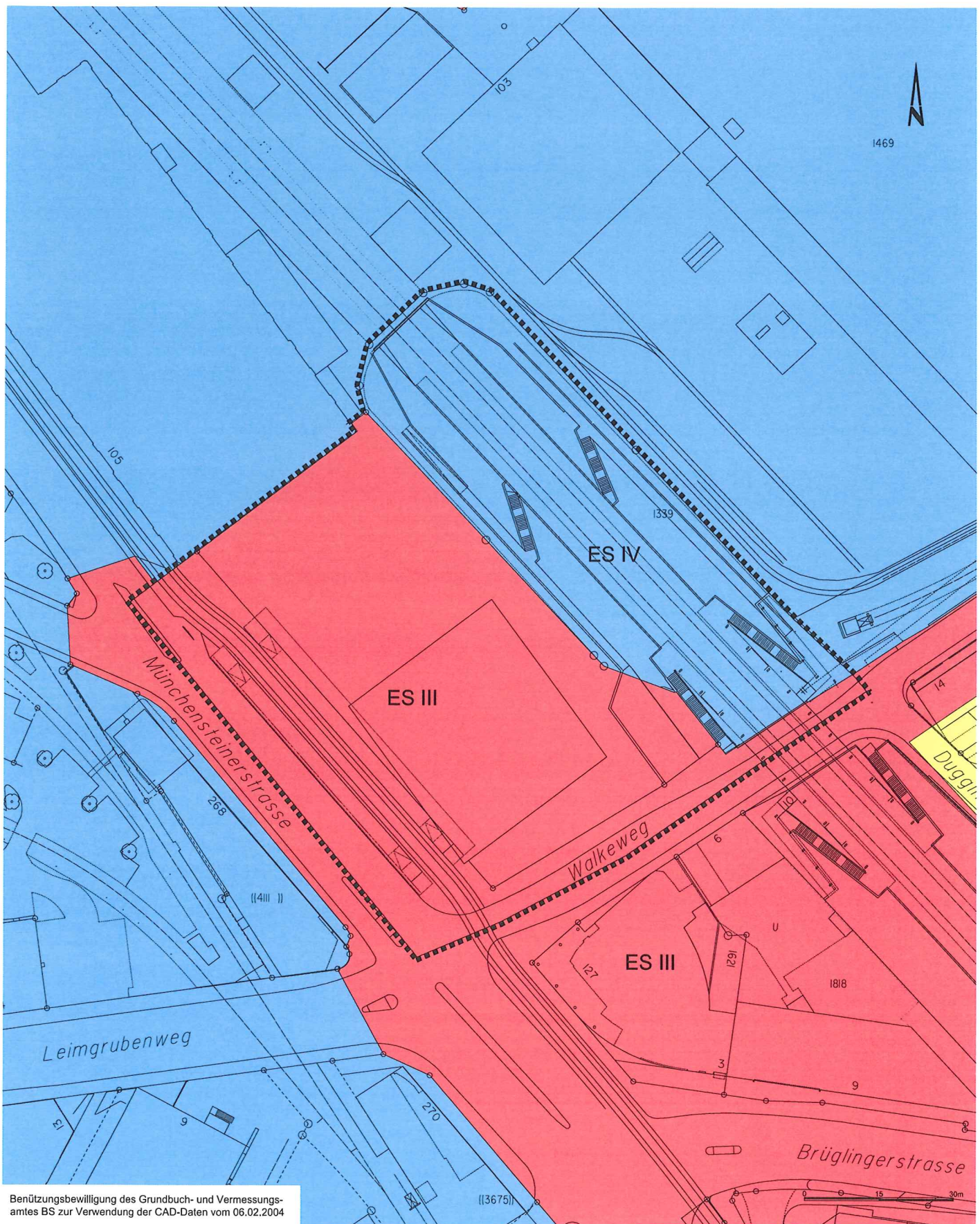


Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur

- Planungsamt
- Arealentwicklung und Nutzungsplanung

**"Am Depot Dreispitz"**  
  
Lärmempfindlichkeitsstufen-  
änderungsplan  
Bestehende  
Lärmempfindlichkeitsstufen

|               |            |
|---------------|------------|
| Datum         | 13.11.2012 |
| Revision      |            |
| Format        | A4         |
| Massstab      | 1:1'000    |
| Projektleiter | as (AK)    |
| Zeichner      | bs (AK)    |
| Ausdrucker    |            |
| Plan Nr.      | 13'697     |



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

-  Planungsperimeter
-  Lärmempfindlichkeitsstufe II
-  Lärmempfindlichkeitsstufe III
-  Lärmempfindlichkeitsstufe IV



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

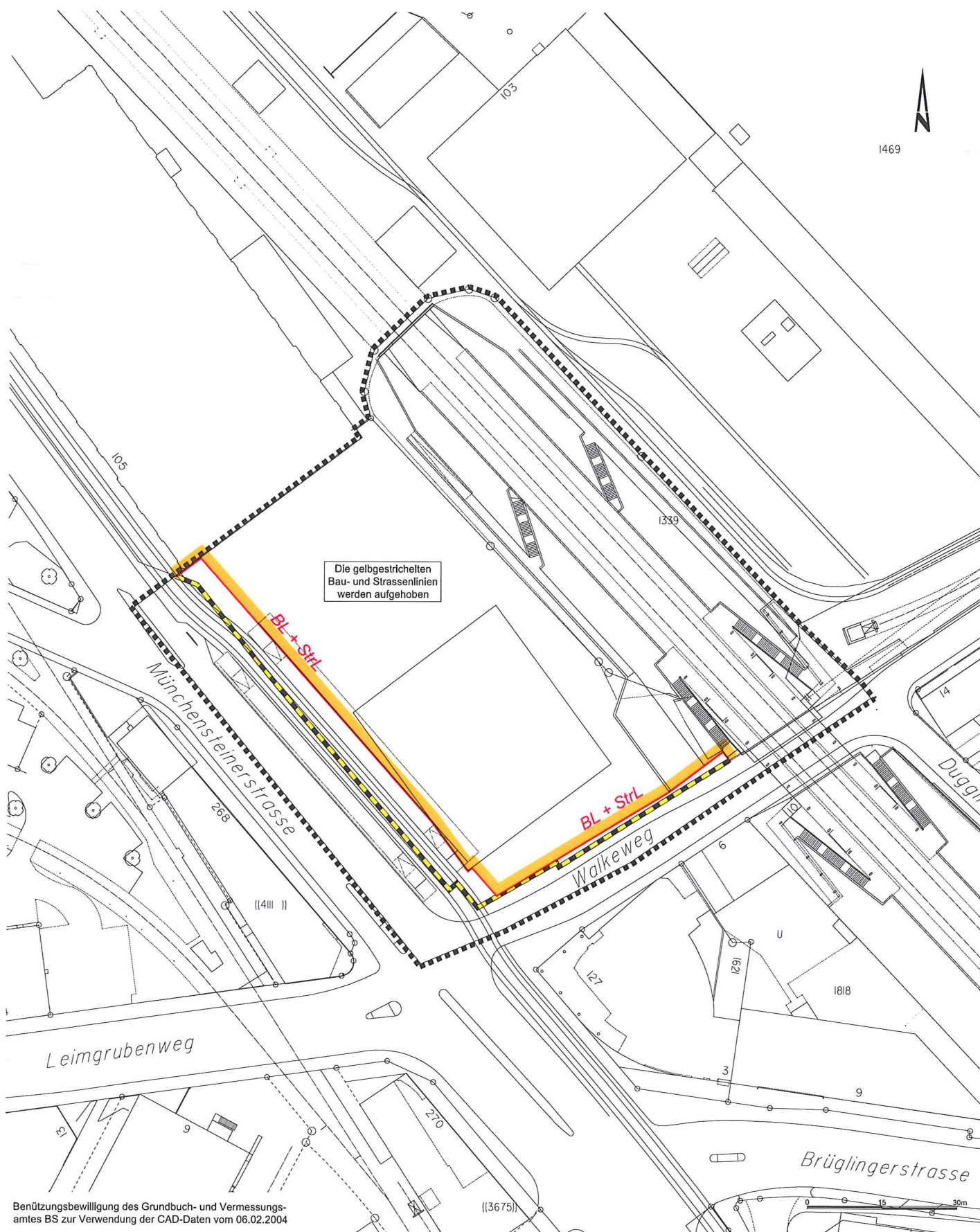
► Planungsamt  
► Arealentwicklung und Nutzungsplanung

### "Am Depot Dreispitz"

Lärmempfindlichkeitsstufen-  
änderungsplan  
Neue  
Lärmempfindlichkeitsstufen

|               |            |
|---------------|------------|
| Datum         | 13.11.2012 |
| Revision      |            |
| Format        | A4         |
| Massstab      | 1:1000     |
| Projektleiter | as (VN)    |
| Zeichner      | bb (VN)    |
| Architekt     |            |
| Plan Nr.      | 13698      |

1469



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

-  Planungsperimeter
-  Bau- und Strassenlinie neu
-  Bau- und Strassenlinie aufzuheben



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

Planungsamt  
Arealentwicklung und Nutzungsplanung

"Am Depot Dreispitz"

Bau- und Strassenlinienplan

|               |            |
|---------------|------------|
| Datum         | 13.11.2012 |
| Revision      |            |
| Format        | A4         |
| Maßstab       | 1:1000     |
| Projektleiter | as (AN)    |
| Zeichner      | bs (AN)    |
| Architekt     |            |
| Plan Nr.      | 13699      |