



**An den Grossen Rat**

**18.1403.02**

Bau- und Raumplanungskommission  
Basel, 19. Juni 2019

Kommissionsbeschluss vom 19. Juni 2019

## **Bericht der Bau- und Raumplanungskommission**

zum

### **Ratschlag „Areal Eisenbahnweg“**

**Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung von Baulinien sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg (Areal Eisenbahnweg)**

## Inhalt

<b>1. Auftrag und Vorgehen der Kommission.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Erwägungen der Kommission.....</b>	<b>3</b>
3.1 Wohnanteil von 80% und Bedarf nach Familienwohnungen .....	4
3.2 Parkplatztransfer Roche .....	4
3.3 Lärmschutz und Störfall .....	5
3.4 Altlasten.....	6
3.5 Rückbau des Wohngebäudes am Eisenbahnweg.....	6
3.6 Einsprachen.....	6
<b>4. Antrag.....</b>	<b>7</b>

### Beilagen

Grossratsbeschluss

## 1. Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat überwies den Ratschlag Nr. 18.1403.01 betreffend „Areal Eisenbahnweg“ am 14. November 2018 der Bau- und Raumplanungskommission (BRK) zur Berichterstattung.

Die BRK liess sich an zwei Sitzungen von Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Departementsvorsteher, Jürg Degen, Abteilungsleiter Arealentwicklung und Nutzungsplanung, und Marc Février, Projektleiter Abteilung Arealentwicklung und Nutzungsplanung, als Vertretende des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) über die dem Ratschlag zugrundeliegenden Absichten und Überlegungen des Regierungsrats informieren und beriet an einer weiteren internen Sitzung über den Ratschlag.

## 2. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat mit dem Ratschlag Nr. 18.1403.01 vom 16. Oktober 2018 die Festsetzung eines Bebauungsplans, die Änderung von Baulinien sowie die Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg für das Areal Eisenbahnweg zu genehmigen.

Die planerischen Massnahmen bilden die Voraussetzung für den Neubau von Wohnungen auf dem heute weitgehend ungenutzten Areal Eisenbahnweg östlich der Schwarzwaldbrücke auf der Kleinbasler Seite des Rheins. Auf dem Areal, welches bis in die 1960er Jahre industriell genutzt wurde, entstand in den 1970er Jahren eine Blockrandbebauung entlang des Eisenbahnwegs. Auf der Fläche in Richtung der Grenzacherstrasse und der Schwarzwaldbrücke befand sich ein Tennisplatz der Firma Roche, dieses Grundstück liegt seit 2009 brach.

Das gesamte Geviert liegt in der Wohnzone (Zone 4), womit allfällige Arbeitsnutzungen ausgeschlossen sind. Die Lärmbelastung durch die Grenzacherstrasse, die Autobahn A2 und die Eisenbahn erschweren eine zweckmässige Nutzung des baulichen Potenzials dieses Areals. In enger Zusammenarbeit mit dem Bau- und Verkehrsdepartement suchte Roche nach einer Lösung, wie trotz dieser herausfordernden Ausgangslage Wohnungen auf dem Areal gebaut werden können. Im Auftrag von Roche wurde im Jahr 2012 ein Studienauftrag ausgeschrieben. Der Vorschlag von Buchner Bründler Architekten aus Basel überzeugte die Jury und wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen. Durch die Umverteilung der Nutzung in die Höhe können über 170 neue Wohnungen geschaffen werden, wobei die grosszügige Freifläche im neuen Innenhof erhalten bleibt. Durch die Überhöhe des Gebäudes entlang der Grenzacherstrasse ist ein Bebauungsplan notwendig. 2016 hat die Anlagestiftung Rimmobas<sup>1</sup> das Areal sowie das entsprechende Projekt übernommen und treibt nun das Wohnbauprojekt voran. Die Gebäude Eisenbahnweg 2, 4 und 6 (Gewerbeliegenschaften) sowie 24 (Wohnliegenschaft) werden im Rahmen der geplanten Neuüberbauung zurückgebaut.

Für weitere Details wird auf den Ratschlag verwiesen.

## 3. Erwägungen der Kommission

Die Kommission begrüsst die Weiterentwicklung des Areals Eisenbahnweg, welche das Potenzial einer inneren Verdichtung nutzt, indem auf Stadtgebiet eine grössere Zahl an neuen Wohnungen geschaffen wird. Ausgehend von den komplexen Anforderungen, die das Areal in erster Linie aufgrund des notwendigen Lärmschutzes an das konkrete Bauprojekt stellt, setzte sich die BRK intensiv und detailliert mit einzelnen Aspekten dieses Projekts auseinander. Diese Überlegungen finden sich nachfolgend aufgeführt. Eine Kommissionsmehrheit zeigt sich überzeugt, dass mit diesem Bauprojekt auf einem Areal mit herausfordernder Ausgangslage ein Mehrwert geschaffen

---

<sup>1</sup> Rimmobas ist eine in Basel domizilierte, unabhängige, öffentliche Anlagestiftung. Sie steht ausschliesslich schweizerischen Pensionskassen für Geldanlagen offen. Die Stiftung wird durch die Oberaufsichtskommission Berufliche Vorsorge (OAK BV) beaufsichtigt und reguliert.

werden kann, indem neue Mietwohnungen unterschiedlichster Preisklassen und ein öffentlich zugänglicher grüner Innenhof geschaffen werden.

### **3.1 Wohnanteil von 80% und Bedarf nach Familienwohnungen**

Die Kommission liess sich von den Projektverantwortlichen des BVD darüber informieren, dass die Projektplanung unterdessen weiter fortgeschritten ist, als im Ratschlag dargelegt. Die Bauherrschaft plant nun rund 185 1½ bis 3½-Zimmer-Wohnungen. Die Wohnungen in den unteren Geschossen sollen einen einfachen Ausbaustandard, die Wohnungen der mittleren Geschosse einen mittleren und die obersten Geschosse einen gehobenen Ausbaustandard aufweisen. Zu Beginn waren auch noch Büroräumlichkeiten vorgesehen. Da hierfür aktuell kein Bedarf in Basel besteht, möchte die Rimmobas einen grösstmöglichen Anteil Wohnnutzung realisieren. Der Bebauungsplan legt einen Wohnanteil von 80% fest, hiermit verfügt die Bauherrschaft über einen Spielraum, im Erdgeschoss allfällige Arbeitsflächen einzurichten.

Der Bebauungsplan macht keine Vorgaben zur Grösse und dem Ausbaustandard der geplanten Wohnungen. Einige Kommissionsmitglieder zeigten sich überrascht, dass in diesem Neubau nur 1½ bis 3½-Zimmer-Wohnungen realisiert werden sollen. Denn in der Stadt Basel bestehe momentan vor allem auch ein Bedarf an Familienwohnungen mit vier oder fünf Zimmern. Die Projektverantwortlichen erläutern auf Rückfrage der BRK, dass es sich bei den geplanten Wohnungsgrössen in erster Linie um eine Markteinschätzung der Eigentümerschaft handle. Der Departmentsvorsteher bestätigt, dass grössere Wohnungen für Familien ein wichtiges politisches Anliegen bilden. Der Blick auf die statistischen Zahlen zeige aber, dass es sich bei gut 50% der Basler Haushalte um Einpersonenhaushalte handelt. Bei weiteren 30% handelt es sich um Zweipersonenhaushalte. Folglich beherbergen nur gerade einmal 20% aller Haushalte mehr als zwei Personen. Dieser Argumentation kann ein Teil der Kommission nur bedingt folgen. Dies entspreche vielleicht den aktuellen demographischen Verhältnissen. Letztlich sei es aber eine Tatsache, dass es in der Stadt Basel auch grössere Familien gibt, auch wenn sie vielleicht eine Minderheit bilden. Zudem schätzen immer mehr Familien die Stadt als lebenswerten Wohnraum. Weiter zeige der aktuelle Bericht zur Leerwohnungsstatistik des Kantons Basel-Stadt, dass die Leerstandkurve bei den 1 bis 2-Zimmer-Wohnungen deutlich höher ausfällt, als bei den 4-Zimmer-Wohnungen. Dies liege unter anderem darin begründet, dass in den letzten Jahren vor allem in kleine Wohnungen investiert wurde. Aus diesen Gründen wäre es wünschenswert, wenn dieser Punkt bei diesem Wohnbauprojekt stärker berücksichtigt würde. Die Projektverantwortlichen versichern der BRK, dass die schlanke Gebäudestruktur eine Aufteilung in unterschiedlich grosse Wohnungen relativ flexibel ermöglicht.

### **3.2 Parkplatztransfer Roche**

Für die geplanten rund 185 Wohnungen sind 80 Parkplätze vorgesehen. Bei dieser Zahl handelt es sich nur um 45% des gesamten Parkplatzanteils, der gemäss Parkplatzverordnung mit diesem Neubau realisiert werden könnte. Zusätzlich zu den gebäudeeigenen Parkplätzen sind drei weitere Untergeschosse mit rund 370 Parkplätzen vorgesehen, die der Firma Roche zur Verfügung gestellt werden sollen (insgesamt sind in dem Parking 450 Parkplätze geplant). Mittels eines Parkplatztransfers gestützt auf § 11 der Parkplatzverordnung, soll eine entsprechende Anzahl Parkplätze vom bestehenden, nicht realisierten Parkplatzpotenzial des Roche-Areals auf das Areal Eisenbahnweg transferiert werden. Der Transfer wird auf beiden Arealen (Roche und Eisenbahnweg) mittels einer öffentlich-rechtlichen Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert. Dieses Parking benötigt keine nutzungsplanerische Massnahme und ist unabhängig vom Bebauungsplan gestützt auf die geltenden gesetzlichen Vorgaben zulässig (siehe Ratschlag Ziffer 3.5.5).

Sämtliche Zufahrten und Wegfahrten dieses Parkings erfolgen über die Grenzacherstrasse. Die Mehrbeanspruchung der Grenzacherstrasse durch den projektbedingten Mehrverkehr führt zu keinen zusätzlichen Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts an den umliegenden Gebäuden und auch zu keinen wahrnehmbaren Erhöhungen der Lärmbelastung bei Liegenschaften, die bereits Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aufweisen.

Die BRK diskutierte den Bau zusätzlicher Parkplätze für die Roche kontrovers. Einigen Kommissionsmitgliedern stellte sich die Frage, ob nicht stattdessen das bestehende provisorische Roche-Parking beim Bahndamm, welches über 650 Parkplätze verfügt, in Zukunft weiter genutzt werden könnte. Dies mit der Konsequenz, dass am Eisenbahnweg nur rund 80 Parkplätze für die Bewohnerschaft realisiert werden müssten. Die folglich im bisher provisorischen Parking verbleibenden, freien 280 Parkplätze könnten der Öffentlichkeit im Sinn eines Quartierparkings zur Verfügung gestellt werden. Dies im Sinn einer möglichen Alternative zum geplanten Landhof-Parking und den beim Rosenturmprojekt weggefallenen Parkplätzen und für den allfälligen Ersatz von Parkplätzen auf Allmend.

Die Projektverantwortlichen des BVD erläutern gegenüber der Kommission, dass es sich bei dem erwähnten Parking beim Bahndamm um ein Provisorium handelt. Die Deutsche Bahn (DB) habe sich nur für ein Provisorium ausgesprochen, da sie für die Zukunft für dieses Areal Bedarf sieht. Die damalige Frist von zehn Jahren wurde vom Kanton mit der DB ausgehandelt. Die DB habe gegenüber dem Kanton bisher keinerlei Absicht bekundet, dieses Land abzugeben. Zudem steht das Provisorium heute auf Bahnareal und würde nach einer Zonenänderung verlangen. Auch sei darauf zu verweisen, dass es bei der damaligen Planung des Provisoriums von Anwohnerinnen und Anwohnern, wie auch von Naturschutzverbänden (Pro Natura, WWF) zahlreiche Einsprachen gegen dieses Projekt gab. Die Baurekurskommission bestätigte damals den Entscheid der Vorinstanz und die Einsprachen wurden nicht weiter gezogen.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Nordareal Roche“ diskutierten die BRK und die mitberichtende UVEK über das Risiko, dass aus dem Provisorium ein Providurium werden könnte. Die BRK beantragte dem Grossen Rat schliesslich folgende Ergänzung von II. Ziff. 2.1.9 des Bebauungsplans „Nordareal Roche“: *„Der Parkplatztransfer gemäss § 11 PPV ist auf zehn Jahre beschränkt. Die Parzellen 8/383 (Roche Südareal) sowie 8/424 (Areal Eisenbahnweg) sind davon ausgenommen.“*<sup>2</sup> Offenbar bestand damals das Interesse, mögliche zukünftige Diskussionen zu dem Thema zu unterbinden. Diese Festsetzung im Bebauungsplan „Nordareal Roche“ müsste also geändert werden, was einem massiven Verstoss gegen Treu und Glaube gleichkäme.

Die BRK nimmt mit einem gewissen Bedauern von diesen politischen Vorgaben und Rekursentscheiden Kenntnis und sieht im Moment keine machbare Alternative zum geplanten Parking am Eisenbahnweg.

### 3.3 Lärmschutz und Störfall

Auf dem Areal Eisenbahnweg bestehen heute durch die Verkehrsträger Strasse und Schiene Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW). Das Erdgeschoss des geplanten Gebäudes kommt unterhalb des Bahndamms zu liegen, während das oberste Geschoss über dem Bahndamm liegen wird. Der BRK stellten sich somit Fragen zu den geplanten Lärmschutzmassnahmen. Die Projektverantwortlichen des BVD versicherten der Kommission, dass die Themen Lärm und Störfall intensiv bearbeitet wurden. Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten dürfen nur erteilt werden, wenn nachgewiesen ist, dass die IGW durch die in Artikel 31 der Lärmschutzverordnung vorgesehenen Massnahmen eingehalten werden können. Beim Anbau (entlang der Gleise) werden die Wohnräume in Richtung Innenhof ausgerichtet, während die den Bahngleisen zugewandte Seite als Erschliessungstrakt dient. Auf Höhe der Schienen befindet sich bereits heute eine Lärmschutzwand. Die Deutsche Bahn wurde bei dieser Planung miteinbezogen und die Rimmobas liess durch die Gruner AG einen Lärmschutznachweis erarbeiten. In der weiteren Planung werde dem Thema Lärm grosses Gewicht beigemessen und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens müsse der definitive Nachweis für entsprechende Massnahmen erbracht werden. Aufgrund der Störfallvorschriften wird in Richtung Bahndamm eine geschlossene Fassade errichtet (mit Fenster, die jedoch nicht geöffnet werden können). Auch alle Notausgänge führen zum Innenhof.

<sup>2</sup> Bericht der BRK zum Ratschlag „Areal F. Hoffmann-La Roche AG; Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal)“; Zonenänderung und Festsetzung eines Bebauungsplans sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse, Peter Rot-Strasse, Wettsteinallee und Beuggenweg (Roche Nordareal)“, Geschäfts-Nr. 15.1824.02, Seite 7.

### **3.4 Altlasten**

Auf dem Areal Eisenbahnweg befand sich früher eine Fabrik, weswegen die Parzelle im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Basel-Stadt vermerkt ist. Der Standort ist belastet, wird aber weder als überwachungs- noch sanierungsbedürftig bewertet. Im Rahmen des geplanten Bauprojekts müssen deswegen zuerst Bohrungen und eine Bodenanalyse durchgeführt werden. Das Amt für Umwelt und Energie wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens diesen Punkt beachten und darüber entscheiden, ob und welche Massnahmen durch die Bauherrschaft getroffen werden müssen. Die Kommission liess durch das BVD abklären, ob eine allfällige Altlastenbereinigung bei der Mehrwertabgabe abgezogen werden könnte. Die Kosten für den Bodenanteil, der für den Gebäudebau speziell entsorgt werden muss, darf bei der Mehrwertabgabe abgezogen werden. Die Kosten der über die Gebäudefläche hinausführenden Aushubarbeiten (beispielsweise in einem Gartenbereich) können aber nicht abgezogen werden.

### **3.5 Rückbau des Wohngebäudes am Eisenbahnweg**

Die Kommission beriet sich auch über den Wegfall von zehn Wohnungen, der durch den Rückbau der Liegenschaft Eisenbahnweg 24 resultiert. Von Interesse war hierbei die Frage, wie viel Wohnungen an Stelle dieser Liegenschaft neu geschaffen werden können. Auf den geplanten Abriss der Liegenschaft Eisenbahnweg 24 nahmen mehrere Einsprechende Bezug. Aus Sicht BVD wiegen sich die zehn Wohnungen, die mit dem Abriss dieser Liegenschaft wegfallen, mit dem geplanten Neubau von Wohnungen auf. Liesse man die Liegenschaft stehen, könnten im direkten Anschluss keine Wohnungen geschaffen werden, da der Lichteinfallswinkel und notwendige Abstand eingehalten werden müsse. Zugleich bilde das Thema Freiraum und Freiraumverbindung Richtung Rhein einen wichtigen Punkt bei diesem Projekt. Bei der Variante „Andocken“ sei höchstens noch eine Passage als Durchgang vom Eisenbahnweg zum Innenhof denkbar, was aber letztlich nicht mit der Projektidee in Einklang zu bringen sei. Die Liegenschaft Eisenbahnweg 24 hat das Baujahr 1975. Vor rund zwanzig Jahren erfolgte eine erste Grosssanierung, vor acht Jahren wurden Kunststofffenster eingebaut – insofern ist die Liegenschaft gut erhalten. Die Rimmobas hatte ihren Mieterinnen und Mietern im Zuge der Kündigung diverse Angebote gemacht, wie beispielsweise Unterstützung für den Umzug. Die Mieterschaft wurde bereits vor zwei Jahren über den Abriss informiert und heute sind bereits fünf der zehn Wohnungen leer. Diese Wohnungen weisen eine etwas grössere Raumaufteilung auf, als die neu geplanten Wohnungen, die etwas knapper, dafür vom Grundriss her offener gestaltet sind und in der Bauweise hochwertiger ausfallen. Die Rimmobas plane, Wohnungen in einem günstigen und mittleren Preissegment anzubieten. Aus diesen Gründen liess sich die Mehrheit der BRK überzeugen, dass der Abriss der Liegenschaft Eisenbahnweg 24 durch das Erstellen von einer grösseren Anzahl Wohnungen bei gleichzeitiger Aufwertung des Freiraumes ausreichend kompensiert wird.

### **3.6 Einsprachen**

Die öffentliche Planaufgabe fand vom 12. März bis am 17. April 2018 im Bau- und Verkehrsdepartement an der Dufourstrasse 40 statt. Innerhalb der Einsprachefrist gingen 38 Schreiben ein und ein weiteres Schreiben traf erst nach Ablauf der Frist mit Poststempel vom 18. April 2018 ein. Die Mehrzahl der Einsprachen richteten sich in erster Linie gegen den Abbruch der Liegenschaft Eisenbahnweg 24 und gegen die Verschlechterung der Parkplatzsituation. Was den Abbruch angeht kann auf die Argumentation des Regierungsrats im Ratschlag sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 3.5 verwiesen werden. Hinsichtlich der Parkplätze hat die BRK konkret beim BVD nachgefragt, ob oberirdische Parkplätze aufgehoben werden könnten, ob Besucherparkplätze vorgesehen seien und ob ein Quartierparking möglich sei. Die ausführliche Antwort der Projektverantwortlichen überzeugt grundsätzlich. Die geplanten Parkplätze kommen alle in der Tiefgarage zu liegen. Die Aufteilung dieser unterirdischen Parkplätze für die Bewohnerschaft und Besucherinnen und Besucher obliegt der Bauherrschaft. Ein Quartierparking drängt sich am Eisenbahnweg aus verschiedenen Gründen nicht auf. So lässt sich die Aufhebung oberirdischer Parkplätze auf Allmend, insbesondere unter dem Druck der Einsprechenden die zusätzliche Parkplätze fordern, an diesem Ort kaum realisieren. Zudem dürfte es für die private Bauherrschaft kaum von Interesse sein, neben den geplanten 450 Parkplätzen noch zusätzliche unterir-

dische Parkplätze zu finanzieren. Die vorliegend geplante Parkplatzsituation bildet somit ein vertretbarer Mittelweg, weshalb die diesbezüglichen Einsprachen in Übereinstimmung mit der Regierung abzuweisen sind.

#### **4. Antrag**

Die BRK beantragt dem Grossen Rat mit 11 zu 2 Stimmen, dem nachstehenden Beschlussantrag zuzustimmen.

Die Kommission hat diesen Bericht am 19. Juni 2019 einstimmig mit 12 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Bau- und Raumplanungskommission



Dr. Jeremy Stephenson, Präsident

#### **Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

Vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 101, 105 und 106 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999<sup>3</sup> und § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991<sup>4</sup>, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 18.1403.01 vom 16. Oktober 2018 sowie in den Bericht der Bau- und Planungskommission Nr. 18.1403.02 vom 19. Juni 2019, beschliesst:

### I. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 14'127 des Planungsamtes vom 5. März 2018 wird verbindlich erklärt.
2. Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:
  - 2.1. Baubereiche A und B
    - a. In Baubereich A ist ein Gebäude mit 12 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 39 m.
    - b. In Baubereich B ist ein Gebäude mit 5 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 18 m. Fenster gegen Baubereich C werden mit einem Lichteinfallswinkel von 60° angerechnet.
    - c. Zulässig sind Wohn- und Dienstleistungsnutzungen bei einer maximalen Bruttogeschossfläche von 16'800 m<sup>2</sup>. Es ist ein Mindestwohnanteil von 80% einzuhalten.
    - d. Die Baubereichsgrenzen dürfen nicht durch vorragende Bauteile überschritten werden. Ausgenommen sind ein Vordach gegen die Grenzacherstrasse, das maximal 12 m über die Grenze hinaus ragen darf, sowie Massnahmen zum Lärmschutz. Innerhalb der Baubereiche muss nicht an die Baulinie angebaut werden.
    - e. Die Zu- und Wegfahrten der Einstellhalle sowie der Vorfahrt haben über die im Plan dargestellten Punkte zu erfolgen.
    - f. Zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz gelten die Zielwerte des SIA-Effizienzpfads Energie.
    - g. Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfalleinwirkungen durch die Eisenbahnanlage sicherzustellen. Die Massnahmen zum Schutz sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.
    - h. Der Aussenraum ist mit Blick auf die bestehenden Qualitäten nach einem Natur- und Freiraumkonzept hochwertig zu gestalten.
    - i. Unterirdische Gebäudeteile, auch ungeheizte, sind bis zur Hochwasserkote von 248 m ü. M. mit einer minimalen Dämmung von 0.35 W/m<sup>2</sup>xK zu versehen. Gebäudeteile unterhalb der Vorfahrt gelten als unterirdisch.

---

<sup>3</sup> SG 730.150.

<sup>4</sup> SG 780.100.

2.2. Baubereich C

j. Gegen Baubereich B dürfen keine anrechenbaren Fenster angeordnet werden.

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

## **II. Änderung von Baulinien**

Der Baulinienplan Nr. 14'128 des Planungsamts vom 5. März 2018 für die Änderung der Baulinien im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg wird genehmigt.

## **III. Abweisung von Einsprachen**

Die im Ratschlag Nr. 18.1403.01 in Kapitel 6 aufgeführten Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

## **IV. Publikation**

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

### **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.

### **Hinweis:**

Pläne und Berichte zu diesem Beschluss sind unter folgendem Link einsehbar:  
<http://www.grosserrat.bs.ch/?gnr=18.1403>