

Ratschlag

betreffend

EuroVille / Areal Bahnhof Süd / Gundeldingen Änderung der Bau- und Strassenlinien Erlass spezieller Bauvorschriften Festsetzung eines Überbauungsplans Waldfeststellung

vom 20. Juni 2000 / 000439 / BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 23. Juni 2000

<u>Inhalt:</u>	Seite
1. Begehren	3
2. Rückblick und Ausgangslage / Beschlüsse Ratschlag 8565	3
3. Wettbewerb Bahnhof-Passerelle	4
4. Entwurf des neuen Leitbilds	4
5. Bau- und Strassenlinien	5
5.1 Die neue Meret Oppenheim-Strasse	5
5.2 Funktion und Anbindung an das bestehende Strassennetz	6
5.3 Erste Ausbaustufe der Meret Oppenheim-Strasse	7
6. Bauzonen	8
7. Änderung des Überbauungskonzepts und der speziellen Bauvorschriften	8
8. Hochhaus	9
9. Bäume und Grünflächen	10
10. Parkplätze	10
11. Option "Gundeli-Umfahrung"	11
12. Erläuterungen zu den Anträgen	11
12.1 Bau und Strassenlinien	11
12.2 Überbauungsplan / Erlass spezieller Bauvorschriften	12
13. Auflage- und Einspracheverfahren	17
14. Einsprachenbehandlung	17
14.1 Einsprachen und Bemerkungen von Vereinen	17
14.2 Einsprache der Basler Freizeitaktion	20
14.3 Einsprache Frey & Sohn, Confiserie am Bahnhof	21
15. Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und Abwägung der Interessen	24
16. Mehrwertabgabe	28
17. Anträge	29
Anhang 1: Planbeilage	
Anhang 2: Einsprachen (Wortlaut)	

1. Begehren

Mit dem vorliegenden Ratschlag gestatten wir uns, dem Grossen Rat zuhanden seiner Kommission für Raumplanungsfragen zur Vorbehandlung und Berichterstattung den Ratschlag betreffend

- die Änderung der Bau- und Strassenlinien
- den Erlass spezieller Bauvorschriften
- die Festsetzung eines Überbauungsplans
- die Waldfeststellung

auf dem Areal EuroVille Bahnhof Süd, zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal

zusammen mit den Einsprachen zu überweisen.

2. Rückblick und Ausgangslage / Beschlüsse Ratschlag 8565 vom 17. Mai 1995

Im Rahmen des Ratschlages Nr. 8565 betreffend EuroVille Basel hat der Grosse Rat mit Datum vom 17. Mai 1995 unter anderem für das Areal Bahnhof Süd zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal die Festsetzung neuer Bau- und Strassenlinien, die Änderung der Zonenzuweisung, den Erlass spezieller Bauvorschriften mit ergänzendem Überbauungsplan und die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe beschlossen.

Mit diesen Beschlüssen wurde der Grundstein für eine städtebauliche und nutzungsmässige Aufwertung des im Planungssperimeter EuroVille liegenden Gebiets gelegt und eine Neuüberbauung dieses heute grösstenteils unternutzten Areals mit attraktiven Wohn- und Geschäftshäusern ermöglicht.

Die markantesten Bausteine dieses Komplexes sind als erstes eine neue Bahnhof-Passerelle, die anstelle der bisherigen Unterführung das Gundeldingerquartier mit der Schalterhalle am Centralbahnplatz verbindet und den Zugang zu den Perrons gewährleistet. Als zweites ist eine neue Strassenverbindung zwischen Solothurner- und Margarethenstrasse als Bahnhofvorfahrt Süd, sowie als Erschliessung der Park & Ride-Plätze der SBB und der neuen Baukomplexe vorgesehen. Die neue Bahnhofszufahrt, die Meret Oppenheim-Strasse, übernimmt neben Erschliessungs- auch Durchgangsfunktionen und gewährleistet somit, dass die übrigen Strassen im Gundeldingerquartier durch den zu erwartenden Erschliessungsverkehr möglichst nicht zusätzlichen Belastungen ausgesetzt werden. Insbesondere soll die Güterstrasse von Durchgangsverkehr entlastet werden, so dass die Voraussetzungen für das Vorhaben eines Boulevards gemäss Aktionsprogramm Stadtentwicklung gegeben sind. Gleichzeitig wird damit eine Attraktivitätssteigerung für den Bahnhofzugang vom Gundeldingerquartier her erreicht. Ein drittes Element bildet der am südlichen Kopf der vorgesehenen Bahnhof-Passerelle liegende, neue Bahnhofplatz Süd, der die Passerelle mit der Güterstrasse verbindet, als städtischer Platz zum Verweilen einlädt und nicht zuletzt den Brennpunkt des neuen Zentrums bildet.

Diese Grundelemente bleiben auch mit der aktuellen Vorlage erhalten. Die weiteren Planungsarbeiten seit 1995, die in den folgenden Kapiteln dargestellt werden, führten zu wesentlichen konzeptionellen Verbesserungen in städtebaulicher Hinsicht. Um sie realisieren zu können, müssen die damaligen Grossratsbeschlüsse geändert und neu gefasst werden.

3. Wettbewerb Bahnhof-Passerelle

Die SBB haben an mehrere Architekten und Planer Studienaufträge für die neue Bahnhof-Passerelle erteilt. Aus sieben Projekten wurde im Herbst 1996 von den Veranstaltern unter Mitwirkung weiterer involvierter Kreise (Kanton Basel-Stadt, Gundeldinger Quartierverein, Basler Heimatschutz, SNCF) der Vorschlag des folgenden Projektierungsteams zur Weiterbearbeitung empfohlen:

Architekten:	Giraudi & Wettstein, Lugano und Cruz-Ortiz, Sevilla
Ingenieure:	Passera Pedretti SA, Lugano
Ökonomen:	R. Burkhalter Aarproject AG, Bern und P. Ugolini, Lausanne
Planer:	Feddersen & Klostermann, Zürich

Das von diesen Fachleuten eingereichte und von der Jury ausgewählte Projekt ist grosszügig und freundlich gestaltet, nimmt aber so weit wie möglich Rücksicht auf die historische Bausubstanz des Bahnhofgebäudes und der Perronhallen. Die Passerelle bietet zudem interessante Möglichkeiten für Drittnutzungen. Einen neuen städtebaulichen Akzent setzt der Kopfbau im Süden.

Als wesentliche und neue Disposition wird in diesem Projekt die Passerelle nicht nur über das bestehende und künftige Gleisfeld, sondern darüber hinaus auch über die neue Meret Oppenheim-Strasse geführt. Erst nach deren Querung betritt der Passant wieder „Festland“ auf Gundeldinger Boden. Er befindet sich dann auch schon auf dem neuen Bahnhofplatz Süd welcher seitlich des Passerellenkopfes angeordnet ist.

Aufgrund dieses Konzepts wurde die Strassenführung in U-Form um den Bahnhofplatz herum, wie sie gemäss den Plänen von 1995 vorgesehen war, geändert. Die Strasse wird neu direkt an das künftige Gleisfeld gelegt. Die ursprüngliche Randbebauung, die gemäss Ratschlag 8565 entlang der Meret Oppenheim-Strasse und teilweise über dem Gleisfeld vorgesehen war, kann in dieser Form nicht mehr erstellt werden.

4. Entwurf des neuen Leitbilds

Mit dem Entscheid der Jury für das beschriebene Projekt der Bahnhof-Passerelle wurde es notwendig, den Überbauungsplan, die speziellen Bauvorschriften und die Bau- und Strassenlinien zu überdenken.

Im Laufe des Jahres 1997 wurde in Zusammenarbeit mit dem am Wettbewerbsprojekt beteiligten Planungsbüro Feddersen & Klostermann aus Zürich ein städtebauliches

Leitbild als Grundlage für einen neuen Überbauungsplan und neue speziellen Bauvorschriften erarbeitet.

Ziel dieser Arbeiten war die Entwicklung eines flexibleren Planungsinstrumentes, das wichtige städträumliche Ideen und Qualitäten in den unterschiedlichen Realisierungsstadien sichert, mehr Handlungsspielräume für bauliche Optionen offenlässt und die Erfüllung der neuen Randbedingungen durch angemessene Eingriffe koordiniert. Die heutige "Bahnhof-Rückseite" soll schrittweise in ein Stadtgeviert mit attraktiven öffentlichen Aussenräumen umgestaltet werden. Die Bebauung soll zugunsten dieser Aussenräume in vorgegebenen Baubereichen konzentriert werden. Es soll eine funktionale und räumliche Verknüpfung zwischen dem Gundeldinger Quartier und dem Bahnhof entstehen.

Das städtebauliche Leitbild war Grundlage für die im Folgenden beschriebenen Änderungen des Bau- und Strassenlinienplans, der speziellen Bauvorschriften und des Überbauungsplans.

5. Bau- und Strassenlinien

Im vorliegenden Ratschlag wird mit dem Festlegen der Bau- und Strassenlinien ein Korridor für die neue Erschliessungsstrasse zum Bahnhof Süd, die Meret Oppenheim-Strasse, ausgeschieden. Das Bauprojekt für die Strasse selbst ist jedoch nicht Gegenstand dieser Vorlage. Das Ausführungsprojekt für die Meret Oppenheim-Strasse wird zu einem späteren Zeitpunkt öffentlich aufgelegt.

Der Kredit für die Erschliessungsstrasse Bahnhof Süd wurde bereits mit dem Ratschlag 8565 vom 17. Mai 1995 betreffend EuroVille beschlossen. Die Bau- und Strassenlinien und das daraus resultierende Projekt für die Meret Oppenheim-Strasse wurden in Zusammenarbeit mit der SBB als Grundeigentümerin, die das Land für die neue Strasse zur Verfügung stellt, bearbeitet. Aus Sicht der SBB muss die Strasse primär die Erschliessung des Bahnhofzugangs Süd sicherstellen und kann ergänzend dazu Entlastungsfunktionen übernehmen.

5.1 Die neue Meret Oppenheim-Strasse

Gemäss den geltenden Rechtsgrundlagen (Bau- und Strassenlinienplan, Überbauungsplan / Grossratsbeschluss vom 17. Mai 1995) führte die Meret Oppenheim-Strasse in einem Abstand von einigen Metern dem künftigen Gleisfeld entlang von der Margarethen- zur Solothurnerstrasse. Auf dem Landstreifen zwischen Gleis und Strasse wäre eine teilweise über den künftigen Gleisen angeordnete Randbebauung abgestellt worden. Im Bereich der Bahnhof-Passerelle hätte die Strasse in einem syphonförmigen Bogen den neuen Bahnhofplatz Süd umfahren. Die Froben- und die Sempacherstrasse wären nördlich der Güterstrasse als öffentliche Strassen fortgesetzt worden.

Neu liegt nun die Meret Oppenheim-Strasse direkt am Gleisfeldrand und wird unter der Passerelle durchgeführt. Der neue Bahnhofvorplatz liegt zwischen der Güter- und der

Meret Oppenheim-Strasse einerseits und zwischen dem Passerellen-Kopfgebäude und dem geplanten Hochhaus andererseits. Die Blocktiefe zwischen Güter- und Meret Oppenheim-Strasse wird vergrössert, was zu einer Verbesserung der Überbaubarkeit der betroffenen privaten Parzellen führt. Die beiden Querstrassen (Froben- und Sempacherstrasse) werden nicht mehr über die Güterstrasse hinaus verlängert. Mehr Freiraum und Flexibilität wird hingegen im Bereich des neuen Bahnhofplatzes geschaffen.

Da im Gegensatz zum früheren Projekt die Sempacherstrasse, die im Verkehrsplan Basel als empfohlene Velo-/Mofaroute ausgewiesen ist, nicht mehr bis zur Meret Oppenheim-Strasse geführt werden soll, ist vorgesehen, eine direkte Velozufahrt zu den 460 unter der Passerelle liegenden Veloparkplätzen im Bereich des neuen Bahnhofplatzes, entweder östlich oder westlich des Passerellen-Kopfgebäudes anzuordnen.

Insgesamt wird die Länge der zu bauenden Strasse verkürzt. Die Baufelder werden zusammengefasst und vergrössert. Im Bereich des neuen Bahnhofplatzes und des Brückenkopfes der Margarethenbrücke eröffnen sich Gestaltungsspielräume.

5.2 Funktion und Anbindung an das bestehende Strassennetz

Primäre Funktion der Meret Oppenheim-Strasse ist die Erschliessung der südlichen Bahnhofvorfahrt und der geplanten neuen Bebauung. Im Weiteren übernimmt die Strasse aber auch Durchgangs- und Entlastungsfunktionen für das Gundeldingerquartier. Vor allem in der Güterstrasse wird mit einer Reduktion der Verkehrsmengen von ca. 20% gerechnet, womit die Voraussetzungen für den im Aktionsprogramm Stadtentwicklung vorgeschlagenen Boulevard geschaffen werden.

Die Zufahrt zum neuen Bahnhof Süd aus Richtung Basel-West erfolgt via die Margarethenbrücke oder das Dorenbachviadukt und die Meret Oppenheim-Strasse. Aus der Innerstadt wird die Zu- und Wegfahrt hauptsächlich über die Peter Merian-Brücke, die Solothurnerstrasse und die Meret Oppenheim-Strasse erfolgen. Aus Richtung Grosspeterstrasse ist die Zufahrt über die Münchensteinerbrücke, die Hochstrasse und die Meret Oppenheim-Strasse möglich. Die Wegfahrt erfolgt dagegen über die Meret Oppenheim-Strasse und die Peter Merian-Brücke. Die Zufahrt aus Richtung Dreispitz führt über die Dornacherstrasse, die Solothurnerstrasse und die Meret Oppenheim-Strasse, die Wegfahrt über die Gundeldingerstrasse. Somit wird das Gundeldingerquartier hauptsächlich von Verkehr aus Richtung Dreispitz in geringem Masse zusätzlich belastet. Die restlichen Zu- und Wegfahrten belasten das Quartier kaum.

Um auch eine Mehrbelastung aus Richtung Dreispitz zu verhindern, wurde die Umleitung des Verkehrs aus dem Dreispitz zum Bahnhof Süd über die Münchensteinerbrücke, die Nauenstrasse und die Peter Merian-Brücke geprüft. Dazu müssten an den Knoten Grosspeterstrasse/Münchensteinerstrasse und Nauenstrasse/Peter Merian-Strasse Linksabbiegemöglichkeiten geschaffen werden. Während den Spitzenstunden fehlen jedoch die nötigen Leistungsreserven an diesen Knoten, um zusätzliche Linksabbiegephasen einzuführen. Zudem haben Untersuchungen ergeben, dass mit einer neuen, permanenten Linksabbiegebeziehung beim Knoten Nauenstrasse/Peter Merian-Brücke für den Motorfahrzeugverkehr aus Richtung Grosspeterstrasse in Richtung Basel-West eine attraktive Umfahrungsmöglichkeit der stark belasteten Knoten Strassburgerdenk-

mal und Markthalle durch das Gundeldingerquartier via Solothurnerstrasse und Dornacherstrasse resp. Gundeldingerstrasse geöffnet würde. Es kann angenommen werden, dass diese zusätzlichen Belastungen höher ausfallen würden als der Zufahrtsverkehr aus Richtung Dreispitz zum Bahnhof Süd. Bilanzmässig dürften sich mit einer solchen Massnahme die Verkehrsverhältnisse und die Immissionen im westlichen Teil des Gundeldingerquartiers verschlechtern.

Während den Nachtstunden wird jedoch nach Inbetriebnahme der Meret Oppenheim-Strasse der Durchgangsverkehr versuchsweise von der Dornacherstrasse auf die Achse Münchensteinerbrücke - Nauenstrasse - Peter Merian-Brücke umgeleitet.

Mit der abschnittsweisen Inbetriebnahme der Nordtangente werden die Dornacher- und die Gundeldingerstrasse von Durchgangsverkehr entlastet. Das Vorhaben "Gundeliumfahrung" bleibt bestehen und ist in der Planung mit der Weite des Baulinienabstandes, insbesondere beim Anschluss an die Margarethenstrasse berücksichtigt.

5.3 Erste Ausbaustufe der Meret Oppenheim-Strasse

Die Meret Oppenheim-Strasse, wie sie unter Ziffer 5.1 beschrieben ist und die mit den hierin enthaltenen Linienbeschlüssen festgesetzt werden soll, nimmt Rücksicht auf die Option des erweiterten Gleisfeldes der SBB im Endausbau-Zustand.

Mit diesem Endausbau wird auch ein Neubau der Margarethenbrücke notwendig, um auch diejenigen Gleise zu überbrücken, die in den Bereich des heutigen Transitpostgebäudes zu liegen kommen. Dazu müssen die Brücke und das Brückenlager angehoben werden. Auch die Fahrbahn wird verbreitert und das Strassenniveau des südlichen Brückenkopfes wird ca. 1.5 Meter höher liegen als heute.

Zum heutigen Zeitpunkt macht es wenig Sinn, den Bau der neuen Strasse in allen Punkten auf das erst in ferner und ungewisser Zukunft liegende Projekt der Gleisfelderweiterung auszurichten. Dies gilt vor allem für jene Teile, die mit hohen Kosten verbunden wären. Es sind dies im besonderen die Niveauanpassung der Strasse an die Höhe der künftigen Margarethenbrücke und die Enteignung einzelner privater Liegenschaften, die von den Besitzern noch intensiv genutzt werden. Mit diesen Massnahmen kann noch bis zum tatsächlichen Gleisfeldausbau zugewartet werden.

Es wird deshalb vorerst eine Strasse angelegt, die wohl in den wesentlichen Zügen den neuen Bau- und Strassenlinien folgt, aber auf die oben beschriebenen bestehenden und vorläufig beizubehaltenden Verhältnisse soweit als möglich Rücksicht nimmt. Mittelfristig kann die Strasse dem geplanten Endausbau der Bahn und den allfälligen Bebauungen angepasst werden.

Die Baukosten dieses neuen "Strassenprojektes 1999" werden den mit Grossratsbeschluss III vom 17.05.1995 bewilligten Kredit von Fr. 17'500'000.-- nicht überschreiten, sofern das Bewilligungsverfahren zu keinen erheblichen Zusatzforderungen führen wird. Diese erste Ausbaustufe der Meret Oppenheim-Strasse ist nicht Gegenstand der Vorlage. Hierfür ist ein separates Planaufgabe- und Bewilligungsverfahren vorgesehen.

6. Bauzonen

Die Grossratsbeschlüsse vom 17. Mai 1995 enthielten auch eine Zonenänderung. Damals wurde das ganze Gebiet zwischen Güterstrasse und Bahnareal, das vorher teilweise auch in der Zone 4 lag, der Zone 5a zugewiesen. Zweck der Zonenänderung war, das Areal städtebaulich und nutzungsmässig aufzuwerten und eine dem Überbauungsplan entsprechende Zonenplangrundlage zu schaffen.

Diese Zoneneinteilung kann beibehalten werden. Mit den neuen Bau- und Strassenlinien verändern sich zwar auch die Flächen der Bebauungsfelder. Im Zonenplan werden die Zonenflächen entsprechenden den neuen Bau- und Strassenlinien als technische Anpassung nachgeführt. Ein diesbezüglicher Grossratsbeschluss ist nicht erforderlich.

Auch der Bereich der allfälligen künftigen Gleisfelderweiterung liegt wie bisher in der Bauzone 5a. Somit kann diese Fläche, es sind die Baufelder F und G des Überbauungsplans (Anhang 1), zwischenzeitlich in einem beschränkten Rahmen baulich genutzt werden. Erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn ein Antrag auf Realisierung des erweiterten Gleisfeldes vorliegt, wird sich die Frage der Einweisung dieses Bereichs ins Bahnareal stellen.

7. Änderung des Überbauungskonzepts und der speziellen Bauvorschriften

In Anlehnung an das in Zusammenarbeit mit Feddersen & Klostermann entstandene Leitbild, wurden die heute geltenden rechtlichen Grundlagen überarbeitet und neu definiert.

Mit den speziellen Bauvorschriften und dem Überbauungsplan wird die gesamthaft auf dem Areal Bahnhof Süd zu realisierende Bruttogeschossfläche für Wohnen und Arbeiten festgelegt. Um die für dieses Areal gewünschte Nutzungsdurchmischung zu erreichen, ist ein Wohnflächenanteil von mindestens 25% einzuhalten. Die Arbeitsflächen werden voraussichtlich zum grössten Teil vom Dienstleistungssektor beansprucht werden.

Der durch die neue Strassenführung bedingte Verzicht auf die geschlossene Gleisrandbebauung führt zu einem Verlust an realisierbarer Baumasse, der durch die Optimierung der anderen Baufelder nur zum Teil ausgeglichen werden kann. Auf dem grössten Teil des Areals, der im Eigentum der SBB befindlichen Landfläche von rund 35'000 m², wird denn auch die zulässige Bruttogeschossfläche zugunsten einer höheren städtebaulichen Qualität von 80'000 auf 70'000 m² reduziert. Mit der neuen Anordnung der Baufelder werden eine optimalere Nutzung, eine einfachere Erschliessung und nicht zuletzt rentablere Bauweise ermöglicht, als dies mit der ursprünglichen Gleisrandbebauung vorgesehen war. Das Nutzungspotential liegt immer noch höher als bei einer normalen zonengemässen Blockrandbebauung und entspricht einer dichten städtischen Struktur.

Auf den ausgeschiedenen Baufeldern soll eine möglichst grosse gestalterische Freiheit bestehen. Dies wird noch unterstützt durch die als Gestaltungsspielraum gekennzeichneten Landflächen. In diesen Bereichen ist die genaue Lage der Hausfassaden bzw. der definitiven Baulinie noch offen. Sie ist zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit den Bauprojekten und Umgebungsgestaltungsplänen noch zu bestimmen und festzusetzen.

Diese weitgehende Öffnung der Bebauungsmöglichkeiten ist mit der Auflage zur Durchführung von Varianzverfahren (erläutert in Kapitel 12.2 unter 3.4.3.) für Neubauten verbunden. Damit wird eine städtebaulich und architektonisch hohe Qualität der Bauten und der Aussenraumgestaltung angestrebt.

8. Hochhaus

Mit einem Hochhaus auf Baufeld B des Überbauungsplans soll der neue Bahnhofplatz gegen Westen hin abgeschlossen werden. Hier soll ein städtebaulich repräsentativer Bau entstehen, der sich zum Platz hin orientiert und in Bezug zum Passerellengebäude steht. Zur Sicherung einer hohen architektonischen und städtebaulichen Qualität ist in den speziellen Bauvorschriften die Durchführung eines Varianzverfahrens in Form eines Architekturwettbewerbes oder eines Studienauftrages an mehrere Architekten vorgeschrieben. Als Standort für ein Hochhaus bildet dieser Baubereich an prominenter Lage ein wichtiges Kernstück des Überbauungsplans. Das Hochhaus soll eine seiner zentralen Lage entsprechende Nutzungsdichte ermöglichen und als städtebaulicher Akzent ein neues Wahrzeichen werden, das dem Raum Bahnhof Süd eine neue Identität gibt.

Die Eignung des Standortes für ein Hochhaus ist von verschiedenen Gesichtspunkten aus gegeben. Mit dem neu zu schaffenden architektonischen Akzent markiert das Hochhaus das südliche Bahnhofportal, den Brückenkopf der Passerelle und den neuen Bahnhofplatz, sowie das geplante kommerzielle Zentrum. Die Beeinträchtigung der Nachbarn beschränkt sich auf ein Minimum.

Vom Schattenwurf des Hochhauses sind überwiegend unempfindliche Flächen wie Gleisfelder und andere Verkehrsflächen sowie zu einem geringen Teil mehrheitlich kommerziell genutzte Flächen betroffen. Der Lichteinfallswinkel, der von 45° auf 60° erhöht werden muss, tangiert nur einige wenige benachbarte Liegenschaften an der Güterstrasse vis à vis (Nr. 100, 104, 106, Gempenstrasse 2).

Bei einem vergleichbaren Gesamtvolumen erlaubt die Konzentration der Nutzflächen auf ein Hochhaus eine Reduktion der überbauten Grundfläche und eine Vermehrung der Freiflächen und Aussenräume.

Ein Hochhausstandort muss aber auch vom individuellen und vom öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sein, eine Voraussetzung, die im vorliegenden Fall grösstenteils schon erfüllt ist und durch den Bau der Meret Oppenheim-Strasse nochmals verbessert wird.

9. Bäume und Grünflächen

Die Meret Oppenheim-Strasse wird gleisseitig von einer markanten Baumreihe begleitet sein, die in die Bepflanzung am Bahnhofplatz übergeht. Aus Platzgründen stehen die Bäume auf Boden im Bereich des künftigen Gleisfeldes. Bei einem allfälligen Vollausbau der Gleisanlagen müssten sie wieder gefällt werden. Angesichts des weiten und offenen Zeitraums bis zum allfälligen Gleisausbau, ist dieses Vorgehen sinnvoll. Es verschafft dem Gundeldingerquartier für die nächste Zukunft zusätzlichen Grünraum in Form einer Baumallee.

Der Erhaltung natürlicher Lebensräume in einer dichtbesiedelten Agglomeration kommt nach Praxis des Bundesgerichts ein besonders hoher Stellenwert zu. In der Nutzungsplanung hat eine umfassende Interessenabwägung zu erfolgen, die insbesondere auch Wiederherstellung oder angemessenen Ersatz sicherstellt (Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG + § 9 Abs. 1 Natur- und Landschaftsschutzgesetz Basel-Stadt vom 25. Januar 1995). Die heute bestehende Grasböschung entlang der „Elsässer Güterlinie“, also am Südrand des heutigen Gleisareals, spielt als Biotopverbunds-Element eine nicht zu unterschätzende Rolle. Sie ist also ein schützens- bzw. ersetzenswertes Objekt im Sinne von § 4 lit.i des Natur- und Landschaftsschutzgesetzes. Das Leitbild schliesst eine derartige Struktur am Rande der Meret Oppenheim-Strasse nicht aus. Im Sinne von Art. 18 Abs. 1^{ter} des Bundesgesetzes über Natur- und Heimatschutz muss die heutige Böschung am Rande der Bebauungsflächen G und F des Überbauungsplans erhalten bleiben oder aber sie muss in geeigneter und angemessener Form ersetzt werden. Dies muss nicht unbedingt am alten Ort geschehen; es kann auch Ersatz auf Restflächen irgendwo im Gleisfeld geschaffen werden.

10. Parkplätze

Die Anzahl der zugelassenen Parkplätze entspricht den heute geltenden Vorschriften. In diesem Punkt wurde an den vom Grossen Rat am 17. Mai 1995 beschlossenen speziellen Bauvorschriften nichts geändert. Für Kunden und Kundinnen der SBB sind gesamthaft 250 Parkplätze zugelassen und zwar teilweise als Ersatz für die heute schon auf diesem Areal bestehende Parkplätze. Maximal 100 weitere Parkplätze sind erlaubt für Personal der SBB, das aufgrund seiner Arbeitszeit nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren kann. Mit Ausnahme von wenigen Kurzzeitparkplätzen sind alle Parkplätze unterirdisch anzuordnen.

Nicht berücksichtigt sind in diesen Zahlen die Plätze für die zu erstellenden Wohnungen und kommerziellen Nutzungen. Diese sind abhängig von der Bebauung und gemäss der Parkplatzverordnung zu ermitteln.

Weiter ist vorgesehen, auf der Südseite der Meret Oppenheim-Strasse einige Abstellplätze für Busse einzurichten, welche hauptsächlich für Fern- und Tagesreisen mit Kunden aus Basel und Umgebung dienen werden. In verkehrlicher Hinsicht ist dieser Standort optimal an das Strassennetz und den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr angebunden. Vorteilhaft ist zudem, dass die Busfahrgäste das umfassende Dientsleistungsangebot im Kopfbau der neuen Passerelle mitbenützen können.

11. Option "Gundeli-Umfahrung"

Die Umfahrungsstrasse Gundeldingen, die als Fortsetzung des N2-Abschnittes Bahnhof SBB-Gellertsdreieck nicht nur die Durchgangssachsen des Gundeldingerquartiers sondern auch die Nordseite des Bahnhofs von West-Ost-Verkehr entlasten könnte, käme auf diesem Teilstück ebenfalls an den Südrand des Bahnhofareals zu liegen, parallel zu den erweiterten Gleisanlagen.

Diese Umfahrungsstrasse würde zum grössten Teil unterirdisch geführt und erst kurz vor der Einmündung in die Margarethenstrasse auftauchen. Der Raumbedarf den die Rampen beanspruchen werden, ist mit der Lage der neuen Bau- und Strassenlinien berücksichtigt. Das Projekt Gundeliumfahrung bleibt somit weiterhin realisierbar. Aus finanziellen Überlegungen kann der Baubeginn jedoch erst nach Abschluss des Baus der Nordtangente erfolgen, zudem ist das weitere Vorgehen mit dem Bund abzustimmen.

12. Erläuterungen zu den Anträgen

12.1 Bau- und Strassenlinien

Die im Bau- und Strassenlinienplan Nr. 12'368 des Hochbau- und Planungsamtes, vom 14. September 1998 (Revisionsdatum 6.11.1998) rot eingezeichneten Bau- und Strassenlinien werden als generelle Linien im Sinne der §§ 1 ff des Strassengesetzes vom 14. Januar 1937 genehmigt und die gelb gezeichneten Bau- und Strassenlinien aufgehoben.

Die vorgelegten Bau- und Strassenlinien sind Gegenstand eines Bebauungsplans im Sinne von § 1 des Strassengesetzes. Gemäss § 8 genehmigt der Regierungsrat die Pläne für die endgültigen Linien der Strassen und Fusswege. Diese sind innerhalb einer Zone von 15 m Breite längs den im Bebauungsplan enthaltenen generellen Linien festzusetzen (§ 7 Strassengesetz).

Die Hauptlinien der Meret Oppenheim-Strasse werden gegenüber den generellen Linien gemäss GRB vom 17.05.1995 nur um wenige Meter verschoben, womit die Strasse direkt an den künftigen Gleisfeldrand gerückt wird. Diese geringfügige Verschiebung alleine läge in der Kompetenz des Regierungsrats. Die konzeptionellen Änderungen im Bereich des südlichen Passerellenkopfes und des neuen Bahnhofplatzes sowie der Verzicht auf die Querstrassen schlagen sich jedoch auf dem Linienplan als wesentliche Änderung nieder. Alle vorgesehenen Linienänderungen werden deshalb als Ganzes dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt.

Eine Besonderheit bildet die Baulinie im künftigen Gleisfeld. Sie hat eine Funktion vor allem solange diese Flächen noch als Bauland genutzt werden, also der Gleisfeldausbau noch nicht erfolgt ist. In dieser Zeit sichert sie den Raum, der für die Pflanzung einer Baumreihe notwendig ist.

12.2 Überbauungsplan / Erlass spezieller Bauvorschriften

1. *Der Grossratsbeschluss vom 17. Mai 1995 betreffend Festsetzung eines Überbauungsplanes und Festsetzung spezieller Bauvorschriften für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal wird aufgehoben.*
2. *Der Überbauungsplan Nr. 12'367 vom 14.09.1998 (Revisionsdatum 6.11.1998) des Hochbau- und Planungsamtes, für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen wird verbindlich erklärt.*
3. *Zum Überbauungsplan werden folgende spezielle Bauvorschriften erlassen:*

Die speziellen Bauvorschriften Nr. 146 und der Überbauungsplan vom 16.09.1994 sind durch die in den vorstehenden Kapiteln geschilderte Entwicklung überholt. Sie werden durch den neuen Überbauungsplan und die neuen speziellen Bauvorschriften ersetzt.

Der Überbauungsplan setzt die Lage der Baufelder mit den Gestaltungsspielräumen und den Überbaumöglichkeiten der Meret Oppenheim-Strasse im Bereich der Baufelder B und C fest. Des weiteren bezeichnet er die Lage der vorgesehenen Baumreihe.

Mit den speziellen Bauvorschriften werden weitere Einzelheiten der Bebauung festgesetzt:

- 3.1.1. *Im Baufeld A beträgt die zulässige Bautiefe an Margarethen- und Güterstrasse 15 m und an der Meret Oppenheim-Strasse 12 m. Mit erdgeschossigen Bauten kann die ganze Parzellenfläche überbaut werden.*

Die Vorschriften für das Baufeld A entsprechen sinngemäss den bisherigen speziellen Bauvorschriften für diesen Bereich.

Trotz der Verschiebung der Meret Oppenheim-Strasse in Richtung Gleisfeld bleibt die Blocktiefe zwischen Güterstrasse und Meret Oppenheim-Strasse mit ca. 44 m relativ gering. Dem wird mit der auf 12 m reduzierten Bautiefe an der Meret Oppenheim-Strasse Rechnung getragen. Es wird damit ein Abstand von ca. 17 m zwischen den hinteren Baufluchten sichergestellt und die Einhaltung des Lichteifallswinkels erleichtert.

Mit der Zulassung der erdgeschossigen Hinterlandüberbauung wird eine einheitliche Überbauung angestrebt und die Attraktivität des Standorts für Geschäfte verbessert.

- 3.1.2. *Für eine von dieser Bauweise abweichende Überbauung im Kopfbereich zur Margarethenstrasse gilt Ziffer 3.4 und eine maximale Ausnutzungsziffer von 2,5.*

Die Häuserfront zur Margarethenstrasse wird von zwei privaten Liegenschaften mit den Parzellennummern III 748 und III 752 eingenommen. Die gegenwärtige Bebauung mit den Häusern Margarethenstrasse 25 bis 35 verläuft schräg entlang der Stichstrasse. Die Nummern 25 und 27 sind im Besitze der SBB und werden beim Bau der Strasse abgebrochen. Für eine Neubebauung der beiden privaten Liegenschaften ist die neue Baulinie massgebend, was dazu führt, dass Landumlegungen nahezu unumgänglich

sind. Es ist hier ein Bebauungsprojekt über beide betroffenen Parzellen erwünscht, in das auch die Platzgestaltung (Brückenkopf) einbezogen sein soll. Unter der Voraussetzung einer gemeinsamen Planung mittels Varianzverfahren (beschrieben im Kommentar zu Ziffer 3.4 der speziellen Bauvorschriften) kann von der Regelbauweise gemäss Ziffer 3.1.1. abgewichen werden. Je nach Ergebnis dieser Studien sowie weiterer Abklärungen bezüglich des Flächenbedarfs für Verkehr und Öffentlichkeit, kann der im Überbauungsplan ausgeschiedene Gestaltungsspielraum teilweise oder ganz als privates Bauland genutzt werden. Die Baulinie soll sodann vom Regierungsrat in der endgültigen Lage festgesetzt und die entsprechenden Landflächen impropiert werden. (Siehe auch Ziffer 3.4.)

Die Ausnutzungsziffer kommt, unabhängig von der Beanspruchung des Gestaltungsspielraums, nur zur Anwendung, wenn von der Bebauung gemäss Ziffer 3.1.1. abgewichen wird.

3.2.1. *Auf den Baufeldern B bis G sind gegenüber der üblichen zonenmässigen Bebauung grössere Gebäudehöhen und Geschosshöhen sowie die ganze oder teilweise Überbauung der Freiflächen zulässig, sofern die Grenzabstände und der Lichteinfallswinkel eingehalten werden und die folgenden max. zulässigen Bruttogeschossflächen nicht überschritten werden:*

Baufeld	B:	24'000 m ²	BGF
Baufeld	C:	6'000 m ²	BGF
Baufeld	D:	22'500 m ²	BGF
Baufeld	E:	7'500 m ²	BGF
Baufeld	F + G zusammen:	10'000 m ²	BGF
Baufelder	B - G gesamthaft:	70'000 m ²	BGF

3.2.2. *Ein Nutzungstransfer zwischen den Baufeldern ist möglich, setzt jedoch eine alle davon betroffenen Baufelder übergreifende städtebauliche Studie analog Ziffer 4 voraus.*

Gemäss den geltenden speziellen Bauvorschriften ist auf der Parzelle der SBB eine Bebauung von gesamthaft 80'000 m² Bruttogeschossfläche zulässig. Der mit dem neuen Leitbild verbundene Verzicht auf die geschlossene Gleisrandbebauung führt zu einer Reduktion der gesamten Bruttogeschossfläche auf 70'000 m², lässt jedoch eine freiere Aufteilung der Baukuben zu, womit eine bessere städtebauliche Qualität erwartet werden darf.

Dennoch soll auf den Baufeldern zwischen Meret Oppenheim-Strasse und Güterstrasse eine dichte städtische Bebauung entstehen, mit welcher die Nutzungsmöglichkeiten und damit die Bedeutung des Umfelds des südlichen Bahnhofportals aufgewertet werden. Die für die einzelnen Baufelder festgesetzten Bruttogeschossflächen erlauben eine höhere Nutzung, als dies mit einer zonengemässen Bebauung möglich wäre. Nachbarrechtliche Vorschriften sind jedoch einzuhalten. Für das Hochhaus gilt eine Sonderregelung gemäss Ziffer 3.3.

3.3. *Auf dem Baufeld B kann ein Hochhaus erstellt werden. Der Lichteinfallswinkel zu den Nachbarliegenschaften wird hier auf maximal 60° a.T. festgesetzt.*

Städtebauliche Untersuchungen haben gezeigt, dass das Baufeld B als Standort für ein Hochhaus sehr geeignet ist (Siehe Kapitel 8). Um den Bau eines Hochhauses überhaupt zu ermöglichen, muss jedoch der Lichteinfallswinkel von den in der äusseren Stadt geltenden 45° auf die sonst in der Innerstadt geltenden 60° erhöht werden. Davon sind jedoch, abgesehen vom eigenen Land der SBB, nur die in Kapitel 8 erwähnten Parzellen an der Güterstrasse direkt betroffen.

- 3.4.1. *Zur Gewährleistung einer hohen architektonischen und städtebaulichen Qualität sind Überbauungsprojekte für die Baufelder B, D, E, F und G sowie A im Kopfbereich Margarethenstrasse durch Varianzverfahren pro Baufeld zu erarbeiten.*
- 3.4.2. *In die Planungsarbeit ist beim Baufeld A die Platzgestaltung zur Margarethenstrasse, bei den Baufeldern B und D diejenige zur Passerelle einzubeziehen. Die Baufelder B und D sind in diesem Zusammenhang und in Verbindung mit dem südlichen Kopf der Bahnhofpasserelle als städtebauliche Einheit zu behandeln.*
- 3.4.3. *Aufgrund des Ergebnisses wird innerhalb des im Überbauungsplan schräg schraffierten Bereichs (Gestaltungsspielraum) die Grenze zwischen der bebauten Fläche und dem unbebauten, öffentlich zugänglichen Raum bestimmt und als Baulinie festgesetzt.*

Der Begriff „Varianzverfahren“ ist als Überbegriff zu verstehen für ein Selektionsverfahren zur Wahl eines Überbauungsprojektes. Die Mittel sind im Prinzip beliebig, es kann ein Ideen- oder ein Architekturwettbewerb sein, auf Einladung oder öffentlich; aber auch ein direkter Studienauftrag an mehrere Architektinnen oder Planer. Zur Gewährleistung einer valablen Auswahl sind erfahrungsgemäss mindestens drei Entwürfe zu entwickeln, die von verschiedenen Verfassern und Verfasserinnen stammen müssen.

Die Begutachtung der Arbeiten ist von einer paritätisch zusammengesetzten Jury vorzunehmen (Landeigentümerin, Bauherrschaft/Investor, Kanton, Fachjury, Quartierverbände etc.).

Die Baufelder B und D sind zusammen mit der Passerelle (Baufeld C) als städtebauliche Einheit zu verstehen. Dabei ist die Passerelle als gegebene, ausformulierte Vorgabe in die Projektarbeiten für die Baufelder B und D aufzunehmen. Die Arbeit am ersten zu überbauenden Baufeld, sei es nun B oder D, hat aber auch Überlegungen zum andern Baufeld, auf der anderen Seite der Passerelle zu beinhalten, die in Form von Vorschlägen zu den städtebaulichen Strukturen mit den wichtigsten volumetrischen Ausformungen in einem grösseren Massstab, also in einem geringen Ausarbeitungsgrad, darzustellen sind. Mit diesem Strukturplan soll die Relevanz des einen Baufeldes auf das andere sichtbar werden. Er ist zusammen mit dem Hauptprojekt auf dem direkt betroffenen Baufeld einzureichen. Für spätere Projektierungsarbeiten auf dem zweiten zu überbauenden Baufeld sind diese Vorgaben als Ausgangslage zu betrachten. Die Möglichkeit, nicht nur sie aufzunehmen, zu überdenken und zu ergänzen, sondern auch zu korrigieren oder gar zu verwerfen soll offen gelassen werden, sofern zu diesem Zeitpunkt bessere Vorschläge gemacht werden können.

Die Lage der definitiven Baufluchten innerhalb des Gestaltungsspielraums steht in direkter Abhängigkeit zu den mit den Projekten einzureichenden Vorschlägen für die Platzgestaltung. Beim Baufeld A ist es der Platz am Brückenkopf der Margarethenbrücke, beim Baufeld B der neue Bahnhofplatz Süd und beim Baufeld D der Freiraum zum

südlichen Kopf der Bahnhofpasserelle. Mit der Wahl eines Projektes wird auch die Beanspruchung des Gestaltungsspielraums abgegrenzt. Die Baulinie wird anschliessend durch den Regierungsrat in endgültiger Lage festgesetzt.

- 3.5. *Im senkrecht schraffierten Bereich der Baufelder B und C ist ab Strassenebene eine Durchfahrtshöhe von min. 4.5 Metern freizuhalten.*

Der Gestaltungsspielraum des Baufeldes B dehnt sich auch über einen Bereich der Meret Oppenheim-Strasse aus. Mit Ziffer 3.5 wird die minimale Durchfahrtshöhe für den Strassenverkehr gesichert. Im Baufeld C ist die Durchfahrt, resp. die Strassenüberquerung durch das Projekt der Passerelle schon vorgegeben.

- 3.6. *Die Freiflächen zwischen den Baufeldern sind analog zu Allmend für die Öffentlichkeit dauernd zugänglich zu halten.*

Der neue Bahnhofplatz Süd und die Meret Oppenheim-Strasse befinden sich fast ausschliesslich auf Areal, das im Eigentum der SBB verbleiben soll. Diese Flächen sind keine Allmend. Sie sollen jedoch Allmend-Funktionen erfüllen. Mit Ziffer 3.6 wird die öffentliche Nutzbarkeit dieser Flächen gesichert, die im übrigen durch Dienstbarkeitsverträge zwischen der SBB und dem Kanton geregelt wird.

- 3.7. *Am nördlichen Rand entlang der Meret Oppenheim-Strasse ist, wo dies nicht durch bestehende Bauten verhindert wird, eine Baumreihe anzupflanzen. Die Bäume unterstehen dem Baumschutz gemäss § 12 des Baumgesetzes, dürfen jedoch im öffentlichen Interesse eines Vollausbaus des Gleisfeldes wieder entfernt werden.*

Der Zeitpunkt des Gleisfeld-Vollausbau ist zur Zeit noch sehr ungewiss. Es ist nicht einmal sicher, ob die mit dieser Option belegte Fläche je für Gleisanlagen beansprucht wird. In der Zwischenzeit, die 20, ja vielleicht 50 Jahre dauern kann, ist entlang der Meret Oppenheim-Strasse eine Baumreihe anzulegen, die in die Bepflanzung des Bahnhofplatzes übergehen soll. Für bestehende und weiterhin genutzte Bauten in diesem Bereich gilt die Bestandesgarantie. Sie müssen also nicht zugunsten der Bäume entfernt werden. Neubauten hingegen müssen den von den Bäumen beanspruchten Freiraum wahren. Dies drückt sich auch in der zurückversetzten Baulinie nördlich der Meret Oppenheim-Strasse aus.

- 3.8.1. *Der Wohnflächenanteil beträgt 25%. Davon ausgenommen ist Baufeld C (Passerelle).*
- 3.8.2. *Der Transfer von Wohnanteilen zwischen Baufeldern bzw. Parzellen ist möglich, sofern die Wohnflächen vor oder gleichzeitig mit den Arbeitsflächen erstellt werden.*

Der Wohnflächenanteil von 25% ist unverändert von den geltenden speziellen Bauvorschriften übernommen worden. Aufgrund der neuen, reduzierten BGF von 70'000 m² stellt dies bei Vollausbau eine minimale Wohnfläche von 17'500 m² dar. Es besteht jedoch keine Zuordnung mehr; der Wohnflächenanteil gilt also für jedes einzelne Baufeld und jede einzelne Parzelle. Ein Transfer von Wohnflächen ist aber grundsätzlich möglich, allerdings mit der Auflage, dass die Wohnungen gleichzeitig oder vor den Arbeits-

flächen erstellt werden. Damit wird einer für die Wohnnutzung ungünstigen Entwicklung, die im Zusammenhang mit einem etappenweisen Baufortschritt allenfalls möglich wäre, entgegengewirkt.

- 3.9.1. *Zusätzlich zu der gemäss Parkplatzverordnung erlaubten Anzahl Parkplätze, sind für die Kundinnen und Kunden der SBB max. 50 Kurzparkierplätze und 200 Park & Ride-Parkplätze zulässig.*
- 3.9.2. *Für Personal, das regelmässig Nachtarbeit leistet und dessen Arbeitsbeginn oder -ende in eine Zeit fällt, in der kein öffentliches Verkehrsmittel fährt, sind darüber hinaus max. 100 Parkplätze zulässig.*
- 3.9.3. *Mit Ausnahme der 50 Kurzzeitparkplätze sind alle Parkplätze unterirdisch anzuordnen. Weitere offene Parkplätze sind nur als Provisorium zulässig, solange die Einstellplätze gemäss Ziffer 3.9.1 und 3.9.2 noch nicht erstellt sind, längstens aber für die Dauer von 5 Jahren ab Inbetriebnahme des südlichen Kopfbaus der Bahnhofpasserelle.*

Auch die Vorschriften über die zulässige Anzahl von Parkplätzen wurden aus den geltenden speziellen Bauvorschriften übernommen. Die Zahlen entstammen dem bereits im „Projekt 91“ vorgestellten Parkierungskonzept, an welchem mit der Festsetzung der Anzahl Parkplätze festgehalten wird. Mit unterirdischen Autoeinstellplätzen geht keine oberirdische Nutzfläche verloren. Ausserdem ist es aus städtebaulichen Gründen unerwünscht, dass an dieser prominenten Lage oberirdische Parkhäuser entstehen.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass ein Teil der zulässigen Parkplätze vorerst oberirdisch im Bereich des künftigen Gleisfeldes zwischen und auf den Baufeldern F und G angelegt werden. Gemäss baurechtlicher Praxis können sie in dieser Form nur als Provisorium, für eine im Voraus durch den Bauentscheid definierte, relativ kurze Übergangsfrist bis die erwähnten definitiven Einstellplätze erstellt sind, bewilligt werden. Bei einer späteren Bebauung dieses Areals oder bei Erweiterung des Gleisfeldes werden diese Parkplätze ohnehin aufgehoben.

3.10. Flachdächer sind mit einer Extensivbegrünung zu versehen.

In intensiv genutzten Gebieten innerhalb und ausserhalb des Bau- und Industriegebietes sorgen Kanton und Gemeinden für ökologischen Ausgleich allgemein mit naturnaher und standortgemässer Vegetation, insbesondere jedoch mit Hecken, Dach- und Fassadenbepflanzung. Damit kann der Natur allgemein wieder zu höherer Qualität und mehr Fülle selbst innerhalb des Siedlungsgebietes verholfen werden. Im Interesse des Mikroklimas und als „Grünersatz“ sollen die betreffenden Dachflächen begrünt werden. Für zahlreiche Pflanzen und auch für eine ganze Reihe von Tieren erfüllen besiedlungsfähige Dachflächen als typisch städtische anthropogen begründete Standorte die Voraussetzungen für den ökologischen Ausgleich, da sie oft spontan von den entsprechenden „Bewohnern“ erreicht werden. Heute, da das technische „Know how“ für den Aufbau und die Anlage bis zur Gestaltung standortheimischer Ansaat und Bepflanzung von Flachdächern weit entwickelt ist, überdies die Vorteile für das Raumklima der betreffenden Liegenschaften auf der Hand liegen, ist das entsprechende Potential beträchtlich.

3.11. Öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen sind behindertengerecht zu gestalten.

Als Grundlage dient die Schweizer Norm „Behindertengerechtes Bauen (SN 521 500)“

3.12. Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Überbauungsplan und von den speziellen Bauvorschriften zulassen, sofern die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

Diese Ausnahmeregelung wird seit 1990 grundsätzlich in alle speziellen Bauvorschriften aufgenommen.

13. Auflage- und Einspracheverfahren

Die öffentliche Planaufgabe der Entwürfe des Überbauungsplans, der speziellen Bauvorschriften und der neuen Bau- und Strassenlinien fand vom 16. November bis 15. Dezember 1998 im Hochbau- und Planungsamt Basel statt.

Neben den vorstehenden Entwürfen wurde auch der Bericht des Forstamts beider Basel betreffend Waldfeststellung ausgehängt (für das Gebiet konnten keine Bestockungen festgestellt werden, die Wald im Sinne des Waldgesetzes darstellen).

Als Bestandteil der Auflage wurde auch eine Rechtsmittelbelehrung aufgelegt.

Gemäss § 11 der Verordnung betreffend die Einführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 können im Planaufgabeverfahren von Berechtigten Einsprachen und von jedermann Bemerkungen eingereicht werden.

Innerhalb der Auflagefrist sind gesamthaft fünf Einsprachen und Bemerkungen eingereicht worden.

Drei Einsprachen von Verbänden (Neutraler Quartierverein Gundeldingen / NQG, Verkehrsclub der Schweiz / VCS, Interessengemeinschaft Velo beider Basel / IGV), die gleichartige Fragen aufwerfen, werden gemeinsam besprochen; die Stellungnahmen dazu sind thematisch zusammengefasst. Die Einsprachen der Basler Freizeitaktion und der Confiserie Frey werden gesondert behandelt.

14. Einsprachenbehandlung

14.1 Einsprachen und Bemerkungen von Vereinen

- | | |
|---|----------------|
| – <u>Neutraler Quartierverein Gundeldingen (NQG)</u> | vom 14.12.1998 |
| – <u>Verkehrsclub der Schweiz (VCS)</u> | vom 15.12.1998 |
| – <u>Interessengemeinschaft Velo beider Basel (IGV)</u> | vom 15.12.1998 |

Der Wortlaut der Einsprachen ist im Anhang abgedruckt.

Stellungnahmen zu den Einsprachen von NQG, VCS und IGV:

NQG, IGV: Entlastung Gundeldingen durch die neue Meret Oppenheim-Strasse

Die Strasse sei so zu gestalten, dass sie auch als Entlastungsstrasse funktioniert (NQG). Die Entlastung der Güterstrasse sei als verbindliches Ziel in den Planfestsetzungsbeschluss aufzunehmen (IGV).

Die Meret Oppenheim-Strasse dient in erster Linie als südliche Zubringerstrasse zum Bahnhof und als Erschliessungsstrasse des neu ausgeschiedenen Baufeldes zwischen Güterstrasse und den Gleisanlagen der SBB. Bei der Projektierung der Meret Oppenheim-Strasse wurde darauf geachtet, dass sie auch Durchgangs- und Entlastungsfunktionen übernehmen kann. Dadurch werden die West-Ost-Achsen durch Gundeldingen, insbesondere die Güterstrasse, teilweise von Verkehr entlastet.

Die Option für eine Umfahrung des Quartiers Gundeldingen bleibt erhalten, die planerischen Randbedingungen für eine zukünftige Umfahrungsstrasse sind im vorliegenden Projekt berücksichtigt. Dies zeigt sich insbesondere beim Anschluss an die Margarethenstrasse, wo der Baulinienabstand so festgelegt ist, dass die zukünftige Umfahrungsstrasse Gundeldingen an die Margarethenstrasse angeschlossen werden könnte.

NQG: Linienführung der Strasse über Baufeld E

Die Strassenlinien seien über das Baufeld E zu führen damit ein vernünftiger Anschluss an die Peter Merian-Brücke entstehe. Die Strassengeometrie und folglich die Bau- und Strassenlinien müssten auf die Hochstrasse ausgerichtet werden.

Eine Linienführung der Meret Oppenheim-Strasse über das Baufeld E mit direktem Anschluss an die Hochstrasse, also auch im östlichen Bereich dem Gleisfeld entlang, wird von der SBB abgelehnt, da als Voraussetzung dafür eine Liegenschaft enteignet und abgebrochen und ein weiteres Haus im Eigentum der SBB ebenfalls abgebrochen werden müsste. Diese beiden Liegenschaften werden aber weiterhin intensiv genutzt, das heisst, ein Verzicht auf sie wäre mit unvertretbaren Kosten verbunden.

VCS, IGV: Veloroute auf der Meret Oppenheim-Strasse

Die Meret Oppenheim-Strasse sei als Zweiradroute in den Teilplan Velo/Mofa aufzunehmen (VCS, IGV) und mit geeigneten Massnahmen (Radstreifen) entsprechend einzurichten (VCS).

Die neue Strasse ist gemäss dem Entwurf des Verkehrsplans Basel, Teilplan Velo/Mofa als empfohlene Veloroute ausgewiesen und soll eine sichere Alternative zur Güterstrasse bieten. Velospuren sind vorgesehen. Der geplante Strassenquerschnitt wurde so festgelegt, dass Radstreifenmarkierungen möglich sind. Diese können jedoch nicht Bestandteil des Bau- und Strassenlinienplanes sein. Das eigentliche Strassenprojekt, in welchem die einzelnen Fahrspuren ersichtlich sind, wird in einem separaten Verfahren ebenfalls öffentlich aufgelegt.

VCS: Verkehrsberuhigung Gundeli

Die Genehmigung der neuen Strassenlinien sei mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Güter-, Gundeldinger und Dornacherstrasse zu verknüpfen.

Durch den Bau der Meret Oppenheim-Strasse wird eine Voraussetzung geschaffen für eine beschränkte Verkehrsreduktion in den andern Durchgangsstrassen des Gundeldingerquartiers. Der Strassenneubau muss in Verbindung stehen mit anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen. Genauere Aussagen über das Mass der Auswirkungen lassen sich erst im Laufe der weiteren, detaillierteren Planung machen.

Die Tempo 30-Zonen im Quartier wurden in den letzten Jahren weitgehend eingeführt. Die Längsachsen konnten aber aus den genannten Gründen nicht einbezogen werden. Im Übrigen ist vorgesehen, das Nachtfahrverbot in der Dornacherstrasse noch im Jahr 2000 versuchsweise einzuführen.

NQG, VCS, IGV: Velo-Abstellplätze

Alle drei Verbände fordern z.T. gedeckte Veloabstellplätze in unterschiedlicher Anzahl am Bahnhofplatz Süd, aber auch im Bereich Hochstrasse Solothurnerstrasse.

Gemäss Ratschlag EuroVille Nr. 8565 sollen neben der unterirdischen Velostation am Centralbahnplatz zusätzlich 560 oberirdische Veloabstellplätze dezentral um den Bahnhof angeboten werden. Davon sind deren 400 beim Südeingang vorgesehen. Die von den SBB durchgeführte Planung der Passerelle beinhaltet ca. 460 gedeckte Veloparkplätze, welche direkt unter der Passerelle angeordnet sind und somit einen optimalen Zugang zu den Perronanlagen gewährleisten.

Neben der Velostation im Norden des Bahnhofs, unter dem Centralbahnplatz, und den 460 Veloparkplätzen im Süden, unter der Passerelle, sollen weitere periphere Veloparkplätze rund um den Bahnhof angeboten werden. In einer umfangreichen Studie wurde, ausgehend vom heutigen Bestand, ein künftiger Bedarf von 2000 Veloparkfeldern um den Bahnhof ermittelt. Um diesen Bedarf zu decken, wurden mögliche Standorte für weitere Abstellplätze aufgezeigt. Auf der Südseite sind vor allem beim Aufgang zur Postpasserelle sowie im Bereich Hochstrasse, Solothurnerstrasse und Peter Merian-Brücke etwa 150 Veloparkplätze vorgesehen.

Die erwähnte Studie weist zudem ein Erweiterungspotenzial aus, das im Fall von signifikanten Veränderungen wie z. B. Regio S-Bahn und /oder Bahn 2000 genutzt werden könnte.

Die Stellungnahmen zu den einzelnen Einsprachepunkten der Vereine zeigt, dass deren Forderungen teilweise erfüllt werden oder in anderer Form aufgenommen wurden, dass ihnen aus verschiedenen Gründen nicht nachgekommen werden kann oder sie nicht Gegenstand des laufenden Planungsverfahrens sein können.

Weitere detailliertere Ausführungen zu den in den einzelnen Einsprachepunkten aufgeworfenen Themen sind auch im Ratschlagstext (Kapitel 2, 5, 10 und 11) zu finden.

Antrag: Die Einsprachen / Bemerkungen

- des Neutralen Quartiervereins Gundeldingen,
- des Verkehrsclubs der Schweiz und
- der Interessengemeinschaft Velo beider Basel

werden teilweise erfüllt.
Im Übrigen sind sie aufgrund der Ausführungen abzuweisen.

14.2 Einsprache der Basler Freizeitaktion

– <u>Basler Freizeitaktion (BFA)</u>	<i>Einsprache</i>	<i>vom 25.11.1998</i>
	<i>Schreiben an Baudepartement</i>	<i>vom 21.11.1998</i>

Der Wortlaut der Einsprache und des Schreibens an das Baudepartement sind im Anhang abgedruckt.

Stellungnahme zur Einsprache BFA

Der von der BFA betriebene Jugendtreffpunkt wird von den neuen Bau- und Strassenlinien stark tangiert. In ihrem Schreiben an die Vorsteherin des Baudepartements ersucht die BFA sie um Hilfe auf der Suche nach einem Ersatzstandort.

Die Suche nach einem neuen Standort für den Jugendtreffpunkt Gundeli ist schon seit längerer Zeit im Gange, ohne dass sich eine Lösung abzeichnet. In Anerkennung der Bedeutung des Jugendtreffs hat sich das Baudepartement deshalb bemüht, am alten Standort, vorerst für die Zeitdauer des Strassenprovisoriums (Kapitel 5.3) eine Linienführung der Strasse zu finden, die den Treffpunkt möglichst wenig tangiert. Dies wurde bei der Projektierung berücksichtigt und eine für alle Beteiligten gangbare Lösung ausgearbeitet.

Das Planungsverfahren für die provisorische Strasse wird ebenfalls eine öffentliche Auflage beinhalten, die der BFA Gelegenheit geben wird, ihre Anliegen allenfalls nochmals vorzubringen. Die Linienbeschlüsse für die definitive Strasse werden jedoch nicht geändert.

Antrag: Das Begehren der Einsprache Basler Freizeitaktion wird im Strassenbauprojekt Meret Oppenheim-Strasse berücksichtigt.
Die Einsprache Basler Freizeitaktion kann als gegenstandslos abgeschrieben werden.

14.3 Einsprache Frey & Sohn, Confiserie

– Frey & Sohn, Confiserie am Bahnhof, Kollektivgesellschaft vom 15.12.1998
vertreten durch Dr. Jean Jene

Der genaue Wortlaut der Einsprache ist im Anhang abgedruckt.

Stellungnahmen zur Einsprache Frey

Ziffern 1 und 2 (Hauptbegehren)

Es sei die gesamte Planauflage mangels gesetzlicher Grundlagen aufzuheben.

Der Antrag zur Linienänderung stützt sich auf die §§ 1ff des Strassengesetzes, derjenige zum Erlass spezieller Bauvorschriften auf § 8 des Hochbautengesetzes und das Verfahren der öffentlichen Auflage auf die §§ 10 und 11 der Einführungsverordnung zum Bundesgesetz über die Raumplanung. Darauf wurde sowohl im publizierten Inserat als auch im Schreiben an die Grundeigentümer hingewiesen.

Ziffer 3 (Eventualiter)

Liegenschaften Margarethenstrasse 29/31 seien vom Kanton Basel-Stadt zu übernehmen.

Die Frage der Enteignung ist nicht Gegenstand des Planungsverfahrens. Diese Ansprüche sind im Enteignungsverfahren zu beurteilen. Somit kann festgehalten werden, dass die enteignungsrechtlichen Fragen nicht im vorliegenden Planungs-, sondern in einem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu beurteilen sind.

Ziffer 4 (Eventualiter)

Die Liegenschaften Margarethenstrasse 29/31 seien zurückzuzonen gemäss Zonenplan vor der Änderung gemäss Zonenplan Nr.11'941A.

Der Zonenplan, wie er mit GRB vom 17. Mai 1995 beschlossen wurde, wird nicht geändert. Die Liegenschaften der Einsprecherin bleiben nach wie vor in Zone 5a. Es erfolgt lediglich eine Anpassung der Zonenfläche aufgrund der Baulinienänderung (siehe auch zu Ziffer 5.).

Ziffer 5 (Ziffern 5 bis 9: Eventualanträge)

Es sei die Bau- und Strassenlinie ausserhalb der Liegenschaften Margarethenstrasse 29/31 zu legen.

Mit der neuen Lage der Bau- und Strassenlinie verbessern sich die Verhältnisse für die Einsprecherin. Ihre Liegenschaft wird durch die Korrektionslinie weniger betroffen sein, als sie dies durch die bestehenden Linien ist. Eine totale Umfahrung der Liegenschaft Frey wird jedoch bei Vollausbau der Gleisanlagen aufgrund der dannzumal verbleibenden Platzverhältnisse nicht möglich sein.

Es wird jedoch bis zu diesem noch unbestimmten Zeitpunkt des Gleisfeldausbaus tatsächlich die Parzelle der Einsprecherin durch eine provisorische Strassenführung um-

fahren, sodass in diesem Punkt der Antrag des Gesuchstellers für die nähere Zukunft erfüllt ist.

Ziffer 6

Anpassung des Überbauungsplans gemäss Ziffer 5

Mit dem Überbauungsplan wird die erwünschte, künftige Bebauung definiert, was den eigentlichen Sinn und Zweck der Vorlage darstellt. Eine willkürliche Änderung, gemäss dem Antrag, ist nicht möglich. Siehe auch Stellungnahme zu Ziffer 5.

Ziffer 7

Der Baulinienabstand soll so bemessen werden, dass die maximale Wandhöhe gemäss § 8 HBG ausgenutzt werden kann.

Diese Forderung ist mit der Vorlage (Bau- und Strassenlinienplan) erfüllt. Der Baulinienabstand beträgt bei der Liegenschaft Margarethenstrasse 29, die sich im Einmündungsbereich der Meret Oppenheim-Strasse in die Margarethenstrasse befindet, infolge der Vorsortierspuren 22 Meter. Damit entsteht durch den Baulinienabstand keine Bauhöhenbeschränkung. Die zonengemässe Wandhöhe von 18 Metern kann ausgenutzt werden.

Ziffer 8

Die Bautiefe an der Meret Oppenheim-Strasse soll statt auf 12 m, auf 15 m festgesetzt werden.

Mit einer Vergrösserung der Bautiefe würden sehr enge, kaum zu verantwortende Hinterhofverhältnisse entstehen, die als eine massive qualitative Verschlechterung der Bebauung zu bezeichnen wären. Ausserdem muss in jedem Fall der Lichteinfallswinkel eingehalten werden, was bei einer grösseren Bautiefe eine Einschränkung der Wand- resp. Gebäudehöhe zur Folge hat.

Ziffer 9.1

Der Gestaltungsspielraum an der Margarethenstrasse sei in das Baufeld A zu integrieren.

Die Fläche des Gestaltungsspielraums an der Margarethenstrasse liegt vor der Bau- und Strassenlinie, gehört zur Allmend und ist zuerst einmal für die öffentlichen Nutzung vorgesehen. Der Raum dient zusammen mit der restlichen Allmendfläche zur Platzgestaltung des Brückenkopfes, der verkehrstechnischen Anbindung der Meret Oppenheim-Strasse, den Tramhaltestellen, den Fussgängerverbindungen und anderen öffentlichen Nutzungen.

Erst wenn eine Gesamtstudie des Platzes und der Randbebauung gemäss Ziffer 4 der speziellen Bauvorschriften ergibt, dass Teile des Gestaltungsspielraums von der öffentlichen Nutzung nicht beansprucht werden, können sie zur Überbauung Privaten zur Verfügung gestellt werden.

Unabhängig davon erfährt die Parzelle Frey an der Margarethenstrasse durch die neue Baulinie keinerlei Beschneidung. Im Gegenteil, bei einem Neubau könnte in jedem Fall

ein Stück Land impropriiert werden. Eine Ausweitung in den Bereich des Gestaltungsspielraumes würde zu einem zusätzlichen Bodengewinn der Parzelle Frey und demzufolge zu Nutzungserhöhungen auf der betreffenden Parzelle führen.

Ziffer 9.2

Es sei in den speziellen Bauvorschriften davon abzusehen, Varianzverfahren zu erarbeiten.

Für die Parzellen des Baufeldes A besteht keine Verpflichtung Varianzverfahren zu erarbeiten. Eine zonenmässige Bebauung unter Berücksichtigung der üblichen gesetzlichen Vorschriften bleibt möglich.

Das Varianzverfahren kommt im Baufeld A erst dann zur Anwendung, wenn der Gestaltungsspielraum beansprucht werden soll. Dies ist jedoch ein zusätzlicher „Bonus“ der nur mit dieser Auflage und unter ganz bestimmten Voraussetzungen zugestanden werden kann (siehe Stellungnahme zu Ziffer 9.1.). Begründet ist dieses Vorgehen durch die exponierte Lage mit städtebaulicher Bedeutung am Brückenkopf. Hier ist ein sorgfältiger Umgang mit den entstehenden Baukörpern als Stadtgestaltungselement angezeigt.

Ziffer 9.3

Es sei für den Kopfbereich Baufeld A auf die Festlegung einer Wohnanteilsfläche zu verzichten.

Wie schon im ganzen Stadtgebiet des Kantons, wird auch auf den andern Baufeldern dieser Vorlage ein Wohnflächenanteil vorgeschrieben. Es besteht kein Grund, das Baufeld A davon auszunehmen. Gemäss Ziffer 8.b) der speziellen Bauvorschriften ist jedoch auch hier ein Transfer von Wohnanteilen möglich.

Litera A.d)

Editions und Beweisbegehren: Einsicht in den Rahmenvertrag zwischen Kanton Basel-Stadt, SBB und PTT.

Zum Editions- und Beweisbegehren kann festgehalten werden, dass vertragliche Vereinbarungen im Verfahren der Planung in keiner Weise eine Drittwirkung entfalten können, so auch nicht der erwähnte Rahmenvertrag. Es ist unmöglich, mittels Vertrag Rechte Dritter zu beschneiden bzw. Planungsgrundlagen verbindlich festzulegen. Allein massgebend für die Planung ist die Planaufgabe, gegen welche sämtliche Betroffenen Einsprache zur Wahrung ihrer Rechte erheben können. Aufgrund dieser Tatsache ist auch kein Rechtsanspruch auf die Herausgabe von Verträgen und insbesondere des Rahmenvertrages ersichtlich.

Der Rahmenvertrag enthält denn auch keine Zusicherungen (z.B. betr. Ausnützungsziffern) an die SBB (was auch nicht möglich wäre), sondern regelt einzig Entschädigungen und Rechtseinräumungen.

Da somit in keiner Weise Anspruch auf Edition des Vertrages besteht, ist dem Einsprecher weder Einsicht noch eine Frist zur Nachbegründung einzuräumen. Das Editions- und Beweisbegehren ist demnach abzuweisen.

Antrag: Die Einsprache sowie das Editions- und Beweisbegehren von Frey & Sohn werden in einzelnen Punkten erfüllt.
Im Übrigen sind sie aufgrund der Ausführungen in den Stellungnahmen abzuweisen.

15. Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und Abwägung der Interessen

Beim Erlass von Zonen- und Überbauungsplänen ist gemäss § 11 b in die Verordnung betreffend die Einführung des Raumplanungsgesetzes eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen. Dabei sind neben den Planungsgrundsätzen gemäss Art. 3 RPG insbesondere die Vorgaben gemäss Art. 2 und 3 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 2. Oktober 1989 massgebend.

Nachfolgend wird die Übereinstimmung vorliegender Nutzungsplanung auf dem Areal Bahnhof Süd mit diesen Kriterien erläutert, sodass der Grosse Rat die umfassende Interessenabwägung zur Grundlage seiner Beschlüsse machen kann.

Planung und Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten

Raumbeanspruchung und Standort

Für die Realisierung der Überbauung auf dem Areal Bahnhof Süd werden die im beiliegenden Überbauungsplan Nr. 12'367 als Baufelder bezeichneten Räume zur privaten baulichen Nutzung ausgeschieden und beansprucht. Die übrige Bodenfläche innerhalb des Planungssperimeters wird der Öffentlichkeit als Strassen- und Platzraum im Sinne von Allmend zur Verfügung stehen.

Es handelt sich beim Areal Bahnhof Süd um Land, das aufgrund vorgängiger Planungen bereits eingezont und mit speziellen Bauvorschriften belegt ist. Die derzeitige Vorlage ist als städtebauliche Anpassung dieser Nutzungspläne zu verstehen, die aufgrund der neuen architektonischen Konzeption des Passerellenprojektes erfolgt ist.

Alternativen

Alternativen bezüglich des Standortes fallen aufgrund der Gegebenheiten ausser Betracht. Eine formale Alternative am gleichen Standort könnte die Beibehaltung der bestehenden Nutzungsordnung, eine zonengemässe Regelbauweise oder ein anderes Überbauungskonzept sein. Aufgrund der Entstehungsgeschichte der neuen Nutzungsordnung durch einen Wettbewerb, gefolgt von einem Workshop unter allen Beteiligten, dessen Ergebnisse in einem weiteren Schritt zum "Leitbild" ausgearbeitet wurden, kann die aktuelle Vorlage sowohl aus städtebaulicher wie auch aus ökonomischer Sicht als optimale Lösung angesehen werden.

Ziele und Grundsätze der Raumplanung

Haushälterische und umweltschonende Nutzung des Bodens

Auf dem Areal Bahnhof Süd ist eine dichte bauliche Nutzung vorgesehen, die mit einer zulässigen Bruttogeschossfläche von 70'000 m² auf einer Parzellenfläche von ca. 35'000 m² ein Mass darstellt, wie es sonst eher im Innerstadtbereich anzutreffen ist. Sinn und Zweck ist die Aufwertung des südlichen Bahnhofzugangs und die Förderung eines neuen wirtschaftlichen und quartierbezogenen Zentrums mit belebendem, innerstädtischem Charakter, das dem durch die Bahngeleise gebildeten, trennenden Schnitt zwischen Innerstadt und Gundeldingerquartier entgegenwirkt.

Mit der Zulassung eines hohen baulichen Nutzungsmasses wird die Voraussetzung für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden geschaffen.

Der haushälterische Umgang mit dem Boden verlangt ausserdem, dass ein Gleichgewicht zwischen aufeinander angewiesenen Bodennutzungen hergestellt wird und auch die vorhandenen Bauten und Infrastrukturanlagen bestmöglich genutzt werden können.

Die vorliegende Planung steuert - unter anderem durch die Festsetzung eines Wohnanteils - eine ausgewogene Nutzung an, nimmt aber auch Rücksicht auf bestehende Bauten und Anlagen. Durch einen schrittweisen Ausbau der Meret Oppenheim-Strasse, der parallel zum Anstieg der Nutzungen auf den privaten Parzellen erfolgen soll, wird das Areal besser erschlossen. Somit wird während der gesamten Zeit der Stadtteilentwicklung das Gleichgewicht der Bodennutzungen aufrecht erhalten werden können.

Dem für die Überbauung Bahnhof Süd in Anspruch genommenen Boden kommt in der heutigen Ausgestaltung aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes wegen des hohen aktuellen Versiegelungsgrades, der bereits bestehenden Bebauung mit teilweise umweltbelastenden Betrieben und wegen der nur sporadisch vorhandenen Vegetation zwar eine untergeordnete Bedeutung zu.

Wo dies jedoch gerade in einer dichtbesiedelten Agglomeration, wie das Gundeldingerquartier eine darstellt, noch möglich ist, kommt der Erhaltung natürlicher Lebensräume ein sehr hoher Stellenwert zu. Deshalb ist anlässlich der Interessenabwägung im Rahmen der Nutzungsplanung von Rechts wegen insbesondere auch die Sicherstellung der Wiederherstellung und des angemessenen Ersatzes von schutzwürdigen Flächen von grosser Bedeutung. Ein allfälliger Ersatz hat in qualitativer und quantitativer Hinsicht im Vergleich mit den zu ersetzenden Flächen gleichwertig zu sein. Führt die Realisierung einer Nutzungsplanung zur Beeinträchtigung von zahlreichen Lebensräumen in einem näheren und weiteren Umkreis, so sind diese Verluste ebenso grossräumig zu ersetzen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die schon in Kapitel 9 erwähnte, ausgedehnte Grasböschung am Südrand des heutigen Gleisareals hinzuweisen. Sofern sie nicht erhalten werden kann, muss die Grundeigentümerschaft für sie geeignete und angemessene Ersatzflächen schaffen, zwar nicht unbedingt am alten Ort, aber zumindest auf Restflächen irgendwo im umliegenden Gleisfeld. Die Böschung ist Teil des Verbindungs- und Wanderkorridors vor allem für Tiere. Sie gewährleistet den Durchgang aus der Gegend der Birsig-Niederung beim Zoologischen Garten und vom Ein-

schnitt der Elsässerbahn in Richtung Wolfbahnhof-Unteres Birstal. Obwohl sie in ihrem heutigen Zustand nicht von überragendem Naturreichtum ist, darf ihre Bedeutung als Teil der Wanderachse nicht unterschätzt werden. Nur wenn derartige Bindeglieder erhalten bleiben, lassen sich isolierte reichere Naturvorkommen langfristig halten (Biotopverbund).

Gemäss Art. 18b Abs. 2 NHG sind zusätzlich neue naturnahe und somit wertvolle Lebensräume als Kompensation naturfeindlicher Nutzungen zu schaffen. Ökologischer Ausgleich ist in der bisherigen Nutzungsplanung allgemein zu wenig berücksichtigt worden, obschon - im Gegensatz zu vorerwähnten Ersatzmassnahmen - der ökologische Ausgleich nach Art. 18b Abs. 2 NHG sogar unabhängig von Eingriffen in schutzwürdige Lebensräume vollzogen werden muss. Weil insbesondere Baugebiete in der Stadt intensiv genutzte Flächen darstellen, welche weniger naturnahe Flächen aufweisen, als für das Überleben der einheimischen Arten nötig sind, ergibt sich für die Behörde die Pflicht, die rechtlichen Vorgaben für die erforderlichen Kompensationsmassnahmen im betreffenden Bebauungsplan umzusetzen. Anlässlich einer Nutzungsplanung hat die zuständige Behörde deshalb als Planungsträger die betreffenden Grundeigentümer auf einen wirkungsvollen ökologischen Ausgleich zu verpflichten. Als Kompensationsmassnahme beinhaltet Art. 18b Abs. 2 NHG zu diesem Zwecke für den Privaten eine eigentliche ökologische Sanierungspflicht. Dabei kann die Kompensation als Auflage zu einer Bewilligung für eine beliebige raumwirksame Tätigkeit angeordnet werden (VGE BE v. 1. März 1999, Strassenplan T 10, unveröffentlicht). Hierbei ist eine bestehende ökologische Anfangsqualität bei möglichen Ausgleichsflächen prinzipiell nicht gefordert, denn ökologischer Ausgleich soll ja naturnahe Lebensräume neu schaffen oder wo möglich zumindest verbessern. Das Interesse an der Überbauungsplanung ist mit anderen Worten mit dem Interesse an ökologischen Kompensationsmassnahmen innerhalb der Bauzone abzuwägen.

Der vorliegende Überbauungsplan beinhaltet mit der Baumallee an der Meret Oppenheim-Strasse, welche langfristig bis zu einem Vollausbau der Gleisanlagen bestehen würde, und der vorgeschriebenen Begrünung der Flachdächer im Sinne dieses ökologischen Ausgleichs allgemein eine dem städtischen Charakter entsprechende Durchgrünung des Quartiers mit naturnaher und standortgemässer Vegetation. Auf die Bedeutung von richtig angelegten und gestalteten Flachdächern für zahlreiche Pflanzen und Tiere wie auch für die Vorteile für das Raumklima der angrenzenden Liegenschaften wurde hiervor schon unter Kapitel 12.2 bzw. in den Erläuterungen zu Ziff. 3.10 der speziellen Bauvorschriften hingewiesen.

Des Weiteren werden die einschlägigen, den Umweltschutz betreffenden Vorschriften im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen sein.

Verbesserung der Siedlungsordnung

Die heutige Situation auf dem Areal zwischen Güterstrasse und SBB-Gleisfeld stellt sich als ein äusserst vielfältiges Konglomerat verschiedenster Nutzungen und Bauformen dar.

An der Güterstrasse besteht streckenweise eine zonengemässe Blockrandbebauung mit gemischten Nutzungen, die sich aus Büroräumen und Wohnungen aber auch einem hohen Anteil an Läden und anderen halböffentlichen Betrieben wie Restaurants Ausstellungsräumen etc. zusammensetzt.

Das übrige, nördliche, ans Gleisfeld anstossende Areal ist nur notdürftig auf privatrechtlicher Basis erschlossen. Es trägt einen ausgesprochenen Hinterhofcharakter und beherbergt die verschiedensten Werkstätten, Handwerksbetriebe, Lager- und Parkplätze, Garagen und andere Bauten. Für die dort gegenwärtig ansässigen Betriebe und sonstigen Mieter hat dieses Gebiet durchaus annehmbare Qualitäten und seinen eigenen Charme. Für einen potentiellen Anleger hingegen, der auf eine repräsentative Lage Wert legt, entbehrt dieses Land im heutigen Zustand jeglicher Attraktivität. Eine Bebauung, die in ihrer Form der zentralen Lage innerhalb des Perimeters EuroVille entsprechen würde, ist heute aufgrund der fehlenden Infrastruktur kaum möglich.

Vereinbarkeit mit den geltenden Plänen und Vorschriften

Vorgaben aus geltenden Richt- und Nutzungsplänen wurden an der Arbeit während des gesamten Planungsablaufs berücksichtigt. Es entstehen keine Widersprüche. Es ist in diesem Zusammenhang allerdings darauf hinzuweisen,

- dass die im kantonalen Richtplan und im Entwurf des Gesamtberichts zum Verkehrspland Basel vom 15.1.2000 enthaltene Umfahrungsstrasse des Gundeldingerquartiers in den nächsten Jahren aus finanziellen Gründen nicht gebaut werden kann und zurückgestellt werden muss,
- dass die Umfahrungsstrasse deshalb auch nicht im Überbauungsplan erscheint. Die Abstände der Bau- und Strassenlinien der Meret Oppenheim-Strasse wurden jedoch so gewählt, dass eine künftige, unterirdisch geführte Umfahrungsstrasse vor der Margarethenstrasse auftauchen und an diese angeschlossen werden kann (Kapitel 11),
- dass die im Quartierrihtplan Gundeldingen, Teilplan Bausubstanz, enthaltenen neu zu gestaltenden Strassen- und Platzräume in der Verlängerung der Froben- und der Sempacherstrasse nicht mehr in der ursprünglichen Form vorgesehen sind (Erläuterungen siehe Kapitel 5.1).

Auswirkung und Unterrichtung

Die verwaltungsinterne Vernehmlassung, in welche auch die SBB als wichtigste Grundeigentümerin einbezogen wurde, fand im Juni und Juli 1998 statt. Über divergierende Standpunkte konnte im Gespräch ein Konsens gefunden werden, sodass alle Stellungnahmen von direkt Beteiligten in die weitere Bearbeitung aufgenommen und berücksichtigt werden konnten.

Die Bevölkerung des Gundeldingerquartiers wurde am 16. März und wieder am 9. November 1998 an Informationsveranstaltungen, zu welchen Vertreter der Quartiervereine eingeladen waren, über den jeweiligen Stand der Planung informiert.

Vom 16. November bis zum 15. Dezember 1998 fand die öffentliche Planaufgabe der definitiven Entwürfe statt. Sie wurde am 14. November 1998 in der Presse publiziert. Alle betroffenen Grundeigentümer wurden schriftlich darüber informiert. Die eingereichten Bemerkungen und Einsprachen werden in Kapitel 14 behandelt.

Abwägungspflicht der berührten Interessen

Die Ermittlung, Berücksichtigung und Beurteilung der berührten Interessen war zentraler Gegenstand der Planungsarbeit, die in den vorstehenden Kapiteln beschrieben ist. Die vorliegenden Beschlüsse basieren auf einer beharrlichen Suche nach einem brauchbaren Konsens und einer sorgfältig vorgenommenen Interessenabwägung.

Die Interessen der Betroffenen, die im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe Einsprachen oder Bemerkungen eingereicht haben, werden in der Einsprachenbehandlung (Kapitel 14) abgehandelt.

16. Mehrwertabgabe

Die Frage der Mehrwertabgabe gemäss § 8a des Hochbautengesetzes ist im Baubewilligungsverfahren zu prüfen; zuständig ist das Baudepartement.

17. Anträge

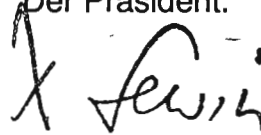
Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den nachfolgenden Beschlussentwürfen nach Vorbehandlung durch die Kommission für Raumplanungsfragen zuzustimmen.

Die ergangenen Einsprachen werden als unbegründet erachtet und zur Abweisung empfohlen, weshalb sie der Regierungsrat, gestützt auf § 11 Abs. 4 der Einführungsverordnung zum Raumplanungsgesetz, dem Grossen Rat zum Entscheid überweist. Gemäss § 45 Abs. 2 und 3 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates vom 24. März 1988 werden Geschäfte, welche zu den Aufgaben der Kommission für Raumplanungsfragen als ständige Kommission gehören, in der Regel schon bei der Entgegennahme der Vorberatung und Berichterstattung überwiesen; demnach entscheidet der Grosse Rat nach Erhalt des Berichts der Kommission, ob er darauf eintreten will.

Basel, den 21. Juni 2000

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES:

Der Präsident:



Dr. Ralph Levin

Der Staatsschreiber:



Dr. Robert Heuss:

Grossratsbeschluss

betreffend

Änderung der Bau- und Strassenlinien**für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen zwischen****Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats bzw. der Kommission für Raumplanungsfragen, beschliesst:

Die im Bau- und Strassenlinienplan Nr. 12'368 des Hochbau- und Planungsamtes, vom 14. September 1998 rot eingezeichneten Bau- und Strassenlinien werden als generelle Linien im Sinne der §§ 1 ff. des Strassengesetzes vom 14. Januar 1937¹ genehmigt und die gelb bezeichneten Bau- und Strassenlinien aufgehoben.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs ist berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen den Planentwurf erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

¹ SG 721.100

Grossratsbeschluss

betreffend

**Festsetzung eines Überbauungsplanes, Erlass spezieller Bauvorschriften
für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen zwischen
Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats bzw. der Kommission für Raumplanungsfragen, und gestützt auf § 8 des Hochbautengesetzes vom 11. Mai 1939² beschliesst:

1. Der Grossratsbeschluss vom 17. Mai 1995 betreffend Festsetzung eines Überbauungsplanes und Festsetzung spezieller Bauvorschriften für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal, wird aufgehoben³.
2. Der Überbauungsplan Nr. 12'367 vom 14.09.1998 (Revisionsdatum 6.11.1998) des Hochbau- und Planungsamtes, für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen wird verbindlich erklärt.
3. Zum Überbauungsplan werden folgende spezielle Bauvorschriften erlassen:
 - 3.1.1. Im Baufeld A beträgt die zulässige Bautiefe an Margarethen- und Güterstrasse 15 m und an der Meret Oppenheim-Strasse 12 m. Mit erdgeschossigen Bauten kann die ganze Parzellenfläche überbaut werden.
 - 3.1.2. Für eine von dieser Bauweise abweichende Überbauung im Kopfbereich zur Margarethenstrasse gilt Ziffer 4 und eine maximale Ausnützungsziffer von 2,5.
 - 3.2.1. Auf den Baufeldern B bis G sind gegenüber der üblichen zonenmässigen Bebauung grössere Gebäudehöhen und Geschosshöhen sowie die ganze oder teilweise Überbauung der Freiflächen zulässig, sofern die Grenzabstände und der Lichteinfallswinkel eingehalten werden und die folgenden max. zulässigen Bruttogeschossflächen nicht überschritten werden:

Baufeld	B:	24'000 m ²	BGF
Baufeld	C:	6'000 m ²	BGF
Baufeld	D:	22'500 m ²	BGF
Baufeld	E:	7'500 m ²	BGF
Baufeld	F + G zusammen:	10'000 m ²	BGF
Baufelder	B - G gesamthaft:	70'000 m ²	BGF
 - 3.2.2. Ein Nutzungstransfer zwischen den Baufeldern ist möglich, setzt jedoch eine alle davon betroffenen Baufelder übergreifende städtebauliche Studie analog Ziffer 4 voraus.

² SG 730.100

³ GRB Nr. 146

- 3.3. Auf dem Baufeld B kann ein Hochhaus erstellt werden. Der Lichteinfallswinkel zu den Nachbarliegenschaften wird hier auf maximal 60° a.T. festgesetzt.
- 3.4.1. Zur Gewährleistung einer hohen architektonischen und städtebaulichen Qualität sind Überbauungsprojekte für die Baufelder B, D, E, F und G sowie A im Kopfbereich Margarethenstrasse durch Varianzverfahren pro Baufeld zu erarbeiten.
- 3.4.2. In die Planungsarbeit ist beim Baufeld A die Platzgestaltung zur Margarethenstrasse, bei den Baufeldern B und D diejenige zur Passerelle einzubeziehen. Die Baufelder B und D sind in diesem Zusammenhang und in Verbindung mit dem südlichen Kopf der Bahnhofpasserelle als städtebauliche Einheit zu behandeln.
- 3.4.3. Aufgrund des Ergebnisses wird innerhalb des im Überbauungsplan schräg schraffierten Bereichs (Gestaltungsspielraum) die Grenze zwischen der bebauten Fläche und dem unbebauten, öffentlich zugänglichen Raum bestimmt und als Baulinie festgesetzt.
- 3.5. Im senkrecht schraffierten Bereich der Baufelder B und C ist ab Strassenebene eine Durchfahrtshöhe von min. 4.5 Metern freizuhalten.
- 3.6. Die Freiflächen zwischen den Baufeldern sind analog zu Allmend für die Öffentlichkeit dauernd zugänglich zu halten.
- 3.7. Am nördlichen Rand entlang der Meret Oppenheim-Strasse ist, wo dies nicht durch bestehende Bauten verhindert wird, eine Baumreihe anzupflanzen. Die Bäume unterstehen dem Baumschutz gemäss § 12 des Baumgesetzes, dürfen jedoch im öffentlichen Interesse eines Vollausbaus des Geleisefeldes wieder entfernt werden.
- 3.8.1. Der Wohnflächenanteil beträgt 25%. Davon ausgenommen ist Baufeld C (Passerelle).
- 3.8.2. Der Transfer von Wohnanteilen zwischen Baufeldern bzw. Parzellen ist möglich, sofern die Wohnflächen vor oder gleichzeitig mit den Arbeitsflächen erstellt werden.
- 3.9.1. Zusätzlich zu der gemäss Parkplatzverordnung erlaubten Anzahl Parkplätze, sind für die Kundinnen und Kunden der SBB max. 50 Kurzparkierplätze und 200 Park & Ride-Parkplätze zulässig.
- 3.9.2. Für Personal, das regelmässig Nachtarbeit leistet und dessen Arbeitsbeginn oder -ende in eine Zeit fällt, in der kein öffentliches Verkehrsmittel fährt, sind darüber hinaus max. 100 Parkplätze zulässig.
- 3.9.3. Mit Ausnahme der 50 Kurzzeitparkplätze sind alle Parkplätze unterirdisch anzuordnen. Weitere offene Parkplätze sind nur als Provisorium zulässig, solange die Einstellplätze gemäss Ziffer 3.9.1 und 3.9.2 noch nicht erstellt sind, längstens aber für die Dauer von 5 Jahren ab Inbetriebnahme des südlichen Kopfbaus der Bahnhofpasserelle.

- 3.10. Flachdächer sind mit einer Extensivbegrünung zu versehen.
- 3.11. Öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen sind behindertengerecht zu gestalten.
- 3.12. Das zuständige Departement kann ausnahmsweise Abweichungen vom Überbauungsplan und von den speziellen Bauvorschriften zulassen, sofern die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs ist berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen den Planentwurf erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegündung einzureichen, welche die Anträge des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

Grossratsbeschluss

betreffend

die Einsprachen gegen die Änderung der Bau- und Strassenlinien, die Festsetzung eines Überbauungsplanes und den Erlass spezieller Bauvorschriften für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats bzw. der Kommission für Raumplanungsfragen, beschliesst:

Die Einsprachen und Bemerkungen

- des Neutraler Quartiervereins Gundeldingen (NQG) vom 14.12.1998
- des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) vom 15.12.1998
- der Interessengemeinschaft Velo beider Basel (IGV) vom 15.12.1998
- der Basler Freizeitaktion (BFA) vom 25.11.1998
- der Frey & Sohn, Confiserie am Bahnhof, Kollektivgesellschaft vom 15.12.1998

gegen die Änderung der Bau- und Strassenlinien, die Festsetzung eines Überbauungsplanes und den Erlass spezieller Bauvorschriften für das Areal Bahnhof Süd Gundeldingen zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal, werden abgewiesen.

Den Einsprechern ist eine Ausfertigung des sie betreffenden Entscheides zuzustellen, sobald die entsprechenden Grossratsbeschlüsse gefällt wurden.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen den Grossratsbeschluss betreffend Änderung der Bau- und Strassenlinien, die Festsetzung eines Überbauungsplanes und den Erlass spezieller Bauvorschriften für das Areal Bahnhof Süd, Gundeldingen zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal kann, gestützt auf § 1 Strassengesetz und § 8 HBG, beim Verwaltungsgericht Rekurs erhoben werden. Der Rekurs ist innert 10 Tagen nach Eintritt der Wirksamkeit der erwähnten Grossratsbeschlüsse schriftlich anzumelden. Innert 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

ANHANG 2

Einsprachen und Bemerkungen im Wortlaut

Neutraler Quartierverein Gundeldingen *Einsprache vom 14. Dezember 1998*
Postfach 4002 Basel

Einsprache gegen die Änderung der Bau- und Strassenlinien des Euroville/Areal Bahnhof Süd/Gundeldingen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erheben gegen die vom 16. November 1998 publizierte Öffentliche Planaufgabe fristgerecht Einsprache. Die Einsprache richtet sich nicht gegen die Bebauung des Areals, sondern gegen die vorgelegten Strassenlinien und den Grossratsbeschluss.

Im aufgelegten Grossratsbeschluss über die speziellen Bauvorschriften sind noch folgende Punkte aufzunehmen: Es werden die notwendigen Verbesserungen zum Aufgang der Postreiter-Passerelle bzw. dessen Zugang zu Gleis 12 erfolgen. Schaffung von 400 Veloparkplätze im Bereich Hochstrasse/Solothurnerstrasse und 500 gleisnahe Veloparkplätze am Bahnhof-Süd-Eingang.

Im Quartierrichtplan vom 24. Juni 1986, welcher im Konsens mit allen Interessierten verabschiedet wurde und behördenverbindlich ist, wird einer zukünftigen Verbindung entlang dem Bahnhof-Süd/Peter Merianbrücke/Nauenstrasse/Münchensteinerbrücke die Funktion einer Verbindung zwischen den Quartieren zugeordnet. Der angegebene Realisierungs-Zeitraum liegt bei 5 - 15 Jahren. Anlässlich einer Sitzung vom 8. August 1998 mit den RR Schneider und Schild, wurde uns erklärt, dass der Quartierrichtplan weiterhin gültig ist.

Im Vorfeld der diversen Masterplan-Abstimmungen ist den Quartierbewohnerinnen und Bewohnern eine Entlastung vom Durchgangsverkehr versprochen worden (u.a. Zeitungsinserte und Schieber). Im Vertrauen auf die Erfüllung dieser Versprechungen hat das Quartier massgebend zu den Abstimmungserfolgen beigetragen.

Wir erleben nun eine Demontage der ursprünglichen Planungen. Der Postbahnhof erhält weniger Geleise (dafür mehr Lastwagenverkehr), die neue Gundeli-Passerelle (Verlängerung Bruderholzstrasse) darf für Velos nicht befahren werden und die geplante Strasse zur Erschliessung des Bahnhof-Süd-Areals entspricht in keiner Weise den Erfordernissen für eine Verbesserung der Wohnqualität im Gundeli.

An der Orientierungssitzung vom 9. Nov. 1998 mit dem Leiter HPA und Vertretern der SBB wurde uns erklärt, dass diese Strasse ausschliesslich dem Bahnhofverkehr dienen müsse und dass die Anschlüsse für die Umfahrung des Gundeli via Nauenstrasse nicht vorgesehen seien.

Aus unserer Sicht, entsteht mit der neuen Strasse ein Mehrverkehr im mittleren und östlichen Gundeldingerquartier, da der Anschluss Solothurnerstrasse von Osten her nur durch die Güterstrasse oder die Hochstrasse erreichbar ist.

Die versprochene Option für eine Umfahrungsstrasse des Gundeli wird in den aufgelegten Plänen mit keinem Wort erwähnt.

Die Strassenlinien sind über das Baufeld E zu führen, damit ein vernünftiger Anschluss an die Peter Merianbrücke entsteht. Die Strassengeometrie und folglich die Bau- und Strassenlinien müssen auf die Hochstrasse ausgerichtet werden.

Wir fordern eindringlich, dass die Strasse so gestaltet wird, dass sie auch als Entlastungsstrasse funktioniert. Die Kreuzungspunkte an der Margarethenstrasse und der Solothurnerstrasse sind derart zu planen, dass ein flüssiges Befahren gewährleistet wird. Dem Verkehr auf der neuen Strasse ist der Vortritt einzuräumen. Die weitergehenden Massnahmen, wie Linksabbieger Nauenstrasse sind aufzuzeigen. Bei Eröffnung der Meret Oppenheim-Strasse sind Massnahmen zur Entlastung des Quartiers anzuordnen, damit die Güter-, Dornacher- und Gundeldingerstrasse keine Funktion für die Verbindung zwischen den Stadt-

teilen und Quartieren mehr übernehmen müssen. Aus ökonomischen Gründen sollte die Strasse bereits so gebaut werden, dass eine Option für dieses Teilstück hinfällig würde.

Die obigen Ausführungen entsprechen einem breiten Quartierkonsens. Am 7. Dezember 1998 haben wir verschiedene Interessenverbände (s. Verteiler) über die Planvorlage informiert. Alle Verbände unterstützen uns in unserem Haupt-Anliegen:

Die projektierten Strassenlinien sind so zu ändern, dass die Meret Oppenheim-Strasse nebst der Aufnahme vom Bahnhof-Erschliessungsverkehr auch zur Entlastung vom Ost-West-Durchgangsverkehr des Gundell dienen kann.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Behandlung unserer Einsprache. Für eine gewünschte, ergänzende Besprechung halten wir uns bereit.

Mit freundlichen Grüssen

Hp. Neuenschwander Vice-Präsident und Leiter Planungsgruppe

VCS - Verkehrsclub der Schweiz
Sektion beider Basel, Pf. 4006 Basel

Einsprache vom 15. Dezember 1998

**Öffentliche Planaufgabe: EuroVille / Areal Bahnhof Süd / Gundeldingen
- Änderung der Bau- und Strassenlinien, - Erlass spezieller Bauvorschriften, - Festsetzung eines Überbauungsplans, - Waldfeststellung**

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin / Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion beider Basel erhebt gegen die Änderung der Bau- und Strassenlinien und den Erlass spezieller Bauvorschriften

Einsprache

und stellt folgende Anträge:

1. Die Genehmigung der neuen Strassenlinien für die Meret Oppenheim-Strasse ist mit griffigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Güter-, Gundeldinger und Dornacherstrasse explizit zu verknüpfen.
2. Gleichzeitig mit der Genehmigung der neuen Strassenlinien für die Meret Oppenheim-Strasse muss diese in den Teilplan Velo-/Mofa als Zweiradroute aufgenommen und mit geeigneten Massnahmen (Radstreifen) entsprechend eingerichtet werden.
3. Die speziellen Bauvorschriften sind zu ergänzen mit der klaren Auflage zur Realisierung von 500-700 aufgangsnahen, gedeckten Veloabstellplätzen auf dem Bahnhofplatz Süd.

Begründung

Grundsätzliches

Der VCS ist erfreut über die vorgesehene Optimierung des Bahnhofvorplatz Süd. Die bis anhin gültige Situation mit der U-Umfahrung des Platzes durch die neue Meret Oppenheim-Strasse, bzw. den Motorfahrzeugverkehr, hätte insbesondere für die FussgängerInnen eine unbefriedigende Situation gebracht und den Bahnhofvorplatz von der Tramstation an der Güterstrasse abgeschnitten. Die jetzige Situation mit dem neben der Passerelle seitlich angeordneten Platz ist städtebaulich grosszügiger und fussgängertech-nisch sicherer.

Der VCS kann auch die neue Meret Oppenheim-Strasse, welche gemäss neuem Projekt unter der Passe-relle hindurch führt und damit eine kleine Gundeliumfahrung - von der Solothurnerstrasse in die Marga-rethenstrasse - darstellt, akzeptieren. Parallel zu diesem Strassenneubau gilt es aber, die bestehenden drei Längsstrassen im Gundeldingerquartier zu entlasten.

Auf der Seite Bahnhof-Nord ist für die Veloparkiersituation noch keine befriedigende Lösung vorhanden. Im geplanten unterirdischen Veloparking kann voraussichtlich nur eine geringere Anzahl von Velos unter-gebracht werden als vom Parlament beschlossen. Darum ist es unabdingbar, dass jetzt wenigstens auf der Bahnhofseite Süd dem Veloabstellproblem frühzeitig die entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt und klar geregelt wird.

Meret Oppenheim-Strasse/Verkehrsberuhigung auf den bestehenden Längsachsen

Mit der hindernisfreien Durchbildung der jetzt publizierten Meret Oppenheim-Strasse wird nicht nur eine neue Bahnhof-Süd Erschliessungsstrasse gebaut sondern eine zusätzliche Strassenlängsachse in Gundeldingerquartier gelegt. Die Realisierung einer solchen Strasse ist für uns nur akzeptabel, wenn gleichzeitig die anderen Verkehrslängsachsen im Interesse der Wohn- und Lebensqualität im Quartier entlastet werden. Es gilt also, einerseits die Güterstrasse vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, Tempo 30 zu realisieren und zum Boulevard rückzubauen, und andererseits in der Domacher- und Gundeldingerstrasse jetzt endlich das geplante Nachtfahrverbot zu realisieren.

Velorouten

Damit der Bahnhofzugang Süd für die Velo- und MofafahrerInnen noch attraktiver wird und auch diese von dieser direkten Verbindung profitieren können, ist die neue Zufahrtsstrasse für den Velo- und Mofaverkehr attraktiv und sicher zu gestalten. Darum sollen in der neuen Meret Oppenheim-Strasse Radstreifen angeordnet werden und im Strassenlinienplan fixiert werden. Zudem ist die Strasse in den Teilplan Velo/Mofa des Verkehrsplans Basel aufzunehmen.

Veloabstellplätze

Unbestritten ist, dass auf der Bahnhof-Südseite genügend attraktive Veloabstellplätze angeboten werden müssen und sollen. Im Unterschied zur Zahl der Autoparkplätze, kann den Auflageunterlagen keine verbindlichen Zahlen betreffend Veloparkplätze entnommen werden. Gemäss dem Projekt 91 sollen im Bereich Bahnhofplatz-Süd 500-700 Veloparkplätze realisiert werden. Diese müssen nahe beim Ausgang zur Fussgängerpasserelle angelegt werden und grösstenteils gedeckt sein. Die Anzahl und die Anordnung der Abstellplätze müssen in den speziellen Bauvorschriften festgeschrieben werden.

Kurzzeitparkplätze

Wir können die oberirdisch angeordneten 50 Kurzzeitparkplätze akzeptieren, wenn diese auf der Strasse und nicht auf dem Bahnhofplatz Süd angeordnet werden. Der Bahnhofplatz muss primär den Fussgängerinnen und Fussgängern, vorbehalten sein.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüssen

Für die VCS-Sektion beider Basel: Christian Pestalozzi, Vicepräsident
Paul Dilitz, Geschäftsführer

IG Velo beider Basel
Postfach CH-4011 Basel

Bemerkungen vom 15. Dezember 1998

Öffentliche Planaufgabe: EuroVille / Areal Bahnhof Süd / Gundeldingen

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin / Sehr geehrte Damen und Herren

Zur aufgelegten Änderung der Bau und Strassenlinie, den speziellen Bauvorschriften und dem Überbauungsplan für das Areal zwischen der Margarethenstrasse, der Güterstrasse, der Solothurnerstrasse und dem Bahnareal möchten wir die nachfolgenden

BEMERKUNGEN

zuhanden der weiteren Planungen anbringen.

Wir sind uns bewusst, dass diese Bemerkungen nur zum Teil unmittelbar auf eine Ergänzung des vorliegenden Projekts zielen. Nachdem uns aber von Vertretern des Baudepartements im Zusammenhang mit der Gestaltung der Veloplanung im Bereich des Bahnhofs Nord vorgeworfen worden ist, mit unseren Forderungen verfahrensmässig zu spät zu kommen, liegt es uns daran, unsere entsprechenden Anregungen und Vorbehalte möglichst frühzeitig in den weiteren Planungsverlauf einzubringen. Dies dient im übrigen auch einer optimalen Koordination der verschiedenen Verfahren.

1. Veloabstellplätze bei der Passerelle

a. Zahl der Veloabstellplätze

Im Unterschied zur Zahl der Autoparkplätze können der aufgelegten Planung keine verbindlichen Zahlen für die Veloabstellplätze entnommen werden. Ausgehend von den Zahlen der ursprünglichen Masterplanung, welche rund um den Bahnhof einen Bedarf von rund 3'000 Veloabstellplätzen ausgewiesen hat, sind im Bereich Bahnhof Süd (Standort Passerelle und Knoten Meret Oppenheim-Strasse, Solothurnerstrasse

und Hochstrasse) rund 1'000 Veloabstellplätze zu schaffen. Diese Zahl ist in verbindlicher Form in den Plan aufzunehmen.

Der Standort Meret Oppenheimstrasse-Passerelle ist nicht nur für die Bewohner und Bewohnerinnen der Quartiere Gundeldingen und Bruderholz sehr attraktiv. Er kann auch für die Velofahrerinnen und Velofahrer aus Basel-West (Bachletten/Neubad), Allschwil und den Gemeinden im Birsigtal attraktiv sein. Damit würde auch die Abstell-situation im Bereich Bahnhof Nord entschärft, wo nach heutigem Planungsstand kein einziger oberirdischer Veloabstellplatz vorgesehen ist.

b. Standort der Veloabstellplätze

Die Veloabstellplätze im Bereich Meret Oppenheimstrasse-Passerelle müssen in unmittelbarer Nähe zu den Aufgängen der Passerelle geschaffen werden. Es ist ihnen bei der Planung diesbezüglich Priorität vor den Kurzzeitparkplätzen für die Automobilistinnen und Automobilisten zu geben. Insbesondere ist eine Überquerung der Strasse von den Parkplätzen zu den Aufgängen der Passerelle zu vermeiden. Bei der Planung ist weiter zu berücksichtigen, dass die Abstellplätze überdeckt werden können. Diese Grundsätze sind in den grossrätlichen Beschluss zum Erlass spezieller Bauvorschriften aufzunehmen.

2. Meret Oppenheim-Strasse

Die Meret Oppenheim-Strasse ist in den Teilplan Velo-Mofa des Verkehrsplans Basel-Stadt aufzunehmen. Sie ist eine wichtige Erschliessungsstrasse für den Veloverkehr zum Bahnhof SBB. Demgegenüber fehlt heute eine Verbindung zum südlichen Zugang zum Bahnhof. Die ist besonders bei den Tramhaltestellen aufgrund des äusserst geringen Abstands der Gleise zu den Trottoirs für den Veloverkehr nur bedingt attraktiv. Mit dem Ausbau einer Veloachse in der Meret Oppenheim-Strasse kann besonders in deren westlichem Teil diese Lücke geschlossen werden.

Aufgrund der aufgelegten Pläne sind wir der Ansicht, dass die Breite der geplanten Strasse die Anordnung von Velomassnahmen in Form von Radstreifen oder der Schaffung einer Tempo 30-Zone erlauben wird. Diese Massnahmen sind umso wichtiger, als mit der neuen Strasse auch individueller Motorfahrzeugverkehr von der Güterstrasse weg auf diese Verbindung verlagert werden soll. Sollten solche Massnahmen wider Erwarten nach Ansicht der planenden Behörden nicht möglich sein, ist eine Verbreiterung des Strassenraumes und eine entsprechende Änderung der Bau- und Strassenlinien ins Auge zu fassen, um Radstreifen in der Meret Oppenheim-Strasse zu ermöglichen.

3. Güterstrasse

Mit der neuen Meret Oppenheim-Strasse kann individueller Motorfahrzeugverkehr von der Güterstrasse weg verlagert werden. Damit kann der Konsens der Quartierkonsenskonferenz Gundeldingen der Werkstadt Basel, der auch von unserer Organisation getragen wird, umgesetzt werden. Die entsprechende Planung ist daher in den vorliegenden Planungsprozess einzubeziehen. Eine Entlastung der Güterstrasse ist als verbindliches Ziel in den Planfestsetzungsbeschluss aufzunehmen.

4. Knoten Meret Oppenheim-Strasse - Solothurnerstrasse - Hochstrasse

An diesem Knoten befindet sich ein wichtiges Veloabstellzentrum bei der bestehenden Passerelle, das besonders von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus dem östlichen Gundeldingerquartier und den Gemeinden im vorderen Birstal stark frequentiert wird. Dieser Knoten ist in die Planung miteinzubeziehen. Dabei ist die Attraktivität dieser Abstellplätze zu erhöhen (insb. gedeckte Abstellplätze) und ihre Zahl stark zu erhöhen.

Für die Berücksichtigung dieser Anliegen im Sinne einer konsequenten Förderung des Veloverkehrs (§ 13 USG BS, Legislaturziele 1997-2001, Luftreinhalteplan etc.) danken wir Ihnen bereits im voraus ganz herzlich. Wir bitten Sie, diese Grundsätze in verbindlicher Form in die vorliegende Planung einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüssen, im Namen der IG Velo beider Basel:
Stephan Wullschläger, Vicepräsident

bfa Basler Freizeitaktion
Postfach 2253, CH-4002 Basel

Einsprache vom 25. November 1998

Öffentliche Planaufgabe: EuroVille / Areal Bahnhof Süd / Gundeldingen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erheben Einsprache als Betroffene dieser Planaufgabe und verweisen in diesem Zusammenhang auf unser Schreiben an Frau RR Barbara Schneider vom 21.10.98

Mit freundlichen Grüßen

BASLER FEIZEITAKTION

Der Präsident: D. Hugenschmidt

Ressort Bau: M. Rünzi

bfa Basler Freizeitaktion

Schreiben vom 21. Oktober 1998

Umfahrungsstrasse Gundeldingen

Jugendtreffpunkt der bfa auf dem Areal der IWB (Fernwärme) an der Solothurnerstrasse 16

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Schneider

Das Hochbau- und Planungsamt hat uns mitgeteilt, dass diesen Herbst das Projekt der Umfahrungsstrasse Gundeldingen aufgelegt wird und mit den Bauarbeiten bereits Mitte des nächsten Jahres begonnen werden soll. Im Gegensatz zum ursprünglichen Plan, soll der gesamte Abschnitt von der Solothurnerstrasse bis zur Margarethenstrasse in einer Etappe ausgeführt werden.

Die neue Strasse halbiert das bisherige Areal des Jugendtreffpunktes. Die Treffpunktbaracken könnten zwar verschoben werden, als Aussenraum verbliebe aber für die Aufrechterhaltung des Betriebes zu wenig Fläche. Eine Verlegung des Treffpunktes ist deshalb anzustreben.

Als Ersatzstandort käme ein geeigneter Platz im näheren Umfeld des jetzigen Standortes (z.B. SBB Areal) oder ein neuer Standort im Gundeldingerquartier - sei es in einer bestehenden Liegenschaft oder auf einem unbebauten Grundstück, auf dem die jetzigen Baracken aufgestellt werden könnten - in Frage. In Frage käme auch eine Zwischennutzung.

Anforderungen an den Jugendtreffpunkt:

Lage: Gundeldingerquartier, Bahnhofareal, Dreispitzareal (nicht in dicht bewohntem Gebiet - Lärmimmissionen, nicht abgeschieden - Sicherheit der BesucherInnen).

Raumbedarf: Grosser Raum mit min. 140 m2 Grundfläche Kleiner Raum mit min. 30 m2 Grundfläche Büroraum, evtl. Gruppenzimmer, getrennte WC, Abstellraum.

Aussenraum: Spielfläche für sportliche Aktivitäten, wie Streetball, Basketball, Skateboard - Hindernisparcour (der jetzige Aussenraum hat ca. 750m2).

Bei Verwendung der heutigen Baracken: Platz für Baracken

Im Ratschlag für die Umfahrungsstrasse ist für das Verschieben der Baracken ein Kredit eingesetzt, der allerdings für die gesamten Aufwendungen nicht ausreicht.

Wir sind Ihnen, sehr geehrte Frau Regierungsrätin, dankbar, wenn Sie uns bei der Suche nach einem Ersatzstandort helfen könnten. Die BFA möchte jedenfalls an einem Jugendtreffpunkt im Gundeldingerquartier festhalten.

Für Rückfragen und als Kontaktpersonen stehen Ihnen die Unterzeichneten gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

BASLER FEIZEITAKTION

Der Präsident: D. Hugenschmidt

Ressort Bau: M. Rünzi

Frey & Sohn, Confiserie am Bahnhof
Margarethenstr.29/31,4053 Basel

Einsprache vom 15. Dezember 1998

ADVOKATUR und NOTARIAT
DR. IRENE JENE-BOLLAG Advokat und Notar
DR. WILLI KUHN Advokat
DR. JEAN JENE Advokat

4010 Basel, 15. Dezember 1998 J/mü
Dufourstrasse 9
Postfach 349
Tel. 061 271 76 77 Fax 061 271 09 63

E I N S P R A C H E

in Sachen **Frey & Sohn, Confiserie am Bahnhof**, Kollektivgesellschaft,
Margarethenstrasse 29/31, 4053 Basel,
vertreten durch Dr. Jean Jene, Advokat, Dufourstrasse 9, Postfach 349, 4010 Basel

als Einsprecherin gegen / betreffend

Oeffentliche Planauflage Euro Ville 1 Areal Bahnhof Süd 1 Gundeldigen

Aenderung der Bau-/Strassenlinien, Erlass spezieller Bauvorschriften,
Festsetzung eines Ueberbauungsplanes,
Planauflage 16.11. - 15.12.1998.

BEGEHREN:

Hauptbegehren:

1. Es sei festzustellen, dass die Einsprecherin sich der gesamten Planauflage, insbesondere aber dem Ueberbauungsplan und dem Erlass spezieller Bauvorschriften widersetzt.
2. Es sei die gesamte Planauflage, Aenderung der Bau- und Strassenlinien, insbesondere aber der Erlass spezieller Bauvorschriften und die Festsetzung des Ueberbauungsplanes, mangels gesetzlicher Grundlage aufzuheben, resp. soweit eine gesetzliche Grundlage geltend gemacht wird, die erwähnte Planauflage in allen drei Bereichen wegen Verletzung von Art. 4 und Art. 22ter BV sowie Grundsätzen des Raumplanungsrechtes als verfassungs- und bundesgesetzwidrig aufzuheben, resp. die Genehmigung zu versagen.

Eventualiter:

3. Sei für den Fall der Genehmigung nach § 1 1 b. Einführungsverordnung zum RPG verbindlich festzustellen, dass der Kanton Basel-Stadt bei Genehmigung der Planung verpflichtet ist, auf Verlangen der Einsprecherin, die Liegenschaften Margarethenstrasse 29/31 nach enteignungsmässigen Grundsätzen zu übernehmen, wobei für die Antragsfrist der Einsprecherin mindestens eine Frist von einem Jahr nach Rechtskraft der Planung einzuräumen ist mit der weiteren Massgabe, dass für die formelle Uebernahme den betriebsspezifischen, zeitlichen Planungsanliegen der Einsprecherin Rechnung zu tragen ist.
4. Soweit den Hauptanträgen 1 - 3 nicht gefolgt wird, sei in jedem Fall die Genehmigung der Planauflage zu verweigern und die mit Zonenänderungsplan 11'941 B vom 16.9.1994 erfolgte Auszonung der Liegenschaft Margarethenstrasse 29/31 entsprechend der vorbestandenden Zonensituation gemäss vorbestandener Zonenordnung, Zonenänderungsplan, bestehende Zone vor Aenderung, Plan 11'941 A, wiederum in die Bauzone 5a resp. 4 einzuzonen und demgemäss vorerst eine Planauflage Zonenänderung vorzunehmen und die gesamte Planauflage zusammen mit der Zonenplanänderung neu aufzulegen.

Eventualanträge für den Fall der Nichtgenehmigung der Hauptanträge 1 - 4:

5. Es sei die Bau- und Strassenlinie, südliche Begrenzung der Meret Oppenheimstrasse und demgemäss die Meret Oppenheim-Strasse in nördlicher Richtung gegen das Bahnhofsareal so zu verlegen, dass die Liegenschaft Margarethenstrasse 29/31 vollständig innerhalb der neu aufgelegten Baulinien zu liegen kommt.

6. Entsprechend sei im Auflageplan, Ueberbauungsplan, die Baufelderumgrenzung entsprechend der nach Norden zu verlegenden Baulinie zu verlegen.

7. Es sei der Baulinienabstand im Bereich Meret Oppenheim-Strasse in jedem Falle so zu bemessen, dass für die Liegenschaft der Einsprecherin an der Meret Oppenheim-Strasse die maximale Wandhöhe gemäss § 8 Anhang HBG ausgenutzt werden kann.

8. Es sei die Bautiefe an der Meret Oppenheim-Strasse statt auf 12 m auf 15 m festzulegen.

9. Im übrigen sei in den Auflageplänen, Bau- und Strassenlinienplan sowie Ueberbauungsplan und Erlass spezieller Bauvorschriften:

9.1. Soweit im westlichen Bereich Baufeld A Kopfbereich nur ein Gestaltungsspielraum ausgewiesen ist, diesen definitiv in das Baufeld und demgemäss in den Ueberbauungsplan und im Bau- und Strassenlinienplan zu integrieren;

9.2. im Erlass spezieller Bauvorschriften Ziff. III. 4 a/b/c die Verpflichtung Variantverfahren zu erarbeiten (4 a) resp. den Einbezug der Platzgestaltung zur Margarethenstrasse einzubeziehen (4 b), nicht zu genehmigen resp. hiervon abzusehen.

9.3. Es sei in Abänderung des vorgeschlagenen Erlasses spezieller Bauvorschriften Ziff. III. 8 a. für den Kopfbereich Baufeld A auf die Festlegung einerwohnanteilsfläche zu verzichten.

Vorbehalte und Kosten:

10. Alles unter Vorbehalt der Nachbegründung.

11. Alles unter o/e-Kostenfolge zu Lasten des Kantons Basel-Stadt.

BEGRUENDUNG:

A. Formelles/Prozessuales:

A.a) Die Einsprecherin ist Eigentümerin der Liegenschaft Margarethenstrasse 29/31. In diesen Liegenschaften ist der Produktionsbetrieb (Confiserie/Bäckerei) untergebracht. Die Einsprecherin ist durch die Planauflage tangiert, betroffen und beschwert. Sie hat auch ein schutzwürdiges Interesse. Demgemäss ist sie zur Erhebung der Einsprache legitimiert.

Beweis: Planauflage Individuelle Mitteilung (act. 1) im Bestreitungsfall vorbehalten.

A.b) Der Unterzeichnete ist gehörig bevollmächtigt.

Beweis: Vollmacht (act. 2)

A.c) Die Einsprache erfolgt innert der Einsprachefrist.

Beweis: Im Bestreitungsfall vorbehalten.

A.d) Der Vorbehalt der Nachbegründung ist angebracht. Wie sich aus der tatsächlichen und rechtlichen Begründung, insbesondere Abschnitt III. ergibt, scheint die vorgelegte Planung weitgehend aufgrund von vertraglichen Absprachen des Kantons mit der SBB bestimmt zu sein. Offenbar richtet sich die Planung nach einem Rahmenvertrag zwischen dem Kanton Basel-Stadt, der SBB und der PTT vom 22. Februar 1995.

Die Einsprecherin stellt deshalb das **Editions- und Beweisbegehren:**

Es sei der Einsprecherin der Rahmenvertrag vom 22. Februar 1995 zwischen dem Kanton Basel-Stadt, der SBB und der PTT sowie alle darauf basierenden oder abgeleiteten Verträge zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der SBB, soweit sie den Bereich Euro Ville-Süd betreffen, zur Einsicht für die Nachbegründung zu überlassen.

A.e) Unvollständigkeit in tatsächlicher oder rechtlicher Ausführung präjudizieren die Rechte der Einsprecherin für ein anfälliges Verwaltungsgerichtsverfahren nicht.

A.f) Die Darstellung der tatsächlichen und rechtlichen Begründung folgt nicht der Chronologie der Begehren. Der komplexe Sachverhalt rechtfertigt dieses Vorgehen. Die Hauptbegehren werden insbesondere in Abschnitt B. III. begründet.

B. Tatsächliches und Rechtliches:

I. VORGESCHICHTE

1. Damit die vorliegende Einsprache richtig gewürdigt und durch den Regierungsrat resp. den Grossen Rat nach § 11 b) Einführungsverordnung zum RPG die geforderte umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden kann, ist nachfolgend auf die Vorgeschichte "EuroVille-Planung" zu verweisen:

2. Aufgrund des Ratschlages 8565 vom 21. Februar 1995, zugeleitet dem Grossen Rat am 17. März 1995, genehmigte der Grosse Rat mit Beschluss am 17. Mai 1995

- a) den Bau- und Strassenlinienplan Nr. 11'943 (act. 3)
- b) den Zonenänderungsplan Nr. 11'94 1 B (act. 4) sowie
- c) den Ueberbauungsplan Nr. 11'942 (act. 5),

alle Pläne datierend vom 16. September 1994.

Wie sich aus dem Zonenänderungsplan, bestehende Zone vor Aenderung (Plan 11'941 A (act. 6) ergibt, befand sich die Liegenschaft Margarethenstrasse 29/31 vollständig in der Bauzone 5 a resp. 4.

Beizug act. 3 - 6 von Amtes wegen beim Baudepartement Basel-Stadt.

3. Aus dem Ratschlag 8565 lässt sich entnehmen, dass die Planung EuroVille-Süd folgende Ziele verfolgt:

- bahnbetriebsmässig, die Erschliessung des Kopfteils Bahnhof-Süd
- Privatareal der SBB, nicht bahnbetriebsnotwendiges Areal, erhebliche, mit Nutzungsmehrwert verbundene Neuordnung und Umgestaltung,
- Vorratsplanung für die Erweiterung eines möglichen Bahngleises im südlichen Geleisbereich der SBB,
- Erschliessung.

4. Aufgrund der enteignungsmässigen Auswirkung der erlassenen Bau- und Strassenlinien sowie der Zonenänderung ist nach § 8 b) HBG rechtzeitig der Enteignungsanspruch angemeldet worden. Seitens des Baudepartementes wurde das Verfahren im Hinblick auf die zwischenzeitlich angelaufene und nunmehr neu vorgelegte Planung sistiert.

II. EINSPRACHEBEGRUENDUNG ZUR PLANAUFLAGE

5. Gemäss Zonenänderungsplan, Plan Nr. 11'941 B (act. 5) befindet sich die Liegenschaft zonenplanmässig nicht mehr in einer Bauzone. Es ist eine entsprechende Zonenplanänderung zu erlassen (§ 5 HBG / Art. 14 - 18 RPG) und die Liegenschaft der Einsprecherin in die Zone 5 a / 4 wiederumeinzuzonen. Weitere Ausführungen erfolgen sub. III.

6. Ein Eventualanliegen der Einsprecherin ist die Verschiebung der Baulinie an der Meret Oppenheim-Strasse in nördlicher Richtung. Die Durchschneidung ihres Gebäudeteiles im nordwestlichen Eckbereich bringt der Einsprecherin eine unverhältnismässige Einschränkung und Nachteile. Die Einsprecherin ist auf die Ausnützung dieses Bereiches angewiesen für den Fall, dass sie neu bauen will. Durch die bisherige Schräglage des Frontverlaufes Margarethenstrasse und die Neuordnung der Baulinie muss ein Neubau anders gesetzt werden. Die durch die Neuordnung vorgegebene neue Stellung des Baukubus führt zu nutzungsmässigen Verlusten im südlichen Teil der Parzellen und zu einer erheblichen Verkürzung des Frontteils eines neuen Gebäudes an der Margarethenstrasse 29/31. Dies bedingt im beantragten Sinne die Versetzung der Bau- und Strassenlinien Richtung Norden, zu Lasten der SBB als Eigentümerin des Teils zwischen Meret Oppenheim-Strasse und Bahnkörper.

7. Die Belastung der SBB in diesem Bereich durch die Verschiebung nach Norden ist verhältnismässig, massvoll und zumutbar, zumalen die SBB selbst noch gar nicht weiss, ob sie überhaupt die Süderweiterung des Geleisfeldes ernsthaft in Erwägung zieht. Dass seitens der SBB nicht einmal entsprechende

Vorprojekte vorliegen, ergibt sich aus dem Schreiben der SBB vom 25.4.1998 (act. 7) sowie dem Schreiben des Baudepartementes vom 2.6.1998 (act. 8).

Beweis: Schreiben SBB vom 25.4.1998 (act. 7)
Schreiben BD vom 2.6.1998 (act. 8)

8. Sofern sich wider Erwarten in ca. 20 Jahren die SBB doch entschliesst, eine Süderweiterung des Geleisefeldes zu projektieren, könnte die beantragte Verschiebung der Bau- und Strassenlinien nach Norden höchstens dazu führen, dass die SBB mit relativ wenig Aufwand auf einem sehr beschränkten Abschnitt im nördlichen Bereich der Meret Oppenheim-Strasse das neue Südgleise statt offen, überdeckt zu führen hätte. Im Sinne einer umfassenden Interessenabwägung, unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips und der Zumutbarkeit, ist den Anliegen der Einsprecherin Folge zu leisten und die Konsequenz der optionalen Vorratsplanung dem Verursacher, der SBB, zu überwälzen.

9. Die Einsprecherin macht in diesem Zusammenhang geltend, dass unzulässige Vorratsplanung vorliegt (vgl. unten).

10. Dass kein eisenbahnrechtliches Planverfahren vorliegt, sondern nach dem Rahmenvertrag zwischen dem Kanton Basel-Stadt, der SBB und der PTT vom 22. Februar 1995 der Kanton Basel-Stadt Bauherrschaft ist und somit das Verfahren sich in jeder Hinsicht nach kantonalem Recht richtet, ändert nichts an der Massgeblichkeit der vorstehenden Feststellungen. Auch der Kanton ist nicht berechtigt, Vorratsplanung umzusetzen. Im übrigen wäre es willkürlich zu behaupten, die neue Erschliessungsstrasse Meret Oppenheim-Strasse sei einzig zur Erschliessung des öffentlichen Verkehrsknotenpunktes Bahnhof-Süd erforderlich und somit im öffentlichen Interesse. Es handelt sich vielmehr um eine Erschliessungsstrasse für den nicht bahnbetriebsbedingten Bereich der Ueberbauung EuroVille-Süd.

11. Dass es sich im Bereich, in welchem die Einsprecherin tangiert wird, um eine hypothetische Vorratsplanung handelt, ergibt sich auch aus dem Bericht der Grossratskommission für Raumplanungsfragen Nr. 8576 vom 26. April 1995, Seite 8, III Abs. 2, Zeile 10 - 13. Die Grossratskommission spricht in konjunktiv: ... "berücksichtigen allerdings bereits die Situation, die sich mit der Verlegung des französischen Bahnhofs auf die Südseite und die Einführung der regionalen S-Bahn ergeben würde".

Beweis: Bericht der Grossratskommission für Raumplanungsfragen Nr. 8576 vom 26.4.1995 von Amtes wegen beizuziehen.

12. Mit einem Gestaltungsplan (vorliegend Ueberbauungsplan) soll grundsätzlich die Regelung der baulichen Nutzung in einer Bauzone verfeinert werden. Liegen Planmängel vor, welche im Baubewilligungsverfahren nicht befriedigt gelöst werden können und nicht nur von untergeordneter Bedeutung sind, ist ein Gestaltungsplan als ungenügend aufzuheben; dies darf aus BGE 121 I 117 ff. geschlossen werden. Die vorgeschlagene Festsetzung eines Ueberbauungsplanes mit Erlass spezieller Bauvorschriften für das Areal Bahnhof-Süd, Gundeldingen, zwischen Margarethenstrasse, Güterstrasse, Solothurnerstrasse und Bahnareal vermag den Anforderungen der planmässigen Abstimmung nach Art. 21 RPG nicht zu entsprechen. Im übrigen erfolgt eine ungerechtfertigte Benachteiligung der Einsprecherin und eine übermässige Bevorzugung der SBB.

13. Mangelnde Abstimmung: Bei der (möglichen) Verwirklichung der Geleiseerweiterung Süd müsste gemäss Schreiben Baudepartement 2.6.1998 (act. 8) die Margarethenbrücke erhöht werden. Daraus folgt, wollte die Einsprecherin vorgängig bauen, aufgrund der speziellen Bauvorschriften III Ziff. 4 a / 4 b gar nicht bauen könnte, da die planerische Gestaltung im Baufeld 4 A / Kopfbereich in bezug auf die Platzgestaltung zur Margarethenstrasse gar nicht möglich und durchführbar ist, solange als die planerischen Folgen der Erhöhung der Margarethenbrücke nicht bekannt sind. Da auch davon auszugehen ist, dass im Falle der Geleiseerweiterung Süd und der Erhöhung der Margarethenbrücke auch erhebliche, derzeit nicht abschätzbare Niveauprobleme im Bereich der dann zumalig definitiv zu erstellenden Erschliessungsstrasse auftreten können, liegt eine mangelnde gegenseitige Abstimmung auch in diesem Bereich vor. Es fehlt somit an allen, für die Erschliessung eines Baugebietes erforderlichen planerischen Verfahren und Vorgaben.

14. Die weiteren Bestimmungen des Ueberbauungsplanes resp. der speziellen Bauvorschriften sind ausnahmslos zum Vorteile der SBB; die vorgesehenen Transfer- und Kompensationsmöglichkeiten (z.B. spezielle Bauvorschriften III Ziff. 2 b / 8) können nur von der SBB als Grossgrundbesitzer tatsächlich und somit auch rechtlich für die Gestaltung verwendet werden; die Einsprecherin kann von diesen Möglichkeiten keinen Gebrauch machen. Sie wird vielmehr allenfalls gezwungen, sich der von der SBB dominierten Grossplanung über die Baufelder unterordnen zu müssen. Der Ausgleich der Eigentümer, weiche

über den Ueberbauungsplan und unter die speziellen Bauvorschriften fallen, ist unsachgemäss und willkürlich (Art. 4 / 22ter BV / § 11 b Einführungsverordnung zum RPG).

15. Den Eventualanträgen der Einsprecherin ist deshalb in jedem Fall zu entsprechen. Nur wenn den Anträgen der Einsprecherin gefolgt wird, kann damit die erforderliche Rechtssicherheit und die durch die Planung verfassungsgemäss herbeizuführende Klarheit der zukünftigen Nutzung erzielt werden. Dies führt zwingend zur Durchführung der angebehrten Zonenplanänderung.

III. INSBESONDERE ZU DEN HAUPTBEGEHREN UND DER FRAGE DER RECHTSMÄESSIGKEIT:

16. Wie vorstehend dargestellt, ist aufgrund von Inhalt, Form und Umfang der Planung der Einsprecherin eine eigenständige und selbständige Nutzung ihres Eigentums verunmöglicht, in jedem Falle unzulässig erschwert. Für die vom Kanton und der SBB beabsichtigte Grossplanung über den Bereich EuroVille Süd hätte gegebenenfalls nach dem Gesetz über Bodenordnungsmassnahmen verfahren werden müssen. § 8 HBG (spezielle Bauvorschriften) ist unzureichend für Fälle vorliegender Art, wo im Interesse eines Grossgrundbesitzers eine grossflächige Neuplanung geschaffen wird, welche auch wenige Kleingrundbesitzer betrifft. Die sich mit solchen Grossplanungen, welche ein Quartierplanverfahren erfordern, ergebenden Interessenausgleiche zwischen den Betroffenen bedürfen im Rahmen des Planungsverfahrens bereits einer einvernehmlichen und vertraglichen Regelung. Dass der Kanton Basel-Stadt über kein adäquates Gesetzesinstrument verfügt, resp. soweit er über ein solches verfügt (Gesetz über Bodenordnungsmassnahmen), nicht angewendet hat, kann nicht zum Nachteil der Einsprecherin sein. Wie a.a.O. nachgewiesen, wird durch den Ueberbauungsplan und den Erlass spezieller Bauvorschriften die Einsprecherin in zukünftige Planungsgemeinschaften und Abhängigkeiten der planerischen und baulichen Umsetzung Dritter gezwungen und die in den speziellen Bauvorschriften vorgesehenen Kompensations- und Ausgleichsmöglichkeiten kann sie nicht wahrnehmen. Das Gebot von § 11 b. Einführungsverordnung zum Raumplanungsgesetz setzt demgemäss voraus, dass zwischen den Betroffenen einer Ueberbauungsplanung und dem entsprechenden Erlass spezieller Bauvorschriften einvernehmliche, vertragliche Absprachen in bezug auf Interessenausgleich vorausgehen.

17. Es sei an dieser Stelle auf das Quartierplanverfahren nach dem Baurecht des Kantons Baselland verwiesen. Mit dem Raumplanungs- und Baugesetz (RPG) vom 8.1.1998, in Kraft ab 1999, wurde gesetzgeberisch mustergültig der nach Raumplanungsrecht und Verfassung gebotene Schutz des Eigentums und Interessenausgleiches gesetzlich festgelegt. § 37 und § 40 RPG/BL entsprechen den Intentionen von § 8 HBG. Im Hinblick auf die mit einem Sondernutzungsplan erfasste Mehrzahl von Eigentümern wird der Interessenausgleich geregelt. Namentlich folgt aus dem RPG/BL, dass zwar Eigentümer, die einer Zone mit Quartierplanpflicht unterliegen, sich an der Planung beteiligen müssen, dass aber der Interessenausgleich vertraglich zwischen den betroffenen Grundeigentümern des Sondernutzungsplanes vorgängig zu vereinbaren und festzulegen sind (§ 43 Abs.1 a.). Wenn mangels Einigung unter den Betroffenen der Quartierplanvertrag nicht zustande kommt, kann über die Bestimmungen zur Durchführung von Baulandumlegung hoheitlich das Notwendige veranlasst werden (§ 43 Abs. 1 b.). Erhebt ein betroffener Grundeigentümer Einsprache gegen den Quartierplan, d.h. den Sondernutzungsplan (sic Ueberbauungsplan und Erlass spezieller Bauvorschriften gemäss vorliegendem Verfahren), ist der betroffene Grundeigentümer berechtigt, die Uebernahme des betreffenden Grundstückes nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen zu verlangen (§ 44). Im weiteren wird in § 46 festgelegt, dass ein Quartierplan nur genehmigt werden kann, wenn die Eigentumsverhältnisse "sowie weitere Rechte und Pflichten" im zwischen den betroffenen Grundeigentümern vereinbarten Quartierplanvertrag oder in einer hoheitlichen Baulandumlegung hinreichend sichergestellt sind.

Beweis: Auszug RPG/BL (act. 9)

18. Die Einsprecherin macht geltend, dass die Vorschriften des RPG/BL sowohl nach Raumplanungsrecht wie nach Verfassung unabdingbare Anforderungen sind, welche im Rahmen des Erlasses von Sondernutzungsplänen zu berücksichtigen sind.

19. Gemäss vorstehenden Ausführungen ist leicht erkennbar, dass die angefochtene Planaufgabe und insbesondere der Ueberbauungsplan und der Erlass spezieller Bauvorschriften, also ein Sondernutzungsplan, den Interessenausgleich zwischen den betroffenen Eigentümern nicht berücksichtigt und namentlich der Einsprecherin auch keine Handhabe oder Grundlage gibt, ihren Interessenausgleich geltend zu machen. Bei Lichte betrachtet, handelt es sich sowohl bei der ersten Planaufgabe Euro Ville 1 wie auch bei der vorliegenden Planaufgabe ausschliesslich oder weitgehend um einen mit der SBB (im Bereich Euro Ville-Süd) abgesprochenen und vereinbarten Sondernutzungsplan, wobei diese quartierplanvertragsähnlichen Absprachen unter Ausschluss der betroffenen übrigen Eigentümer erfolgt ist. Damit liegt eine krasse

Verletzung von Art. 4 und 22ter BV, von Art. 4 RPG sowie den Grundsätzen des Raumplanungsrechtes vor.

20. Eine weitergehende Tatsache- und Rechtsbegründung bleibt nach Eingang der Akten gemäss Editi-
onsbegehren sub. A.d) ausdrücklich vorbehalten.

21. Demgemäss ist in jedem Falle auch dem Antrag auf Zonenplanänderung zu folgen. Nur bei entspre-
chend zonenrechtlicher Grundlage ist die Einsprecherin in der Lage, gegebenenfalls selbständig und ei-
genständig ihre Liegenschaft baulich zukünftig zu nutzen.

22. Im übrigen sei darauf verwiesen, dass das baselstädtische Gesetz über Bodenordnungsmassnah-
men, den Interessenausgleich und die Uebernahmepflicht analog der Anträge der Einsprecherin resp.
dem RPG/BL kennt.

23. Alles unter Vorbehalt der Nachbegründung und weiteren Beweisführung.

24. Die o/e-Kostenfolge ist dem Kanton Basel-Stadt zu überbinden.

Namens und auftrags der Einsprecherin mit Vollmacht

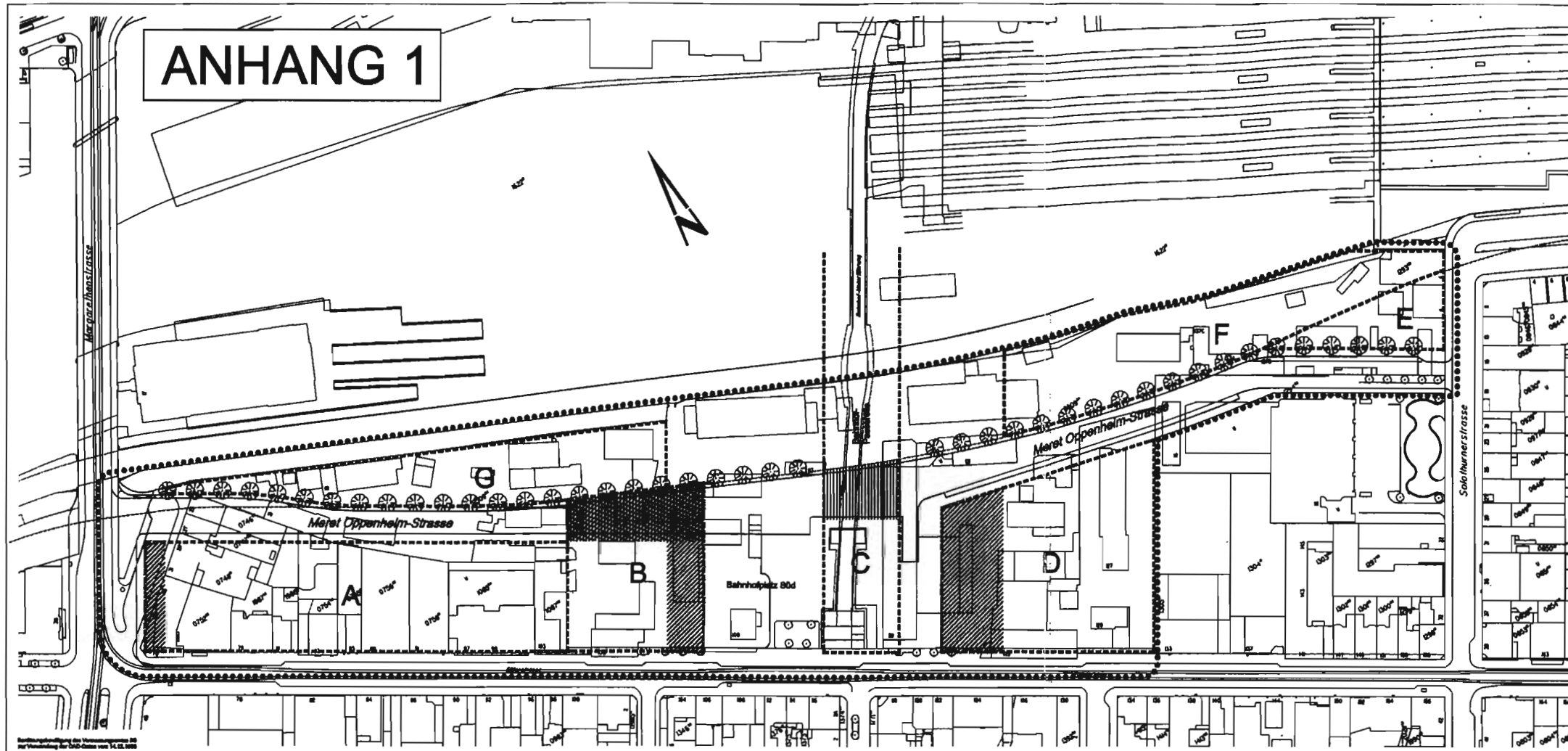
Dr. Jean Jene

Akten gemäss Aktenverzeichnis.

AKTENVERZEICHNIS:

- act. 1 Individuelle Mitteilung
- act. 2 Vollmacht
- act. 3 Bau- und Strassenlinienplan Nr. 11'943
von Amtes wegen beizuziehen
- act. 4 Zonenänderungsplan Nr. 11'041 B
von Amtes wegen beizuziehen
- act. 5 Ueberbauungsplan Nr. 11'942
von Amtes wegen beizuziehen
- act. 6 Zonenänderungsplan, bestehende Zone vor Aenderung Plan Nr. 11'041 A
von Amtes wegen beizuziehen
- act. 7 Schreiben SBB vom 25.4.1998
- act. 8 Schreiben BD vom 2.6.1998"
- act. 9 Auszug RPB/BL.

ANHANG 1



Zulässige Bruttogeschossfläche (BGF) pro Baufeld:

- A: Bauweise gemäss Spezielle Bauvorschriften Ziffer 1 oder Ausnutzungsziffer 2,5
- B: 24'000m² BGF
- C: 6'000m² BGF
- D: 22'500m² BGF
- E: 7'500m² BGF
- F und G: zusammen 10'000m² BGF

Legende:

- Planungsperimeter
- Baufelder
- Baumreihe vorgesehen
- Gleisfeldrand bei Gleisfeldausbau
- Gestaltungspleinraum
- Durchfahrt

0 25 50 100m

Alle nicht als Wald abgestrichenen, bestockten Flächen, die innerhalb oder bis zu 10m ausserhalb des Planungsperimeters liegen, sind zum Zeitpunkt des Baues dieses Planes als Wald zu berücksichtigen.

Der Regierungsratspräsident:

Der Staatssekretär:

Der Kantonsbaumeister:

Baudepartement des Kantons Basel-Stadt

Hochbau- und Planungsamt Hauptabteilung Planung

EuroVille Basel Bahnhof Süd / Gundeldingen

zwischen Margarethenstrasse, Glienstrasse, Solothurnstrasse und Behrstrasse

Überbauungsplan Waldfeststellungsplan

Datum: 14.08.1998

Revisionen

A: 28.10.1998

B: 08.11.1998

C:

D:

Format:

Messstab:

Entw./Gest. 1998

Archiv-Nr.

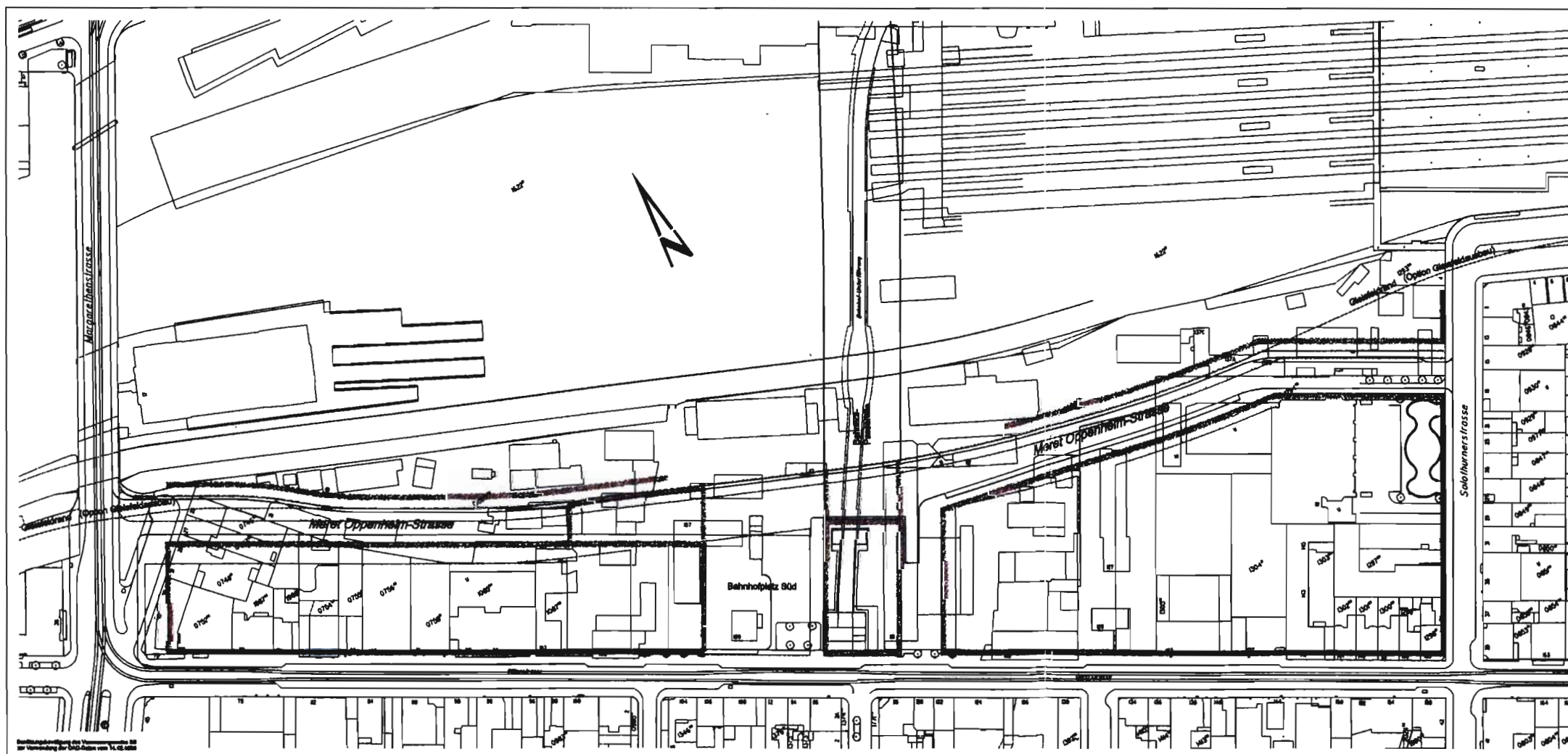
Plan Nr. 12'367

Rüttlegasse 4

CH-4001 Basel

Telefon 061 / 257 92 25

Fax 061 / 257 67 43



Legende:

- Neue Strassenlinie
- Neue Baulinie
- Bestehende Strassenlinie
- Bestehende Baulinie
- Aufzuhebende Bau- und Strassenlinie

0 25 50 100m

Der Regierungsratspräsident:

Der Staatssekretär:

Der Kantonsbaumeister:

Baudepartement des Kantons Basel-Stadt

Hochbau- und Planungsamt Hauptabteilung Planung

EuroVille Basel Bahnhof Süd / Gundeldingen

zwischen Margarethenstrasse, Glienstrasse, Solothurnstrasse und Behrstrasse

Bau- und Strassenlinienplan

Datum: 14.08.1998

Revisionen

A: 28.10.1998

B: 08.11.1998

C:

D:

Format:

Messstab:

Entw./Gest. 1998

Archiv-Nr.

Plan Nr. 12'368

Rüttlegasse 4

CH-4001 Basel

Telefon 061 / 257 92 25

Fax 061 / 257 67 43